



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Modellflug

Gute Nachrichten aus Braunschweig
und Brüssel

Frauen im Luftsport

FAI-Ehrung für Gisela Weinreich

Elektroflug

Dänemarks Luftwaffe fliegt elektrisch



JUNKERS

ROTAX®

**INSTANDHALTUNGSBETRIEB
DIREKT AM VERKEHRSLANDEPLATZ
EDQK - KULMBACH**

SERVICE AUS EINER HAND

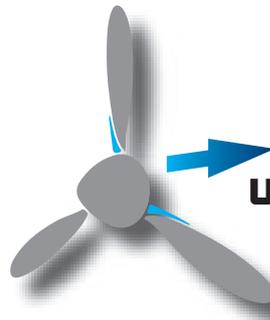
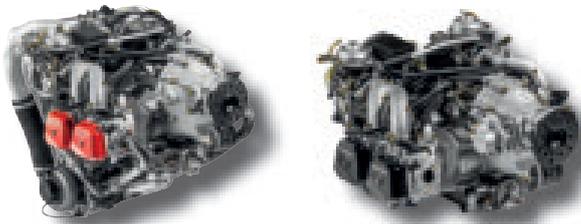
INDEPENDENT REPAIR CENTRE
AIRCRAFT ENGINES



➔ **REPARATUR | WARTUNG
INSTANDHALTUNG | VERTRIEB**



➔ **AVIONIK**



➔ **PROPELLER STATISCH
UND DYNAMISCH WUCHTEN**



NOCH FRAGEN?

+49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

**HALLO
VEREINE!**



segelfliegen magazin

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

Macht euren Schein-Neulingen eine besondere Freude:

Meldet sie nach bestandener Prüfung bei uns

bg@segelfliegen-magazin.ch

Stichwort: Scheinneuling

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

(Danach endet die Belieferung ohne weitere Verpflichtung)





Dauerthemen

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

die beiden nachfolgenden Themen gab es schon mehrfach – gefühlt zigfach – an dieser Stelle. Auch wenn die Wiederholung lästig erscheint: Wir müssen in beiden Fällen gehörig aufpassen!

Flugsicherheit liegt Herausgebern und Redaktion ganz besonders am Herzen. Siegfried Baumgartl kämpft unermüdlich für mehr Sicherheit im Segelflug. Auch freut sich die Redaktion, zum dritten Mal den LuftSport-Flugsicherheitspreis zu verleihen. In unserer übernächsten Ausgabe wollen wir dieses Thema zum Schwerpunkt machen. Einer unserer Preisträger, der BWLV, nennt als ein Ziel für mehr Flugsicherheit, das Ansehen des Luftsports in der Öffentlichkeit zu verbessern. Recht hat er! Momentan erscheint der Luftsport immer noch viel zu oft mit schweren Unfällen in der Presse. Wenn wir nichts dagegen tun ...

Und damit zum nächsten Dauerthema. Der sogenannte U-Space geistert schon seit einigen Jahren durch die Hirne von Konzernen und Lobbyisten, die darin offensichtlich die große Chance sehen, mit autonom agierenden Drohnen Millionen und Milliarden zu verdienen. Sie sind bereits in EU, Bundesrat und Bundestag wohlwollend angekommen. Die EU-Verordnung 2021/666 weiß jetzt schon, wie sie die Drohnen vor uns schützt – nicht umgekehrt! Nämlich mittels geeigneter technischer Kollisionswarngeräte. Liebe Sportlerinnen und Sportler mit euren Flugzeugen, Modellen, Drachen-, Gleit-, Fallschirmen und Ballonen: Wenn ihr in Zukunft dort unten starten, fliegen, fahren oder landen wollt, müsst ihr euch mit FLARM, Transpondern oder anderen Systemen schützen. Wer weiß, was sie noch erfinden. Und so schließt sich der Kreis. Wenn wir, die Handvoll Luftsportler, die „sowieso ständig runterfallen“, nicht proaktiv agieren, unsere Sicherheitsstandards erhöhen, unsere Öffentlichkeitsarbeit intensivieren und – vor allem – in allen Verbänden, Sparten und Gruppierungen mit einer Stimme sprechen, dann könnte irgendwann unser letzter Funkspruch heißen: Abschlusslandung.

Aber noch können wir durchstarten! Noch können wir unseren Sport energisch und überzeugend verteidigen! Und wir können es nicht nur, wir müssen es auch. Und wir werden es tun.

Mit den besten Wünschen für schöne, erlebnisreiche und sicher Flüge, Sprünge und Fahrten

Klaus Fey

Inhalt

News 4

Elektroflug

Elektroflugnews 8

Flugsicherheitspreis

Die Gewinner 2020/2021 10

Frauen im Luftsport

FAI-Ehrung für Gisela Weinreich 11

Segelflug

100 Jahre Segelflug in Hannover
Zweiter Teil: Georg Madelung 13

Landesverbände

in der Heftmitte

Nordrhein-Westfalen	NRW	15 – 38
Bremen	LV	15 – 18
Hamburg	LV	19 – 22
Niedersachsen	LV	23 – 34
Rheinland-Pfalz	LV	35 – 38

Segelflug

Ein Konzept zu weniger Unfällen
im Segelflugsport Teil 2 von 2 39

Die Segelflugausbildung in der
Luftwaffe – ein Ausblick 43

Motorflug

Vom Fußgänger zum LAPL(A) ... 45

Modellflug

100% der DAeC-Modellflieger
beim LBA registriert 47

Deutsche Meisterschaft der Helis
in Schorndorf 47

Kompetenznachweis A1/A3 –
ja oder nein? 47

Neue Regeln für den Modellflug
auf der Wasserkuppe 48

Europäische Modellfliegervereinigung
trifft sich mit der IG-Hangflug 49

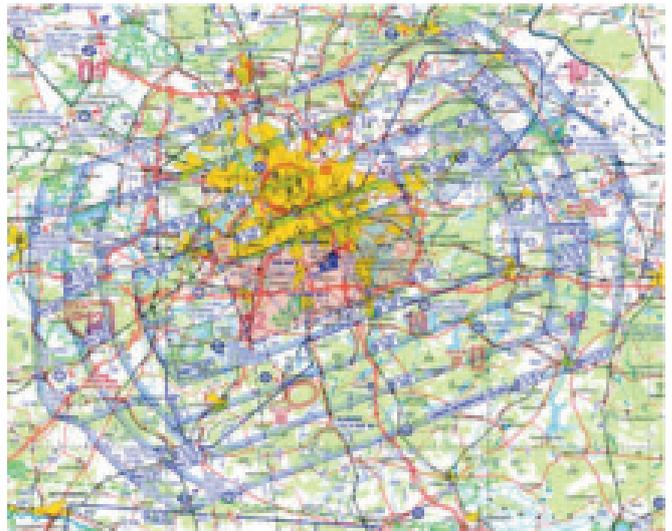
EU-Anpassungen des Luftverkehrs-
gesetzes endlich geschafft ... 49

Leserbriefe 50

Impressum 50

Awareness-Kampagne Luftraum C Berlin

Die DFS bat uns, folgende Info zu veröffentlichen: „Mit Wirkung zum 4.11.2020 wurde im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) ein neu gestalteter Luftraum C Berlin, inklusive flexibel nutzbarer Luftraumelemente C (HX), eingeführt. Leider wurde seitdem eine Vielzahl von Luftraumverstößen (Einflüge von VFR-Luftfahrzeugen in Luftraum C ohne Freigabe) von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH registriert. Bitte denken Sie auch daran, dass die deaktivierten Luftraumgebiete C (HX) jederzeit wieder aktiviert werden können. Zum Zeitpunkt der Aktivierung müssen die Bereiche verlassen oder die Freigaben zum Weiterflug im Luftraum C eingeholt worden sein. Die Aktivierung wird auf der VFR ATIS bekannt gegeben oder bei Funkkontakt mit dem Fluginformationsdienst FIS durch diesen mitgeteilt. An den jeweils zuständigen FIS-Sektor können auch Anfragen für Durchflugfreigaben gerichtet werden. Die DFS weist daher dringend auf die Einhaltung der Luftraumstruktur C-Berlin hin! Unabhängig von einer möglichen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer muss die DFS bei jedem erfassten Fall eine entsprechende Luftraumverstoß-Meldung an das Bundesaufsicht-



Luftraum Berlin, Quelle: DFS

samt für Flugsicherung (BAF) senden. Der Luftraumverstoß wird seitens des BAF als Ordnungswidrigkeit behandelt und zieht ein entsprechendes Untersuchungsverfahren nach sich.“

Quelle: DAeC

DAeC-Fachausschuss Umwelt

Am 19. Mai trafen sich auf Einladung des Vizepräsidenten René Heise einzelne Umweltreferenten der Länder und Mitglieder der AG Windkraft, um einen neuen DAeC-Fachausschuss Umwelt aufzubauen. Es geht dabei um aktuelle Entwicklungen zu Luftrechtfragen in Naturschutzgebieten im Zuge der Umsetzung der EU-Drohnenverordnung in nationales Recht, um eine verstärkte Mitarbeit bei der DOSB-Kampagne „Nachhaltig Sport treiben in Stadt, Natur und Landschaft“ und um die Erarbeitung von Anpassungsstrategien der Vereine im Zuge des Klimawandels. Mit der Zustimmung der MHV soll im Herbst der Fachausschuss in einen DAeC-Bundesausschuss aufgehen. Vertreter der AOPA, der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF) und des DHV signalisierten Bereitschaft, auch in Zukunft in dem Gremium

(gegebenenfalls mit Gaststatus) aktiv mitzuarbeiten. Gestartet wurde im Videomeeting mit einem Update zum Thema „Ausbau von Windkraftanlagen und die Auswirkungen auf den Luftsport“. Im neuen DAeC-Leitfaden für „Windkraftanlagen in der Umgebung von Flugplätzen“ wird hier eine Zusammenfassung für Luftsportvereine erscheinen.

Einen großen Raum im Meeting nahm die Neubewertung der Aircraft Relevant Bird Areas (ABA) ein. Hier ist in Zukunft eine engere Zusammenarbeit der Vereine mit der Bundesgeschäftsstelle dringend erforderlich. Der Luftraum für den Luftsport steht vor großen Herausforderungen, die wir nur gemeinsam meistern können. Die Mitarbeit von engagierten Luftsportlern und Fachexperten ist im neuen Fachausschuss erhofft und ausdrücklich gewünscht.

Quelle: DAeC

Segelfliegertag 2021 in Rastatt verschoben

Die Bundeskommission Segelflug hat in enger Abstimmung mit den Ausrichtern vor Ort entschieden, den 79. Segelfliegertag auf den 12. Februar 2022 zu verschieben. Die Verantwortlichen sind sich einig, dass diese Veranstaltung möglichst in Präsenz durch-

geführt werden soll. Sie gehen davon aus, dass die Pandemie Anfang 2022 weitestgehend überwunden sein wird. Am 11. Februar, dem Tag vor dem Segelfliegertag, findet wie üblich die ordentliche Mitgliederversammlung der Buko Segelflug statt.

Quelle: 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



AERO in den April 2022 verschoben

Die Messe Friedrichshafen hat die Luftfahrtmesse AERO für dieses Jahr abgesagt. Angesichts der Reise- und Veranstaltungsbeschränkungen wegen der COVID-19-Pandemie hatte sie bereits zu Beginn dieses Jahres den ursprünglich ins Auge gefassten AERO-Termin vom April in den Sommer verlegt. Doch derzeit ist trotz steigender Impffzahlen in Europa absehbar, dass die AERO 2021 auch vom 14. bis 17. Juli nicht stattfinden kann. Sie findet deshalb vom 27. bis 30. April 2022 statt.

Auf der letzten AERO im Jahr 2019 zeigten rund 700 Aussteller aus 38 Ländern ihre Produkte und Dienstleistungen. An diesen Erfolg will die Messe Friedrichshafen mit der AERO im April 2022 anknüpfen. Weitere Informationen unter:

www.aero-expo.com und
www.messe-friedrichshafen.de



Deutsche Luftfahrtstiftung stellt sich vor



“Fliegen ist teuer!” Wie oft hört man diesen Satz? Doch meist sind die Leute erstaunt, wenn sie diese Pauschalaussage mal recherchieren. Und ich rede jetzt nicht von der Recherche auf irgendeiner Billigfluglinien-Homepage. Wenn in einer Luftsport- oder Fliegerzeitschrift von “Fliegen” die Rede ist, dann meint man natürlich “selber fliegen”.

Der Luftsport ist sicher kein elitärer Sport, aber auch wenn mit Modellflug und Segelflug gleich zwei Sparten einen günstigen Einstieg bieten, stoßen bestimmt manche, die sich fürs Fliegen interessieren, an die Grenzen ihrer finanziellen Möglichkeiten.

Doch damit kann jetzt Schluss sein! Die 2018 gegründete Deutsche Luftfahrtstiftung (DLS) hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, jungen Menschen den Einstieg in die Welt der erleb- baren dritten Dimension zu erleichtern. Dazu bietet sie das Segelflug-Stipendium an. Es bezuschusst beispielsweise den Mitgliedsbeitrag und die Start- und Flugzeitgebühren, aber auch Einmalzahlungen wie Aufnahmegebühr, Flugzeugpauschalen oder Kosten eines Fliegerlagers, eines Lehrgangs etc. Auf der Homepage der Stiftung (www.luftfahrtstiftung.de) findet man unter dem Menüpunkt “Förderung” alle Bedingungen und das Antragsformular.

Möglichst vielen jungen Leuten soll die Freude am Fliegen ermöglicht werden. Schließlich ist es nicht nur eine Förderung des Luftsports an sich, sondern auch der Persönlichkeitsbildung und Teamfähigkeit der zukünftigen Piloten.

Selbstverständlich läuft das Ganze noch leiser als der Vorbeiflug eines Segelflugzeuges ab – sprich, auf Datenschutz und Vertraulichkeit wird geachtet.

Im Zuge der derzeitigen Pandemie wird mit dem sog. Corona-Darlehen auch ein Beitrag zur Covid19-Situation geleistet: Wenn Haushalte durch die Krise in wirtschaftliche Schwierigkeiten gekommen sind, soll das nicht dazu führen, dass Jugendliche ihr Engagement in einem Luftsportverein aufgeben müssen. Auch dazu gibt es auf der Homepage ein Infoblatt und den Antrag.

Die Deutsche Luftfahrtstiftung möchte aber nicht nur im Bereich Luftsport und Jugend aktiv bleiben. Als weitere Betätigungsfelder sollen Studium und Beruf, Forschung und Technik, sowie Sicherheit und Infrastruktur ausgebaut werden.

So kann die DLS beispielsweise die gemeinnützige Arbeit von Luftsportvereinen durch Informationsveranstaltungen zur Flugsicherheit unterstützen oder Anschaffungen von Flugsicherheitsausrüstung (Transponder, Flarm etc.) bezuschussen. Nehmt einfach Kontakt zu uns auf.

Wenn einer von euch diese Zeilen mit dem Gedanken “Ich würde gerne unterstützen!” liest, auch dann kann man sich gerne an die Stiftung wenden (info@luftfahrtstiftung.de). Sie ist immer auf der Suche nach Partnern und Spendern, die helfen wollen. Die DLS ist als gemeinnützig anerkannt, sodass Geld- und Sachspenden in voller Höhe steuerlich geltend gemacht werden können.

**Text: Björn Feldmann, Mitglied des Kuratoriums
Deutsche Luftfahrtstiftung**

Flugzeug & -platzausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

PARATEC Rettungsfallschirme

NEU **ix nav** Showroom



www.irl-shop.de

72525 Münsingen

irlshop@dieterschwenk.de

07381-938760

Segelflugzeugtransport: Vermietung eines Containers

Die Bundeskommission Segelflug hat einen neuen Container zum Transport von Segelflugzeugen für die Nationalmannschaft bei Übersee-WMs angeschafft. Es können bis zu sechs Flugzeuge der kleinen Klassen oder drei Doppelsitzer/Offene Klasse plus zwei 15-/18-Meter-Klasse-Flugzeuge transportiert werden. Elektrische Hebevorrichtungen usw. sind eingebaut.

In der Saison 2021/2022 ist der Container frei verfügbar.

Folgende Angebote bestehen für die Zeit September 2021 bis März 2022:

- a) Anmietung des Containers von Interessenten, die eine Fracht nach Übersee (SA oder AUS) selbst organisieren.
- b) Alternativ besteht die Möglichkeit Einzelstellplätze zu mieten für eine Fracht nach Worcester/SA. Alle Frachten (See-/Landreisen) organisiert die Buko SE. Es wird seitens der Buko keine Haftung für Schäden beim Transport übernommen. Doppelsitzer müssen eigenstartfähig sein. Es müssen mindestens drei Segelflugzeug-Stellplätze gebucht werden.



Fragen hinsichtlich Standort, Frachtkosten sind zu richten an:

BUKO Vorstand Rudi Baucke, E-Mail Rudi.Baucke@t-online.de, Handynummer 01751608876 oder an den Sportreferenten der Buko Eike Novatscheck, E-Mail E.Novatscheck@daec.de, Handynummer 01798206690.

Anfragen sind bis spätestens 10. Juli 2021 zu stellen. Die Vertragsvereinbarung erfolgt nach Datumseingang der Anfragen.

Die Kosten von Worcester sind gegenüber anderen Segelflugzentren in Afrika erheblich günstiger. Eine ausführliche Beschreibung (Kosten) von Worcester findet man im Magazin „Segelfliegen“ Ausgabe 3 /2020, sie kann auch bei Rudi Baucke angefordert werden.

Bundekommission Segelflug

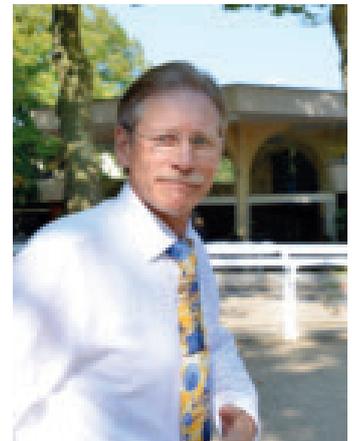
Wilhelm Eimers in die FAI CIA Hall of Fame aufgenommen

Das Anderson Abruzzo Albuquerque Balloon Museum, die Heimat der FAI CIA Hall of Fame, freut sich bekannt zu geben, dass Wilhelm Eimers aus Deutschland und Jim Winker aus den USA in diesem Jahr aufgenommen wurden.

Die Aufnahme in die FAI CIA Hall of Fame ist eine sehr hohe Ehre im Ballonfahren und das Ballonmuseum gratuliert den Preisträgern und ihren Familien. Wilhelm (Willi) Eimers hat seit Erhalt seiner Lizenz im Jahr 1979 mehr als 1.400 Gasballonfahrten unternommen. Er verbrachte ungefähr 10.000 Stunden in der Luft. Als aktiver Ausbilder hat Willi Piloten aus dreizehn Ländern ausgebildet, darunter aus den USA, Kanada und Russland. Willi Eimers ist jedoch wahrscheinlich am bekanntesten als Pilot des Coupe Aéronautique Gordon Bennett. Daran hat er siebenundzwanzig Mal teilgenommen, mehr als jeder andere Pilot. Bei diesen Rennen war er insgesamt 1.270 Stunden und 33 Minuten unterwegs und fuhr 30.551 km. Bei 25 Fahrten sind das durchschnittlich 1.222 km und 50 Stunden 49 Minuten (2 Tage 2 Stunden 49 Minuten). Den Gordon Bennett Cup gewann er viermal und platzierte sich neunmal auf dem zweiten Platz.

Als Gasballonpilot hat er zudem neunmal an den America's Challenge/Remax-Langstreckenwettbewerben teilgenommen, bei

denen er zweimal Zweiter wurde. Bei diesen beiden Veranstaltungen fuhr er fast 42.000 km und war eine Gesamtdauer von 1.630 Stunden oder 66 Tage, 45 Minuten und 40 Sekunden in der Luft. Dies zeigt seine Entschlossenheit, sein Können und sein Engagement für das Sportballonfahren. Einige zusätzliche Erfolge sind seine beiden Weltrekorde AA07 mit 92 Stunden, 11 Minuten (1995) und AA02 mit 23 Stunden 18 Minuten und 5 Sekunden (2011). 1993 erhielt er das renommierte FAI Montgolfier Diplom für die beste Leistung in Gasballons. Und nun wird er in die FAI CIA Hall of Fame aufgenommen! Herzlichen Glückwunsch, Wilhelm!



Quelle:

www.fai.org/news/2021-fai-cia-hall-fame-inductees-announced

Foto: Wilhelm Eimers privat



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



Karriere als SportsoldatIn: Jetzt bewerben!

Bis zum 20. August nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen per E-Mail um einen Platz als Sportsoldat an. Sportsoldaten/Sportsoldatinnen sind Männer und Frauen, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden. Damit ermöglicht die Bundeswehr den NachwuchssportlerInnen für einen bestimmten Zeitraum ein sehr intensives, professionelles Training

und so einen erfolgsversprechenden Karriereaufbau. Auch SegelfliegerInnen können sich um die Plätze für die Unterstützung bewerben. Voraussetzungen für die Karriere als SportsoldatIn sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader, besser noch C-Kader, Spaß am Wettbewerbsfliegen und Ehrgeiz für eine Spitzensportlaufbahn.

Quelle: DAeC

U-Space für UAS

Neue Durchführungsordnung der Europäischen Kommission mit brisantem Inhalt

Dass der Verkehr von unbenannten Flugkörpern (UAS) zunehmen wird und dass hierfür mit dem U-Space ein eigener Luftraum geschaffen wird, das ist sicher. Zu stark ist die Lobby der Konzerne, die hier große Chancen sehen, und diese haben offensichtlich die Politik bereits geschlossen hinter sich.

So hat die EU am 22. April 2021 die DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2021/666 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 923/2012 hinsichtlich der Anforderungen an den Flugbetrieb der bemannten Luftfahrt im U-Space-Luftraum vorgelegt. Man beachte, hier wird eine bestehende Verordnung mal einfach schnell geändert.

Dort steht wörtlich: Damit bemannte Luftfahrzeuge, für die kein Flugverkehrskontrolldienst mehr erbracht wird, neben unbemannten Luftfahrzeugen im U-Space-Luftraum sicher betrieben werden können, ist es wichtig, dass die Position bemannter Luftfahrzeuge an Anbieter von U-Space-Diensten weitergegeben wird. Hierzu

sollten bemannte Luftfahrzeuge elektronisch erkennbar gemacht werden, sodass ihre Präsenz mittels Überwachungstechnologien effektiv signalisiert wird.

Und weiter: Bemannte Luftfahrzeuge, die in einem von der zuständigen Behörde als U-Space-Luftraum ausgewiesenen Luftraum betrieben werden und für die die Flugsicherungsorganisation keinen Flugverkehrskontrolldienst mehr erbringt, müssen dafür sorgen, dass sie für die Anbieter von U-Space-Diensten kontinuierlich elektronisch erkennbar sind.

Welches Gerät für die „elektronische Erkennbarkeit“ gefordert wird, ist völlig offen. Ist es FLARM, ein Transponder oder ein völlig neues, von den UAV-Betreibern erdachtes System? Damit uns das nicht mit der nächsten Durchführungsverordnung zur Änderung ... auf den Tisch flattert, müssen der Luftsport, alle Verbände und Luftraumbeauftragten schnellstmöglich aktiv werden.

Libellen im Anflug: Das große Glasflügel-Buch kommt!

Was lange währt ... Seit vielen Jahren vermissen Segelflieger ein Buch über den genialen Pionier im GFK-Segelflugzeugbau Eugen Hänle und seine Firma Gasflügel. Der Autor Wolfgang Binz hat jahrelang akribisch recherchiert, reiste durch die ganze Republik, um Zeitzeugen zu treffen, Bilder und Dokumente zu sammeln. Herausgekommen ist ein Werk, das die genialen Entwürfe von Eugen Hänle und seinen Mitstreitern umfassend darstellt und beleuchtet. Statt vieler bislang verbreiteter Vermutungen stützt sich der Verfasser auf zahlreiche Unterlagen, die so bislang nicht ausgewertet wurden. Von den bescheidenen Anfängen im Wohnzimmer bis zum traurigen Ende, vom großen Erfolg nicht nur der „Libellen“ bis zum Wirtschaftskrimi der späten Jahre und den Ursachen dafür – Wolfgang Binz gibt auf 272 Seiten einen Einblick in die gesamte Geschichte.

Das Buch erscheint im Bonner Equip Verlag, hat auf 272 Seiten (Hardcover 240 x 300 mm) 487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.

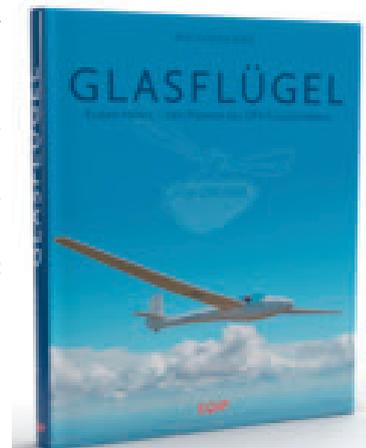
Es kann ab sofort zum Subskriptionspreis zur Lieferung ab Mitte Juli 2021 bestellt werden.

Subskriptionspreis: 54,00 €

Preis ab 19.7.2021: 59,00 €

jeweils zzgl. Versandkosten

www.equip.de



Ein Elektro-Zweisitzer vom Spezialisten

Der in UL-Kreisen bekannte Konstrukteur Calin Gologan gab kürzlich bekannt, er werde einen E-Zweisitzer entwickeln. Grundlage dazu ist sein Einsitzer, der eigentlich noch im Mai zugelassen werden sollte. Der Zweisitzer „Elektra Trainer“, der für die Schulung geeignet sein soll, bekommt einen größeren Flügel mit 14,50 Meter Spannweite. Das Flugzeug soll in die deutsche 600 Kilo-Klasse hineinpassen. Der Trainer soll sehr gute Gleiteigenschaften haben (Gleitzahl ca. 28). Das zentrale Einradfahrwerk, welches deutlich vor dem Schwerpunkt liegt, kann im Flug teilweise eingezogen werden. Zwei Stützräder am Flügel, wie bei früheren Motorseglern üblich, sind im Flug nach hinten einziehbar. Herz des elektrischen Antriebs ist ein Geiger HPD 50D-Zweischeibenmotor mit einem Dreiblattpropeller und 50 kW. Die Reisegeschwindigkeit soll bei 120 km/h liegen. Das 18 kW-Ladegerät soll innerhalb von 35 Minuten eine Ladung für 50 Minuten Flugzeit ermöglichen. Die Kapazität des Batteriesatzes mit Solarmodul reicht jedoch für insgesamt 2,5 Flugstunden aus. Der Erstflug ist für dieses Jahr geplant.



Der Elektra Trainer weist ein ähnliches Design auf wie viele andere Konstruktionen von Calin Gologan
Grafik: Elektra Solar

Elektra Solar, wie Gologans Firma jetzt heißt, ist in Landsberg angesiedelt. Ursprünglich war beabsichtigt, beide Flugzeuge dieses Jahr auf der AERO auszustellen.

Auftragsstau beim eFlyer 2 und Zweimot-Ankündigung

Von Amerikanern ist man gewohnt, dass sie nicht kleckern, sondern protzen. So auch George Bye, CEO der gleichnamigen Leichtflugzeugfirma, die bis jetzt nicht mehr als Prototypen hervorbringen konnte. Man hat noch nicht einmal eine eigene Produktionsstätte. Über 700 teilweise schon anbezahlte Vorbestellungen weist das Unternehmen aus, das die Zellen bei einem Newcomer im Nachbarstaat fertigen lassen will. Immerhin hat man es geschafft, mit der französischen Firma Safran Electrical & Power einen sehr leistungsstarken und seriösen Partner ins Boot zu ziehen, der in Zukunft die Antriebe sowohl für den Zweisitzer eFlyer 2 als auch den Viersitzer eFlyer 4 liefern soll. Große Hoffnungen setzt Bye allerdings schon auf seinen eleganten Zweimot eFlyer 800, den er kürzlich vorstellte. Hoffentlich wird es kein Luftschloss, denn noch fehlen zur Entwicklung die finanziellen Mittel und neue Batterien.



„eFlyer 800“ könnte durchaus einen Designpreis erhalten; ob das Projekt jedoch realisiert wird, steht in den Sternen, denn erst einmal muss das Unternehmen über 700 vorbestellte Zweisitzer fertigen und ausliefern.
Computer Design: Bye Aerospace



CAO SÜEDWEST

WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

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



CAO SÜEDWEST

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), Bremsgarten (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-suedwest.de • info@cao-suedwest.de

Dänische Luftwaffe fliegt elektrisch

Das dänische Verteidigungsministerium hat einen Aktionsplan entwickelt um auch in seinen Streitkräften den Übergang zu umweltfreundlicheren Lösungen voranzutreiben. Ab September dieses Jahres ergänzt man das Ausbildungsflugzeug Saab T-17, mit dem die Pilotenausbildung der dänischen Luftwaffe bisher durchführt wird, um zwei Pipistrel Velis Electro. Während der zweijährigen Testphase werden die beiden bisher nur geleasten Maschinen zunächst auf dem Flugplatz Karup eingesetzt. Bevor sich die auszubildenden Piloten ins Cockpit setzen dürfen um ihre Übungsflüge durchzuführen, werden erfahrene Piloten die Velis Electro evaluieren. Lieutenant Colonel Casper Børge Nielsen aus dem dänischen Verteidigungsministerium hat viele Jahre Erfahrung als Testpilot: „Wir werden untersuchen, ob einige unserer Ausbildungsflüge und Aufgaben durch Flugzeuge mit elektrischem Antrieb ersetzt werden können.“ Noch stehe der Flugbetrieb mit Elektroflugzeugen am Anfang, aber man wolle in diesem frühen Stadium möglichst viele Erfahrungen sammeln um gerüstet zu sein, wenn die neue Technik sich weiter verbreite. Für die Firma Pipistrel ist dies ein klarer Vertrauensbeweis dafür, dass der Elektroflug in Zukunft auch in einem anspruchsvollen fliegerischen Umfeld eine Option sein wird.



Testweise soll noch in diesem Jahr Pipistrels Velis bei der dänischen Luftwaffe zum Screening zukünftiger Luftwaffenpiloten eingesetzt werden. Dazu ist eine zweijährige Testphase vorgesehen.

Foto: Pipistrel

eVTOL auch für den privaten Bereich?

Am Centennial Airport in Denver/USA sitzt das Start-up-Unternehmen XTI Aircraft. Mit einem durchaus logischen Konzept: 1200 Meilen weit fliegen, dabei senkrecht starten und auch wieder landen, das ist die Idee dieses sechssitzigen eVTOL. Stromlieferant ist der Generator einer GE-Wellenturbine, der sich im Heck des Flugzeugs befindet. Damit sei die Garantie verbunden, etwa 40 % weniger CO₂ auszustoßen und den Lärm um 50 % zu reduzieren, weil sich der Antriebsmotor lärmgeschützt in der Rumpfzelle befindet. Beides sind Versprechungen, die erst mit dem Prototyp nachge-

wiesen werden können, denn mit dem ferngesteuertes Proof-of-concept wurde lediglich der Schwebeflug unter Beweis gestellt. Immerhin liegen 116 Vorbestellungen vor, die einen Umsatz von 750 Millionen US-Dollar ausmachen. 6,5 Millionen Dollar für einen Sechssitzer sind auch kein Pappenstiel. Interessant bleibt dennoch das Konzept, denn im Gegensatz zu vielen anderen Koptern soll der TriFan auch rein aerodynamisch fliegen können. Geplant ist, dass der TriFan600 noch dieses Jahr in die Luft kommt.

Multikopter mit Alternativlösungen

Zwei der führenden eVTOL-Hersteller, Volocopter und Ehang, gaben bekannt, dass sie neue Muster mit Starrflügeln ausstatten wollen. Volocopter ersann in seinem Münchner Entwicklungsbüro zugleich eine Mixtur aus einem Tandemflügel, in dessen hinteren Flügel eine Art V-Leitwerk integriert ist, und sechs an der Außenseite der Flügel angebrachte Rotoren, die für Start, Landung und Transition vorgesehen sind. Zwei Schubgondeln am Rumpf sollen den Viersitzer auf Reisegeschwindigkeit bringen. Noch ist es allerdings ein Papiertiger. Einige Tage nach Volocopter meldete sich Ehang, wohl der weltgrößte Kopterhersteller überhaupt, mit dem bereits fliegenden zweisitzigen Prototyp Ehang VT-30, der nur vier jeweils gegenläufige Rotorstränge aufweist und der am Heck des Rumpfes über einen Pusher verfügt. Beide Hersteller weisen in erster Linie auf Flugdauer, größere Reichweite und höhere Geschwindigkeit hin, ohne dabei zu erwähnen, dass mit ihrem Konzept eine ungleich höhere Sicherheit erreicht wird. VoloConnect soll 2026 einsatzbereit sein. Das wird bei den Chinesen vermutlich schneller gehen.



Ehangs VT-30 ist eine Art Hybrid aus Starrflügel mit vier Doppelrotoren für Start und Landung. im Reiseflug werden die Rotoren in Flugrichtung gedreht.

Bild: Ehang

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

LuftSport

FLUGSICHERHEITSPREIS

2020 2021

Wir freuen uns, zum dritten Mal den LuftSport-Flugsicherheitspreis verleihen zu können. Leider können Urkunden und Preise auch in diesem Jahr nicht persönlich während einer Veranstaltung übergeben werden. Stattdessen erfolgt der Versand der Urkunden und Schecks per Post. Die Jury hat die eingereichten Maßnahmen eingehend begutachtet und nach einem bewährten Bewertungsschema beurteilt. Da die Punktabstände nur sehr gering ausfielen, war sie sich einig, vier Gewinner zu küren und keine Platzierungen vorzunehmen. Wir gratulieren – in alphabetischer Reihenfolge:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V.

Der Verband gründete im Juli 2019 den Arbeitskreis Flugsicherheit mit dem Ziel, eine Sicherheitskultur in den Vereinen und bei allen Luftsportlern zu schaffen, Unfälle und andere sicherheitsrelevante Vorfälle zu verringern, Vereinen und Mitgliedern Hilfestellung und Werkzeuge hierzu anzubieten und die Wahrnehmung des Luftsports in der Öffentlichkeit zu verbessern. Zur Aktion „Safety First“ erhielten alle Vereine einen Flyer zum Thema, auf der Homepage des BWLV gibt es einen Flugsicherheitsbereich und in jeder Ausgabe der Verbandszeitschrift „der adler“ erscheint ein Beitrag zum Thema. Erste Vereine haben bereits die Initiative ergriffen, die angeregten Maßnahmen umzusetzen (siehe hierzu den Preisträger LSV Backnang e. V. weiter unten)

Ulf Bartkowiak

Seit 2011 bietet Ulf Bartkowiak zehntägige Streckensegelflugehrgänge an. Sie richten sich an alle interessierten Segelfliegerinnen und Segelfliegern des mittleren Leistungsniveaus und aller Altersstufen. Eine „gelebte Sicherheitskultur“ ist wesentlicher Bestandteil bei Vorbereitung und Realisierung der Lehrgänge. Bereits im Vorfeld werden die Teilnehmer jeweils dreimal mit umfassenden Unterlagen bedacht. Ein Trainingsbarometer verpflichtet sie, sich bis zum Lehrgang in eine akzeptable Übungsform zu bringen. Vorträge während der Lehrgänge umfassen alle streckenflug- und sicherheitsrelevanten Themen. Für die Flugaufgaben gilt, dass sie im vorhergesagten Zeitfenster ohne Außenlandung und mit sicheren Endanflügen machbar sind. In allen Briefings werden Luftraumgegebenheiten, Notams, Wetter und Verhaltensregeln für sicherheitsbewusstes Verhalten vermittelt. Alle Teilnehmenden werden darauf vorbereitet, beim sogenannten Safety Talk einen Kurzvortrag von maximal 120 Sekunden zur sicheren Flugdurchführung zu präsentieren. Insgesamt ist Ulf Bartkowiaks durchdachtes Konzept sehr gut geeignet, die Sicherheit im Streckenflug zu verbessern.

Luftsportverein Backnang e. V.

Inspiziert durch die Initiative „Safety First“ des BWLV (siehe Preisträger oben) und das anonyme Meldesystem der Kollegen in EDLH gründeten drei Vertrauenspiloten die AG Flugsicherheit in EDSH, auch „Backnanger Modell“ genannt. Mit Unterstützung des Vorstandes wurde das Melde- und Redlichkeitssystem nach Just-Culture-Richtlinien eingeführt. Dieses in der Berufsfliegerei seit Jahren erfolgreich angewandte Konzept wurde vereinfacht und auf die Bedürfnisse im Verein zugeschnitten. In einer von Vertrauen geprägten Arbeitsatmosphäre werden hier Menschen dazu ermutigt, wesentliche sicherheitsrelevante Informationen zu benennen und zu teilen. In nur vier Monaten wurden über das Online-Formular bereits 15 sicherheitsrelevante Meldungen eingereicht, untersucht, kategorisiert und in Form von Sicherheitshinweisen, Checklisten und Verfahrensänderungen aufgearbeitet.

Luftsportverein Bückeberg-Weinberg e. V.

Beim Luftsportverein Bückeberg-Weinberg e.V. hat die Flugsicherheit nach eigenen Aussagen einen hohen Stellenwert. In seiner langjährigen Partnerschaft mit dem benachbarten Militärflugplatz Bückeberg richtet er jedes Jahr eine mehrstündige Flugsicherheitsinformation in Zusammenarbeit mit der Bundeswehr am Internationalen Hubschrauberausbildungszentrum in Bückeberg aus. Alle Flugzeuge sind mit FLARM ausgestattet, die neue Elektrowinde erhöht die Ausfallsicherheit beim Windenstart.

Als Initiative für mehr Flugsicherheit wurden im Jahr 2020 alle Segelflugzeuge für den Streckensegelflug mit baugleichen Navigationsrechnern, gekoppelt mit Flarm, ausgestattet. Die einheitliche Ausstattung und einfache Bedienung der Rechner per Knüppelsteuerung verringert die Arbeitsbelastung im Cockpit. Die Piloten können sich mehr auf das eigentliche Fliegen konzentrieren und müssen nicht im Flug umdenken, wie es der Fall wäre, wenn unterschiedliche Systeme im Einsatz wären. Gleich ausgestattete Flugzeuge ermöglichen es ihren Piloten, länger konzentriert zu fliegen und in Stresssituationen schneller zu reagieren.

In diesem Jahr erhält jeder Preisträger neben der Urkunde ein Preisgeld in Höhe von 500,00 €. Wir danken den Sponsoren Harald Meyer, der Axa Generalagentur Detlef Ketter in Neustadt a.d. W, Ernst Eymann und dem Luftsportverband Rheinland-Pfalz sowie dem EQIP Verlag in Bonn für die großzügige finanzielle Unterstützung. Die Ausschreibung für den nächsten LuftSport-Flugsicherheitspreis erfolgt in unserer Ausgabe Oktober/November 2021.

„Ohne Fliegerinnen wäre der Luftsport ärmer“



In Anerkennung ihrer herausragenden Leistungen als Segelflugpilotin und ihres Engagements für die Förderung der Teilnahme von Frauen am Sport wurde die Deutsche Gisela Weinreich mit der FAI Lilienthal Gliding Medal 2020 ausgezeichnet.

Gisela Weinreichs beeindruckende Karriere von 1975 bis 2012 umfasste nicht nur mehrere Goldmedaillengewinne, sondern auch den deutschen Klassen Frauenrekord in der 15-Meter-Klasse über ein 750 km langes FAI-Dreieck im Jahr 1990. Sie hat nicht nur viele bemerkenswerte Leistungen erbracht, sondern auch ihre spätere Segelflugkarriere der Förderung ihres Sports gewidmet. Mit 21 Jahren in der Nationalmannschaft, mehrere Jahre als Referentin für Segelflug im Präsidium der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), ganz zu schweigen von vielen Jahren als Jurypräsidentin für die FAI-Frauen-Segelflugweltmeisterschaften (WWGC) und als Spezialistin für Trophäenmanagement für die FAI Gliding Commission (IGC), ist Gisela ein integrales Mitglied der Segelfluggemeinschaft und eine leidenschaftliche Unterstützerin der Beteiligung von Frauen an der Luftfahrt.

In Anerkennung ihrer fast 50-jährigen Segelflugkarriere fühlt sich Gisela sehr geehrt, die Lilienthal-Medaille erhalten zu haben. Sie wurde 1938 eingeführt, „um eine besonders bemerkenswerte Leistung im Segelflug oder herausragende Leistungen für den Segelflug zu belohnen.“ Von den insgesamt 68 verliehenen Medaillen gingen elf nach Deutschland. Dies spiegelt die reiche Tradition und große Anhängerschaft des Segelfliegens in Deutschland wider – der nationale Aero Club DAeC ist der zweitgrößte Luftsportverband in Europa.



1: Gisela Weinreich in ihrer LS 6/ca. 1990

2: Segelflug Europameisterschaft Frauen in Marpingen 1995 von links nach rechts: Maika Hohn, Katrin Senne, Gisela Weinreich, Johanna Beuth

Beginn einer lebenslangen Leidenschaft

Giselas eigene Segelflugkarriere begann 1968, „leider spät“ im Alter von 24 Jahren, als sie, die als Flugbegleiterin bei der Lufthansa arbeitete, durch eine besonders beeindruckende Segelflugerfahrung in den Bann gezogen wurde: „Die Faszination des Segelfliegens hat mich sofort gepackt. Alles begann im Segelflugzentrum Hornberg auf der Schwäbischen Alb (Jura). Ich hatte den Hauptgewinn gezogen! Wunderbares Wetter, der Frühling erwachte überall, Thermik unter den schönsten Cumuluswolken, ich fühlte mich wie im Paradies. Nach acht Tagen durfte ich meinen ersten Alleinflug in der Rhönlerche machen – für mich unvergessliche Momente des Glücks. Und ich war neugierig, ich wollte mich weiterentwickeln. Ich hatte zwar Vorbilder in meinem Segelflugclub, die mich geprägt haben. Erfahrene, talentierte Segelflugpilotinnen waren jedoch nicht dabei.“

Giselas Ambitionen trieben sie dazu, an Wettbewerben teilzunehmen, bei denen sie sich der Herausforderung stellte, auf hohem Niveau gegen andere Pilotinnen anzutreten: „Als ich 1975 mit Flugwettbewerben anfang, gab es einige Pilotinnen, die großartige Flugleistungen zeigten, erfolgreich flogen und viel Erfahrung auf nationaler und internationaler Ebene hatten. Es waren Pelagia Majewska und Ada Dankowska aus Polen und Georgette Litt aus Belgien, um nur einige von vielen talentierten Segelflugpilotinnen zu nennen. Der Wettbewerb mit ihnen war inspirierend.“

Eine begabte Wettbewerbspilotin

Bei den Segelflug-Europameisterschaften der Frauen, an denen Gisela zehnmals teilnahm, gab es zahlreiche deutsche Teilnehmerinnen, doch etwas verschaffte ihr einen Vorteil gegenüber den anderen Teilnehmerinnen – sie gewann insgesamt fünf Goldmedaillen, zwei Silber- und eine Bronzemedaille. Was hob sie von der Masse ab? „Ich denke, ich habe eine gute Beobachtungsgabe, begreife Situationen schnell und bin entschlossen, hartnäckig, willensstark, neugierig und bereit, Risiken im positiven Sinne einzugehen. Der Wettbewerb unter den Pilotinnen auf internationaler und nationaler Ebene war stark und gleichwertig. Eine gute Entscheidung im richtigen Moment kann den Unterschied ausmachen.“



3

3+4: Gisela Weinreich, rechts bei der 7. Segelflugweltmeisterschaft der Frauen 2013 in Issoudun, mit dem Präsidenten des Organisationskomitees Jean-Philippe Rogier



4

Internationale Jurykarriere

Diese Beobachtungs- und Entscheidungsbefugnisse nutzten ihr auch nach ihrem Rücktritt vom Wettbewerb im Jahr 2012. Gisela entwickelte sich zu einer gefragten Richterin bei Segelflugwettbewerben und reiste kürzlich zur 10. FAI-Frauen-Segelflugweltmeisterschaft nach Australien.

Gisela ist beeindruckt von den Fähigkeiten bei den WWGC-Wettbewerben, ist jedoch der Ansicht, dass einige nationale Aero-Clubs weibliche Piloten besser fördern als andere: „Bei den Frauenweltmeisterschaften sehen wir seit vielen Jahren Pilotinnen mit großer Wettbewerbserfahrung auf sehr hohem Niveau. Einige Segelfluggationen fördern schon länger das Segelfliegen von Frauen und sehen große Erfolge. Andere Nationen haben erfolgreiche Wettbewerbspiloten, aber keine Pilotinnen, die Wettbewerbe fliegen. Das ist schade.“

Gisela stützt sich auf eine fast 50-jährige Erfahrung in Segelfluggemeinschaft und identifiziert Bereiche, in denen Aero-Clubs Möglichkeiten zur Teilnahme von Frauen nicht nur in der Luft, sondern allgemein in der Luftfahrt eröffnen können: „Einige Segelfluggationen sind auf dem richtigen Weg: Sponsoring, Suche nach weiblichen Talenten, Angebot von Kursen und Trainingslagern einschließlich Wettbewerben, in denen sie Fähigkeiten entwickeln können usw. Durch das Segelfliegen gewinnt der Luftsport mit Fliegerinnen an Dynamik. Sie sind nicht nur Pilotinnen, sondern auch Ausbilderinnen, Trainerinnen, Fluglotsinnen, packen Fallschirme, werden Vorstandsmitglieder eines Segelflugclubs, organisieren und führen Meisterschaften durch und so weiter.“

Inspirierende Vorbilder

Gisela Weinreichs Beitrag zur Luftfahrt bedeutet, dass ihr Name neben anderen berühmten deutschen Fliegerinnen wie Elly Beinhorn (1907–2007), die in den 1930er-Jahren alle fünf Kontinente mit dem Flugzeug eroberte, und Hanna Reitsch (1912–1979), die weltweit erste weibliche Hubschrauber- und Jetpilotin, die in den 1960er-Jahren gemeinsam mit den Segelflugpilotinnen Gill van den Broeck, Rika Harwood und Ingrid Blecher die Entwicklung des Frauenfliegens unterstützte und förderte, steht. Oder in Giselas eigenen Worten: „bescheiden dahinter“.

Derzeit sind 300 Mitglieder im Vereinigung Deutscher Pilotinnen vertreten, und Giselas lebenslanges Engagement für die Förderung der Beteiligung von Frauen an der Luftfahrt hat diesen Erfolg unterstützt und vorangetrieben. Die Women's World Gliding Championships (WWGC) bietet Pilotinnen die Möglichkeit, sich mit den Besten der Welt zu messen, die sportlichen Zielen der FAI zu unterstützen, aber auch die Freundschaften und den Informationsaustausch zwischen Pilotinnen aller Nationen zu fördern. Trotzdem hat Gisela immer befürwortet, wenn möglich auch gemischte Segelflugmeisterschaften zu fliegen, um den Horizont zu erweitern und lehrreiche Herausforderungen zu suchen.

Wie Walter Eisele, Vorsitzender der Deutschen Segelflugkommission, bei Giselas Nominierung für die Lilienthal-Medaille zusammenfasste: „Aufgrund ihres Erfolgs und ihrer Anstrengungen hat sich Gisela Weinreich den Respekt und die Dankbarkeit derer verdient, für die und mit denen sie fliegt.“

Autorin: Caitlin Smith, Web Editor, FAI World Airports Federation



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

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

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



100 Jahre Segelflug in Hannover

In diesem Jahr feiern die Akademische Fliegergruppe an der Universität Hannover e. V. (AFH) und der Hannoversche Aeroclub e. V. (HAeC) ihr hundertjähriges Bestehen. Beide Vereine haben denselben Ursprung: Im April 1921 wurde der Hannoversche Verein für Flugwesen (HVF) ins Leben gerufen. Die studentischen Mitglieder des Vereins nennen sich (abgekürzt) Akaflieg Hannover.

Zweiter Teil:

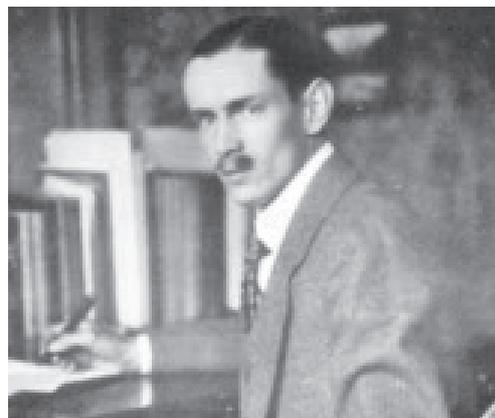
Georg Madelung

(31. Juli 1889, Rostock – 17. August 1972, Uffing)

Georg Madelung studiert ab 1909 Maschinenbau in Straßburg, Karlsruhe, Hannover und Berlin. Zwischenzeitlich arbeitet er bei Junkers in Dessau. Nach dem ersten Weltkrieg kommt er wieder nach Hannover, um am Institut für Flugwesen bei Prof. Pröll über Luftschrauben zu promovieren. Von seinem Doktorvater erhält er den Auftrag, ein Segelflugzeug für den 2. Rhön-Wettbewerb 1921 zu entwerfen, der vom 09.08. bis zum 24.08. stattfinden wird. In Hannover tritt Madelung dem HVF bei. In einem Beitrag im Journal of the Society of Automotive Engineers (SAE) „The development of the Hannover sailplane“ aus dem Jahre 1923 beschreibt Madelung nicht nur die Konstruktionsmerkmale des Vampyr, sondern auch dessen Entstehungsgeschichte gemäß den Überlegungen, die er mit seinem Auftraggeber und mit dem Chefingenieur Hermann Dorner von der Hannoverschen Waggonfabrik (HAWA) abstimmt. Es sollte ein Segelflugzeug geschaffen werden, das in der Lage sein sollte, die beim Rhön-Wettbewerb ausgesetzten Preise für den längsten Flug und die beste Startüberhöhung zu gewinnen. Madelung hat zunächst abzuwägen, ob es ein Doppeldecker mit schmalen Flügeln oder ein Eindecker mit hoher Flächenbelastung werden sollte. Dabei orientiert er sich am Flugzeug der Aachener Studentengruppe, welches 1920 im ersten Rhönwettbewerb Sieger gewesen war. In einem Schreiben an seinen Doktorvater vom 30.04.1921 legt Madelung dar, dass es ihm zunächst darum gehen werde, eine Verspannung der Tragfläche möglichst zu vermeiden. Das soll weniger der Reduktion des Luftwiderstandes dienen, sondern in erster Linie eine einfache Montierbarkeit sicherstellen. Dazu schlägt er eine einholmige Bauweise mit sperrholzbeplankter Torsionsnase vor, die er schon bei seinem vorherigen Arbeitgeber Junkers propagiert hat. Bei Prof. Pröll kann Madelung auf offene Ohren hoffen, zumal Pröll in seinem Lehrbuch „Flugtechnik“ aus dem Jahre 1919 ein ähnliches Verfahren bereits vorgestellt hatte.

Aufgrund von Windkanal-Untersuchungen der Aerodynamischen Versuchsanstalt in Göttingen am Modell wird eine Gleitzahl des Segelflugzeugs von 16 erwartet. Mit Tests im Windkanal war Madelung schon in Dessau betraut. Dort war auch bereits ermittelt worden, dass sich zur Erzielung hoher Auftriebsbeiwerte Hoch- und Schulterdecker besser eignen als Tiefdecker. Weitergehend als in der veröffentlichten Fassung im SAE- Journal 1923 beschreibt Ma-

Im Jubiläumsjahr werden hier in einer losen Folge von Artikeln die Akteure vorgestellt, die als Angehörige dieser Vereine 1921 den „Vampyr“ und anschließend den „Greif“ geschaffen haben. Nachdem im ersten Teil Prof. Dr. Ing. Arthur Pröll als Initiator des Vampyr-Projekts 1921 beschrieben wurde, geht es nachfolgend um Georg Madelung, den Konstrukteur dieses Segelflugzeugs.



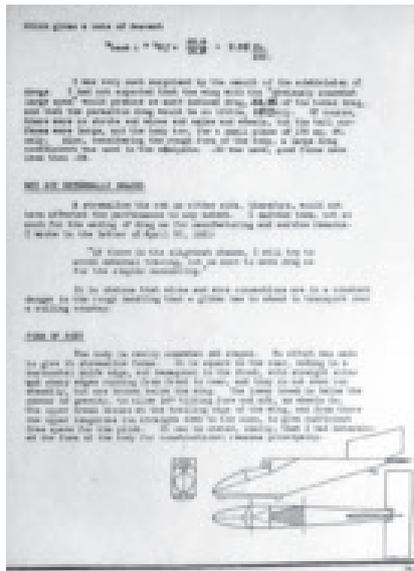
Georg Madelung in den 20er-Jahren
Quelle: Privatbesitz Familie Madelung

delung in seinem (unveröffentlichten) Redemanuskript, das sein Sohn Prof. Gero Madelung 1996 anlässlich der 75-Jahr-Feier der AFH in Kopie übersandte, die Auswahl des Flügelprofils; danach lag ihm das (sehr schmale) Profil Gö 427 vor, welches für die freitragende Konstruktion ungeeignet war. In Abstimmung mit Dr. Betz von der Aerodynamischen Versuchsanstalt Göttingen wurden mehrere Profile kombiniert und das Profil Gö 482 geschaffen. In einem Brief vom 22.10.1962, aus dem Brütting („Die berühmtesten Segelflugzeuge“) ausführlich zitiert, erläutert Madelung seine Überlegungen zum Flügel-Rumpf-Übergang: „Schwierig war die Verbindung zwischen Flügel und Rumpf. In aerodynamischer Hinsicht sollte die Flügel-Vorderkante und Oberseite völlig ungestört bleiben. Die allgemeine Auslegung ordnete den Führersitz vor dem Hauptspant an und diesen Spant unter dem Holm, also unter dem ersten Drittel der Flügeltiefe. Die tragende Flügelröhre erstreckte sich aber von der Vorderkante bis zum Holm. Unter ihr war der Führersitz, aber nichts wogegen sie hätte abgestützt werden können. Der Holm saß in der Mitte nur auf einem Punkt, denn der Flugzeugführer sollte über seine Schultern gut nach rechts und links hinten sehen können. Erst an der Flügel-Hinterkante sollte die Basisfläche, in der der Flügel auf dem Rumpf aufsaß, die volle Rumpfbreite haben. Festigkeitsmäßig aber sollte der Flügel räumlich fest mit dem Rumpf verbunden sein. Diese Festigkeitsaufgabe löste ich mit Hilfe zweier tragender Rippen im Flügel, welche alle Kräfte von der vor ihnen liegenden Rumpfröhre auf den unter ihnen liegenden Rumpfverband übertragen.“

Die sogleich optisch ins Auge springende Besonderheit, dass das Flugzeug nicht Räder oder Kufen aufweist, sondern ein Fahrwerk aus drei Lederbällen (der Continental AG Hannover), ist laut Madelung eine Idee von Dorner gewesen. Madelung fasst die Leistungen des Vampyr in seinem Vortrag vor der „Society of Automotive



Vampyr im Flug; Foto aus Martin Simons, Segelflugzeuge 1920-1945, Eqip Verlag Bonn



Manuskriptseite aus dem Vortrag „The development of the Hannover sailplane“ von Madelung (1923); Foto: AFH-Archiv



Der Vampyr-Rumpf im Bau
Quelle: HAWA Nachrichten 1922, S. 118

Engineers“ in Cleveland/Ohio 1923 wie folgt zusammen: „It flew longer and higher and farther than the other competitors. It flew longer, because it could continue to fly when the up-current had become too slow for the others. It flew higher, because it could keep aloft in a wind less deflected upward the hill. It flew farther, because it had a better gliding-angle. The competitors of 1922 that were next successful were all very similar to this type of 1921“.

Für den Wettbewerb 1922 erhält der Vampyr neue Außenflügel, statt Querrudern wurde eine Flächenverwindung eingebaut. Zu diesem Zeitpunkt befindet sich Madelung bereits als Flugzeugkonstrukteur in den USA. Nach seiner Rückkehr wird er 1925 Leiter der Flugzeugabteilung der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Berlin und dort im Jahr darauf zum ordentlichen Professor an der TH berufen. 1929 wechselt Madelung an die TH Stuttgart, wo eine „reine Luftfahrtprofessur“ geschaffen worden war. Bei der Akaflieg Stuttgart übernimmt er den Ehrenvorsitz und verhilft der Gruppe zu neuem Tatendrang. Zu jener Zeit ist sein jüngster Bruder Otto in die Akaflieg Hannover eingetreten, studiert Maschinenbau und ist an Bau und Konstruktion des Motorflugzeuges „Schnecke“ beteiligt. Nach Beendigung seines Ingenieur-Studiums 1930 in Hannover arbeitet

Otto Madelung zunächst bei der Deutschen Luft-Hansa AG und bis zum Kriegsausbruch in Böblingen bei der Firma Klemm. Während des Krieges wird Georg Madelung Leiter der von ihm gegründeten Forschungsanstalt „Graf Zeppelin“, die sich mit unterschiedlicher Kriegstechnik im Luftfahrtbereich befasst. Madelung ist auch in das Raketenprogramm von Wernher von Braun involviert. Nach dem Krieg geht Madelung zunächst wieder in die USA, wo er am Naval Medical Research Institute (Maryland) Geschwindigkeitseinwirkungen auf den menschlichen Körper untersucht. Er kehrt 1954 nach Stuttgart zurück und verstirbt 1972.

Sein Sohn Gero Otto Georg Madelung (1928–2018) wird unter anderem Vorstand der Messerschmitt AG sowie Professor für Luftfahrttechnik an der Technischen Universität München. Gero Madelung ist es auch, der einen Nachbau des „Vampyr“ maßgeblich gefördert hat. Er ist im Deutschen Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe ausgestellt.

Markus Klemmer

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

TOST

Flugzeuggerätebau












Flugzeigräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen • Seile • Schleppseileinziehwinden

Sicherheitskupplungen • Start- / Schleppausrüstung • Wartung

www.tost.de

Bayerisches Schmuckstück mit Bremer Wurzeln



- 1: Taufe des Kranich III auf den Namen „Werner Naumann“ im Spätsommer 1952
- 2: Windenstart des Kranich III auf dem Bremer Flughafen. Man beachte die damals spärliche Bebauung des Flughafens, die einen noch unverbauten Blick bis zur Neustadt zuließ.
- 3: Die ersten Kranich-Flieger im Bremer Verein für Luftfahrt. Der Borgward trägt noch das Kennzeichen „AE“ der amerikanischen Besatzungszone für American Exclave.



Dass Oldtimer in der Regel besonders aufwändig und liebevoll gepflegt sind und so historisch original wie möglich zu erhalten bemüht werden, erkennt man überall, wo einem einer dieser sorgsam gehüteten Zeitzeugen begegnet. Umso schwerer dürfte es den Eigentümern fallen, sich von ihnen zu trennen. Nach dem unerwarteten Tod seines Freundes und Vereinskameraden Fritz Bauer bemühte sich Josef Auer vom LSC Ikarus Schleißheim um den Verkauf eines Kranich III, D-8543, in dem die beiden viele Flüge gemeinsam erleben durften. Der bei Oldtimerfreunden und im Vintage Glider Club als „bayerischer Kranich“ europaweit bekannte Doppelsitzer weist dabei in seiner Historie ein Detail auf, das gerade uns Bremer aufhorchen lässt: Vor beinahe siebzig Jahren wurde das Flugzeug vom Bremer Verein für Luftfahrt gekauft und von September 1952 bis Oktober 1958 von der Segelfluggruppe des Vereins betrieben. Damals war Segelflugbetrieb mit Windenstarts noch direkt auf dem Verkehrsflughafen Bremen möglich. Der Verkauf dieses Flugzeuges veranlasst uns, die Geschichte dieses speziellen Kranich III etwas genauer zu untersuchen.

Der Kranich III ist in doppelter Hinsicht mit Bremen verbunden: Er wurde nicht nur von einem Bremer Verein betrieben, sondern ist auch ein

Bremer Produkt. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Deutschland der Flugzeugbau durch die Besatzungsmächte verboten worden. Die damals bekannten deutschen Flugzeugwerke hielten sich in den ersten Nachkriegsjahren mühsam anderweitig über Wasser, u. a. indem sie Haushaltsgeräte, Motorroller oder Kleinwagen produzierten. Schon als erste Bemühungen anliefen, zumindest den Segelflug wieder zugelassen zu bekommen, erkannte man bei Focke-Wulf in Bremen den Segelflug als Chance zum Wiedereinstieg in den Flugzeugbau und übernahm die Fertigung der letzten Konstruktion von Hans Jacobs – den von ihm und Richard Kroitisch entwickelten Kranich III. Dabei war der Kranich III keineswegs nur eine modernisierte Neuauflage des Vorgängers Kranich II, sondern eine völlige Neukonstruktion, die nur noch der gemeinsame Name verband. Schon kurz nach seinem Erstflug im Mai 1952 nahmen Hanna Reitsch und Ernst Frowein mit jeweils einem Kranich III an der Weltmeisterschaft in Spanien teil und belegten dort die Plätze 2 und 3 in der Doppelsitzerklasse. Fortan galt der Kranich III als ein großer Wurf, der bei einer Spannweite von 18,10 m und einer Gleitzahl von 30 nicht nur in der Leistung überzeugte, sondern auch mit seinen harmonischen, ausgewogenen Flugeigenschaften.

Für den Bremer Verein für Luftfahrt (BVL) war es daher nicht nur Ehrensache, vom Bremer Hersteller zu kaufen, sondern man entschied sich auch bewusst für das damalige Optimum dieser Klasse.

Mit dem Aufbau der Bundeswehr erklärte Focke-Wulf die Wiedereinstiegsphase in den Flugzeugbau für beendet und konzentrierte sich auf den Lizenzbau des italienischen Schulflugzeuges Piaggio FW 149 D. Nach 37 gefertigten Kranich III wurde die Produktion 1957 eingestellt. Der Kranich III, den der BVL schon im September 1952 von Focke-Wulf erwarb, war eines der ersten Serienflugzeuge. Das Flugzeug wurde auf den Namen des ehemaligen Direktors von Focke-Wulf, Dr. Werner Naumann, getauft, der auch Erster Vorsitzender des Bremer Verein für Luftfahrt und Vizepräsident des DAeC war, aber ein halbes Jahr vor der Auslieferung des Kranich III überraschend verstarb. Wolfgang Schulze erinnert sich, dass sein Vater Hans-Joachim Schulze, Peter von Kunowski, Horst Kretschmer, Emil Lehnert und Willi Merk aus Diepholz die ersten Fluglehrer waren, die auf dem Kranich III ausbildeten. Im April 1953 flogen Peter von Kunowski und Heinz Detjen einen „Bremer Rekord“ von sechseinhalb Stunden. Die Focke-Wulf GmbH informierte daraufhin „alle Interessenten des



4



5



6



7

4: Hans Joachim „Hänschen“ Schulze als Fluglehrer im Kranich. Man beachte die Gardine als Sonnenschutz.

5: Hier fliegt der Kranich bei der Internationalen Rally 2007 des Vintage Glider Clubs in Nitra/Slowakei; Foto: Alexander Gilles

6: Die bisherigen Besitzer – vorne Fritz Bauer(†) und hinten Josef Auer

7: In der Lüneburger Heide wird sich der Kranich an ein anderes Hintergrundpanorama gewöhnen müssen

Fotos: Sammlung W. Schulze, Josef Auer, Fritz Bauer(†)

Segelflugsports“, dass es der Besatzung gelang, Zitat: „sich über vollkommen ebenem Gelände mehr als 6 ½ Stunden in der Luft zu halten, wobei eine Höhe von 1600 m erreicht wurde. Wenn dieser Flug auch an den bisherigen Bremer Rekord von 8 Stunden, der während des Krieges geflogen wurde, noch nicht ganz heranreichte, so ist diese Leistung aber umso bemerkenswerter, als der Start mittels Winde erfolgte und der Jahreszeit entsprechend bei wolkenlosem Himmel nur eine ganz schwache Thermik herrschte. Dieser Flug gibt wiederum Zeugnis von den ausgezeichneten Flugeigenschaften und Leistungen des Kranich III, nicht zu vergessen die geräumige Kabine, die ein langes Verweilen in der Luft ohne Anstrengung ermöglicht.“ Zitatende. Ein Jahr später wurde der Flug von Horst Kretschmer um eine Stunde überboten. Alles ausschließlich über Bremen. Warum hat man diese Flugzeit nicht für einen Streckenflug genutzt? „Die meisten Mitglieder mussten sich auf dem Kranich erst einfliegen“, erklärt Wolfgang Schulte. Immerhin war es für damalige Verhältnisse ein sehr großes Flugzeug, mit dem man erst einmal vertraut werden musste. Zudem war es sehr schwierig, am Verkehrsflughafen Bremen nach dem Ausklinken überhaupt erst einmal

eine Höhe zu erreichen, mit der man etwas weiter vom Platz wegkam. Die feuchten Wiesen entlang der Ochtum machten „Absauer“ eigentlich zur Gewohnheit und die Wohn- und Industriebebauung, aus der man heute einen Bart erhoffen könnte, war damals noch nicht so weit an den Flughafen herangewachsen, dass sie die ersehnten Thermikspender hätte sein können. So waren Platzrunden die Regel und längere Flüge oder gar Überlandflüge eher eine Ausnahme. Im April 1955 flog Peter von Kunowski jedoch in 5:48 Stunden über 340 km vom Verkehrsflughafen Bremen zum – man beachte! – Flughafen Frankfurt Rhein-Main. Ein 60er Schnitt war für die damalige Zeit schon nicht schlecht. Peter von Kunowski hat seinen Flug und die Vorbereitungen dazu sehr anschaulich zu Papier gebracht. Der aerokurier hat seine Aufzeichnungen 1999 veröffentlicht. Die betreffenden Seiten aus der Ausgabe 2/99 haben wir auf unsere Internetseite www.luftsportmagazin.de eingestellt. Besten Dank an die Kollegen vom aerokurier für die Genehmigung zur Wiedergabe.

Leider blieb der Bremer Kranich III auch nicht vom Pech verschont. Wolfgang Schulte weiß auch über einen Bruch am Bremer Flughafen zu berichten, der glücklicherweise ohne ernst-

hafte Personenschäden blieb. Das Flugzeug war auf dem Ochtumdeich gelandet und dann seitlich abgerutscht und schwer beschädigt worden. Im Oktober 1958 wurde der Bruch des Kranich III vom BVL an den Segelflugverein Mainz verkauft, der ihn im Herstellerwerk bei Focke-Wulf reparieren ließ. Über vierzig Jahre lang blieb er dann bis zum Jahr 2001 in Mainz beheimatet, ehe er in Oberschleißheim zum „bayerischen Kranich“ wurde. Nun, im Alter kommt er wieder in den Norden zurück und hat sein neues Zuhause bei einer Haltergemeinschaft in Oppershausen bei Celle gefunden. Eigentlich würde der Kranich III auch das Focke-Museum um ein Stück Bremer Industriegeschichte bereichern, aber so lange ein Flugzeug fliegt, gehört es noch nicht ins Museum, sondern möglichst oft und lange an den Himmel. Der Bremer, Mainzer und schließlich Oberschleißheimer Kranich wird in Oppershausen sicher neue Freunde finden.

Ralf-Michael Hubert



Massenandrang zum Gastflugtag am Osterdeich im Oktober 1953.

Um den ganzen Stolz seiner Segelfluggruppe vorzustellen, führte der Bremer Verein für Luftfahrt am 11. Oktober 1953 mit seinem Kranich III Gastflüge mit Windenstarts am Osterdeich durch. Mitten in der Stadt – heute unvorstellbar. Es wurden 34 Flüge mit Gästen durchgeführt, der letzte Flug führte dann vom Osterdeich zurück zum Bremer Flughafen. Vom Weserstadion bis zum Pistenkopf

der 27 sind es nur drei Kilometer Luftlinie. Das lässt leider keinen Schluss darauf zu, wie hoch die Ausklinkhöhen bei den vorangegangenen Gastflügen am Osterdeich waren und wieviel Meter Seil wohl ausgelegt gewesen sein mögen. Startstelle muss in der Nähe des Bürgerhauses Weserterrassen gewesen sein. Wer Einzelheiten kennt, bitte Auskünfte an: redaktion@luftsportmagazin.de

Vierte PA 28 im Bremer Verein für Luftfahrt



1: Nasser Willkommensgruß von der Bremer Flughafenfeuerwehr zur ersten Landung am neuen Heimatplatz

2: Und noch ein Willkommensgruß. Diesmal vom Gruppenleiter der Motorfluggruppe, Bernd Hamacher.

Die Motorfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt hat ihre Flotte um eine weitere PA 28 erweitert. Zu den beiden Cadet und einer Archer III ist Mitte April noch eine Warrior II hinzugekommen. „Auf eine unsere Cadets müssen wir wegen eines Motorwechsels noch eine gewisse Zeit verzichten“, sagt Gruppenleiter Bernd Hamacher. „Dadurch drückt die Nachfrage auf die verbliebenen Flugzeuge. Wir haben uns daher entschlossen, unseren Mitgliedern schnell eine weitere Option anzubieten.“ Um möglichst vielen Mitgliedern ein Muster anbieten zu können, das sie ohne längere Umschulung fliegen könnten, habe man eine weitgehende Vereinheitlichung der Flotte angestrebt und sich für eine zusätzliche PA 28

entschieden. Mit der robusten PA 28 habe man in der Schulung gute Erfahrung gemacht und sie seien auch für die üblichen Flugziele wie die Nordseeinseln völlig ausreichend, begründen Börje Horn und Turgut Pencereci die Wahl. Zudem ist die neue Maschine auch nach IFR ausgestattet, sodass nun zwei PA 28 und eine Cirrus SR20 für IFR-Flüge zur Verfügung stehen. Die IFR-Schulung im BVL findet hingegen weiterhin schwerpunktmäßig auf der SR20 statt.

Dass die neu hinzugekommene Piper überflüssig werden könnte, wenn die Cadet VR wieder zurück sein wird, sei nicht unbedingt zu erwarten, vermutet die Gruppenleitung der Motorfluggruppe. „Die Belegung unserer Flugzeuge in der vergangenen Monaten

zeigt, dass auch diese Maschine gut ausgelastet sein wird.“ Dabei war es gar nicht so einfach, überhaupt eine PA 28 zu bekommen. Das Muster ist auch gebraucht noch sehr gefragt. Fündig wurde der BVL nach einigem Suchen schließlich in Schweden, wo eine norwegisch registrierte Warrior II angeboten wurde. Nach einer gründlichen Begutachtung vor Ort wurde man handelseinig, sodass Edgar Rasper und Heiko Scherf sie nach Bremen überführen konnten. Für den Nonstop-Flug über 470 NM vom Flugplatz Johannisberg bei Västerås, nahe Stockholm, in ihre neue Heimat benötigten sie nicht ganz viereinhalb Stunden.

Ralf-Michael Hubert

Tipp aus Tarmstedt: Flugplatz-Zufahrtstraßen offiziell benennen



Einen Flugplatz aus der Luft zu finden, ist ja schon seit langem kein Hexenwerk mehr, nachdem in fast jedem unserer Cockpits ein GPS zuverlässig den Weg weist. Wenn nicht fest eingebaut, dann doch zumindest auf dem Tablet oder Handy. Fährt man mit dem Auto einen Verkehrsflughafen an, kann man sich darauf verlassen, dank Navi oder Ausschilderung zumindest so weit herangeführt zu werden, bis man sich für eines der Airport-Parkhäuser entscheiden muss. Bei kleinen Flugplätzen kann die Anfahrt mit dem Auto

schon schwieriger werden. Bisweilen gibt es ein leicht zu übersehendes Straßenschild „Flugplatz“, oft schon mit Grünspan überzogen oder an den Rändern verrostet, verbeult, unansehnlich geworden und manchmal kaum noch zu entziffern. Und dann ist es häufig noch eine unübersichtliche, verwinkelte Strecke bis zum eigentlichen Flugplatz, oft über holperige Nebenstraßen oder Waldwege. Kein Problem, denkt sich der Vorstand, die Mitglieder wissen ja, wie man zum Flugplatz kommt. Die brauchen kein Straßenschild mehr.

Mitglieder nicht, aber was ist mit Fremden? Gästen, Zuschauern, Beitritts-Interessenten, die den Weg zum Verein oder Flugplatz suchen?

Wir als Flieger können zwar auch die bekannten Koordinaten des Platzes in die Navis unserer Autos eingeben, aber wer das nicht gewohnt ist, dem fällt es schwer. Und wie man an die Koordinaten kommt, wissen auch nicht alle. Besser ist es, einen Straßennamen anzugeben. Das sollte natürlich nicht die nächstgrößere Hauptstraße sein, sondern eine Straße, die auch tatsächlich direkt zum Flugplatz, Clubheim, zur Flugleitung oder zum Flugplatz-Restaurant führt. Außenstehenden im Bedarfsfall eine Straßenanschrift nennen zu können und nicht eine komplizierte, langatmige Anfahrsbeschreibung zu geben, zeugt einfach von Professionalität.

Die Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen e. V. hat initiiert, dass die Straße, die direkt an ihrem Clubheim entlangführt, jetzt einen Namen bekam. Ganz pragmatisch heißt sie jetzt „Zum Flugplatz“.

Der 1. Vorsitzende Lars Hagemann erklärt dazu: „Obwohl wir immer sagen, unser Flug-

platz sei in Tarmstedt, findet man ihn nicht unmittelbar am Ortsrand von Tarmstedt, sondern ein paar Kilometer weiter oder vorher – je nachdem, aus welcher Richtung man kommt. Genauer gesagt liegt unser Platz an einer gemeindlichen Verbindungsstraße zwischen den Gemeinden Westertimke und Hepstedt. Diese Straße trug bisher nur im Ortsbereich Westertimke die sehr allgemeine Bezeichnung „Dorfstraße“. Danach war sie bisher unbenannt. Nun heißt das Anschlussstück, immerhin fast 1,6 km bis zum Flugplatz, „Zum Flugplatz“. Auch die Gemeinde Hepstedt hat der Zufahrtsstraße von ihrer Seite aus den Namen „Zum Flugplatz“ gegeben, sodass nun die gesamtgemeindeübergreifende Verbindungsstraße „Zum Flugplatz“ heißt. Und mit dieser offiziellen Bezeichnung kommen wir bei den nächsten Updates wahrscheinlich auch in die Navi-Systeme und in Google Maps. Einfach nur ein selbstgemachtes Schild in den Boden rammen – damit ist es aber nicht getan. „Nein, das würde bald wieder entfernt werden“, führt der Ehrenvorsitzende Rolf Struckmeyer aus. „Man muss schon den offi-

ziellen Weg nehmen und die Benennung über die Gemeinden betreiben. Nur so kommt man auch in die Karten.“ Hat sich der Aufwand gelohnt? „So viel Aufwand war das nicht“, sagt Struckmeyer, „wir sind seit über sechzig Jahren am Ort, gut etabliert und in den umliegenden Gemeinden anerkannt. Daher mussten wir keine große Überzeugungsarbeit mehr leisten. Trotzdem sind wir den Gemeinden Hepstedt und Westertimke sowie der Samtgemeinde Tarmstedt, die nun noch eine Hausnummer vergeben muss, sehr dankbar für die Unterstützung.“ Und: „Ich würde jedem anderen Verein raten, sich um eine Straßenanschrift zu bemühen. Nicht nur für Zustelldienste des Onlinehandels, die vielleicht am Samstagmorgen noch einmal ein dringend erwartetes Ersatzteil ausliefern. Sondern weil es einen viel besseren Eindruck für einen Verein macht, Besuchern auf Nachfrage einen Straßennamen nennen zu können, als sie eine umständliche Wegbeschreibung notieren zu lassen.“

Ralf-Michael Hubert

Achtung, neu: Ständige Kunstflugzone am Flugplatz Tarmstedt

Am Flugplatz Tarmstedt ist mit einem Radius von 1 NM um die Koordinaten N 53 15 06 E 009 06 30 eine ständige Kunstflugzone für Segelkunstflug mit einer Obergrenze von 4700 ft MSL eingerichtet worden.

Wichtig: Kunstflugtraining findet hier nicht nur am Wochenende, sondern auch wochentags statt.

Die Nutzungsdauer ist überwiegend von März bis Oktober, unabhängig vom nachfolgend angekündigten Kunstfluglehrgang! Bitte in diesem Bereich besondere aufmerksame Luftraumkontrolle auf Segelkunstflug und Schleppzüge! Vielen Dank.



Ankündigung: Segelkunstfluglehrgang in Tarmstedt



Die Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen führt auf ihrem Flugplatz Tarmstedt einen Segelkunstflug-Lehrgang durch.

Termin: Anreise 12.09.21 Abreise- und Reservetag 19.09.21

Organisator Julian Reinke hatte bereits im vergangenen Jahr einen Lehrgang in Tarmstedt angeboten, der trotz der notwendigen Corona-Auflagen gut angenommen und von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Julian betont, dass der Lehrgang nicht nur für Anfänger sei, sondern auch eine Gelegenheit

zum Training für bereits Kunstflugberechtigte bieten solle. Für die Grundausbildung stehen zwei ASK 21 zur Verfügung, für die Weiterbildung und Umschulung eine Fox und eine Pilatus B 4. Geschleppt wird mit einer Husky und ergänzend einer SF 25.

Ausschreibung und Anmeldung mit diesem QR-Code

oder julianreinke@pm.me

Mob. 0176 45830177



Foto: Tobias Barth

Mit dem Segelflugzeug nach Hamburg Airport (EDDH)



Mit dem Segelflugzeug nach Hamburg-Fuhlsbüttel: Das hat von unserem Verein, dem Hamburger Aeroclub Boberg (HAC), soweit uns bekannt war in den letzten Jahren noch keiner gemacht.

Warum eigentlich nicht? Ohne Motor, ohne Transponder mit einem Segelflugzeug? Wenn nicht in der aktuellen Situation, in der deutlich weniger kommerzieller Flugverkehr durchgeführt wird als in „normalen Zeiten“, wann dann?

Erste Telefonate mit den Lotsen der Deutschen Flugsicherung auf dem Tower und der Verkehrsleitung vom Flughafen Hamburg brachten Gewissheit – es ist prinzipiell möglich!

Nach der Bitte, die aktuellen Tagesbaustellen auf einer der beiden Hauptpisten noch abzuwarten, damit im Notfall eine Bahn zur Verfügung steht, meldeten wir uns wie abgesprochen eine Woche später wieder beim Verkehrsleiter in Hamburg und besprachen das weitere Vorgehen.

Bereits am Wochenende darauf (25.04.21) sollte der Plan in die Tat umgesetzt werden. Als Flugzeuge wurden ausgewählt der Duo XL (gleitet über der Stadt etwas besser als eine ASK 21), natürlich unsere DR400 als Schleppflugzeug und die Dimona als Fotoflieger.

Das Wetter spielte glücklicherweise mit, und nachdem am Sonntagvormittag noch



die letzten Details mit der Flugsicherung besprochen wurden, trafen sich am frühen Nachmittag alle Beteiligten auf dem Flugplatz. Notam-Briefing, aktuelles Wetter, mögliche Pisten für die Landung, Frequenzen, Karten – alles wurde akribisch geplant. Um Punkt 15:58 Uhr lokal ging es im Flugzeugschlepp von Boberg Richtung Hamburg. Wenige Minuten später meldeten wir uns beim Turm und bekamen sofort die Einflugfreigabe mit Anflug über die Außenalster.

Beim Schlepp über die Stadt machte sich die vorherrschende Kaltluftthermik besonders bemerkbar. Die größte Schwierigkeit

bestand darin, im Schleppverband nicht in den Luftraum Charlie ab 2500 Fuß Höhe oberhalb der Kontrollzone „angesaugt“ zu werden.

Nach dem Duo landete auch die Remo und parkte vor dem Segelflieger.

Wir hatten zwar im Vorwege angeboten, nach der Landung die Bahn zu räumen und daneben zu parken, dies war jedoch nicht notwendig.

Nach dem sehr netten Empfang durch die Verkehrsaufsicht wurden wir zum GAT gebracht, um den obligatorischen Sicherheitscheck zu durchlaufen, wir waren ja schließlich gelandet!



- 1: Einflug in die Kontrollzone über die Elbe
- 2: Kreisen über dem Flughafen
- 3: Der Schleppzug im Anflug auf den Flughafen Hamburg
- 4: D-8380 im Endanflug auf die Piste 33
- 5: Kurz vor dem Aufsetzen: Blick auf die Terminals
- 6: Landung der Schleppmaschine
- 7: Das HAC-Team auf der sonst betrieb-samen Piste 33 (v.l.n.r. Sven, Dominik und Christian)
- 8: Startaufstellung aus dem Rückspiegel, ein Flughafenmitarbeiter unterstützt als „Flächenläufer“

Nach dem Start inklusive offizieller Startfreigabe (gibt es für Segelflieger auch nicht jeden Tag) durften wir noch einen Vollkreis über dem Flughafen drehen, dann ging es über die Stadt zurück Richtung Boberg. Obwohl man bei fast jeder Platzrunde in Boberg den Flughafen Hamburg sehen kann, ist es doch etwas anderes, einmal über die Stadt zu fliegen und dort zu lan-

den, wo es unter anderen Umständen so nicht möglich ist. Unser Dank geht an alle, die hierbei mitgewirkt haben, besonders an die Deutsche Flugsicherung und alle Mitarbeiter des Flughafens (und natürlich auch an Kevin und Andre in der Dimona als Fotoflieger).

Ohne die freundliche Kooperation und Bereitschaft der DFS und der Verkehrsleitung des Flughafens, den Spaß mitzumachen, wäre so eine Aktion nicht möglich gewesen

Text: Christian Bornheber
Fotos: A.Bruns, S.Wagner, D.Bonhold, C.Bornheber, Mitarbeiter Flughafen

Die Chancen der Pandemie

Der digitale Luftsportverein und das echte Fliegen



- 1: Theorie in der großen Holzhalle unter Einhaltung der Abstandsregel
Foto: H. Krischer
- 2: HAC-Jahreshauptversammlung 2021: 1. und neugewählter 2. Vorsitzender im Clubhaus und 90 Vereinsmitglieder dazugeschaltet

Als Streckensegelflieger weiß man: Aufgeben ist keine Option, Gejammer über das sich verschlechternde Wetter oder die ausbleibende Thermik hilft nicht weiter, Entscheidungen sind notwendig und ein Quäntchen Glück hilft immer. In diesem Sinne schreibe ich hier über die Erfahrungen des HAC Boberg e. V. in der Pandemie. Der Fokus liegt auf den Chancen; Jammern und Kritik an den Verordnungen zur Pandemiebekämpfung spare ich mir.

Erstaunlich aber, wie schnell wir uns an das pandemiegerechte Verhalten angepasst haben. Wenn's eng wird, beim Ausräumen, beim Aufrüsten, beim Schieben, werden selbstverständlich die Masken aufgesetzt. Niemand murrte, sich in die

Kontaktverfolgungsliste einzutragen. Wir tun alles, um als Individualsportler fliegen zu dürfen und zu können. Welch ein Privileg und Glück für uns Luftsportler, während andere Sportvereine geschlossen sein müssen. Die Routine der pandemiegerechten Normalität musste aber erst erarbeitet werden, wie ein kleiner Rückblick, nur ein gutes Jahr zurück, zeigt. Im Januar 2020 war das Virus noch fern. Wir holen unseren neuen DuoDiscus XLT vom Hersteller ab und ziehen die D-KUBB voller Vorfreude erstmals in Boberg aus dem Hänger. Am 22.2.2020 findet unsere Jahreshauptversammlung noch im Clubhaus mit 66 Mitgliedern statt. Dann ist SARS-CoV-2 da: Am 15. März 2020

schließt Hamburg alle Sportanlagen. Wir als Vorstand schreiben unseren Mitgliedern: „Bitte bleibt zuhause, betretet keine Vereinsanlagen (Hallen, Werkstatt, Clubhaus), betrachtet sie einfach als geschlossen. Der Dienstplan gilt bis einschließlich 30. April als ausgesetzt, Flugbetrieb wird bis dahin nicht stattfinden ...“ Der Flugplatz ist leer, die schönen Wolkenstraßen können wir nur vom Boden aus bewundern. Es ist unklar, ob und wie es losgehen kann mit der Flugsaison. Endlich im April eine hoffnungsfrohe Nachricht: Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) hat Leitplanken für die vorsichtige Wiederaufnahme des Sportbetriebes veröffentlicht. Die Sportminister der Bundesländer haben am Montag beraten und im

Hamburger Abendblatt vom 21.4. wurde der Hamburger Sportsenator Andy Grote zitiert unter der Überschrift „Individualsport im Freien wohl im Mai wieder möglich“.

Das stimmt uns Segelfliegerinnen und Segelflieger hoffnungsvoll. Der Vorstand des HAC arbeitet in enger Abstimmung mit dem Präsidium des HVL vorbereitend konkrete Regeln aus, unter denen ein Corona-Flugbetrieb in Boberg möglich sein könnte.

Da ist Lobbyarbeit gefragt, die schließlich Früchte trägt und zumindest für Klarheit sorgt: „... haben wir über den Luftsportverband Hamburg die Bestätigung vom kommissarischen Direktor des Landessportamtes erhalten: ‚Zum Individualsport gehört auch der Flugsport. Die Abstands- und Hygieneregeln sind einzuhalten.‘“

Aber wie kann man denn bloß doppelsitzig fliegen, wenn der Abstand der Sitze in der ASK 21 unter 1,5 Meter beträgt? Die Fluglehrenden möchten schließlich rechtliche Klarheit.

Unter dem Regime des Hygienekonzepts beginnen wir am 8. Mai 2020 in Boberg wieder mit dem Fliegen. Zunächst nur mit einem Testflugbetrieb unter Corona-Bedingungen. Im Hintergrund weitere Lobbyarbeit. Wie sich herausstellt, ist der Leiter des zuständigen Gesundheitsamtes ehemaliger Segelflieger. Der versteht also, wovon wir sprechen.

Am 20. Mai 2020 können wir verkünden: „Heute Abend haben wir die offizielle Mitteilung des Präsidenten des Luftsportverbandes Hamburg erhalten, dass unser Schutzkonzept mit der Trennscheibe in Ordnung ist.“

Mit dem Trennscheibenkonzept (zurzeit in ASK 21 und Duo Discus installiert) sind Trainingsflüge und Schulung im DoSi für alle, die es wollen, möglich. Das Trennscheibenkonzept sorgt dafür, dass der erste und zweite Sitz bei geschlossener Haube lufttechnisch entkoppelt sind. Keine Aerosole kommen von vorne nach hinten und umgekehrt. Natürlich wurde dieser nachträgliche Einbau vom Prüfer abgenommen. Für die Kommunikation von vorne nach hinten schafften wir CEECoach Systeme an, die für Trainer-Trainee-Kommunikation per Funk über Distanz (z. B. im Reitsport) genutzt werden.

Das sportartspezifische Konzept des



3: Boberger Kreidekonfiguration: Startaufbau mit Abstandszonen; Foto: A. Bruns
2: In Coronazeiten ermöglicht: Im Segelflug die letzte Wende an den Landungsbrücken mit Blick auf die Elbphilharmonie
Foto: M. Przygoda & F. Passon



DAeC für die Wiederaufnahme des Luftsports sieht Teilnehmerbegrenzungen vor. Pfingsten steht vor der Tür, das Wetter wird gut und wir erwarten damit erstmals einen voll ausgeprägten Flugbetrieb incl. Schulung nach der HAC Corona Betriebsordnung.

Zur Organisation des Flugbetriebes kam ein neugeschaffenes EDV-Tool zum Einsatz. Schon lange betreibt der HAC ein Intranet mit Kommunikationsfunktionen. Diese Funktionen haben wir auf den Flugbetrieb insgesamt ausgeweitet: Slotzeiten vormittags und nachmittags, Anmelde-Liste mit Teilnehmendenbegrenzung für alle Kategorien (Schulung, Platz- und Trainingsflug, Streckenflug). Wir haben Gruppengrößen pro Flugzeug festgelegt. Es bilden z. B. vier Flugschüler*innen pro ASK 21 eine Trainingsgruppe.

Not macht erfinderisch – die Chance des Wandels. Was als Einschränkung daher kam – Begrenzung der Teilnehmenden am Flugbetrieb, Planung am Vortag, Reservierungsliste –, stellt sich in der Realität durchaus als Chance dar. Schulbetrieb mit überschaubarer Gruppe? Bessere Chance auch wirklich Starts zu bekommen, einfachere Absprachen, Vermeiden von Fahrten zum Flugplatz, wenn man eh nur ganz unten auf der Warteliste steht.

Mehr Verbindlichkeit und Planungssicherheit. Das könnte über Corona hinaus den HAC voranbringen und für Mitglieder at-

traktiv sein, die sich ihre Zeit gut einteilen müssen.

Im Juni 2020 kommt eine weitere Innovation: Die digitale Jokerliste am Vorabend. Wer also plant, am Folgetag ein Flugzeug „exklusiv“ zu reservieren, kann Jokerpunkte einsetzen und weiß noch am Abend, ob sie oder er das Flugzeug am Folgetag hat. Die digitale Umsetzung durch unseren IT-Spezialisten und das Erklär-Video dazu erhielt viel Lob von den Mitgliedern.

Klar, dass auch der Theorieunterricht nur als Online-Unterricht angeboten werden kann. Dafür gibt es keine einheitliche Plattform, wir nutzen Teams, Zoom etc., die Lehrer organisieren das für sich, die Schülerinnen und Schüler sind flexibel. Auch hier gilt: Lieber so als gar nicht.

Virtuelle Monatsversammlungen der Mitglieder per Teams-Konferenz werden zur Routine. Vorstandsinfos, Berichte und Diskussionen finden nun online statt, das Bier muss sich jeder selbst mitbringen. Aber es funktioniert. Auch nicht digital sozialisierte Menschen machen mit und bewältigen die technische Herausforderung. Auch dieses Format werden wir nach dem Ende der Pandemie sicher weiter einsetzen. Es spart einfach Fahrzeit.

27. Februar 2021, Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahlen und Abstimmungen, die bisherige Krönung unseres digitalen Vereinslebens. Die Vorbereitung der virtuellen JHV und der digitalen Wahl

erforderte einigen Aufwand und gute Planung vieler Eventualitäten. Gut ist, dass viel mehr Mitglieder dabei waren (nämlich 90) als bei der Präsenz-JHV im Vorjahr. Aber wenn ich die Wahl habe, würde ich immer der Präsenzveranstaltung den Vorrang geben.

Neben der Realisierung der vorstehend beschriebenen Spezialwerkzeuge und Hilfsmittel für uns Flieger dachten wir auch über ein anderes Problem nach: Wie kann man in Pandemiezeiten die Kommunikation zwischen den Mitgliedern erhalten, wenn man sich nicht persönlich

treffen kann? Wir haben schließlich ein geschlossenes soziales Netzwerk auf unserem Server installiert: HumHub. Das bietet viele Möglichkeiten des Austausches und der Interaktion, von Social Media gewohnte Funktionen, ist nur für die Mitglieder zugänglich, und die Daten bleiben bei uns. Fazit zum Luftsportverein in der Pandemie: Wir sind digitaler geworden, viele finden das nützlich. Das virtuelle Vereinsleben funktioniert besser als vielleicht erwartet. Gut erträglich ist das Ganze natürlich auch, weil wir fliegen können und sich deshalb zumindest die Aktiven ge-

entlich auf dem Flugplatz sehen – mit Distanz, aber immerhin. Manche Mitglieder sieht man aber seit Langem nicht, einige haben keine Lust auf virtuelles Vereinsleben und ziehen sich zurück, manche auch aus Angst vor dem Virus. Das ist nicht zu verschweigen. Es bleibt die Hoffnung auf baldige Normalisierung des (Vereins-)Lebens, die unbeschwerten Zusammenkünfte im Vereinshaus, in der Werkstatt, auf dem Flugplatz – und die Nähe zu lieben Vereinskameradinnen und -kameraden.

Hartwig Grothkopp
HAC Boberg e. V.

Corona

Vor vielen Jahren hat sich in unser Vereinsleben ein Virus, noch nicht Corona, eingeschlichen und festgesetzt. Vielleicht fing es damit an, dass immer mehr Piloten, die fliegerisch aus dem Größten heraus waren, dem Flugbetrieb fern blieben, wenn das Wetter offensichtlich keine längeren Flüge zu erlauben schien. Auch das Zusammensein nach dem Flugbetrieb schrumpfte langsam aber sicher auf eine kleine Handvoll meist älterer Piloten zusammen.

Dafür zog das Smartphone in den Flugbetrieb ein. Hiermit konnte (und kann) man sich sehr bequem aus dem allgemeinen Geschehen am Platz zurückziehen. Das alltägliche Geschäft überließ man getrost anderen. Stattdessen war man lieber mit sich selbst und seiner virtuellen Fangemeinde beschäftigt. Der reale Flugbetrieb existiert(e) nicht. Die Zukunft verspricht aber noch viel mehr. Ist es jetzt schon möglich, allein und nur für sich, ohne andere

zu „belästigen“, mit seinem Segelflugzeug zum Startplatz zu gelangen und auch ohne weitere Hilfe zu starten, so braucht man leider immer noch jemanden, der das Startgeschehen beobachten muss. Wenigstens sind beim Fliegen noch alle Sinne gefordert, doch sicher ist auch autonomer Segelflug nicht mehr weit. Und jetzt beschert uns Corona auch noch eine Online-Hauptversammlung. Es stehen wichtige Vorstandswahlen an, und so können wir nicht warten, bis wieder Präsenzveranstaltungen möglich sind. Jetzt soll aber in unsere Satzung auch die Möglichkeit von Online-Hauptversammlungen und Online-Vorstandssitzungen aufgenommen werden. Wünschen wir, dass das nicht die neue Realität wird! Oder sollte man sagen: Still verabschiedet sich das Vereinsleben?

Der Verein ist von seiner Bestimmung her immer noch ein Ort, an dem sich Menschen real begegnen, um miteinander gemeinsam Zeit zu verbringen, gemeinsame Interessen

zu teilen, sich auszutauschen und sogar Zwistigkeiten von Angesicht zu Angesicht auszutragen. Es sollte uns zum Nachdenken anregen, dass diese schreckliche Pandemie, die Corona heißt, was man auch prosaisch mit „Blütenkranz“ übersetzen kann, uns den Weg zu ebnen scheint, als Menschen immer weiter auseinanderzurücken. Wo haben dann noch gemeinsame Erlebnisse Platz, das Teilen von Freude oder Frust nach einem Flug, aber auch die Übernahme von Verantwortung für andere? Oder sind diese dem Menschen eigene Gaben überflüssig geworden? Aber es gibt auch Licht am Corona-Horizont. Viele von uns bemerken jetzt, dass der Mensch wohl doch ein soziales Wesen ist und dass das Leben ohne soziale Kontakte ziemlich trostlos, bisweilen auch einsam ist. Und so bleibt zu hoffen, dass nach überstandener Pandemie Corona doch noch zum Blütenkranz werden könnte.

Heike Capell
SFC Fischbek e.V.

Wir gratulieren:

Zur A-Prüfung ...



Dirk von Reith
HAC Boberg am 28.04.2021
bei den Fluglehrern
I. Bahmann und H. Krischer in Boberg



Tomas Andres Diez Miranda
HAC Boberg am 13.05.2021
bei Fluglehrer Matthias Schmidt
in Boberg

... und zur Segelflugglizenz



Morten Schröder
HAC Boberg am 23.05.2021
bei Prüfer Hendrik Geilsdorf (li.)
in Boberg

Auffrischung im Wandel

Anders und trotzdem gut? Neue Veranstaltungsformate in der Wahrnehmung der Teilnehmer



- 1: Auffrischung als Präsenzveranstaltung unter Pandemiebedingungen – Mittagspause;
Bild: K. Stuwe
- 2: Im persönlichen Austausch mit Kollegen;
Bild: J. Habel

„Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte“ sind Fortbildungsmaßnahmen, die der Gesetzgeber mit Blick auf eine dauerhaft hohe Qualität der Ausbildung im Abstand von maximal drei Jahren für Fluglehrerinnen und Fluglehrer vorgesehen hat. Wie in anderen pädagogischen Berufen auch dienen sie dem Erhalt, der Aktualisierung und der Weiterentwicklung der Kompetenzen der Lehrkräfte. Unabhängig von der gesetzlichen Zielsetzung dieser Veranstaltungen sind die Fortbildungsmaßnahmen in den Kreisen der Fluglehrer aber nicht nur eine Pflichtveranstaltung, sondern auch Informationsquelle, Austausch unter Kollegen und eine fliegerische Aktivität außerhalb der Flugsaison. Die Wahrnehmung dieser Schulungen bei den Teilnehmern deckt dabei die komplette Bandbreite von „sperrige Pflichtveranstaltung“ bis „Treffen mit alten Freunden“ ab.

Auffrischungsschulungen 2020/2021

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. hat im zurückliegenden Herbst/Winter insgesamt neun Auffrischungsschulungen durchgeführt und dabei 275 Lehrberechtigte geschult. Diese Zahl ist eine Steigerung gegenüber dem Durchschnitt der Vorjahre

auf das 2,5-Fache. Der Grund für diesen Anstieg der Teilnehmerzahlen dürfte teilweise in pandemiebedingt ausgefallenen Veranstaltungen der Vorsaison liegen, andererseits konnten aber auch viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer anderer Landesverbände und des DSV zugelassen werden. Das Flaggschiff unserer Auffrischungsschulungen ist ein intensives Seminar auf den Ithwiesen. Organisiert durch Klaus Preen und Jürgen Habel trifft man sich dort drei Tage lang für ein breites Spektrum an Fachvorträgen und ein (freiwilliges) Training von Grenzflugzuständen auf der verbandseigenen ASK 21 mit einem Team erfahrener Trainer. Diese Veranstaltung hat eine eigene Fangemeinde, sie wird von einigen der Teilnehmer sogar jedes Jahr wiederkehrend besucht.

Neue Formate unter neuen Zulassungs- und unter Pandemiebedingungen

In der zurückliegenden Wintersaison sind unsere Veranstaltungen durch das Inkrafttreten der europäischen Verordnung für Segelflugglizenzen VO(EU)2020/358 sowie durch pandemiebedingte Kontaktbeschränkungen durch einige neue Formate ergänzt worden. Interessant war nun, wie sich die

se Seminarformate in der Wahrnehmung der Fluglehrer präsentieren würden.

Formate unserer Veranstaltungen

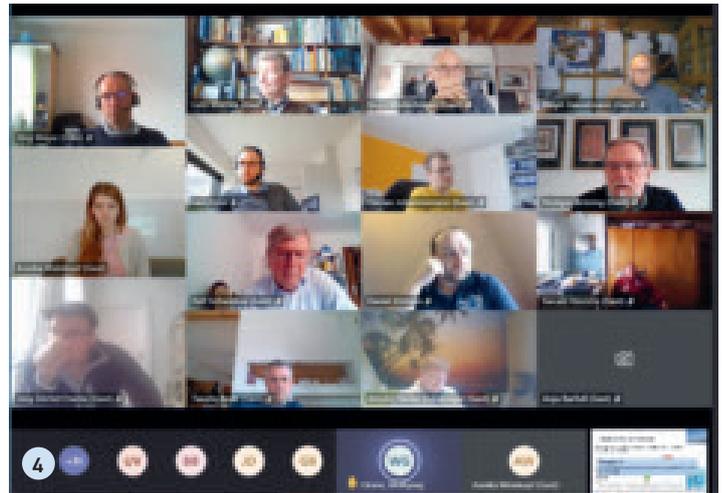
- 3-Tages-Präsenzveranstaltung mit Training
- 2-Tages-Präsenzveranstaltung
- 1-Tages-Präsenzveranstaltung – NEU
- 2-Tages-Webseminar – NEU
- 1-Tages-Webseminar – NEU

Neu waren sowohl durch VO (EU)2020/358 ermöglichte Eintagesseminare als auch Webseminare.

Eintagesseminare

Das auf einen Tag verkürzte Format macht die Seminare kompakter – die überwiegend ehrenamtlichen Teilnehmer müssen nur noch einen Tag ihrer Freizeit investieren und können ihre Aufmerksamkeit auf diesen einen Tag konzentrieren. Was ein gewünschter Effekt bei der Gestaltung der gesetzlichen Grundlage war, trifft auch auf Nachfrage und war entsprechend gut gebucht.

Inhaltlich führte die Verkürzung auf einen Tag aber dazu, dass potentiell interessante Fachbeiträge als „Randthemen“ betrachtet und aus der Agenda gestrichen werden



3: Schlepstart zu einem Trainingsflug für Grenzflugzustände; Bild: J. Habel 4: Auffrischung als Webseminar

mussten. Das Spektrum der Fachbeiträge wurde damit schmaler und konzentrierte sich auf einen Kern um „Flugsicherheit“, „Rechtslage“, und „Pädagogik“. Neue Chancen eröffnet eine Konzentration auf das Wesentliche vor allem, wenn man die freigegebenen Ressourcen in die Qualität der Beiträge investieren kann.

Die Verkürzung auf einen Tag führte aber auch dazu, dass das gesellige Beisammensein nach der Veranstaltung entfiel und damit auch der kollegiale Austausch – was von nicht wenigen Teilnehmern vermisst wurde.

Webseminare

Mit dem Format als Webseminar verbunden sind einige pädagogische Nachteile. Etabliert ist, dass die physisch-haptische

Erfahrbarkeit von Wissensinhalten deren Verständnis und dessen Erinnerung begünstigt. Nicht umsonst verwenden wir „begreifen“ als Wort für „verstehen“. Ein Webseminar kann diese Vorteile aufgrund seiner Art nicht bieten.

Befürchtet wurde deshalb, dass Teilnehmer einer solchen Veranstaltung nicht mit ausreichender Konzentration über die Dauer eines ganzen Tages würden folgen können. Speziell seitens der Zulassungsbehörde wurde deshalb für dieses Format gefordert, die dauerhafte Anwesenheit der Teilnehmer festzustellen und darüber hinaus die Teilnehmerzahl auf eine dialogfähige Zahl zu begrenzen.

Umso positiver war festzustellen, dass der fachliche Dialog mit den Referenten in diesem Format bemerkenswert gut funkti-

onierte – indem die Teilnehmer ihre Fragen und Anregungen auch per Chatline in den diesen einbringen konnten. Auf diese Weise hatten die Vortragenden immer die Möglichkeit, spontan auf besonders gut in das Thema passende Beiträge einzugehen und andere gegebenenfalls zurückzustellen.

Feedback der Teilnehmer

Unserer Bitte um Feedback sind die Teilnehmer vielfach nachgekommen, weit überwiegend mit positiver Resonanz. Repräsentativ für die Mehrheitsmeinung erscheint der abgedruckte Feedback-Kommentar, der nahelegt, dass die neuen Formate ihre Berechtigung auch zukünftig haben werden.

Klaus Stuwe

Der Kommentar eines Mitgliedes

Hallo Klaus, hallo Günter, vielen Dank für die Organisation der gestrigen Fluglehrerfortbildung. Ich fand das Format sehr gut! Inzwischen sind wir ja (fast) alle in der disziplinierten Nutzung von Online-Formaten geübt. Und ich bin der Meinung, dass die Teilnehmer alle sehr gut und diszipliniert dabei waren! Auch konnten interaktive Formate trotz Online-Format umgesetzt werden (siehe Vortrag von Annika Weinkopf, der mir sehr gut gefallen hat und mir einige interessante Gedankenanstöße gegeben hat!)

Hier mal meine Sicht der Vor- und Nachteile solch einer Veranstaltung:

Vorteile:

- Diese tagesfüllende Veranstaltung zu Hause am PC ist wesentlich besser mit der Familie vereinbar (jedenfalls bei mir). Die Fahrerei entfällt, der Zeitaufwand ist deutlich geringer.
- Über die Nutzung und Einbeziehung des Chats kommen auch Personen „zu Wort“, die einer Präsenzveranstaltung entweder sich nicht trauen oder schlicht nicht schnell genug sind!

Nachteile:

- Der persönliche Austausch in den Pausen mit Fluglehrerkollegen entfällt. Diese soziale Komponente lässt sich durch Online-Formate einfach nicht abbilden. Insgesamt muss ich sagen, dass die Vor- die Nachteile deutlich überwiegen! Ich könnte mir gut auch für die Zukunft solche Formate vorstellen!
- Nochmals vielen Dank für die Organisation, Durchführung und Moderation!
Viele Grüße
Thomas

Klarstellung Luftsport April/Mai 2021

Der Luftsport-Verband Niedersachsen stellt hiermit klar, dass die Berichterstattung zum Thema „Luftraumverhandlungen“ des Luftsportverbandes Hamburg nicht den Tatsachen entspricht und der LSVNI sich gegen diese Art von inkorrekt Darstellung verwahrt. In der LUFTSPORT Ausgabe April/Mai 2021 wird in zwei Artikeln zum Thema Luftraum durch den BAUL des DAeC die Sachlage zum Verlauf der Verhandlungen und der vertretenen Positionen nicht richtig wiedergegeben. Dies wird dort auch noch ausdrücklich namentlich von den LV Präsidenten Hamburg und Schleswig-Holstein wortstark unterstützt.

Viele Luftsportler und Vereinsvertreter aus den von der Planung für 2021 betroffenen Landesverbänden waren bei den vielen Online-Veranstaltungen zum Thema dabei und konnten die Vorschläge zu den Lufträumen Hamburg, Bremen und Hannover sowie zum Luftraum Schlei direkt und in allen Phasen miterleben. Der für die Luftraumfragestellungen schon jahrzehntelang verantwortliche AUL-L Nord, Heiko Gesierich, der auch Vizepräsident des Luftsport-Verbandes Niedersachsen ist, hat alle diese Themen im Bereich des AUL-Nord von Anfang an begleitet und im Sinne der Luftsportler und insbesondere der Segelflieger ändernd mitgestaltet.

In dem o. g. Bericht wird von Personen und deren angeblichen Leistungen berichtet, die nachweislich an den Terminen gar nicht

teilgenommen haben. Dass dann auch gegenüber den Verhandlungspartnern der DFS noch deutliche Verschlechterungen gegenüber den begründeten Darstellungen des AUL-L Nord Vertreters gefordert wurden – wie an den Beispielen Luftraum Bremen und Schlei sichtbar wurde – ist eine fatale Tatsache. Obwohl der AUL-L Nord den BAUL Vertreter zur Teilnahme an abschließenden Besprechungen mit der DFS eingeladen hat, hat niemand aus dem Gremium BAUL teilgenommen. Dass Personen nun versuchen, sich für die entstandenen Resultate selbst als positive Bestätigung ihres (Nicht)-Handelns darzustellen, ist schlichtweg skandalös.

Der seit Jahren mit hoher Kompetenz und fachlich sowohl engagiert aber auch mit einem klaren Verständnis für die Lösungen in der Sache ehrenamtlich arbeitende Vertreter des AUL-L Nord und des LSVNI ist hier im Sinne der Luftsportler, der betroffenen Vereine und ihrer Mitglieder und zwar übergeordnet denkend und nicht an Landesgrenzen gebunden, unterwegs.

Der Luftsport-Verband Niedersachsen stellt hiermit eindeutig klar, dass der DSV Vertreter AUL-L Nord in Personalunion seines Vizepräsidenten seine Luftraumvertretung seit Jahren in kompetente Hände gelegt hat.

Wir verwahren uns gegen diese polemischen Darstellungen, die in der Sache un- wahr sind. Die Luftraumbelange sind keine Sache von Landesfragen, oder, vielleicht

noch schlimmer, nur Sache einzelner Vereine, sondern ausschließlich fachlich nach übergeordneten Kriterien zu entscheiden. Kein Streckenflieger, egal in welcher Sportart, stoppt seinen Flug an der Landesgrenze eines Landesverbands, um zu fragen, ob er dort weiterfliegen darf. Luftsportler bewegen sich nie ausschließlich innerhalb von Landesgrenzen. Weiterhin ist das Verständnis der Stadtstaaten-Verbände interessant, dass sie sich mit der selbstverfassten Prämisse zum Luftraum äußern, der überhaupt nicht in oder über ihrem „Staatsgebiet“ liegt. Luftraumplanung ist in allen öffentlich zugänglichen Teilen überörtlich zu bearbeiten.

Selbstverständlich hat der AUL-Nord die Ausgestaltung der nicht-öffentlichen Betriebsvereinbarungen an die betroffenen Flugplätze und Vereine mit allen erforderlichen Informationen übergeben und dort seine Hilfe bei Bedarf angeboten. Aus gutem Grund haben der LSVNI und auch die Bundeskommission Segelflug die Vertretung der Interessen im Luftraum an den DSV als Mitglied der Boko Segelflug und seinen bewährten AUL-L delegiert. Wir fordern die hier beteiligten Landesverbände auf, nicht weiter aus verbandspolitischen Motiven die viel zu ernste Sachfrage des Luftraums und seiner Planung zum Gegenstand von taktisch motivierter Polemik zu machen.

**Meike Müller
Präsidentin**

Frühling am Flughafen Hannover-Langenhagen

Es war schon ziemlich seltsam: Noch vor einer Woche türmten sich in Norddeutschland die Schneeberge übereinander, die Temperaturen befanden sich in Bereichen, die sonst eher für Skandinavien und Polarregionen gewöhnlich sind und es schien, als würde das Wetter noch länger so anhalten. An einen Flugbetrieb war (zumindest in Wilsche) nicht zu denken, da man froh sein konnte, wenn man es überhaupt mit dem Auto zum schneeerwehten Flugplatz schaffte.

Dann eine Woche später: Frühling. Aus den

besagten Schneebergen waren maximal kleine und bedeutungslose Schneehäufchen geworden. Felder und Flächen waren überwiegend freigetaut, die Temperaturen näherten sich subtropischen Winterverhältnissen und vom vorherigen Wintereinbruch war kaum noch etwas übrig. Ein gefühlter Klimazonenwechsel in einer Woche. Dies war für Arne und mich Grund genug, die Dimona zu schnappen und in der Luft etwas Sonne zu tanken, den lästigen Lockdown am Boden zu lassen und den Winter den Frühling sein zu lassen. Das frische Landegutscheinheft 2021 war noch kom-

plett unberührt und an so einem schönen Tag für eine Landung bezahlen zu müssen wäre doch wirklich überflüssig. Was fliegen wir an? Am besten etwas Entspanntes in der Nähe. Wie wäre es mit Hannover? Klingt gut!

Auf ging es, die GoPros waren montiert, die Roll- und Anflugkarten für Hannover wurden eingepackt und im Rechner der Pflichtmeldepunkt November 1 inseriert. Der Flug dorthin ist recht unspektakulär, da der Weg Wilsche-Hannover im Vergleich zum Landweg ein entspannter Hüpf auf der eigenen Spielwiese ist. Allerdings war



- 1: Im kurzen Endanflug auf die 27L
- 2: Blick aus dem Endanflug: Die Coronapandemie bestimmt heutzutage das Bild auf den Flughäfen
- 3: Unser Marshallar mit Follow-me-car

- 4: Eine Pyramide der anderen Art: Von der 737 links im Bild bis zur unserer Dimona ganz rechts.
- 5: Die Dimona auf der Parkposition 52. Im Hintergrund die „großen Vögel“.

die vorangegangene und schnelle Schneeschmelze aus der Luft gut sichtbar, Flussauen und Felder waren teils üppig überflutet.

Nachdem wir die ATIS des Flughafens abgehört hatten, meldeten wir uns fünf Minuten östlich von November 1 beim Turm Hannover. Wir rechneten mit wenig Verkehr, da online keine An- und Abflüge von Airlinern für den gesamten Tag mehr ausgewiesen waren und auf Grund der derzeitigen Situation der kommerzielle Flugverkehr sowie so stark reduziert wurde. Dennoch lässt sich die allgemeine Luftfahrt (zum Glück!) nicht so einfach grounden, weshalb in der Kontrollzone doch recht viel los war, was uns sehr erfreute.

Somit ordneten wir uns in den Anflug der Piste 27L ein, noch schnell wurde ein anfliegender Verkehr auf die 27R umflogen und schon befanden wir uns im Endanflug auf die 45 m breite und etwa 2,3 km lange Landebahn. Mit so einer kleinen Maschine wie der Dimona erscheint der Anflug end-

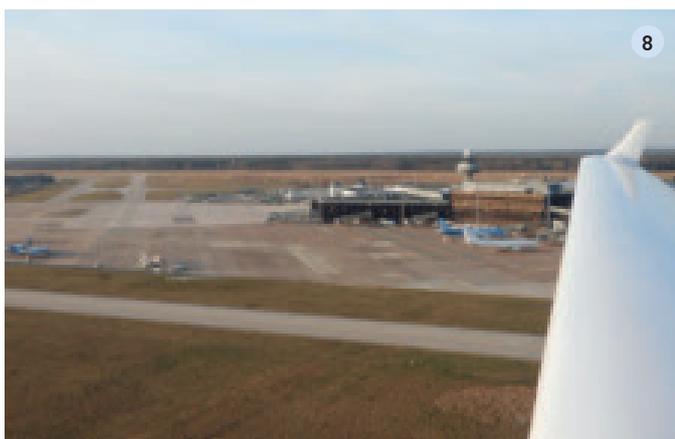
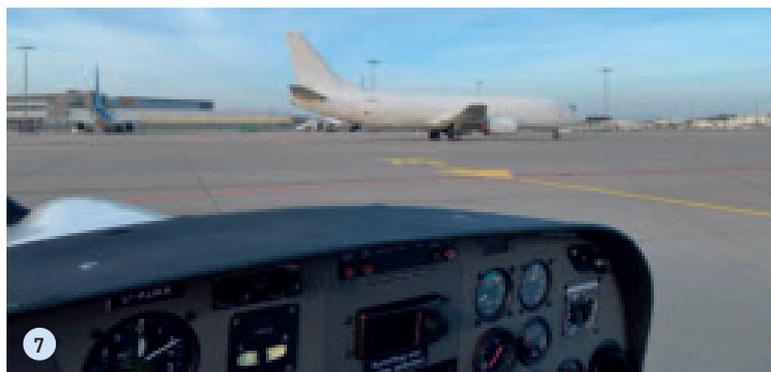
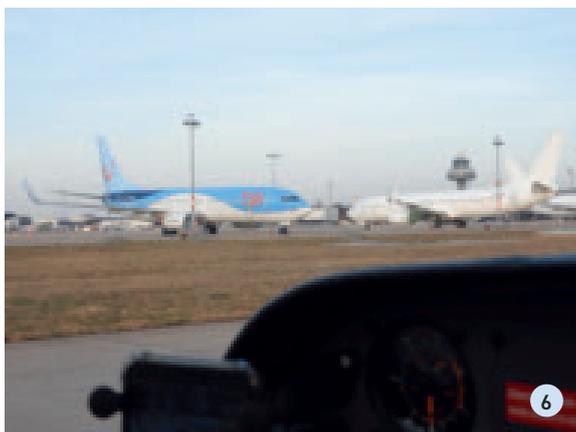
los und durch unsere zugewiesene Parkposition am Westende des Platzes empfahl der Lotse uns eine lange Landung.

Nach einem dreiminütigen Endanflug setzten wir auf und rollten ab. Es wartete ein Follow-me-Bus auf uns, der uns zu unserer Parkposition leitete. Für die letzten Meter half uns der Marshaller mit Winkerkellen aus, bis wir zum Stehen kamen. Wir stellten den Motor ab und stiegen aus. Der Marshaller brachte uns im Follow-me-car zum GAT (General Aviation Terminal), wo wir den Papierkram mit Landemeldung, Landegebühr etc. erledigten. Dort wurden wir freundlich empfangen: „Bis zu drei Stunden können Sie sich hier ohne weitere Kosten aufhalten und umschaun“, hieß es von der netten Dame im GAT. Eine Einladung, die wir gerne annahmen. Also blieben wir erstmal und schlenderten zu den großen Terminals, um uns dort einen kleinen Snack zu holen.

Dort machte sich bemerkbar, was im Endanflug schon zu sehen war: Die Anzei-

getafeln für die Abflüge waren komplett leer, die Terminals sahen aus wie ein Lost Place und man traf auf keinen Fluggast und nur sehr wenige Mitarbeiter. Ein trauriger Anblick. Dennoch hatte der lokale McDonald's geöffnet, wo wir uns eine kleine Stärkung genehmigten. Der Verzehr ist logischerweise nur draußen möglich, was wir bei dem Wetter sowieso getan hätten. Wir suchten einen Platz, wo wir einen guten Glimpse vom Vorfeld erhielten, um nach der Dimona zu schauen. Dies ist uns auch gelungen, die Dimona zu erkennen war jedoch etwas schwieriger.

Wir begaben uns langsam wieder in Richtung GAT. Dort angekommen ließen wir uns ein Follow-me-car zu unserem Flieger rufen. Da das Vorfeld ein Sicherheitsbereich ist, müssen dementsprechend auch private Piloten durch einen Sicherheitscheck. Vor uns gingen ebenso Motorseglerpiloten durch, die neben unserer Dimona parkten. So ein Sicherheitscheck war nichts Unbekanntes, jeder kennt ihn, wenn man kom-



6: Die ruhenden TUIfly-Maschinen

7: Besuch aus Madrid: Eine Boeing 737-400 der ASL Airlines

8: Airborne: Im Steigflug an den Terminals vorbei

9: Landung bei Sonnenuntergang in Wilsche

merziell fliegt. Auch die Motorseglerpiloten vor uns sind ohne Besonderheiten durchgegangen und wurden vom Marshall zu ihrem Flieger gebracht.

Dann waren Arne und ich an der Reihe. Wir legten unsere Taschen, Jacken, Gürtel, Handys und alles Weitere ab, was Metall haben könnte und im Metalldetektor anschlagen würde. Ich war zuerst an der Reihe und ging durch den Metalldetektor, der nicht anschlug. Alles in Ordnung. Doch als ich zum Sicherheitspersonal schaute, sah ich in erwartungsvolle Augen. Der eine Mitarbeiter flüsterte etwas zu seiner Kollegin. Mir erschien dies sehr dubios, bis von seiner Kollegin verwundert geäußert wurde: „Ja ich weiß auch nicht, die beiden jungen Männer arbeiten hier sicherlich, oder?“ Dann war es mir klar. Ich lächelte verschmitzt und erwiderte: „Nein, wir sind tatsächlich Piloten!“. „Ja, dann können wir doch sicherlich eine Lizenz sehen, oder?“ formulierte sie zweifelnd und man merkte, dass sie sich in dem Moment noch schwer

vorstellen konnte, wie wir Besatzungsmitglieder sein konnten. Ich ging also zu meinen Sachen und kramte meine Unterlagen raus, die genau geprüft wurden. Situationen, die jungen Piloten nicht unbekannt sind, da auf Grund des Alters schneller hinterfragt wird, ob man wirklich das ist, was man vorgibt zu sein. Dennoch gut und auch richtig, dass das Sicherheitspersonal dem so nachgeht. Die vorangegangenen MoSe-Piloten wurden jedoch weniger stark unter die Lupe genommen als wir. Alle Fragen waren geklärt und wir konnten zurück zu unserem Flieger. Wir nutzten die Gelegenheit, um noch ein paar Bilder von der Dimona auf dem Vorfeld des Flughafens zu machen. Trotz des geringen Aufkommens „großer“ Maschinen hatten wir dann doch noch das Glück, eine Boeing 737 direkt vor uns entlangrollen zu sehen.

Die Haube ging wieder zu, wir starteten den Motor und kontaktierten die Hannover Rollkontrolle. In frühlingshafter Abendstimmung rollten wir an den ganzen abge-

stellten TUIfly-Maschinen zum Rollhalt der Piste 27L. Nach den letzten Checks rollten wir auf die große Bahn, erhielten unsere Startfreigabe und hoben in den Abendhimmel ab. Über eine 270° Linkskurve ging es dann zurück über die November-Route in Richtung Heimat. Mit der Anordnung, so wenig Sprit wie nur möglich im Tank übrig zu lassen, da die Dimona am Folgetag in die Werkstatt sollte, nutzten wir den Tag noch so lange aus, wie es ging. Wir verlängerten den Flug noch bis Wolfsburg. Schließlich landeten wir zum Sonnenuntergang in Wilsche. Ein toller Tag mit interessanten Eindrücken im frühlingshaften Winter ging zu Ende.

Text: David Bente

Uelzen

50 Jahre Flugplatz Uelzen – Luftsport und Geselligkeit



„Erbaut 1969–1971“ steht auf dem Findling zu lesen, der an die Anfänge des Flugplatzes Uelzen erinnert. Der Cumulus-Vorsitzende Andreas Scheerer würdigt 50 Jahre Luftsport und Geselligkeit in Barnsen. Privatfoto: Scheerer

der Stadt Uelzen erörtert. Bereits ein Jahr später kam das Gelände bei Barnsen in Betracht, das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr stellte die Zulassung als Verkehrslandeplatz in Aussicht. Daraufhin wurde das Gelände von Vereinsmitgliedern gerodet. „Der Baustundeneinsatz unserer Mitglieder betrug in den Jahren 1970–1971 insgesamt 4195 Stunden“, notierte Gründungsmitglied Theodor Proest in seiner Vereins-Chronik. Parallel wurden in Zusammenarbeit mit dem Landkreis die Vereinshalle und das Kantinegebäude samt Turm errichtet. Mit der vorläufigen Zulassung durch das Ministerium konnte der Flugplatz am 1. Mai 1971 erstmals angefliegen werden. Ein Teil der Vereins-Segelflugzeuge wurde an dem Tag per Flugzeug-Schlepp aus Brambostel überführt. „Schon am nächsten Tag begannen wir mit der Schulung in Barnsen“, lässt der Cumulus-Chronist die Begeisterung für den neuen Heimatflugplatz erkennen.

Die endgültige Zulassung erhielt der Verkehrslandeplatz Uelzen am 24. August 1971. Anfang der 2000er-Jahre wurde die 600 Meter lange Asphaltpiste um 200 Meter verlängert. Seitdem können Flugzeuge und Hubschrauber bis zu einem Gesamtgewicht von 5,7 Tonnen in Uelzen starten und landen, für kleinere Flugzeuge bedeutet die verlängerte Piste einen Sicherheitsgewinn.

Wenn das 50-jährige Platzjubiläum wegen der Pandemie schon nicht gefeiert werden konnte, so hoffen Scheerer und seine Fliegerkameraden auf Lockerungen im Herbst. Dann nämlich steht für Cumulus das nächste Jubiläum im Kalender: Der Verein wird 70 Jahre alt.

Hartmut Merten

Trotz durchwachsenen Wetters am ersten Maiwochenende ließen es sich etliche Cumulus-Vereinsmitglieder nicht nehmen, am Samstag auf der „Piste 08“ zu einem Rundflug zu starten. Ein Grund: Am 1. Mai 1971 waren die ersten Flugzeuge auf dem damals neu errichteten Flugplatz Uelzen gelandet. Genau 50 Jahre später zählte der diensthabende Flugleiter Benjamin Rana an die 45 Flugbewegungen von Motor- und Segelflugzeugen. Auch Piloten aus Hodenhagen, Celle und Hildesheim statteten dem Uelzener Flugplatz mit der offiziellen Kennung „EDVU“ zur Feier des Tages einen Besuch ab.

„Wir sind sehr dankbar für 50 Jahre Luftsport und Geselligkeit auf diesem wunderschönen Fleckchen Erde“, freut sich der Erste Vorsitzende des ortsansässigen Flugsportvereins, Andreas Scheerer. Dabei diene der Flugplatz nicht nur den rund 100 aktiven Segel- und Motorflugpiloten als Betriebsstätte, auch die vereinseigene Flugschule bilde ständig neue Privatpiloten aus. Auch sei der Platz Anziehungspunkt für zahllose Besucher aus dem Landkreis

und darüber hinaus, die von hier aus zu „Schnupperflügen“ aufbrechen oder den Flugbetrieb auch einfach nur beobachten. Der Anteil von gewerblichen Flügen liege bei etwa sieben Prozent aller Flugbewegungen, betont Scheerer den wirtschaftlichen Aspekt des Verkehrslandeplatzes. Dazu gehört, dass der Platz nach Anmeldung jederzeit angefliegen werden kann, auch außerhalb der regulären Öffnungszeiten an den Wochenenden.

Dass es in den 50 Jahren keinen einzigen tödlichen Flugunfall gab, ist für den Cumulus-Chef ein Grund zu besonderer Dankbarkeit. Erfreut ist Scheerer auch über die guten Beziehungen zu den Bürgerinnen und Bürgern in den umliegenden Ortschaften. Der Flugplatz werde als Bereicherung empfunden. „Wenn es vereinzelt Beschwerden gab, konnten wir die fast immer klären“, so Scheerer.

Der 1951 gegründete Verein hatte sein Fluggelände zunächst in Brambostel. 1967 wurden erste Gespräche mit Vertretern des Landkreises zur Errichtung eines Verkehrslandeplatzes in der näheren Umgebung

2900 Starts und Landungen

FSV Cumulus zieht Bilanz 2020 und würdigt langjährige Mitglieder

Die Motorflugzeuge des Uelzener Flugsportvereins Cumulus sind trotz Einschränkungen durch die Corona-Pandemie im vergangenen Jahr 667 Stunden in der Luft gewesen, annähernd so viel wie im Vorjahr.

Das berichtete Motorflugreferent Hartmut Stehr bei der Mitgliederversammlung am 28. März. Zugleich zählte Flugbetriebsleiter Stefan Kösel im Blick auf das Jahr 2020 insgesamt 2900 Starts und Landungen, rund 20

Prozent weniger als 2019. Die Jahreshauptversammlung mit Berichten des Vorstands fand aufgrund der Corona-Pandemie unter Einhaltung der Hygienevorschriften in der Vereins-Flugzeughalle statt.



- 1: Dieter Baruth wurde vom Uelzener Flugsportverein Cumulus zum Ehrenmitglied ernannt: Er ist seit 53 Jahren aktiv und hat sich unter anderem als Werkstatteleiter verdient gemacht.
- 2: Einmal mehr hat der Erste Vorsitzende Andreas Scheerer (Sprakensehl-Behren) den Cumulus-Vereinspokal für den weitesten Flug mit einem Privatflugzeug ergattert. Das Ziel war diesmal Montpellier an der französischen Mittelmeerküste.
- 3: Zu den bei der Mitgliederversammlung 2021 geehrten Cumulus-Piloten gehören (v. l.) Carsten Brandt, Arkadiusz Szenderewicz, Christian Born, Claus Scheele, Karin Feldmann, Dieter Baruth und Burghard Rangnick.

Der Erste Vorsitzende Andreas Scheerer richtete den Blick in die Zukunft: Der Flugplatz Uelzen bestehe am 1. Mai 50 Jahre, zudem werde der Uelzener Flugsportverein im September 70 Jahre alt. Sobald es die Lage zulasse, sollten die Jubiläen gefeiert werden. Indes sei der traditionelle Flugtag am Himmelfahrtstag aufgrund der Pandemie bereits abgesagt worden.

Wie bekannt, wollen Vereinsmitglieder auf dem Gelände eine neue Flugzeughalle mit sechs Parzellen errichten. Die Privathallen müssten im Einklang mit den Zielen des Flugsportvereins stehen und dürften nicht als Spekulationsobjekte genutzt werden, unterstrich der Erste Vorsitzende. Um ein Mitspracherecht zu haben, werde der Verein sich an dem Bauprojekt beteiligen.

Die Kassenprüfer bescheinigten Kassenswart Stefan Justke eine ordentliche Haushaltsführung. Das positive Vereinsergebnis liegt bei rund 46.000 Euro, unter anderem bedingt durch den Verkauf eines Motorflugzeuges. Trotz der Pandemie blieb der Mitgliederbestand mit insgesamt 192 Mitgliedern stabil, darunter gut 100 aktive Piloten.

„Wir haben zurzeit eine hoch motivierte Jugendgruppe“, lobte Segelflugreferent Oliver Maas den Nachwuchs. Auch Ausbildungsleiter Carsten Brandt zog zufriedene Bilanz: Danach gab es im vergangenen Jahr zwei erfolgreiche Segelflug-Prüfungen, vier Motorflug-Schüler haben ihre

Privatpilotenlizenz erworben. Allerdings sei der Schulungsbetrieb wegen der Pandemie derzeit nur eingeschränkt möglich, sagte Brandt. Für neue Motorflug-Schüler gebe es eine Warteliste.

Im Namen des Luftsport-Verbandes Niedersachsen wurden bei der Mitgliederversammlung insgesamt neun langjährige Mitglieder geehrt. Burghard Rangnick (Suderburg) und Arnold Lang (Uelzen) bekamen für 40 Jahre fliegerische Tätigkeit die Goldene Ehrennadel überreicht. Schließlich würdigte der Flugsportverein seinen langjährigsten aktiven Kameraden Dieter Baruth mit der Ehrenmitgliedschaft (siehe Portrait).

Bei den turnusmäßigen Wahlen wurden der Zweite Vorsitzende Uwe Resas (Lüneburg) und Motorflugreferent Hartmut Stehr (Gifhorn) in ihren Ämtern bestätigt, neuer Jugendwart ist Lasse Jopp (Weste).

Portrait: Dieter Baruth fliegt seit mehr als 50 Jahren

Niemand ist so lange im Uelzener Flugsportverein Cumulus aktiv wie er: Dieter Baruth trat dem Verein am 1. Mai 1968 bei. In den 53 Jahren bisher hat er nicht nur tausende Starts in sein Flugbuch eingetragen. Seit Jahrzehnten engagiert er sich zudem für den Nachwuchs. Dafür wurde ihm jetzt die Cumulus-Ehrenmitgliedschaft verliehen.

Nach seinem ersten Segelflug mit dem Altvorderen Oskar Feller stand fest: Der 14-Jährige wollte ebenfalls fliegen lernen. Das nötige Kleingeld verdiente sich der Auszubildende nebenher als Kellner, die Aufnahmegebühr gab es als Geschenk zur Konfirmation. Von da an war Dieter Baruth am Wochenende regelmäßig auf dem Flugplatz anzutreffen, damals noch in Brambostel.

Nicht ohne Wehmut erinnert sich der heute 67-Jährige an alte Zeiten. „In Schweden hatten wir Sichten von Pol zu Pol“, schwärmt Baruth von Fliegerurlauben in Frankreich und Skandinavien. Die Fliegerei sei damals zwar ein reiner Männer-sport gewesen, aber Frauen und Kinder waren am Wochenende immer mit dabei. So lernte Dieter Baruth auch seine spätere Ehefrau Petra auf dem Flugplatz kennen. Noch vor der Hochzeit absolvierte er die Ausbildung zum Segelfluglehrer und brachte später auch seinen Söhnen das Fliegen bei.

Seit 1984 hat Dieter Baruth als Fluglehrer Generationen von Flugschülern für die Fliegerei begeistert. Im Vorstand war er als Jugendwart aktiv und organisierte das erste Vereins-Sommerlager der Cumulus-Segelflieger in Waren an der Müritz. Darüber hinaus engagierte er sich als Ausbildungsleiter sowie als Werkstatteleiter. Sieben Flugzeuge wurden unter seiner Leitung grundüberholt, der Fachmann für

die Holz- und Gemischtbauweise erinnert sich: „Da standen nur Gerippe.“ Die Stunden, die er in der Werkstatt zugebracht hat, hat er nicht gezählt. Bis heute sind Rat und Tat des gelernten Rundfunk- und Fernseh-technikers gefragt, nicht nur bei Problemen mit Funkgeräten.

Solange der Fliegerarzt ihn gewähren lässt, möchte Dieter Baruth seiner fliegerischen Leidenschaft nachgehen. Zumal er als Rentner seit drei Jahren mehr Zeit dafür hat. „Eine Stunde Thermik fliegen ist die totale Entspannung“, schwärmt er. Das weiß auch Ehefrau Petra, die ihn in ge-

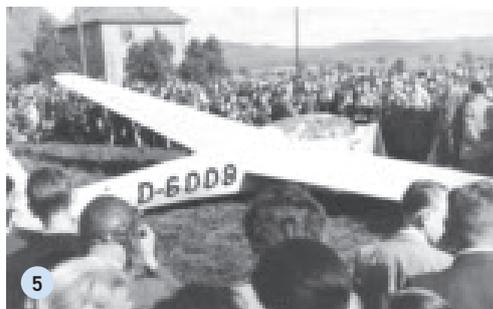
dämpften Stimmungslagen ausdrücklich ermutigt: „Ich glaub, du musst mal wieder zum Flugplatz.“

Hartmut Merten

Luftsportverein Rinteln e. V.

70 Jahre Luftsportverein Rinteln e. V.

Ein kleiner Rückblick auf die Geschichte des LSV



- 1: Hallenansicht mit Vorplatz im Jahr 1960
- 2: Damenriege beim Säubern der Ka 7/v.l.n.r. H. Behnert, K. Lindenlaub und U. Stadelmann
- 3+4: Teilnehmer am Deutschlandflug 1969
- 5: Taufe des Bergfalken Mü 13 E auf den Namen „Stadt Rinteln“ 1952 unter großer Anteilnahme der Rintelner Bevölkerung
- 6: Hallenansicht mit Tower im Jahr 1960

Am 25. Juli 1951 schlossen sich die Ortsgruppen Hessisch-Oldendorf, Exten, Bad Eilsen, Obernkirchen und Rinteln zusammen und gründeten die „Luftsportvereinigung Grafschaft Schaumburg“. Schon vor Freigabe der allgemeinen Lufthoheit in der Bundesrepublik Deutschland hatten sich

Flugbegeisterte illegalerweise in den vor- genannten Gruppen zusammengeschlossen.

Der Start war natürlich seinerzeit recht beschwerlich. Es waren weder Werkstätten noch ein Flugplatz, geschweige denn

Flugzeuge vorhanden. In den Ortsgruppen waren zwar diverse Segelflugzeuge im Bau, u. a. ein Grunau Baby, welches aber halbfertig verkauft wurde. Da man zu der Erkenntnis kam, dass die Eigenbauaktivitäten zu viel Zeit in Anspruch nehmen würden, entschloss man sich zum Ankauf

eines Doppelsitzers vom Typ Bergfalke Mü 13 E aus industrieller Herstellung. Finanziert wurde der Ankauf u. a. durch eine Blutspendenaktion, Verkauf von „Bausteinen“ (Spenden) und später mit Gastflügen auf Flugtagen außerhalb von Rinteln. Der Bergfalke mit Taufnamen „Stadt Rinteln“ startete am 9. Mai 1952 zum ersten Flug über seine neue Heimat von dem Feldweg Bruchwiesenweg, südwestlich von Rinteln gelegen. Die Taufe fand unter großer Teilnahme der Rintelner Bevölkerung statt.

Unterstützung erhielten die Rintelner Segelflieger auch durch die Segelflugschule der britischen Streitkräfte. Sie richteten 1951 einen Großflugtag in Fuhlen bei Hessisch-Oldendorf aus und stellten hierzu einen Kranich II, eine Weihe, einen SG 38 und eine Seilwinde zur Verfügung. Die bekannte Fliegerin Elly Beinhorn stattete der Veranstaltung einen Besuch ab und bereits am Vorabend hatte Hanna Reitsch in Rinteln einen Vortrag über die Fliegerei gehalten.

Die Stadt Rinteln stellte bereits in den 50er-Jahren das Gelände „Weserwiesen“ für den künftigen Flugplatz zur Verfügung. Im Jahre 1959 wurde dieses Gelände dann im Rahmen eines Pachtvertrages an die Rintelner Segelflieger übertragen. Am Flugplatz war man ständig mit dem Neubau von Flugzeughallen oder deren Umbau, sowie Erweiterungen beschäftigt. Die fliegerischen Aktivitäten wurden dabei aber nicht vernachlässigt und im Jahr 1958 fand der erste Ausbildungslehrgang in Rinteln statt. Ferner baute man in den Jahren 1954 bis 1967 insgesamt drei Winden in Eigenregie. Die zuletzt gebaute Winde ist nach diversen Modifikationen noch immer im Einsatz. Bereits im Jahre 1960 entschloss sich der Verein, eine 20 x 25 m große Flugzeughalle zu errichten, obwohl nur ein Segelflugzeug vorhanden war. Diese Halle dient noch heute unverändert als Unterstellmöglichkeit für das Vereinsgerät. Im September 1964 erhielten die Rintelner Weserwiesen die Zulassung als Verkehrslandeplatz, ein Jahr darauf wurde die befestigte Start- und Landebahn gebaut.

Bei den fliegerischen Leistungen muss man den ersten Wellensegelflug im Weserbergland von Fredo Kallmeyer im Herbst 1956 mit dem Bergfalken auf 1.400 m erwähnen. Bereits im Jahr 1962 verfügte der Verein neben der Mü 13 noch über eine Ka 7. Weiter standen eine Ka 8 und ein

L-Spatz aus Privatbesitz dem Verein zur fliegerischen Mitbenutzung zur Verfügung. Mit Helga Behnert und Karin Lindenlaub stellten zwei LSV-Pilotinnen 1968 einen Deutschen Streckenflugrekord für Doppelsitzer, Klasse Damen, auf. Diesen stellten Helga Behnert und Anne Hartmann 1975 mit einem 190 km Flug ein. Jochen Kuhlmann flog 1982 mit 550 km die bisher weiteste Strecke vom Flugplatz Rinteln aus. Inzwischen ist dieser Vereinsrekord von Stephan Beck und Reinhard Schramme mit Co-Pilot Rolf Bödeker im Jahr 2017 mit 1.017 km bzw. 1.057 km überboten worden. Die Rintelner Piloten nahmen in den Jahren an diversen Meisterschaften teil und ihre Platzierungen konnten sich durchaus sehen lassen. Am jetzigen Verkehrslandeplatz der Stadt Rinteln richteten sie Landesmeisterschaften und Segelflugehrgänge aus. Der Verein selbst war aber auch auf in- und ausländischen Segelflugplätzen bei diversen Fliegerlagern zu Gast.

Im Rahmen des Deutschlandfluges landeten 1969 an die 200 Maschinen in Rinteln und auch in den Folgejahren wurde der Verkehrslandeplatz der Stadt Rinteln häufig als Etappenziel auserkoren.

Das erste Motorflugzeug sowie die ersten Funkgeräte wurden im Jahr 1967 angeschafft. Erst fünf Jahre später entschloss man sich, Rettungsfallschirme anzuschaffen. Die Segelflugzeugflotte wurde ständig auf dem neuesten Stand gehalten. Im Jahr 1975 schaffte der Verein mit dem Astir CS das erste Segelflugzeug in Kunststoffbauweise an. Der erste Doppelsitzer mit einem Klaptriebwerk (Rückkehrhilfe) wurde in 1991 an den Verein ausgeliefert. 1974 wurde das vorhandene Schleppflugzeug, eine Morane, gegen eine Remorqueur DR 40, Kennzeichen D-EEIM, ausgetauscht. Die D-EEIM versieht noch heute anstandslos ihren Dienst und zieht die Rintelner Segelflugzeuge an den Himmel zu ihren Überlandflügen.

Mit dem 23. September 1972 wurde der schwärzeste Tag in der Geschichte des Luftsportverein Rinteln geschrieben.

Alfred Kallmeyer, langjähriges Vorstandsmitglied, Fluglehrer und Präsident der Luftsportvereinigung Grafschaft Schaumburg und sein Sohn Ralph verunglückten auf tragische Weise tödlich mit einem Segelflugzeug in der Nähe des Klosters Möllenbeck.

1984 benannte sich die „Luftsportvereinigung Grafschaft Schaumburg“ um und führt seit dem den Namen „Luftsportverein Rinteln e. V.“ (LSV).

Die Landschaft um Rinteln herum wurde 1994 von einem bisher nicht dagewesenen Hochwasser heimgesucht. In den Medien wurde hierüber ausgiebig berichtet. Auch der Flugplatz incl. der Flugzeughallen stand komplett unter Wasser, aber dank einiger weniger Vereinsmitglieder konnte hier ein größerer Schaden vermieden werden. Die Segelflugzeuge hatte man mit Hilfe der Transportanhänger rechtzeitig aus der Gefahrenzone gebracht und die Motorflugzeuge aufgebockt.

Aktuell verfügt der LSV Rinteln über fünf vereinseigene Segelflugzeuge, ein Motorflugzeug und einen Motorsegler. In den Reihen der Rintelner Luftsportler finden sich Teilnehmer/-innen an Welt-, Europa- und Deutschen Meisterschaften. Mit Christine Grote befindet sich die amtierende Vize-Weltmeisterin in der Clubklasse in den Reihen der Rintelner Piloten. Die Leistungsflieger des LSV fliegen seit 2014 in der ersten Segelflug-Bundesliga und belegten hier immer Plätze unter den Top Ten. Mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft in den Jahren 2019 und 2020 schrieben sie ein neues Kapitel in der Geschichte des Luftsportverein Rinteln e. V. Aus heutiger Sicht muss man einfach vor der damaligen Aufbaugeneration den Hut ziehen. Mit welchem Eifer, Einsatz, Ideenreichtum und Weitsicht sie den Flugplatz mit all seinen Gebäuden, Flugzeugen und Fahrzeugen erschaffen haben, ist schon beachtlich. Hiervon profitiert der Luftsportverein Rinteln noch heute. Für die jetzigen und zukünftigen Vereinsmitglieder heißt dies natürlich, die von den Vorgängern geschaffenen Werte zu erhalten und stets auf dem neuesten Stand zu halten, sei es nun in technischer oder baulicher Hinsicht. Dies ist nur ein kleiner Rückblick auf die vielseitige Geschichte des in Rinteln ansässigen Luftsportvereins. Sicherlich gibt es noch einige Punkte, die erwähnenswert wären, aber dies würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen. Der Verfasser möchte sich bei Leo Stewing für die erstellte Chronik aus Anlass des 50-jährigen LSV-Jubiläums bedanken, aus dem hier einiges wiedergegeben worden ist.

Text: Dieter Vogt

Fotos: LSV-Archiv

Titelverteidigung vorerst verschoben

Rintelner Segelflieger starten Mitte Mai zu ihren Wertungsflügen



Gäbe es nicht die Corona-Pandemie, dann wären die Wertungsflüge in der 1. und 2. Segelflug-Bundesliga sowie in den Qualifikationsligen bereits am dritten April-Wochenende gestartet.

Jetzt beginnt die Saison für die Ligapiloten der teilnehmenden Vereine am Wochenende 15./16. Mai und erstreckt sich auf verkürzte 15 Runden, sodass am 21./22. August 2021 der neue Deutsche Meister in der 1. Segelflug-Bundesliga feststehen wird. Die Leistungspiloten des Luftsportvereins Rinteln e. V. (LSV) starten in die neue Saison als Titelverteidiger und werden alles daransetzen, um den Titel des Deutschen Meisters in der 1. Segelflug-Bundesliga wieder nach Rinteln zu holen. Normalerweise werden die Meister sowie die Auf- und Absteiger aus den einzelnen Ligen in 19 Wertungsrunden erfliegen.

Eine Wertungsrunde erstreckt sich über ein Wochenende und jeweils die drei schnellsten zurückgelegten Flüge eines Vereins vom Samstag oder Sonntag kommen in die Wertung. Weitere Informationen zum Ablauf der Segelflug-Bundesliga erhält man auf der Homepage des LSV Rinteln unter www.lsv-rinteln.de Ferner werden hier auch die Ergebnisse der jeweiligen Wertungsrunden nachzulesen sein. Bereits seit Ostern trainieren die Leistungspiloten des LSV wieder und haben schon schöne Flüge über längere Distanzen zurücklegen können. Übereinstimmend stellten sie fest, dass es bereits thermisch hervorragend zu fliegen sei.



- 1: Das Team LSV Rinteln „Deutscher Meister 2020“
- 2: Die „Rennmaschinen“ warten auf ihren Einsatz
- 3: Die Punktesammler 2020, Rolf Bödeker (vorn) und Reinhard Schramme



Die Flugschüler des LSV müssen Corona-bedingt noch auf den Beginn ihrer Schulungsflüge warten. Ebenso sind zzt. leider noch keine Gästeflüge möglich. Der LSV Rinteln geht aber davon aus, dass auch dies in naher Zukunft wieder möglich sein wird.

Text: Dieter Vogt

Fotos: Martina Sasse und Dieter Vogt

Aero-Club Hodenhagen

Aeroclub Hodenhagen plant Bau einer Flugzeughalle

Anfragen nach Hallenplätzen werden immer wieder an den Aero-Club Hodenhagen gerichtet.

Das veranlasste den Vorstand des Aero-Club Hodenhagen die Planung für eine Flugzeughalle aufzunehmen.

Eine Bauvoranfrage wurde positiv beschieden, die Planung hat begonnen.

Wenn wir etwas neues bauen, dann mit einem in die Zukunft gerichteten Konzept war das Ergebnis.

Die Halle soll 25x25 Meter groß werden, isolierte Bauweise um die Halle im Winter zu beheizen, ein Drehteller für 6 Flugzeuge, ein elektrisch betriebenes Rolltor mit den Maßen 13x 3,20 Meter, Strom Anschluss für jeden Stellplatz auf dem Drehteller, Wasser Anschluss in der Halle, für jeden Stellplatz einen Stahlschrank, so ist es geplant.

Um die Finanzierung der Halle Planungssicher zu gestalten ist an langfristige Mietverträge gedacht (10 Jahre). Der Stellplatz

kann auch untervermietet werden wenn kein Eigenbedarf mehr vorhanden ist.

Der Mietpreis pro Platz inkl. aller anfallenden Nebenkosten für Gas, Wasser und Strom beträgt pro Monat 250,00 € inkl. 19 % MwSt.

Baubeginn kann Herbst /Ende 2021 sein, Fertigstellung ca. 2 Monate später.

Interessenten für einen Stellplatz sollten sich unter Info@flugplatz-hodenhagen.de melden, wir freuen uns auf eure Bewerbung.

Nachruf Dr. Walter Gregor

Die Mitglieder des Luftsportvereins Walsrode trauern um Dr. Walter Gregor, der am 30.03.2021 nach langer mit Geduld ertragener Krankheit im Alter von 77 Jahren verstorben ist.

Bereits im zarten Alter von 14 Jahren ist Walter unserem Verein beigetreten und war seitdem der Faszination des Fliegens und den Facetten des Luftsports erlegen. Er wurde sehr schnell flügge und schickte sich alsbald an die ausgetretenen Pfade der Platzrundenfliegerei – sehr zum Entsetzen der Altvorderen – zu verlassen, um mit einem 150 km-Überlandflug im Doppel-Raab nach Holland auch das Interesse der örtlichen Presse zu erregen. Bundeswehr, Studium, beruflicher Werdegang führten abwechselnd zu aktiven und passiven Phasen in unserem Verein,

nicht jedoch im Hinblick auf alle anderen luftsportlichen Aktivitäten.

Walter war aktives Mitglied bei der LSG Waterkant Zetel und außerdem aktiver Springer im Fallschirmsportclub Hamburg. Jede freie Minute gehörte dem Luftsport und, nach Beenden der Springer-Aktivitäten, vor allem der geliebten Cessna Tango Oskar, mit zahlreichen Flügen quer durch Europa.

Die letzten aktiven Jahre gehörten wieder ausschließlich der Unterstützung seines Heimatvereins in Walsrode. Mit Walters Hilfe konnten wir Ersatz für unsere verunglückte Schleppmaschine beschaffen und endlich wieder segelfliegen.

Wir verlieren einen begeisterten Luftsportler, ein wertvolles Mitglied und ei-



nen Freund unseres Vereins, dessen Andenken wir in Ehren halten werden.

**Dieter Laurinat
Vorstand Luftsportverein Walsrode e. V.**

Nachruf Jürgen Pasternack

Die Luftsportgemeinschaft Wolfenbüttel e. V. trauert um ihr langjähriges Mitglied und Ehrenmitglied Jürgen „Boris“ Pasternack, der am 01. April 2021 im Alter von 79 Jahren verstorben ist.

„Boris“ trat im Jahr 1958 in die Luftsportgemeinschaft ein, eine Zeit, in der sich der Luftsport in der Bundesrepublik nach dem Krieg noch im Aufbau befand.

Da die LSG zu dieser Zeit über kein eigenes Fluggelände verfügte, waren die Mitglieder jedes Wochenende gezwungen, Fahrgemeinschaften zu bilden, um dann bei befreundeten Vereinen auf deren Platz mitzufliegen.

Als es dann unserem damaligen Vorstand gelungen war, ein geeignetes Gelände von der Stadt zu pachten und der Verein 1963 die feste Zusage für einen Pachtvertrag bekam, waren es zwei Mitglieder, einer von ihnen „Boris“, die sich sofort um die Pläne, Zeichnungen und den Bau der Halle kümmerten. Vor allen Dingen hatte er in der damaligen Zeit schon ein Kraftfahrzeug mit einer Anhängerkupplung, damit konnte er mit unserem damals

noch offenen Ka 7-Hänger die unzähligen Stahlträger für den Bau der Halle zum Platz transportieren. Wie viele der Träger wegen unzureichender Befestigungsmöglichkeiten damals vom Hänger gefallen sind, kann heute keiner mehr sagen, es war aber ja auch noch nicht so viel Verkehr. Auch als mit der Zeit unsere Winde das Zeitliche segnete, war es wieder „Boris“, der dem Verein aus seiner Firma einen alten LKW zur Verfügung stellte, der dann mit seiner Hilfe zu einer Doppeltrommelwinde ausgebaut werden konnte.

Auch in den folgenden Jahren kümmerte „Boris“ sich darum, die noch fehlende Werkstatt und die Aufenthalts- und Sozialräume zu entwerfen und auch die Projektleitung zu übernehmen. Leider bedeutete eine schwere Krankheit vor ca. 25 Jahren für ihn die Aufgabe seiner geliebten Motor- und Segelfliegerei.

Dieses bedeutete aber nicht, sich ganz aus dem Verein zurückzuziehen, im Gegenteil, zehn Jahre war er noch im Vorstand tätig, und als vor 13 Jahren ein Garagen-Neubau anstand, war es wieder



unser Bau-Ing., der sich um Planung und Ausführung kümmerte.

Wir durften mit Jürgen bis zu seinem Lebensende noch viele gemeinsame schöne Stunden verbringen und verlieren mit ihm einen vielseitigen und aktiven Freund.

Unsere Gedanken sind bei seiner Frau Bettina, die seine Leidenschaft immer unterstützt hat.

**Luftsportgemeinschaft Wolfenbüttel e. V.
Für den Vorstand: Gerd Glawé**

Termine

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

Motorflug

28.07. - 01.08.2021	20. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangsteiter: Theodor Dornemann
02.10 - 24.10.2021	Fluglehrer-Lehrgang 2021	Auskunft und Anmeldung: henning.jahns@flieger-net.de sowie auf der Homepage https://www.lsvni.de

Segelflug

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

Fluglehrerausbildung Segelflug 2022

voraussichtlich Februar 2022	FI(S) Fluglehrer-Ausbildungslehrgang Theorie	Jugendgästehaus Gailhof, Wedemark (noch Plätze frei)
voraussichtlich März 2022	FI(S) Fluglehrer-Ausbildungslehrgang - praktischer Teil	Segelfluggelände Celle-Scheuen (noch Plätze frei)

Streckenfluglehrgänge Segelflug

26.07. - 06.08.2021 Meldeschluss: noch wenige Anmeldungen möglich	Ausrichter: Luftsportverein Aue Hattorf e. V.	Flugplatz Aue bei Hattorf
---	---	---------------------------

Jugend

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

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 August/September 2021 ist am 05.07.2021 !!!!

FSV Neustadt/Weinstraße

Der FSV Neustadt/Weinstraße gratuliert Helmut Thate zum 80. Geburtstag!



Foto: Steinlechner

An der Haardt zuhause, erfreut sich Helmut bester Gesundheit, wie ihm der Fliegerarzt erst wieder mit dem Tauglichkeitszeugnis bestätigte. Mit anregenden Wanderungen im Pfälzerwald und Tischtennis hält er sich fit für die Fliegerei. Die steckt ihm von Kindesbeinen an im Blut: Als Schüler tritt er der Modellbaugruppe des Neustadter Flugvereins bei und mit 14 Jahren beginnt er seine Pilotenkariere als einer der ersten Flugschüler nach der Wiedenzulassung des Segelflugs in Deutschland.

Mit dem Traktor wurde damals die Rhönlerche jedes Wochenende von Neustadt nach Landau geschafft, um dort ein paar Schulstarts zu machen. Der Lilienthal-Flugplatz in Lachen-Speyerdorf war seinerzeit noch dem französischen Armeeclub vorbehalten.

Mit 17 Jahren hatte er den Luftfahrerschein L1 in der Tasche, finanziert durch Helfereinsätze in den

Weinbergen und auf den Baustellen der Region.

Das Studium, das er als Diplom-Ingenieur Maschinenbau/Verfahrenstechnik abschloss, brachte ihn nach Karlsruhe. In dieser Zeit verlagerte sich auch sein fliegerischer Schwerpunkt zur Akademischen Fliegergruppe Karlsruhe.

Das Projekt der AK2, eines eigenstartfähigen Segelflugzeugs, das besonders in der Antriebstechnik (Zahnriemen, Flüssigkeits-

kühlung, Motormanagement) seiner Zeit weit voraus war, war sein Tätigkeitsfeld.

Daneben erwarb Helmut seine Segelflug-Lehrberechtigung, die er inzwischen über 55 Jahre ausübt. Und auch mit dem Motorflug ist er fest verwachsen. Beruflich als freier Ingenieur in Europa unterwegs, nutzte er eine Zeit lang auch das Motorflugzeug als Transportmittel, bis er feststellte, dass das Automobil doch effizienter war.

Aufgrund seiner Sprachkenntnisse hat er so manchen Fliegerurlaub in Frankreich verbracht und dort viele Freunde gefunden; aber auch der Alpenflug hat es ihm angetan. Inzwischen ist Helmut fliegerisch wieder in der Pfalz angekommen und aktiver Flieger auf dem ältesten Flugplatz der Region. Die Neustadter Fliegerkamerad*innen wünschen Dir, lieber Helmut, noch viele „happy landings“!

FSV Sobernheim

Sentimental Journey über dem Domberg

Es sei schon viele Jahre her, dass sie das letzte Mal in ein kleines Flugzeug gestiegen sei, erzählt Helga Hager (80). Über sich selbst sagt sie: „Ich bin kein Flieger-Fan.“ Jetzt aber hat sie sich ganz spontan ein Herz gefasst, ist auf dem Domberg in einen Doppelsitzer des Flugsportvereins Sobernheim gestiegen und hat ihren Heimatort eine gute Viertelstunde lang von oben bewundern können. Ein Flug, der Erinnerungen hervorrief.

Ihr verstorbener Mann nämlich arbeitete als militärischer Fluglotse auf dem Tower in Pferdsfeld. Helga Hager war in der Diakonie in Bad Kreuznach tätig und kümmerte sich um behinderte Menschen. Sie und ihr Mann engagierten sich bis vor anderthalb Jahrzehnten in einer Initiative, die eben diesen behinderten Menschen kosten-

lose Flüge auf dem Domberg ermöglichte. Insofern – so erzählt sie – habe sie eine lange und tiefe Beziehung zu diesem Flugplatz. Deshalb spazierte sie auch heute noch mindestens einmal die Woche hoch auf den Domberg. Sie freue sich immer, wenn sie Segelflieger am Himmel sehe von ihrem Wohnort aus in der Nähe der alten Ziegelei in Bad Sobernheim. Irgendwie habe ihr dies doch Lust gemacht, noch einmal selbst in einem Segelflugzeug Platz zu nehmen.

Es sei kurz, aber wunderschön gewesen, sagt sie im Rückblick, vielleicht auch verbunden mit ein bisschen Wehmut. Denn für sie war dieser kurze abendliche Flug im April mehr als nur ein Hüpfen am Himmel. Für Helga Hager war er eine „Sentimental Journey“ der besonderen Art.

Joachim Mahrholdt



Helga Hager vor einem erinnerungs-trächtigen Segelflug über Bad Sobernheim; Foto: FSV/Kunz

FSV Imsweiler

Flugplatz Imsweiler eröffnet



1: Ein Eindruck von der Vielseitigkeit des FSV Imsweiler. Der ADAC ist dort stationiert.
2: Imsweiler von oben

Nach langen zehn Jahren der Planungsphase wurde der UL-Sonderlandeplatz Imsweiler im Herbst 2019 geschlossen. Es folgten viele Arbeitsstunden, in denen über 20.000 m³ Boden bewegt, 1.600 m Leerrohre und Leitungen verlegt und eine komplett neue Flugplatzausstattung erstellt wurden. Währenddessen konnten unsere Mitglieder den anderen Fliegerkameraden nur vom Boden aus zuschauen, wenn sie ab und zu aus Interesse die Baustelle überflogen haben.

Doch am Ende hat es sich gelohnt, das Ergebnis ist eine nun 490 m lange Start- und Landebahn sowie ein zusätzliches Segelfluglandefeld. Gegenüber der vorherigen Pistenlänge von 280 m ist das eine deutliche Verbesserung vor allem für die Flugsicherheit. Für den Segelflug haben wir eine Windenschleppstrecke von 800 m Länge. An dieser Stelle möchten wir uns noch mal bei allen Helfern und Unterstützern bedanken, die an der Umsetzung dieses Projekts beteiligt waren. Am 28.04.2021 wurde der neue Flugplatz vom Landesbetrieb Mobilität für den Flug-

betrieb freigegeben und mit dem ersten Start eingeweiht. Nach der Abnahme ist es nun möglich, in Imsweiler mit Motorflugzeugen bis 2,0 t, Motorseglern, Segelflugzeugen und Ultraleichtflugzeugen zu landen und auch wieder zu starten. Am Samstag, den 01.05.2021, folgte dann der erste Flugbetriebstag. Der Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz (LSVRP), Ernst Eymann, gab uns die Ehre und besuchte uns mit seiner Bölkow 207; ebenso wie der Geschäftsführer des LSVRP, Peter Hammann, der zusammen mit unserem ersten Vorsitzenden sogleich auch den ersten Flugzeugschlepp absolvierte. Es folgten ein Motorsegler und mehrere UL. Um die Neueröffnung coronakonform durchführen zu können, organisierten wir extra ein kleines Testzentrum, in dem sich alle Anwesenden testen lassen konnten. Anfang Juni wird auch das Anflugblatt in der AIP veröffentlicht. Wir freuen uns jetzt schon auf Besucher aus nah und fern, die sich via PPR auf den Weg zu uns machen können, um den wunderschönen, nach neuesten Standards ausgelegten Sonderlandeplatz Ims-

weiler am Fuße des Donnersbergs anzufiegen. An Sonntagen wird auch die Flugleitung regelmäßig besetzt sein. Zug um Zug werden wir UL- und Segelflugschulungen anbieten und uns hoffentlich über weiteren Mitgliederzuwachs freuen. Mit dem neuen Flugplatz ist der Flugsportverein Imsweiler e. V. jedenfalls gut für die Zukunft aufgestellt und kann allen Freunden des Luftsports – vom Jugendlichen ab 14 Jahren bis zum Rentner – eine fliegerische Heimat geben.

Der Vorstand, FSVI

Wir gratulieren

Flugsportverein Neustadt

Andreas fliegt sich frei!



Andreas beim ersten Alleinflug - der Rücksitz bleibt frei!



Die Fluglehrer Steffen Schmidt und Roland Stich gratulieren



Andreas Schmidt freut sich über die Alleinflüge und den „Blumenstrauß“

Am Samstag, 24.4.2021 ging ein Traum in Erfüllung: Im zarten Alter von vierzehn Jahren flog Andreas S. aus Neustadt seine A-Prüfung, die ersten drei Segelflüge im Alleinflug!

Letzten Sommer begann er seine Fliegerkarriere auf dem Flugplatz in Lachen-Speyerdorf. Noch vor seinem 14. Geburtstag konnte er die ersten Schulflüge im Doppelsitzer, angeleitet von den ehrenamtlichen Fluglehrern des FSV Neustadt, absolvieren. Im August war dann schon der Termin

beim Fliegerarzt, denn die flugmedizinische Tauglichkeit ist Voraussetzung für den großen Tag: die ersten Alleinflüge.

Trotz Corona-Einschränkungen standen am Ende der Flugsaison 40 Starts im persönlichen Flugbuch, jeder einzelne vom ausbildenden Fluglehrer bestätigt. Doch da gab es auch eine kleine Enttäuschung: Die Lehrer wollten einfach nicht am Boden bleiben und ihn allein fliegen lassen.

In der Winterpause war dann der Theorieunterricht dran: Im „Homeschooling“ wurde an den Wochenenden für Flugzeugtech-

nik, Meteorologie oder Luftrecht gebüffelt. Als es Ende März wieder losgehen konnte mit dem Flugbetrieb, da war Andreas natürlich bei den Ersten dabei. Und vier Wochen später war es dann so weit. Die Fluglehrer Steffen Schmidt und Roland Stich waren sich einig: Andreas war reif für den „Freiflug“. Am späten Nachmittag absolvierte er drei makellose Alleinflüge – Fluglehrer und Flugschüler waren happy. Derzeit ist Andreas der jüngste Alleinflieger des Vereins!

Fotos: U. Steinlechner

FSV Sobernheim

„Pimpfprüfung“ bestanden

Es war ein ganz besonderer Termin, den der 16-jährige Jonas Telschow aus Norheim am Wochenende auf dem Domberg über Bad Sobernheim hatte. Er war verabredet mit Prüfungsrat Markus Zimmermann aus Kirn, um den praktischen Teil seiner Segelflugprüfung abzulegen. Kein Problem für den jungen Mann, der seit drei Jahren im Flugsportverein Sobernheim FSV fliegt und von allen nur liebevoll „Pimpf“ genannt wird. Starten, verschiedene Flugübungen in größerer Höhe, Landen – alles kein Problem für Jonas, der immerhin schon 80 Stunden in seinem Flugbuch stehen hat. Auf seinen Fahrzeugführer-



Foto: Leonhard Held

schein muss er noch fast zwei Jahre warten. Seinen Flugzeugführerschein hat er

nunmehr in der Tasche: „Pimpfprüfung“ bestanden!

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)

UL-Assistenten-Lehrgang	14.06. – 25.06.2021
Motorfluglehrer-Lehrgang	14.06. – 26.06.2021
UL-Fluglehrer-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	14.06. – 16.06.2021
CRI-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	14.06. – 16.06.2021
Segelfluglehrer-Lehrgang	04.07. – 16.07.2021
CRI-Lehrgang	14.06. – 16.06.2021
Fluglehrerfortbildung Segelflug	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

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!

Anmerkung der Redaktion

Beim Jahresbericht hat sich der Fehler-
teufel eingeschlichen. Peter Mangold wur-
de dem falschen Verein bei der DMSt-Wer-

tung zugeordnet. Er gehört natürlich dem
Verein SSV Ludwigshafen an! Wir bitten
diesen Fehler zu entschuldigen.

Hinweise zum Versand des Magazins, Adressänderungen und zum Postversand

Der Versanddienstleister der Druckerei erhält zu jeder Ausgabe aktuelle Versandadressen aus dem Bestand der Landesverbände, die diese wiederum von ihren Mitgliedsvereinen bekommen. Deshalb ist der optimale Weg für die Mitteilung von Adressänderungen, diese umgehend an den Verein zu geben, der die Daten dann regelmäßig mit dem Landesverband abgleichen sollte. Da diese „Lieferkette“ nicht überall zuverlässig funktioniert, können Änderun-

gen auch über www.luftsportmagazin.de direkt gemeldet werden. Bitte dann unbedingt den Landesverband, das heißt die Datenquelle angeben. Im Adressaufkleber steht dieser in der ersten Zeile als zum Beispiel #Niedersachsen# oder #NRW#. Für Einzelabonnenten steht dort #Eqip#
Übrigens: Ein Postvertriebsstück wird – auch bei Vorliegen eines Nachsendeantrags – nicht weitergeleitet und unzustellbare Sendungen kann der Postbote ein-

fach entsorgen. Deshalb bitte auch auf ‚postalisch korrekte‘ Adressen achten. Bei jedem Versand stellt das System der Post unkorrekte Adressen fest, von denen die meisten zwar zugestellt werden können, andere jedoch nicht. Beispiele hierfür sind nicht korrekte Schreibweisen von Orten und Straßen, falsche Postleitzahlen oder die von der Post nicht gewünschte Ergänzung von Ortsteilen hinter dem Bestimmungsort.

Ein Konzept zu weniger Unfällen im Segelflugsport

Teil 2 von 2

(Teil 1 ist im Luftsport Februar/März erschienen, der gesamte Artikel kann unter www.aeroclub-nrw.de/segelflug abgerufen werden)

Muss Segelfliegen so gefährlich sein? Nein! Aber du musst hart daran arbeiten, um beispielsweise der Forderung der Institute für Risikobewertung nachzukommen. Diese sehen das Risiko bei einem Totalunfall pro einer Million Starts. Der Segelflugsport hat 15 Totalunfälle bzw. Tote in Deutschland, die sich in den letzten 30 Jahren nicht verringert haben. Die berufliche Luftfahrt hat mit Stand 2017 0,3 Totalunfälle. Die Unfallhäufigkeit wurde in den letzten vier Jahrzehnten um 90 % verringert.

Der schwedische Staat wollte das Segelfliegen wegen zu vieler Unfälle und Toten untersagen. Daraufhin wurden von Seiten des schwedischen Segelflugverbandes (Segelflyget) in den Jahren 2009 bis 2011 Maßnahmen namens Flight Safety 1 zu mehr Flugsicherheit in den Vereinen ergriffen, die Wirkung zeigten, indem sich die Unfälle von 250 pro Million Starts auf 100 reduzierten und danach gleichgeblieben sind, **Bild 7**. Auf dieser Höhe bewegen sich auch die Unfälle in Deutschland seit einem Jahrzehnt. So stellt sich die Frage, ob die schwedischen Maßnahmen zu weniger Unfällen bei dem deutschen Niveau der Unfälle führen können und helfen, diese weiter zu verringern. Die tödlichen Unfälle pro Million Starts haben sich augenscheinlich auch verringert, **Bild 8**. Wegen der geringen Zahl von Fällen und der nicht dargestellten Unfallzahlen in den Jahren vor 2008 ist die statistische Sicherheit eines Unterschiedes nicht ausreichend. Beim schwedische Segelflugverband wurde wegen der Fallzahlen vor 2008 und in den Jahren 2017 bis 2019 nachgefragt. Eine Antwort liegt noch nicht vor. Ein Nebenergebnis dieser Recherche zeigt, dass sich in Schweden die Anzahl der jährlichen Starts von Segelflugzeugen im Jahre 2003 mit 52.000 auf 27.000 im Jahre 2019 verringert hat. Das sind minus 30 % pro 10 Jahre; dagegen sind es in Deutschland nur minus 15 %.

In Europa sind neue behördliche Regelungen zu mehr Flugsicherheit zu erwarten. Der Segelflug ist von der EASA als komplett regulierter Verkehrsteilnehmer eingestuft. Damit ist er eingebunden in die „Global Safety Plan Aviation“ der ICAO und den „European Plan for Aviation Safety“ (EPAS 2019–2023), sowie die Maßnahmen im „Nationalen Sicherheitsplan Deutschland“. Das Ganze läuft auf

eine entsprechende Zertifizierung eines Sicherheitskonzeptes hinaus, das an der Basis, also dem Segelflugbetrieb der Vereine, Flugschulen und Veranstalter, seine Umsetzung finden wird.

Soweit der Status quo zu Unfällen im Segelflugsport. Doch es stellen sich Fragen:

1. Wie werden das Unfallgeschehen und die Flugsicherheit von der Segelfluggemeinschaft gesehen und zu welchen Maßnahmen ist sie bereit?
2. Wie sollte mit den aus der langen Vergangenheit gemachten Erfahrungen ein Konzept zu weniger Unfällen im Segelflugsport aussehen und wie kann es umgesetzt werden?
3. Welcher Erfolgsgrad ist wahrscheinlich?
4. Haben die Vereine, Flugschulen und Verbände genügend Ressourcen und geldliche Mittel ein Konzept zu weniger Unfällen umzusetzen?

Bei Mitgliedern des Aeroclub NRW wurden den Teilnehmern Fragen zur Flugsicherheit bei vier verschiedenen Veranstaltungen des Landesverbanders **gestellt**. Dazu wurden anonymisierte Fragebögen zum freiwilligen Ausfüllen verteilt. Mit dieser Aktion sollte in Erfahrung gebracht werden, wie die Luftsportler über Flugsicherheit denken, was sie erfahren haben, was sie wollen und was sie mittragen. Die Antworten wurden ausgewertet und dargestellt, **Kasten 3**, und **Referenz 2**. 84 % der Befragten meinen, dass zu viele Unfälle passieren und 92 % würden Regelungen zu mehr Flugsicherheit unterstützen. Das ist ein Signal und eine Legitimation der Segelfluggemeinde zum Handeln für mehr Flugsicherheit. Dennoch kann sich bei Einzelnen ein Gefühl ausreichender Flugsicherheit einschleichen, weil lange kein Unfall mit Flügen, ausgehend vom eigenen Flugplatz, passiert ist. Diesem Gefühl können Zahlen aus der Unfallstatistik gegenübergestellt werden. Bei 100 Unfällen pro Mill. Starts, **Bild 7**, bedeutet das für einen Flugplatz mit:

- 10.000 Starts im Jahr pro 1 Jahr ein Unfall,
- 5.000 Starts im Jahr pro 2 Jahre ein Unfall,
- 2.500 Starts im Jahr pro 4 Jahre ein Unfall,
- 1.250 Starts im Jahr pro 8 Jahre ein Unfall,
- 625 Starts im Jahr pro 16 Jahre ein Unfall.

Bild 7

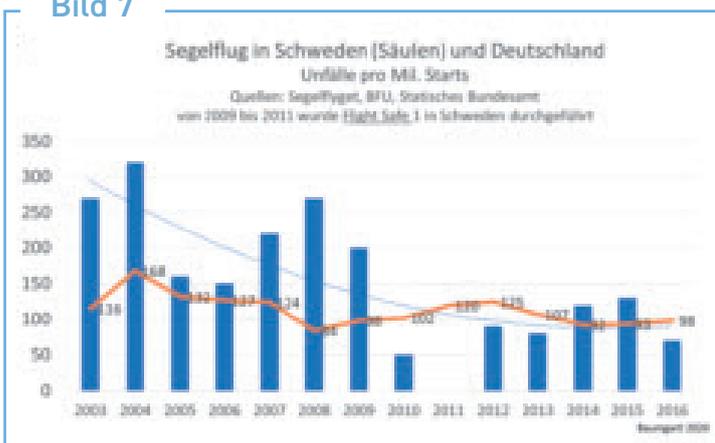


Bild 8



Kasten 3

Meinungsumfrage zur Flugsicherheit bei Segelflug-Lizenzinhabern in NRW, 2020 S. Baumgartl 2020

Fragen				Antworten bei vier Veranstaltungen mit 133 ausgefüllten Fragebögen		
	ja %	nein %	kA %			
Flugsicherheit allgemein						
Ich wurde in FS umfassend als Flugschüler ausgebildet	67	23	9			
Ich wurde in FS bei der Fluglehrerausbildung ausgebildet	46	48	10			
FS ist für mich nicht ganz durchschaubar	21	68	8			
Ich habe mich durch Selbststudium in FS ausgebildet	61	35	4			
Flugsicherheit ist mir ausreichend gut bewusst	74	10	17			
Ich möchte mich in FS weiterbilden	97	2	1			
Ich unterstütze Regelungen zu mehr FS im Allgemeinen	92	3	5			
Ich weiß nicht was Safety-Management bedeutet	17	77	6			
Ich unterstütze Safety-Management	86	3	9			
Ich bin bereit, mich für Regelungen zu mehr FS einzusetzen	76	7	15			
Ich bin bereit, mich für Safety-Management einzusetzen	72	5	22			
Mein Verein sollte ein Safety-Management einführen	71	11	20			
Mein Verein hat bereits ein Safety-Management	27	45	26			
Passieren im Luftsport zu viele Unfälle?	84	8	8			
Flugsicherheit in Wettbewerb						
Regeln zu mehr FS in der Segelflugwettbewerbsordnung (SWO) führen zu weniger Unfällen	70	11	19			
Die Selbstverantwortung des Piloten führt zu mehr FS als Regeln in der SWO	29	46	26			
Würden weniger Unfälle und Gefahren zu mehr Teilnehmern bei Wettbewerben führen?	35	35	23			
Ich fliege Wettbewerbe	46	53	1			
Ich fliege Überland, aber keine Wettbewerbe	64	34	2			
Ich fliege meistens nicht Überland	28	69	2			
Fliegerischer Hintergrund						
Ich bin Scheininhaber	69	6	0			
Ich bin Fluglehrer	48	26	0			
Ich bin Flugschüler	19	64	0			

Bezogen auf tödliche Unfälle ist die Anzahl Jahre der Unfälle mit acht zu multiplizieren. Der Faktor 8 ergibt sich aus dem Verhältnis der Unfälle zu tödlichen Unfällen (100:13 = 8).

Ein Konzept zu weniger Unfällen im Segelflugsport ist in **Kasten 4** tabellarisch aufgeführt und in **Bild 10** als Struktur skizziert. Die Maßnahmen zu mehr Sicherheit umfassen ein Bündel, das schrittweise umzusetzen ist. Ein Teil der Maßnahmen, wie beispielsweise Regelungen in den Wettbewerbsordnungen, müsste von den Gremien der Bundeskommission initiiert werden. Dazu gehören u. a. Regelungen zur Vermeidung von Unfällen in der Anflug- und Landephase, **Bild 9** und **Referenz 3**, als häufigste Kategorie von Unfällen. Bei zentralen Wettbewerben haben diese Maßnahmen

die Unfälle drastisch reduziert. Jetzt gilt es, gleichartige Regelungen für den Breitensport (DMST, OLC) einzuführen.

Ein anderer Teil der Maßnahmen wie Regelungen und zeitnahe Checks des Piloten in der Startphase, vorwiegend während Windenstarts mit einem Anteil von 80 % der Startunfälle, könnte als An-schub zunächst auf Landesebene vorgenommen werden. Die dabei gewonnenen Erfahrungen wären dann bundesweit zu übernehmen. In der Startphase passieren die zweithäufigsten Unfälle, **Bild 9**.

Ein weiterer und alles überspannender Teil von Maßnahmen sind Checklisten, beginnend bei der Flugvorbereitung über verschiedene Flugphasen bis zu Checks für die Anflug- und Landephase, wie beispielsweise in **Kasten 5**.

Bild 9



Bild 10



Kasten 4

Maßnahmen zu mehr Flugsicherheit im Segelflugsport, als erste Stufe

1. Erstellung einer Plattform zur Erfassung und Aufarbeitung von Unfällen, Ereignissen und Störungen und deren kompetente Betreuung (am besten auf Bundesebene, aber auch Landesebenen oder Monoverband, wenn sich zunächst keine Aktivität auf Bundesebene zeigt).
2. Aufarbeitung der Unfälle mit den Berichten der BFU (eine erste mit 110 Unfällen existiert) und der Erfassungen nach 1.
3. Einrichtung eines Systems zur Information aller Mitglieder des Verbandes mit den Erkenntnissen nach 1. und 2.
4. Erstellung von Regeln in den Wettbewerbsordnungen und der Segelflugbetriebsordnung mit den Erkenntnissen nach 1. und 2.
5. Erstellung von Checklisten für die Flugplanung und verschiedene Flugphasen mit den Erkenntnissen nach 1. und 2.
6. Jährlicher Check der Piloten für anspruchsvolle Flugphasen, vorrangig alle Phasen des Windenstarts.
7. Erstellung eines Cockpitmanagements für Doppelsitzer.
8. Einführung eines Lehr- und Prüfungsfach Flugsicherheit zur Erlangung und Erhaltung aller Fluglizenzen.
9. Beschaffung geldlicher Mittel zur Förderung des Konzeptes „Weniger Unfälle im Segelflug“.
10. Safety Management in den Vereinen, Schulen und für Ausrichter

Auf der Basis dieses Konzeptes sollten sich mit einer konstituierenden Sitzung Gruppen, vielleicht teilweise länderspezifisch, bilden, die die Maßnahmen erarbeiten und für die Anwendung sorgen. Hier könnte die föderale Struktur des Bundes als Start-up der Landesverbände zum Vorteil genutzt werden. Als „Anschubinspektoren“ wären u. a. Fluglehrer, Landestrainer, Flugschulen und besonders Landesflugschulen geeignet.

Wie das Konzept zeigt, ist Flugsicherheit das Ergebnis von vielen Details, die akribisch erarbeitet und mit Geduld umgesetzt werden müssen. Sie basieren auf Fakten und Logik und weniger auf Ermahnungen, Appellen, Erzählungen bzw. Forensik.

Wie kann das Konzept erfolgreich sein? Essentiell ist eine Plattform, **Kasten 6**, zur Erfassung von Unfällen, Störungen und Ereignissen, sowie deren kompetente Aufarbeitung und Kommunikation. Das Konzept basiert auf Regeln, Checklisten, Checks des Pilotenkönnens und wird begleitet von Safety Management. Eingebunden sind alle Piloten und Verantwortliche in den Vereinen, Schulen und beim Ausrichten von Veranstaltungen. Das Konzept folgt soweit wie möglich den Maßnahmen der kommerziellen Luftfahrt für weniger Unfälle. Infolge segelflugspezifischer Handi-

caps wird die geringe Unfallrate der Airlines wahrscheinlich nicht erreicht werden können. Die Umsetzung kann sofort begonnen werden. Dabei sind einzelne Maßnahmen herauszugreifen, die in Gruppen an verschiedenen Orten bearbeitet werden können. Prädestiniert wäre ein Gremium Flugsicherheit in der Bundeskommission Segelflug des DAeC mit Aufgaben und einer Einbindung wie sie in **Kasten 7** aufgeführt sind.

Haben die Vereine, Flugschulen und Verbände **genügend Ressourcen und geldliche Mittel** ein Konzept zu weniger Unfällen umzusetzen? Ressourcen für Mehrarbeit sind a priori wohl nicht vorhanden. Es bedarf des eigenen Willen der Beteiligten oder der Überzeugung von außen. **Fördernd sind geldliche Mittel der Länder und des Bundes, aber auch aus den Haushalten des Segelflugsportes.** Es bedarf auf lange Sicht nicht nur ehrenamtlicher Sicherheitsbeauftragter. Die Segelflugsparte auf Länder- und Bundesebene muss prüfen, wofür und wie viel geldliche Mittel für Flugsicherheit ausgegeben werden können. Flugsicherheit hat Priorität. So steht es in Satzungen und Durchführungsverordnungen. Oft wird Flugsicherheit in schönen und politischen Reden angeführt. Jetzt ist Gelegenheit zu handeln, die Unfälle zu reduzieren. Bisher wurde viel über Flugsicherheit geredet, aber damit

Kasten 5

Beispiel eines Checks für die Anflug- und Landephase (Segelflug)

(Die meisten dieser Checkpunkte ergaben sich aus Erkenntnissen von Unfällen)

Vor Ankunft am Landeplatz

1. Ankunftshöhe festlegen!
2. Bei zu geringer Höhe, welche Alternativen?
3. Funkfrequenzen einstellen!
4. Landeinformationen einholen!

Vor der Position am Landeplatz

1. Mental und Körper entspannen!
2. Absprache mit eventuellem Copiloten!
3. Wasserballast ablassen!
4. Anschnallgurte festziehen!
5. Luftbremsen prüfen, Griff und Markierung ansehen!
6. Wind, Richtung und Stärke?
7. Anfluggeschwindigkeit festlegen!
8. Weg des Anfluges ab Position überdenken!

An der Position am Landeplatz

1. Position melden!
2. Fahrwerk ausfahren, Griff und Markierung ansehen!
3. Wölbklappen stellen, Griff und Markierung ansehen!
4. Aufsetzstelle prüfen!
5. Gibt es andere, insbesondere Motorflugzeuge im Anflug?

Baumgartl 2020

Anmerkung: 17 anstatt meist nur 5 Checkpunkte

Kasten 6

Warum braucht der Segelflugsport eine Plattform zur Erfassung von Unfällen, Ereignissen und Störungen für mehr Flugsicherheit?

Grundlage einer solchen Plattform ist ein Formular auf der Homepage eines Verbandes oder beim DAeC, das vom Meldenden auszufüllen ist. Die Meldungen sind freiwillig. Aber im Sinne der Sicherheit aller Piloten sollte sie verpflichtend gehandhabt werden. Bei der kommerziellen Luftfahrt und beispielsweise beim Deutschen Hängegleiterverband sind Unfallmeldungen gesetzlich geregelt. Mithilfe der Meldungen können die Vorfälle aufgearbeitet und die dabei erhaltenen Erkenntnisse in das Regelwerk, die Checklisten und das Safety Management des Segelflugsportes einfließen. Mit der Historie der Häufigkeit von Vorfällen ergeben sich Feedbacks zu Maßnahmen der Flugsicherheit. Erst mit diesem Kreislauf ist erkennbar, ob die gewählten Maßnahmen zu weniger Unfällen wirksam sind. Ohne dieses Feedback besteht die Gefahr, dass der erhebliche Aufwand an Tatkraft, Zeit und Geld umsonst ist. Die BFU mit ihren Untersuchungsberichten leistet diese Arbeit nicht.

Zweitens können mit einer solchen Plattform Störungen und Mängel an Fluggeräten erfasst und als unfallverhütende Information an die Halter und andere Verantwortliche weitergegeben werden. Damit wären in der Vergangenheit Unfälle, auch viele schlimme Unfälle, vermeidbar gewesen. Die hier gemeinten Mängel wurden durch LTAs nicht erfasst.

Drittens können organisatorische Abläufe in den Vereinen und auf den Flugplätzen die Flugsicherheit negativ oder positiv beeinflusst haben. Auch diese Vorgänge sollten einer Plattform zukommen.

Plattformen dieser Art sind bei der kommerziellen Luftfahrt üblich und Grundlage des Handelns, auch beim Deutschen Hängegleiterverband (DHV).

Kasten 7

Aufgaben eines Gremiums Flugsicherheit und Einbindung in die Organisationsstruktur der Bundeskommission Segelflug des DAeC

1. Erstellen und Pflege einer Plattform zur Erfassung von Unfällen, Störungen und Ereignissen
2. Aufarbeitung der Erfassungen nach Ursachen und Kategorisierung
3. Kommunikation der Ergebnisse nach 2. an die Mitglieder
4. Erstellung von Empfehlungen, Regeln (für die SWO und DMST), Checklisten für den Flugbetrieb und Pilotentraining (Schulung) aus 2.
5. Repräsentative Umfragen zur Flugsicherheit bei den Mitgliedern, Vereinen, Flugschulen und Gremien
6. Erstellung und Durchführung eines Konzeptes zur Flugsicherheit unter Berücksichtigung gesetzlicher Auflagen (EPAS) für den Zuständigkeitsbereich der Bundeskommission Segelflug
7. Einbindung des Gremiums Flugsicherheit in die Entscheidungsebene der Bundeskommission Segelflug unter Berücksichtigung der Maxime, dass Flugsicherheit nicht abstimmbar ist.

nicht die zu hohe Anzahl der Segelflugsport-Unfälle verändert, **Bild 2**. Es bedarf eines Umdenkens und es müssen andere Wege gegangen werden, um ein Zitat von Albert Einsteins zu nennen: „Die Definition von Wahnsinn ist, stets dasselbe zu tun und andere Ergebnisse zu erwarten“.

Autor: S. Baumgartl

Dank an Matthias Kaese, Alfred Ultsch, Jürgen Knüppel, Jona Keimer und Günter Forneck, den Delegierten der Bundesländer und Mario Wichmann vom DSV, Charly Lerch, Thomas Kurz, Tobias Bieniek, Felix Hoffmann, sowie den anderen Mitgliedern der Segelflugkommission des Aeroclub NRW und anderen nicht Genannten, die sich für mehr Sicherheit im Segelflugsport einsetzten, für die konstruktiven Diskussionen und Beiträge zu diesem Thema.

Hinweise:

- Mit Piloten sind in diesem Artikel Pilotinnen eingeschlossen
- Der Artikel kann auf der Homepage des Aeroclub NRW/Segelflug abgerufen werden.

Referenz:

1. Macht Wettbewerbe sicherer, Luftsportmagazin, 2019, Homepage Aeroclub NRW, Segelflug, Downloads
2. Meinungsumfrage im Segelflugsport, Luftsportmagazin Okt. 2020, Homepage Aeroclub NRW, Segelflug, Downloads
3. Kategorien von 110 Unfällen nach Flugphasen, Homepage Aeroclub NR, Segelflug, Downloads
4. Flugsicherheitsbriefing EDLD 2020, Power Point Präsentation, Homepage Aeroclub NRW, Segelflug, Downloads

Über den Autor:

Beauftragter Flugsicherheit der Bundeskommission Segelflugsport im Bundesausschuss Flugsicherheit, Mitarbeit in den Ausschüssen Flugsicherheit des DSV und der Segelflugkommission des Aeroclub NRW, als dessen Leiter den Luftsportflugsicherheitspreis 2019 erhalten, ehemaliges Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft über eine Zeit von 27 Jahren, zwei Dutzend Deutsche Rekorde und Bestleistungen sowie mehrere Weltrekorde im Segelflugsport

Die Segelflugausbildung in der Luftwaffe – ein Ausblick



1: Segelflugausbildung in Roth

2: Teamwork Luftwaffe



Mit dem Beginn der Segelflugausbildung in der Luftwaffe im Jahr 2013 ist die Segelflugschule Oerlinghausen – als Partner der ersten Stunde – aus dem „Gemeinschaftsprojekt Segelflugausbildung in der Luftwaffe“ nicht mehr wegzudenken. Die Segelflugschule Oerlinghausen und die Fliegerschule Wasserkuppe, die 2014 als weiterer Partner gewonnen werden konnte, waren und sind zwei verlässliche Partner, die eine Ausbildung in der benötigten Größenordnung ermöglichen, da die Luftwaffe über keine eigenen Segelflugzeuge verfügt.

Seit fast acht Jahren geben wir unseren Nachwuchs während der in den Offizierlehrgang der Luftwaffe integrierten einwöchigen Segelflugausbildung somit in die Obhut der Segelflugschule Oerling-

hausen e. V. , die als Luftsportschule im Aeroclub NRW im DAeC tätig ist, sowie der Ausbildungseinrichtung auf dem „Berg der Flieger“, auf der Wasserkuppe in Hessen.

Die Ausbildung bietet unserem jungen Offiziersnachwuchs die so wichtige Möglichkeit, ein Gefühl für die „dritte Dimension“ zu erhalten, diese zu erleben. Bis heute konnten so nahezu 3.000 Soldatinnen und Soldaten Erfahrungen und Eindrücke gewinnen, die sie wahrscheinlich nie wieder vergessen werden. Für einige ist diese Einweisung so motivierend, dass sie anschließend dem Flugsport treu bleiben. An dieser Ausbildung nehmen nämlich nicht nur die für den fliegerischen Dienst eingeplanten Nachwuchskräfte, sondern alle teil.

Das eigentliche Fliegen in einem Segelflugzeug stellt dabei – wenngleich wichtig – nur einen Teil des angestrebten Lernerfolgs unserer künftigen Luftwaffenoffiziere dar.

Der Schwerpunkt liegt darauf, die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs als verantwortungsvolle Gemeinschaftsleistung zu verstehen. Damit soll der Aufbau eines essenziellen Grundpfeilers des Soldatenberufs unterstützt werden: Die Kameradschaft – also die sichere Gewissheit, sich in jeder Situation aufeinander verlassen zu können und die Garantie, dass Schwächen einzelner durch



FRIEBE
1951-2021

70
Verbunden mit der Luftfahrt
Jahre



BOSE A20
AVIATION HEADSET



BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET

*Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an.*



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



3

3: Landung vor dem Tower in Roth

ein zusammengeschweißtes Team ausgeglichen werden. Auch das besonnene und überlegte Reagieren auf die Einflussnahme nicht kalkulierbarer Faktoren gehört zu den wichtigen Wesensmerkmalen, die die Luftwaffe ihrem Führungspersonal abverlangt. Die Wechselwirkung zwischen unbeeinflussbaren Wetterlagen und dem Segelflug trainiert diese wichtige Kompetenz in besonderem Maße. Die Segelflugausbildung war, ist und bleibt ein wichtiger Abschnitt im Rahmen der Offiziersausbildung der Luftwaffe!

Die Beschaffung und Unterhaltung einer luftwaffeneigenen Flotte von Segelflugzeugen ist nicht geplant, sodass der Unterstützungsbedarf durch Segelflugschulen weiterhin bestehen bleiben wird. Der örtliche Schwerpunkt der Ausbildung wird sich jedoch, nach gegenwertigem Planungsstand, künftig ändern.

Mit der für Oktober 2023 avisierten Verlegung der Offizierschule der Luftwaffe von Fürstenfeldbruck bei München in die Otto-Lilienthal-Kaserne nach Roth, in der Nähe von Nürnberg, wird die „Alma Mater der Luftwaffe“, die für die Schulung des Offiziersnachwuchses – und somit auch für die Segelflugausbildung – verantwortlich ist, eine neue Heimat erhalten. Von unschätzbarem Vorteil ist es, dass die Offizierschule in Roth quasi vor der Haustür über einen Flugplatz verfügt. Die Eignung dieses Flugbetriebsbereichs für dieses Ausbildungsprogramm wurde bereits in Zusammenarbeit der beiden Segelflugschulen und der Luftwaffe geprüft.

Auch wenn der Flugplatz in Roth in den vergangenen Jahren lediglich sporadisch als Ort für die Segelflugausbildung der Luftwaffe genutzt und die Hauptlast auf den Flugplätzen in Oerlinghausen

und auf der Wasserkuppe gestemmt wurde, soll doch künftig das „Ausbildungszentrum vor der eigenen Haustür“ entstehen. Infrastrukturelle Maßnahmen vor Ort, die dieses Vorhaben ermöglichen sollen, sind bereits angestoßen. Hierzu zählen die Sanierung einer Abstellhalle für bis zu zehn Segelflugzeuge, die Herrichtung der Schulungsräume, das Anlegen einer Lepo-Strecke sowie der Bau von befestigten Windenstellplätzen an beiden Startbahnköpfen, um nur einige zu nennen. Mit dem Abschluss der geplanten Baumaßnahmen soll der Flugbetriebsbereich der Offizierschule in Roth so hergerichtet sein, dass es einer oder mehreren Segelflugschulen möglich sein wird, sowohl Flugzeuge als auch notwendige Betriebstechnik dauerhaft in Roth zu stationieren.

Die sich verändernden Rahmenbedingungen machen erneut eine europaweite, vertragliche Neuausschreibung des Ausbildungsbedarfs seitens der Bundeswehr erforderlich. Die Luftwaffe wird diese Ausschreibung gemeinsam mit den verantwortlichen Dienststellen innerhalb der Bundeswehr noch vor dem Umzugstermin der Offizierschule vorbereiten.

In der Gewissheit, auch künftigen Generationen junger Offizieranwärter und Offizieranwärterinnen eine kompetente Segelflugausbildung bieten zu können, blicken wir in der Luftwaffe nach vorne. Wir – die Luftwaffe – sind dazu bereit, diese Erfolgsstory fortzusetzen.

**Text: Oberst i.G. Harald Rattay,
in der Luftwaffe verantwortlich für die Ausbildung**

Fotos: © Bundeswehr/Ingo Bicke



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



Vom Fußgänger zum LAPL(A) ...

... und immer weiter – lebenslange Erweiterung des eigenen fliegerischen Horizontes

Als ich mich Ende 2018 dazu entschied, mich für eine Flugausbildung anzumelden, war das Ziel am Ende des fliegerischen Horizontes der Erhalt der Fluglizenz, in meinem Fall: den LAPL(A) in den Händen zu halten. Die einzelnen Zwischenschritte auf dem Weg dahin waren mir noch gar nicht so klar, und die vielen weiteren Schritte, die nach dem Flugschein noch erreicht werden können, lagen erst recht noch in weiter Ferne. LAPL(A) reicht doch erstmal, oder nicht? VFR Fliegen tagsüber, bei gutem Wetter mit bis zu drei Passagieren – was möchte man denn mehr, dachte ich mir noch vor und während der Ausbildung. Auch wenn dies tendenziell stimmt und der LAPL(A) reicht, um fliegerische Freiheiten zu genießen, fing in meinem Fall die fliegerische Entwicklung damit erst an.

Seitdem ich denken kann, wollte ich hoch in die Lüfte, aber bis auf ein „Hereinschnuppern“ in den Segelflug während meines Studiums fehlten mir Zeit und vor allem die finanziellen Mittel, um die fast grenzenlose Freiheit des Fliegens auszukosten. Ende 2018 war es dann so weit: Nach einigen Jahren im Beruf traf ich die Entscheidung, mich an der Segelflugschule Oerlinghausen für die Ausbildung zum LAPL(A) anzumelden. Die Schnupperstunde mit Fluglehrer Frederic sagte mir zu und die Anmeldeformalien waren schnell erledigt. Während der ersten Flugstunden war der eigene fliegerische Horizont noch auf die Platzrunden beschränkt. Das erste Mal erweiterte er sich, als es nach dem ersten Solo mit Überlandflügen und später den ersten Solo-Überlandflügen weiterging. Im wahrsten Sinne des Wortes fliegt man „über den Horizont hinaus“, zu entfernteren Zielen, wie zu den nordfriesischen Inseln oder Verkehrsflughäfen wie Hannover. Jeder Flug macht einen um viele Erfahrungen reicher, ob es das Steuern des Flug-



Auf dem Weg nach Langeoog

zeugs ist, Notfallübungen, Navigation, Flugvorbereitung, Wetterbriefing, es gibt einfach immer etwas zu lernen.

Ca. ein Jahr nach Beginn der Ausbildung konnte ich die Prüfung ablegen und trotz des Erreichens dieses wichtigen und großen Zieles war der fliegerische Horizont auf einmal größer als zuvor. Den Schein in den Händen zu halten kam dann doch plötzlich als erwartet und ich stellte mir die Frage, was ich denn nun mit

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!



Ausbildungsflug nach Wesel-Römerwardt

der neu erworbenen Freiheit machen sollte? Schnell waren die Augen darauf gerichtet, die zehn Stunden Soloflugzeit „abzufliegen“, um endlich das erste Mal die Familie mitnehmen zu können. Um unterschiedliche Erfahrungen zu sammeln, entschied ich mich dazu, jeweils einen Flug nach Norden, Osten, Süden und Westen zu unternehmen. So überflog ich u. a. den Brocken im Harz, das Sauer- und Siegerland und das Ruhrgebiet. Mit genau 10 Stunden und 1 Minute Blockzeit nahm dann das erste Mal Papa neben mir Platz – ein sehr stolzer Moment für uns beide. Um der Familie und Freunden meine Faszination näher zu bringen, folgten viele weitere Flüge, ein jeder machte mich um eine Erfahrung reicher. Nur die Lernkurve flachte etwas ab und das nächste „größere“ Ziel am Ende des Horizonts fehlte. Der Wunsch, mich fliegerisch weiterzubilden, wurde schnell wieder größer. Was konnte der nächste logische Schritt sein? Nach ein paar Überlegungen entschied ich mich dazu, die 15 Flugstunden zum PPL(A) dranzuhängen. Die Pläne waren schnell gemacht, zwei Wochen Urlaub im Som-

mer eingereicht, der Ausbildungsplan mit Fluglehrer Ralf besprochen und ich lernte das Fliegen mit Funknavigationshilfen, die meisten Stunden davon „under the hood“, inklusive Übungs-ILS-Anflügen auf Paderborn und Hannover. Dank der guten Vorbereitung meisterte ich auch die PPL-Prüfung und der Horizont war erneut erweitert. Der Schein war noch gar nicht ausgestellt, da ergab sich schon die Gelegenheit der nächsten Erweiterung: Zusammen mit einem weiteren PPL-Frischling hängte ich direkt die Nachtflugausbildung an. Wir fingen mit Platzrunden in Paderborn an und das Fliegen bei Nacht war noch einmal eine neue Herausforderung, allerdings auch ein besonderes Erlebnis, die beleuchtete Welt von oben zu genießen. Die Überlandflüge führten nach Dortmund und Hannover und nach ca. sechs Stunden Blockzeit war dann auch dieser

Ausbildungsabschnitt erfolgreich abgeschlossen. Als i-Tüpfelchen plante ich danach zusammen mit meiner Familie einen nächtlichen Rundflug über das beleuchtete Ruhrgebiet. Die Flugplanung war viel aufwändiger als bei einem Flug am Tag, dafür war es das Erlebnis und die Erfahrung wert.

Auch nach Erreichen des PPL(A) und der Nachtflugberechtigung freue ich mich auf jede Flugminute weiterer Erfahrung und alle Momente, die das Fliegerleben noch für mich bereithält. Einige davon werde ich sicherlich noch zusammen mit der Segelflugschule Oerlinghausen erleben. Ich freue mich darauf und bedanke mich für die großartige Begleitung durch die bisherige Ausbildung hindurch, besonders durch die Fluglehrer Frederic und Ralf, die bisher den größten Anteil zur Erweiterung meines fliegerischen Horizontes beigetragen haben.

Text: Marcel Meier

Fotos: Segelflugschule Oerlinghausen e. V.

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

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

INHALTE DES WORKSHOPS:

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



TERMINE:

- 05. - 09.07.2021
- 06. - 10.09.2021
- 13. - 17.09.2021
- 04. - 08.10.2021



INFORMATIONEN UND BUCHUNG: www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html



100% der DAeC-Modellflieger beim LBA registriert

Im April wurden alle modellfliegenden Luftsportler im DAeC von der Bundeskommission Modellflug erfolgreich an das Luftfahrt-Bundes (LBA) gemeldet. Dabei handelte es sich um etwa 45.000 Datensätzen, die mit Hilfe der Firma „vereinsflieger.de“ in einer speziellen Datenbank aufbereitet worden sind. Diese Datenbank ist so konfiguriert, dass sie mit dem Registrierungsportal des LBA zukünftig gekoppelt ist. So bekommen alle modellfliegende Neumitglieder in den DAeC-Verbänden quasi vollautomatisiert ihren Zugang zum LBA-Registrierungsportal, um dort ihre eID abrufen zu können.

In Einzelfällen haben Registrierte, aufgrund kurzzeitiger Überlastung des LBA-Servers, nicht sofort eine eMail mit den Zugangsdaten zu ihrem Account im LBA-Regierungsportal erhalten. Dennoch waren die entsprechenden Accounts erstellt und die eID für die Mitglieder generiert worden. Nach einigen wenigen Nachbesserungen konnten aber auch diese Modellflugsportler des DAeC ihre eID abrufen. Dafür wurde von der Bundeskommission Modellflug Anfang April eine eMail an die betroffenen Mitglieder versendet, die eine



Die E-ID muss gut lesbar am Flugmodell angebracht werden, bei vorbildgetreuen Modellen ist auch eine verdeckte Anbringung, z.B. im Batteriefach, erlaubt

Schritt-für-Schritt-Anleitung enthielt, um den Zugang zum LBA-Dashboard auch ohne die LBA-Bestätigungsmail zu ermöglichen. Somit sind 100 % der modellfliegenden Luftsportler im DAeC erfolgreich registriert und nunmehr in der Lage, ihre persönliche e-ID beim LBA abzurufen. Der erste Schritt zur Umsetzung des neuen EU-Luftrechts ist damit getan!

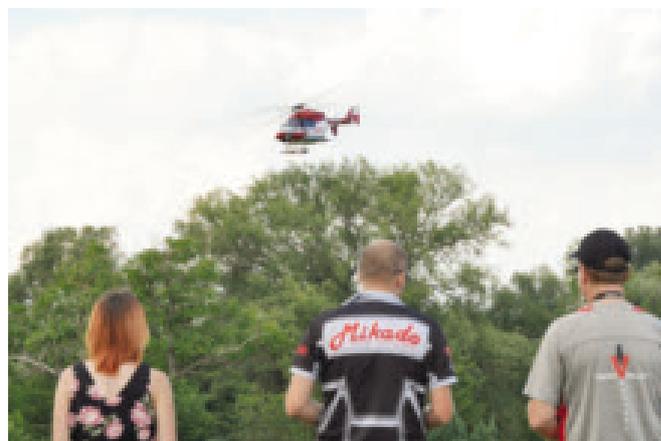
Quelle: Modellflug im DAeC

Deutsche Meisterschaft der Helis in Schorndorf

Am 10./11. Juli wird der zweite Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft in F3C und F3N ausgetragen. In F3C wird ein klassisches Kunstflugprogramm in Vor- und Finalrunden geflogen, in F3N ist „3D“ angesagt mit Pflicht, Kür und Musikprogramm. In beiden Klassen gibt es zusätzlich ein einfaches Einsteigerprogramm (Sport/„German Promotion Cup“). Elektro- und Verbrennerhubschrauber fliegen gemeinsam. Der erste Teilwettbewerb ist am 19./20.6.2021 in Göttingen, der dritte am 25./26.09.2021 in Albstadt geplant. Aus der Summe der drei Wettbewerbe wird die Nationalmannschaft ermittelt.

Nähere Infos zum Schorndorfer Wettbewerb unter www.modellflug-schorndorf.de und bei Björn Hempel unter abteilungsleiter@modellflug-schorndorf.de

Text und Foto: Bernhard Schwendemann



Kompetenznachweis A1/A3 – ja oder nein?

Mitte April haben alle Verbandsmitglieder, die ihre Daten zur Registrierung beim Luftfahrtbundesamt (LBA) bereitgestellt haben, ihren Account beim LBA erhalten und können ihre eID abrufen. Beim Öffnen der Seite wird man darauf hingewiesen, dass der Kompetenznachweis A1/A3 noch nicht abgelegt wurde. Aber brauchen Verbandsmitglieder diesen neuen Kompetenznachweis überhaupt? Ein Überblick!

Kein Kompetenznachweis A1/A3 für Verbandsmitglieder erforderlich

Für den Flugbetrieb innerhalb des Verbandes gibt es in der neuen EU-Drohnenverordnung eine Ausnahme. Verbandsmitglieder profitieren von der Übergangsregelung (Art. 21 (3) DVO (EU) 2019/947), die sie bis zum 31.12.2022 berechtigt, ihren Flugbe-

trieb zu Sport- und Freizeit Zwecke weiter vollumfänglich nach bisher gültigem Luftrecht durchzuführen. Das gilt sowohl auf dem Modellfluggelände als auch auf der grünen Wiese – aber jeweils nur für Mitglieder eines Modellflugverbandes. Somit bleiben für Verbandsmitglieder auch der Kenntnissnachweis (<https://www.kenntnissnachweis-modellflug.de>) nach § 21e LuftVO bzw. bisher anerkannte Luftfahrerscheine und -lizenzen gültig.

Gewerbliche Nutzer fliegen nicht „im Rahmen des Verbandes“

Gewerbliche Nutzer von Drohnen profitieren nicht von der o. g. Sonderregelung und müssen ihre Fluggeräte in der Offenen Kategorie betreiben. Sie haben daher den Kompetenznachweis beim LBA zu absolvieren.

Wie geht es 2023 weiter?

Der DAeC hat bereits ein umfangreiches Konzept zur Umsetzung der EU-Verordnung für den Verband erarbeitet und dieses in den „Standardisierten Regeln für Flugmodelle (StRfF)“ zusammengefasst. Bis zum 31.12.2022 wird auf dieser Grundlage eine Betriebs-erlaubnis (nach Art. 16 der DVO) mit dem in Deutschland zuständigen Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. dem Luftfahrt Bundesamt (LBA) verhandelt, die dann für alle Mitglieder des Verbandes gilt. Der Inhalt dieser Betriebs-erlaubnis wird aller Wahrscheinlichkeit nach die „Best Practice“ des Modellfluges zur Grundlage haben, wie sie seit Jahren ohnehin von den Modellfliegern anerkannt und angewendet wird.

Und im Ausland?

Wenn man sein Hobby nun auch im europäischen Ausland ausüben möchte, spricht einiges dafür, den Kompetenznachweis A1/A3 zu absolvieren. Warum?

Zwar kann es nach den Regelungen des anderen EU-Landes insbesondere in der o. g. Übergangszeit bis 31.12.2022 sein, dass ausländische Gäste den Kompetenznachweis A1/A3 nicht benötigten. Dies ist aber nur mit Detailwissen der rechtlichen Voraussetzungen möglich zu beurteilen. Sicherer ist, auf die sog. Offene Kategorie auszuweichen. Die Offene Kategorie ist bekanntlich in allen EU-Mitgliedsstaaten anwendbar. Um sein Fluggerät in der offenen Kategorie betreiben zu dürfen, muss man den Kompetenznachweis A1/A3 absolviert haben. Dieser Kompetenznachweis berechtigt dann, Flugmodelle und Drohnen bis 25 kg Startmasse in der gesamten EU betreiben zu dürfen. Natürlich sind gegebene Flugverbotszonen zu beachten. Die Höhenbegrenzung der Offenen Kategorie beträgt 120 m über Grund (AGL) und ist somit für die breiten Facetten des Modellflugs nur bedingt geeignet. Außerdem muss ein Mindestabstand von 150 m zu unbeteiligten Personen eingehalten werden, was mitunter schwierig sein kann. Dennoch ist die Offene Kategorie zurzeit die einzig sichere Möglichkeit,

Modellflug im europäischen Ausland zu betreiben ohne sich mit erheblichem Aufwand mit den jeweiligen Landesregelungen auseinandersetzen zu müssen. Modellflieger, die den Kompetenznachweis für den Flugbetrieb im Ausland absolvieren möchten, sollten das zeitnah tun. Zurzeit gibt es noch keine Kostenverordnung in Deutschland, sodass der Kompetenznachweis noch kostenlos beim LBA erhältlich ist. Voraussichtlich ab Sommer wird der Nachweis kostenpflichtig.

Aufgabe der EU-Staaten

Die Offene Kategorie eignet sich beispielsweise aufgrund der Höhenbegrenzung auf 120 m nur bedingt für einige Klassen des Modellflugs. So werden in den kommenden zwei Jahren in den Mitgliedsstaaten der EU, wie auch in Deutschland, Betriebs-erlaubnisse für den Modellflug (teilweise ebenfalls nach Artikel 16 der DVO) erteilt werden. Schon heute werden Gespräche beispielsweise mit dem ÖAeC in Österreich geführt, um möglichst gleichlautende Regeln für den Modellflug erreichen zu können. Auch Gespräche mit anderen Verbänden der Mitgliedsstaaten stehen an.

Fazit

Nur Modellfliegern, die in den kommenden zwei Jahren Modellflug im europäischen Ausland betreiben wollen oder ihr Fluggerät gewerblich betreiben, kann empfohlen werden, den Kompetenznachweis A1/A3 beim LBA absolvieren. Ob er wirklich die einzige Möglichkeit ist, muss im Einzelfall ggf. vor Ort geprüft werden, was durchaus aufwendiger sein kann. Für den verbandsorganisierten Modellflieger, der sein Hobby in Deutschland zu Hobby- und Freizeitwecken ausübt, ist der Kompetenznachweis jedenfalls nicht erforderlich – egal, ob auf einem zugelassenen Modellfluggelände oder auf der grünen Wiese geflogen wird. Der Kenntnissnachweis nach § 21e LuftVO gilt für Verbandsmitglieder weiterhin.

Modellflug im DAeC

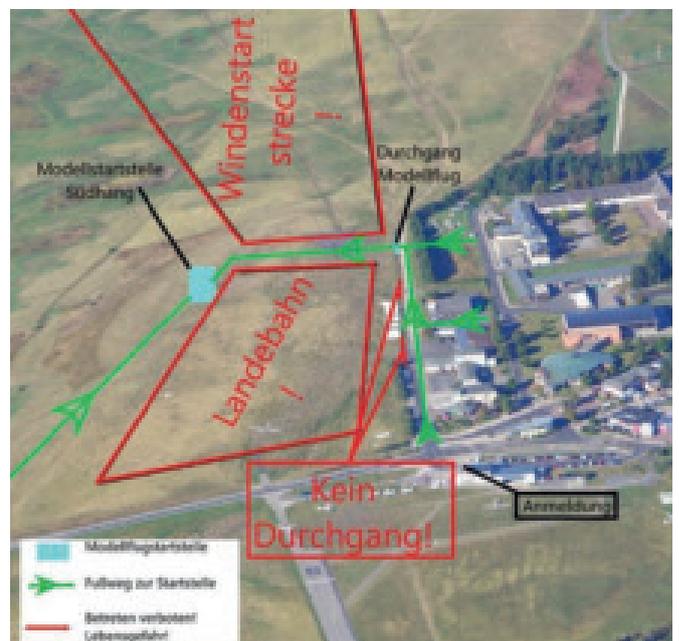
Neue Regeln für den Modellflug auf der Wasserkuppe

Der Modellflugreferent der Gesellschaft zur Förderung des Segel- flugs auf der Wasserkuppe (GfS) bittet dringend um Beachtung der Flugbetriebsordnung (FBO). Der Zugang zum Weltenseglerhang (Südhang – siehe Karte) musste verlegt werden. Erst außerhalb der Landepiste, also am Ende der Bahn, ist nun die Überquerung erlaubt. Dieser neue Weg muss strikt eingehalten werden und zwar immer. Die geänderte Regelung in Kurzform muss künftig jeder Modellflieger lesen und unterschreiben. Das gleiche gilt auch auf der Absrodakuppe. Hier sollen, wenn geflogen wird, die Wanderer durch eine Sperre ferngehalten werden.

Neue Flugleiter auf der WAKU gesucht

Die GFS sucht ab der Saison 2021 neue Modellflugleiter für die Wasserkuppe. Diese Tätigkeit ist für Rentner geeignet, die modell- flugerfahren sind, sich körperlich fit fühlen und Freude am Umgang mit Menschen haben. Interessenten melden sich bitte in der Flugschule oder per E-Mail: info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Wolfgang Onken
(Modellflugreferent der GfS)



Spitzenvertreter der europäischen Modellfliegervereinigung trafen sich mit IG-Hangflug

Auf Einladung der EMFU fand am Montag, dem 12.4.2021, eine Videokonferenz mit Vertretern der EMFU, des DAeC, des ÖAeC, des SMV und der IG-Hangflug.eu statt. Auf der Agenda standen der offene Meinungsaustausch über die Situation des Hangflugs in Europa sowie die Zukunftsaussichten und Möglichkeiten im Rahmen der neuen EU-Regeln. Diskutiert wurden auch die von der IG-Hangflug propagierten Erwartungen an die Interessenvertretungen in den Ländern. Erklärtes Ziel war es dabei, eine mögliche Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei der Gestaltung der flugsportlichen Zukunft zu konkretisieren.

Es wurden von der EMFU die verschiedenen Optionen der EU-Regularien vorgestellt und der Istzustand in Deutschland, Österreich und der Schweiz diskutiert. Die Notwendigkeit, sich mehr denn je länderübergreifend auszutauschen und abzustimmen, wurde

von allen Teilnehmern ebenso bestätigt und der Wille dazu erklärt. Die Problematik „Modellflugurlaub in Österreich“ war eines der Hauptthemen, da die österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control einen Flugbetrieb nach DVO §16 außerhalb genehmigter Modellflugplätze, insbesondere den freien Hängen, nicht zulassen will. Ob sich daran noch etwas ändern lässt, ist ungewiss.

Die IG-Hangflug bietet den Dialog an und versteht sich als Schnittstelle zwischen der Basis, den betroffenen Gebieten und den Verbänden. Der Austausch soll auf jeden Fall fortgesetzt werden. In der Zwischenzeit bietet die IG-Hangflug an, erstens eine Tabelle zuerst aller österreichischen Hangflugregionen mit lokalen Ansprechpartnern zu erstellen und zweitens den Dialog zwischen diesen und dem ÖAeC in Gang zu setzen, um auf diesem Wege Lösungsmöglichkeiten zu finden.

Modellflug im DAeC

EU-Anpassungen des Luftverkehrsgesetzes endlich geschafft ...

Sie hat sich gelohnt, die viele Arbeit mit teilweise sehr kurzen Kommentierungsfristen zum Jahresende. Und auch die Lobbyarbeit in der Folge bis Anfang Mai. Alle Beteiligten im DAeC sind sehr zufrieden.

Nachdem Anfang Mai der Bundestag den Gesetzesentwurf zur Anpassung des Luftverkehrsgesetzes und verschiedener Luftverkehrsverordnungen in Deutschland an die Europäische Durchführungsvorschrift 2019/947 (sog. „EU-Drohnenverordnung“) verabschiedet hatte, folgte nun am 28. Mai auch die Zustimmung des Bundesrates. Das Gesetz bedarf jetzt lediglich noch der Unterzeichnung durch den Bundespräsidenten und der Verkündung im Bundesgesetzblatt. Dann ist es in Kraft.

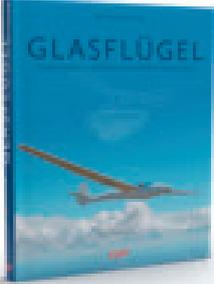
Spezielle für den Modellflug enthalten die Bestimmungen der neuen Luftverkehrsordnung zwei Paragraphen: § 21f und § 21g LuftVO. Danach werden für den zukünftigen verbandsorganisierten Modellflug sog. „verbandsinterne Verfahren“ die Basis sein, die solche Modellflugverbände „etablieren und risikobasiert fortentwickeln“ dürfen, die dafür eine Genehmigung nach Art. 16 Abs. 1 und 2 lit. b der EU-Drohnenverordnung erteilt bekommen. Diese

gesetzlichen Regelungen entsprechen in sehr weiten Teilen den Anregungen und Vorschlägen, die die Bundeskommission Modellflug in das Gesetzgebungsverfahren einbringen durfte.

Der verbandsorganisierte Modellflug hat in Deutschland somit eine sehr gut gesetzliche Plattform bekommen. Für die beiden großen Modellflugverbände in Deutschland gilt es nun, jeweils die entsprechende Betriebsgenehmigung zu beantragen. In diesem Rahmen werden die „verbandsinternen Verfahren“ für den Betrieb von Flugmodellen mit der Genehmigungsbehörde „verhandelt“ werden. Die Bundeskommission Modellflug im DAeC hat einen Großteil der diesbezüglich erforderlichen Vorarbeiten bereits geleistet: Die Standardisierten Regeln für Flugmodelle (StRfF) beschreiben die sichere Durchführung des Modellflugs in all seinen Facetten, wie dies seit Jahrzehnten in Deutschland sowohl auf der grünen Wiese als auch auf Modellfluggeländen der Fall ist. Gleichzeitig werden diese „verbandsinternen Verfahren“ an den aktuellen technischen Stand angepasst und entsprechend der aktuellen „best practice“ fortentwickelt.

Der 28. Mai war erst einmal ein Tag der Freude - haben doch sehr viele Vorschläge des DAeC den Weg in dieses Gesetz gefunden!

Neu!
Das große Glasflügel-Buch



Die Geschichte des genialen Pioniers Eugen Hänle, seiner Firma Glasflügel und den bis heute erfolgreichen und beliebten Flugzeugen.

Wolfgang Binz
Glasflügel Eugen Hänle – Der Pionier des GFK-Flugzeugbaus
272 Seiten,
240 x 300 mm, Hardcover
487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
Subskriptionspreis **54,00 €**
(Lieferung ab Mitte Juli 2021)
Preis ab 19.7.2021 **59,00 €**

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



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



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



Martin Simons
Segelflugzeuge Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte
240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover. Auch in englischer Sprache lieferbar.
Band 1-3 je 54,00 €





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

alle Preise zzgl. Versandkosten

Leserbriefe

(...) Ich bin mit Dietmar Hepp einer Meinung. Wir können nicht so weitermachen, sonst wird in zwanzig oder dreißig Jahren keiner mehr fliegen dürfen. Nettes Fliegen am Wochenende, die Inseln als Ziel oder in die Alpen, und dabei 150 oder 200 Liter Sprit verbraucht? (...) Die Werkstätten oft ganz schlecht isoliert, die jedoch im Winter beheizt werden müssen. Segelflieger wollen duschen, wenn sie abends gelandet sind, die Warmwasserkollektoren mit Speicher sind noch lange nicht Standard im Vereinsheim. Sportflieger sind natürlich keine rücksichtslosen Klimasünder, die meisten sehen oder ahnen die Problematik. Aber es ist eine bekannte Tatsache: im Hobby, eigentlich in jedem Hobby, wird der Umweltaspekt gern ausgeblendet. (...)
Dr. Michal Šíp

(...) Es steht außer Frage, dass wir unseren Planeten vor uns selbst schützen müssen, nur, WIR müssen das WOLLEN. Die Methode verbieten, abschalten und verdammen wird kaum zu einer zum Handeln entschlossenen Gesellschaft führen. (...) Wir sollten uns nicht so manipulieren lassen, dass wir tatsächlich glauben, der Verzicht von (...) Kleinkram würde auch nur einen messbaren Fatz an der Gesamtsituation ändern. (...) Nur wenn wir Europäer eine Technik anbieten, die ohne Kohle, Öl, Sprit und ohne giftige Akkus auskommt, dann können wir die Welt retten. (...) Die Akaflieger haben es vorgemacht, durch ihr nach Wirkungsgrad hechelndes Tun (...) wird quasi als Abfallprodukt weltweit mehr Kerosin und somit CO2 eingespart, als wir privat in der Luft vergurken (...). Die deutschen 2 % am weltweiten CO2-Ausstoß sind Pillepalle, aber der Aufwand, der dafür getrieben wird, ist alles andere. Uneffektiv hoch Drei, das Geld könnte deutlich besser eingesetzt werden. Warum werden WIR nicht die Keimzelle für ein neues Denken? (...)

Gerhard Kropp

(...) in der letzten Ausgabe war ein wunderbarer Artikel auf Seite 22 über den Multiplikatorenlehrgang des DAeC. Die Freude, die das Fliegen in der Haute-Provence an und mit den Bergen verursacht, war deutlich genug um auch ein wenig Sehnsucht danach zu bekommen. Aber ein kleiner Punkt muss berichtigt werden. Es handelt sich um die „Verdon-Schlucht“, nicht „Verdun ...“ Also mit O und nicht mit U. Verdun ist und bleibt ein ganz schrecklicher Ort im 1. Weltkrieg und sollte wegen des unsäglichen Leids auf französischer wie auf deutscher Seite nie vergessen werden.

Jürgen Daube

Alle Leserbriefe sind im ungekürzten Wortlaut auf www.luftsportmagazin.de nachzulesen.

Leserbriefe sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich vor, diese zu kürzen oder abzulehnen. Zuschriften bitte über die Website oder an leserbrief@luftsportmagazin.de

Kleinanzeige

Luftfahrt-Zeitschriften zu verkaufen

Teilweise ab No 1 und gebunden: Aerokurier, FlugRevue, Jet&Prop, Flugzeug Classik, FliegerMagazin, Air International, Flugkörper, Aeroplane monthly (engl), Interavia, DFLR-Nachrichten, FliegerRevue, Flugkörper, Flugwelt, Jägerblatt, Luftfahrt, Luft u. Raumfahrt, Der Flieger, Flugzeug, Modellflug International, Treffpunkt, Aero International, Modell Fan, Kit, Scale, Preis VS, e.-m.paech@WEB.de//0224141672

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2021

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

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.lsvni.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)

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

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

Ständige freie Mitarbeiter: Gabi Aubele, Dr. Siegfried Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Jana Nentwig, Tamara Neumann, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Emil Pluta, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Andreas Alzer, David Bente, Ingo Bicke, Christian Bornheber, D. Bonhoid, A. Bruns, Tiemo Benjamin Esser, Björn Feldmann, Gerd Glawé, Hartwig Grothkopp, Guido Hartmann, Markus Klemmer, Dieter Laurinat, Walter Linden, Heinz Maurer, Joachim Marholdt, Marcel Mayer, Hartmut Merten, Meike Müller, F. Passon, M. Przygoda, Harald Rattay, Martina Sasse, Christian Schäfer, Sylvia Carola Schuster, U. Steinlechner, Klaus Stuwe, Rancis Titgen, Dieter Vogt, S. Wagner, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 27.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 19 vom September 2020; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

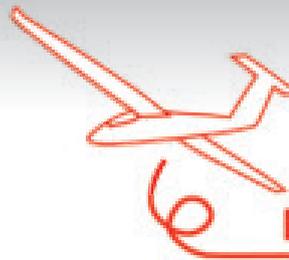
Die nächste Ausgabe erscheint am 10. August 2021*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 5. Juli 2021*.

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

Neues Lieferprogramm 2020!

Dynatec Hoistline[®]

Das Windschleppseil 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.

Vorseilssystem

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

Die Vielfalt des Fliegens...

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

Fliegerurlaub 2021
auf der Wasserkuppe



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

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



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



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

Fliegerschule Wasserkuppe

