



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



Flieg mal hin!

Speyer EDRY

Respekt!

Unser Umgang miteinander

Endlich wieder!

Deutschlandflug feiert 111. Geburtstag

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250



9 772511 825007

Lieferprogramm 2022

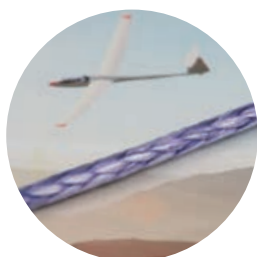
Dynatec Hoistline®

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.

Vorseilsystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



Lippmann
German Ropes

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

Zusammenhalt



Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

auch wenn es den meisten von uns noch gut geht: Es sind schwierige Zeiten, die wir gerade durchleben. Trotzdem gibt es viel Positives, über das es sich zu berichten lohnt.

Eine gute Meldung für die Sichtflugpilotinnen und -piloten kam von der DFS: Der Ergänzungsband AIP-VFR wird, nachdem er bereits seit Ende 2020 für IFR-Flüge kostenlos abrufbar ist, ab 2023 in einer kostenfreien Version im AIS-Portal zur Verfügung gestellt. Meine Rückfrage bei der DFS hat ergeben, dass lediglich spezielle Features, wie eine zeitliche Vorschau oder auch die Suchfunktion weiterhin kostenpflichtig sind. Viele VFR-Piloten hatten in der Vergangenheit kritisiert, dass die sicherheitsrelevanten Informationen nur im Jahresabo für 99 Euro zu beziehen waren. Ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung Verfügbarkeit sicherheitsrelevanter Informationen wäre die Veröffentlichung der nationalen Notams (Notice to airmen) auch in deutscher Sprache.

Endlich finden wieder Wettbewerbe, Meisterschaften und Veranstaltungen auf den Flugplätzen statt und man spürt deutlich die Freude aller Teilnehmer. Kürzlich wurde in Rheinland-Pfalz das 70+1 Jubiläum des LSV RP gefeiert. Auffallend einzig waren sich hier die Gratulanten bei einem Thema: Wir Luftsportler müssen zusammenhalten, um auch den kommenden Generationen das Fliegen zu ermöglichen. Mein Vorgänger Klaus Fey, der bei der Veranstaltung von DAeC Präsident Claus Cordes für sein Wirken mit der Goldenen Daidalos-Medaille des DAeC geehrt wurde, warb in dem Kontext noch einmal bei den Luftsportverbänden, die bislang noch nicht zu den Herausgebern des LuftSport-Magazins gehören, um eine Teilnahme. Dem schließe ich mich natürlich gerne an. Gemeinsam erreichen wir mehr. Dass das Magazin gut ankommt, belegen die vielen Rückmeldungen, die wir besonders zu den Themen „Luftsportjugend im Portrait“ und der neuen Serie „Flieg mal hin“ erhalten haben. Herzlichen Dank dafür. Haben auch Sie einen Themenvorschlag oder eine Anmerkung? Schreiben Sie Ihre Meinung an redaktion@luftsportmagazin.de

Ich wünsche Ihnen einen schönen Sommer mit tollen Flugerlebnissen.

Herzliche Grüße
Ihre Ricarda Helm

Inhalt

News 4

Elektroflug
Elektroflugnews 8

Luftsportgeräte-Büro
Luftsportgeräte-Büro
goes Vereinsflieger 9

Flieg mal hin
Speyer EDRY 10

Segelflug
1059 Kilometer in 10 Stunden 13

Motorkunstflug
Erfolgreiche Deutsche Meisterschaft
in Gera 14

Landesverbände

Bremen	LV 15 - 18
Hamburg	LV 19 - 20
Niedersachsen	LV 21 - 28
Rheinland-Pfalz	LV 29 - 38

Motorflug
Deutschlandflug 2022 39
Vor der Hitze auf das Dach
Deutschlands geflüchtet 40

Frauen im Luftsport
Larissa Ferdows-Theis erfüllt sich
ihren Traum vom Fliegen 42

Luftsportjugend
Ohne Connection in den Himmel:
Junge Luftsportler im Portrait 44

Flugsicherheit
Ob Echo, Kilo oder Mike:
Alle sind prima, auch das Trike! 46

Modellflug
Modellflugnews 48
25. Elbe-Wasserfliegen in Dresden 49

Die Leserseite
Leserbrief, Kleinanzeigen,
Buchvorstellung, Schmunzelecke 50

Impressum 50

Dokumentation

Neue Aus- und Weiterbildung für Sportzeugen

Wer Rekorde anerkannt bekommen oder ein internationales Segelflug-Leistungsabzeichen erwerben möchte, braucht für den Nachweis der Flugleistung einen Sportzeugen. Die Vorgaben für die Dokumentation hat die International Gliding Commission (IGC) im Sporting Code festgelegt. Sportzeuge kann sein, wer sich dafür qualifiziert und einen Sportzeugenausweis erworben hat. Die Bundeskommission bietet nun ein einfaches, modernes Verfahren dafür an.

Der Erwerb des Sportzeugenausweises ist ab sofort online möglich. Dafür werden die Kandidaten per Video geschult und weisen in einem Quiz ihr Wissen nach. Statt wie früher eine mindestens vierstündige Präsenzschiung zu absolvieren, dauert nun die Schiung per Video nur 25 Minuten, das anschließende Quiz als Prüfung ist in zehn Minuten zu schaffen.

Diese Schiung mit Quiz eignet sich sowohl für den Ersterwerb als auch für die Verlängerung der Lizenz. Beim Quiz muss der Kandidat mindestens 20 der 22 möglichen Punkte erreichen. Wer beim ersten Anlauf diese Punktzahl nicht schafft, kann das Quiz nochmals durchlaufen.

Die Auswertungen des Quiz erfolgen in monatlichen Abständen. Bis zur Ausstellung des Sportzeugenausweises kann es vier Wochen dauern, deshalb bitte rechtzeitig diese Schiung inklusive Quiz absolvieren.

Bitte beachten: Fluglehrer sind nicht automatisch Sportzeugen. Schiung und Quiz sind Voraussetzung für die Beantragung bzw. die Verlängerung des Ausweises.



Der Sporting Code Annex C empfiehlt, dass neue Sportzeugen entweder mindestens das Leistungsabzeichen in Silber besitzen oder sich „für eine gewisse Mindestzeit“ mit dem Sport beschäftigt haben. Die Fluglehrerlizenz ist keine Voraussetzung (war es auch nie). Alle Sportzeugen müssen bis zum 31. März 2023 diese Fortbildung durchlaufen. Die alten Nummern verlieren bei Neuvergabe ihre Gültigkeit, spätestens aber zu diesem Termin. Die Vergabe der neuen Sportzeugenlizenzen erfolgt zentral durch die Geschäftsstelle Bundeskommission Segelflug im DAeC und wird auf ihrer Homepage segelflug.aero und im Onlineportal COPILOT veröffentlicht.

Bundeskommission Segelflug

Links

Video:

<https://youtu.be/mTuG2WPljns>

Quiz: <https://forms.gle/p6DTce7KrQnSbzfr6>

Kontakt

Bundeskommission Segelflug, segelflug@daec.de

Beste Fallschirmspringer Deutschlands

Von 05. bis 10. September findet in Neustadt-Glewe die Deutsche Meisterschaft im Fallschirmspringen statt. Der DFV bietet 35 Wettbewerbe in sieben Disziplinen des Fallschirmsports an.

Die Teilnehmerliste und alle Infos zur Fallschirm-DM 2022 unter <https://dm2022.dfv.aero/>

Quelle: DFV



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF

City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 7001890
www.friebe.aero · info@friebe.aero



BOSE A20
AVIATION HEADSET



BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET



Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an

Im Zeichen von Nachhaltigkeit, Innovation und neuen Technologien:

ILA Berlin zieht positive Bilanz



Fünf Tage war die Hauptstadtregion Hub und Austauschplattform für die Zukunft der Luft- und Raumfahrt: Unter dem Motto Pioneering Aerospace kamen Politik, Streitkräfte, internationale Industrie und Wissenschaft zusammen. Rund 550 Aussteller aus 29 Nationen präsentierten den rund 72.000 Besucherinnen und Besuchern ein breites Spektrum an High-Tech-Produkten sowie Forschungs- und Entwicklungsprojekte. Rund 360 Speaker diskutierten auf fünf Bühnen die aktuellen Fragen der Luft- und Raumfahrt. Zentrale Themen dabei waren klimaneutrales Fliegen, militärische Sicherheit und der Nutzen der Raumfahrt für die Menschheit. Das Fachpublikum interessierte sich vor allem für neue Mobilität und Sicherheit.

Quelle: ILA Berlin

Foto: Ludwig Feuchtnner

Luftfahrthandbuch Sichtflug kostenfrei

Das Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) kann ab Januar 2023 kostenfrei genutzt werden. Eine Online-Version wird dann über das Flugberatungsportal der DFS verfügbar sein.

Bereits seit einigen Jahren stellt die DFS das Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) in der jeweils aktuellen Fassung kostenfrei über ihr Flugberatungsportal unter www.dfs-ais.de zur Verfügung. Das Büro Nachrichten für Luftfahrer als Herausgeber der AIP wird ab Januar 2023 auch den Ergänzungsband AIP-VFR in einer kostenfreien Version im AIS-Portal zur Verfügung stellen.

Damit wird allen Luftraumnutzern, egal ob sie nach IFR oder VFR unterwegs sind, ein einfacher und kostenfreier Zugang zur AIP ermöglicht. Die beiden Luftfahrthandbücher – also gleichermaßen AIP IFR und AIP VFR – werden weiterhin in der gewohnten Form auch über den Onlineshop der DFS-Tochterfirma R. Eisenschmidt GmbH vertrieben.

Quelle: DFS

Deutscher Segelfliegertag in Koblenz

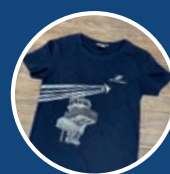
Für den Segelfliegertag am 29. Oktober 2022 laufen die Vorbereitungen in Koblenz am Deutschen Eck auf Hochtouren. Nachdem bereits der Segelfliegertag 2018 in Koblenz stattgefunden hat, wollen die Ausrichter dieses Jahr noch eine Schippe drauflegen. Der Segelfliegertag wird in der großen Rhein-Mosel-Halle abgehalten, um so noch mehr Ausstellern die Möglichkeit zur Teilnahme zu geben und für die Besucher den Aufenthalt noch angenehmer zu gestalten. Seid gespannt auf eine tolle Veranstaltung rund um das weite Thema Segelflug mit all seinen Facetten! Am 28. Oktober, dem Tag vor dem Segelfliegertag, findet wie üblich die ordentliche Mitgliederversammlung der BUKO Segelflug statt. Weitere Infos:



#Merch by DFS Group

Zum Verschenken
oder Selbergönnen:

Die beliebten Merchandise-Produkte mit Motiven von DFS und Eisenschmidt. Das komplette Sortiment findet ihr unter:
www.eisenschmidt.aero/merch-by-dfs-group/



EISENSCHMIDT
DFS GROUP



21st FAI European Gliding Championships

3. Platz für Oliver Springer und das Team Deutschland!

Oliver Springer aus Oldenburg flog in der 15-Meter-Klasse auf den 3. Platz. Selbiges gelang dem gesamten Team Deutschland. DAeC und die Bundeskommission Segelflug gratulieren den Sportlern, die in Litauen bei schwierigen Wetterverhältnissen mit guten Leistungen überzeugen konnten! Ein großes Dankeschön geht auch an die Mannschaft, die die Piloten bei den Wettbewerben begleitet und unterstützt.

Quelle: DAeC
Foto: Alejo Cvitanitch



Vampyr des Segelflugmuseums auf Streckenflug

Anlässlich des verschobenen 100-jährigen Jubiläums der Akaflieg Hannover (AFH) wurde der Vampyr des Deutschen Segelflugmuseums Wasserkuppe nach Hannover an seine Geburtsstätte geschafft. Um den Mittelflügel von 6,60 x 1,45 m aufzunehmen, musste ein IS-28 Anhänger zum Transport eingesetzt werden. Unter der „Aufsicht“ von Dag Peters erfolgt die Demontage und Verladung, die auch wegen der mitgebrachten Komforten (die ansonsten zu einer Mucha SZD 12 gehören) nur knapp zwei Stunden dauerte. Mitgeholfen hat der extra angereiste Jürgen Schimpf, der 2001/2002 auch beim Nachbau des Vampyr dabei war. Jürgen Schimpf begleitete die gesamte Aktion in Hannover, einschließlich des Aufbaus des Vampyr nach dem Rücktransport. Präsentiert wurde der Vampyr zusammen mit einem aufgeschnittenen K 8-Rumpf und dem soeben in Neubearbeitung befindlichen Rumpf der AFH 22.



Mittlerweile steht der Vampyr wieder auf seinem angestammten Platz im Rundbau des Museums und kann zu den bekannten Öffnungszeiten – täglich 10:00-17:00 Uhr – nun wieder besichtigt werden.

Quelle und weitere Infos unter www.segelflugmuseum.de

Wird Avgas 100 LL verboten?

Die Europäische Kommission hat am 8. April 2022 eine Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 erlassen, die sich unter anderem auch dem Stoff Tetraethylblei widmet, der in Avgas 100 LL enthalten ist. Bei vielen ist die Befürchtung groß, dass durch diese Verordnung

Avgas 100 LL kurzfristig verboten wird. Die AOPA befasst sich im neuen Newsletter mit der Problematik.

Nachzulesen hier:



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



Deutsches Drachenflugteam wird Vize-Europameister

Primoz Gricar gewinnt Bronze in der Einzelwertung

Vom 9. bis 24. Juli 2022 fanden in Sigillo/Italien mitten im Apenin-Gebirge die Europameisterschaften im Drachenfliegen (FAI* Klasse 1) statt. 93 Teilnehmer aus 20 Nationen flogen um die Titel in der Einzel- und Teamwertung. Nach neun gültigen Wertungstagen und mit täglichen Flügen bis zu 200 Kilometern gewinnt das deutsche Drachenflug-Nationalteam den Vize-Europameistertitel hinter Italien und vor Tschechien. Primoz Gricar (47) holt sich die Bronzemedaille hinter dem mehrmaligen Weltmeister Alex Ploner und Christian Ciech aus Italien und ist glücklich. „Die Konkurrenz im Gastgeberland Italien ist groß. Hier ganz vorne mitzufliegen ist nicht einfach. Ich habe mir schon Hoffnungen gemacht, zwischen- durch habe ich sogar auf den Titel geschielt. Aber letztendlich bin ich sehr glücklich, dass ich Bronze gewonnen habe. Dass wir auch im Team Silber geholt haben, freut mich besonders. Wir sind ein



super Team, das in der Zukunft auch noch mehr erreichen kann, da bin ich überzeugt“, so Gricar. Teamchefin Regina Glas ist stolz auf das gesamte Team.

Quelle und Foto: DHV e. V.

Fly-ins und Veranstaltungen

19. – 21. August	Grumman Fly-in	St. Augustin-Hangelar	www.grumman-traveler.de
19. – 21. August	UL-Power Fly-in	Porta Westfalica	www.ulpower.de
20. August	Fly-in	Bohmte EDXD	www.lsv-wittlage.de
26. – 28. August	Dornier und Piaggion Treffen	Bad Gandersheim EDVA	https://www.facebook.com/DornierDo27BadGandersheim/
27. – 28. August	Boller Fly-in	UL-Flugplatz Sauldorf-Boll	www.ulboll.de
27. – 28. August	Flugtage Wesel	Wesel EDLX	www.flugtage-wesel.de
03. September	Fly-in von Oldtimern und selbst gebauten Flugzeugen	Rinteln	https://www.lsv-rinteln.de/lsv/
04. September	Quetschekuchefest	Kirn	www.flugsport-kiirn.de
09. September	Currywurst Fly-in	Hodenhagen EDVH	www.flugplatz-hodenhagen.de
11. September	Flugplatzfest	Lainchingen EDPJ	www.fsv.lai.de
17. – 18. September	Flugplatzfest Mühlacker	Segelfluggelände Hangensteiner Hof	www.fsc-muehlacker.de



NEU



DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG
LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

WICKELBÄNDER ENTFALLEN

Es werden Rippenaufkleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.

OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE

Weil durch das DESIGN CHANGE auch die beim Vernähen entstehenden Oberflächenverwerfungen des Nähfadens, der Verstärkungsbänder und Abdeckbänder entfallen, werden optimale Strömungsverhältnisse an Flügel und Leitwerken erreicht.

KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

MODERNES GEWEBE

Bespannt wird mit ORATEX 6000® UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.

Wollen auch Sie Ihre Maschine umrüsten?

Dann kontaktieren Sie uns!

ZULASSUNG ERTEILT für ROBIN, JODEL, PIPER

Der LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE Prozess wurde vom LBA und von der EASA per STC zugelassen.



Fliegen mit Wasserstoff: Reichweite der HY4 soll verdoppelt werden

Das in Stuttgart ansässige Unternehmen H2FLY, welches Wasserstoff-Brennstoffzellensysteme für Flugzeuge entwickelt, ist der Realisierung eines emissionsfreien kommerziellen Flugverkehrs einen weiteren Schritt nähergekommen.

H2FLY hat bekanntgegeben, dass die HY4, das Testflugzeug des Unternehmens, das derzeit mit gasförmigem Druckwasserstoff betrieben wird, in wenigen Wochen für die Integration eines neuen Flüssigwasserstofftanks umgerüstet wird, der die Reichweite der HY4 verdoppeln wird.

Nach der Integration des neuen Tanks und der Brennstoffzellen in das Testflugzeug soll Anfang 2023 ein intensives Testprogramm am Boden starten und die HY4 das weltweit erste Verkehrsflugzeug sein, das mit flüssigem Wasserstoff fliegt.



Das Testflugzeug HY4

Quelle: 2FLY; Foto: Ludwig Feuchtnner

500 km Reichweite: Vaeridion entwickelt E-Flugzeug für emissionsfreie Regionalflüge

Mit einem elektrischen Neunsitzer, der schon vor 2030 zugelassen und ausgeliefert werden soll, beschleunigt das Münchner Start-up Vaeridion die grüne Transformation der Luftfahrt. Das Unternehmen plant einen elektrischen Microliner, der von Segelflugzeugen inspiriert ist. Die Flügel mit großer Streckung sorgen für minimalen Luftwiderstand und eine hohe Gleitzahl. Um das Strukturgewicht und damit die Reichweite noch weiter zu optimieren, werden die Batterien in die Flügel integriert – nicht wie sonst üblich in den Rumpf. „Bisher lag der Fokus der Luftfahrtindustrie vor allem auf der Entwicklung von leistungsfähigen Motoren. Die Rolle der Flügel für Aerodynamik und Energieeffizienz wurde dabei zu oft vernachlässigt“, sagt Ivor van Dartel, CEO von Vaeridion. „Wir leiten einen Paradigmenwechsel ein, indem wir das Design der Tragflächen perfektionieren und so aus einer Batterieladung die maximale Reichweite herausholen.“



Quelle und Foto: Vaeridion

VoltAero Cassio 330: Elektro-Hybrid mit bis zu zwölf Sitzen

Der VoltAero Cassio 330 ist ein Hybrid-Elektroflugzeug, das vom französischen Startup-Unternehmen VoltAero entwickelt wird. Der Elektromotor ENGINEUS™ 100 soll beim Start eine maximale Nennleistung von weit über 150 kW haben und zusammen mit einem 150-kW-Wärmemotor VoltAeros proprietäre Hybridantriebseinheit bilden.

Geplant sind zunächst bodengestützte Dauertests des Antriebssystems. Die Lieferung eines flugqualifizierten ENGINEUS™100 folgt 2023 und ermöglicht den Start der Flugerprobung mit dem Prototyp Cassio 330. Die Zertifizierung des Elektromotors ist für Mitte 2023 geplant.

VoltAero wird die Cassio-Flugzeuge in drei Versionen produzieren, die jeweils ein hohes Maß an Modularität und Gemeinsamkeit aufweisen. Als erstes zertifiziert wird der Cassio 330 mit einer Kapazität von vier/fünf Sitzplätzen und einem 330-kW-Elektro-Hybrid-Antriebssystem. Der nachfolgende sechssitzige Cassio 480 wird eine



elektrohybride Antriebsleistung von 480 Kilowatt haben, während der Cassio 600 auf eine Kapazität von 10/12 Sitzplätzen mit einer Antriebsleistung von 600 Kilowatt ausgelegt ist. Das System wird im Rumpfheck des Cassio installiert und treibt einen Schubpropeller an.

Quelle: VoltAero

Luftsportgeräte-Büro goes Vereinsflieger

Wir vereinfachen die Melde- und Genehmigungspflicht in der UL-Ausbildung mit dem Online-Programm „Vereinsflieger.de“.

Für die ultraleichte Tätigkeit als Ausbildungspersonal, wie Fluglehrer und Fluglehrerassistenten, Ausbildungsleiter und ihre Stellvertreter, besteht eine Genehmigungspflicht per Gesetz durch die jeweils zuständige Stelle. Alle weiteren und laufenden Änderungen zum Lehrpersonal, An- und Abmeldungen von Ausbildungsgeräten ebenfalls. Bei 370 registrierten Ausbildungseinrichtungen kommt da eine Menge zusammen. Bisher werden diese Anträge mit dem Formular aus dem Ausbildungshandbuch gestellt und mit einem Genehmigungsbescheid bestätigt. In besonders eiligen Fällen musste die Bestätigung meist noch zusätzlich vorab per E-Mail erfolgen. Das soll nun für die Vereine und Flugschulen, die den Vereinsflieger verwenden, der Vergangenheit angehören.

Beispiel Ausbildungsgeräte:

Die genehmigungspflichtige Meldung eines neuen Ausbildungs-UL umfasst:

- Antrag auf Änderung oder Erweiterung der Ausbildungserlaubnis
- Versicherungsbestätigung für die zusätzliche Sitzplatz-Unfallversicherung
- Halter- oder Chartervertrag, wenn das UL nicht in Besitz der Ausbildungseinrichtung steht

Nur wenn das UL nicht vom DAeC verwaltet wird:

- Kopie der Geräteakte inklusive letztem Wägebericht mit Ausrüstungsverzeichnis, aktueller Nachprüfung, Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis

Wir hatten uns für die erstmalige Testphase drei Monate als Ziel gesetzt, sodass diese aktuell im September endet. Jetzt freut sich das Luftsportgeräte-Büro, seinen Kunden wieder einen neuen Service anbieten zu können. Dieser soll dann im Weiteren auch für Ausbildungsmeldungen und Prüfungsanmeldungen ausgebaut werden.

Viele unserer Serviceangebote haben sich bereits erfolgreich bewährt. Denken wir an die Online-Bestellung der Aufträge für die Jahresnachprüfung der ULs. Unabhängig von den Geschäftszeiten des Büros können die Auftragsnummern über die Serviceseite des Luftsportgeräte-Büros im Internet vom Halter oder Prüfer abgerufen werden.

Noch ein Aufruf von Steffi aus dem LSG-B: „Lassen Sie uns den Vereinsflieger zusammen ausprobieren und dann ein Resümee ziehen, ob uns dieser Weg der Kommunikation zusagt, wie der Probezeitraum funktioniert hat, wo noch Herausforderungen zu bewältigen sind, was vielleicht direkt sehr gut gefällt.“

Und aufgepasst: Alle genehmigungs- und gebührenpflichtigen Meldungen, die über den Vereinsflieger an das LSG-B erfolgen, sind bis zum 31. Januar 2023 gebührenfrei. Also nutzt diesen Zeitraum den Laden aufzuräumen und zu aktualisieren. Gleichzeitig spart ihr was für die Vereinskasse für eine Jahresabschluss - oder gemütliche Weihnachtsfeier. In Kürze erhalten alle UL-Ausbildungsstellen im DAeC eine E-Mail vom Luftsportgeräte-Büro für den Zugang zu diesem Service und den Informationen. Wer die bisherige Papierform weiterhin bevorzugt, für den ändert sich nichts.

Frank Einführer

Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC



Bereits im Juni haben wir die ausbildenden DAeC-Landesverbände „zugeschaltet“ um die gemeinsam mit **Vereinsflieger.de** vorbereiteten Anforderungsprofile auf Praxistauglichkeit zu

testen. Die Testphase soll das Genehmigungsverfahren auf ein Minimum vereinfachen, Vorschläge und Verbesserungen integrieren. Betreut wird dieser neue Service des Luftsportgeräte-Büros von unserer Mitarbeiterin Stephanie - Steffi - Ullrich.

s.ullrich@daec.de / Tel. 0531 235 40 63



LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig

Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
www.daec.de

L U F T S P O R T G E R Ä T E - B Ü R O

! Neue LuftSport-Serie „Flieg mal hin“

Speyer EDRY



Wir befinden uns in der Platzrunde, Queranflug zur Piste 16: Unübersehbar steht er vor uns, der riesige Dom zu Speyer, UNESCO-Welterbe und größte erhaltene romanische Kirche der Welt. Zeit, ihn aus der Luft zu bestaunen, bleibt allerdings nicht, denn der imposante Bau dient nur als Orientierungspunkt und ist das Signal zum Drehen in den Endanflug – das Überfliegen von Wohngebäuden ist zu vermeiden. Kaum im Endteil, taucht eine weitere große Sehenswürdigkeit in unserem Blickfeld auf: eine Boeing 747 auf Stelzen, das Wahrzeichen des Technikmuseums. Schon außergewöhnlich, dieser Landeanflug auf den Flugplatz Speyer/Ludwigshafen.

Von der Abstellfläche für Kleinflugzeuge führt der Weg für viele Privatpiloten in den kleinen Biergarten des Bistro Meridian am nördlichen Ende des Platzes. Hier am Fliegerstammtisch findet man – vor allem am Wochenende – fast immer fliegende Artgenossen für Fachgespräche und gute Tipps aller Art. Kein Wunder, denn gleich nebenan liegt das Vereinsgelände des Flugsportvereins Speyer – gut erkennbar an den großen Hallenschildern.

Die Vereine am Flugplatz Speyer

Der Flugsportverein Speyer, kurz FSV, besteht seit 1950 und hat aktuell rund 160 Mitglieder, davon die Hälfte aktiv. Für diese stehen drei Segelflugzeuge (L-Spatz, Bergfalke und DG-100), zwei Motorsegler vom Typ Falke SF25-C Rotax 912S (einer davon mit Segelflug-Schleppvorrichtung), eine Piper PA-28-181 Cherokee Archer II, eine Evektor SportStar RTC und eine Robin DR 400/180R Remorqueur (ebenfalls mit Segelflug-Schleppvorrichtung) zur

- 1: Queranflug Piste 16; Foto:Katharina Großer
- 2: DG100 im Landeanflug Piste 34
- 3: Überflug Piste 34 mit Blick auf das FSV-Gelände und das Technikmuseum

Verfügung. Außerdem haben auch ein paar private Flugzeuge von Vereinsmitgliedern in den beiden Hangars am nördlichen Ende des Platzes ein Zuhause gefunden. Dem Flugzeugpark entsprechend ermöglicht der FSV angehenden Piloten die Ausbildung in den Bereichen Segelflug, Motorsegler und Motorflug.

Die Halle der Motorfluggemeinschaft Speyer liegt etwas weiter südlich, ungefähr in der Mitte des Platzes. Dieser Verein wurde 1977 gegründet und bildet Privatpiloten im Motorflug aus. Insgesamt vier Flugzeuge (zwei Piper 28-181 Archer II, eine Cessna 172 und eine Cessna 172SP) stehen dafür und zum Charter durch die Mitglieder bereit.

Ein paar private Flugschulen sind ebenfalls am Platz ansässig.

Flugplatz**Koordinaten:** 49°30'44" N, 8°27'5" O**ICAO-Kennung:** EDRY**Platzhöhe:** 312 ft (95 m) AMSL**Öffnungszeiten:** Mo-Fr 07:00–20:00 LT

Sa, So, Feiertage (Sommer) 09:00–20:00 LT

Sa, So, Feiertage (Winter) 09:00–Sunset + 30 min

Auf Anfrage (PPR) sind auch Starts und Landungen außerhalb dieser Zeiten möglich.

Funkfrequenz: 118.080**Piste 16/34 Asphalt:** 1.677 x 30 m**Piste 16/34 Gras:** 480 x 30 m**Zugelassene Luftfahrzeuge:**

Motorflugzeuge bis 20.000 kg MTOW (> 20.000 kg PPR), Motorsegler, UL, Segelflugzeuge, Helikopter, Gyrocopter, Heißluftballone

Zoll- und Passabfertigung möglich (Anmeldung mindestens zwei Stunden vor geplantem An- bzw. Abflug per Onlineformular)

Tankstelle: Mogas, Avgas, Jet A 1

Vermietung von E-Scootern und Mietwagen, kostenloser Fahrradverleih

Kontakt (Flugleitung):Tel. 06232 6872929, flugleitung@flugplatz-speyer.de**Weitere Infos**, u.a. zu Landegebühren, Lärmschutz und zur korrekten Platzrunde auf der Website www.flugplatz-speyer.de

4: EDRY Platzrunde

5: Blick aus dem Tower

Erlebnis Flugplatz

Ein beliebtes Ausflugsziel ist der Flugplatz Speyer auch für Nicht-Flieger, die sich – vor allem am Wochenende – gern im Garten des Bistro Meridian am nördlichen Ende des Platzes aufhalten. Die Flugzeuge beim Starten und Landen zu beobachten, vielleicht auch mal einen Businessjet aus der Nähe zu sehen oder mit dem einen oder anderen Piloten ins Gespräch zu kommen, ist nicht nur für Kinder ein Erlebnis.

Aufmerksame Besucher können auf dem weitläufigen Gelände auch schon mal Störche, Greifvögel und Hasen erspähen. Und wer mit feiner Nase unterwegs ist, wird den Duft von Thymian wahrnehmen, der – neben vielen anderen Wildkräutern – auf den Wiesen zwischen Taxiway und Startbahn wächst. Davon naschen auch die Bewohner der flugplatz-eigenen Insektenhotels und Bienenstöcke gern.

**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!**

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

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-1-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT), Eggenfelden (EDME),

Bremgarten (EDTG), Gießen (EDFL), Hildesheim (EDVM) und Sehlern



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht

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



Speyer

- Sehenswertes: Maximilianstraße mit Dom und Altpörtel, Technikmuseum Speyer, Aquarium SEA LIFE
- Kulinarisches: „Domhof“ (Wirtshaus mit Biergarten und eigener Brauerei), „Flaming Star“ (empfehlenswert für Burger-Fans), „Rabennest“ (urige Atmosphäre), Ratskeller (unter dem Rathaus), „Rentschler“ und „Alter Hammer“ an der Rheinpromenade, „Rheinstrand“ Speyer (Sandstrand mit Strandbar) sowie eine Vielzahl weiterer Restaurants und Cafés. Aufgrund der touristischen Beliebtheit Speyers ist bei den meisten eine Reservierung empfehlenswert.
- Übernachtungsmöglichkeiten in Flugplatznähe: Hotel am Technikmuseum, Jugendherberge

6: Die Altstadt von Speyer ist fußläufig zu erreichen

7: Der Rheinstrand von Speyer

8: Das Technikmuseum

Ein Abstecher in die Stadt

Den ganzen Tag am Flugplatz zu verbringen wäre glatte Verschwendung. Die Maximilianstraße, Fußgängerzone, beliebte Einkaufsstraße und Mittelpunkt der Stadt, ist in rund zehn Minuten zu Fuß gut erreichbar. Wer nicht laufen mag, kann im Flugplatzgebäude beim Tower auch einen E-Scooter mieten oder kostenlos ein Fahrrad ausleihen. Der kürzeste Weg in die Innenstadt führt geradeaus nach Norden, über den Parkplatz des Technikmuseums. Von hier aus lassen sich auch ohne Eintrittskarte schon einige beeindruckende Exponate „im Vorbeigehen“ begutachten. Vorbei am Festplatz, wo neben dem bekannten Brezelfest auch das Frühlingsfest und die Herbstmesse stattfinden, geht es durch den Domgarten hoch zum Speyerer Dom. Die von Oleanderbüschen und Palmen gesäumte Maximilianstraße mit ihren zahlreichen Straßencafés lädt mit südländischer Atmosphäre zum Flanieren und Verweilen ein. An ihrem nördlichen Ende thront das Altpörtel, mit 55 Metern eines der höchsten und bedeutendsten Stadttore Deutschlands.

Für die Rückkehr zum Flugplatz lohnt sich der Weg am Rhein entlang – vielleicht mit einer Rast im „Rentschler“ oder beim „Alten Hammer“ an der Uferpromenade. Wer noch ein bisschen Urlaubsflair erleben möchte, lässt sich am besten auf einem Liegestuhl am „Rheinstrand“ nieder. Nicht nur für Piloten gibt's die leckeren Cocktails dort übrigens auch in der alkoholfreien Version.

Petra Eifel

Die Autorin

Petra Eifel ist Flugschülerin im FSV Speyer (LAPL-A Motorsegler) und seit 2021 Pressereferentin. Am Boden ist sie als Startleitung und Rückholerin für die Segelflieger im Einsatz.



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



1059 Kilometer in 10 Stunden

Dritter 1000-Kilometer-Flug und der weiteste Flug vom Saarland aus



- 1: Gitti Albrecht und Sohn Sascha (recht) gratulieren nach dem Rekordflug
- 2: In der Nähe des Flugplatz Bischofsberg war die Basis bei 2500 m.



Am 04.07.2022 habe ich gegen 21:00 Uhr in die Flugwetterberichte geschaut. TopMeteo meldete für den kommenden Tag gutes Segelfluggewetter: nach Norden hin tiefe Wolkenuntergrenzen und Ausbreitungen, nach Osten Wolkenuntergrenzen bis zu 2700 m, Kaltlufteinfluss und ein langer Thermiktag. Die gleiche Wettervorhersage kommt vom DWD. Wenn TopMeteo und DWD übereinstimmen, kann man der Vorhersage zu 80 % vertrauen.

Am nächsten Morgen zeigte ein Blick in die Wetterberichte, dass sich die Vorhersagen nicht geändert hatten. Ich fuhr frühzeitig nach Marpingen und habe alles vorbereitet: den Flieger aufgebaut, 100 Liter Wasser getankt und einen Dreiecksflug angemeldet, der von Marpingen nach Marburg-Schönstadt, dann nach Rosenthal-Field Plössen und wieder zurück nach Marpingen (788 km) gehen sollte. Um 10:16 Uhr setzte sich der F-Schlepp in Bewegung. Nach dem Abflug ging es mit ca. 1,5 m/s Steigen auf 1900 m und es folgte ein zügiger Gleitflug bis an den Rhein. Dann ging die Basis kontinuierlich bis kurz vor Marburg-Schönstadt auf 1400 m zurück, die Wolkenbedeckung betrug 6/8.

Auf dem zweiten Schenkel nach Rosenthal-Field Plössen stieg die Basis wieder an: Bei Alsfeld waren es schon 2000 m, über der Röhn 2300 m und an der Wende 2700 m. Auch auf dem dritten Schenkel blieb die Basis bei 2700 m. Die habe ich aber nicht bis oben genutzt, da ich mehr geradeaus geflogen bin.

An der zweiten Wende wurde mir klar, dass ich ein zu kleines Dreieck angemeldet hatte. Da kam mir die Idee, den Flug auf 1000 km zu verlängern. Ich hatte 90 Minuten Bonus bei einer Schnittgeschwindigkeit an der Wende von 117 km/h. Mir war klar, dass der letzte Schenkel ein Gegenwindschenkel war.

Als ich um 18:00 Uhr Marpingen überflogen und 800 km auf dem Tacho hatte, wusste ich, dass die 1000 km zu schaffen waren. Das Dreieck verlängerte ich bis zur französischen Grenze auf 866 km. Dann flog ich so weit es ging nach Osten. Zwischen Kaiserslautern und Grünstadt habe ich dann den Rückflug nach Marpingen angetreten.

Nach meiner Landung wurde ich von meiner Familie mit einem Hupkonzert und einem Glas Sekt begrüßt. Fliegerkameraden waren auf den Flugplatz gekommen, um mir persönlich zu gratulieren. Ich war überwältigt. Christian Simmet erwähnte dabei, das sei der erste Tausender mit einem einsitzigen Segelflugzeug von Marpingen und vom ganzen Saarland aus.

Die Daten aus dem Glidertracker.

1. Wende Marburg-Schönstadt 213 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von 105 km/h mit leichtem Rückenwind
2. Wende Rosenthal-Field Plössen (45 km vor Tschechien) 239 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von 119 km/h
3. Wende (frei gewählt) französische Grenze westlich Saarlouis 385 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von 97,78 km/h
4. Wende (frei gewählt) zwischen Kaiserslautern und Grünstadt 106 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von 113,39 km/h
5. Wende (frei gewählt) Stausee Losheim 92 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von 106,39 km/h
6. Endpunkt Marpingen 25 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von 160,21 km/h

Der Gesamtschnitt über die 1059,85 km betrug 106,83 km/h, die Flugzeit 10 Stunden 2 Minuten.

Die AS33 fliege ich seit März dieses Jahres, habe mich im Frühjahr in Serres damit vertraut gemacht, nach ca. 100 Flugstunden war ich mit dem Flieger vertraut. Vor dem Tausender-Flug hatte ich 152 Stunden Flugzeit auf der AS33.

Manni Albrecht

Der Autor

Manni Albrecht (74) fliegt seit 1969: 8080 h SF und 1500 h MF



BEI UNS IM SHOP



anemol
live wind indication



IMMER DIE
BESTE UND SCHNELLSTE
WINDANZEIGE

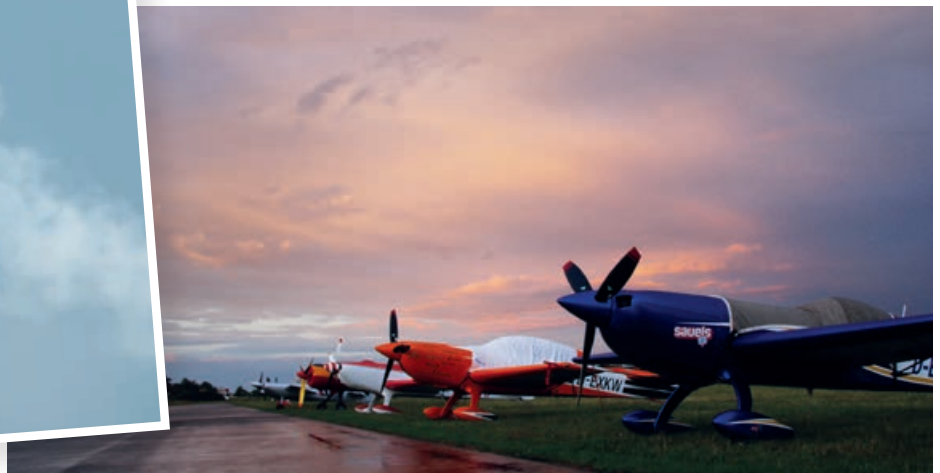
ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Erfolgreiche Deutsche Meisterschaft in Gera

Die DM wurde erstmalig vom Deutschen Kunstflugverband e. V. ausgerichtet – Florian Bergér ist Deutscher Meister



Impressionen von der DM im Motorkunstflug in Gera-Leumnitz



Vom 3. bis 9. Juli fanden am Flugplatz Gera-Leumnitz (EDAJ) die 62. Deutschen Meisterschaften im Motorkunstflug statt. Ausrichter war erstmalig der neu gegründete Deutsche Kunstflug Verband e. V. Gemeinsam mit dem Flugplatzteam Gera ist ein rundum gelungenes Event geglückt, das von allen Seiten mit großem Lob versehen wurde.

Die Veranstaltung begann für die 30 Teilnehmer am Sonntag, 3. Juli mit dem Eröffnungsbriefing. Bei idealen Wetterbedingungen bekamen am Montag alle Pilotinnen und Piloten die Möglichkeit sich mit der Box vertraut zu machen. Am Abend begann der Wettbewerb mit den Free Known-Flügen in der Klasse Unlimited. Es folgten mit heißem und meist wolkenfreiem Wetter der Dienstag und der Mittwoch, an denen weitere Programme geflogen werden konnten. Unlimited und Advanced hatten am Mittwochabend jeweils drei, Intermediate und Sportsman zwei Programme geflogen. Das „Bergfest“ wurde am Abend mit Spanferkel und Buffet zelebriert. Regen machte den Donnerstag zum Ruhetag für den Wettbewerb. Am Freitagvormittag war die Wolkenbasis noch zu tief; am Nachmittag konnte jedoch das dritte Programm in Sportsman und Intermediate geflogen werden, anschließend das abschließende vierte Programm (Unknown 3) in Unlimited. Am Samstag wollte das Wetter ebenfalls nicht so recht mitspielen, so dass dort nur noch der Freestyle-Wettbewerb durchgeführt wer-

den konnte. Trotzdem wurde für alle Klassen eine gültige Wertung erreicht, mit jeweils drei Flügen für Sportsman, Intermediate und Advanced und den geplanten vier für Unlimited.

Der Deutsche Meistertitel ging souverän an Florian Bergér, der auch in jedem einzelnen Wertungsflug vorne lag. Die Silbermedaille holte sich der mehrfache Deutsche Meister Martin Albrecht. Auf Rang drei der Deutschen Meisterschaft landete Markus ‚Maxu‘ Feyerabend, der allerdings hinter dem einzigen Teilnehmer aus dem Ausland landete – Cyrial Talon aus Luxemburg war nach Punkten Dritter im Wettbewerb.

In der Kategorie Advanced hatte das Ehepaar Sauels die Nase vorn, wobei Heike ihrem Mann Heinrich den Vortritt lassen musste. Dritter wurde Markus Extra. In Intermediate siegte Simon Greis vor Florian Fischer und Benny Knoll, in Sportsman Martin Laubner vor Ferdinand Popp und Dominik Kräh.

Den spektakulären Freestyle-Wettbewerb vor großem Publikum am Samstagnachmittag konnte ebenfalls Florian Bergér für sich entscheiden, gefolgt von Maxu Feyerabend und Heinrich Sauels. Den krönenden Abschluss bildete dann am Abend die Siegerehrung mit vielen strahlenden Gesichtern. Eine geniale Veranstaltung, mit großem Dank an das Flugplatzteam Gera – besser hätte die Premiere für den DKuV nicht laufen können!

Quelle: Deutscher Kunstflugverband e. V.

Fotos: Kathi Suthau

Wasserfliegen in Polen



- 1: Vom Auto ins Flugzeug, der Flywhale ist vollgetankt
- 2: Martin spricht polnisch, das erleichtert die Sache
- 3: Zielona Góra, die Piste ist 500 m kurz, aber 230 m breit



Ich bin mit dem Auto in Stechow angekommen. Der Flywhale, aufgelastet auf 650 kg, steht schon vor der Halle, mit Schwimmweste und vollgetankt. Es ist Mittag.

Seit Winni nicht mehr lebt, führt seine Tochter Janina den Flugplatz Stechow-Ferchesar EDUA und die Flugschule allein weiter. Sie ist Fluglehrerin – auch für Wasserflug – und prüfungsberechtigt. Ihr zur Seite steht Martin, ebenfalls Fluglehrer, der schon als Kind mit seinen Eltern aus Polen nach Deutschland kam. Beide kenne ich seit langem.

Ich muss meine Wasserflugberechtigung verlängern und so haben wir vereinbart, dass ich entweder mit Janina auf dem Sedlitzer See in der Lausitz oder mit Martin auf polnischen Gewässern meine obligaten zwölf Wasserlandungen durchführe. „Wasserlandungen“ sind eigentlich ein Widerspruch in sich, aber „Wasserungen“ klingt auch nicht gut. Sehr bürokratisch ist auch die Prozedur auf dem Sedlitzer See, wo laut Vorschrift für uns extra ein Rettungsboot organisiert werden müsste. Vater Staat sorgt sich um uns von der Wiege bis zur Bahre.

Da uns das alles zu umständlich ist, beschließen wir, unsere Unternehmung nach Polen zu verlegen.

Martin hatte sich den Stausee Jezioro Raduszeckie ausgesucht. Er liegt in der Nähe von Grünberg in Schlesien und ist von Nord nach Süd ca. 3 km lang, aber nur gut 600 m breit.

Ich hatte mit vorgestellt südlich an Berlin vorbeizufliegen, aber Martin schlägt vor, wir sollten doch über Berlin fliegen, es sei interessanter. Also verlieren wir keine Zeit, ich checke den Flywhale und wir fliegen los.

Seit BER aktiv ist und es Tegel nicht mehr gibt, wurde die Luftraumstruktur über der Hauptstadt für die Allgemeine Luftfahrt sehr liberal gestaltet – allen Beteiligten sei Dank. Wir genießen den Anblick der Metropole und bald haben wir es aufgegeben, über der Stadt nach Notlandeplätzen Ausschau zu halten – es gibt ohnehin keine. Nicht lange und wir haben auch die Oder erreicht, die Grenze nach Polen. Ich sitze links und Martin macht den Funk. Wir haben uns von FIS Langen begleiten lassen und Martin schaltet um auf FIS Poznań und führt die weiteren Gespräche auf polnisch. Wir überfliegen die Oder so, als würden wir von EDXQ über die Weser hüpfen. Dabei haben wir soeben die Staatsgrenze passiert! Kein Flugplan, keine Anmeldungen, keine Bürokratie. Ein völlig neues Gefühl fliegerischer Freiheit überkommt mich.

Als wir den Stausee erreichen, stelle ich fest, dass ein beachtlicher Wind aus 280° mir die Sache nicht gerade leichter macht. Ein Anflug aus Ostsüdost wäre zu gefährlich, weil der See selbst an der breitesten Stelle zu schmal wäre. Also bleibt nur der Endanflug auf eine erdachte Wasserpiste 01 mit 90° Seitenwind. Eigentlich müsste ich vorab einen Scheinanflug unter 500 ft machen um nach Hindernissen Ausschau zu halten, aber Martin, der den See kennt, sagt, dass er frei sei, und so gehen wir gleich zur Sache. Wegen des Seitenwinds fliege ich ca. 10 km/h schneller an. Die Wellen sind deutlich profiliert, tragen aber keine Schaumkronen. Mit leicht in den Wind geneigter Fläche fange ich dicht über der Wasseroberfläche ab und warte auf das Knallen unterm Kiel, mit dem das Flugzeug zunächst von Welle zu Welle springt. Das Wasser ist hart wie Beton, es verzeiht keine Fehler, und das Geräusch ist gewöhnungsbedürftig. Steuerknüppel ziehen – damit der Bug die Wellen nicht unterschneidet – und noch auf „Stufe“ gebe ich Vollgas und nach kurzer Strecke löst sich der Flywhale vom Wasser. Ich drücke nach, ziehe die Maschine mit Speed hoch und gehe in eine Platzrunde zum nächsten Anflug dicht überm Staudamm.



- 4: Der Miedwie-See, unendlich lang und schön breit, gegen jede Windrichtung anfliegbar
- 5: Die Landung auf dem Miedwie ist sehr kalkulierbar – und wir stören niemand
- 6: Heimflug zwischen den Stockwerken



Man male sich aus: eine Wasserlandung auf einem deutschen Stausee, ohne Anmeldung, ohne vorausseilendes Rettungsszenario – unvorstellbar!

Nachdem ich zwölf Wasserlandungen absolviert habe, schlägt Martin vor, Richtung Osten weiterzufliegen um in Zielona Góra, dem ehemaligen Grünberg, zu landen. Dort gebe es ein nettes Restaurant.

Der Platz scheint riesig, mit einer nur 500 m langen, aber 230 m breiten Graspiste. Nach der Landung muss ich mir erst klar werden, wohin ich das Flugzeug rollen soll, am besten dahin wo die vielen Antonows stehen. Wir begegnen einer Gruppe älterer Piloten, polnischen Agrarfliegern, knorrigen Gestalten mit zerfurchten Gesichtern und freundlich-burschikoser Art.

Neben der Antonow An-2 wirkt unser Flywhale geradezu zierlich.

Im Flugplatzrestaurant wird gerade eine deutsche Pauschalreisegruppe verabschiedet. Nach einem guten Mittagessen machen wir uns auf den Heimflug. Ich absolviere noch zwei weitere Wasserlandungen auf unserem Stausee und dann geht es in Richtung Deutschland.

Obwohl wir mit dem Sprit wohl auskommen würden, beschließen wir in Strausberg zwischenzulanden und zu tanken. Dort scheint unser Flugboot ein derart exotisches Vehikel zu sein, dass die freundliche Flugleiterin mit Fotoapparat vom Turm herunterkommt um Bilder von uns zu machen.

Nach weiteren 20 min. lande ich den Flywhale auf der Graspiste 22 in Stechow.

Janina hat uns einen Imbiss bereitet und mir, wie immer, ihr Paradezimmer für eine Übernachtung reserviert. Wir verabreden, dass wir am kommenden Vormittag noch etwas unternehmen wollen und dann bin ich froh, mich zurückziehen zu können. Eine vierstündige Autofahrt und anschließend ein Tagesausflug nach Polen haben mich doch etwas müde gemacht. In meinem Zimmer studiere ich noch einmal die Karte Polens und finde einen See, der von den Abmessungen und der Entfernung her gut zu sein scheint, und ich bestimme auch gleich den Kurs. Damit lasse ich den Tag ausklingen. Am nächsten Morgen unterbreite ich Janina und Martin meinen Vorschlag. Es ist der See „Miedwie“, südöstlich von Stettin. Er ist 15 km lang und fast 3 km breit. Es gibt nur wenige Dörfer, keine Hochspannungsleitungen, keine Windräder und auch sonst nur Landwirtschaft. Die Südspitze des Sees berührt die TS10A, die von GND bis FL145 reicht, also militärisch. Ansonsten ist vom Start bis zum Ziel Luftraum Golf. Was will man mehr?

Nach dem Frühstück und dem in aller Ruhe durchgeführten Vorflugcheck geht es los. Kurs 065° und eine gute Stunde Flugzeit. Wir haben zunächst Stratus mit Untergrenze 1500 ft und müssen über deutschem Gebiet sehr auf Windräder achten. Was soll das erst werden, wenn die nächste Generation Windräder in den kommenden Jahren bis auf 350 m Höhe anwachsen wird?

Wir praktizieren dieselbe Arbeitsteilung wie gestern: Ich fliege und Martin macht den Funk, zuerst mit Langen Information, später mit Gdansk Information. Kurz vor der polnischen Grenze gehen die Wolken hoch.

Wieder überkommt mich das Staunen. Wir queren die Staatsgrenze und niemand interessiert sich für uns, solange wir uns an die Regeln halten. In Polen darf ein Wasserflieger auf jedem See starten und landen, sofern nicht Vogelschutz- oder Gewässerschutz-Bestimmungen entgegenstehen. Hier gilt die All-gemeine Luftfahrt als Freizeit und Erholung, während man in unserem schönen Heimatland nur „Teilnehmer am Luftverkehr“ ist.

Als wir den See erreichen, sind wir begeistert: unendlich lang und mehr als ausreichend breit. Die Wellen zeigen uns deutlich die Windrichtung. Ich mache den obligaten Scheinanflug unter 500 ft, ein Bauer winkt zu uns herauf. Martin entdeckt in Ufernähe einige Fischernetze und die Anzahl der Seevögel ist überschaubar. Am Ufer stehen ein paar Weiden und ansonsten ist es absolut hinder-nisfrei.

Da wir direkt gegen den Wind landen können, kann ich auch mit gedrosselter Geschwindigkeit anfliegen und die Berührung mit dem Wasser ist entschieden angenehmer. Fahrwerk blau, Klappen auf 30°, niedrig abfangen, warten und Knüppel zurück. Dann Vollgas auf Stufe, nach dem Abheben Fahrt aufnehmen, Klappen auf 15° und neue Platzrunde.

Wir gönnen uns auch eine paar Full Stops,

schippen in Verdrängungsfahrt im Kreis herum und freuen uns wie die Kinder. Ich absolviere sechs Wasserlandungen.

Vor dem Rückflug erfüllt sich Martin den Wunsch, den ganzen See von Nord nach Süd in einem Meter Höhe zu überfliegen, dann übernehme ich wieder und wir machen uns auf den Heimflug.

Inzwischen hat sich auch die Bewölkung geändert. Unten Cumulus von 2500 bis hoch auf 4500 ft, darüber in gehörigem Abstand Stra-

tocumulus. Es gibt Wolkenlücken, und da es in Stechow inzwischen ebenfalls aufgelockert hat, steige ich bis auf knapp 5000 ft. Jetzt fliegen wir zwischen den Wolkenmeeren und da der Wind aufgefrischt hat, bilden sich unter uns Wolkenstraßen.

Kurz vor Stechow finden wir das Loch vom Dienst, ich steige ab, setze die Klappen auf 30°, Fahrwerk auf Grün und setze wenig später auf Piste 22 auf.

Es waren nur anderthalb Tage, doch die inten-

siven Erlebnisse und Gespräche machen es zu gefühlten anderthalb Wochen. Wie sagte der Kabarettist Wolfgang Neuß? „Jeder Tag ist 24 Stunden lang, aber unterschiedlich breit.“

Wir versprechen uns, ein solches Erlebnis mindestens einmal im Jahr zu wiederholen.

Ich habe 20 Wasserlandungen gemacht und bin fast sieben Stunden Flywhale geflogen.

Was will ich mehr?

Erhard Gratz

Veränderungen im BVL und Bremer Landesverband

Norbert Berressem ist der neue 1. Vorsitzende des Bremer Vereins für Luftfahrt (BVL). Er fliegt in der Motorfluggruppe des Vereins und löst **Torsten Heitmann** ab, der mit seinem Team den Verein zuvor über zwölf Jahre geführt hat. Als zweiter Vorsitzender folgt **Dietrich Schreiber** auf **Dr. Jürgen Menzel**. Norbert Berressem und Dietrich Schreiber danken ihren Vorgängern für die erfolgreiche Arbeit in ihren Amtszeiten, die in den letzten Jahren durch die Herausforderungen der Corona-Krise und der steigenden Kraftstoffpreise geprägt waren.

Auch in der Motorfluggruppe des BVL gibt es Veränderungen. **Turgut Pencereci** hat die Gruppenleitung von **Prof. Dr. Bernd Hamacher** übernommen. **Juri Herlyn** ist nach **Peter**



Norbert Berressem (li.) und Dietrich Schreiber (Mitte) sind die neuen Vorsitzenden des Bremer Vereins für Luftfahrt, der bisher von Torsten Heitmann (re.) und Jürgen Menzel geführt wurde

Driesen neuer Ausbildungsleiter der Gruppe. Veränderungen gibt es auch an der Spitze des DAeC Landesverbandes Bremen. Nach einer gefühlten Ewigkeit verlässt Schatzmeister

Günther Baltus den Vorstand und übergibt sein Amt an **Christian Vetter**. Neuer Referent für die Sparte Ultraleichtflug ist **Wolfgang Lintl**.

Von der Angst, dass der Himmel einstürzt

Dass dem Deutschen Wetterdienst nicht das Image einer Behörde von miesepetrigem Gelehrten in miefigen Amtsstuben angeheftet werden darf, beweist der DWD gelegentlich durch seine Beiträge in den sozialen Medien. Dort werden die Mitteilungen des DWD bisweilen mit Esprit und einer Prise Humor gewürzt, ohne dass die Sachinformationen dabei zu banalen Belanglosigkeiten verkommen.

Kürzlich hat der DWD das Thema Phobien aufgegriffen. Das sind in aller Regel unbegründete, meist pathologische Ängste vor irgendetwas, nicht selten vor etwas völlig Harmlosem, Alltäglichem und Selbstverständlichem. Für andere Menschen sind die Ängste der Betroffenen in dieser Intensität nicht nachvollziehbar und werden als übersteigert und absurd wahrgenommen.

Die Arten der spezifischen Ängste sind dabei so zahlreich, dass hier einige nur beispielhaft



1: Ritt unter der Wolkenstraße: reinste Horrorgeschichte für Nephrophobiker
Foto: Lars Hagemann

aufgeführt werden sollen: Die Arachnophobie als Angst vor Spinnen mag vielleicht noch einsichtig sein. Die Chinophobie ist die Angst

vor Schnee; wer unter Gephyrophobie leidet, hat Angst über oder unter Brücken zu gehen. Cyclophobie bezeichnet eine Angst vor Fahr-

rädern, Tetraphobie eine Angst vor der Zahl Vier. Unter Ikonophobie versteht man die Angst vor jeder Art von Bildern, Abbildungen oder Fotos und das schöne Wort Paraskavedekatriaphobie benennt die Angst vor Freitagen, die auf den 13. fallen. Das allwissende Wikipedia listet eine Vielzahl solcher wissenschaftlich bekannter Phobien auf. Es fehlt aber ein Begriff, auf den jetzt Dipl. Meteorologin Magdalena Bertelmann vom DWD hinwies: die Nephrophobie. Das ist die Angst vor Wolken. Richtig gelesen: vor Wolken. Da fallen dem Asterix-Belesenen doch glatt die Kelten mit ihrer Angst ein, dass ihnen der Himmel auf den Kopf fallen könne. Nephrophobiker können darüber nicht lachen. Tiefgründige, irrationale Angst sollten wir als Fliegerinnen und Flieger vor Wolken nicht haben. Aber Aufmerksamkeit, Wissen und Respekt bei einer lockeren Wolkendecke, die unter einem schnell zuziehen kann. Oder vor sich am Nachmittag immer höher auf-türmenden Cbs, vor allmählich absinkenden

Untergrenzen einer Warmfront, vor eindringendem Seenebel und überhaupt vor allen Wolkenentwicklungen und -veränderungen, die einem unsere wohlmeinenden Theorielehrer als Anzeichen für eine Wetterverschlechterung mit auf den Weg gegeben haben. Das ist dann keine Angst, sondern kluge Vorsicht und Umsetzung von Gelerntem und Verstandenem. Bei allerbestem VFR-Wetter aber sollte die motorfliegende Zunft keine Nephrophobien vor einem Flug unter Cumulus-Wolken entwickeln, auch wenn es für sie etwas bockig werden könnte. Gönnen Sie diese wenigen, wirklich idealen Streckenflugtage den Segelfliegerinnen und Segelfliegern, die einen Cu-gesprenkelten Himmel lieben und allenfalls von der Furcht beseelt sind, an einem solchen Tag ärgerlicherweise keine Zeit zum Fliegen zu haben – die aber gewiss nicht unter Nephrophobie leiden.

Ralf-Michael Hubert



2: Davor sollte man Respekt haben, auch wenn man nicht zu Angst vor Wolken neigt
Foto: RMH

Wir gratulieren



German Ponce
zum ersten Alleinflug
am 27.03.2022 in Osterholz-Scharmbeck.
Hier mit seinem Fluglehrer Martin Garbade
Segelfluggruppe des Bremer Verein für
Luftfahrt



Sebastian Jura
zum ersten Alleinflug
am 20.04.2022 auf dem Seeflughafen
Nordholz.
Aero Club Bremerhaven



Matthias Hußing
zum ersten Alleinflug
am 11.06.2022 in Tarmstedt.
Hier mit seinen Fluglehrern Joahnn Schrape
(li.) und Eike Schramek (re.)
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



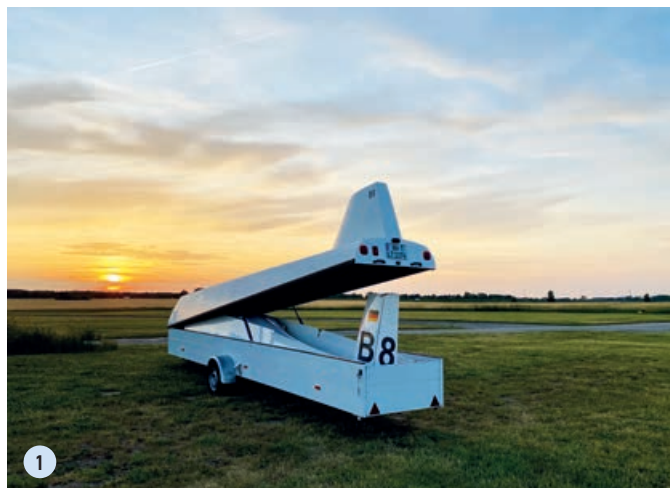
Dr. André Ehlers
zum bestandenen PPL-(A)
am 14.06.2022 in Bremen.
Hier mit Prüfer Claus Gose (re.)
Motorfluggruppe des Bremer Verein für
Luftfahrt



Marc Carstens
zum bestandenen LAPL (A) SEP
am 22.06.2022 in Hüttenbusch.
Luftsportclub Niederweser

Wie sie sich das Tor zur Welt geöffnet haben

Erster Solo-Überlandflug – 50 Kilometer durch Norddeutschland



Zu Beginn der Ausbildung ist man vor jedem Start aufgeregt, dann vor dem ersten Alleinflug und danach wenn man das erste Mal auf einen Einsitzer umschult. Doch damit ist die Ausbildung zum Segelflieger noch lange nicht abgeschlossen, denn das Spannendste kommt erst noch. Nach zahlreichen Platzrunden, Starts und Landungen, man kennt bereits jeden Baum und jedes Feld in Platznähe: der langersehnte erste Solo-Überlandflug.

Am 25.5.2022 wagte Bruce, Mitglied im HAC Boberg, seinen ersten Versuch. Aber leider reichte es nicht für die 50 Kilometer, weil er kurz vorher auf einem Acker landen musste. Damit hat er direkt eine der schwierigsten Überwindungen beim Überlandflug gemeistert. Doch dabei wollte er es natürlich nicht belassen.

Also wagte Bruce am 15.06.2022 seinen zweiten Anlauf und auch für Vereinskamerad Henri war es nun an der Zeit sich vom Platz zu lösen. Die Flugwetterprognose war unglaublich: mögliche Flugdistanzen von bis zu 600 Kilometer in der Clubklasse. Als die beiden morgens am Flugplatz ankamen, musste das Vorhaben erstmal mit dem Fluglehrer besprochen werden. Dieser gab beiden grünes Licht und es wurden zu dritt die Flüge vorbereitet. Für beide sollte es in erste Linie nach Neustadt-Glewe gehen, aber auch den auf dem Weg liegenden Flugplatz Bobzin guckten sie sich in der Vorbereitung genauer an. Bevor die Flug-

zeuge des Vertrauens, unsere Junioren, zum Start geschoben werden konnten, mussten sich die Piloten noch um einen Rückholer kümmern. Nach nettem Bitten ließ sich Joachim dazu überreden. Nun stand dem Start nichts mehr im Wege.

Zuerst startete Bruce an der Winde. Doch er fand keine Thermik und musste direkt wieder landen. Genauso verlief auch der erste Start von Henri. Doch der Fluglehrer schickte beide mit dem Kommentar „Auf ein Neues und dass ich euch hier nicht mehr sehen muss!“ wieder in die Luft. Beim zweiten Versuch gelang es beiden nach einigem Kämpfen. Ab jetzt galt es stets an der Höchstgrenze unserer Höhenfreigaben bei „HX aktiv“ aus dem betroffenen Bereich auszufliegen. Danach hatten unsere Junioren mehr Spielraum. Ab 700 Metern tastete sich Bruce deutlich vom Platz weg. Und von nun an war der Heimatflugplatz Boberg nicht mehr im Gleitbereich. Auch Henri war kurz vorher zum zweiten Mal gestartet und flog ab 750 Höhenmetern schnurstracks vom Heimatplatz weg. Im Nordosten der Boberger Niederung flogen die beiden zwischen dem Sachsenwald und der A24 entlang. Jetzt brauchten sie nur noch der Autobahn zu folgen und schon wären beide in Bobzin angekommen. Doch die Thermik machte es den jungen Piloten nicht ganz so einfach. Kein Aufwind wurde einfach links liegen gelassen, sondern jeder effektiv genutzt. Nach circa 45 Minuten erreich-

ten beide zum ersten Mal eine Höhe von 1.000 Metern. Nun hieß es erstmal durchatmen und genießen. Mit Fernsicht fliegt es sich dann doch deutlich besser. Doch trotz der weiten Sicht war Boberg nicht mehr erkennbar. Spätestens jetzt gab es kein Zurück mehr, aber das wollte ja auch keiner. Mit dem neu erlangten und erkämpften Gefühl von Freiheit ging es weiter. Außerdem konnten beide sich endlich aus Boberg abmelden und auf die Quasselfrequenz umschalten. Dies war für beide der endgültige Meilenstein der Freiheit. Nun war die Thermik auch deutlich leichter zu erreichen und begleitete beide weiter entlang der A24. Doch irgendwann tauchte am Horizont ihr Zielflugplatz Bobzin auf und dahinter ein großes blaues Loch. Also entschied Bruce sich in Bobzin zu landen, glitt die letzten 1.000 Meter in Ruhe ab und schaute sich den Flugplatz schon mal in aller Ruhe von oben an: Wo ist die Ortschaft, die ich nicht überfliegen soll? Wo ist die Position? Wie sind die aktuellen Windverhältnisse? Wo auf der Landebahn werde ich aufsetzen?

An dem Mittwoch war in Bobzin kein Flugbetrieb, was Bruce eine entspannte Landung bereitete. Nach der Landung begrüßte ihn direkt ein Pilot aus Bobzin, der gerade an seinem Flugzeug schraubte, und half ihm auch das Flugzeug aus der Landebahn zu schieben. Danach hieß es Joachim Bescheid zu geben, dass er gut gelandet sei und gerne abgeholt werden würde. Als auch dies erledigt war, hieß es nur noch warten.

Auf's Warten hatte Henri keine Lust und flog



- 1: Abgerüsteter Junior im Sonnenuntergang; Foto: B. Determann
- 2: Zwei neue, junge und motivierte Überlandflug-Piloten im HAC Boberg, li.: Bruce Determann, re.: Henri Haug; Foto: R. Pankow
- 3: Nach der Landung in Bobzin; Foto: B. Determann
- 4: Eine klasse Leistung von Henri (oben) und Bruce (unten)! Foto: Screenshot aus weglide.org



an Bobzin vorbei weiter nach Neustadt-Glewe. Nach zweimal Kreisen landete auch er dort heil und sicher und gab ebenfalls Joachim Bescheid. Als dieser zusammen mit Marco eintraf, sicherten sie nach Absprache den Junior und am nächsten Tag würde jemand mit diesem zurück nach Boberg fliegen. Im Anschluss ging es für die drei nach Bobzin und unser anderer Junior wurde im Sonnenuntergang abgerüstet. Nach diesem langen Tag ging es dann nach Boberg zurück und die Errungenschaft wurde gefei-

ert. Beide haben weit über die 50 Kilometer erflogen und können sehr stolz auf sich sein diesen wichtigen und vor allem großen Schritt gewagt zu haben.

Das Segelfliegen besteht aus immer neuen Etappen und bereitet einem mindestens genauso viele Errungenschaften. Eine davon hat Bruce zwei Wochen später ebenfalls bewältigt und bestand bei Herrn Würhmann seine praktische SPL-Prüfung mit Bravour. Dies war die letzte Hürde zum Flugschein. Nun warten auf unsere frischen

Scheinpiloten ganz viel Streckenflug, Erfahrung und wunderschöne Erlebnisse, die es einfach nur zu genießen gilt.

Hanna Wendtlandt

Wir gratulieren:

Zum ersten Alleinflug ...



Bennet Hillebrand

HAC Boberg am 29.05.2022
bei den Fluglehrern Marcel Przygoda und Dirk Husmann in Boberg



Paul-Bennet Hinz

SFC Fischbek am 29.05.2022
bei den Fluglehrern Jens-Arne Reumschüssel, Hannes Dechow und Felix Wittin in Fischbek, während des Pfingstfliegerlagers



Dominik Knopf

HAC Boberg am 18.06.2022
bei den Fluglehrern Matthias Schmidt, Harald Krischer und Volker Auhagen in Boberg

... zur Segelflugglizenz



Bruce Determann
HAC Boberg
am 28.06.2022
bei Prüfer
Tim Würhmann (li.)
in Boberg



Björn Andersen
HVL Boberg
am 13.02.2022
bei Prüfer
Hendrik Geilsdorf (re.)
in Neumünster

Verband



Mitarbeiter für die Geschäftsstelle (m/w/d) gesucht!

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. ist der Zusammenschluss der luftsporttreibenden Vereine in Niedersachsen und vertritt und fördert den Luftsport in Niedersachsen. Wir suchen zur Verstärkung unseres Teams in der Geschäftsstelle zum nächstmöglichen Termin einen Mitarbeiter in unbefristeter Anstellung.

Zu den Aufgaben gehören unter anderem:

- Mitarbeit in der Segelflugschule, UL-Flugschule
- Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Segelflugschule
- Beantwortung von Fragen und Anmerkungen der Mitglieder
- Zusammenarbeit/Abstimmung mit den Luftfahrtbehörden und Luftsportorganisationen/-Verbänden
- Vorbereitung und Organisation von Aus-/Fortbildungslehrgängen u. a. für Fluglehrer
- Organisation der Förderflugzeuge
- Pflege der Verbandshomepage

Sie bringen mit:

- Leidenschaft für den Luftsport inklusive einer entsprechenden Lizenz, ggf. Lehrberechtigung Segelflug oder Motorflug
- Organisations- und Planungsgeschick
- Freude im Umgang und Teamfähigkeit mit Haupt- und Ehrenamtlichen
- Bereitschaft zu flexiblen Arbeitszeiten auch am Wochenende
- Flexibilität in einem abwechslungsreichen Aufgabengebiet
- Gute Office-Kenntnisse
- Englische Sprachkenntnisse

Bitte senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit dem frühestmöglichen Beginn und Ihrem Wunschgehalt an: Luftsport-Verband Niedersachsen e. V., Steven Dehne, E-Mail: Steven.Dehne@lsvni.de

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

Messerabatt Haubenblitzer

Zum Niedersächsischen Segelfliegertag am 13.11.2022 bietet die Firma SOTECC ihren Haubenblitzer mit 35 % Nachlass für Vereinsflugzeuge an. Der Rabatt gilt für den Blitzer, die optionale FLARM Verbindung (connectBOX) und den Haubenkontakt.

Vereine aus dem LVB Niedersachsen können ab sofort unter dem Stichwort „Messerabatt Niedersachsen“ bei der Firma SOTECC GmbH aus Kirchheim Teck die Haubenblitzer vergünstigt bestellen. Internet: www.sotecc.de
E-Mail: info@sotecc.de

Das Angebot gilt bis zum 30.11.2022. Geplant ist auch, dass die Firma SOTECC auf dem Segelfliegertag ihre Produkte ausstellt und als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Auf dem Wege zum qualifizierten Fluglehrer

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. bildet qualifizierte Fluglehrer nach SFCL.315(a)(7) aus

Für neun Ausbildungsleiter aus dem Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. galt es, an diesem heißen Tag trotz hochsommerlicher Temperaturen einen kühlen Kopf zu bewahren. Zurückgezogen in den Schatten des Startwagens diskutierte man die „Methodik der Segelflugausbildung“ und testete sich in ihrer praktischen Anwendung im Briefing und im Flug. In Form eines Rollenspiels zwischen Fluglehrer-Anwärtern und Fluglehrer-Ausbildern briefte

man sich gegenseitig, demonstrierte sich Flugübungen und konfrontierte sich absichtlich mit eingebauten kleinen Fehlern, die es zu erkennen galt.

Ziel der Übung war, den Nachweis der Eignung der Teilnehmer als Fluglehrer-Ausbilder zu erbringen, eine der Voraussetzungen für eine Benennung zum qualifizierten Fluglehrer, genannt auch „FI(S) qualifiziert“.

Grundlage dieses vom LSVNI organisierten eintägigen Veranstaltungsformates ist eine Anforderung an die fortlaufende Flugerfahrung von Lehrberechtigten (SFCL.360), nach der diese ihre Befähigung zur Unterrichtung auf Segelflugzeugen in Abständen von max. neun Jahren wiederkehrend darlegen müssen – und zwar vor einem für diese Prüfung qualifizierten Fluglehrer. Nach erfolgreichem Abschluss dieses Lehrganges ist der LSVNI jetzt um



Norbert Siebert (l.) und Günter Bertram bei den Startvorbereitungen



neun hierfür ausgebildete Fluglehrer reichen.

Die Ausbildungspolitik des Verbandes dabei ist, allen Ausbildungsleiter/innen der angeschlossenen Vereine die Möglichkeit zu bieten, sich in dieser Weise ausbilden zu lassen. Man möchte die vom Gesetzgeber vorgesehene regelmäßige Prüfung des Ausbildungspersonals niedrigschwellig auf Vereinsebene halten. Dahinter steht die Hoffnung, dass diese Qualifikation als Chance der Standardisierung von Fluglehrer/-innen untereinander auf Augenhöhe verstanden, in der Breite akzeptiert und mit Spaß an der Sache praktiziert wird – gerne auch häufiger als vom Gesetzgeber zwingend vorgeschrieben.

Mit Einführung von SFCL im April 2020 ist die europäische Gesetzgebung nicht nur ein gutes Stück einfacher für den Segelflug geworden, sie überlässt den Ausbildungsorganisationen auch mehr Freiheiten – verbunden mit mehr Eigenverantwortung. Die mit SFCL neu geschaffene Funktion des qualifizierten Fluglehrers ist ein gutes Beispiel für diese Veränderung: Während die vorherige Regelung (in FCL) einen vom Luftfahrt-Bundesamt zugelassenen Prüfer

zum Nachweis der fortlaufenden Befähigung der Unterrichtung auf Segelflugzeugen erforderte, „reicht“ jetzt ein von der jeweiligen Ausbildungsorganisation benannter qualifizierter Fluglehrer. Zwar wird das Verfahren, nach dem sich die Fluglehrer qualifizieren müssen, weiterhin von den Landes-Luftfahrtbehörde erlassen, die Durchführung der Prüfung und die Auswahl des hierfür eingesetzten Personals bleiben aber den jeweiligen Ausbildungsorganisationen überlassen.

Im Fall der DTO des LSVNI konnte auch das zugelassene Verfahren im Dialog mit den Vertretern der Behörde entwickelt werden, so dass ein für die Ansichten des Verbandes gut passendes Verfahren entstanden ist. SFCL lässt diese Gestaltungsfreiheit zu, dafür aber werden die Verantwortlichen am Ergebnis gemessen. Deshalb hängt der Grad der Gestaltungsfreiheit mittelfristig davon ab, was aus dieser Freiheit gemacht wird, welches Verhalten gezeigt wird und vor allem, welcher Grad an Flugsicherheit hergestellt werden kann. Aus Sicht des LSVNI ist deshalb Zeit, die in die Qualität der Segelflugausbildung investiert wird, gut

investierte Zeit. Und darum ist es konsequent, die Segelflugausbildung im LSVNI in Form einer DTO zu organisieren, was seit 2021 praktiziert wird. Die vereinfachten Prozesse in einer DTO erlauben dem LSVNI, in der Verwaltung eingesparte Arbeitszeit in der Ausbildung zu verwenden – beispielsweise für Fortbildungsformate wie das hier beschriebene, oder auch für weitere Angebote zur Fortbildung der Ausbildungsleiter.

Man mag die Qualifikationsveranstaltung in Rinteln also vorwiegend als in die Praxis umgesetzte Ausbildungspolitik sehen, für die Teilnehmer war es aber ein schöner, wenn auch angesichts der Hitze und der Aufgabenstellung anstrengender Tag. Spaß bereiteten das ungewohnte Rollenspiel und die zwanglose Gelegenheit zum Austausch der Ausbildungsleiter untereinander.

Norbert Siebert, Ausbildungsleiter des gastgebenden Vereins, formulierte es so:

„Es hat allen viel Spaß gemacht – und man hat im Austausch mit anderen gelernt, die eigene jahrzehntelange Praxis der Ausbildung auch mal zu hinterfragen.“

Klaus Stuwe

Streckenfluglehrgang Celle-Scheuen

Top Wetter kombiniert mit top Theorie-wetter machten die Woche zu einer runden Sache. Am ersten Tag ging es direkt los mit bestem Streckenflugwetter, das auch gleich genutzt wurde. Trainer und Trainees konnten sich im Flug gegenseitig kennenlernen und die Gegend um den Flugplatz erkunden. Ein Team flog gleich ein Viereck um Hannover. Auch die folgenden Tage wurden für lehrreiche

Team- und Trainingsflüge genutzt. Blauthermik, 8/8, Regen und viel Wind, alles war dabei. Wobei der Mittwoch – ein Tag mit einer Kombi aus Regen, 30 bis 40 km/h Wind und knackiger Kaltluft – für alle ein besonderer Tag





war. Gerade weil er so anspruchsvoll war und viele hinter ihre Komfortzone treten mussten, saßen trotz zahlreicher Außenlandungen abends alle wieder gemütlich im Clubheim und erzählten lebhaft von ihren Erlebnissen. Gegenseitige Hilfe war dabei Standard. Während die zuerst Gelandeten ihre eigenen Flugzeuge für die Rückhole stehen ließen um sofort loszufahren, rüsteten andere diese vor dem nächsten Regen ab.

Drei Tage mit Theorie wurden ebenfalls eingelegt. Die Theorie war gespickt mit einfachen Basis-Themen und fortgeschrittenen Taktiken. Auch so manch ein Grundlagenvortrag war sehr interessant. Zum Beispiel möchte ich den Luftraumvortrag von Heiko hervorheben, aus dem auch ich als langjährigerer Scheininhaber sehr viel mitnehmen konnte – sowohl

eine Auffrischung über Verfahren im Funk als auch aktuelle Änderungen. Gerade bei den Grundlagen gibt es eine Menge Dinge, die ich so auch noch nicht wusste, die man aber in der Ausbildung im Verein auf jeden Fall lehren sollte. So ging es bei vielen Dingen nämlich auch um die „Verteidigung unseres Luftraumes“. Wir Segelflieger brauchen z. B. bekanntermaßen keine Transponder. Zu diesem Zwecke wurden die offiziellen Segelflugsektoren geschaffen, die wir alle kennen. Blöd nur, dass die kaum einer nutzt. Die DFS führt genaue Statistiken darüber, welcher Sektor wie oft und wann aktiviert wurde und streicht ggf. jene mit geringer Nutzung. Also hier der Appell an alle: Nutzt euer Funkgerät und zeigt den Lotsen mit gekonntem und professionellem Auftreten, dass ihr da seid! Hier können vor allem die Fluglehrer ihren

Beitrag leisten. Schließlich stehen die Frequenzen der Sektoren nicht auf der Vorderseite der ICAO-Karten und ohne Wissens-Multiplikation ist es nicht überraschend, dass dort keiner einfliegt.

Langer Rede kurzer Sinn: Nehmt an Streckenfluglehrgängen teil! Sie sind geil, ihr lernt extrem viel. In der Praxis, in der Theorie. Ihr lernt neue Leute kennen und mit all dem auch neue Möglichkeiten. Bildet euch weiter und tragt euer neues Wissen in die Vereine weiter. Auf die Art und Weise maximieren wir nicht nur unseren eigenen Spaß an diesem genialen Sport, sondern können auch ein Auftreten als professionelle Luftraumnutzer gegenüber der Zivilbevölkerung und der kommerziellen Luftfahrt gewährleisten.

Text und Bilder: Christian Weidemann

Auftakt der internationalen Fesselflugwettbewerbe



1: Cornelius Gehrigs Wettbewerbsmodell (vorn im Bild) und hinten das von Wolfgang Gehrig
2: Wolfgang Gehrig, Referent der F2-Modellflugklassen im DAeC aus dem LSV NI

Immer am ersten Juni-Wochenende, in diesem Jahr war es das Pfingstwochenende 03./04.06.2022, wird in Sebnitz (Sachsen) der internationale Sächsische Schweiz Cup

der Fesselflugklassen veranstaltet. In diesem Jahr stand die 27. Auflage des Wettbewerbs an. Nach den vergangenen zwei Jahren, in denen das Wettbewerbsgesche-

hen stark gelitten hat, für alle Teilnehmer eine wohlthuende Erfahrung. Bei manch einem Piloten machte sich die überlange Wettbewerbspause doch bemerkbar.

Vom Luftsportverband Niedersachsen (LSV NI) waren Wolfgang und Cornelius Gehrig als Wettbewerber der Kunstflugklasse F2B in einem sehr gut besetzten internationalen Teilnehmerfeld dabei. Der besondere Charme gerade bei diesem Wettbewerb in Sebnitz ist, dass auf der Modellfluggelände die vier Klassen Geschwindigkeit (F2A), Kunstflug (F2B), Mannschaftsrennen (F2C) und Fuchsjagd (F2D) gleichzeitig ausgetragen werden können.

Am Austragungsort in einem pittoresken

Talkessel herrschten an den beiden Wettbewerbstagen bei einem ständig umlaufenden schwachen Wind dennoch gute Bedingungen. Das Starterfeld in F2B war hochkarätig besetzt. Piloten aus den osteuropäischen Staaten stellten die Majorität und nach Abschluß der drei Wertungsdurchgänge mit Zbynek Kravcik aus Tschechien auch den Erstplatzierten. In diesem Starterfeld erreichte Cornelius Gehrig vor Wolfgang Gehrig gute Platzierungen.

Doch einige Wochenenden später gab es

schon den nächsten internationalen Wettbewerb mit niedersächsischer Beteiligung. Am Wochenende 25./26.06.2022 waren Wolfgang und Cornelius Gehrig Teilnehmer beim internationalen Wettbewerb in Brüggel-Schwalmtal (Nordrhein-Westfalen). Bei diesem Wettbewerb konnte Cornelius seine Leistung steigern und den 2. Platz in der Wertung belegen.

Text und Fotos: Klaus Preen

Aus den Vereinen

Verein für Luftsport Südheide

Verein für Luftsport Südheide mit langer Historie



Mit der aktuellen Flugsaison nimmt der neu gegründete Luftsportverein „VfL Südheide“ in Metzingen (Landkreis Celle) seinen Vereinsbetrieb auf. Ende des letzten Jahres haben sich die Mitglieder des FTV Metzingen und des LSV Altkreis Isenhausen bei den Fusionsversammlungen positiv für eine „Verschmelzung durch Neugründung“ ausgesprochen, sodass die gemeinsame Vereinsgeschichte (beginnend mit der ersten Gründung der Flugsportgruppe Wittingen am 09.09.1951) fortgeführt werden kann. Der Verein für Luftsport Südheide führt damit die Sportaktivitäten auf dem Flugplatz Berliner Heide fort. Der Verein orientiert sich mit einer Segelflug-Flatrate an neuen Maßstäben und nimmt konkret die Mitgliedergewinnung und Nachwuchsausbildung ins Visier.

Nach der Neugründung umfasst der Verein nun insgesamt 45 aktive und 65 fördernde Mitglieder. Der optimierte Flugzeugpark beinhaltet für alle Piloten eine Heimat. Spaßfliegerei, Strecken- und/oder Kunstflüge gehören zu den Kernaktivitäten unserer Scheinpiloten. Daneben wird auch die Ausbildung von „Fußgängern“ zu Segelfluggeländen von unseren sieben ehrenamtlichen Fluglehrern weiter vorangetrieben. Anschließend stehen den Mitgliedern alle Möglichkeiten offen – zum Beispiel kann auf unseren Motorsegler umgeschult werden.

Nach dem Motto „das Beste aus beiden Vereinen“ wurde mit der Neugründung das Inventar geprüft und optimiert. Insgesamt stehen sieben Vereinsflugzeuge zur Verfügung, was von der ASK 13 und dem Astir CS im Bereich der Ausbildung über die DG 505 und LS 4a für Fortgeschrittene bis hin zum Duo Discus und dem Discus 2b für den Leistungsflug ein ganzes Spektrum an Möglichkeiten bietet. Mit dem eigenen Motorsegler „Rotax-Falke“ kann der Wunsch nach motorgetriebenem Luftsport erfüllt und bei Bedarf für Strecken- und Kunstflug ein F-Schlepp durchgeführt werden.

In den vergangenen Jahren wurden weitere Maßnahmen zur Sicherung des Luftsports vorangetrieben. Zum einen wurde bereits im Jahr 2020 die eigene Flugzeughalle modernisiert und mit einer Solaranlage ausgestattet. Zum anderen konnte der bestehende Pachtvertrag für das Gelände um weitere 20 + 5 Jahre verlängert werden. Das sind positive Zeichen, um mittel- bis langfristig den Luftsport durchführen zu können. Zudem wurden sukzessive alte Strukturen modernisiert – zum Beispiel setzt der Verein überwiegend auf die Webanwendung Vereinsflieger.de, mit der unabhängig von Ort und Zeit die Vereins- und Vorstandsarbeit betrieben werden kann. Wir möchten auch Piloten aus anderen Vereinen einladen uns zu besuchen. Beispielsweise findet u. a. jährlich ein Pfingstlager

statt, bei dem auch Gäste nach Anmeldung herzlich willkommen sind.

Neben den Vereinsflugzeugen stehen derzeit noch weitere Kapazitäten in der Flugzeughalle zur Verfügung. Ergänzend bietet die Flugplatzgenehmigung die Möglichkeit, dass K-/M-Klasse Flugzeuge genutzt werden können und nach Absprache auch das Fliegen ohne Flugleiter möglich ist.

Der neue Vorstand ist einer der fünf jüngsten Segelflugvorständen in Niedersachsen. Mit einem Durchschnittsalter von 30 Jahren sind die Geschicke des Vereins in die Hände von David Priestley (1. Vorsitzender), Niklas Wegmeyer (2. Vorsitzender), Christian Knoop (Geschäftsführer), David Rohlmann (Technischer Leiter), Olaf Maier (Ausbildungsleiter) und Jördis Kirste (Jugendleiterin) gelegt worden. Der überwiegende Teil des Vorstandes hat bereits im Vorfeld Erfahrungen in der Vorstandsarbeit gesammelt. Weitere Informationen zum Verein steht in Kürze auf der neuen Webseite bereit.

**Verein für Luftsport Südheide e. V.
Flugplatz Berliner Heide**

info@vfl-südheide.de

www.vfl-südheide.de

www.flugplatz-berliner-heide.de

Luftsportverein Rinteln e. V.

Rintelner Segelflieger beim 54. Hahnweide-Wettbewerb

Daniel Schramme landet auf Platz 4



1: Kurz vor dem Start



2: Die Wolken versprechen gute Steigwerte und schnelle Flüge

Die Organisatoren des diesjährigen Hahnweide-Wettbewerbs in Kirchheim unter Teck vom 21. Mai bis zum 28. Mai konnten an vier Tagen 106 Flugzeuge zu den Wettbewerbsflügen in der Standard-, 15m-, 18m-, Offenen und Doppelsitzer-Klasse starten lassen. Obwohl man sehr anspruchsvolle Aufgaben gestellt bekam und das Wetter nicht so auf der Seite der Piloten war, sind alle Teilnehmer von dem Wettbewerb wieder begeistert gewesen und freuen sich schon auf 2023.

In der **18-Meter-Klasse** (37 Teilnehmer) gingen mit Stephan Beck auf Ventus 2cxt/18m und Reinhard Schramme auf Ventus 2cxa/18m zwei Piloten vom heimischen Luftsportverein Rinteln an den Start. Durch ihre konstanten Flüge konnten Beck und Schramme einmal mehr ihr fliegerisches Können unter Beweis stellen. Mit 2714 Punkten belegte Reinhard Schramme den 9. Platz und Stephan Beck flog mit 2675 Punkten auf Platz 10. Geschlagen geben mussten sie sich dem Österreicher Wolfgang Janowitsch auf Ventus 3T mit 3175 Punkten, gefolgt von Christian Maex

auf AS33 mit 3154 Punkten und dem Belgier Bert Schmelzer auf Ventus 3T mit 3071 Punkten. Die ausgeschriebenen Wertungsflüge bewegten sich in dieser Klasse zwischen 230 km und 500 km. Die gestellten Aufgaben hieß es schnellstmöglich zu bewältigen und wieder zum Startplatz zurückzukehren. Bei einer Außenlandung oder der Zurhilfenahme des Klapptriebwerkes handelt man sich ansonsten Punktabzüge ein. Es gab aber auch Punktabzüge, wenn man z. B. schneller als vorgegeben abflog oder der Endanflug unter der angegebenen Mindestanflughöhe lag.

Die große Überraschung war Daniel Schramme (Sohn von Reinhard Schramme), der mit dem Co-Piloten Thomas Fricke vom HAC Boberg/Hamburg in der Doppelsitzerklasse (15 Teilnehmer) für den LSV Rinteln an den Start ging. Daniel Schramme, der im Hauptberuf für eine deutsche Fluggesellschaft große Airliner steuert, war erst vor einigen Monaten wieder in das Cockpit eines Segelflugzeuges zurückgekehrt. Schramme jun. landete mit einem Arcus M an den vier Wertungstagen stets

unter den Top Ten und belegte mit seinem Copiloten Fricke in der Gesamtwertung den 4. Platz mit 2306 Punkten. Geschlagen geben mussten sie sich dem Siegerteam Martin Theisinger mit 2814 Punkten, gefolgt vom Team Norbert Sommer mit 2645 Punkten vor Louis Boudier mit 2633 Punkten, die ebenfalls mit einem Segelflugzeug vom Typ Arcus unterwegs waren.

Der Hahnweide-Wettbewerb mit internationaler Beteiligung wird von vielen Piloten als Vorbereitung für weitere Meisterschaften auf nationaler und internationaler Ebene genutzt.

Für Stephan Beck und Reinhard Schramme wird es jetzt mit den Rintelner Piloten fliegerisch darum gehen, in der 1. Segelflug-Bundesliga den Titel des Deutschen Meisters zu verteidigen. Aktuell liegt der LSV Rinteln auf dem 2. Tabellenplatz mit 3 Punkten Abstand auf Platz 1, aber mit einem Punkt Abstand folgt schon der erste Verfolger.

Text: Dieter Vogt

Fotos: Rolf Bödeker

Konkurrenz für den frühen Vogel

Frühstarts bei den Rintelnern Segelfliegern

Normalerweise schiebt beim Luftsportverein Rinteln (LSV) kein Pilot um vier Uhr morgens die Hallentore auf, denn wir Segelflieger wollen ja Thermik fliegen und die entwickelt sich bekanntlich erst, wenn die Sonne den Erdboden eine ganze Zeit lang erwärmen konnte. An frühen Tagen ist das vielleicht bereits um neun Uhr der Fall, aber niemals um 5:03!

So dürfen Schüler und Fluglehrer ruhig das bekannte Motto mit dem Vogel und dem Wurm ändern in „Der frühe Vogel kann uns mal!“

Aber am vergangenen Wochenende sollte es mal anders werden.

Eine motivierte Schüler- und Scheininhabergruppe entschied sich die Schulung bereits um fünf Uhr morgens zu beginnen,

um den Moment des Sonnenaufgangs aus der Luft zu genießen. So hoben pünktlich um 5:03 Uhr, zum offiziellen Sonnenaufgangszeitpunkt, kurz hintereinander vier Flugzeuge in Rinteln ab. Leider vereitelte ein kleines Wolkenfeld in den ersten 15 Minuten den magischen Moment, an dem die Sonne am Horizont aufgeht. Als sich die Sonne dann aber über diese Wolken erhob



1: Hinter dem „Schlepper“ der Sonne entgegen



2: Die Sonne noch versteckt hinter Wolkenschleiern

und die Flieger in nahezu ruhiger Luft dahinglitten, gab es sie dann doch noch: die fantastische Sunrise-Stimmung.

Bis neun Uhr wurde munter geschult, bevor dann alle zu einem ausgiebigen ge-

meinsamen Frühstück pausierten. Der danach weitergeführte Flugbetrieb endete an diesem Sonntag aus verständlichen Gründen bereits etwas früher als normal. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass dies

ein einmaliges Ereignis war und unbedingt im nächsten Jahr wiederholt werden muss.

Text : Christine Grote

Fotos : Christine Grote und Ole Bachmann

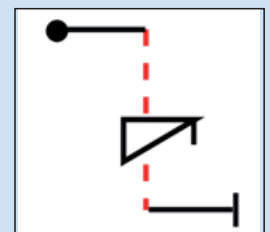
Aus Platzgründen konnten wir vier weitere Beiträge aus Rinteln nicht abdrucken. Sie sind auf der Homepage des Luftsportmagazins nachzulesen.



LSV Hameln und LSV Kreis Springe Sicherheitstraining



- 1: Klaus Stuwe (links) als einweisender Fluglehrer mit Jan-Alexander Spiegel
2: Günter Bertram (links) beim Einweisungsbriefing zum Trudeln



Trudeln, vorstehend mit dem Aresti-Symbol dargestellt, obligater Bestandteil von Flugausbildung wie Kunstflugvorführungen, war am 25/26.06.2022 auf Bisperode-West in Form eines Sicherheitstraining ein wichtiger Teil des Flugbetriebs der Ausbildungsgemeinschaft des LSV Hameln und des LSV Kreis Springe.

Die Erfahrungen der Fluglehrerausbilder und auch die der FI-Refresher mit fliegerischer Praxis auf Ithwiesen (wie der Autor dieser Zeilen) zeigen immer wieder die Notwendigkeit auf, das Bewusstsein zum Trudeln zu schärfen. Dies jedoch am besten,

quasi zwingend, durch praktische Übungen, denn die Zahl der Unfälle mit Trudeln, oft auch mit tödlichem Ausgang, zeigt die Sinnhaftigkeit der kontinuierlichen Übung auf, besonders auch über die Ausbildung hinaus.

Dafür gibt es bei uns im LSVNI sehr, sehr gute Voraussetzungen. Zum einen die „Hermine“, unsere ASK 21 B (NIE), das Förderflugzeug, das von den Vereinen entsprechend ausgeliehen werden kann. Zum anderen eine Reihe von versierten Fluglehrern, die nach Absprache gerne für ein Sicherheitstraining zur Verfügung stehen.

Neben dem Ausleihen der NIE durch Vereine gibt es für Einzelinteressierte auch folgende Möglichkeit: Während der Herbstferien in Niedersachsen vom 16.10.2022 bis zum 22.10.2022 ist die NIE auf Bisperode-West stationiert. Sofern die Wetterlage es zulässt, kann im F-Schlepp das Trudeltraining stattfinden (nur bei Ostwind!).

Interessierte melden sich bitte bei:

Klaus Preen, MFK-Preen.LVN@t-online.de

Text und Bilder: Klaus Preen

LSV Burgdorf e. V.

Tag der Niedersachsen in Hannover

Stephan Weil besucht den Luftsportverein Burgdorf auf der Sportmeile am Maschpark

Niedersachsen feierte seinen 75. Geburtstag mit dem „Tag der Niedersachsen“ vom 10.06. bis 12.06.2022 unter dem Motto „STADT.LAND.FEST“ mit über 500.000 Besuchern. Dabei waren rund 80 Vereine, u. a. der Luftsportverein Burgdorf e. V. (LSV). Das Fest wurde in der Landeshauptstadt im Bereich Maschpark und Maschsee ausgerichtet.

Der LSV hatte an allen drei Tagen einen Discus b mit 15 m Spannweite auf dem Ausstellungsplatz aufgerüstet. Vereinsmitglieder standen den Besucher*innen für ihre Fragen zur Verfügung. Viele interessierte Besucher*innen, vor allem Kinder und Jugendliche, nutzten die Gelegenheit in das Cockpit einzusteigen und sich die Instru-

mente wie z. B. Höhenmesser, Fahrtmesser oder das Funkgerät anzusehen und selbst den Steuerknüppel oder die Landeklappen zu bedienen.

Der LSV hatte auf dem Tag der Niedersachsen neben vielen Informationsmöglichkeiten zum Luftsport auch eine Tombola angeboten. Es wurden Mitflüge im Segelflugzeug verlost und für Nieten gab es reichlich Süßigkeiten als Trostpreise. Am Sonntagmittag waren bereits alle Lose verkauft und es gab viele glückliche Gewinner.

Ein besonderer Höhepunkt war der Besuch des Ministerpräsidenten Stephan Weil auf dem Stand des LSV. Weil durfte selbstverständlich auch im Cockpit Platz nehmen und ihm wurden die Instrumente erklärt. Fliegen



MP Stephan Weil lässt sich von Carsten Vogt vom Luftsportverein Burgdorf die Instrumente erklären; Foto: StK, Ole Spata

im Segelflugzeug „muss wohl faszinierend sein“ vermutete Weil, womit er natürlich absolut recht hat.

Ansprechpartner Tim Bauer,
Pressereferent presse@lsv-burgdorf.de

Wir gratulieren

Aero-Club Braunschweig

Luisa Blaffert vom Aero-Club Braunschweig absolviert erfolgreich ihren ersten Alleinflug am Pfingstmontag



Das ist pure Lebensfreude! Die Erleichterung und auch Freude ist Luisa nach ihrem ersten Alleinflug förmlich in das Gesicht geschrieben.

Dieses Pfingstfest 2022 und speziell der Montag wird für Luisa bestimmt immer in ihrem Herzen und Gedächtnis bleiben, weil die 23-jährige Master-Studentin für

das Grundschullehramt mit ihrem ersten Alleinflug ein wichtiges Highlight ihrer Segelfliegerlaufbahn erfolgreich absolvieren konnte. Am Vormittag hatte Luisa noch zwei erfolgreiche Flüge mit ihrem Fluglehrer Hans-Bernd Korte hinter sich bringen können. Nach der obligatorischen Überprüfung durch den zweiten Fluglehrer Lennard Waschke gab es dann für den schon sehnlichst erhofften „Sprung aus dem Nest“ keinen Hinderungsgrund mehr.

Volle Konzentration der jungen Pilotin und letzte motivierende Worte der Fluglehrer prägten kurz vor dem Erstflug das Geschehen und um 12.09 Uhr Ortszeit hob Luisa mit einem vorbildlichen Start mit unserer ASK 21 in den wolkenrächtigen Himmel über Waggum ab. Eine sehenswerte und butterweiche Landung beendete anschließend dieses für Luisa einmalige und sicher unvergessene Erlebnis.

Auf die Frage nach ihrem Einstieg zu dieser faszinierenden und einmaligen Sportart erwiderte sie äußerst pragmatisch: „Zum Aero-Club gekommen bin ich dadurch, dass ich anfangs die Segelflieger aus meinem Fenster beobachten konnte und mich einfach mal informieren wollte, was dort vor sich geht. So wurde ich kurzer Hand zum Schnupperflug eingeladen und bin im Anschluss direkt zur Flugschülerin konvertiert.“

Aufgrund technischer Probleme mit unser Winde konnte der Flugbetrieb an diesem Pfingstmontag nach Luisas Flug leider nicht mehr fortgesetzt werden.

Die Segelfluggruppe des Aero-Clubs Braunschweig gratuliert dir ganz herzlich zu diesem wichtigen Ereignis und wünscht dir für deine weitere fliegerische Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Segelflüge!

Text und Foto: Rolf Wagner

Verein für Luftsport Rotenburg e. V.

Moritz Wandmacher hat sich am 22.05.2022, nur wenige Tage nach seinem 14. Geburtstag, freigezogen und erfolgreich seine A-Prüfung absolviert. Nicht nur er ist überglücklich, auch seine Eltern und der ge-

samte Verein für Luftsport Rotenburg e. V. sind stolz auf Moritz und wünschen ihm weiterhin viele schöne Flugerlebnisse.

Text und Foto:

Hans-Joachim (Perry) Neupert



Termine

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

Verband

05. - 06.11.2022	Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte FI(S) + FI(A) + UL	Springe, Naturfreundehaus Deisterhütte
11.03.2023	Mitgliederversammlung 2023	Walsrode

Vereine

03.09.2022	Fly-in von Oldtimern und selbstgebaute Flugzeugen	Rinteln
------------	---	---------

Modellflug

11.09.2022	54. Freiflugwettbewerb	Springe
------------	------------------------	---------

Motorflug

01.10. - 23.10.2022	Motorfluglehrer-Ausbildungslehrgang 2022	Flugplatz Bad Gandersheim, Lehrgangsleiter: Henning Jahns
12.11.2022	Niedersächsische Motorflugtagung	Walsrode

Segelflug

09.09. - 11.09.2022	Landesjugendvergleichsfliegen	Ausrichter: VfL Rotenburg (Wümme) und LSV Schneverdingen, Ort: Flugplatz Rotenburg (Wümme)
08.10.2022	Segelfluglehrer Vorauswahlprüfung	Ort: Hoya
13.11.2022	Niedersächsischer Segelfliegertag	Walsrode
03.12.2022	Auffrischungsseminar FI(S)	Hannover, LSB, Toto-Lotto-Saal
05.11. - 06.11.2022	FI(S) und FI(A) Auffrischungsseminar	Springe
26.11. - 27.11.2022	Niedersächsischer Segelfliegertag	Walsrode

Segelflugausbildung 2023

03.-12.03.2023	Segelfluglehrerlehrgang 2023 (Theorie)	Gailhof
14.04. - 28.04.2023	Segelfluglehrerlehrgang 2023 (Praxis)	Ehlershausen

Technische Lehrgänge

24.09. - 27.09.2022	Zellenwart 1	H- & G-Bauweise inkl. Grundmodul
28.09. - 01.10.2022	Werkstattleiter 1	Holz- & Gemischtbauweise
02.10. - 05.10.2022	Zellenwart 2	FVK-Bauweise inkl. Grundmodul
06.10. - 09.10.2022	Werkstattleiter 2	FVK-Bauweise
10.10. - 14.10.2022	Motorenwart/Motorseglerwart	Module: GM + FM + M1 (Ausgebucht)
17.10. - 21.10.2022	Motorenwart/Motorseglerwart	Module: GM + FM + M1 (Zusatztermin)
03.11. - 06.11.2022	Fallschirmwartlehrgang inkl. Grundmodul	Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)

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

Nach Absprache

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5
Braunschweig: guenter.bertram@segelflug.org

Hamburg: lsp@carsten-brandt.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe Oktober/November 2022 ist am 01.09.2022

70+1 Jubiläumsfeier beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Präsident Ernst Eymann empfing über 100 Gäste aus Politik, Sport, den Verbänden und Vereinen



- 1: Viele Gäste waren zur Jubiläumsfeier auf den Domberg gekommen
- 2: Klaus Fey (links) erhielt als langjähriger Chefredakteur des LuftSport-Magazins für seine Verdienste die Goldene Daidalos-Medaille des DAeC. Die ersten Gratulanten waren LSV-RP- Präsident Ernst Eymann, DAeC-Präsident Claus Cordes und LSV-RP Vizepräsident Manuel Höferlin
- 3: Dr. Eberhard Becker (links) und Ernst Eymann nahmen gerne Platz im Ballonkorb von Klaus Wilbert

Fotos 1+2: Ludwig Feuchtnner, Foto 3: Klaus Wilbert

Gut gelaunte Gäste, ein unterhaltsamer Gastgeber und ein würdiges Rahmenprogramm in einer dem Anlass entsprechend geschmückten Technikhalle: Die 70+1 Jubiläumsfeier des LSV RP am 16.07.2022 war ein voller Erfolg.

Die Liste der Gäste, die Präsident Ernst Eymann auf dem Podium begrüßen konnte, war lang: aus der Politik Staatssekretär Randolf Stich, Manuel Höferlin M.d.B und Bürgermeister Michael Greiner; vom Sportbund Rheinland Vizepräsident Wolfgang Scheib; vom DAeC Präsident Claus Cordes, Vizepräsident Ralf Hubo und Bundesjugendleiterin Lena Etzkorn sowie Vertreter der benachbarten Luftsportverbände aus Baden-Württemberg, Hessen und dem Saarland. Für das 86. Lufttransportgeschwader Ramstein Airbase waren Major Dylan Neidorff und Marcus Brauner erschienen. Doch was wäre ein solches Fest ohne die vielen Pilotinnen und Piloten, die

per Flugzeug oder mit dem Auto auf den Domberg gereist waren. Eymann berichtete im Rahmen der Begrüßung detailliert über den Status Quo des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz e.V. sowie über die aktuellen Einflüsse von Politik, Wirtschaft, Umwelt und Energiewende. An die Landesregierung und die Sportbünde formulierte er eine klare Aufforderung zur Unterstützung des Verbandes mit seinem enormen ehrenamtlichen und sozialpolitischen Engagement. Staatssekretär Stich machte deutlich, dass der Luftsport ernsthaft wahrgenommen werde. Sein besonderer Dank ging an alle Pilotinnen und Piloten für deren Unterstützung bei der Waldbrandfrüherkennung. Alle Redner zu nennen würde den Rahmen sprengen. Kernaussage jedes Gratulanten war, dass der LSV RP unverzichtbare Arbeit leistet und dafür Sorge trägt, das Fliegen auch noch den kommenden Generationen zu ermöglichen. Hier sei eine

Zahl aus 2019 zu nennen: 2500 Gäste haben auf dem Domberg übernachtet, um an den vielfältigen Aus- und Fortbildungsangeboten teilzunehmen, die das Team um Geschäftsführer Peter Hammann zusammengestellt hat.

Stellvertretend für alle, die sich in vielfältiger Weise eingebracht haben, wurden drei Mitglieder geehrt: Wilfrid Weber (Utscheid) und Klaus Fey (Bad Neuenahr) erhielten die Goldene Daidalos-Medaille des DAeC und Herbert Siegloch (Speyer) die silberne Ehrennadel des LSV RP.

Abschließend ließ Hermann Kleber in beeindruckender Weise die vergangenen 70 Jahre Revue passieren. Währenddessen liefen auf einer Videowand Impressionen aus den letzten Jahrzehnten.

Nach dem rund zweistündigen Programm nutzten die vielen Gäste das schöne Wetter, um den Tag bei guten Gesprächen unter Freunden ausklingen zu lassen.

Ricarda Helm

Der LSV RP rief ...



... und die Piloten kamen vom 12. bis 17. Juni nach Bad Sobernheim zu einem Flugsicherheitstraining, das es in sich hatte. Ziel dieses Trainings war, sich besonders individuell auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse der Teilnehmer einzustellen, ohne jedoch das Ziel aus den Augen zu verlieren, das lautete: Stabilisierung der bisherigen Fähigkeiten und Steigerung der fliegerischen Kenntnisse.

Es wurden nicht nur allgemeine Manöver geübt, sondern Basis des Handelns war das Pilot Operation Handbook (POH) – und hier gab es manche Überraschung bei Berech-

nung und Planung. Kurzstart und -landung waren neben dem Anflug auf Verkehrsflughäfen und Stabilisierung des eigenen Könnens Ziele des Trainings, das täglich zweimal theoretischen Unterricht und praktische Schulungen beinhaltete. Diese Praxis war ganz speziell auf den einzelnen Piloten und sein Luftfahrzeug zugeschnitten. Die unterschiedlichen Flugzeuge (u. a. DA40, C42, Monsun, Aeroprakt, PA18, Breezer, Dynamic, C172) stellten das Ausbildersteam, das Peter Hammann zusammengestellt hatte, vor herausfordernde Aufgaben, die jedoch flexibel und problemlos gelöst wurden. Alle Teilnehmer nahmen an einem Sprech-

funkrefresher teil, der die Piloten gezielt auf den Flug zu Verkehrsflughäfen vorbereitete. Die Berechnungen von Dichtehöhe, Start- und Landestrecke wurden überprüft und auch erflogen. Motorenkenntnisse wurden ebenso vertieft wie der Umgang mit Sondersituationen.

Ein Fluglehrerteam von Eisenschmidt ergänzte das Team der Fluglehrer bei der theoretischen und fliegerischen Ausbildung – ist doch das Thema Ausbildung von Piloten ein ernsthaftes Thema für Eisenschmidt. Im kommenden Jahr wird das Training wiederholt. Eisenschmidt wird wieder dabei sein.

Herwart Goldbach

D-Kader Training

Das D-Kader-Training des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz begann am Donnerstagmorgen mit dem Eröffnungsbriefing. Auf der Tagesordnung stand eine Kennenlernrunde, eine Ansprache unseres Segelflugreferenten Frank Steege und die Einteilung in Kleingruppen für den folgenden Flugtag. Ziel des Flugtages war es, Schenkel zwischen verschiedenen Flugplätzen mit einer maximalen Durchschnittsgeschwindigkeit zu fliegen; ein weiterer Fokus lag auf der Etablierung des Teamfluges. Dies funktionierte trotz schwieriger Wetterlage relativ gut, sodass alle schöne Flüge im Rheintal und im Kraichgau absolvieren konnten und nur eine Außenlandung zu verzeichnen war. Neben dem Debriefing mit detaillierten Fluganalysen hörten wir am nächsten Tag zur Vorbereitung auf die Quali in Landau einen Vortrag von Georg zum Marker-Abflug. Die Thermik war an diesem Tag etwas besser, sodass viele Flüge mit ordentlichen



Schnittgeschwindigkeiten durchgeführt wurden, die ortsfremden Piloten den Pfälzer Wald und den Odenwald kennenlernen konnten und alle wieder in Landau gelandet sind. Am letzten Flugtag bauten wir nach einem Vortrag von Johannes zu den Fluganalysefunktionen in WeGlide das Grid auf und wurden mit einigen Konturen und Lücken in

der geschlossenen Wolkendecke belohnt, wodurch wir doch noch alle diese fordernde Wetterlage erleben durften. Leider hatten wir dadurch auch einige Außenlandungen auf den benachbarten Flugplätzen zu beklagen, im Vordergrund stand aber ein Training bei schwacher Thermik und einer niedrigen Basis, was uns gut auf die anste-

henden Wettbewerbe vorbereitet hat. Obwohl in der Planung der Sonntag noch als Flugtag genutzt werden sollte, haben wir das Training wetterbedingt schon Samstagabend mit einem Abschlussbriefing be-

endet. Im Namen aller D-Kader-Piloten möchte ich mich bei unseren Trainern Martin, Charly und Georg bedanken, auch bei der DJK Landau für die Gastfreundschaft und beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz für

die Förderung. Das nächste Treffen des D-Kaders ist die Saisonnachbesprechung im Herbst dieses Jahres.

Maximilian Goormann

Aus den Vereinen

FSV Glück auf Ailertchen



Nachruf

Der Flugsportverein „Glück Auf“ Ailertchen e.V. trauert um sein Ehrenmitglied und Fliegerkameraden

Rainer Erbelinger

der uns am 03.05.2022 im Alter von 78 Jahren für immer verlassen hat.

Rainer ist am 07.08.1988 unserem Verein beigetreten und hat sich als Referent für Öffentlichkeitsarbeit große Verdienste um den Verein erworben. Jahrzehntlang hat er in hervorragender Weise von den verschiedensten Aktivitäten und Versammlungen des Vereins in der Presse berichtet und so maßgeblich zum positiven Image des Vereins überregional beigetragen.

Außerdem bot er uns allen als Vereinswirt über Jahrzehnte stets ein gemütliches und familiäres zweites Zuhause.

Mit Rainer verlieren wir einen echten Freund und großartigen Menschen, den wir sehr vermissen werden.

Wir sind zutiefst dankbar für die Zeit, die wir mit ihm verbringen durften und werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Flugsportverein „Glück Auf“ Ailertchen e.V.

Im Namen des Vorstandes		
Sascha Painter	Björn Wien	Sascha Riedel
1. Vorsitzender	2. Vorsitzender	Geschäftsführer

Aero-Club Koblenz

Abschied von Manfred Obersteiner

„Dem Himmel noch nie so nah“: Viel zu früh und sehr traurig müssen wir von unserem langjährigen Fliegerkameraden Manfred Obersteiner Abschied nehmen. Manfred hat am 11. Mai nach kurzer schwerer Krankheit seinen letzten Flug angetreten.



Mit Manfred verlieren wir einen großartigen Menschen und Ausbildungsleiter UL. Er hat jedoch nicht nur die UL-Abteilung in allen Bereichen und mit großem Fachwissen unterstützt, sondern auch als Lehrer für Luftrecht und Meteorologie lange Jahre die Schüler überaus engagiert ausgebildet. Manfred konnte motivieren, geduldig erklären und war für alle Anliegen jederzeit ein kompetenter und zugewandter Ansprechpartner.

Seine fliegerische Laufbahn begann Manfred 1986 im Motorsegler. Einige Jahre später erwarb er die UL-Lizenz und war lange Jahre begeisterter Kiebitz-Pilot. Seit 1997 fungierte er als Fluglehrer und hat vor rund zehn Jahren die Ausbildungsleitung UL übernommen. Doch nicht nur in Ausbildungsfragen war Manfred ein stets hilfsbereiter Ansprechpartner, sondern auch in vielen Fragen rund um die Technik und Elektrik. 2007 wurde ihm vom Luftsportverband Rheinland-Pfalz die Ehrennadel in Silber und 2018 vom Aero-Club Koblenz die Ehrennadel in Gold verliehen. Wir sind Manfred für sein Wirken im Verein und als Freund dankbar und trauern gemeinsam mit seiner Ehefrau, der unser Mitgefühl und unsere Anteilnahme gilt.

Aero-Club Koblenz e. V.

FSV Bad Sobernheim

Pilot für einen Tag beim FSV Sobernheim:

15 Schnupperflieger umkreisten den Domberg



Es war der erste von zwei Schnupperflug-Terminen, welche der Flugsportverein Sobernheim (FSV) auch in diesem Jahr wieder anbietet. Er sorgte Mitte Mai bei gleich 15 fluginteressierten Frauen und Männern für leuchtende Augen. Sie hatten die Möglichkeit, unter fachkundiger Anleitung und Aufsicht auf den Pilotensitzen der Segel- und Motorflugzeuge des Vereins Platz zu nehmen und



sich in der Funktion von Flugzeugführerinnen und Flugzeugführern zu erproben. Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Alter von 15 bis 65 waren der Einladung des FSV gefolgt. Auch in diesem Jahr wieder zeich-



neten Jessica Eschenfelder und Gerrit Keller verantwortlich für die Organisation des Ganzen. Sie versorgten die Gäste mit Begrüßungsmappen, welche diese nicht nur mit dem Verein vertraut machten, sondern



sie auch in grundlegendes Wissen über die Sportfliegerei einführten.

Text: Joachim Mahrholdt

Fotos: Martin Weber und Richard Malaczek

Aero-Club Landau

Deutscher Meister Henrik Bieler

Es herrscht eine heitere Stimmung beim Aero-Club Landau e. V. Neugierige Blicke wandern immer wieder zur Einfahrt auf den Flugplatz, denn einer fehlt noch: Henrik Bieler (40), Fluglehrer und Streckenpilot, hat sich in Zwickau bei der Deutschen Segelflugmeisterschaft in der 15m-Klasse mit seiner „1G“ den ersten Platz in der Gesamtwertung erflogen. Als der Deutsche Meister ankommt, wird er mit Sektdusche und knallenden Konfettikanonen empfangen.

Henrik hat bisher an neun Deutschen Meisterschaften teilgenommen. Er erinnert sich, dass er damals Leistungen nachweisen musste, um an das Förderflugzeug des Landesverbandes Rheinland-Pfalz zu kommen – eine ASW20. Zum Wettbewerbspiloten wurde Henrik durch den Quasi-Automatismus des Streckenflugs: Wer im Segelflug professionell auf Strecke fliegt, landet irgendwann als Teilnehmer auf einem der vielen Wettbewerbe.

Am Segelflug fasziniert Henrik das Zusammenspiel aus fliegerischem Können und den Kräften der Natur. „Es ist ein Spiel mit dem Wetter“, bemerkt er. Erfahrung ist hier ebenso wichtig, auch wenn eine Garantie für den Erfolg nie vorhanden ist. Wichtig ist für Henrik das mentale Mindset, welches er mit ins Cockpit nimmt. Er muss sich gedanklich vollständig auf seine Flüge einlassen können. Dazu benötigt es ein unterstützendes Helferteam am Boden.

Einfach nur so zu gewinnen war nie Henriks Ziel. Ihm gefällt es einfach, sich mit anderen zu messen. Auch deswegen fliegt Henrik bereits seit mehreren Jahren im Team mit Marc Schick vom FSV Neustadt, der es mit einem dritten Platz selbst auf das Siebertreppchen geschafft hat. Der Teamflug beim Wettbewerb hat den Vorteil, dass beide Piloten mit ihren Flugzeugen im angemessenen Abstand zueinander fliegen und so den sie umgebenden Bereich besser nach Aufwinden absuchen können. Das klassische Funkgerät dient hier als das gängige Mittel der Kommunikation. Sobald einer der beiden Piloten die bessere Thermik gefunden hat, folgt der andere.

Konkurrenz ist beim Team Bieler-Schick noch nie ein Thema gewesen. „Es muss sogar völlig in Ordnung sein, wenn der andere auf dem Siebertreppchen höher steht“, fügt Henrik hinzu. Man muss sich absolut vertrauen können, aufeinander Rücksicht nehmen und durchaus mal warten, wenn der andere etwas zurückbleibt. Nicht nur deswegen ist der Teamflug eine große Herausforderung: Vor dem Start, während des Fluges und danach werden ständig Absprachen getroffen und umgesetzt. Und wenn einer an einem Tag mal nicht ganz in Form ist, übernimmt einfach der andere die Führung des Teams.

Dem Nachwuchs gibt Henrik den Tipp, die eigene Aufmerksamkeit mehr nach draußen zu richten. Trotz modernster Technik



und teurer Gerätschaften am Instrumentenbrett „spielt sich das Wetter draußen ab“. Er betont erneut seinen Grundsatz, dass das mentale Mindset absolut entscheidend ist. So ist die Gemeinschaft bei Wettbewerben angenehm und auch wichtig, allerdings muss auch nicht jedes Bierchen am Abend mitgetrunken werden, wenn absehbar ist, dass der nächste Tag nicht neutralisiert wird.

Henriks Erstplatzierung macht ihn zum Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft und qualifiziert ihn für die anstehende Weltmeisterschaft in Narromine, Australien, im Dezember 2023. Marc Schick darf aufgrund seiner Drittplatzierung bei der Europameisterschaft mitfliegen.

Tonio Stührenberg

SSV Ludwigshafen

35. Dannstadter Vergleichsfliegen



Nach zwei Jahren Corona-Zwangspause konnte es dieses Jahr an den traditionellen Terminen Himmelfahrt und Pfingsten endlich wieder losgehen. Die Wettbewerbsleitung begrüßte zum Eröffnungsbriefing die Teilnehmer der insgesamt 42 Teams, 15 in der Club- und 27 in der Gemischten Klasse. Dabei waren eine Reihe von Newcomern im Streckenflugwettbewerb, aber auch viele bekannte Gesichter. Somit wurde das Vergleichsfliegen seinem Anspruch als Einsteiger- und Fortgeschrittenen-Wettbewerb gerecht.

Am ersten Wettbewerbstag, an Himmelfahrt, ließ das Wetter wahrlich auf sich warten, dann aber gab es eine AAT nach Westen. Aber die Steigwerte entsprachen nicht der Wolkenoptik und so gab es doch eine Reihe von Außenlandungen. Nils Koster gewann den Tag in der Gemischten, Steffen Rogoll auf seiner Libelle in der Clubklasse. Der Freitag bot uns 8/8, somit keine Chance auf ein ausreichend großes Wetterfenster.

Samstag gab es letztlich für beide Klassen eine gleiche Aufgabe, 344 km im schmalen Dreieck nach Osten, aber nicht alle schaff-

ten es nach Hause. Leider gab es mit dem Durchflug einiger Teilnehmer durch die Sprungzone in Walldorf im Nachhinein Stress, woraufhin die Sportleitung den Einflug in Sprungzonen fortan untersagte. Tagessieger waren Andreas Schottmüller auf LS8 und Philipp Blank aus Bad Neuenahr.

Der Sonntag bescherte uns einen schmalen Schönwetterstreifen in Ostwestrichtung, im Norden und Süden ging gar nichts. So tat sich die Sportleitung um Peter Mangold, Dominik Lott und Auswerter Johannes Meyer lange schwer, eine wertige Strecke auszuwählen. Am Ende gab es eine Schmetterling-AAT im erweiterten Rheingraben für beide Klassen, allerdings durften sich die Clubber etwas mehr Zeit nehmen. Sowohl Nils Koster als auch Steffen Rogoll errangen ihren zweiten Tagessieg. Der zweite Block begann am Pfingstsonntag mit schwieriger Wittersituation, nachdem die Woche über recht ordentliche Bedingungen geherrscht hatten. Es gab erneut eine AAT an die Bergstraße, in den Kraichgau und über den südlichen Pfälzer Wald zurück, allerdings mit üppigen Zylindern. Steffen Rogoll war auch hierbei nicht zu schlagen. Allerdings konnte nur

die Clubklasse in die Luft gebracht werden, die Gemischte blieb am Boden und wurde neutralisiert. Höhepunkt des Tages war das abendliche Bergfest mit Karaoke und einigen Kaltgetränken, zumal für den Pfingstsonntag eine kräftige Regenfront angesagt war.

Am Pfingstmontag war die Front durch, mit gewissem Optimismus auch von Wettermann Alfred Perlich wurde das Grid gestellt, aber nachdem von vier Schnupperern drei auf dem Acker waren, wurde auch dieser Tag schweren Herzens neutralisiert.

Somit konnte die Sportleitung für die Gemischte Klasse drei, für die Clubklasse vier Wertungstage verbuchen. Am Folgefreitag wurden die Sieger in einer Feierstunde mit Luftsportverbandspräsident RLP Ernst Eyermann und Ortsbürgermeisterin Manuela Winkelmann geehrt. Sie überreichte auch den Pokal für den besten Jugendlichen der Verbandsgemeinde Dannstadt Schauernheim an unseren Rookie Linus Seits. Pilotensprecher Martin Balmer bedankte sich bei den Veranstaltern mit rührenden Worten und Spezialitäten aus dem Hessischen.

Reinhardt Hähndel

35. Dannstadter Vergleichsfliegen: Endergebnis Clubklasse

Rang	WKZ	Pilot/Team	Verein	Typ	Index	Punkte
1	W	Steffen Rogoll	AC Idar-Oberstein	Std. Libelle	98	2,523
2	CH	Linus Seits	SSV Ludwigshafen/Rhein	LS 7 WL	107	2,018
3	2A	Jana Schmidt	SFG Bensheim	Std. Libelle	98	1,947

35. Dannstadter Vergleichsfliegen: Endergebnis Gemischte Klasse

Rang	WKZ	Pilot/Team	Verein	Typ	Index	Punkte
1	JT	Bernhard Nacke	FSVO Reinheim	Ventus 2cxa FES 18m	121	1,755
2	SX	Alexander Fleckenstein	AC Rhein-Nahe	Duo Discus XL	113	1,748
3	E	Back & Back	AC Nastätten	DG 1001neo FES	111	1,719

Alle Ergebnisse unter https://www.soaringspot.com/en_gb/35-dannstadter-vergleichsfliegen-2022-ludwigshafen-2022/

Aero-Club Rhein-Nahe

Herzlichen Glückwunsch!

Robin Sittmann ist bei den Deutschen Meisterschaften Vizemeister in der Standard-Klasse geworden

Eigentlich waren die Erwartungen bei den diesjährigen Deutschen Meisterschaften in Zwickau eher gering; dass es am Ende Platz 2 wurde, war auch für Robin eine deutliche Überraschung. Robin hatte in dieser Saison einfach nicht die Zeit sich intensiv auf diesen Wettbewerb vorzubereiten. Denn aus beruflichen Gründen ist das Segelfliegen etwas auf der Strecke geblieben.

Dass er es noch kann, hat diese Meisterschaft gezeigt. „Vielleicht lag es genau daran, dass ich ziemlich locker nach Zwickau gefahren bin und bis auf den letzten Wettbewerbstag nicht diesen Druck spürte.“

Robin hatte es mit seinem Teampartner Philipp Schulz für die ersten Tage eher ruhig angehen lassen. Neben einer guten Renntaktik gehört auch eine Portion Glück dazu. Und das hatte Robin gleich am ersten Tag. Nach dem Start gehörte er zu einer Ausreißergruppe. Eigentlich eine gewagte Strategie, aber Robin hatte noch die Wettervorhersage im Kopf. Diese sagte Regen voraus. Also musste er, um die gestell-

te Aufgabe zu lösen, früh an der ersten Wende sein. Wie vorausgesagt veränderte sich an der ersten Wende das Wetter. Heftiger Regen und schlechte Sicht – eine Außenlandung schien die logische Konsequenz. Noch ca. 400 Metern über Grund schlug aus heiterem Himmel das Vario bis zum Anschlag aus. Keine Außenlandung, ganz im Gegenteil: Die gestellte Aufgabe konnte erfolgreich beendet werden.

Bis zum 7. Wettbewerbstag flog Robin mit seinem Teampartner Philipp mit dem Feld mit – Platz 9 in der Gesamtwertung für ihn. Die Wettervorhersage für den kommenden Tag sprach von einströmender Warmluft und einem relativ abrupten Thermikende ab 18 Uhr. Somit stand fest: nach dem Start früh loslegen und hoffen, dass keiner der besser platzierten Piloten die Verfolgung aufnimmt und die Ausreißer einfach von hinten überholt. Aber die Führenden



Gratulation an Vizemeister Robin Sittmann

waren so mit sich selbst beschäftigt, dass sie es verpassten, sich rechtzeitig mit der gestellten Aufgabe auseinanderzusetzen. Robin, sein Teampartner und die anderen Ausreißer konnten als einzige die Aufgabe erfüllen. Platz 2 war nach diesem Tag die Belohnung für Robin. Den konnte er am letzten Wettbewerbstag sicher verteidigen. Sein Heimatverein ist sehr stolz auf das, was Robin insgesamt in den letzten Jahren bei Wettbewerben erreicht hat, und drückt ihm für die Zukunft die Daumen.

Mario Jeschke

FSV Speyer

Festivalstimmung am Flugplatz Speyer

Mehr als 1.000 Besucher, 200 Rundflugpassagiere und perfektes Sommerwetter – was braucht es mehr für ein gelungenes Flugplatzfest! Beste Voraussetzungen also für den Flugsportverein Speyer, der seinen Hangar und das Vorfeld am Verkehrslandeplatz Speyer (EDRY) am 25. und 26. Juni in ein Partygelände verwandelt hat.

Dabei musste das Organisationsteam unter der Leitung von Vorstandsmitglied Steffen Klingenfuß bis zuletzt bangen, ob das Wetter halten würde: Die Aufbauarbeiten am Freitagabend waren noch nicht ganz beendet, als ein kräftiger Platzregen für unfreiwillige Abkühlung sorgte. Doch die wochenlangen, umfangreichen Vorbereitungen für zwei erlebnisreiche Tage rund ums Fliegen haben sich gelohnt.



1: TC, Follow Me, Feuerwehr
2: Vorfeld

3: Unser „Oldie“ lernt wieder fliegen:
Start des Scheibe Specht (Baujahr 1955,
restauriert 2021/22)
Fotos: Petra Eifel

Rundflüge über Speyer und Umgebung mit den Vereinspiloten und Entdeckungstouren mit dem Follow-me-Fahrzeug, die der

Flugplatz organisiert hatte, waren für zahlreiche kleine und große Besucher besondere Anziehungspunkte. Dazu noch der Start





des Segelflug-Oldtimers „Scheibe Specht“, der sich – von Grund auf restauriert – nach mehr als 48 Jahren wieder in die Lüfte erhob. Und natürlich das Highlight am Samstagabend: Unter dem Motto „Die an-

onyme Giddarischde lernen fliegen“ spielte die Pfälzer Kultband gut drei Stunden lang live auf der Bühne im großen Hangar des FSV. Dank der sommerlichen Temperaturen wurde das ganze Vorfeld zum Fes-

tivalgelände und viele der mehr als 1.000 Konzertbesucher machten es sich auf der Wiese neben den geparkten Flugzeugen gemütlich.

Petra Eifel



SFV Südeifel

Sonnenaufgangsfliegen in Utscheid am 19.06.2022



Es ist noch dunkel, als am längsten Tag des Jahres auf dem Gelände des SFV Südeifel ein reges Treiben beginnt. Für Segelflieger ist 4:30 Uhr morgens sicherlich eine ungewöhnliche Uhrzeit, um Flugzeuge aus der Halle zu räumen. Aber die Verlockung, ein Sonnenaufgangsfliegen zu erleben, ist für 15 Vereinsmitglieder doch zu groß. Und so hat man sich verabredet, an diesem Sonntagmorgen mit drei Motormaschinen (Falke, Dimona und WT9) alle diejenigen mit einem F-Schlepp zu versorgen, die einen Sonnenaufgang im Segler bestaunen wollen.

Aber wie beim Segelfliegen üblich, sind die Vorbereitungen für einen Flug recht umfangreich, und es gehen einige Minuten ins Land, bis dann dieser eine Moment kommt,

in dem man ausklinkt und das Naturschauspiel der aufgehenden Sonne in absoluter Stille und ruhigem Dahingleiten erleben kann. „Seidenweich“ nennt der 14-jährige Nick den Flug im Janus C und versichert, dass er beim nächsten Mal wieder dabei sein wird.

Zwei Stunden später hat die Sonne bereits einiges an Höhe gewonnen und wärmt die Pilotinnen und Piloten auf der Terrasse der Fliegerklausur, als der Morgen mit einem deftigen gemeinsamen Frühstück abgerun-



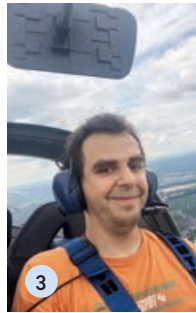
det wird, bei dem das SFV-Urgestein Jupp die Mitglieder mit Spieleiern, Speck und allerlei anderer Leckereien verwöhnt. „Das können wir ruhig öfter machen“ war allenthalben zu hören.

Text: Wolfgang Klesius

Fotos: Wolfgang Klesius & Roland Müller

DASC Traben-Trarbach

Jung und älter



1: Johannes Schulz
2: Dieter Stadler
3: Peter Konrad
4: Peter Storck
Fotos: DASC

Im DASC Traben-Trarbach geben sich die Generationen ein Stelldichein! Jung und Alt zusammen auf dem Mont-Royal. Unser Fluglehrerseniore Dieter Stadler, unverzichtbar mit seiner Ruhe und Erfahrung, und Peter Konrad, frisch vom Lehrgang als Rookie neu im Fluglehrerteam angekommen. Und bei den Flugschülern ist es auch so! Johannes Schultz, gerade mal 14 Len-

ze alt und immer am Platz, wenn Zeit ist. Mit auf der „Schulbank“ sitzt Peter Storck, Winzer im Ruhestand, Jahrgang 1952. Er hat wie Johannes mit 14 Lenzen auf der Dahlemer Binz und in Oerlinghausen mit der Fliegerei angefangen und hat nun die Zeit, wieder Thermik zu schnuppern und sich seine Weinberge von oben anzuschauen. Das gleiche Bild im Flugzeugpark: Un-

sere Ka4 Rhönlerrche Baujahr 59 teilt sich nicht nur den Hallenplatz, sondern auch gelegentlich die Luft über Traben-Trarbach mit unserer DG1001. So soll es sein! Und falls es sich noch nicht herumgesprochen hat: Unser Flugplatzbistro ist wieder geöffnet, mit allem für Leib und Seele. Schaut mal vorbei, wir freuen uns auf euch hier in EDRM!

Achim Ochs

Aus Platzgründen wurden Texte gekürzt und auf manche Fotos verzichtet.
Auf der Homepage des Luftsportmagazins finden Sie die Originalbeiträge.



Wir gratulieren

FSV Neustadt / Weinstraße

Jüngster Himmelsstürmer vom FSV Neustadt/Weinstraße



Tobias umrahmt von seinen Fluglehrern H. Thate (links) und Bernd Hackebeil mit einem traditionellen Segelfliegerstrauß – gefühlvoll anzufassen wie der Steuerknüppel im Flugzeug

Tobias Mielke (14) flog sich nach nur zwei Monaten Segelflugtraining am 22. Mai frei. Nach Flug Nummer 50 waren die beiden diensthabenden Fluglehrer H. Thate und B. Hackebeil überzeugt: Er ist reif für die A-Prüfung. Weil Tobias im Winter am vereinsinternen Theorieunterricht teilgenommen hatte, war dieses bereits erledigt. Die drei Flüge in den ruhigen Abendstunden brachte er mit einem breiten Grinsen hinter sich. Inzwischen ist er bereits mit dem Einsitzer über dem Flugplatz Lachen-Speyerdorf unterwegs.

Freiflug mit 14 Jahren



Reimar Möller, Benedikt Wilden, Frank Schwerdtfeger; Foto: FSVN

Am 16.06.2022 – mit seinem 50. Segelflugstart – steuerte der erst 14-jährige Benedikt Wilden aus Lachen-Speyerdorf die ASK21 zum ersten Mal alleine über dem Lilienthal-Flugplatz. Zuvor ließ sich Vereinsvorsitzender und Fluglehrer Reimar Möller von Benedikt noch einmal eine Seilrissübung vorfliegen, dann bereitete Frank Schwerdtfeger als verantwortlicher Lehrer den angehenden Alleinflieger auf die drei Flüge zur A-Prüfung vor. Von der Elektrowinde geschleppt, hob Benedikt von der Piste 29 in den Himmel über Neustadt ab. Bereits beim 2. Alleinflug fand der junge Pilot einen Thermikaufwind und dehnte das Vergnügen auf 18 Minuten Flugzeit aus.



FSV Hoppstädten-Weiersbach



v.r.n.l.: Peter Schmitt (Fluglehrer), Hans-Erich Marmitt (Fluglehrer), André Becker (Sofloflieger), Julian Bodem (Sofloflieger), Hans Martin Spindler (Fluglehrer)

Recht herzlich gratulieren wir Julian Bodem und André Becker, die am 7. Mai zum ersten Mal alleine auf der vereinseigenen Piper PA-28 gestartet sind. Nach einer langen und trüben Winterpause, in welcher der Fokus auf der Theorie gelegen hatte, konnten beide Flugschüler ihren ersten Alleinflug absolvieren. Sie haben ihre ersten drei Solostarts und -landungen mit Bravour gemeistert und damit sich und ihre Lehrer für etliche Monate Ausbildung belohnt. Der Verein wünscht den Alleinfliegern noch viele weitere unvergessliche Flüge!

Aero Club Rhein Nahe



Ingo Neumann hat im Juni auf unserer D-EADL Katana erfolgreich seine praktische Prüfung zur EASA PPL(A) abgelegt. Der Flug ging durch die Kontrollzone Hahn zum Flugplatz Trier-Föhren und weiter nach Idar-Oberstein. Ingo hat alle Prüfungsanforderungen erfolgreich gemeistert. Zu den ersten Gratulanten gehörten Prüfer Oliver Wermann und Fluglehrer Hans-Jürgen Schwerhoff. Herzlichen Glückwunsch Ingo und „always happy landings“!

Foto: Aero Club Rhein Nahe

SSV Ludwigshafen



Am Sonntag, 8.5.22, flog sich der 16-jährige Lasse Jansohn aus Mainz frei

Luftsportverein Mönchsheide



Unser Flugschüler Mika Eisenzapf hat sich am 18.06.2022 freigezogen – A-Prüfung Segelfliegen. Er ist 15 Jahre alt und sein weiteres Hobby ist Fußballspielen. Herzlichen Glückwunsch!

SSV Ludwigshafen



Am 22.5.2022 gab es den ersten Alleinflieger der Saison beim SSV Ludwigshafen. Leo Schneider wurde von den Flis Tobias und Dennis überprüft und zu seinen ersten drei Alleinflügen geschickt. Wir wünschen always happy landings!

SFG Wershofen

Die SFG Wershofen gratuliert Nina Bodenheimer und Maximilian Marisch zur bestandenen Segelflugprüfung am 29.05.2022.



Nina Bodenheimer, Prüfer Steffen Leuer, Maximilian Marisch

Am 9. Juli kam der Prüfer erneut nach Wershofen. Klaus Uwe Fuchs prüfte Martin Kropp, der nun auch endlich zu den Scheininhabern gehört. Herzlichen Glückwunsch!



Martin Kropp mit Prüfer Klaus Uwe Fuchs; Foto: Julia Weidler

Schule der Flieger 2022

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)

FI-Auffrischungsschulung für FI(A)	10.09. – 11.09.2022
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	10.09.2022
Fluglehrausbildung Segelflug	21.01. – 22.01.2023 + 16.04. – 28.04.2023
Fluglehrausbildung Motorflug (Theorie)	08.05. – 13.05.2023 + 15.05. – 20.05.2023
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	08.05. – 10.05.2023
UL-Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang	28.01. – 29.01.2023 + 08.05. – 18.05.2023
CRI-Lehrgang	28.01. – 29.01.2023 + 08.05. – 13.05.2023
CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz	08.05. – 19.05.2023

Theorie- und sonstige Lehrgänge

Theorie / Finishlehrgang Herbst*	08.10. – 09.10.2022 + 15.10. – 20.10.2022
BZF1/2 Herbst **	15.10. – 21.10.2022
Prüfer für Rettungsfallschirme	10.11. – 13.11.2022
Flugleiter auf Landeplätzen und Segelfluggeländen (online)	04.02.2023
Streckenfluglehrgang für Einsteiger (Theorie)	11.02. – 12.02.2023

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

** Prüfung am 21.10.2022 in Eschborn

Technische Lehrgänge

Werkstattleiterlehrgang Holz-Gemischtbauweise	31.10. – 06.11.2022
Motorenwartlehrgang Module FM, M1 + M2	29.09. – 02.10.2022
Aufbaumodul AM	27.10.2022
Aufbaumodul AZ	28.10. – 29.10.2022
Zellenwart Holz-Gemischtbauweise	31.10. – 02.11.2022

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.

Stand der Terminplanung: 25.07.2022.

Vermutlich ergeben sich im Laufe des Jahres neue Veranstaltungen und Terminänderungen. Hierzu empfiehlt sich ein Blick in die aktuellen Ausgaben von LuftSport, auf die Homepage www.lsvrp.de oder in den Vereinsflieger.

Allgemeine Termine

Jahreshauptversammlung	08.10.2022
Modellfliegertagung	17. 09. 2022, Bad Sobernheim, 11.00 Uhr
Jugendleitertagung	25.11. – 27.11.2022

UL- und Motorfliegertag in Bad Sobernheim am 15.10.22 ab 10 Uhr

Nach zwei Jahren Pause plant der Luftsportverband Rheinland-Pfalz wieder an die Tradition des UL- und Motorfliegertags anzuknüpfen. Erwartet werden neben Reiseberichten Vorträge zu aktuellen Themen rund um unseren Treibstoff und zur Flugsicherheit sowie Beiträge vom Luftsportgerätebüro und der Bundeskommission Ultraleichtflug. Für das leibliche Wohl ist gesorgt. Verband und Referenten freuen sich auf euren Besuch.

Deutschlandflug 2022:

Ein voller Erfolg zum 111. Geburtstag



- 1: Die 59 teilnehmenden Crews und das Orga-Team
- 2: Das Orgateam hat den Deutschlandflug 2022 perfekt vorbereitet
- 3: Stimmungsbild im Jugendlager: Die Crews in Schräglage, aber bei bester Laune
- 4: Die „Westerwald“, eine F7172N Skyhawk, war auch dabei

Gutes Flugwetter und ein störungsfreier Verlauf sorgten für beste Stimmung bei den Teilnehmenden

Endlich wieder Deutschlandflug – und das bei besten Bedingungen: Nicht nur das gute Flugwetter sorgte bei den insgesamt 59 Crews für glückliche Gesichter. Auch die gelungene Routenplanung des Orga-Teams unter der bewährten Leitung von Ralf Grunwald sowie ein störungsfreier Verlauf machten den Deutschlandflug, der im letzten Jahr wegen Corona pausieren musste, zu einer gelungenen Veranstaltung.

Besonders erfreut waren die Veranstalter, dass sich in diesem Jahr viele junge Pilotinnen und Piloten angemeldet hatten. Eine finanzielle Förderung durch die Bundeskommission Motorflug könnte dazu beigetragen haben, dass in diesem Jahr vermehrt Jugendteams am Traditionswettbewerb teilgenommen haben.



Die Wettbewerbsgruppe bestand aus 32 Crews, während es in der Touristikgruppe 27 waren. Startpunkt für beide Gruppen war Os nabrück. Die erste Etappe führte dann nach Nordhorn-Lingen, wo am Abend die gemeinsame Eröffnungsveranstaltung stattfand. Am zweiten Tag trennten sich die beiden Gruppen. Während der Tag für die Touristikkategorie in Wilhelmshaven auf dem Jade-Weser-Airport endete, war das abendliche Ziel für die Wettbewerbsteilnehmer der Atlas-Airfield in Ganderkesee, wo der Hauptsponsor des DAeC Tutima seinen Sitz hat. Der letzte Tag führte beide Gruppen zum Flugplatz Rendsburg und abends nach Neumünster, wo in den Holstenhallen der krönende Abschluss mit Siegerehrung und einem geselligen Beisammensein gefeiert wurde.

Text: DAeC, Fotos: Tom Illgner

Vor der Hitze auf das Dach Deutschlands geflüchtet



1

Auf einem ausgedehnten Alpenflug konnten die beiden Freunde Thomas Dietrich (Nürnberg) und Michael Zistler (Nagold) mit der Katana des Nagolder Flugsportvereins erneut das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden: In FL 100 herrschten an einem Hitzetag angenehmere Temperaturen und die Aussicht war einmal mehr traumhaft.

Diskussionen um die Ursachen des Klimawandels hin oder her: Temperaturen über 35 Grad sind besser im Schatten oder mit Abkühlung zu ertragen! Und weil es nach der barometrischen Höhenformel oben kälter ist als unten, haben Thomas und ich das Angenehme mit dem Nützlichen verbunden und endlich der Zugspitze und den Alpen unseren gemeinsamen Besuch in der Katana abgestattet.

In der Nähe von Thomas' Feriendomizil am Ammersee haben wir dankenswerterweise eine PPR-Clearance erhalten und uns auf einem idyllischen nahegelegenen Flugplatz am frühen Morgen getroffen. Einen kleinen taktischen Fehler hat Thomas bereits vor unserem Zusammentreffen bereut – die Anfahrt mit dem Fahrrad war bei der Hitze wohl keine gute Idee. Gott sei Dank sorgte eine spontane Dusche mit dem Gartenschlauch für Linderung.

Den Aufstieg zur nahen Zugspitze haben wir wegen der besseren Kühlung etwas schneller geflogen und das timing hat wunderbar gepasst: Ganz ohne Wolken präsentierte sich Deutschlands höchster Berg im wahrsten Sinne des Wortes von der Sonnenseite und wir drehten ein paar Kreise überm Zugspitzgipfel, dem Zugspitzplatt und dem Jubiläumsgard mit etwas diesigem Blick auf ein trotzdem wunderbares Alpenpanorama.

Über Mittenwald flogen wir nach Osten, bis wir bei Achenkirch nach Süden abgebogen sind und den herrlich gelegenen Achensee

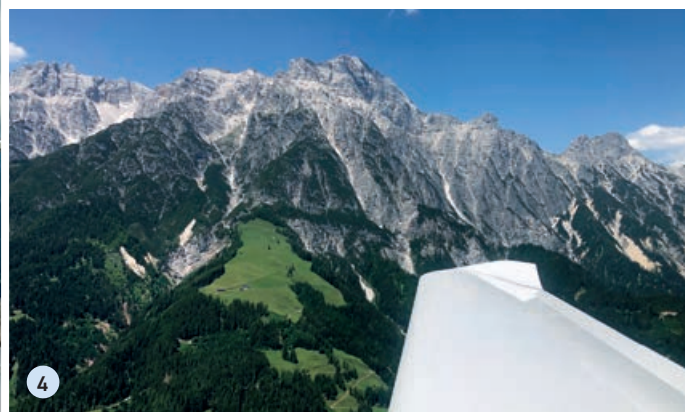


2

bei Pertisau bestaunen durften; er ist wunderschön eingebettet in die Bergwelt und schmiegt sich fast uferlos an die Berghänge an. Knapp unter dem Innsbrucker Luftraum passierten wir den östlichen Rand der Kontrollzone und kreuzten das breite Inntal mit südlichem Steuerkurs ins Zillertal.

Der GAFOR Route LO20 folgten wir etwas oberhalb der Reference Altitude in 6000 ft nach Osten. Die Lektion lautete „durch die Alpen“ zu fliegen anstatt darüber – mit allen dazu hilfreichen Überlegungen wie Windeinfluss, zu erwartende Turbulenzen oder Umrückmöglichkeiten. Immer wieder begeistert bin ich vom Anblick des Gerlospasses mit seinem von schneebedeckten Gipfeln umgebenen Stausee. Ab Mittersill beginnt dann schon der Anflug über die Whiskey-Route auf unseren Zielflugplatz Zell am See LOWZ. Piste 08 war in Betrieb und der Direktanflug führte uns problemlos und direkt zur Landung.

Völlig zu Recht hat LOWZ schon mehrfach den Titel als „schönster Flugplatz in den Alpen“ zugesprochen bekommen. Infrastruktur und Service sind vorbildlich und das Panorama ist einfach atemberaubend. Eine wirkliche Top-Gastronomie gibt es mit der „Fliegerei“, und auch uns hat das verdiente Mittagmahl bestens geschmeckt und gestärkt. Über den markanten und namensgebenden See ging nach der Mittagspause der Abflug nach Norden, bis wir bei Saalfelden nach links über den Griefenpass südlich des Beschränkungsgebietes bei den Leoganger Steinbergen abgebogen sind.



- 1: Gerlospass mit dem markanten Stausee
- 2: Erprobtes Team Thomas und Michael
- 3: Mit der D-ETIN über die Zugspitze

- 4: Immer schön am Kaisergebirge vorbei
- 5: Olympiapark München
- 6: Schönster Flugplatz in den Alpen: LOWZ Zell am See

Für unseren kurzen Tankstop wählten wir St. Johann in Tirol LOIJ, alles lief auch hier gut organisiert und wie am Schnürchen. Bei Kufstein überquerten wir dann wieder das Inntal und nahmen Kurs auf München. Die Highlights Theresienwiese, Marienkirche, Schloß Nymphenburg und das Olympiastadion sind sofort auszumachen, wir konnten sie gut in die GoPro bringen.

In Augsburg EDMA hatte sich Thomas mit einem Studienkollegen verabredet, der eine spontane kleine Sightseeing-Flugrunde sichtlich genossen hat. Wegen des aktivierten Segelflugsektors war der Bereich südlich des Platzes tabu für uns, was auch sein Gutes hatte: Der vom Türmer empfohlene Steuerkurs führte (sehr zu dessen Freude) direkt über das Haus meines Passagiers! Nachdem Thomas beim Ammersee wieder auf sein Fahrrad gestiegen war, flog ich die Katana solo wieder zurück ins heimatische Nagold. Tatsächlich hatte die TMZ von Memmingen mit ihren Re-

gelungen gewirkt. Auf der Monitorfrequenz wurde ich kurz vor der Anfluggrundlinie von Radar gebeten, kurz nach Süden zu fliegen, um einem anfliegenden Airliner Platz zu machen. Ich finde dieses Verfahren sehr gewinnbringend für uns Luftsportler und besser organisiert als die restriktiveren C/D Lufträume. Voraussetzung für den Fortbestand ist natürlich die Kenntnis und Beachtung der Spielregeln für alle Beteiligten!

Text und Fotos: Michael Zistler

Der Autor

Michael Zistler ist Pilot aller Sparten, Lehrer und Prüfer, fliegt seit 1980 im FSV Nagold



*...von Fliegern
für Flieger...*

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsagen 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



„Mama, wenn du vom Fliegen zurückkommst, strahlst du“

Larissa Ferdows-Theis erfüllt sich neben Beruf und Familie ihren Traum vom Fliegen



1: Freunde fürs Leben: Die Husky und Larissa
2: Auszeit

Mit 17 durfte sie für den Landeanflug auf Las Vegas ins Cockpit einer Verkehrsmaschine – von da an wusste sie: Irgendwann werde ich selbst fliegen. Rund 35 Jahre später hat sich Larissa Ferdows-Theis diesen Traum erfüllt. Im Februar 2019 machte sie in einer gewerblichen Flugschule den PPL, seither ist sie 337 Stunden auf zehn verschiedenen Mustern geflogen, darunter auch eine Boeing Stearmann.

Jetzt hat Larissa ein neues Projekt angefangen: Im SFC Betzdorf-Kirchen möchte sie Schlepppilotin auf der Husky A-1 werden. Und weil alle Schlepppiloten im Verein auch die Segelflugglizenz haben, macht sie nun die Segelflugausbildung. „In mir steckt sehr viel Motorflug, deshalb wird es der Segelflug schwer haben. Aber ich sehe ein, dass die Ausbildung aus mir eine bessere Pilotin machen wird“, erzählt sie. Und dann gerät sie sogar ins Schwärmen: „Diese Ruhe ist ein Genuss. Zudem schult die Ausbildung ungemein den Blick für den Himmel, Thermik zu finden und das Gefühl für Höhe und Gleitweg. Der Segelflug bedeutet eigentlich ein viel bewussteres Fliegen im Sinne der Beobachtung.“

Allerdings kommt Larissa Ferdows-Theis beim Segelflug an ihre Grenzen – nicht mental oder physisch, sondern zeitlich. Als voll berufstätige Frau, die mitunter auch am Wochenende arbeiten muss und Familie hat, fehlt ihr häufig die Zeit, auch wenn ihr Mann und ihre Kinder, die allesamt keine Piloten sind, es ihr gönnen, ihre Leidenschaft auszuleben.

Wenn man sie fragt, was sie am Fliegen fasziniert, sagt sie ganz klar: „Ich liebe starten und landen, Steilkurven, Seitengleitflug – und die Super Decathlon fliege ich am liebsten auf dem Rücken.“ Dass sie Spaß am Kunstflug finden würde, war nicht das primäre Ziel, als sie sich zur Aerobatic-Ausbildung angemeldet hat. Vielmehr wollte sie die Koordination der Ruder verbessern. „Ich wollte alle Ruder mal richtig bis zum Anschlag bewegen und sehen, was passiert.“

In ihrem WhatsApp-Status sieht man auf vielen ihrer eingestellten Flugvideos häufig ihren einstigen Fluglehrer Dieter Kersten von der RMF neben ihr sitzen. Mit ihm macht sie auch heute noch oft Airwork-Training. Ihr Tipp an angehende Pilotinnen, die sich nicht richtig an die Ruder trauen: „Die Ziele nicht zu hochstecken, über





3: Trotz Training kommt der Spaß nicht zu kurz

4: Die Einweisung auf die Boeing Stearmann ist Larissas neues Projekt

5: Larissa genießt jede Minute auf dem Flugplatz und in der Luft

Fotos: privat

sich selbst lachen, Ausdauer haben und am besten nur einen FI neben sich haben, mit dem die Chemie zu 100 % stimmt.“

Als Frau fühlt sie sich in der Fliegerszene angekommen und angenommen. Sie sagt: „Als Frau wird man sicherlich eher in der fliegerischen Performance beobachtet. Aber wir machen das ja nicht für die anderen, sondern für uns selbst. Und durch Training wird ‚Frau‘ sicherer und eins mit dem Flieger.“

Text: Ricarda Helm, Fotos: privat

Larissa Ferdows-Theis

PPL (A) seit 2019

Basic Aerobatic Juni 2021 abgeschlossen
aktuell Segelflugausbildung

Wichtig ist ihr kontinuierliches Training.



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!

Ohne Connection in den Himmel



- 1: Segelflug, Südfrankreich, Alpen
- 2: Motorflug, USA, Platzrunde
- 3: Motorflug, USA, kanadische Grenze
- 4: Segelflug, Außenlandung

Viele junge Luftsportler finden über Familie oder Freunde zu ihrem Hobby. Christopher Hanson (22) aus Hamburg hatte keine Verbindung zur Fliegerei – doch die Luftfahrt faszinierte ihn schon immer. Dass er mal ein leidenschaftlicher Segelflieger wird, damit hätte er als 14-Jähriger nicht gerechnet.

„Ohne Motor fliegen klang langweilig, deswegen war ich als Teenager am Segelfliegen erst mal nicht interessiert“, erinnert sich Christopher Hanson aus Hamburg, der weder im Familien- noch im Freundeskreis einen Bezug zum Luftsport hatte, aber als Kind Berufspilot werden wollte. Diese Einstellung änderte sich grundlegend nach einem einstündigen Flug, den er als 15-Jähriger auf dem Flugplatz Wenzendorf erleben durfte. Danach wusste er: „Das will ich machen.“

Seither ist er häufig auf dem Flugplatz anzutreffen. Streckenflüge macht er am liebsten. Zudem mag er das Vereinsleben. Denn hier kommen die unterschiedlichsten Menschen zusammen und es ist eine besondere Gemeinschaft, die das gemeinsame Hobby mit viel Verantwortung betreibt.

Auf ein besonderes fliegerisches Highlight möchte sich der 22-Jährige nicht festlegen. Doch unvergesslich – im positiven Sinn – wird der Streckenfluglehrgang des Landesverbands Niedersachsen

2017 in Stüde bleiben. Obwohl das Vereinsflugzeug nach einem kleinen Landeunfall nicht zur Verfügung stand, war der damals 17-Jährige wie geplant nach Stüde gefahren. „Vielleicht kann man ja trotzdem etwas lernen und helfen kann man immer“, so seine damalige Motivation. Dass ihm dort die Trainerin Anja anbot, ihre ASW 19 „Echo Lima“ auf dem Lehrgang zu fliegen, damit hätte er nie gerechnet. „Mit der Echo Lima habe ich danach meine ersten großen Streckenflüge gemacht, an meinen ersten Wettbewerben teilgenommen und erste Gebirgsflugerfahrungen in den Alpen gesammelt.“ Dankbar sagt er: „Es ist wohl das Beste, was mir als Junglizenzinhaber passiert ist.“ 2021 konnte Christopher Platz 1 in der DMSt Niedersachsen Club-Klasse-Wertung sowie der Junioren-Wertung erfliegen und hat sich somit für den D-Kader Niedersachsen qualifiziert.

Christophers Fokus liegt zwar darauf, irgendwann einmal bei Wettbewerben auf dem Treppchen zu stehen, aber viel lieber möchte er auch in 50 Jahren noch mit genauso viel Freude ins Flugzeug steigen können wie heute. Er sagt: „Es lohnt sich nicht, sich darüber aufzuregen, wenn man sein Vorhaben nicht schafft. Dafür ist die Fliegerei viel zu schön.“

Interview: Ricarda Helm

Fotos: Christopher Hanson privat



**Steckbrief Christopher Hanson (22) aus Hamburg,
Mitglied im D-Kader Niedersachsen**

Instagram: gliding_aviation

Beruf: Student Maschinenbau
und Hilfskraft bei Clouddancers

Luftsportsparten: Segelflug (873 h), Motorflug (140 h),
TMG (35 h), UL (4 h)

Wo: Airbus HFB-Fluggemeinschaft
Segelfluggelände Wenzendorf,
zwischendurch Fliegergruppe Wolf Hirth,
Flugplatz Hahnweide

Ehrenamtliche Aufgaben:

Im Verein: Zellenwart (seit 2017), Fallschirmwart (seit 2020)

Fliegerisches Ziel: Immer sicher fliegen und nie den Spaß daran verlieren



**Kennst du jemanden aus der Luftsportjugend,
die/den wir im Magazin vorstellen sollen?**

Voraussetzung: Sie/er zeigt viel Engagement
für den Verein oder unser schönes Hobby.

Dann schreib uns eine Email an
redaktion@luftsportmagazin.de

PERSONEN RETTUNGSFALLSCHIRME



JUNKERS



NOCH FRAGEN?
+49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

Ob Echo, Kilo oder Mike: Alle sind prima, auch das Trike!



Dass Flugsicherheit mit einer guten Vorbereitung und einem pe-niblen Check beginnt, ist allen klar. Dass auch die Stimmung auf dem Platz sicherheitsrelevant ist, lässt sich zumindest denken: Motzen, mobben, mogeln – das führt zu schlechter Laune und damit zu weniger Aufmerksamkeit. Unser Autor Günther Schöffner wirbt für mehr Respekt im Umgang miteinander.

Rücksichtnahme sollte im Luftsport selbstverständlich sein. Dennoch gibt es zwischen Piloten verschiedener Flugzeugarten oder Luftsportgeräte immer wieder Nickligkeiten, Vorurteile oder gar Animositäten. Ich möchte dieses heikle Thema hier für den Versuch einer kurzen Ursachenfindung offen ansprechen und ein paar Vorschläge zur Verbesserung machen.

Nicht immer alles nur Friede, Freude, Eierkuchen!

Manchmal bemerkt man die erwähnten Unstimmigkeiten nicht direkt. In manchen Vereinen haben sich aber Lager gebildet, die einander nicht wohlgesonnen sind. Die Vielfalt im Luftsport ist zum Glück groß: Motorflugzeuge und -segler (E-, M-, K-Klasse), Segelflugzeuge, Helikopter (auch UL), Hängegleiter, Drachen-Trikes, Tragschrauber, Fallschirme, Gleitschirme (motorisiert und unmotorisiert), Modellflugzeuge und Ballone. Alle Gruppen haben ihre Eigenheiten, welche die anderen oft gar nicht kennen. Manche wollen sich aber auch nicht zugunsten der anderen Gruppen einschränken.

Wie kann das in der Praxis aussehen?

Ein Beispiel hierzu. Der Pilot einer schweren E-Maschine steht fingertrommelnd an der Tankstelle und ruft dem UL-Piloten, der vor ihm gerade mit großer Geduld die letzten Tropfen seiner 12 Liter Mogas einfüllt, zu: „Wie lange willst du wegen deiner drei Schluck Autobenzin noch den ganzen Flugverkehr lahmlegen?“ Der UL-Pilot kontert: „Kauf dir lieber ein vernünftiges Flugzeug, das nicht so viel Sprit verbraucht und die Umwelt nicht mit Blei verpestet!“ Als der UL-Pilot auch noch vor ihm starten darf, rückt der E-Pilot diesem im Steigflug zur Demonstration der Stärke gefährlich nahe auf die Pelle. Beide übersehen dabei fast einen Segelflieger, der ihnen per Funk zuruft: „Passt doch auf, ihr zwei! Ihr fliegt so rücksichtslos wie die Trike-Flieger!“

Was hat das eigentlich mit Flugsicherheit zu tun?

Manchmal kann das Ganze auch viel subtiler erfolgen. Hat ein E-Pilot wegen landender Segler schon zweimal den Endanflug verlassen und sich wieder im Queranflug eingereiht, will er beim dritten Versuch dann doch zum Landeerfolg kommen. Hört er zwei Sekunden nach seiner Meldung des Eindrehens in den Endanflug aus dem Funk „Position!“, obwohl der Segler noch ein gutes Stück von der wirklichen „Position“ entfernt ist, wird seine Rücksichtnahme auf den Segelflieger womöglich abnehmen. Macht der E-Pilot solche Erfahrungen öfter, könnte seine Rücksichtnahme auf Segler insgesamt geringer werden. Abnehmende Rücksicht fördert aber die Akzeptanz höherer Risiken. Ergo: Nickligkeiten und Animositäten beeinträchtigen die Flugsicherheit.

Welche Ursachen kann das haben?

Hierzu gibt es viele Antworten. Zwei wurden schon genannt: Verständnisprobleme und mangelnder Wille zur Einschränkung. Zwei weitere kommen häufig hinzu: fehlender Respekt und mangelnde Wertschätzung. Weder ein großes Flugzeug noch tausende Flugstunden im Flugbuch berechtigen dazu, anderen Piloten nicht ein Mindestmaß an Wertschätzung zu zeigen. Man passt auf das, was man nicht wertschätzt, meist auch weniger auf. Sein Vorrecht zu erzwingen, obwohl es nicht notwendig ist, kann ein Ausdruck mangelnden Respekts sein. Bei manchen Wortwechseln in diversen Fliegerforen springt einem die gegenseitige Respektlosigkeit förmlich ins Gesicht, denn dort prägen oft nur Rechthaberei und Besserwisserei die Kommunikation und nicht das Interesse am Austausch.

Ja, aber ... – Vorurteile sind für die Flugsicherheit nicht hilfreich

Vorurteile verschärfen eine mangelnde Wertschätzung oft noch zusätzlich. Klischees wie die nachfolgenden, vielerorts zu hörenden Beispiele sollten daher im Flugsport nichts verloren haben, weil sie dem Sport und der Flugsicherheit nicht förderlich sind:

- E-Piloten sind altmodisch und unflexibel und nutzen nur die Macht des Stärkeren.
- UL-Piloten funken ungenau und machen in der Luft ohnehin was sie wollen.
- Segelflieger pochen immer auf ihr Recht und nehmen auf andere keine Rücksicht.



1: Jede Klasse bereichert den Luftsport

2: Auch eine Trikepilot ist ein Pilot

3: Ballonstart im Rahmen der Flugsicherheitstage im Juni 2022 in Bad Sobernheim EDRS. Luftsport ist vielfältig. Gemeinsam geht's besser.

- Fliegende Gartenstühle (Trikes) oder Luftmofas (Gyrokopter) haben im Luftraum nichts verloren.

Was hilft zur Entspannung und Verbesserung solcher Situationen?

Geduld, Wertschätzung, Respekt – und ein hinreichendes Maß an fliegerischem Können. Bei aller Nachsicht benötigen auch Lizenz-Neulinge oder weniger erfahrene Piloten ein Mindestmaß an Disziplin und fliegerischer Professionalität. Auch für Luftsportgeräte gelten die jeweils anzuwendenden Regeln des Luftverkehrs. „Drüberhovern“ über ein Getreidefeld in 50 ft oder 20 m Höhe mit einem Gyrokopter ist ein No-Go. Ebenso eine schlechte Flugvorbereitung von M- oder E-Piloten, die dadurch eine unnötige Gefahr in einem stark beflogenen Segelfliegergebiet darstellen.

Was kann man selbst zur Verbesserung tun oder beitragen?

Nachsicht mit anderen üben, aus eigenen Fehlern lernen, anderen wo möglich bei der Fehlervermeidung helfen. Des Weiteren andere in der Hitze des Gefechtes nicht beschimpfen oder andere Luftsportgruppen diffamieren. Rechthaberei passt nicht zu wertschätzendem Dialog, denn es gibt definitiv keinen, der alles weiß und immer recht hat (auch wenn man in den Foren manchmal einen anderen Eindruck gewinnen könnte). Mit Respekt und Wertschätzung ist es wie mit dem fliegerischen Können: Wer nicht ständig übt und Fehler ausmerzt, verliert an Können.



Eine Sache der Haltung: Respekt und Miteinander

Eine Veränderung der Haltung ist ein großer Schritt in Richtung Verbesserung. Dabei sucht man am besten danach, was uns alle verbindet: die Faszination des Fliegens und die Freude am Betreiben des Luftsports. Alle sind Flieger und bringen den Mut auf, in die Luft zu gehen. Die Vielfalt des Luftsports ist also eine Bereicherung und keine Last.

Text und Fotos: Günther Schöffner

Der Autor

Dr.-Ing. Günther Schöffner MBA ist Unternehmenscoach, Experte für Arbeitssicherheit und Autor zahlreicher Fachartikel und zweier Bücher. Ihm liegt die verhaltensbasierte Sicherheit im Flugsport am Herzen. Schöffner ist in mehreren Flugsportvereinen aktiv. Beim LSV RLP bildet er zudem seit 2020 Motorwarte aus.



TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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



Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ♦ Kupplungen
- ♦ Schleppseileinziehwinden
- ♦ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

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

LBA erteilt Betriebsgenehmigung an Modellflugverbände

Gute Nachrichten für Modellflieger: Das Luftfahrtbundesamt (LBA) hat dem Modellflugsportverband Deutschland (MFSd) – ihm sind rund 26.000 Mitglieder der insgesamt knapp 36.000 im DAeC organisierten Mitglieder per Kooperation angeschlossen – und dem Deutschen Modellflieger Verband (DMFV) jeweils eine Betriebsgenehmigung erteilt.

Sowohl Präsident als auch Vizepräsident des DAeC-Vorstands, Claus Cordes und Chris Walther, sowie Vertreter der Bundeskommission Modellflug im DAeC waren zu der feierlichen Verleihung der Verbandsbetriebslaubnis am 06.07.2022 im Luftfahrtbundesamt (Braunschweig) eingeladen und konnten Ralf Bäumener, dem Präsidenten ihres Mitgliedsverbandes MFSd e. V., die besten Glückwünsche übermitteln.

Zunächst galt es, die Modellfluginteressen politisch in Europa und parallel in Deutschland gegenüber dem Verkehrsminister und dann dem Bundestag und Bundesrat aufwändig zu artikulieren und plastisch zu machen. Daran schloss sich das eigentliche Verfahren auf Erteilung der Betriebslaubnis an. Das für den Modellflug so erfolgreiche Genehmigungsverfahren wäre ohne die engagierte politische Vorarbeit des DAeC-Vorstands und der Bundeskommission Modellflug kaum möglich gewesen. Ralf Bäumener: „Daher mein herzliches Dankeschön an den DAeC zurück!“ Der Modellflug im DAeC kann nunmehr – organisiert über den MFSd – nicht nur so weiterfliegen wie bisher, sondern es konnten deutliche Verbesserungen erreicht werden.



Für den Modellflug im DAeC bedeutet der Erhalt der Verbandsbetriebslaubnis auch die Anerkennung des seit Jahrzehnten beispielhaft hohen Sicherheitsniveaus des Modellfluges. Dieses zu halten, auszubauen und die Chancen zu nutzen, die sich aus der neuen Rechtslage ergeben, wird die Hauptaufgabe der kommenden Jahre sein.

Quelle: BUKO Modellflug und DAeC

Foto: Ludwig Feuchtnner

„Rookie-Projekt“ auf Erfolgskurs



Die Kinder waren vom Workshop begeistert

Tolles Projekt zur Nachwuchsförderung: Freiflugmodell mit Kondensator begeistert Kinder wie Erwachsene gleichermaßen.

Als die FAI Ende letzten Jahres den sogenannten „Rookie“ vorstellte, konnte niemand ahnen, wie gut das Modellflugzeug zum Selberbauen bei der jungen Zielgruppe ankommen würde. Ein gu-

tes halbes Jahr später ist festzustellen: Das Freiflugmodell mit Kondensator begeistert Kinder wie Erwachsene, die beim Bau der Geräte gerne ein bisschen Hilfestellung leisten dürfen, gleichermaßen. Mittlerweile sind ca. 1000 Stück dieses Modells in den Verbänden des DAeC in Deutschland im Einsatz.

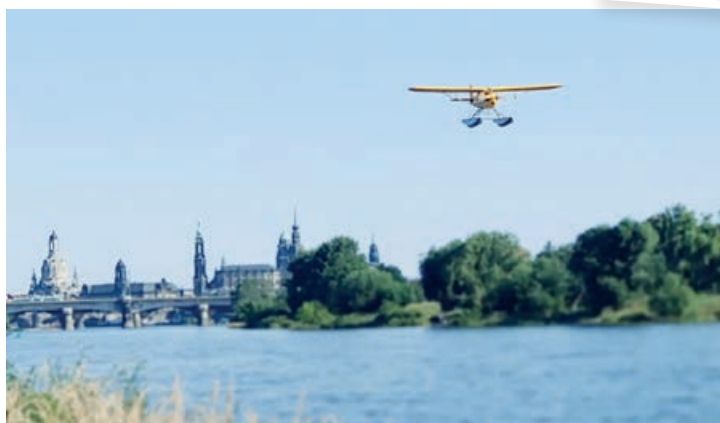
Der Rookie, entwickelt vom 2017 gekürten Weltmeister der Wettbewerbsklasse F3K Vincent Merlijn, wurde bereits in verschiedenen Modellbau-Workshops getestet. Einen davon besuchte Bernhard Okrent, Referent Jugendarbeit und Talentförderung des Luftsport Verbandes Bayern e. V., in Weißenbach am Lech in Österreich. Seine Erfahrungen nach der fast fünfstündigen Veranstaltung sind durchweg positiv. „Der Workshop war für die Kinder ein großer Spaß. Gleichzeitig haben sie viel über die Grundlagen des Fliegens gelernt. Ich denke, es ist gut gelungen, das Interesse an der Modellfliegerei zu wecken“, berichtet Bernhard Okrent begeistert.

Auch der MFSd ist überzeugt vom kondensatorgetriebenen Freiflug-Modell als Nachwuchsförderungs-Projekt. Der Verband unterstützt interessierte Vereine bei der Beschaffung.

Für sieben Euro, das entspricht weniger als der Hälfte des Einkaufspreises, kann der Rookie bei der Bundeskommission Modellflug im DAeC-Design bezogen werden.

DAeC BUKO Modellflug

25. Elbe-Wasserfliegen in Dresden



Alles begann vor einem Vierteljahrhundert mit dem Modell einer Do 18 oberhalb des "Blauen Wunders", der berühmten Dresdener Brücke. In diesem Jahr waren eine Pilotin und 33 Piloten aus ganz Deutschland (von Bremen bis zum Bodensee) sowie aus der Schweiz und aus der Tschechischen Republik zum Feiern und vor allem zum Fliegen angereist. Im Gepäck hatten sie ca. 60 Modelle, um an dieser in Europa einzigen Wasserflugveranstaltung an einem Fließgewässer teilnehmen zu können.

Bei schwachem Wind parallel zum Fluss, geringer Bewölkung und bis zu 32° im Schatten herrschten traumhafte Bedingungen. Die Herausforderung in diesem Jahr: Infolge der starken Regenfälle in Tschechien führte die Elbe überraschend viel Wasser, die deshalb ungewohnt hohe Fließgeschwindigkeit verlangte höchste Konzentration und ganzes Können beim An- und Abwassern. Die Modellflieger mussten sich wie immer die Ausschleppes des Wasser- und Schifffahrtsamtes Dresden und die Elbe selbst mit (bei diesem Kaiserwetter zahlreichen) Sportbootfahrern teilen. Dennoch wurden an diesem Wochenende ca. 420 Starts und Landungen absolviert – eine ganz ordentliche Zahl, welche der Arbeit der Flugleitung einen sportlichen Aspekt verlieh. Absolutes Highlight der Veranstaltung waren für den Autor die Flüge eines Nachbaus der legendären Hughes H-4 "Hercules", besser bekannt als "Spruce Goose", als Modell gebaut und besser geflogen als das Original von Steffen Pohl aus Meißen. Howard Hughes, der Konstrukteur des Originals,

hätte sich bestimmt ebenfalls am Anblick seines Flugzeuges vor der Kulisse der historischen Dresdener Altstadt erfreut. Daneben waren die Flüge von bis zu fünf gleichzeitig geflogenen Nachbauten der berühmten Rennflugzeuge aus der Ära der Wasserflugzeugrennen um den "Schneider-Pokal" für beteiligte Piloten und Zuschauer Höhepunkte, bei denen echte Renn-Atmosphäre aufkam. Die (wohl auch durch die Nähe zum Elbe-Radweg zahlreichen) Zuschauer erlebten Modellflug vom Feinsten, denn außer einigen wenigen kleineren Pannen beim Ab- und Anwassern verlief die Veranstaltung ohne jeden Zwischenfall. Und selbst dafür waren die Organisatoren gerüstet: Das Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden hatte extra ein Bergeboot zu Verfügung gestellt, um allen Eventualitäten vorzubeugen.

Für die kleineren Zuschauer gab's außerdem noch die Möglichkeit, in einer Modellflugzeugwerft unter Anleitung kleine Wurfgleiter aus Schaumstoff zu bauen.

Es war ein heißes Wochenende – sowohl mit Blick auf die Temperaturen als auch fliegerisch. Man kann sich kaum eine bessere Werbung für den Modellflug vorstellen; diese Meinung teilten nicht nur Piloten, Zuschauer und Organisatoren, sondern das war auch die Meinung der im Laufe des Wochenendes vor Ort willkommen geheißenen Vertreter der am Genehmigungsverfahren dieser Veranstaltung beteiligten Behörden.

Fotos und Text: DAeC BUKO Modellflug

Leserbrief

**Zum Beitrag „Zurück ins Cockpit“
(LuftSport Juni/Juli 2022) schreibt ein Leser:**

Ich danke Ihnen ganz herzlich für Ihren Artikel im Luftsportmagazin – einer Zeitschrift, die ich (seit über einem halben Jahrhundert im Luftsport aktiv) seit vielen Jahren abonniert habe.

Als Fliegerarzt (AME Klasse 1, 2 und 3) hatte ich vor zwei Jahren ebenfalls einen Rolli-Flieger zu betreuen, der von Geburt an seine Beine nicht bewegen konnte. Im Gegensatz zu dem von Ihnen geschilderten Fall handelte es sich hier also um einen Fluganfänger. Auch in seinem Fall erfolgte der Umbau eines Luftfahrzeugs. Ich habe dann Einstieg, Bedienung und Ausstieg umfangreich dokumentiert, eine Begutachtung aus ärztlicher und fliegerischer Sicht wurde anschließend verfasst. Das Luft-Fahrt-Bundesamt (LBA) hat daraufhin zugestimmt. Natürlich waren für die Genehmigung bestimmte Auflagen erforderlich.

Mit Fliegergruß
Dr. A. Knöffler

Schmunzelecke

Wirklich NUR zum Schmunzeln ???
Wer hier im Cockpit seinen Startcheck macht, dem fällt es eigentlich sofort auf:

„Er“ ist doch gar nicht da!
Genau.

Vor längerer Zeit wurde er ausgebaut (seinerzeit markante Sätze wie: „Den braucht man heutzutage nicht mehr“), und seitdem kommt dieses Schulflugzeug in die Winterwartung, wird auch nachgeprüft (auch gelesen?) und geflogen. Klar, und weil „Er“ gar nicht mehr vorhanden ist, ist es ja auch nicht von Bedeutung, dass er nicht kompensiert ist, seit längerer Zeit. Aber gut, dass es den Hinweis noch gibt, oder?

Lasst uns doch mal wieder aufmerksam sein!



Horst Schmieja

Kleinanzeigen

Flieg weiter Gordon

Die Restauration einer Bucker Bü 131 B Jungmann – verpackt in einem luftigen Sommerroman. Geschrieben von Pilot Gerd Zipper.

Jetzt im Buchhandel bestellbar.
ISBN: 978-3-95747-137-6



Gegen Höchstgebot zu verkaufen: UL-STOL

Aus Altersgründen wird das UL-STOL gegen ein Höchstgebot verkauft. Das UL ist aus Metall (ALU) und Baujahr 2005.

Es hat 432 Laufstunden, Verstellpropeller, Scheibenbremse, Funk, Rakete Junker von 2021, Fahrgestell und Bereifung komplett neu, Bannerzulassung.

D. Opp, **Telefon: 038851-80222**

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport August/September 2022

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Keltenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de,
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH)

Herausgeber:

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

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

LuftSport-Verband Niedersachsen e.V.
Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: steven.dehne@lsnvi.de, www.lsnvi.de
Verantwortlicher Redakteur: Steven Dehne

LuftSportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
Mail: presse@lsrpf.de, www.lsrpf.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@aeroclub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

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

Ständige freie Mitarbeiter: Gabi Aubele, Tobias Barth, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Steven Dehne, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnier (LF), Klaus Fey, Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Jörg Henkel-Ernst, Nina Int-Veen, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Tamara Neumann, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Tim Rühnbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ullsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Manni Albrecht, Ole Bachmann, Tim Bauer, Rolf Bödeker, Sebastian Brandes, Bruce Determann, Petra Eifel, Dr. Larissa Ferdows-Theis, Herwart Goldbach, Maximilian Goormann, Erhard Gratz, Katharina Großer, Christian Grote, Lars Hagemann, Reinhardt Hähndel, Christopher Hanson, Tom Illgner, Mario Jeschke, Wolfgang Klesius, Jürgen Leukefeld, Joachim Mahrholdt, Richard Malaczek, Roland Morgen, Hans-Joachim (Perry) Neupert, Achim Ochs, R. Pankow, Klaus Preen, Heike Sauels, Horst Schmieja, Dr. Ing. Günther Schöffner, Ole Spata, Tonio Stührenberg, Klaus Stuwe, Kathi Suttau, Dieter Vogt, Rolf Wagner, Martin Weber, Christian Weidemann, Julia Weidler, Joachim Weinbrenner, Hanna Wendtland, Klaus Wilber, Michael Zistler u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 15.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:

Equip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn
Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012, anzeigen@luftsportmagazin.de

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom April 2022

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 14. Oktober 2022*,
Redaktionsschluss ist der 01. September 2022*.**

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

Segelfluginbücher



Wolfgang Binz
Glasflügel
 Eugen Hänle –
 Der Pionier des GFK-Flugzeugbaus

Die Geschichte des genialen Pioniers Eugen Hänle, seiner Firma Glasflügel und den bis heute erfolgreichen und beliebten Segelflugzeugen.
 272 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover
 487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
 ISBN 978-3-00-069412-7
59,00 €

Lieferbar ab Ende August 2022



Neu

Wolfgang Binz
Glasflügel Sailplanes
 Eugen Hänle –
 Pioneer in Fiberclass
 Aircraft Design

Englische Ausgabe
 Übersetzung Bill Batesole
 272 Seiten, 240 x 300 mm,
 Hardcover
 487 Abbildungen, inklusive
 großformatiger Dreiseitenansichten.
 ISBN 978-3-00-070878-7
59,00 €

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Hintergründe und pro Band ca. 120 ganzseitige, detailgetreue und farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover



Band 1, 1920 bis 1945
 ISBN 978-3-9806773-6-2
54,00 €



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



Band 3, 1965 bis 2000
 ISBN 978-3-9808838-0-1
54,00 €

Martin Simons

Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung

Band 1, 1920 bis 1945
 ISBN 978-3-9806773-4-6
54,00 €

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

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

**Alle drei Bände
 (deutsch oder englisch)
 im Set – das Geschenk für
 Segel- und Modellflieger!
 nur 145,00 €**



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

Die hohe Schule des Segelflugs. Theorie und Praxis des Segelkunstflugs. Ein Lehrbuch und Nachschlagewerk mit vielen Fotos und Illustrationen.
 128 Seiten, 190 x 250 mm,
 Hardcover
 ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 €



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotos, detail- und maßstabgetreuen Dreiseitenansichten.
 208 Seiten, 240 x 297 mm,
 Hardcover
 ISBN 978-3-9814977-9-3
45,00 €

Auf Wunsch mit englischsprachiger Zusammenfassung



Hans Jacobs

Workshop Practice

Englische Übersetzung des vergifteten Standardwerkes „Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen“. Unentbehrlich für alle, die Holzflugzeuge reparieren oder bauen. Mit vielen Skizzen und Fotografien.
 384 Seiten, 158 x 235 mm,
 Hardcover
 ISBN 978-0692703076
49,00 €

EQIP®

WERBUNG & VERLAG GMBH

**Sprottauer Str. 52
 53117 Bonn – Germany
 Tel. +49.228.96699011
 Fax +49.228.96699012
 eqip@eqip.de
 www.eqip.de**



**Alle Preise zzgl.
 Versandkosten**

Die Vielfalt des Fliegens...

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



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

3 x ASK 21

1 x ASK 21 B

1 x ASK 21 MI Selbststarter

1 x ASG 29 - 18 E

1 x ASW 28

1 x Discus 2 FES

1 x Duo Discus xT

1 x Duo Discus xLT

1 x Robin DR 400 Regent

2 x Robin DR 400/180

1 x Katana DA 20

1 x HK 36 Super Dimona



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



36129 Gersfeld /Rhön
Telefon: (066 54) 364
Mobil: (0171) 720 72 80
Fax: (066 54) 81 92
E-Mail: info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Fliegerschule Wasserkuppe

