LuftSport
luftsportmagazin.de

DEZEMBER 2022/JANUAR 2023

LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Keine Angst vor großen Plätzen
Wenn der Falke neben dem Airbus parkt

CO_2-Emissionen im Luftsport
Reduzieren, kompensieren, kommunizieren

Bezwinger des Ärmelkanals
Zum 150. Geburtstag von Louis Blériot



MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISNN 2511-8250

Segelflugbücher

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



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 €



Wolfgang Binz **Neu**

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

Diese drei Bücher sind zum gleichen Preis auch in englischer Sprache verfügbar.



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 €

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



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge
Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider. Mit vielen bisher unveröffentlichen 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



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 €



Hans Jacobs

Workshop Practice
Englische Übersetzung des vergriffenen 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 €



Highlights 2022



Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

2022 ist und war ein Jahr, das wir alle nicht so schnell vergessen werden. Es gibt vieles zu beklagen, aber ich möchte auf die Highlights zurückblicken. Im März wurde mit Claus Cordes ein neuer DAeC-Präsident gewählt, der genau hinschaut und nach Lösungen sucht. Der frische Wind aus Braunschweig ist deutlich spürbar. Im April öffneten sich in Friedrichshafen endlich wieder die Tore zur AERO, der wichtigsten Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt. Hier präsentierten 643 Hersteller aus 43 Ländern ein breit gefächertes Angebot. Die mehr als 27.000 Fachbesucher wurden nicht enttäuscht – es herrscht Aufbruchstimmung. Und dann kam der schier endlose Sommer, der uns allen viele schöne Flugerlebnisse und tolle gemeinsame und gesellige Abende auf den Flugplätzen bescherte. Aber nicht nur das: Endlich fanden wieder Wettbewerbe statt, bei denen sich die Sportler unter uns messen konnten. Wir können mit Stolz sagen, dass wir auf etlichen internationalen Treppchen vertreten waren. Mehr als 40 der besten Segelfliegerinnen und Segelflieger des Jahres wurden dafür auf dem 79. Deutschen Segelfliegertag in Koblenz geehrt. Und diese Veranstaltung war das nächste Highlight im Jahr 2022. Besonders erfreulich war für das Magazin LuftSport, dass wieder der Flugsicherheitspreis verliehen werden konnte. Jede Maßnahme, die unseren Sport sicherer macht, sollte Beachtung finden und gefördert werden.

Und jetzt komme ich zu meinem persönlichen Highlight: Als neue Chefredakteurin hatte ich das Glück, von einem tollen Redaktionsteam herzlich aufgenommen zu werden. Unser „Werkstatt-Team“: Heike Schiemann und Georg Bungter aus dem Lektorat und Britta Schönecker von der Grafik haben mich unterstützt, wo sie nur konnten. Gemeinsam haben wir neue Ideen entwickelt und sanft umgesetzt. Mein Vorgänger Klaus Fey war ebenfalls immer beratend zur Stelle. Und nicht zu vergessen die Pressereferenten der Herausgeberverbände: Anette Weidler (RLP), Daniela Blobel (NRW), Kristian Kröger (NI), Ralf-Michael Hubert (HB) und Harald Krischer (HH). Danke für euer Vertrauen in mich und danke für die tolle Zusammenarbeit. Aber was wäre das Redaktionsteam ohne all die fleißigen Autorinnen und Autoren, die das Magazin mit informativen und unterhaltsamen Themen zu dem machen, was es ist: Deutschlands großes Flugsportmagazin mit einer Auflage, die sich sehen lassen kann.

Mein Wunsch für 2023: Dass wir in Frieden leben und uns auf die Dinge konzentrieren können, die für uns wichtig sind. In diesem Sinne: Ein fröhliches Weihnachtsfest für Sie alle.

Ihre Ricarda Helm

Titelbild: Ludwig Feuchtner
Editorialfoto: Ludwig Feuchtner

Inhalt

News 4

Termine 6

Luftsportgeräte-Büro
Das Luftsportgeräte-Büro im Jahr 2022 7

Segelfliegertag
... in Koblenz 8
LuftSport-Flugsicherheitspreis 9

Flieg mal hin
EDXQ Rotenburg (Wümme) 10

Motorflug
Anflug auf internationale Plätze mit dem Motorsegler 12

Segelflug
Oldtimer sucht neuen Wirkungskreis 14

Landesverbände
Bremen LV 15 - 18
Hamburg LV 19 - 20
Niedersachsen LV 21 - 29
Rheinland-Pfalz LV 30 - 38

Wasserflug
Vom Modellwasserflug zum Wasserflug mit der PA-18 39

Luftsportjugend
Luftsportjugend im Portrait: Sebastian Steffens 40

Frauen im Luftsport
„Ich bezahle es selbst, weil es mir einfach wichtig ist“ 42

Umwelt
CO_2-Emissisonen im Luftsport 44

Modellflug
Modellflugnews 47

Historisches
Louis Blériot (1872–1936) 48

Die Leserseite
In eigener Sache 50

Impressum 50

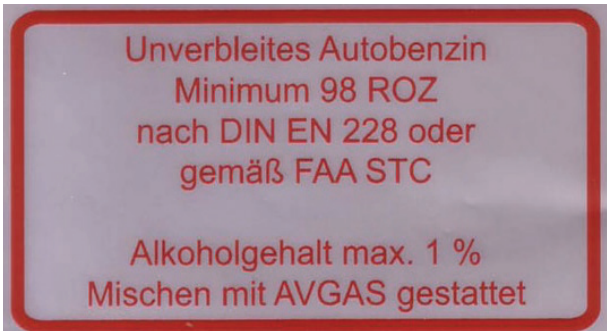
Modellflug: Schulungsnachweis für's Smartphone

Ab sofort steht der Schulungsnachweis auch als .pkpass-Datei im Portal unter **www.schulungsnachweis-modellflug.de** zum Download bereit. Mit dieser Datei kann der Schulungsnachweis in elektronischer Form direkt auf dem Smartphone gespeichert und jederzeit per Knopfdruck abgerufen werden.
In erster Linie ist die Datei für Apple-Geräte (iPhone) konzipiert. Aber auch für Android-Geräte mit entsprechender Wallet-App funktioniert's.
Nachdem ihr die Datei auf dem Smartphone geöffnet habt, könnt ihr diese in eurer Wallet speichern. Der Nachweis ist dann per Doppeltip auf die Seitentaste jederzeit griffbereit.

Bundeskommission Modellflug im DAeC

KFZ-Kraftstoff für die Fliegerei verwenden

In Zeiten, in denen ein Verbot von Tetraethylblei (TEL) in AVGAS 100LL in der Luft schwebt, vergleichbare Kraftstoffe am Markt aber noch nicht in ausreichender Menge verfügbar sind – geschweige denn zu einem akzeptablen Preis – , möchten wir nochmals die Verwendung von KFZ-Kraftstoff (MOGAS) nach EN 228 in der Fliegerei beleuchten.
Hinter dem allgemeinen Begriff „MOGAS" (Abkürzung für Englisch: motor gasoline) verbirgt sich nichts anderes als bleifreies Benzin Super Plus der Kraftstoffqualität EN 228, welches mittlerweile deutschlandweit an vielen Flugplatz-Tankstellen zu haben ist.
Bereits in den 1980er-Jahren hat sich der DAeC auch aus Umweltgründen für bleifreies Fliegen in Deutschland und Europa eingesetzt und ergänzende Musterzulassungen (EMZ, engl. STC) in Europa genehmigen lassen, die in den USA für etliche Flugzeuge und Motoren erarbeitet wurden.
Die Firma „Vliegwerk" in Holland bietet für eine ganze Reihe von Flugzeugen diese vom DAeC validiertenEMZ's mit den zugehörigen Unterlagen und Aufklebern an, die von einem Luftfahrtbetrieb installiert und meist nur dokumentiert werden müssen. Wer mit einer EMZ unterwegs ist, muss darauf achten, dass nur Super Plus Benzin mit nicht mehr als einem Prozent Ethanol getankt wird.
Laut der DIN EN 228 sind maximal 5 Prozent Ethanol erlaubt, dennoch dürfen heute weit mehr als 1500 Flugzeuge, 3800 Motorsegler und 5100 Ultraleichtflugzeuge die günstige Treibstoffvariante nutzen.



▲ **Die Firma „Vliegwerk" bietet diese vom DAeC validierten EMZ's mit den zugehörigen Unterlagen und Aufklebern für eine ganze Reihe von Flugzeugen an**

Die früher vorausgesagten Probleme sind in den zurückliegenden 20 Jahren nicht aufgetreten.
Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge dürfen in der Regel entsprechend ihrer Zulassung mit Super oder Super Plus betrieben werden. Allerdings sollen die weit verbreiteten Rotax-Motoren nicht mit AVGAS betrieben werden.
Damit ist die Verwendung von Kfz-Benzin nach EN 228 in Luftfahrzeugen in treibstofftechnisch unsicheren Zeiten eine willkommene Alternative im Hinblick auf Kosten und Umweltverträglichkeit

Text: Karsten Schröder & Hans-Udo Hellrigel



Segelflug-DM 2023: Bayreuth, wir kommen!

DAeC wählt LSG Bayreuth als Ausrichter der Deutschen Segelflug-Meisterschaften aus

In den Pfingstferien 2023 rückt der Bayreuther Flugplatz wieder in den Fokus der Segelflugwelt: Die Luftsportgemeinschaft hat vom Deutschen Aero-Club (DAeC) den Zuschlag erhalten, die Deutschen Meisterschaften in der Offenen Klasse, der 18-Meter-Klasse und der Doppelsitzerklasse auszurichten. Rund 90 Piloten werden vom 29. Mai bis zum 9. Juni auf Strecken durch ganz Süddeutschland um die Meistertitel und die Qualifikation für Welt- und Europameisterschaft kämpfen.

Bayreuth hat am Schnittpunkt von Fichtelgebirge, Frankenwald und Fränkischer Schweiz eine sehr gute Ausgangslage für lange Flüge im Mittelgebirgsbereich. Von dort aus gehen die Strecken häufig entlang der Mittelgebirgsketten Richtung Thüringer Wald, Bayerischer Wald oder Erzgebirge.
Daher umfasst der Wettbewerbsraum fast ganz Süddeutschland und das angrenzende Tschechien: Die äußersten Wendepunkte liegen südlich von Dresden, am Ende des Bayerischen Waldes, bei Kassel, kurz vor Karlsruhe und auf der Schwäbischen Alb.
Die insgesamt rund 90 Piloten der kommenden DM wurden 2022 in mehreren Qualifikationswettbewerben ermittelt. Gesetzt sind die bisherigen Mitglieder der Nationalmannschaft, angeführt vom amtierenden Weltmeister der Offenen Klasse Felipe Levin (LSV Homberg / Ohm) und seinem fünfmaligen Weltmeister-Vorgänger Michael Sommer (LSV Regensburg). 2019 war den beiden das Kunststück gelungen, punktgleich gemeinsam Deutscher Meister zu werden.



▲ **Doppelsitzerklasse über dem Flugplatz Bayreuth**

Text: Daniel Große Verspohl/ red
Foto: Sebastian Baier

Lufträume zur Durchführung von Wellensegelflügen



Abendwelle; Foto: Ali Barati

Die Deutsche Flugsicherung hat in den Nachrichten für Luftfahrer 2022-1-2635 bekanntgegeben, dass mehrere Lufträume zur Durchführung von Wellensegelflügen festgelegt wurden. Sie unterliegen der Luftraumklasse E (HX) und können seit dem 3. November bei Bedarf aktiviert werden.
Für die Nutzung der Lufträume gelten die zwischen der DFS und den jeweiligen Luftraumnutzern festgelegten Regelungen (Betriebsabsprachen, Vereinbarungen, Mitteilungen etc.). NFL 2021-1-2380 wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.
Hier finden Sie die Lufträume im Überblick:
https://www.daec.de/news-details/luftraeume-zur-durchfuehrung-von-wellensegelfluegeln/



Pilotentag Nord 2023 in Hamburg

Nach der erfolgreichen Premiere mit dem Pilotentag Nord 2022 laden die DAeC-Landesverbände Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein nun zum Pilotentag Nord 2023 ein.

Termin: Samstag, 18. Februar 2023 Beginn um 10:30 Uhr
Haus des Sports, Schäferkampsallee 1, 20357 Hamburg
Die Teilnahme ist kostenlos.

Anmeldungen von allen Pilotinnen und Piloten – egal, ob Mitglieder im DAeC oder nicht – und aus allen Landesverbänden ab sofort an: Pilotentag-Nord@luftsport.hamburg

Bitte die Anmeldung mit komplettem Namen und DAeC-Landesverband oder von Nichtmitgliedern des DAeC bitte mit kompletter Anschrift.

Hinweis hierzu: Wir wissen heute nicht, welche Corona-Auflagen im Februar 2023 gelten werden und möchten den administrativen Aufwand so gering wie möglich halten. Wir sichern euch zu, dass alle Daten vertraulich in der Geschäftsstelle des DAeC Hamburg verbleiben und 14 Tage nach der Veranstaltung vernichtet werden.



Vorläufiges Vortragsprogramm:

- **Störungen im Flug** Referent: Harm Albers
- **Streckenflüge in allen Luftsportarten: Wetterlagen erkennen, Wetterdaten verarbeiten und auswerten**
  Referent: Claus Cordes
- **Neues aus den norddeutschen Luftfahrtämtern** Referent N.N.
- **Luftraum für alle – Transponder für Drohnen und Windkraftanlagen** Referent N.N.
- **Veränderungen im Luftraum** Referent N.N.

Sobald das endgültige Programm steht, wird es allen angemeldeten Teilnehmerinnen und Teilnehmern per Mail zugesandt.

Hexentreffen 2023 im Diezer Grafenschloss

Nach längerer Coronapause findet **vom 03. Februar - 05. Februar 2023** das Hexentreffen im Grafenschloss in Diez statt. Es handelt sich dabei um eine moderne Jugendherberge mitten in der Diezer Altstadt hoch auf einem Felsen gelegen.

Nach bewährter Tradition erfolgt die Anreise am Freitagnachmittag. Am Samstag sind **Vorträge und Zeit für Networking** vorgesehen, bevor die Abreise am Sonntag stattfindet.

Die zwei Übernachtungen erfolgen im Grafenschloss in von zwei Personen genutzten Zimmern und beinhalten Vollpension einschließlich eines Abendbuffets am Samstag.

Neben den Vorträgen am Samstag zu interessanten Themen bieten wir eine abendliche **Stadtführung** durch die Diezer Altstadt am Freitagabend und die Möglichkeit sich am Sonntag noch die Stadt Limburg anzuschauen.

Die Anmeldung und Überweisung auf die **Kontonummer DE53 5709 2800 0208 3394 19** erfolgt bitte bis spätestens 31.12.2022, damit deine Anmeldung gültig ist. Sollten nicht genügend Teilnehmerinnen zusammenkommen oder die allgemeine Coronasituation das Treffen unmöglich machen, so wird die Veranstaltung rechtzeitig am 02.01.2023 abgesagt, damit keine Stornokosten entstehen. Bei **eigener Coronaerkrankung** kann nicht die volle Teilnahmegebühr erstattet werden. Ich bitte um Verständnis.

Ich freue mich über deinen Besuch.

Herzliche Grüße **Sabine Theis**

Deine im Anmeldeformular abgefragten Daten werden vertraulich behandelt. Sie dienen der Buchung der Veranstaltung, um den Personenkreis besser einschätzen zu können, und werden nach der Veranstaltung gelöscht.

Programm

Am 03.02.2023 Anreise ab 14:00 Uhr und abendliche Stadtführung durch Diez

Am 04.02.2023 Vorträge ab 10:00 Uhr und Abendbuffet

Am 05.02.2023 Abreise ab 9:30 Uhr und im Anschluss Alternativprogramm möglich

Themen der Vorträge

Kann man/frau nachhaltig fliegen?

Flug nach Oshkosh mit einer Grumman

Insiderwissen von der Segelflug-Weltmeisterschaft: Die Frauennationalmannschaft berichtet

Diskussion: Tipps und Tricks zur Frauengewinnung im Bereich Luftsport

Preise

Hexentreffen und Abendbuffet am 04.02.2023 90 € pro Person

Hexentreffen, Abendbuffet und zwei Übernachtung im Doppelzimmer 190 € pro Person

Hexentreffen, Abendbuffet und zwei Übernachtung im Einzelzimmer 210 € pro Person (hier gibt es nur eine begrenzte Anzahl von Zimmern)

Zurzeit suchen wir noch Sponsoren für unsere Jungpilotinnen, um ermäßigte Preise zu ermöglichen.

Bei Bedarf bitte nachfragen.

Link oder QR-Code zur Anmeldung

https://forms.office.com/r/mKt7FcLH4J



Das Luftsportgeräte-Büro im Jahr 2022

Viele der uns übertragenen und stetig mehr werdenden Aufgaben haben wir bewältigt und werden sie auch im kommenden Jahr weiterhin mit Augenmaß angehen. Erfreulich sind auch diesmal wieder die hohen Zahlen an Ausbildungsmeldungen und Lizenzen sowie die steigenden Zulassungszahlen im UL-Bereich.

Wenn alle Ergebnisse endgültig vorliegen und ausgewertet sind, wird Ende Januar wie gewohnt der **Jahresbericht des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B)** veröffentlicht. Alle Statistiken werden in den Jahresberichten auf der Internetseite des DAeC publiziert: **https://www.daec.de/luftsport-geraete-buero/service**

Aufgrund der guten Zahlen werden wir nach jetzigem Stand die Gebührensätze halten können und für den Lizenz- und Zulassungsbereich nicht erhöhen. Wie man weiß oder vielleicht auch noch nicht, finanziert sich das beauftragte LSG-B ausschließlich aus den Gebühren der Luftfahrtverwaltung ohne jegliche Mitgliedsbeiträge aus den Verbänden, Zuschüsse oder Förderungen. Wir stehen und fallen also mit den Einnahmen und Ausgaben in allen Bereichen unserer gebührenpflichtigen Aufgaben. Die nun eingeplante Preisstabilität für das kommenden Jahr ist in diesen Zeiten nicht selbstverständlich, wenn nicht sogar ein heutiges Novum. Unser Auftrag aus dem Einwilligungsvertrag mit dem Bundesministerium für Verkehr ist, die hoheitlichen Aufgaben mit den Grundsätzen der **Sparsamkeit und Neutralität** wahrzunehmen. Dieser Vertrag wurde im September 2021 für weitere fünf Jahre verlängert. Wir berichteten bereits darüber.

Im März 2022 konnten wir mit Stephanie Ullrich eine neue Mitarbeiterin gewinnen. Schnell hat sie sich vollends im Team etabliert und kümmert sich im gesamten Lizenzwesen vorrangig um die Fallschirmspringer, führt **LSVplus** (Vereinsflieger) im LSG-B ein und wird nach und nach weitere Aufgaben übernehmen.

Waren wir im April zur AERO meines Erachtens zu Recht noch vorsichtig – die Aufhebung der meisten Schutzmaßnahmen war mir zu früh und zu kurzfristig – , konnten wir im Sommer wieder mit der **Teilnahme an und Durchführung von Veranstaltungen** starten. Das begrenzte Personal des LSG-B als Lizenz- und Zulassungsstelle zwingt mich als Leiter der Abteilung, auch mal unpopulär einen Messeauftritt abzusagen, um bei einer vorhandenen Ansteckungsgefahr Ausfälle im Bürobetrieb abzuwenden. Gut, dass der Verband, unsere Kunden und die meisten Mitglieder das respektiert und sogar unterstützt haben. Die Einladungen zu den UL-Info- und Fliegertagen in Nordrhein-Westfalen im August und einen Monat später in Rheinland-Pfalz konnte ich dann selbst gern wahrnehmen und hoffe, die meisten Fragen der Vereine und Piloten zur Zufriedenheit beantwortet zu haben. Meine Mitarbeiter organisierten im September zusätzlich zwei Prüferfortbildungen und über das ganze Jahr eine sehr ordentliche Anzahl von Fluglehrerlehrgängen. Im November waren meine Mitarbeiterinnen am DAeC-Stand zum DFS-Pilotentag in Langen anzutreffen. Kurzum, wir waren 2022 also wieder außerhalb des Büros unterwegs und auch wieder in der Luft. Von unserer Kundschaft fast unbemerkt, haben wir im August nebenbei noch Büromöbel hin und hergeschoben sowie Computer und Telefone in andere Büros „umverkabelt". Grund dafür waren Fußboden- und Renovierungsarbeiten in der gesamten Geschäftsstelle inklusive des LSG-B.



Nicht geschafft haben wir die massive Anzahl an Bewerbungen zur Ausbildung und **Prüfung zum Prüfer Klasse 5** für Ultraleichtflugzeuge. Haben wir im März noch zehn Bewerber theoretisch und praktisch in Braunschweig prüfen können, musste ich aufgrund des großen Arbeitsaufwandes und anderer Prioritäten Mitte des Jahres bereits die Hände heben. Erfreulich, dass mich mit Karsten Schröder ein neuer Kollege aus dem Referat Luftfahrttechnik bei der Auswahl und Koordinierung nunmehr unterstützt und wir die Aufgabe nächstes Jahr wieder angehen können.

Für die laufenden Bearbeitungen der **Anträge für Muster- und Einzelzulassungen** sollte jedem Beteiligten innerhalb und außerhalb des DAeC bewusst sein, dass die Prüfstelle des LSG-B mit nur einem Diplomingenieur besetzt ist. Weitere Stellen gibt der Haushalt des LSG-B nicht her. Unser Ingenieur wird, soweit möglich und verfügbar, von Honorarkräften aus der Wirtschaft unterstützt. Die Fäden müssen jedoch bei unserem hauptamtlichen Mitarbeiter zusammenlaufen, eine Subdelegation von Musterprüfungen ist im Einwilligungsvertrag zwischen dem DAeC und dem Verkehrsministerium ausgeschlossen. Einzelstückprüfungen landen somit leider weiter vorwiegend auf der Warteliste, da die Herstelleranträge für die Musterzulassungen mit den erhöhten Abflugmassen noch nicht allumfassend abgearbeitet sind. Einige werden jetzt meinen, ich wiederhole mich. Dem ist auch (bewusst) so und in diesem Sinne bedankt sich das gesamte Siebener-Team des Luftsportgeräte-Büros bei allen Kunden, Auftraggebern und Auftragnehmern und freut sich auf weitere gute Zusammenarbeit und starken Zusammenhalt!

Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC

Der Autor:
Frank Einführer
Leiter des LSG-B seit 2007
UL-Lizenz seit 1991
Segelfluglizenz seit 1985



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
LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Großartiger Segelfliegertag in Koblenz





◀ ▲ **1200 Besucher informierten sich bei den über 50 Ausstellern**

▼ **Traditionell werden am Deutschen Segelfliegertag die erfolgreichsten Sportlerinnen und Sportler geehrt**

Fotos: Stephan Biwald



Der 79. Deutsche Segelfliegertag in Koblenz war ein voller Erfolg. Rund 1200 Besucher und mehr als 50 Aussteller haben die Veranstaltung, die der Aero-Club Koblenz nach einer gelungenen Premiere in 2018 nun bereits zum zweiten Mal ausgerichtet hat, zum größten Treffen der Segelflieger-Szene gemacht.

Auf der großzügigen Ausstellungsfläche der Rhein-Mosel-Halle zeigten die namhaftesten Segelflugzeughersteller ihre Modelle. Bevor die Besucherinnen und Besucher in einem der Hochleistungssegelflugzeuge zur Probe Platz nahmen, informierten sie sich an den vielen Ständen, die alles rund um dem Segelflug im Angebot hatten – vom Zubehör für Segelflugzeuge über Navigations- und Wettersoftware bis hin zu Flugzeugmodellen. Ebenso präsentierten sich Luftfahrtversicherer, ein Flugzeugverleiher, Fachpresse und die Vereinssoftware Vereinsflieger. Das Magazin LuftSport nutzte den Segelfliegertag, um Fachgespräche zu führen und nachzuhaken, was die Leser interessiert. Der Bundesausschuss für Flugsicherheit war ebenso vertreten wie die Frauennationalmannschaft, die Bundeskommission Segelflug und natürlich die Luftsportjugend. Andrang herrschte auch am Flugsimulator „Charly“, mit dem sich viele im Motorflug ausprobierten. Ein lokaler Anbieter der aerialen Fernerkundung mittels Drohnen informierte ebenfalls über seine Einsätze. Doch was wäre ein Segelfliegertag ohne Fachvorträge? Auch hier haben die Veranstalter – allen voran die beiden Projektverantwortlichen Lena Etzkorn (DAeC-Vizepräsidentin) und Frank Ortmann



(1. Vorsitzender des Koblenzer Aero-Clubs) ein tolles Programm geboten. Nach der offiziellen Eröffnung durch Ernst Eymann, Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, und einem Grußwort von DAeC-Präsident Claus Cordes folgte der erste Höhepunkt: Jan Preusser, stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug, ehrte die mehr als 40 erfolgreichsten Segelfliegerinnen und Segelflieger des Jahres für ihre großartigen Leistungen. Über Förderflugzeuge können sich Johannes Beyer, Christopher Hanson, Eric Schneider und Max Maslak freuen. Für ihr besonderes ehrenamtliches Engagement wurden Andreas Kühl und Günter Forneck ausgezeichnet. Preusser würdigte in seiner Rede aber auch das Verdienst des Veranstalters. Er sagte: „Der Aero-Club Koblenz ist ein toller Verein, dass er das hier leisten kann." Wenn man von Frauen im Luftsport spricht, kommt man an ihr nicht vorbei: Ingrid Blecher ist seit 1961 Segelfliegerin. Jetzt wurde sie mit der Silbernen Ehrennadel des DAeC und der Goldenen Ehrennadel des LV RLP für ihr Lebenswerk geehrt. Claus Cordes hob in der Laudatio nicht nur ihre Erfolge hervor, sondern auch ihr unermüdliches Engagement, anderen dabei zu helfen erfolgreich zu sein. Nach den Ehrungen folgte das vielseitige Vortragsprogramm, für das die Veranstalter als bekannteste Referentin die Leiterin des ZDF-Wetter-Teams Dr. Katja Horneffer eingeladen hatten. Die beliebte Meteorologin zog die Zuhörer mit ihrem Vortrag zum Klimawandel „Wenn die Arktis die Tropen trifft" in den Bann. Horneffer bezog sich dabei auf den Extremsommer, der dieses Jahr auf über einem Drittel der Nordhalbkugel herrschte. Die Expertin glaubt, dass solche Dürresommer im menschengemachten Klimawandel wahrscheinlicher werden. Deswegen ihr Appell: Jeder kann was tun, um die Treibhausgase zu reduzieren. Z. B. kein oder seltener Fleisch essen, Milchprodukte ersetzen, sich saisonal und regional ernähren, Ökostrom nutzen, Fassaden dämmen oder begrünen, Transportwege überdenken sowie sich sein Konsumverhalten bewusst machen. Einen weiteren Höhenpunkt gab es spannend erzählt von Benni Bachmaier bei „Fliegen mit Live-Wind: Die Anemoi-Geschichte". Vorträge gab es unter anderem auch zu den Themen Moderne Theorieausbildung im Segelflug, Einblicke in die neue DAeC E-Learning Plattform, Medikamenteneinnahme im Leistungssport, elektrische Antriebe im Segelflug und schließlich zum Thema U-Space: sichere Integration der unbemannten Luftfahrt. LuftSport sprach im Anschluss mit Lena Etzkorn. Die Projektleiterin freut sich, dass die Rückmeldungen positiv waren – auch von Seiten der Anbieter: „Ich habe gehört, dass die Aussteller rundum zufrieden waren." Eines lag ihr aber besonders am Herzen: „Wir möchten allen Helfern, die an diesem Tag und im Vorfeld mitgeholfen haben, ganz herzlich danken", so Etzkorn.

Text: AW/RH

LuftSport-Flugsicherheitspreis für Wershofener Segelflieger

Seit vielen Jahren optimiert die Segelfluggruppe Wershofen e. V. den Windenstart mit dem Ziel, diese Startart so sicher wie möglich zu gestalten. Die Dieselwinde wurde von Johannes Schorn auf eine Seilkraftregelung umgerüstet. Sie stellt für die eingestellten Flugzeugtypen in jeder Phase des Starts die optimale Seilkraft zur Verfügung. Seilteller aus Kunststoff in der Farbe der montierten Sollbruchstelle kommen statt Seilschirmen zum Einsatz.

Für diese Maßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit erhielt der Verein beim Segelfliegertag 2022 in Koblenz den Luftsport-Flugsicherheitspreis. Nach Überreichung der Urkunde und einem Scheck über 500 € zeigten die Wershofener einen kurzen Film, der die Maßnahmen anschaulich darstellt.

Text: Klaus Fey



▲ **Die Chefredakteurin und der frühere Chefredakteur überreichen der SFG Wershofen den LuftSport-Flugsicherheitspreis 2022 V.l.n.r: Ricarda Helm, Uwe Bodenheim, Johannes Schorn, Klaus Fey Foto: Winfried Scholz**

FRIEBE FLUGBEDARF
BOSE AVIATION
BOSE A20
AVIATION HEADSET
BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET
FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 7001890
www.friebe.aero · info@friebe.aero
Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an

Flieg mal hin: EDXQ Rotenburg (Wümme)



Der Flugplatz Rotenburg (Wümme) (ICAO-Code: EDXQ) wurde ab 1936 zusammen mit einer Kasernenanlage errichtet. Aus dem ehemaligen Militär-Fliegerhorst ist im Laufe der Jahre ein moderner Verkehrslandeplatz mit ausgezeichneter Infrastruktur entstanden, der für Geschäftsflieger eine kostengünstige Alternative zu den umliegenden Flughäfen bietet. Der Platz liegt etwa vier Kilometer nordwestlich der Stadt Rotenburg (Wümme) im Elbe-Weser-Dreieck zwischen Hamburg, Bremen und Hannover und auf einer Höhe von 34 Metern. Der Fliegerhorst verfügt über eine Graspiste von 750 m Länge und eine Asphaltbahn mit einer Länge von 806 m. Für die Segelflieger steht eine Schleppstrecke von 1300 m zur Verfügung. Alle Bahnen sind in der Ausrichtung 08/26. Die An- und Abflüge in Rotenburg sind völlig problemlos. Die nördliche Motorflugplatzrunde wird in 900 ft geflogen, die Endteile beider Pistenrichtungen sind hindernisfrei. Der Platz wird gerne von Chartergesellschaften, Flugschulen und Flugvereinen genutzt. Bei gutem Wetter ist der Rotenburger Flugplatz ein beliebter Anziehungspunkt für Segelflieger, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und auch für Heißluftballone.

Seit August 2021 hat der Flugplatz in Rotenburg eine besondere Attraktion deutscher Luftfahrtgeschichte zu bieten. Dem Geschäftsführer Achim Figgen ist es gelungen, eines der letzten außer Dienst gesetzten Exemplare vom Typ Transall zu organisieren. 50.000 Euro hat die Flugplatz Rotenburg GmbH an Spenden eingeholt, um den ausgemusterten Riesen dauerhaft einem interessiertem Publikum präsentieren zu können. Gebaut wurde die geschichtsträchtige Maschine 1971 in Lemwerder und hat insgesamt nur 13.000 Flugstunden auf dem Buckel. In den vergangenen 50 Jahren war sie unter anderem bei Hilfseinsätzen in Nordafrika und Äthiopien dabei, kam bei der Luftbrücke nach Sarajevo Mitte der 90er-Jahre zum Einsatz und danach noch bei Operationen im Sudan, in Afghanistan und Mali. Theoretisch könnte der gut 32 Meter lange Riesenvogel mit einer Spannweite von 40 Metern und einem Leergewicht von 30 Tonnen mit seinem extrem kurzen Startweg von 650 Metern auf der 806 Meter langen Startbahn problemlos abheben, aber er darf nicht.

▲ **Fluglplatz ROW – In den blauen Hallen sind Privatflugzeuge und ein luftfahrttechnischer Betrieb untergebracht**

▲ **Startaufstellung NSM 2016 8. Wettbewerbstag**

Im Laufe der Jahre haben sich auf dem Fliegerhorst Rotenburg verschiedene Luftsportgruppen und Wartungsbetriebe angesiedelt. Der älteste Verein ist der rund 100 Mitglieder starke Verein für Luftsport Rotenburg (Wümme) e. V. Dieser ausbildende Segelflugverein wurde bereits 1952 gegründet und hat seit Mitte der 50er-Jahre am Rande des Rotenburger Flugplatzes seine Halle. Die Vereinsmitglieder können fünf hochmoderne Segelflugzeuge und einen Motorsegler nutzen, die sich alle im Vereinsbesitz befinden. Die Segelflugzeuge werden mit einer vereinseigenen Doppeltrommelwinde gestartet. Sofern das Wetter mitspielt, findet von März bis Oktober samstags und sonntags ab 10:00 Uhr Segelflugbetrieb statt. Darüber hinaus gibt es noch den Motorsegler-Club Rotenburg (Wümme) e. V. und die UL-Gruppe des BVL (Ultraleicht-Gruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt), die drei eigene ULs betreibt und ebenfalls ausbildet. Neben einer Flugschule für die PPL-Ausbildung, der AvioAcademy, haben sich auch mehrere luftfahrttechnische Betriebe etabliert: die Zweigstelle der Salomo Flugzeugservice GmbH aus Parchim, der YAK-Service Rotenburg (Wümme) und die Heidtmann Flugtechnik.

Seit dem 1. Oktober 2022 ist der Flugplatz Rotenburg für Gäste noch attraktiver geworden. Zwei Bremer Geschäftspartner eröffneten am Fuße des Towers eine Filiale von „Moin Sushi“. Sushi und Bowls sind gerade sehr angesagt. Die Betreiber sind zuversichtlich, möchten durchstarten und weiter wachsen. Bowls sind ein Zukunftsthema, sehr nahrhaft und gesund, und es werden regionale Produkte genutzt. Für einen Sushi- und Bowl-Laden ist der Standort zwar recht ungewöhnlich, aber das Konzept der Betreiber beinhaltet auch einen Liefer- und Abholservice.

Auch in der Kreisstadt an der Wümme gibt es so einiges zu entdecken. Besonders der Kulturpfad führt vorbei an Denkmälern, historischen Orten und kulturellen Leihgaben. Der Einzelhandel in der Innenstadt lädt zum Shopping ein und ein breit gefächertes Angebot an Restaurants wartet auf Gäste. Eine besondere Attrak-

Flugplatzdaten:
EDXQ Wümme-Info 136.015
Höhe 97 ft über NN / N53° 07,66` E 09° 20,91`
AIS: Bremen, MET: Hamburg
Motorflug bis 5,7 t, darüber PPR, Helikopterflug,
UL-Flug, Segelflug, Ballonfahrt, Drachenflug
Asphaltlandebahn 806 x 30m (08/26)
Nachtflug möglich, Landebahnbefeuerung
Gras (UL + Motorsegler) 750 x 30m
Segelflugbahn 1200 x 30m
Hubschrauberlandeplatz
nördliche Motorflugplatzrunde in 900 ft
ganzjährig täglich geöffnet
AVGAS, MOGAS, Jet A1
Telefon: +49 04261-960447



▲ **Der nahegelegene Bullensee lädt zum Schwimmen und Wandern ein**

tion ist das „Ronolulu", eine Kombination von Hallen- und Freibad. Nur wenige hundert Meter vom Rotenburger Stadtzentrum entfernt bieten neun bzw. elf Becken mit 2.200 m2 Wasserfläche, Sprungtürme, eine 84 m lange Riesenrutsche und ein Sportbecken mit fünf Bahnen je 25 m jede Menge Wasserspaß.

Der flache Norden hat auch so einiges an Naturschönheiten und Bauwerken zu bieten. Der idyllische Bullensee, umrankt von Sagen und Legenden, liegt zehn Autokilometer südlich von Rotenburg (Wümme) und ist selbst an schönsten Sommertagen nicht überlaufen. Der naturbelassene Moorsee lädt zum Schwimmen ein, und wenn es im Winter friert, laufen die Menschen auf dem See Schlittschuh. Der große Bullensee ist bis zu zwölf Meter tief, ungefähr elf Hektar groß und von einem Wald umgeben. Im Sommer hat das Wasser eine angenehme Temperatur und steigt in Ufernähe auch mal auf bis zu 30 Grad Celsius an. Das liegt an dem dunklen und moorigen Wasser und an den vielen Flachwasserzonen. Nur wenige Autominuten entfernt befindet sich die Wassermühle von Federlohmühlen. Die Mühle stammt aus dem 17. Jahrhundert und in dem alten Mühlengebäude wurde bis vor kurzem noch Hafer für Pferde gemahlen. Eine weitere Mühle befindet sich im Südwesten des Fliegerhorstes inmitten eines Waldgebietes. Die „Ahauser Mühle" wurde im Jahre 1694 erbaut und gehörte damals zu einem Gutshof. Heute ist die Mühle mit ihren Speichern und Gebäuden ein imposantes Denkmalensemble und beliebtes Ausflugsziel.

Ein fliegerischer Ausflug nach Rotenburg (Wümme) lohnt sich immer und übernachten könnte man in einem der schönsten und beliebtesten Hotels Norddeutschlands. Nur wenige Gehminuten vom Stadtzentrum entfernt befindet sich das 5-Sterne-Hotel „Landhaus Wachtelhof". Ein zauberhaftes Gebäude, wie aus einem Märchen entsprungen, mit tief heruntergezogenem Schieferdach und mit efeuumrankten weißen Fassaden, lädt zum Verweilen ein. Behaglichkeit und zurückhaltender Luxus prägen das Ambiente der 38 Zimmer des Wachtelhofs. Die warmen Farbtöne und die natürlichen Materialien der Ausstattung vermitteln eine gemütliche und edle Atmosphäre.

Text: Hans-Joachim (Perry) Neupert
Fotos: Norbert Neupert und Falk Hildebrand (Flugplatzfoto)

Der Autor:



Hans-Joachim Neupert, Fliegername Perry, 67, Berufsschullehrer im Ruhestand, fliegt seit 1975 im Verein für Luftsport Rotenburg e. V. Segelflugzeuge und Motorsegler. Am Boden ist er als Startleiter und Rückholer für die Segelflieger im Einsatz.

CAO SUEDWEST

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 Sehlem

CAO SUEDWEST

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-südwest.de • info@cao-suedwest.de

Anflug auf internationale Plätze mit dem Motorsegler

Eine G 109 unter den Flügeln eines Airbus sieht außergewöhnlich aus



Eine Landung auf einem großen internationalen Flughafen ist mindestens genauso aufregend wie eine Außenlandung im Segelflug – vor allem am Anfang. Dass eine solche Erfahrung großen Spaß machen kann, möchte ich in diesem Artikel beschreiben. Für mich ist der Anflug auf große Plätze ein Bonus im Motorsegelflug.

▲ **Der Flughafen Hannover ist groß und absolut zu empfehlen**
▲ **Hamburg 2021, Landing und City CTR**

VFR-Fliegen ist immer stark wetterabhängig. Trotzdem konnte ich es häufig einrichten, beruflich zu mehreren Projekten zu fliegen. Fliegen statt Autofahren erfordert auch Erfahrung mit großen Flughäfen. Mittlerweile habe ich einen eigenen Motorsegler: eine alte, aber gute Grob 109B.
Mitverantwortlich für das TMG-Abenteuer ist mein Piloten-Freund Wiho Kemmer, der mich 2019 dazu überredet hat, etwas öfter mit ihm im Vereins-Falken zu fliegen.

Die Praxis

Nachdem ich 2019 die TMG-Lizenz erhalten hatte, wählte ich für meinen ersten Anflug Münster Osnabrück EDDG. Der Flughafen ist 20 Minuten von unserem Standort Nordhorn-Lingen EDWN entfernt. Das erste Mal war aufregend. Man sitzt in einem Motorsegler sehr tief, so dass es nach der Landung oft schwierig ist, den richtigen Weg zum zugewiesenen Parkplatz zu finden. Man muss alles schnell verstehen. Trotz intensiver Vorbereitung mit YouTube-Videos und SkyDemon musste ich einmal nachfragen, als der Fluglotse „maintain VMC and expedite vacate" vorgab. Wir machen Fehler, die Türmer wissen das und bleiben in der Regel freundlich. Aber nicht immer, denn wenn man zu langsam ist, verursacht das Stress auf dem Turm. Nach meinen Übungen in Münster folgten größere Flughäfen. In Bremen war ich im Januar 2020 mit Wiho als Co-Pilot die Nummer zwei hinter einem Airbus Beluga. Es war ein besonderes Erlebnis, hinter einem so großen Flugzeug zu landen. In den nächsten zwei Jahren kamen viele weitere große Plätze hinzu: Eelde EHGG, Weeze EDLV, Paderborn EDLP, Dortmund EDLW, Hannover EDDV und Hamburg EDHH waren deutlich größere Flughäfen. Wenn man die Anflüge öfters übt, wird es immer einfacher. Aber nicht jeder Platz hat die kleine allgemeine Luftfahrt gern. Hannover ist eine erschwingliche Empfehlung. Hamburg empfiehlt sich ebenfalls, aber dort finde ich es sehr teuer. Bremen ist nicht so bequem, weil man bei der Sicherheitsabfertigung komplett zwischen dem „normalen Passagierverkehr" abgefertigt wird. Münster ist ruhig und sehr preiswert. Hier kann man gut touch and go üben. In Dortmund hat man z. B. für die Kilo-Klasse eine PPR-Verpflichtung und Ultraleicht ist nicht möglich. In Dänemark gibt es keine Probleme mit einem TMG, aber bei einem Ultraleichtflugzeug sieht es mit der Genehmigung schon wieder etwas anders aus.



◀ Chateauroux in Frankreich: kostenlos und sehr groß

▼ Anflug Hamburg über die Innenstadt





▲ Mit einem Falke 25C auf dem internationalen Flughafen Groningen Eelde EHGG

Fazit

Worin liegt also der Reiz, sich diesen ganzen ATC-Stress aufzubürden? Es ist befriedigend, das Gelernte in die Praxis umzusetzen. Man wird vollständig in den Verkehrsbetrieb der großen Luftfahrt integriert. Die Tatsache, dass ich diese Fähigkeit in meinem Alter noch erlernt habe, macht mir Freude und es ist besonders schön, auch in der Pilotenlounge einen Kaffee zu trinken und zu plaudern. Wenn man wieder im Segelflugzeug sitzt, ist der Luftraum viel klarer, man weiß besser, was dort vor sich geht. Das was man bei FIS hört, hat dadurch mehr Tiefe. In den drei Jahren Motorfliegen habe ich sehr viel gesehen und gelernt. Ich kann jedem Piloten empfehlen größere Flugplätze zu besuchen, um den fliegerischen Horizont zu erweitern. Für mich die besten Flugplätze waren bis jetzt Hamburg und Chateauroux in Frankreich. Ich hoffe, dass ich 2023 in einem kriegfreien Europa weitere Flugplätze hinzufügen kann.

Text: Jan Reinders/red

Der Autor:



Jan Reinders (57) hat 2005 in seiner Heimat, den Niederlanden, mit dem Segelfliegen begonnen. 2013 kam er zum LSV Lingen (Emsland) und hat seit 2019 die TMG-Lizenz.
www.youtube.com/JanReinders

Anschau Trailer KOMET

www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren
der Spezialist im Anhängerbau

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









Schwingachse

Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

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

Prüfleistungen
- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik

Anschau Technik GmbH · Axel Anschau/Timo Brast · Feldborn 4c · D-55444 Waldlaubersheim
+49 (0) 6707 – 91 58 10 · email: mail@anschau.de · web: www.anschau.de

Anschau Trailer KOMET

Oldtimer sucht neuen Wirkungskreis





1979 hatte ich mich gerade freigeflogen und war 16 Jahre alt. Eine Gruppe Münsteraner Segelflieger, z. T. Mitglieder einer Haltergemeinschaft an einer Gö3 Minimoa, kaufte in Wunsiedel eine Gö4 für 6.000 DM und ermöglichte es vier Jugendlichen, für ganz kleines Geld mitzumachen. Ich war dabei – und zwar voll.

In Wunsiedel war die Gö4 Anfang der 50er gebaut worden. Als der Segelflug wieder erlaubt war, hatten sie ihren Leistungsdoppelsitzer schon fertig und behielten ihn. Er war später im Schulungseinsatz.

Eine Zeit lang waren wir auf vielen Flugtagen in ganz Deutschland: Gö3 und Gö4 im Doppelschlepp, gegen Spritgeld und Spesen, manchmal gab es noch einen Zuschuss. Es waren schöne Flugplatzfeste.

Seit ich den Schein hatte, war die Gö4 immer das Flugzeug der ersten Wahl, wenn man Mädchen zum Fliegen eingeladen hatte. Peinlicherweise hatte ich die Haube einmal nicht richtig verriegelt. Damals noch eine eingestrakte Klapphaube, schlug diese noch vor dem Abheben nach hinten in das Rumpfdach. Obacht beim verliebten Fliegen!

Max Müller, Haupteigner der Minimoa und Werkstattleiter-Urgestein, hat schnaufend alles wieder repariert. Ich durfte seine Minimoa noch vor dem Schein mit Flugauftrag fliegen. Ihm und den anderen verdanke ich sehr viel.

Oft war die Gö4 mit der Minimoa auf den Rallies (so schreibt's der Engländer) des Vintage Glider Club. In England wurde die Gruppe als MMM, Münster Metric Mafia, bekannt.

Paul Serries, der Kopf der Gemeinschaft, sorgte später für eine Grundüberholung, halbtransparente Bespannung, originalgetreue Haube, Lederkissen, Wurzelholzverkleidungen und eine richtig gute weiße Lackierung – alles vom Feinsten. Das gab den ersten Preis bei der nächsten Oldtimerrallye.

Und seitdem? Abgleiten in ruhiger Luft. Manche Aktive zog es fort, manche leben nicht mehr. Aber es gab immer noch schöne Erlebnisse: Flugtag am Ith, Abfliegen bei der Akaflieg Braunschweig, Oldtimerrallye in Achmer, Oldtimerrallye in Eggersdorf, Flüge mit Vereinskameraden in Nordholz-Spieka, Gastflüge in Dornsode (zwei Wochen bevor der Platz geschlossen wurde) und anschließende Außenlandung auf meinem Bauernhof. Watt hebbt we ahlns beleevt!

Inzwischen ist sie auch wieder aus dem Corona-Dornröschen-Schlaf wachgeküsst. Der Prüfer hat Aussehen und Zustand gelobt, der Anhänger hat seit langer Zeit wieder TÜV und in Nordholz-Spieka sind meine beiden Jüngsten, Jan und Hanne, und ein paar andere Oldtimerfreunde damit geflogen.

Wie geht es wohl weiter? Ich selbst fliege nicht mehr. Die Sportfluggruppe Nordholz mit ihrem großen Herz für Oldtimer hat uns vorübergehend aufgenommen, meine Kinder und möglichst viele andere Flieger werden Gelegenheit haben, das Flugzeug zu nutzen. Wird sich der Unterstützerkreis erweitern/erneuern? Will eine andere Gemeinschaft übernehmen? Für's Museum ist sie mir zu jung und flugfähig. Wer hat Lust und Interesse? Fällt euch was ein?

Text: Sebastian Loewer s.loewer@t-online.de

Fotos: Jan Czonstke

easy camo

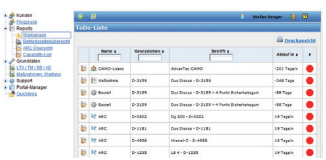
MAKES camo EASY

Die Lösung für alle

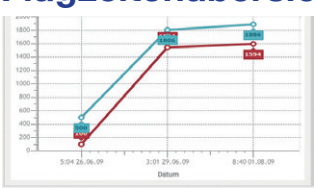
Vereine, LTB´s und Flugzeughalter

Ihre elektronische L-Akte

Next-Do-Liste



Flugzeitenübersicht



ARC-Übersicht



Elektr. Wägebericht

- Wägung des Flugzeugs
- Erfassung in Easy Camo
- Autom. Schwerpunktsberechung

UnverbindlicherTestzugang
https://www.easy-camo.de/general/contact/show.jsf
https://www.easy-camo.de

easy camo eine Software der AdvanTec GmbH
AdvanTec GmbH • Am Technologiezentrum 5 • 86159 Augsburg
www.easy-camo.de

Heimsieg für den LVU



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Jugendvergleichsfliegens in Hellingst … Foto: Jasper Eggert



… und die Bremer Abordnung beim Bundesausscheid in Laucha

Wochenlang bestes Wetter – und dann das! Ausgerechnet zum Bremer Jugendvergleichsfliegen verabschiedete sich die fast schon langweilig gewordene lange Hitze- und Schönwetterperiode dieses Sommers und machte Platz zunächst nur für Wolken mit tiefen Untergrenzen, aus denen nachfolgend dann aber auch noch kräftiger Regen fiel. Der hoffnungsvoll begonnene erste Wertungsdurchgang musste angesichts dieser Bedingungen abgebrochen werden und konnte erst zwei Stunden später fortgesetzt werden. Beim morgendlichen Eröffnungsbriefing hatte der erste Vorsitzende des in diesem Jahr ausrichtenden Luftfahrtvereins Unterweser (LVU), Hansjörg Kiesling, unmissverständlich die Maxime des Tages ausgegeben: Die Flugsicherheit stehe an erster Stelle. Man wolle gemeinsam Spaß haben und keine durch falschen Ehrgeiz verursachten Unfälle oder Schäden erleben müssen. Und anders als im Kinofilm, in dem die US Air Force einen draufgängerischen Kampfpiloten brauchte, stellte er klar: „Wir wollen hier keine Mavericks und keine Top Guns!“ Leider ließen die erst am frühen Nachmittag wieder aufgenommenen Flüge in zwei Wertungsdurchgängen keine Zeit für einen dritten Durchgang zu. Dennoch wurde das kurze Wetterfenster so gut wie möglich ausgenutzt – zur Enttäuschung der jungen Scheininhaber, die sich bei ihrem noch frischen angelernten Prüfungsstoff gute Chancen erhofft hatten, wenn die Bestplatzierten in einem Theorietest ermittelt worden wären. Nun aber mussten auch sie zeigen, wie sie die praktische Fliegerei beherrschen. Am Abend konnte Maximilian Marquardt vom Gastgeberverein LVU aufs Siegertreppchen steigen. Platz zwei teilte sich sein Vereinskamerad Nico Muffert mit Marc Carstens vom Bremer Verein für Luftfahrt. Wegen dieser Doppelplatzierung wurde kein dritter Platz vergeben. Ein dickes Lob haben sich aber alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer verdient: Alle flogen ausgesprochen diszipliniert und sicherheitsbewusst. „Wir haben keine kritische Situation gesehen“, waren sich die begleitenden Fluglehrer und die Bremer Segelflugreferentin Petra Rühenbeck einig. Nach diesem positiven Urteil hatte sich dann auch jede und jeder einen Preis verdient. Der LVU hatte einiges aufgeboten, sodass niemand mit leeren Händen nach Hause fahren musste. Die Preise reichten von einer Stunde im A 320-Flugsimulator und Top-Meteo-Gutscheinen über eine akkubetriebene Kühlbox, eine Actioncam bis zu diversem Werkzeug. Herzlichen Dank an die Sponsoren Top-Meteo, Flugsimulator, DG-Flugzeugbau und Kiesling Tools. Toll organisiert und gemacht, LVU!

Mittlerweile sind die drei Bremer Teilnehmer vom Bundesjugendvergleichsfliegen aus Laucha zurückgekehrt. Bei einer Gesamtkonkurrenz von 37 Teilnehmerinnen und Teilnehmern flog sich Nico Muffert mit einen 10. Platz in die Top Ten, Maximilian Marquardt landete auf Platz 14 und Marc Carstens folgte ihm mit kurzem Abstand auf Platz 19.

Text: Ralf-Michael Hubert

Die Dänen waren wieder da

Bei den meisten Geräuschen startender Flugzeuge blickt man ja nicht mehr auf. Ist das Geräusch einmal deutlich anders, guckt man schon mal neugierig in den Himmel. Wer es tat, konnte Mitte September sieben Schulflugzeuge der dänischen Luftwaffe entdecken, die in Formation von Bremen aus starteten und zwei Tage später auch in Formation wieder landeten. Die zweisitzigen und mit Notsitz sogar dreisitzigen Saab T-17 „Supporter" hatten auf ihrem Weg vom dänischen Luftwaffen-Stützpunkt Karup in die Niederlande bereits im letzten Jahr einen Zwischenstopp in Bremen eingelegt. Es muss ihnen wohl gefallen haben, sonst wären sie nicht wieder gekommen. Angetrieben werden die ehemals aus der Bölkow Bo 208 Junior weiterentwickelte Saab T 17 von einem Lycoming IO 360 mit 200 PS. Gleich sieben dieser Motoren auf einmal in Steigflugleistung zu hören – da guckt man schon mal hin.

Ralf-Michael Hubert



▲ **Saab T-17, seit über vierzig Jahren im Schulbetrieb für die dänische Luftwaffe**

Foto: Flymag, Søren Augustesen

Was ist das für ein kleiner Flitzer?

Am Flughafen Bremen mag einigen schon dieser kleine Zweisitzer aufgefallen sein, der dort seit einiger Zeit sein neues Zuhause gefunden hat. Aber, Achtung, man lasse sich nicht von der Größe täuschen: Der Kleine macht nicht nur den Eindruck, als ob er schnell wäre, er ist es auch. Aus den 100 PS seines ROTAX 912 S holt er eine Reisegeschwindigkeit von 135 KIAS heraus. Und das bei einem Verbrauch gerade einmal 22 l/h MOGAS. Der schnelle Mini ist eine PULSAR des amerikanischen Bausatz-Anbieters Aero Designs und wurde vor einigen Jahren in der Schweiz gebaut. Dort überzeugte die PULSAR auch bei Starts in einer Density Altitude von 7500 ft mit einer überraschend guten Steigleistung. Und wie sieht's mit den Flugeigenschaften aus, Stichwort klein und gemein? „Keineswegs", beteuert der Eigentümer, „sie ist einfach zu fliegen. Wirklich anspruchslos – total angenehm." Lediglich im schmalen Cockpit wird es etwas eng, wenn es sich zwei breitschultrige Piloten teilen müssen. „Dann wird's kuschelig." Aber man spürt, dass das den Spaß am Fliegen in dem schnellen kleinen Flitzer nicht zu trüben vermag.



▲ **Bremen ist die neue Homebase dieser Aero Designs PULSAR**

Text und Foto: Ralf-Michael Hubert

Ferienwoche für Gemeindekinder am Flugplatz

Kinder wollen in den Ferien etwas erleben – und so gibt es unterschiedliche Möglichkeiten dies wahrzumachen. Viele Kirchengemeinden bieten für Kinder und Familien vielfältige Freizeitangebote. Unter anderem hatte die St. Matthäus-Gemeinde Bremen-Huchting im Sommer eine geniale Idee. „Wir gestalteten dieses Jahr eine einwöchige Kinderfreizeit – unter dem Motto ‚Nur Fliegen ist schöner'", sagt Teamleiterin Angela Maaß von der Kirchengemeinde. „Fliegen ist vielfältig und kann unterschiedlich praktiziert werden, sei es durch Jonglieren mit Bällen und Tellern, gebackenen Flugzeugen oder auch gebastelten Papierflugzeugen", ergänzt die pädagogische Mitarbeiterin Meike Biermann, „wie gesagt, alles was fliegt." Ein glücklicher Zufall führte jedoch zu einem Super-Highlight in der Wochenmitte der Kinderferienfreizeit, denn ein Gemeindemitglied ist Pilot, genauer gesagt Fluglehrer. „Ja, dann können wir doch zu uns zum Flugplatz Weser-Wümme nach Hellwege fahren und dort Kinder über das Fliegen informieren", sagte Peter Greilich. „Da bietet sich sogar die Möglichkeit einen kurzen Schnupperflug zu machen." Gesagt, getan: Am 20. Juli war es dann so weit. Ein Bus musste her und so kamen 26 Kinder zwischen sieben und elf Jahren zum Flugplatz. Auch sechs ukrainische Flüchtlingskinder waren mit von der Partie. Die Kinder wurden von einem erfahrenen elfköpfigen Betreuerteam begleitet. Die Eltern hingegen konnten sich zu Hause sommerlich entspannen. Beste Stimmung herrschte den ganzen Tag über am Flugplatz und im Clubheim bei leckerem mitgebrachtem Catering. Dann kam der Höhepunkt: Zwei Cessna-Vereinsflugzeuge wurden aus der Halle gezogen. Mitfliegen war freiwillig. „Insgesamt machten wir zehn Rundflüge", sagt Jochen Kruth, zweiter Fluglehrer an diesem Tag. Es war übrigens der heißeste Tag des Jahres in Hellwege. Die Freude und Begeisterung waren unglaublich – Adrenalin pur! Viele machten ihren ersten Flug im Leben und die 8-jährige Johanna schwärmte nach dem Flug: „Das war so cool, am liebsten möchte ich gleich noch mal fliegen." Wir danken Peter Greilich für die Übernahme aller Flugkosten. Auch an unser Clubheim-Team vom „Café Condor" ein Dankeschön für die Überlassung der Räume. So bestätigte sich abends das Motto der Freizeit: Nur Fliegen ist schöner.

Text: Joachim Kruth

Ein schönes Foto des Besuches dieser Gruppe auf dem Flugplatz lag uns vor. Aufgrund von Persönlichkeitsrechten und dem Kinder- und Jugendschutz bedarf es zur Veröffentlichung des Fotos der Einwilligung der Verantwortlichen. Auf mehrfache Anfrage bei der veranstaltenden Gemeinde erhielten wir leider keine Antwort. Schade. *RMH*

Sommerlager in Hellingst



Vom 06. bis 21. August veranstaltete der Luftfahrtverein Unterweser (LVU) Bremerhaven sein Sommerfliegerlager am eigenen Platz in Hellingst. Trotz der sehr warmen Temperaturen verzeichneten die Organisatoren Nico Muffert und Piet Kraski eine Teilnehmerzahl von über 45 Jugendlichen und genauso vielen Erwachsenen. Neben den vereinseigenen 15 Flugschülern und 13 Lizenzpiloten sorgten sieben ausgebildete Fluglehrer dafür, dass auch die zehn neuen Interessierten einen Einblick in den Luftsport bekamen und sogar vom vorderen Sitz aus mal selbst fliegen konnten. An insgesamt 16 Tagen wurden über 675 Starts mit weit über 200 Flugstunden absolviert. In diesen Tagen wurden neben mehreren Prüfungen und Umschulungen auf neue Flugzeugmuster auch gemeinsame Streckenflüge bis nach Perleberg und zurück geflogen. Das abendliche Ausklingen am Lagerfeuer oder ein gemeinsamer Besuch an einem der örtlichen Badeseen eigneten sich besonders dafür, über das Erlebte zu berichten. Zur Mitte des Fluglagers wurden am Bergfest kulinarische Köstlichkeiten am Buffet serviert und die Halbzeit des Lagers ausgiebig gefeiert. In den Sommerlagern wird dem Verein Ambulanter Erziehungshilfen die Möglichkeit eines Gastfluges mit der Aussicht bis nach Bremerhaven geboten. Auch in diesem Jahr wurde das Angebot reichlich genutzt. Besonders schön waren in diesem Jahr die Vernetzungen der norddeutschen Vereine untereinander. Der WLV Blexen gesellte sich in der zweiten Woche des Lagers mit drei Flugschülern und einer K 8 sowie einer ASK 13 dazu. Zum Abschluss des Lagers wurden die beiden Flugzeuge durch Marc vom Nachbarflugplatz Osterholz freundlicherweise per F-Schlepp zurückgebracht. Der LVU verspricht dabei, das Untereinander zwischen den Vereinen weiter stärken zu wollen. Alle Neulinge waren sichtlich begeistert und verlängerten sogar ihren Aufenthalt auf dem Segelflugplatz Hellingst: Aus einer Woche wurden zwei und aus zwei Wochen wurden feste Mitgliedsanträge. Das nächste Fliegerlager des LVU ist um Ostern 2023. Vom 31.07.23 bis zum 13.08.23 feiert der LVU sein 40. Sommerlager einmal mehr nach dem Motto „Fliegen unter Freunden".

Text: Nico Muffert, Foto: Finn Weinkötz

Energiekonzepte für Luftsportvereine

Die weltpolitischen Ereignisse überschlagen sich, wir Bürger haben große Mühe allem zu folgen und die richtigen Schlüsse aus allem abzuleiten. Allerdings eins ist gewiss: Die Energiesituation – und natürlich die Energiepreise – werden sicher nicht über Nacht wieder so hergestellt werden können, wie sie vor dem 24.02.2022 waren. Also müssen sich die privaten Haushalte und natürlich auch wir Luftsportvereine Gedanken machen, wie wir zukünftig unseren Wärmebedarf und auch unseren Strombedarf kurz-, mittel- und langfristig decken wollen. Viele Flugplätze und die entsprechenden Anlagen liegen naturgemäß weitab von den nächsten Wohngebieten und den entsprechend verfügbaren Erdgasleitungen. Also heizen sie überwiegend mit Heizöl oder Erdgastanks. Es stellt sich jetzt die Frage nach Alternativen. Hier geht es um Luft-Wärmepumpen. Bisher galt: Wärmepumpen machen nur Sinn bei gut isolierten Gebäuden, idealerweise mit Fußbodenheizungen, bei denen die Vorlauftemperatur des Wassers nicht so hoch wie bei Heizkörpern sein muss. Das ist auf unseren Luftsportanlagen meistens nicht gegeben. Neu ist: Die modernen Luft-Wärmepumpen können auch höhere Vorlauftemperaturen erzeugen und sind somit auch in unseren Gebäuden einsetzbar. Der Klempner des Vertrauens kann recht schnell ermitteln, ob bestehende Heizkörper ausgetauscht oder zusätzliche Heizkörper installiert werden müssen, um eine ähnliche Raumtemperatur wie bisher zu erzeugen. Darüber hinaus bezuschusst der Staat derzeit 35 % der Investitionskosten, wenn in dem Gebäude z. B. eine alte Ölheizung durch Wärmepumpen ersetzt wird. Wir haben für unseren Flugplatz in Osterholz-Scharmbeck einen Vertrag mit den Stadtwerken Osterholz geschlossen, die die Investitionskosten sowie Garantie und Wartung für 10 Jahre übernehmen. Unsere Flugplatzgemeinschaft zahlt dafür monatliche Abschläge und nach 10 Jahren gehört die Anlage uns. Natürlich benötigen Wärmepumpen auch viel Energie, und zwar Strom. Schnell kann hier der Einwand kommen, dass man für die hohen Stromkosten lieber weiter Heizöl kaufen kann und erst mal die Entwicklung abwarten will. Aufpassen: Neue Ölheizungen dürfen ab dem Jahr 2026 nicht mehr eingebaut werden. Ob es so schlau ist, bis dahin noch eine neue Ölheizung zu installieren, wenn die alte kaputt ist, muss jeder für sich selbst entscheiden.

Auf der Suche nach günstigem Strom kommen wir sehr schnell zu Photovoltaik-Anlagen. Dummerweise produzieren diese bewährten Anlagen gerade in den Monaten, in denen die Wärmepumpen den größten Energiehunger haben, den wenigsten Strom. Wir müssen also im Winter noch immer viel Strom aus dem Netz nehmen. Diesen Zielkonflikt können unter Umständen Kleinwindkrafträder als Ergänzung zu Photovoltaik-Anlagen lösen helfen. Allerdings muss hier sorgfältig abgewogen werden, ob es beim individuellen Standort eines Kleinwindkraftrades Sicherheitsbedenken oder auch Windmangel durch Hindernisse wie Bäume, hohe Hecken oder auch Gebäude gibt. Fazit: Die Aufgaben sind erledigt, wenn die mit fossilen Brennstoffen betriebenen Heizungen durch umweltfreundliche Konzepte ersetzt wurden und der benötigte Strom – z. B. auch für Rasenroboter statt Mähtrecker, für Golfcaddies statt Lepos, für elektrische Winden statt konventioneller Winden, für Segelflugzeuge mit FES (Front Electric Sustainment) – ebenfalls selbst erzeugt wird. Wenn ein Verein dann auch noch Energieautarkie erreicht, hat er die Eskapaden der Energiekosten endgültig im Griff.

Finanzierungssorgen? Denkt über ein Crowdfunding nach. Die Geldgeber erhalten als Zinsen das, was der Verein normalerweise sonst an Energiekosten aufwenden müsste.

Dieser Artikel soll aufzeigen, dass es auch in dieser Krise Chancen gibt. Diese Entwicklung hilft im Übrigen auch dem Klima.

Text: Henning Delius für die Flugplatzgemeinschaft Osterholz-Scharmbeck

Nachruf Werner Löhnert



Wir trauern um unser ehemaliges Mitglied Werner Löhnert, der im Alter von 78 Jahren in Bremen verstorben ist. Werner trat 1972 in unsere Flugsportgruppe VFW ein und begann seine PPL-Ausbildung in unserer Flugschule. Verein und Flugplatz Weser-Wümme befanden sich damals noch in der Aufbauphase. Um mehr fliegerische Sicherheit zu gewinnen, erwarb Werner seine Kunstflugberechtigung. Im Verein engagierte er sich als Flugleiter, Einweisungs- und Überprüfungsberechtigter sowie als geschätzter Safety-Pilot. Seine erste Ehefrau Edeltraut managte über viele Jahre die Buchhaltung im Verein und sein Sohn Marko wuchs in seinen ersten Lebensjahren gleichsam auf dem Flugplatz auf. Außerhalb der Vereinsaktivitäten auf unserem Flugplatz Weser-Wümme war Werner etwa 20 Jahre lang für die damalige Fallschirmsportgruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt als Absetzpilot tätig. Zudem flog er über viele Jahre Bannerwerbung im norddeutschen Raum. Seine Bilanz als Privatpilot umfasste am Ende seiner fliegerischen Laufbahn etwa 3.500 Flugstunden und ca. 10.000 Starts/Landungen. Anfang der 2000er-Jahre beendete Werner seine aktive Fliegerei. Die Familie hatte Vorrang. Werner machte sich einen Namen als guter, umsichtiger Pilot und als besonderer Vereinskamerad. Er bleibt als ein Freund und Fliegerkamerad in Erinnerung, der immer eine gewisse väterliche Ruhe und Sicherheit ausstrahlte und geradeheraus seine Meinung vertrat. Da Werner ohne Vater aufwuchs, lagen ihm junge Menschen sehr am Herzen. Einige der auch noch heute zur AIRBUS Flugsportgruppe Bremen zählenden Mitglieder wurden in jungen Jahren von Werner Löhnert für die Fliegerei begeistert und am Anfang ihrer fliegerischen Laufbahn väterlich sowie – insbesondere die Flugsicherheit betreffend – kritisch und fordernd begleitet. Wir schätzten an Werner seine große Beliebtheit und seine Leidenschaft zur Fliegerei. Werner – Du hast viele Spuren bei uns Älteren hinterlassen und Du hast ein schönes Fliegerleben genossen. Wir werden Dein Andenken in Ehren halten. Unsere Gedanken sind bei Deiner Familie. Für außerordentliche Verdienste und Förderung der Luftfahrt und des Luftsports wurde Werner Löhnert die Goldene Ehrennadel des DAeC Bremen verliehen.

Jochen Kruth, Harry Hein

Wir gratulieren



Klaas Möhlenkamp zum ersten Alleinflug am 10.08.2022 in Hellingst.
Luftfahrtverein Unterweser
Von links: Jannis Grootheer (FI + Ausbildungsleiter), Finn Weinkötz (FI) Stefan Thilo Schmidt (FI), Klaas Möhlenkamp, Hansjörg Kiesling (FI + Vorsitzender), Bert Sanner (FI)



Jan Heinke zum ersten Alleinflug am 25.09.2022 in Tarmstedt.
Hier mit seinen Fluglehrern Alexander Schulz (li.) und Henno Beuck (re.)
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Fabian Körber zur bestandenen Prüfung PPL-A am 29.07.2022 in Hüttenbusch.
Luftsportclub Niederweser



Vincent Fuhler zur bestandenen Prüfung SPL am 25.09.2022.
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Tim Grollius zum ersten Alleinflug
am 23.09.2022 im zeitweiligen Exil des LSCN in Osterholz-Scharmbeck.
Luftsportclub Niederweser



Patrick Dittmer zum ersten Alleinflug am 28.09.2022 in Weser-Wümme.
Hier mit Fluglehrer Gerd Hüls (re.)
Airbus Flugsportgruppe Bremen



Jannick Wetjen zum ersten Alleinflug am 28.09.2022 in Weser-Wümme.
Hier mit Fluglehrer Norbert Harms (re.)
Airbus Flugsportgruppe Bremen



Dirk Eberding zur bestandenen Prüfung PPL-A am 30.09.2022 in Weser-Wümme.
Hier mit Prüfer Gerd König (li.)
Luftsportclub Niederweser



Stefan Frehse zur bestandenen Prüfung PPL-A am 21.09.2022.
Hier mit Prüfer Gerd König (li.)
Airbus Flugsportgruppe Bremen



Stefan Biavatti Kühnrich zum ersten Alleinflug am 30.09.20022 in Weser-Wümme.
Hier mit den Fluglehrern Benjamin Marquardt (li.) und Claus Gose (re.)
Airbus Flugsportgruppe Bremen

Der Tag des Segelfliegens 2022 in Boberg

Monatelange Vorbereitung und dann fällt alles ins Wasser?



▲ Startleiter on duty; Foto: Daniel Brunthaler



▲ Für die Kunstflugvorführung kam extra die Sonne raus; Foto: Marcel Rast



▲ Unser Segelflugsimulator und die Freiwillige Feuerwehr Boberg Foto: Marcel Rast



▲ Einmal in die Luft bitte!; Foto: Hanna Wendtlandt

Mit dem Luftsport und besonders mit dem Segelfliegen sind wir eine Randsportart, von der nur die wenigsten je gehört haben. Wie können wir uns also den Leuten außerhalb unseres Sports vorstellen und ihnen zeigen was wir machen? Nutzen wir doch unsere Nähe zu Hamburg, entwerfen ein umfangreiches Programm und laden alle Menschen, die ein grundsätzliches Interesse an der Fliegerei besitzen, zu uns auf den Flugplatz ein.

Gesagt, getan! Also setzten sich die beiden Vereine HAC Boberg und HVL Boberg zusammen und dachten sich nach einer längeren Corona-Pause ein Programm aus, das die Leute zu uns locken würde. Doch dies bedarf einer Menge Vorbereitung. Und dennoch kann man nicht alles planen: Das Wetter hat seinen eigenen Kopf. Aber wir gingen erst mal davon aus, dass wir am Tag des Segelfliegens einen wundervollen Herbsttag würden erleben dürfen. Also wurden potenzielle Aussteller angerufen, Essen und Trinken geplant (riesengroßes Dankeschön an Ulli, Maren und ihre Helfer!), ein Unterhaltungsprogramm für Groß und Klein geschaffen, Werbung gemacht und Pläne für einen reibungsfreien Flugbetrieb entwickelt. Beide Vereine liefen zu Höchstleistungen auf und die einzelnen Mitglieder trugen mit ihren ganz individuellen Stärken und Fähigkeiten dazu bei.

Am 18.09.2022 öffneten wir unsere Pforten für Groß und Klein, Jung und Alt. Doch was war das? Die Wettervorhersage gab an, dass es den ganzen Tag mit lediglich kleinen Pausen regnen sollte. Na toll, müssten wir nun doch den Tag absagen? Und dafür der riesige Aufwand und die monatelange Planung. Doch nichts war umsonst! Am Boberger Tag des Segelfliegens durften wir hunderte von Gästen bei uns begrüßen. Diese begeisterten sich am Polizei-Hubschrauber, der Boberger Freiwilligen Feuerwehr, der Flugzeugausstellung und unserem Segelflugsimulator. Die kleinen Nachwuchspiloten durften ihr handwerkliches Können unter Beweis stellen und eigene Modellflieger zusammenbauen. Die Kinder bemühten sich außerordentlich, denn danach fand ein Weitflug-Wettbewerb statt. Also: Wer präziser bastelte, hatte bessere Chancen auf einen Sieg. Dabei wurden unglaubliche Ergebnisse von über 32 Metern erzielt und mit Urkunden gekürt.

Doch auch die Eltern, Großeltern oder Geschwister sollten in den Genuss des Fliegens kommen. Aus diesem Grund nutzten wir jede kleine Regenpause, die einen sicheren Flug zuließ, und flogen die Gäste entweder mit dem Segelflugzeug oder dem Motorsegler direkt an Hamburg heran oder gar in der Kontrollzone durch die Luft. Obwohl die Weitsicht nicht immer so weit war wie wir



▲ Etwas voller der Start als sonst; Foto: Marcel Rast



▲ Abschluss-Briefing; Foto: Marcel Rast

sie gewohnt sind, genossen die Gäste den Ausblick, die Ruhe und das Gefühl der Freiheit. Doch auch den Besuchern, die nicht selber ins Flugzeug steigen wollten, stockte bei der phänomenalen Kunstflugvorführung mit Musikuntermalung der Atem.
Zusammenfassend kann man sagen, dass wir trotz der nicht planbaren Wetterumstände jegliches Potenzial aus diesem Tag rausgeholt haben und somit dennoch über 80 Gastflüge durchführen konnten. Hut ab! Besonderen Dank aber an Julian Wiggers (HAC) und Filip Depczyk (HVL), die den Tag perfekt geplant und organisiert haben, und doch nie den Überblick verloren. Wirklich beeindruckend! Hoffen wir nun, dass unser nächster Tag des Segelfliegens auf einen goldenen Herbsttag fällt und nicht wieder fast ins Wasser.

Text: Hanna Wendtlandt
HAC Boberg e. V.

Wir gratulieren:

Zum ersten Alleinflug ...



Finn Wolf HAC Boberg am 18.10.2022 bei den Fluglehrern Reinhard Pankow (li) und Herbert Löhner (re) in Boberg

... zur Segelfluglizenz



Lea Trahmer SFC-Fischbek am 07.09.2022 bei Prüfer Ralf-Thomas Müller in Fischbek



Jannik Manderla SFC-Fischbek am 20.08.2022 bei Prüfer Ralf-Thomas Müller (li) in Boberg

... und zur TMG-Berechtigung



Merlin Düvel SFC-Fischbek am 03.10.2022 bei Prüfer Ralf-Thomas Müller (li) in Fischbek



Neville Bharucha HAC Boberg am 08.10.2022 bei Prüfer Hendrik Geilsdorf in Boberg



Nicolas Guletz und Johannes Dechow SFC-Fischbek am 03.10.2022 bei Prüfer Ralf-Thomas Müller (mi) in Fischbek

Termine 2022/23

18.02.2023

Pilotentag Nord 2023 in Hamburg, eine Veranstaltung der Landesverbände Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein.
Beginn 10:30 Uhr im Haus des Sports, Schäferkampsallee 1, 20357 Hamburg
Nähere Informationen befinden sich in dieser LuftSport-Ausgabe auf Seite 6

Liebe Mitglieder des LSV NI und liebe Angehörige,

die ehrenamtlichen und hauptamtlichen Mitarbeiter des LSV NI wünschen euch

Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr

Inzwischen sind wir bereits in der Weihnachtszeit angekommen und das Jahr neigt sich dem Ende. Bei vielen von uns hat die Winterarbeit und die theoretische Ausbildung der Flugschüler höchste Priorität. Genau während dieser kurzen Tage ist Zeit da, um die zurückliegende Saison Revue passieren lassen. Viele schöne Wetterlagen bescherte uns das Jahr 2022. Vor allem solltet ihr euren Angehörigen bzw. euren Familien dafür danken, dass wir alle dieses wunderbare Hobby ausüben können.



Die Geschäftsstellenmitarbeiter wünschen euch eine besinnliche Advents- und Weihnachtszeit und bereits jetzt alles Gute und Gesundheit für das Jahr 2023!

Steven Dehne
Geschäftsführer

Jugendvergleichsfliegen Rotenburg

Als Ende 2021 die Frage aufkam, wann und wo 2022 das Jugendvergleichsfliegen stattfindet, wusste niemand so richtig eine Antwort darauf. Der ursprünglich geplante Ausrichter war doch nicht am Start und so kam der Gedanke einer Rotenburg-Schneverdinger-Coproduktion auf. Jannis vom VfL Rotenburg hatte schon einmal angedeutet, dass man nach 2019 wieder Lust auf ein JVF hätte, aber etwas personelle Unterstützung nötig sei. Passenderweise war in der Schneverdinger Jugend Motivation zum Helfen vorhanden, und so begannen wir Anfang Dezember mit der Planung. Am Ende stand ein von eher durchschnittlichem Wetter geprägtes Event, bei dem aber alle Spaß hatten und auf ihre Kosten gekommen sein sollten.



▲ **Der sportliche Teil nach der Landung**

Los ging es am Freitag, 9. September für die Gastgeber mit dem Aufbau, bevor dann zum Mittag die ersten Teilnehmer anreisten und der Papierkram anstand.

Auch ein Großteil der Einweisungsstarts war für Freitag geplant. Wir hatten neben der ASK 21 der Rotenburger auch die Förder-21 des LSV NI zur Verfügung. Als „Bonbon" hatte der OSC Wasserkuppe uns noch eine Slingsby T.21 zur Verfügung gestellt.

Bis Freitagabend hatten wir wetterbedingt ganze fünf Starts geschafft, ehe wir mit Blick aufs Regenradar auf Samstagmorgen vertagten.
Auch der Samstag war wettermäßig zunächst bestenfalls durchschnittlich. Die Einweisungsstarts fanden in Regenlücken statt und erst gegen 13 Uhr kam es zum ersten Wertungsstart. Dass wir keine drei Durchgänge schaffen würden, war mehr oder weniger klar. Zwischenzeitlich hatten wir die wetterbedingte Sorge, dass es nicht einmal für zwei Durchgänge reichen könnte und entsprechend sicherheitshalber die „Aufgabe B" vorbereitet: den allseits beliebten Theorietest. Das Wetter hatte dann aber doch ein Einsehen und am Nachmittag war es dann sogar sonnig in Rotenburg. Den zweiten Durchgang der Wertungsflüge haben wir mit optimierter Besetzung am Start deutlich beschleunigen können, vielen Dank dafür an die Unterstützung aus Burgdorf!
Die Teilnehmer haben durchweg solide Leistungen gezeigt und am Ende des Tages standen gut 100 Starts in der Startliste.
Die spät begonnenen Wertungsdurchgänge zogen natürlich auch spätes Essen und eine noch spätere Siegerehrung nach sich. Das Warten auf letztere dürfte sich aber für die meisten gelohnt haben, da wir bei der Sponsorensuche recht engagiert waren und entsprechend für die meisten Plätze attraktive Preise hatten. Dass zwischenzeitlich die Kohlensäure im Bierwagen leer war und die Gäste auf dem Trockenen saßen, war natürlich suboptimal, aber nicht vorhersehbar. Eine Rotenburger Kneipe hat uns dann mit neuer Kohlensäure ausgeholfen.
Nach einem langen Samstagabend ging es dann für die Teilnehmer am Sonntagmorgen wieder nach Hause, während Team ROW/Svd noch bis zum Nachmittag aufgeräumt hat.
Zwei Wochen später konnten die drei Erstplatzierten dann beim BJVF in Laucha erneut punkten und Jona Weinrich aus Aue/Hattorf und Nils Hermann vom LSV Burgdorf sogar Platz 1 und 2 belegen. Herzlichen Glückwunsch!
Vielen Dank an alle Teilnehmer und Helfer dafür, dass ihr zu dem gelungenen Wochenende beigetragen habt!
Das Jugendvergleichsfliegen 2023 findet in Burgdorf statt, Informationen folgen demnächst.



▲ **Reges Treiben am Start bei gutem Wetter am Samstagnachmittag**

Platz 1: Jona Weinrich (LSV Aue/Hattorf)
Platz 2: Jannik Borrmann (LSV Bückeburg-Weinberg)
Platz 3: Nils Herrmann (LSV Burgdorf)

Text und Fotos: Florian von Finkel

Streckenfluglehrgang Hoya aus Sicht des Landestrainers

Nach den Erfahrungen der letzten beiden Jahre war es aus Sicht der Organisation schon ein Erfolg, den Streckenfluglehrgang überhaupt durchführen zu dürfen. Die letzten beiden Saisons unter der Pandemie haben bei uns allen ihre Spuren hinterlassen. Nachdem die Anmeldungen der Teilnehmer zunächst sehr verhalten eintrafen, haben wir es immerhin geschafft sechzehn Teilnehmer zusammenzubekommen. Die nächste Herausforderung war es für mich, auch wenigstens acht Trainer zu verpflichten, die möglichst durchgängig zur Betreuung zur Verfügung stehen würden.



▲ **Flugplatz Hoya vor dem Abflug**

Der Beginn fiel in eine Schönwetterperiode. Am Anreisetag zeichnete sich schon ab, dass die nächsten Tage recht gut fliegbar sein würden. Dabei ist es für die Trainer immer schwierig, die Fähigkeiten der Piloten einschätzen zu lernen, ohne das Wetter gänzlich ungenutzt zu lassen. Nach den ersten Theorieunterrichtseinheiten zur Außenlandung und zum Teamfliegen flogen Trainer und Trainees gemeinsam im Gleitbereich des Startplatzes. Nach diesen Erkenntnissen des ersten Tages waren wir



▲ Die besondere Startaufstellung in Warteposition zur „12“



▲ Teilnehmer, Trainer und Helfer – eine tolle Truppe!

in der Lage, die Trainingsteams von ein bis drei Trainees pro Trainer einzuteilen.

Am Dienstag ging es dann schon gleich auf Strecke. Die Aufgaben wurden von den Trainern an die Leistungsfähigkeit der Piloten angepasst. Es waren FAI-Dreiecke zwischen 82 km und 273 km. Wir sind froh, wenn Piloten mit der sehr vertrauten Ka 6 zu uns kommen, die auch nicht immer die kleinsten Strecken fliegen. Wir haben Trainer, die gerade darauf spezialisiert sind. Aber auch Anfänger, die mit einer ASW 19 kommen, lernen hier den richtigen Umgang mit dem Flugzeug.

Der Mittwoch wurde vom Wetter noch etwas besser und die Aufgaben wurden zwischen 120 km und 300 km angemeldet. Der Donnerstag war ebenfalls gut mit Strecken zwischen 170 km und 315 km. Am Freitag haben wir dann einen Ruhetag eingelegt, an dem es die erste größere Theorielektion gab: Auf dem Programm standen „Thermikbeschaffenheit“, „Kreisflugpolare“ und „Kollisionswarnung mit FLARM“. Am Samstag und Sonntag wurde dann auch der Südwesten vom Wetter bevorzugt und wir flogen ausgeschriebene Dreiecke bis 360 km.

Der Montag wurde bei großer Wärme mit Schauer- und Gewitterrisiko unser nächster Ruhetag. Die Unterrichte wurden mit den Themen „Luftraum“, „Schnell und raumgreifend fliegen“, „AAT für Anfänger“ und „Aufgaben DMSt, WeGlide, OLC“ abgehalten. Der Nachmittag war hitzefrei. Am zweiten Dienstag des Lehrgangs wurden dann auch gleich AAT-Aufgaben für einige Teams ausgeschrieben. Die geflogenen Distanzen aller Teilnehmer beliefen sich an diesem Tag auf 120 km bis zu 290 km.

Am nächsten Tag zog eine Front durch, die es uns ermöglichte, mal wieder Unterricht zu machen. Auf dem Programm standen „Sollfahrt im Streckensegelflug“, „Wetterberichte verschiedener Anbieter und Wettermodelle“ sowie „Anti-Doping“. Außerdem haben wir die Flüge des Vortages gemeinsam analysiert und entsprechende Erkenntnisse daraus entwickelt.

Der Donnerstag war vom Wetter schwer einzuschätzen. Also beschlossen wir eine AAT ohne Gruppeneinteilung mit zwei Wendepunkten, maximal 200 km und über 1,5 Stunden als Aufgabe zu stellen. Wer hoch pokerte, konnte auch außenlanden. So ging auch ich bei Varrel auf den Acker. Trainer sind eben auch keine Alleskönner. Die Aufgabe wurde aber von vielen Piloten mehr oder weniger perfekt absolviert.

Am letzten Tag haben die Trainer nur drei Leistungsgruppen festgelegt und das Wetter präsentiert. Die Trainees haben dann Dreieckskurse von 156 km, 170 km und 208 km definiert, die in Gruppen zusammen mit den Trainern geflogen wurden.

Wetter und Aufgaben passten meist so gut zusammen, dass es nur wenige Außenlandungen gab, die alle vorbildlich und unfallfrei verlaufen sind. Es mussten auch selten Aufgaben verkürzt oder im Fluge verändert werden um das Außenlanderisiko zu verringern. Neben allen erklärenden Informationen aus den theoretischen Unterrichten haben die Piloten auch wertvolle Tipps erhalten um ihr Flugzeug bezüglich des Schwerpunktes oder der Instrumentierung zu optimieren.

Ich denke, der gesamte Lehrgang war eine tolle Erfahrung für alle Teilnehmer. Das Zusammenspiel von interessierten Piloten, motivierten Trainern, einem super Ausrichter und bestem Wetter gibt mir den Antrieb, den Aufwand der Organisation auch weiterhin auf mich zu nehmen.

Text und Fotos: Jörg Eichhorn, LSVNI-Landestrainer

Aus den Vereinen

Aeroclub Braunschweig e. V.

Mit Hermine ins Allgäu

Der LSV Gifhorn und der AC Braunschweig verbringen ein gemeinsames Fliegerlager im Allgäu. Unterstützt werden sie dabei vom Luftsport-Verband Niedersachsen, der mit der ASK 21 „Hermine“ das Förderflugzeug für die Zeit in Isny bereitstellt.

Es ist kein Geheimnis, dass der schönste Sport der Welt noch schöner wird, wenn man ihn gemeinsam ausübt. Die Faszination

wird dann auf die Spitze getrieben, wenn man dies auch noch vor einer atemberaubend schönen Kulisse vollzieht.
So entschlossen sich die Segelflieger des LSV Gifhorn und des AC Braunschweig, ein gemeinsames Fliegerlager in Isny zu verbringen. Die ersten zwei Augustwochen fuhren Flieger beider Vereine in die idyllische Region im Allgäu, quasi direkt vor den Alpen und nur wenige Kilometer östlich des Bodensees. Damit Flugschülerinnen und Flugschüler beider Vereine von Fluglehrern im Doppelsitzer ausgebildet werden konnten und es zu keinen bürokratischen Hürden kam, unterstützte der Landesverband Niedersachsen diese Begegnung mit dem Doppelsitzer Hermine.



▲ Über der Stadt Isny im Allgäu mit Flugschülerin Isabelle Beermann und Fluglehrer Bernd Korte

Nicht nur die Flugschüler kamen auf dem etwas anspruchsvolleren Fluggelände auf ihre Kosten, sondern auch die Genuss- und Streckenflieger, denen sich Gelegenheiten boten, entweder in Richtung Schwäbische Alb oder gar in die Alpen davonzugleiten.
Während sich die Politik Sorgen über den Klimawandel macht, war das Wetter in der Zeit ein Garant für ein trockenes Zeltlager und darüber hinaus viele lehrreiche Starts und Landungen. In beiden Vereinen konnte sich je ein Flugschüler zur Alleinflugreife entwickeln. Selbst der sonst eher routinierte Schulbetrieb belohnte nach jedem Windenstart mit einem Panorama, das man in Niedersachsen höchstens auf Postkarten findet.
Zu all den positiven Erfahrungen verdient auch die Gastfreundschaft des LSC Isny Erwähnung. Erwin, Hannah und das ganze Team haben den Gästen eine perfekte und sympathische Unterkunft und Infrastruktur geboten. Die Jugendgruppen der beiden Gastvereine und die lokale Jugend verschmolzen zu einer aktiven Einheit.
Mit ein bisschen Wehmut blicken alle auf eine schöne Zeit zurück und sind sich sicher, dass Einiges getan wurde, um die Faszination Segelflug, das Erlebnis Gemeinschaft im Verein und das Profitieren durch Begegnung im Austausch für alle erlebbar zu machen.

Text: Bernd Korte
Fotos: Luisa-Marie Blaffert

LSV Burgdorf

NDR „Hallo Niedersachsen“ zu Besuch beim LSV Burgdorf

Moderator Arne-Torben Voigts geht in die Luft



◀ Moderator Arne-Torben Voigts kurz vor seinem ersten Segelflugstart im Doppelsitzer



▶ Kamera läuft … Ton ab …

Der LSV Burgdorf hat sich bei der Zuschaueraktion „Wünsch Dir Deinen NDR“ beworben und wurde von einem Filmteam und dem Moderator im September für Filmaufnahmen ganztägig besucht.
„Hallo Niedersachsen“-Moderator Arne-Torben Voigts hatte die Zuschauer aufgerufen, bei ihm für Adrenalin zu sorgen. Er hatte eine besondere Herausforderung gesucht und offenbar beim LSV Burgdorf eine luftige Herausforderung gefunden. Er konnte einen Tag am Flugbetrieb teilnehmen und als Höhepunkt einen Segelflug durchführen, dies sogar als „Schnupper-Schüler“ im vorderen Piloten-Sitz des Doppelsitzers Duo Discus, während Ausbildungsleiter und Fluglehrer Bernhard Frettlöh hinten saß.
Für Arne-Torben Voigts ging ein Lebenstraum in Erfüllung. Es war sein erster Mitflug in einem Segelflugzeug und für ihn ein Wechselbad der Gefühle, wie der Kurzfilm eindrücklich zeigt.
Gezeigt wurde der fünfminütige Film am 17.09.2022 in der Sendung „Hallo Niedersachsen“ und steht in der Mediathek des NDR noch einige Zeit zur Verfügung.
Der Film ist auch auf der Homepage des LSV Burgdorf verlinkt (**www.lsv-burgdorf.de**).

Text: Tim Bauer
Fotos: Carsten Vogt

Freiflugwettbewerb Springe

54. Freiflug-Wettbewerb des LSV Kreis Springe





◀ Matthias Thomisch (links im Bild) unterstützt Fritz Wilkening bei seinen Startvorbereitungen

◀ Startfreigabe eines F1A Modells

Auch wenn am Morgen des 11. September 2022 der Blick in den Himmel nur eine sehr tief liegende lückenlose Bewölkung zeigte, sollte dies der erfolgreichen Durchführung der nunmehr 54. Austragung des Freiflug-Wettbewerbs des Luftsportvereins Kreis Springe keinen Abbruch tun. Dieser Wettbewerb kann mit Fug und Recht als Traditionswettbewerb bezeichnet werden und hat mittlerweile ein großes Teilnehmereinzugsgebiet.

Auch wenn unsere Freunde aus Schleswig-Holstein in diesem Jahr nicht dabei sein konnten, bildeten Teilnehmer aus Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Neckarsulm und natürlich auch aus Niedersachsen wie Gifhorn, Hannover, Soltau, Ganderkesee und Melle das diesjährige Starterfeld. Um die besten Flugleistungen wurde in den Segelflugklassen F1A und F1H sowie der Klasse F1B geflogen. Die Wettbewerbsleitung bestand in bewährter Weise aus Christian Preen und Helmut Jakob.

War im vergangenen Jahr ein starker, auffrischender Wind bestimmend, der auch zur Verkürzung der Durchgangszeiten führte, so war es dieses Jahr der teilweise einschlafende Wind. Thomas Weimer und Fritz Wilkening mit je fünf Maximalflugzeiten in den Durchgängen zeigten, dass auch unter geschlossenen Wolkendecken gute thermische Bedingungen herrschen können.

Am Ende konnte sich Thomas Weimer aus dem Landesverband Brandenburg als Sieger im Stechen gegen Fritz Wilkening aus Soltau durchsetzen und den Wanderpokal für die beste Gesamtflugleistung für ein Jahr in seinen Besitz nehmen.

Leonard Arndt aus Gifhorn konnte den Wanderpokal für die Jugendlichen in Empfang nehmen.

Der diesjährige Wettbewerb hat Mut gemacht, auch im nächsten Jahr den Wettbewerb erneut durchzuführen. Dann, in 2023, wird es der 55. Wettbewerb sein!

Haltet euch den September 2023 frei!

Text und Fotos: Klaus Preen

LSV Rinteln

„Auswärtsspiel“ der Rintelner Segelflugschüler

Heimflug endete unterhalb der Schaumburg auf einem Acker

Neulich am Wochenende wurden die Hallentore am Flugplatz Rinteln unüblich früh aufgeschoben. Schon kurz nach sieben wurde mit vereinten Kräften das Segelflugzeug aus der Halle geräumt und für den Start vorbereitet. Moritz Korf kam in den Genuss, den morgendlichen Flug mit Fluglehrer machen zu dürfen, während die anderen Schüler aufgeteilt auf zwei Fahrzeuge auf der Straße ihren Ausflug begannen.

Die morgendliche Stimmung im Überführungsflug war fantastisch. Im Flugzeugschlepp Richtung Hessisch Oldendorf stieg der Segler an den tiefer hängenden Wolken vorbei und versuchte noch nach dem Ausklinken, Wellenaufwinde zu finden, da die Wolkenformationen vielversprechend danach aussahen.



▲ Moritz über den Wolken – auf dem Weg zum Flugplatz Bisperode

Dieser Wochenendausflug sollte nicht nur zur Abwechslung zum Fliegeralltag daheim dienen, sondern den Schülern ermöglichen, einen Pflichtprogrammpunkt in ihrer Ausbildung zu absolvieren. Jeder Schüler muss auf dem Weg zum Flugschein mindestens drei Starts und Landungen auf einem fremden Platz machen. Da es nicht ganz so





▲ **Die ASK 21 landete unterhalb der Schaumburg, im Hintergrund zu erkennen. Darüber kann man auf dem Bergrücken die Paschenburg entdecken.**

◀ **Das Team kurz vor dem Abrüsten der ASK 21**

leicht sein sollte, entschied sich Fluglehrerin Christine Grote für das Segelfluggelände Bisperode in der Nähe von Hameln. Dieses hat eine Hanglange, bei der die Höhendifferenz zwischen Startbahnanfang und -ende 60 Meter beträgt. Auf diesem Platz wird im Normalfall immer bergauf gelandet – und dass das nicht ganz so einfach ist, merkten die Schüler gleich. Aber nach der ein oder anderen Unsicherheit im Landeanflug hatten die Schüler den Dreh bald heraus und passten ihren Anflugwinkel der Landebahnneigung und den Abfangbogen für eine weiche Landung schnell den ungewohnten Gegebenheiten an.

Der ein oder andere Regenschauer brachte am Samstag zwar kleine Zwangspausen, dennoch konnten bereits alle sechs Schüler am Samstagabend die geforderten Starts in ihren Ausbildungsnachweisen eintragen lassen. Bei Würstchen und Lagerfeuer konnte dann der erste erfolgreiche Tag des „Auswärtsspiels" zusammen mit den neuen Fliegerfreunden in Bisperode ausklingen.

Der Sonntagmorgen brachte tiefhängende Wolken und so wurde der Vormittag kurzerhand erst einmal ausgiebig für Theorieunterricht genutzt. Zwei Schüler legten zudem erfolgreich ihre theoretische A- und B-Prüfungen ab. Sowohl A-Schüler Nathan Mlambo als auch B-Schüler Georg-Noel Schäfer konnten durch ihre fundierten Kenntnisse überzeugen und bestanden die Prüfungen ohne Probleme.

Nach insgesamt 35 Flügen an diesem Wochenende bangte man Sonntag nun noch um den Heimflug zurück nach Rinteln. Gerne wollte die Truppe sich die etwas beschwerliche Demontage des schweren doppelsitzigen Flugzeugs ersparen. Es war geplant, auch den Rückweg fliegend zu meistern, und man hoffte auf ausreichende thermische Entwicklungen am Nachmittag. Allerdings waren die, als sich am Nachmittag die Sonne endlich etwas durchgekämpft hatte, äußerst schwach.

Gegen 17 Uhr konnten mehrere kleine Aufwinde genutzt werden, sodass der Flieger über Hameln, also Kurs Heimat, auf 800 m hochgestiegen war. Jetzt musste die Entscheidung getroffen werden, entweder zurück nach Bisperode oder aber aus dieser Höhe heraus nach Rinteln zu fliegen. Schülerin Ilka Schulte, gemeinsam mit ihrem Fluglehrer Uli Gmelin, ergriff die kleine Chance und flog einfach Richtung Rinteln los. Die weiteren Aufwinde waren allerdings dann so extrem schwach, dass ihnen bald klar war, dass dies mit einer Außenlandung auf einem der vielen Äcker enden könnte. Aber wer nicht wagt, der nicht gewinnt – und für diesen Fall hatte man schließlich schon gleich den Transport-Anhänger des Flugzeugs mitgenommen.

Nachdem per Funkt die Info durchgegeben wurde, dass das Flugzeug nicht mehr nach Bisperode zurückgleiten werde, sondern es nach Rinteln versuche, fuhren die anderen Schüler mit dem zweiten Lehrer los. Es dauerte nicht lange, da kam der Anruf mit der Nachricht „Wir sind gut gelandet, allerdings nicht auf dem Flugplatz Rinteln, sondern kurz davor unterhalb der Schaumburg." So fuhr die Truppe kurzerhand gemeinsam auf das abgeerntete Getreidefeld und sammelte ihre Fliegerkollegen mitsamt dem Flugzeug ein. Mit vereinten Kräften war der Flieger auch bald im Anhänger verstaut und die kurze Restdistanz zum Flugplatz schnell geschafft.

Für Ilka Schulte war dies ihre erste Außenlandung und eine gute Übung für später, wenn sie als Scheinpilotin ohne Fluglehrer in diese für Segelflieger recht übliche Situation kommt. Mit dem Zuschieben der Hallentore in Rinteln ging für die sechs Flugschüler ein spannendes, lehrreiches und erfolgreiches Auswärtsspiel zu Ende.

Text: Christine Grote

Fotos: Uli Gmelin und Ilka Schulte

Der LSV Rinteln zum 4. Mal in Folge Deutscher Meister

Speed Champions ebenfalls in Rinteln beheimatet

Mitte Oktober fand in Poppenhausen, unterhalb der Wasserkuppe/Rhön gelegen, die Siegerehrung für die Gewinner der 1. und 2. Segelflug-Bundesliga, der Qualifikationsliga sowie weiterer Wettbewerbe statt.

Die Piloten vom Luftsportverein Rinteln e. V. schafften erneut die Titelverteidigung in der 1. Segelflug-Bundesliga. Zur Erinnerung: Der Luftsportverein aus dem Schaumburger Land ist Ende 2012 in die 2. SegelflugBundesliga aufgestiegen, gewann diese in 2013 und fliegt seit 2014 in der 1. Liga recht erfolgreich. Die LSV-Piloten belegten in den Folgejahren immer Top-Ten-Plätze und es war nur eine Frage der Zeit, wann sie den Titel des Deutschen Meisters in die Weserstadt holen würden. Im Jahr 2019 wurden die Piloten des LSV Rinteln Deutscher Meister und konnten diesen Titel in den folgenden Jahren erfolgreich verteidigen.

Bevor die Meisterschaftsurkunde vom OLC-Team an die Rintelner Leistungspiloten ausgehändigt wurde, stand erst einmal die Ehrung für die schnellsten Segelflugpiloten



▲ Die glücklichen Speed Champions v.l.n.r. Bernd Goretzki und Reinhard Schramme



▲ Siegerehrung 1. Segelflug-Bundesliga in Poppenhausen: Die Abordnung des LSV Rinteln mit dem „Meisterteller“

der Republik, der Speed Champions, auf der Agenda. In diesem Wettbewerb werden die Schnittgeschwindigkeiten der sechs schnellsten Flüge eines Piloten über ein Zeitfenster von 2 ½ Stunden ermittelt und zu einer Gesamt-Speed zusammengefasst. Reinhard Schramme vom heimischen Luftsportverein, der in den vergangenen Jahren diesen Wettbewerb schon des Öfteren gewonnen hatte, siegte in diesem Jahr mit 808,82 Punkten erneut. Sein Vereinskamerad Bernd Goretzki folgte ihm mit 793,33 Punkten auf dem 2. Platz. Helmut Joost vom SFG Steinwald belegte mit 787,22 Punkten den 3. Platz. Auf Europaebene flog Frerk Frommholz vom LSV Rinteln mit 911,05 Punkten auf den 1. Platz, gefolgt von Bernd Goretzki mit 840,19 Punkten. Ihre schnellen Flüge starteten sie in Spanien vom Flugplatz Fuentemilanos. Reinhard Schramme belegt hier den 6. Platz mit 808,82 Punkten und weltweit den 14. Platz. Frerk Frommholz wird weltweit auf dem 6. Platz geführt.

Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Platzierten der 1. Segelflug-Bundesliga geehrt. Den 3. Platz belegte der FSC Odenwald Walldürn mit 234 Punkten, der LSV Burgdorf landete mit 268 Punkten auf dem 2. Platz. Sieger und somit Deutscher Meister 2022 wurden die Piloten vom Luftsportverein Rinteln mit 282 Punkten. Mit diesem Ergebnis wird der LSV Rinteln weltweit auf dem 2. Platz geführt. Diese Tabelle wird vom Minden Soaring Club (USA) angeführt. Mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft zum nunmehr 4. Mal in Folge wurde in der Vereinsgeschichte des LSV Rinteln erneut ein neues Kapitel geschrieben. Die Meisterschale wurde den anwesenden Vereinsmitgliedern aus den Händen von Gerd-Peter Lauer vom OLC-Team ausgehändigt. Der Luftsportverein Rinteln gratuliert dem LSV Burgdorf sowie der FSC Odenwald Walldürn zu ihren Platzierungen!

Text: Dieter Vogt

Fotos: Martina Sasse und Dieter Vogt

Wir gratulieren

Kavalier der Lüfte 2022

Thomas Liebelt wurde zum 56. „Kavalier der Lüfte“ gewählt. Einen sehr ausführlichen Artikel von Fred Vosteen samt historischem Vortrag über den Preisstifter Gerd Achgelis aus Hude findet sich auf der Homepage. **Siehe QR-Code**



Kavalier der Lüfte Thomas Leibelt

Foto: Privat

Aeroclub Braunschweig e. V.

Isabelle Beermann und Bennet Steinig fliegen sich frei

Den Tag der Deutschen Einheit 2022 wird Bennet Steinig so schnell nicht vergessen: Am 3. Oktober absolvierte der 15-Jährige unter Überprüfung seiner Fluglehrer Peter Montag und Holger Wendt seine ersten Alleinflüge.

Rund eine Woche später, am 9. Oktober, flog sich auch die 19-jährige Isabelle Beermann frei, und zwar unter Anleitung der Fluglehrer Markus Schmied und Stefan Schmerbeck. Die Segelfluggruppe des ACBS gratuliert herzlich zur bestandenen A-Prüfung und wünscht Isabelle und Bennet allzeit gute Flüge.

Text: Sebastian Wemhoff

Fotos: Annika Basse (li) und Lenny Hähndel





Bennet Steinig (li) und Isabelle Beermann nach erfolgreich absolviertem Alleinflug mit Fluglehrer mit Markus Schmied

Sandor Ecker und Sebastian Wemhoff meistern ihren ersten Alleinflug am ersten Septemberwochenende

Am 04.09.2022 schafft es der 41-jährige Sebastian Wemhoff, sich mit seinem 98. Segelflug erfolgreich frei zu fliegen. Kurz nachdem sein Freund Sebastian seinen ersten Alleinflug absolviert hatte, gelang es auch Sandor Ecker auf dem Gelände des Braunschweiger Flughafens. Während er noch zu Sebastians Alleinflug an der Fläche lief, war wohl noch kaum zu ahnen, dass ihm kurz darauf dasselbe Erlebnis blühte. Doch die Fluglehrer Karsten Bennewitz und Peter Montag waren sich einig – Sandor (ebenso wie Sebastian) gehört in die Luft. Nach seinen zwei obligatorischen Überprüfungsstarts war es dann endlich so weit. Sandor meistert seinen ersten Alleinflug – und das mit Bravour.

Die Segelfluggruppe des Aeroclub Braunschweig möchte Sandor und Sebastian hiermit recht herzlich zu ihrem ersten Alleinflug gratulieren und wünscht ihnen allzeit guten Flug.

Text und Fotos: Luisa-Marie Blaffert



Sebastian Wemhoff



Sandor Ecker

Luftsportverein Lüneburg e. V.

Abgeschlossene UL-Ausbildung im LVL

Der Luftsportverein Lüneburg e. V. betreut meist vier UL-Dreiachs-Flugschüler pro Jahr. In der Regel benötigen die Flugschüler anderthalb bis zwei Saisons im Vereinsschulbetrieb bis zum Erwerb des Luftfahrerscheins. Einer von ihnen war dieses Jahr besonders fleißig und absolvierte seine komplette Ausbildung vom Fußgänger bis zum Luftfahrerscheininhaber inkl. Passagierflugberechtigung im Zeitraum von Februar bis September. Wir gratulieren Markus Tödter und wünschen ihm allzeit schöne Flüge.

Text und Foto: Axel Rokohl



Auf dem Foto von links nach rechts: Axel Rokohl (Fluglehrer), Andreas Pietzsch (Ausbildungsleiter) und Markus Tödter

LSV Rinteln

Über Rinteln fliegt ein neuer Scheininhaber
Die Ausbildung zum Segelflugpiloten erfolgreich beendet

Für Sönke Steuber hat sich der langersehnte Traum erfüllt, wie auch sein Vater Dr. Walter Steuber, welcher eine PPL C besitzt, endlich eigenverantwortlich ein Segelflugzeug im dreidimensionalen Raum bewegen zu dürfen.

Nachdem Sönke Steuber bereits im Herbst 2021 die theoretische Prüfung bestanden und den 50-km-Überlandflug erfolgreich absolviert hatte, war es im August 2022 dann endlich so weit: Ein Termin mit der Prüferin, Frau Dr. Meike Müller (Präsidentin des Luftsport-Verbandes Niedersachsen e. V.), war gefunden und nach erfolgreichen drei Überprüfungsstarts gratulierte sie ihm zum Erwerb der Luftfahrerlizenz und händigte ihm den Luftfahrerschein aus.

In der Zwischenzeit hat auch sein Bruder Jooris Steuber mit der Segelflugausbildung begonnen.

Text: Dieter Vogt
Foto: Norbert Siebert



v.l.n.r.: Sönke Steuber, Dr. Walter Steuber (an der Fläche) und Dr. Meike Müller

Verein für Luftsport Rotenburg e. V.

Das ist pure Lebensfreude! Mit 66 Jahren ist noch lange nicht Schluss!

Am Sonntag, den 9. Oktober 2022, absolvierte Georg Helle-Feldmann erfolgreich seinen ersten Alleinflug. Nicht nur Georg ist überglücklich, auch seine Familie und der gesamte Verein für Luftsport Rotenburg e. V. freuen sich mit Georg und wünschen ihm weiterhin viele schöne Flugerlebnisse.

Außerdem gratulieren wir Christoph Gentner zum ersten Alleinflug am 22.10.2022 in Rotenburg (Wümme).



v.l.n.r.: Fluglehrer Michael Katzsch, Georg Helle-Feldmann, Fluglehrer Bernd Kröger



v.l.n.r.: Rüdiger Werner, Christoph Gentner, Michael Katzsch

Text und Fotos:
Hans-Joachim (Perry) Neupert

Nachruf

Jürgen Houcken

03.12.1942–29.07.2022



Wir trauern um unser Ehrenmitglied, den langjährigen ersten Vorsitzenden Jürgen Houcken, der am 29.07.2022 im Alter von 79 Jahren plötzlich und unerwartet gestorben ist.

Nach zunächst zehnjähriger Tätigkeit als Motorfluggruppenleiter wurde Jürgen Houcken am 27.03.1995 zum ersten Vorsitzenden gewählt. Er hat diese Funktion und das Amt mit ganz kurzer Unterbrechung 27 Jahre bis April dieses Jahres innegehabt. Mehr als ein Vierteljahrhundert!
In diese Zeit fiel die Verschmelzung des Aero-Clubs mit dem Hannoverschen Fliegerclub zum Aero-Club Hildesheim-Hannover, einem der größten luftsporttreibenden Vereine. In Zusammenarbeit mit der Flugplatz Hildesheim GmbH gelang es trotz gewichtiger Widerstände, den Flugplatz zu einem sehr erfolgreichen Verkehrslandeplatz für die allgemeine Luftfahrt mit befestigter 1200-Meter-Landebahn auszubauen.
Ferner setzte unter Jürgens „Regentschaft“ eine rege Bautätigkeit ein, nämlich die Erweiterung unseres Clubheimes und der Umzug der großen „Hannover-Halle“ vom Flugplatz Hannover nach Hildesheim, der Ausbau der Tankstelle, der Zurollbahnen und einiges mehr.
Jürgen Houcken war ein begeisterter Motorflieger. Er setzte sich für die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses ein. Neben der Segelflugausbildung entstand eine der größten und erfolgreichsten Vereinsflugschulen für den Motorflug. Er war stolz darauf, die Sparten Modellflug, Segelflug und Motorflug im Club vereint zu haben.
Der rasante technische Fortschritt und die Mitgliederentwicklung stellten hohe administrative Anforderungen. Unter seiner Führung und mit persönlichem Einsatz wurde eine hochmoderne, rechnergestützte Vereinsverwaltung entwickelt, für die er sich bis zuletzt in besonderer Weise einsetzte.
Jürgen Houcken hat sich um den Aero-Club Hildesheim-Hannover, die Flugplatz Hildesheim GmbH und die Fliegerei in höchster Weise verdient gemacht.
Wir vermissen ihn sehr.

Werner Rüdiger Stehr
Karl-Heinz Witte
Für den Aero-Club
Hildesheim-Hannover e. V.

Termine

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

Verband

11.03.2023	**Mitgliederversammlung 2023**	Walsrode

Segelflug

03.12.2022	**Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte FI(S)**	Hannover, LSB, Toto-Lotto-Saal
28.01.2023	**Ausbildungsleitertagung des LSV NI**	Gailhof
28.01.2023	**Prüfertagung des LSV NI**	Verden

Segelflugausbildung 2023

03.03. – 12.03.2023	**Segelfluglehrerlehrgang (Theorie)**	Gailhof
14.04. –28.04.2023	**Segelfluglehrerlehrgang (Praxis)**	Ehlershausen

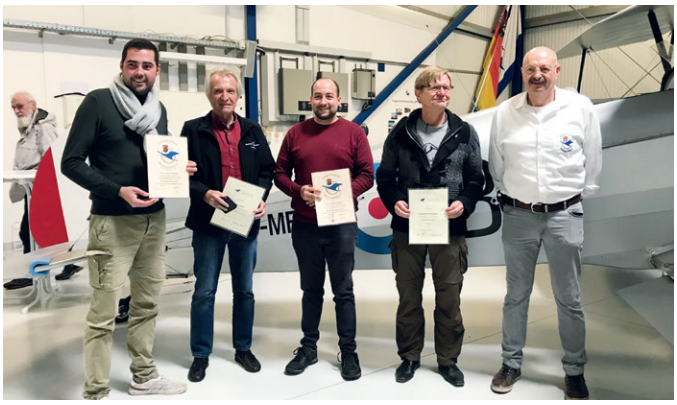
Nach Absprache

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe Februar/März 2023 ist am 02.01.2023

Mitgliederversammlung 2022





Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz hielt am 08.10.2022 seine ordentliche Mitgliederhauptversammlung für das Jahr 2022 ab. Aufgrund der Coronapandemie war der Termin auf den Herbst verschoben worden.

Präsident Ernst Eymann eröffnete die Sitzung, zu der eine große Anzahl ordentlicher Mitglieder erschienen waren, direkt mit der Ansage, die nächste Jahreshauptversammlung wieder regulär im ersten Quartal 2023 durchführen zu wollen. Mit einem Zitat von Antoine de Saint-Exupéry wurde der im letzten Jahr verstorbenen Luftsportler in Rheinland-Pfalz in einer Schweigeminute gedacht.

Im Anschluss wurden verdiente Luftsportler mit Ehrungen des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz und des DAeC ausgezeichnet. Armin Kreyer vom Aero-Club Oppenheim-Guntersblum e. V. erhielt für seinen unermüdlichen Einsatz für die Fliegerei, insbesondere im technischen Bereich innerhalb seines Vereins, die silberne Daidalos-Medaille des DAeC, die ihm im Auftrag des DAeC-Präsidenten Claus Cordes von Präsident Eymann mit einer kurzen Laudatio überreicht wurde.

Nach Abwicklung der Regularien referierte Präsident Eymann über die aktuelle Situation des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz und die Situation innerhalb des DAeC. Vizepräsident Manuel Höferlin hielt im Anschluss eine sehr eindringliche Rede über die Wahrnehmung der allgemeinen Luftfahrt und insbesondere des Luftsports durch das Parlament und die Bundesregierung. Ganz besonders appellierte er an alle, die in Deutschland Luftsport betreiben, zusammenzuhalten und eine einzige, aber dafür große und schlagfertige Dachorganisation wie den DAeC zu unterstützen. Eine weitere Aufspaltung in kleinere Gruppen und Verbände wäre katastrophal für den Luftsport insgesamt und seine Außenwirkung und Einflussmöglichkeiten.

Aus den Reihen der Sportfachgruppen referierte Segelflugreferent Frank Steege dann zum einen über die Situation des Segelflugs in Rheinland-Pfalz und berichtete zum anderen über die schwierige Entwicklung der Bundeskommission Segelflug im DAeC in der zurückliegenden Zeit. Insoweit konnte er jedoch hervorheben, dass die Bundeskommission durch die Wahl des neuen Vorsitzenden René Brodmüller jetzt wieder auf einem guten Weg sei.

Bei der Vorlage des Jahresabschlusses für 2021 und den Planungen für 2022 und 2023 konnten sich die Teilnehmer davon überzeugen, dass sich der Luftsportverband Rheinland-Pfalz trotz der zurückliegenden Corona-Einschränkungen positiv weiterentwickeln konnte. Die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz wurden von Schatzmeister Michael Renker detailliert dargestellt. Seitens der Rechnungsprüfer gab es hierzu keine Beanstandungen, sodass dem Präsidium die Entlastung einstimmig erteilt wurde. Sodann wurden die Haushaltsvoranschläge für die Jahre 2022 und 2023 von Michael Renker im Einzelnen erläutert und die hierzu aus dem Auditorium gestellten Fragen beantwortet. Anschließend wurden die Voranschläge ebenfalls einstimmig genehmigt.

Ein weiterer wichtiger Punkt der Versammlung war die Anpassung der Mitgliedermeldungen und der Beitragsstruktur des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz an die Struktur des Dachverbandes DAeC. Vizepräsident Jörg Federrath referierte über die bestehenden Regelungen und die Notwendigkeit, eine entsprechende Anpassung vorzunehmen. Dies gilt insbesondere für die bisher im Verband vorhandenen „Familienmitgliedschaften“, die der DAeC so nicht kennt. Den vom Präsidium insoweit vorgeschlagenen Änderungen wurde nach kurzer Diskussion zugestimmt.

Nächster Tagesordnungspunkt war die Entwicklung des Arbeitsaufwands und der anfallenden Kosten innerhalb der Ausbildungsgenehmigung des Verbands. Ausbildungsleiter Dr. Karl Kipping referierte über den bisherigen Status quo der ATO, stellte die umfangreichen Leistungen dar, die der Verband aufwenden muss, und berichtete auch über die dafür anfallenden Kosten. Er schlug vor, zukünftig von den Vereinen eine einmalige Kostenbeteiligung für jeden Flugschüler zu erheben, der bei der Erstmeldung anfällt. Seitens des Präsidiums wurde hier ein Betrag von 50,00 € für jeden Segelflugschüler und von 80,00 € für jeden Motorflugschüler vorgeschlagen, was die Zustimmung der Versammlungsteilnehmer fand. Die entsprechende Regelung wird daher ab dem 01.01.2023 umgesetzt werden.

Am Ende der Versammlung bedankte sich Präsident Ernst Eymann bei allen anwesenden Vereinsvertretern für ihr Kommen, die Diskussionsbeiträge sowie die gefassten Beschlüsse.

Text: Ernst Eymann, Fotos: Manfred Petry

Endlich wieder ein „Propellerfliegertag“ auf dem Domberg



Vizepräsident und MdB Manuel Höferlin referiert über die Wahrnehmung des Luftsports durch die Politik



Ein sehr gut gefülltes Auditorium im Ausbildungszentrum des LSV-RP Bad Sobernheim



Präsident Ernst Eymann ehrt Armin Krayer mit der silbernen Daidalos-Medaille für sein Engagement im Luftsport

Zum 23. Ultraleicht-, TMG- und Motorflieger-Tag hatte der Landesluftsportverband Rheinland-Pfalz auf den Flugplatz Bad Sobernheim Domberg eingeladen. Nach Präsident Ernst Eymanns herzlicher Begrüßung der vielen Gäste, die sogar aus Braunschweig und Baden-Württemberg angereist waren, fanden die Neuwahlen statt. Für den Ultraleicht-Bereich wurden Guido Wagner und Manfred Steiner bestätigt; für die Position als Motorflugreferent erklärte sich Frank Ortmann bereit, leider konnte bisher kein Stellvertreter für ihn gefunden werden (Vorschläge aus den Vereinen bitte bei Ernst Eymann einreichen).

Vizepräsident Manuel Höferlin MdB betonte, dass der Landesluftsportverband nur agieren kann, wenn sich die Vereine mit ihren Problemen an ihn wenden und ihn über diese informieren. Der Luftraum in Rheinland-Pfalz muss verteidigt werden, vor allem um große Flughäfen. Auch ist es wichtig, dass Vereine ihre Platzrunden veröffentlichen, damit keine Windräder in den Anflugbereich gebaut werden. Es ist schwierig, Politiker von der Sportfliegerei zu überzeugen, das hat die Diskussion und die Abstimmung über die ZÜP gezeigt.

Der Leiter des Luftsportgerätebüros Frank Einführer informierte über Aktuelles aus dem LSG-Büro. Interessant war hier, dass trotz Corona-Einschränkungen im Jahr 2020 ein Anstieg von Ausbildungsmeldungen um fast 20 % zu verzeichnen war. Diese und andere Zahlen aus dem UL-Bereich sind im Jahresbericht 2021 unter www.daec.de/luftsportgeräte-buero zu finden.

Torsten Gutzeit zeigte anhand von drei Beispielen mit Bildern, wie wichtig es ist, dass man auch über „Beinahe-Unfälle, kritische Situationen und Gefahren“ im Flugbetrieb spricht. Sei es, dass zum Beispiel ein vor der Halle abgestelltes UL durch eine Thermikböe umgeweht wird, ein verschmutzter Kraftstoff-Filter zu Motorproblemen führt oder ein platter Reifen nicht vor dem Start erkannt wird. Hier ist eine positive Fehlerkultur in den Vereinen wichtig, damit man aus diesen Fehlern lernen kann und sie nicht aus Angst, dass darüber gelacht wird, verschweigt.

Herbert Brendel hatte wieder wunderschöne Bilder von seinen VFR-Flugreisen 2021 und 2022 mitgebracht. So war er 2021 unter anderem im Juli nach Norwegen geflogen. Die Bilder von den vielen Fjorden waren wirklich beeindruckend. Im Juli 2022 ging es nach Frankreich. Gerade hier sollte man sich nicht von den teils sehr komplizierten Luftraumstrukturen abhalten lassen; die Lotsen von FIS in Frankreich sprechen ein gut verständliches Englisch, sodass dies auch kein Problem ist. Weitere Infos unter: www.dh-ontour.de/flying/

Herwart Goldbach hatte unter dem Motto „Awareness 2022/23 und Veränderungen im Luftraum“ wieder interessante Beiträge mitgebracht. Er referierte zu Themen wie: verstärkte militärische Aktivitäten wegen des Ukraine-Kriegs, Differenzen bei den Darstellungen auf den Karten, Methoden der strukturierten Entscheidungsfindung, Vorteile von Kollisionswarngeräten und Besonderheiten rund ums Wetter.

Johannes Garrecht ist ein Fachmann, was Transponder für Drohnen und Windkraftanlagen betrifft. Er erklärte die BNK (Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung). Da eine rote Dauer-Nachtbeleuchtung bei Windkraftanlagen von vielen Mitmenschen als störend empfunden wird, sollen die Anlagen nachgerüstet werden.

Ernst Eymann wies noch einmal auf die Ramstein Awareness Campaign hin. Anschließend gab der Präsident einen kurzen Überblick über die diesjährigen Meldungen von Waldbränden durch Sportpiloten. Außerdem ehrte er Armin Krayer aus Oppenheim mit der silbernen Daidalos-Medaille.

Für die motorgetriebene Fliegerei konnte Axel Boorberg als Vorsitzender der „Task Force Avgas“ über den aktuellen Stand bei AvGas und Ersatzkraftstoffen berichten.

Nach einem mit vielen Informationen gespickten Tag dankte Ernst Eymann den Referenten für die interessanten Beiträge, dem Luftsportverband für die Bereitstellung der Räume und dem FSV Sobernheim für das gewohnt leckere Catering bei dieser Veranstaltung.

Text: Sybille Baumgärtner

Fotos: LSV RP

Der Originaltext musste aus Platzgründen gekürzt werden. Sie finden in hier:

Modellflug

Modellfliegertag 2022 im Verbandszentrum in Bad Sobernheim

Neuwahlen und EU-Regeln/StRfF

Am Samstag, dem 22.Oktober, fand der Modellfliegertag nach zwei Jahren Corona-Zwangspause wieder in Präsenz in Bad Sobernheim statt. Von insgesamt siebzehn im LSVRP organisierten Modellflugvereinen waren zwölf, meist mit mehreren Personen, vor Ort.



Der Vizepräsident des DAeC, Christian Walther

Nach der Begrüßung und einem kurzen Überblick über die Arbeit des Landesverbandes durch Präsident Ernst Eymann sowie dem Bericht des Vorsitzenden der Modellflugkommission Karl Brantl stand die Neuwahl der Modellflugkommission an. Der bisherige Vorsitzende „Charly" Brantl und auch die beiden Stellvertreter Thomas Braun und Ludwig Feuchtner wurden einstimmig wiedergewählt.

Im Mittelpunkt der Tagung stand das Referat von RA Christian Walther – Vizepräsindent des DAeC – über das neue EU-Recht und die standardisierten Regeln für Flugmodelle, kurz StRfF.

Die Bundeskommission Modellflug des DAeC hat in jahrelanger intensiver Arbeit den gesamten europäischen und nationalen Gesetzgebungsprozess begleitet. Der Gesetzgeber legte fest, die Verbandsbetriebserlaubnis (VBE) nur einem bundesweit tätigen Verband zu erteilen. Für den DAeC als Dachverband war es logisch, den MFSD als Monoluftsportverband für den Modellflug in Sachen VBE zu betrauen, die Verbandsbetriebserlaubnis per Kooperationsvertrag u. a. auch den Modellfliegern im LSVRP zur Verfügung zu stellen.

Unter Federführung von Chris Walther wurden über 900 bestehende Flugordnungen als Grundlage für die StRfF ausgewertet und standardisiert. Das heißt, das neue Regelwerk für den Modellflug beinhaltet bisher übliches und bewährtes Verhalten im Modellflug und kann in einigen Bereichen mit Verbesserungen aufwarten. Nähere Informationen findet man auf den Homepages des DAeC und MFSD.

Ab 01. Januar 2023 verlieren alle bisherigen Modellfluggenehmigungen ihre Gültigkeit. Um weiterhin gesetzeskonform Modellflug zu betreiben sollten die Vereine ihre Gelände an den MFSD melden. Die bestehenden Aufstiegsgenehmigungen werden 1:1 in ihrer Gültigkeit übernommen. Weiterhin ist Modellflug nur mit gültigem Schulungsnachweis und E-ID auf dem Modell erlaubt.

Mit einem Modellflieger im Vorstand des DAeC, der professionellen Kompetenz des MFSD und der regionalen Unterstützung durch die Landesverbände sollte der Modellflug im LSVRP weiterhin zukunftsorientiert und gut praktikabel sein.

Die Modellflugkommission des LSVR versendet in den nächsten Wochen weitere Informationen zur StRfF an die Vereinsvorstände/-mitglieder.

Text u. Foto Ludwig Feuchtner

Jugend

BJVF 2022 oder doch lieber ein Käsebrot?



BJVF Team RP



Die drei rheinland-pfälzischen Teilnehmer: Till Niebergall (Neuwied), Carolin Meyer (Wershofen), Timon Diehl (Mainz)

Kaum zwei Wochen nach unserem LJVF in Mainz ging es für unsere Piloten Till Niebergall, Timon Diehl und Carolin Meyer auf ins große Abenteuer BJVF Laucha. Nachdem der Wershofener ASK 18-Hänger ein paar Tage vor Abfahrt „nur noch eben schnell" eine komplett überarbeitete Beleuchtung bekommen hatte, zog es das Mainzer Team vor, nach einer Anreise über Stock und Stein in Laucha aus gegeben Anlass den Reiselötkolben auszupacken. Sonst verlief die Reise des Teams am Donnerstagabend ohne weitere Zwischenfälle und so konnten wir, nachdem die entscheidende Campingfrage „mit oder ohne Strom" geklärt war, zur ersten gemeinsamen Mahlzeit schreiten: Käsebrot!

Der Freitag hätte entspannt starten können, wenn nicht die örtlichen Bauern beschlossen hätten, vorsichtshalber ab 05:00





▲ ▶ **Zweimal ASK18: aus Bremerhaven (links) und aus Wershofen (rechts). Der Mainzer Astir wird am Ende aus dem Landefeld getragen.**

loc noch ein Außenlandefeld direkt neben dem Campingplatz zu schaffen. So wurden wir liebevoll von einem Maisvollernter geweckt und mit einem tollen Sonnenaufgang entschädigt. Nach einem entspannten Frühstück mit – oh Wunder – Käsebrot ging es ans Aufrüsten.

Nach den Einweisungsstarts für die Piloten hatte dannjeder, der wollte, die Möglichkeit, weitere Starts auf den eigenen Flugzeugen zu absolvieren. Auch das Team RP nutzte diese Gelegenheit, um die Platzrunde genauer zu inspizieren.

Da Wind aus Westen vorhergesagt war, würde es in diesem Jahr wohl keine spektakulären Anflüge über den Hang geben. Den Abend ließen wir dann gemütlich am Bierpavillon ausklingen.

Der nächste Morgen begann für alle Teams auch ohne Maisvollernter sehr früh. So langsam machte sich die erste Aufregung breit. Noch ein letztes Briefing, die Jury nahm auf den Wertungsrichterbänken Platz und schon ging es los. Die Teilnehmer starteten sortiert nach Alter. Schnell war für unser Team RP klar: Die Konkurrenz ist stark und die Messlatte hängt hoch. Alle Piloten flogen wahnsinnig souverän und sauber ihre Platzrunden. Nuancen entschieden über Top und Flop. Das Team RP trat entschlossen und leistungsstark auf und flog auch die folgenden Durchgänge konzentriert und sehr souverän. Am Ende waren es Spornlängen oder Zentimeter, die über eine Platzierung entscheiden sollten.

Der letzte Start im dritten Durchgang war Timon Diehl gegönnt und so ließen wir es uns nicht nehmen, ihn und seinen Astir nach der Landung unter lautem Jubel aus der Bahn zu tragen. Bemerkenswert, wie aus den Kontrahenten von eben ein großes Team wurde, denn sogar Piloten aus anderen Bundesländern applaudierten und trugen mit.

Nachdem die Anspannung bei allen Piloten nachgelassen hatte und der ein oder anderen Mangel an Kohlehydraten durch beispielsweise ein Käsebrot behoben war, nutzten wir noch die Gelegenheit mit dem Team Bremerhaven und deren ASK 18 ein gemeinsames Foto zu schießen.

Nachdem alle Flugzeuge wieder in und auf ihren Hängern verstaut waren und wir den fliegerischen Teil unfallfrei und ohne Zwischenfälle abschließen konnten, war dann endlich Zeit für Grill(-käse), Bier, Fassbrause und die Party. Und auch die traditionelle Führung durch die verlassenen Gemäuer rund um den Flugplatz durfte nicht fehlen. Für die Party sorgte ein eigens angeheuerter DJ. Überraschenderweise war sein Musikgeschmack nicht kompatibel mit dem der Bundesluftsportjugend, und so bevorzugten die meisten Partybesucher dann doch ein gemütliches Beisammensein an der Feuertonne mit „Dosenmusik“. Die Kontrahenten des Tages waren längst zu Freunden geworden und bei dem ein oder anderen Kaltgetränk wurde viel gefachsimpelt.

Die Siegerehrung am Sonntag wurde ähnlich wie der kulinarische Teil des Wochenendes kurz und ohne große Umschweife abgehalten.

Das Team Rheinland-Pfalz schaffte es in der Teamwertung auf Platz 3 und auch die Einzelwertungen unserer Piloten können sich sehen lassen: Platz 14 belegte Carolin Meyer aus Wershofen, die die jüngste Teilnehmerin des diesjährigen BJVF war. Sie belegte mit 0,7 Punkten Abstand zur Bestplatzierten den zweiten Platz von vier in der Mädels-Wertung.

Platz 7 ging an Till Niebergall aus Neuwied, Timon Diehl aus Mainz belegte den 3. Platz in der Gesamtwertung.

Mit diesen fantastischen Ergebnissen begaben wir uns gegen Mittag wieder auf den langen Weg nach Hause. Mit einer großen Menge Erfahrungen im Gepäck konnten wir sagen: Wir haben unser Bestes gegeben und es hat allen Spaß gemacht. Mal sehen, wer im kommenden Jahr den Weg nach Paderborn antreten darf.

Text: Carolin Meyer

Aus den Vereinen

FSV Bad Sobernheim

Fliegerlager auf dem Domberg: Von Null auf Hundert in drei Sekunden

15 Jugendliche erlebten Segelflugferien bei bestem Wetter

Das Wetter hätte in diesen Tagen nicht besser sein können. Für Segelflieger ist es nun einmal ideal, wenn stabiler Hochdruck für Wolken und damit für Thermik sorgt. Entsprechend froh waren die Jugendlichen und ihre Fluglehrer vom Flugsportverein Sobernheim (FSV), dass ihr jährliches Fliegerlager auf dem Domberg auch meteorologisch unter einem guten Stern stand. Hier perfektionierten sich Nachwuchsfliegerinnen und -flieger mit Blick auf ihre Segelfluglizenzen und spätere Prüfungen. Aber hier machten auch Jugendliche, die zunächst als Gäste reinschnupperten, ihre allerersten fliegerischen Erfahrungen.

„Von Null auf Hundert in drei Sekunden – höchstens!“ Martin Molitor grinst verschmitzt. Der emeritierte Professor ist einer von fünf Fluglehrern, welche das Fliegerlager betreuten. Die Rede ist von der Beschleunigung beim Windenstart – ein Erlebnis, das Segelflugnovizen immer wieder beeindruckt.

So auch Leandra Prawitt, die hier im Fliegerlager zum ersten Mal in ein Segelflugzeug stieg. „Eine coole Sache, diese Beschleuni-



▲ Andreas Stephan, erfahrener Modellflieger, will jetzt den Segelflugschein machen. Ein „Upgrade“, wie er sagt.



▲ Liandra Prawitt im „Lepo“, dem Rückholfahrzeug. Hier lernt sie nebenbei Autofahren.



▲ Von Null auf Hundert in drei Sekunden? Geht – auch mit dieser KA8 aus den sechziger Jahren.



▲ Zwei, die nach oben wollen: Moses Papesch und Fluglehrer Prof. Dr. Martin Molitor



▲ Drei Fliegerkameraden (v.l.): Moses Papesch (14), Ole Basmer (12) und Benjamin Aranowski (15) Fotos: Mahrholdt

gung“, sagt sie, die schon länger davon geträumt hat zu fliegen. Jetzt will die 15-Jährige dem FSV beitreten und ihre Flugausbildung beginnen. Die Grundlage dazu hat sie jedenfalls gelegt im Fliegerlager.

Genauso geht es auch Andreas Stephan, der als Zerspanungstechniker in Alzey bei der dortigen Lufthansa-Niederlassung arbeitet. Der 25-Jährige will sich ebenfalls einen lang gehegten Wunsch erfüllen und den Pilotenschein machen. Wie und warum Flugzeuge fliegen, das weiß er natürlich, denn er ist ein exzellenter Modellflieger, der größte Flugmodelle mit Propeller- und sogar mit Turbinenantrieb an den Himmel bringt. „Segelfliegen ist quasi ein Upgrade für mich“, sagt er.

Zusammen mit der FSV-Jugend erlebten die beiden wunderschöne Tage auf dem Domberg. Fliegen, zelten, grillen – kurz: zwei Wochen Spaß. Unvergesslich wird wohl das Sonnenaufgangsfliegen bleiben – schöne Erinnerungen für Frühaufsteher. Nachteulen werden sich dagegen mit Vergnügen des einen oder anderen Pizza- oder Flammkuchenabends entsinnen.

So mancher konnte hier auch einen persönlichen Erfolg verbuchen. Etwa Moses Papesch (14), der vor anderthalb Jahren seine Flugausbildung begann und nunmehr alleine fliegen darf. „Moses hat sich hier freigeflogen“, sagt Martin Molitor. „Das sind schon tolle Mädels und Jungs hier. Hochmotiviert.“ Ferien- und gleichzeitig Trainingslager also.

„Ein super Erlebnis zum Ende der Sommerferien“, meint denn auch Liandra, bevor sie wieder in den Lepo steigt. Einen Führerschein hat sie natürlich noch nicht, aber Autofahren kann sie inzwischen – ein angenehmer Nebeneffekt.

Aber warum so ein Fahrzeug Lepo heißt? Das wusste sie bislang noch nicht. Na ja, ein Lepo ist immer ein Wagen, der sein Leben im Straßenverkehr hinter sich hat. Von wegen von Null auf Hundert in drei Sekunden! In früheren Jahren benutzte man als Rückholer meist einen alten …

Na? Klingelt‘s? Genau!

Text: Joachim Mahrholdt



▲ Bilder fürs Album: Das Sonnenaufgangsfliegen

▼ bleibt bestimmt im Gedächtnis. Fotos: Rhein



SFC Betzdorf-Kirchen

Ferienspaßkinder beim Segelflugclub als „fliegende Brandmelder“

Das war nicht geplant: Nachdem die ersten Teilnehmer der Nachmittagsgruppe der Kinder-Ferienspaßaktion des Segelflugclubs SFC Betzdorf-Kirchen e. V. mit dem Segelflugzeug im Aufwind angekommen waren und lautlos stiegen, wurde in der Nähe ein Waldbrand entdeckt. „Was nun?“, fragte der Fluggast. „Das melden wir an die Flugleitung, die gibt das direkt an die Feuerwehr weiter!“ Schnell war der Funkspruch abgesetzt und die Information wurde weitergeleitet. Glücklicherweise war die Feuerwehr schon informiert. Aber das ist nicht immer so, da Waldbrände oft schwer zu lokalisieren sind, also lieber auf „Nummer sicher“ gehen!

Zur Ferienspaßaktion hatte der SFC wieder über die Jugendpflegen der Verbandsgemeinden Betzdorf-Gebhardshain und Kirchen eingeladen. 20 Kinder im Alter von 11 bis 15 Jahren kamen am 17.8. auf den Flug-



▲ Pilot Nils erklärt den automatischen Rettungsfallschirm



▲ Waldbrand bei Morsbach Ellingen

platz. Félix García-Díaz von der Jugendpflege erwähnte, dass der SFC seit Beginn der Ferienspaßaktionen mitmacht, und das sind nun schon 39 Jahre.
Nach einer Sicherheitseinweisung zum Verhalten auf dem Flugplatz ging´s an die Flieger.
Die SFC-Piloten/innen erklärten Steuerungselemente und Fluginstrumente. Dann lernten die Kinder, wie man den Rettungsfallschirm anlegt und wie er funktioniert. Der Fallschirm ist Pflicht, Sicherheit geht vor!
Schnell hob der Schleppzug ab und stieg auf 600 m Höhe. Der Pilot zog am Ausklinkknopf, ein Ruck und das Flugzeug war frei! Im Aufwind ging es dann lautlos bis auf über 1000 m.
Nun war genug Zeit, die Erde aus einer neuen Perspektive zu betrachten, die allerdings an vielen Stellen wie eine Steppenlandschaft aussah. Viel Braun im Wald und Kahlschläge wurden sichtbar. Kein Wunder, dass die Waldbrandgefahr extrem hoch war!
In einer großen Schleife ging es wieder zum Flugplatz und in den Endanflug. Mit den Bremsklappen steuerte der Pilot genau das Sinken und den Aufsetzpunkt. Alle halfen beim Zurückschieben und nahtlos ging es weiter, bis alle Teilnehmer „ihren" Flug gemacht hatten.
Piloten und Helfer/innen waren sicher, dass einige Teilnehmer/innen sich mit dem „Fliegervirus" infiziert hatten und eventuell mit 14 Jahren als Flugschüler beim SFC auftauchen würden. Wir freuen uns jetzt schon drauf!

Text: Markus Schmidt
Fotos: SFC Betzdorf-Kirchen

Link zur Langversion **https://www.sfc-betzdorf-kirchen.de/ferienspasskinder-beim-segelflugclub-als-fliegende-brandmelder/**

FSV Imsweiler/Fallschirmsportclub Neustadt

Fallschirmspringen aus dem Segelflugzeug

Es war ein Gemeinschaftsevent der besonderen Art. Normalerweise springen die Mitglieder des Fallschirmsportclubs Neustadt a.d.W. e. V. aus Motorflugzeugen wie z. B. ihrer Cessna C206. Am 9. und 10 Juli waren wir mit unserem „Bergfalke III" zu Gast in Lachen-Speyerdorf.





▲ ▶ Bergfalke mit Pilot und Fallschirmspringer





▲ ▶ Sprung vom Bergfalken

Die Besonderheit an diesem Segelflugzeug ist, dass man damit Fallschirmspringer absetzten darf. Nach dem Schleppstart wurde in 1200 m Höhe über dem Platz ausgeklinkt. Während der Segelflugphase gab unser Pilot dem Springer dann das Zeichen, aus dem Cockpit auf die Tragfläche zu klettern. Nach einem kurzen, spannenden Moment bekam der Springer das zweite Zeichen zur Sprungfreigabe. Dieser ließ sich daraufhin nach vorne von der Tragfläche rutschen und glitt in den sanften Luftstrom hinein.
Nach einem kurzen freien Fall wurde der Schirm bei 1000 m geöffnet. Während der Fallschirmspringer zur Landewiese glitt, landeten auch die Schleppmaschine und der Bergfalke auf der Piste, wo schon der nächste Springer wartete. Für unsere Piloten wie auch für die erfahrenen Fallschirmspringer des FSC-NW war dies ein unfassbar tolles Erlebnis.

Text: Bastian Weilemann
Fotos: Oliver Kohler

Aero-Club Koblenz e. V.

Flottenzuwachs in der UL-Abteilung

Nach langer Zeit des Wartens, des Bangens und der Hoffnung ist sie endlich wohlbehalten auf ihrem neuen Heimatflugplatz EDRK angekommen und wurde direkt mit einer Wasserfontäne freudig begrüßt: die neue Aeroprakt A-32 des Aero-Club Koblenz. Als die 600 kg-Maschine, die die A-22 des Vereins ablösen wird, im vergangenen August bestellt wurde, ahnte niemand, dass es Krieg gibt und der Aero-Club direkt davon betroffen sein würde. Aeroprakt ist ein ukrainischer Flugzeughersteller und produziert in Kiew. Obwohl das Werk bei einem Bombenangriff in der Nähe unversehrt blieb, war lange Zeit unklar, wie die A-32 zum Musterbetreuer Aleksander Opoczynski nach Polen zur Endmontage gebracht werden kann. Mitte Juli kam dann die gute Nachricht von Aleksander, der immer im guten Austausch mit dem Club war. Abteilungsleiter Lutz Müller – er wurde von Vereinskamerad Helmut Lief begleitet – konnte Mitte September die A-32 in Zator (EPZT) im Empfang nehmen, um sie dann noch Koblenz zu fliegen.



◀ **Abteilungsleiter Lutz Müller bei der Einweisung durch Musterbetreuer Aleksander Opocynski in Zator (Polen)**

Text: Ricarda Helm
Foto: Helmut Lief

FSV Speyer

Endlich wieder Fluglager!

Der Flugsportverein Speyer zu Gast in Bad Sobernheim

Fliegen, lernen, üben, fliegen, Spaß haben, entspannen, fliegen, bisschen Theorieschulung, FLIEGEN! Das war in Stichworten der Plan, mit dem wir, eine Handvoll Piloten und flugsportbegeisterte „Fußgänger", am 21. August auf dem Flugplatz Speyer gestartet sind. Das Ziel: der Flugplatz Bad Sobernheim (EDRS), unser Standort für eine Woche Fluglager. An das letzte Fluglager des FSV Speyer konnten sich selbst die „alten Hasen" nur vage erinnern. Höchste Zeit also, sich endlich wieder einmal gemeinsam auf den Weg zu machen!



◀ **Ein Teil der „Fluglagergruppe" des FSV Speyer**



▼ **Über Bad Sobernheim mit Blick auf den Flugplatz**

Mit dabei: ein Motorflugzeug (DR-400), ein Motorsegler (Falke SF 25C) und unser Segelflugzeug DG-100, das die Anreise zerlegt im Anhänger per Autoschlepp hinter sich gebracht hat. Dazu noch ein paar Vereinsmitglieder mit dem Wohnmobil und einer unserer Fluglehrer mit dem eigenen Flugzeug, einer Christen Eagle.

Bei fast perfektem Wetter hatten vor allem die Segelflieger ihren Spaß an Steigraten von bis zu fünf Metern pro Sekunde. Wie gut das auch mit einem Motorfalken funktioniert, zeigte sich beim Schulflug mit Ausbilder Herbert Sigloch, der nicht umsonst auch ein erfahrener Segelfluglehrer ist: Thermik wittern, Motor aus und einkreisen. Den Kurvenflug kann die Flugschülerin schließlich auch im Spritsparmodus üben. Der erste Schreck über den stillstehenden Propeller war schnell überwunden und wich dem zunehmenden Vertrauen in das Fluggerät und die eigenen Fähigkeiten – und der Erkenntnis, dass der Magen das Dauerkreisen besser mitmacht, wenn man selbst steuert.

Für unsere bunt gemischte Truppe stand am Ende dieser erlebnisreichen Tage auf jeden Fall fest: Diesmal dauert es nicht wieder Jahrzehnte, bis wir uns erneut auf den Weg machen. Das Fluglager 2023 in Bad Sobernheim ist schon jetzt in Planung!



▲ **Die DR-400 auf dem Abstellplatz; im Hintergrund der Tower und ganz links das Lehrgangsgebäude des Luftsportverbandes RLP, in dem wir untergebracht waren**

Text: Petra Eifel
Fotos: Petra Eifel und Manfred Gose

LSV Worms

Das Sommerfluglager der Tausender







Die Segelfluggruppe des Luftsportverein Worms war auch dieses Jahr wieder für ein Sommerfluglager auf einem anderen Flugplatz. Gastgeber waren dieses Jahr die drei Vereine des Sonderlandeplatzes Bartholomä-Amalienhof auf der Schwäbischen Alb. Neben sehr guter Gastfreundschaft, einem passend ausgestatteten Campingplatz direkt nebenan und – dank der Orographie der Alb – sowieso schon guten thermischen Bedingungen spielte dieses Jahr auch das Wetter noch super mit.

Alles ganz schön und gut, denkt man jetzt … aber warum titelt das hier mit „Sommerfluglager der Tausender"?

Nun: Der Flugplatz bietet (fast) tausend Meter Bahnlänge, was einem sowohl für den Start an der Winde wie auch hinter der Motorschleppmaschine sehr entgegenkommt. Weiterhin liegt der Flugplatz auf 2000 ft über Meeresspiegel und so ideal an der Kante der Schwäbischen Alb, dass man nicht nur sehr schöne Landschaft um sich hat, sondern auch perfekte Rahmenbedingungen für den Streckensegelflug, der bei uns am Heimatflugplatz eher etwas zu kurz kommt. Bei mehreren tausend Meter Basis (also der Wolkenhöhe über Grund) konnten selbst unerfahrenere Streckenpiloten mit genug Sicherheit im Gepäck die ersten weiteren Flüge wagen. Bei 3000 m über Meeresspiegel Basishöhe kommt man sogar in die ansonsten recht seltene Gefahr, dass man mit dem Segelflugzeug mit Hilfe von Thermik in Höhen vorstößt, in denen sonst der gewerbliche Luftverkehr unterwegs ist!

So konnten in der Zeit vom 25.07.–06.08.2022 mit unseren Vereinsmaschinen und den mitgenommenen Privatflugzeugen stattliche 7000 Minuten Flugzeit gesammelt werden und auch so mancher Kilometer an Flugstrecke. Da haben wir das mit den „mehreren Tausend" aber leider nur in Summe geschafft und nicht innerhalb eines Fluges …

Neben dem Lagerbetrieb konnten erfolgreich zwei neue Schlepp-Piloten ausgebildet werden. Und in diesem Zusammenhang gab es noch einen weiteren Tausender: Unser langjähriger Schlepppilot Hatto absolvierte seinen 1000. Schleppstart während unseres Fluglagers! Wenn das mal kein guter Grund für leckeres Freibier war! Noch einmal herzlichen Glückwunsch hierzu und auf viele (vielleicht wieder 1000) sichere, weitere Schlepps!

Selbst wenn das Fluglager in 2023 nun kaum noch besser werden kann, herrscht schon jetzt große Vorfreude bei uns und wir planen kräftig. Vielleicht begleitet uns dann auch wieder ein (neuer) Flugschüler, der die Welt aus der Vogelperspektive kennenlernen und die Freude an diesem tollen Hobby erleben möchte? Wir würden uns auf jeden Fall freuen.

Wer so lange nicht mehr warten möchte, ist jederzeit bei uns in Worms willkommen!

Text & Fotos: Christiane Neumann

Wir gratulieren

Aero-Club Koblenz



Prüfer Klaus-Uwe Fuchs (hinten) und Tilmann Conradi nach dem Prüfungsflug. Neben dem Flugzeug Mike Genschmar (Prüfer Steffen Leuer ist nicht auf dem Bild)

Mike Genschmar und Tilmann Cornradi haben Anfang Oktober ihre Segelflugprüfungen bestanden. Tilmann hat 1984 bei Fluglehrer Christian Lobert (Lobo) seine Segelflugausbildung begonnen und musste aus beruflichen Gründen lange pausieren. Endlich konnte er sich seinen Kindheitstraum erfüllen und wieder war es Lobo, der ihn bis zu Prüfung begleitet hat. Herzlichen Glückwunsch!

SSV Ludwigshafen



Am 17. September gab es beim SSV einen neuen Alleinflieger: Wolfgang Fischer absolvierte unter Aufsicht von Fluglehrer Peter Mangold seine ersten drei Alleinflüge. Wir gratulieren herzlich und wünschen always happy landings!





Am 24. September konnte ein weiterer Flugschüler des SSV seine A-Prüfung ablegen. Kurz vor Saisonende absolvierte Tim Haas seine ersten drei Alleinflüge. Wir wünschen auch ihm always happy landings!

SSV Ludwigshafen



Jetzt läuft's Schlag auf Schlag beim SSV. Am Tag der deutschen Einheit, dem 3. Oktober, überzeugte Maxime Himmelreich die beiden Fluglehrer Uwe und Jan von ihrem Können und absolvierte ihre ersten drei Alleinflüge. Auch ihr always happy landings!



Am letzten Wochenende der Saison reihte sich Leo Schmitt in die Riege der Alleinflieger ein. Fluglehrer Charly Müller (li.) und Uwe Melzer (re.) überprüften die Alleinflugreife und schickten den Flugschüler zu seinen ersten drei Alleinflügen. Always happy landings!

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)	14.01. – 15.01.2023 + 25.02. – 26.02.2023
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	14.01.2023 + 25.02.2023
Fluglehrerausbildung Segelflug	21.01. – 22.01.2023 + 16.04. – 28.04.2023
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
Fluglehrerausbildung Motorflug (Theorie)	28.01. – 29.01.2023 + 08.05. – 13.05.2023 + 15.05. – 20.05.2023
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	08.05. – 10.05.2023
CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz	08.05. – 19.05.2023

Theorie- und sonstige Lehrgänge

Flugleiter auf Landeplätzen und Segelfluggeländen (online)	04.02.2023
Streckenfluglehrgang für Einsteiger (Theorie)	11.02. – 12.02.2023
Theorie/Finishlehrgang Ostern*	25.03. – 26.03.2023 + 01.04. – 06.04.2023

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

Technische Lehrgänge

Motorenwartlehrgang Module FM, M1 + M2	02.02. – 05.02.2023

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: 01.11.2022
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.

Vom Modellwasserflug zum Wasserflug mit der PA-18





Seit vielen Jahren gehöre ich dem Modellwasserflug-Team Rheinland-Pfalz/Saarland an. Wir fliegen über das ganze Jahr verteilt an den unterschiedlichsten Seen in Deutschland, wie z. B. am Bostalsee, Edersee, Ohmbachtalsee, Simmersee und auch am Bodensee.

In den letzten Jahren ist uns bei den Radtouren an der Mosel entlang dieser kleine gelbe Wasserflieger in Gestalt einer PA-18 Super Cub (D-EGOR) öfter aufgefallen. Kurzum nahm ich im Juni zu Norbert Klippel am Flugplatz Trier-Föhren Kontakt auf, um etwas Näheres über das Wasserflugzeug zu erfahren. Er bot mir an, mit ihm eine Runde über die Mosel zu drehen, was ich natürlich dankend angenommen habe.

Um den Rundflug durchführen zu können, trafen wir uns an seiner Anlagestelle in Schweich an der Mosel. Pünktlich wie besprochen schwebte der gelbe Vogel fast geräuschlos über den beiden Straßenbrücken ein. Nach Begrüßung und Einweisung stieg ich in die PA-1818 hinten ein. Es ist zwar etwas eng und sehr spartanisch auf dem hinteren Sitz, aber so ist das bei älteren Flugzeugen aus den 1950er-Jahren. Das Modernste an diesem Tag im Flieger waren unsere beiden Armbanduhren.

Mit der Strömung der Mosel ging es flussabwärts in die Startposition. Der Flieger wurde gegen den Wind und die Strömung gestellt, die Klappen wurden gesetzt und 150 PS Vollgas zeigten dann, was der kleine Flieger so kann. Es ging leicht ruckelig über die Mosel unter den beiden Straßenbrücken hindurch in die Luft. Wir flogen an Schweich vorbei zum dem Flugplatz Trier-Föhren. Mittlerweile hat Norbert Klippel elf Start- und Landeplätze an der Mosel.

Wir Modellwasserflieger haben bis jetzt an der Mosel leider noch keine Genehmigung erhalten, um dort zu fliegen. Wir hoffen aber, dass durch Norbert Klippels guten Kontakt zum Wasserschifffahrtsamt in Trier sich das in 2023 vielleicht ändern könnte.

Zum Abschluss fragte ich Norbert: „Wie stellst du eigentlich fest, von welcher Seite der Wind beim Wassern an der Mosel kommt, da dieser sich an der Mosel doch ständig ändert?“ Seine Antwort: „Dann fliege ich etwas tiefer und schaue mir die Wetterhähne auf den Kirchen an. Das ist ganz einfach und hat immer gut funktioniert.“

Text und Fotos: Burkhard Müller

Der Autor:



Burkhard Müller (71) ist seit der Jugend mit der Modellfliegerei und auch der Allgemeinen Luftfahrt verbunden. Seit zehn Jahren fliegt er in der MFG Waldalgesheim e. V. Motor- und Segelflugmodelle und dazu mit dem Wasserflug-Team Rheinland-Pfalz/Saarland Wasserflugmodelle wie Pilatus Porter PC-6, Seawind, De Havilland Canada DHC-2 Beaver und Canadair CL -415.

...von Fliegern für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

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

PERSCH DIAMANTWERKZEUGE

Luftsportjugend im Portrait: Sebastian Steffens







▲ Mecklenburger Seenplatte
● Sunrisefliegen
▶ Berlin Tegel, seit neuem Luftraum kein Problem

„Sebastian ist Kadersprecher und bringt den niedersächsischen Landeskader nach vorne. Außerdem ist er dieses Jahr ziemlich gut in der DMSt (Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug) unterwegs und er ist bekannt als das Produktmaskottchen von Colibri X.“ Durch diese Mail eines Fliegerkameraden an die Redaktion wurde LuftSport auf Sebastian Steffens aus Hannover aufmerksam.

Während des Gesprächs mit Sebastian wird schnell klar, warum der jetzt 25-Jährige 2021 auf dem Herbstreffen des D-Kaders auf der Wasserkuppe zum Kadersprecher vorgeschlagen und gewählt wurde: Sebastian hat fliegerische Ziele, die er konsequent verfolgt, und er ist dabei freundlich und er kümmert sich. So hat er als Kadersprecher die Treffen und Trainingslager organisiert. Gemeinsam mit anderen Mitgliedern pflegt er die Instagramseite des D-Kaders (dkader.niedersachsen) und er hat die Erstellung der „Pilotenprofil-Karten“ auf der Webseite übernommen.
Es ist nicht nur der normale Flugbetrieb und das gesellige Miteinander auf dem Platz, was Sebastian an der Fliegerei fasziniert. Vielmehr ist in den letzten Jahren der sportliche Aspekt immer mehr in seinen Fokus gerückt, denn das wettbewerbsmäßige Fliegen auf einer Meisterschaft oder über WeGlide macht ihm Freude. Er sagt: „Das gegenseitige Messen im Wettbewerb motiviert mich zusätzlich, meine eigenen Leistungen weiter zu steigern.“ In diesem Jahr konnte er seinen ersten 800er fliegen und neben weiteren großen Flügen machte er eine Berlinumrundung (700 km). Seine Ziele für 2023: Die Qualifikationsmeisterschaften in Rotenburg und einen angemeldeten 750 km-Flug. Die 1000 km-Marke mit dem neuen Ventus 3T des Vereins zu knacken ist sein Traum. Seiner freundlich umgesetzten Zielstrebigkeit verdankt er, dass er im letzten Jahr einen Sponsoringvertrag erhielt. Weil ihm für die Deutsche Meisterschaft der Junioren ein geeigneter Logger fehlte, hakte er bei LX Navigation nach dem Motto „Fragen kostet nichts“ nach, ob man ihm ein Colibri X zur Verfügung stellen könne. Kurz darauf erhielt er die Zusage. Der Aufwand – einige Werbefotos und das Erwähnen in ein paar Postings – war für ihn überschaubar. Dafür darf er das Gerät unbegrenzt weiter nutzen.

Wie Sebastian zum Fliegen kam

Fliegen war schon immer seine Leidenschaft. Vielleicht auch, weil er in unmittelbarer Nähe zum Lüneburger Flugplatz aufgewachsen ist und ihn in seiner Kindheit regelmäßig mit seinen Eltern besucht hat. 2011 – da war er gerade 13 – hat er mit einer Sondergenehmigung beim LSV Lüneburg mit der Segelflugausbildung begonnen. Selbst als er nach Braunschweig zog, blieb er seinem Verein treu, denn: „Die Mitglieder sind zu einer zweiten Familie ge-



▲ In thermischer Welle über die Wolken



▲ Hangflug an der Porta

worden.“ Letztes Jahr hieß es dann aber doch mit einem weinenden Auge Abschied nehmen, denn durch einen berufsbedingten Umzug nach Hannover wechselte er zum LSV Burgdorf, wo er durch seine Kadermitgliedschaft schon viele Mitglieder kannte und herzlich aufgenommen wurde. Der LSV Burgdorf hat eine große Jugendgruppe mit knapp 40 Mitgliedern, die an den Wochenende immer präsent ist und eigene Dynamiken bildet. Hier wird nicht nur geflogen, sondern man macht das Jahr über gemeinsam Aktivitäten wie Paintball spielen, Zoobesuche oder andere Dinge. Aus dem D-Kader ist Sebastian zwischenzeitlich aus Altersgründen ausgeschieden.

Interview: Ricarda Helm

Fotos: S. Steffens

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 E-Mail an redaktion@luftsportmagazin.de



Steckbrief Sebastian Steffens (25) aus Hannover

Instagram: sebb2297

Familie: beide Eltern sind früher auch geflogen

Beruf: Mechatroniker

Luftsportarten: aktuell nur Segelflug, möchte aber die TMG Lizenz erwerben und im Anschluss auch UL fliegen

Verein: 2011–2021 LSV Lüneburg, seit Ende 2021 LSV Burgdorf

Jüngste Erfolge bei der DMSt: mit der Juniormannschaft 1. Platz und 2. Platz in der Gesamtwertung unter den Junioren

Segelflug



• Staubbezüge
• Allwetterschutzbezüge
• Haubenschutz - StaysOn mit Sonnenschutz
• Randbogenschützer - Ideal im Hallenbetrieb

Individuelle Logos auf Wunsch!

Motorflug

• Cowlplugs
• Staubbezüge
• Propellerschutz
• WingEdge protection
• Allwetterschutzbezüge

• Heatable Cowling Cover
• Canopy Cover
• Canopy Cowling Cover
• Front Fuselage Cover



Extras



• Shelter
• Flächenzelte
• Bordbuchtaschen und Flightkits
• Taschen in unterschiedlichen Formaten
• Anhängercover und Weiteres auf Anfrage

✓ über 450 Typen lieferbar ✓ Sonderanfertigungen möglich ✓ CAD-Design und digitaler Schnitt

CLOUDDANCERS

☎ +49 176 245 243 58
✉ info@clouddancers.de

www.clouddancers.de

„Ich bezahle es selbst, weil es mir einfach wichtig ist“

Christine Grote

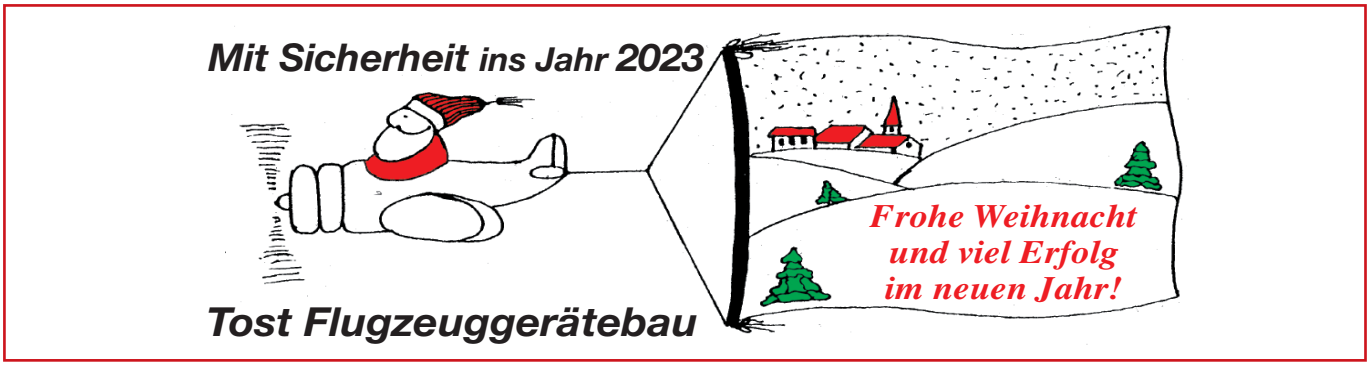


Sie ist eine international überaus erfolgreiche Segelfliegerin – und dabei so gar nicht abgehoben: Christine Grote wurde je zweimal Weltmeisterin und Vizeweltmeisterin, und holte Bronze bei der Frauen-WM und bei der EM Doppelsitzer. Im Teamflug ist sie ebenfalls siegreich unterwegs: auf Frauenebene mit Sabrina Vogt, aber auch mit ihrem Mann Uli Gmelin. Mit ihm will sie künftig noch mehr fliegerische Exkursionen angehen. Mit LuftSport sprach sie über ihre fliegerischen Ziele, welche Faszination das Fliegen auf sie ausübt und ob sie sich als Frau im Luftsport angenommen fühlt.

Das nächstes Ziel von Christine „Chrissi“ Grote ist die Teilnahme bei der WM im spanischen Soria. Nachdem die 46-Jährige aus Obernkirchen (Niedersachsen) bei der diesjährigen Frauen-WM in England Pech hatte und wegen einer Außenlandung am vorletzten Wertungstag von Platz drei auf Platz sieben abgerutscht ist, möchte sie im nächsten Jahr wieder unter die ersten drei kommen. Aber Chrissi ist noch viel mehr als eine erfolgreiche Wettbewerbspilotin. Sie weiß, was sie will, und in allen ihren Antworten spürt man ihre überaus positive Einstellung. Ihr Fliegerkamerad Kalle Klossok († 2011) nannte sie früher immer Strahlemann, denn die Spitzensportlerin geht seit jeher freundlich, aufgeschlossen und interessiert auf ihre Fliegerkameraden zu. Sie selbst sagt: „Auch wenn der Jungmädchenbonus mit über 40 natürlich weg ist, öffnet ein freundliches und fröhliches Auftreten immer noch Türen und ebnet Wege.“ Beruflich war die Familienfrau zunächst im Marketing beschäftigt, doch auch hier wollte sie mehr und packte noch ein Studium in Kommunikationswissenschaften drauf. Aufbauend darauf machte sie den Master im Sportmanagement.

Faszination Fliegen

Aber woher nimmt die Mutter eines Sohnes diese Energie? „Das Fliegen ist für mich die ultimative Tätigkeit, bei der ich alles andere vergessen kann“, erzählt sie. Es ist die Faszination für das, was man aus der Luft entdecken kann und der Mix von Jung und Alt, sowohl im Breiten- als auch im Spitzensport. Ihre Antwort, warum sie gerne Meisterschaften fliegt, überrascht: „Ich liebe es, an Tagen zu fliegen, die man unter anderen Umständen nicht nutzen würde.“ Ein Wettbewerb hat für sie einen „Cluburlaub-Aspekt“, denn auf einem Wettbewerb sei alles inklusive: Das Wetter wird ihr gemacht, man überlegt sich für sie, welche Aufgaben dazu passen und wenn mal kein Wetter zum Fliegen ist, wird einem oft sogar noch ein Alternativprogramm geboten. Apropos Cluburlaub-Aspekt: Wie finanziert Chrissi die Teilnahmen an den internationalen Wettbewerben? Zunächst haben ihre Eltern sie gefördert. Bei teureren hochrangigen und internationalen Veranstaltungen wie den Weltmeisterschaften übernimmt der Dachverband z. B. die Meldegebühr und meist auch die Kosten für F-Schlepps. Für ihre Teilnahme an der WM in Australien – hier gab es eine längere Familiendiskussion, da diese Meisterschaft das Budget über alle Maßen strapaziert hat – hat sie der Landesverband mit einer einmaligen Sonderförderung unterstützt. Auch die „Vereinigung Deutscher Pilotinnen“ (VDP) bezuschusst Frauen mitunter durch die Erstattung der Nenngebühren auf den Deutschen Meisterschaften und der Zahlung von kleinen Preisgeldern bei Podiumsplätzen. Enttäuschung spürt man bei Chrissi darüber, dass die Stiftung Deutsche Sporthilfe den Segelflug nicht mehr unterstützt und dabei fadenscheine Be-







▲ **Family; Foto: Stefan Weber**

▶ **Happy bei der Siegerehrung der WM in England, als Teampartnerin Sabrina Vogt den 2. PLatz holte. Foto: Georgia Schofield**

gründungen vorschiebt. So hat man ihr, als sie Vizeweltmeisterin wurde, den Förderantrag mit der Begründung abgelehnt, dass sie sich erst einmal an der Spitze etablieren solle. Das schrieb man ihr wohlgemerkt, nachdem sie bereits zweimalige Weltmeisterin war. Doch letztendlich geht es bei den ganzen Unterstützungen nicht wirklich um Sponsoring. Denn es fließen keine Riesensummen. Deswegen bringt sie es auf den Punkt: „Ich mache das, was wahrscheinlich alle anderen Segelflugmädels auch machen: Ich bezahle es selbst, weil es mir einfach wichtig ist."

Doch es ist nicht nur der finanzielle Aspekt, der bei einer Spitzensportlerin zu Buche schlägt. Es ist auch der Zeitfaktor, der nicht unerheblich ist. Ihre komplette Freizeit verbringt sie mit der Fliegerei und wird dabei von ihrem Mann, der ebenso ein versessener Segelflieger ist, unterstützt. Sie sagt, dieser Leidenschaft werde im Zweifel alles – außer ihrem gemeinsamen Sohn – untergeordnet.

Wie fühlt sich Christine Grote im Luftsport als Frau angenommen?

Sie war 14 Jahre, als sie mit dem Segelflug in Meiersberg angefangen hat. Und ziemlich schnell hat ihr ein Fliegerkamerad ihre Werkstattleiterkarriere vermasselt, als er ihr auf die Frage: „Kann ich helfen?" antwortete: „Zu tun gibt es viel. Aber ob es sich lohnt, das einem Mädchen zu erklären?" Auch wenn sie im Luftsport diesen oder andere denkwürdige Momente erlebt hat, hat sie aber auch die Erfahrung gemacht, dass es Vorteile hat, das einzige „Mädel im Verein zu sein". Generell gibt es von ihr ein klares Statement, dass sie der Genderdiskussion skeptisch gegenübersteht und kein Sternchen oder Doppelpunkt hinter Segelflieger, Pilot oder Fluglehrer braucht. Sie freut sich vielmehr über gelebte Gleichberechtigung, die ihr fast immer entgegengebracht wird.

Interview: Ricarda Helm

Die Autorin



Christine (Chrissi) Grote (46) ist seit 32 Jahren erfolgreich im Segelflug aktiv. Sie hat Ausflüge in den Bereich Motorsegler und UL gemacht, aber ihr Herz schlägt bisher nur für den Segelflug. Ihr Verein ist der LSV Rinteln.

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

CO_2-Emissisonen im Luftsport

Um alle Optionen und Perspektiven zukunftsfähigen Fliegens zu beleuchten, reichen die nächsten Seiten nicht mal annähernd aus. In ihrer Unvollkommenheit helfen sie vielleicht trotzdem bei Meinungsbildung und ersten Schritten.

Darf ich das?

In aktuellen Zeiten CO_2 zu emittieren, wirft bei uns selbst und anderen die Frage auf: Darf man das? Darf ich zum Beispiel eher ein Pferd als ein Flugzeug halten, auch wenn die jährlichen Emissionen vielleicht gleich hoch sind? Welcher Zweck legitimiert eigentlich eine Handlung und die resultierenden Emissionen?

Kolbengetriebene Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt machen geschätzt 0,13 % der globalen CO_2-Emissionen aus.
Wir müssen trotzdem reden.

Der Umwelt ist es egal, wodurch Treibhausgase entstehen. Sie ächzt unter der Last absoluter Zahlen. Statt Fakten zu reflektieren, ziehen wir im Alltag häufig eine moralische, subjektive Bewertung des Verhaltens anderer vor. Unsere Gedanken über Fernreisen, SUVs und Fleischkonsum anderer verselbstständigen sich. Durch die emotionale Einordnung von guten und schlechten Emissionen stressen wir uns selbst und andere. Dass es ungemütlich wird, ist eine wichtige Komponente, um Wandel zu beschleunigen. Nachsicht mit uns selbst und anderen aber auch.
Eine faktenbasierte Debatte hilft, sich auf das gemeinsame Ziel zu konzentrieren: unseren wilden, blühenden Planeten langfristig zu bewohnen und zu bewirtschaften. Oder sogar – wie die Natur es uns seit Millionen Jahren vorlebt – einen Ort besser zu hinterlassen, als wir ihn vorgefunden haben.[1]

Eine Welt ohne moralische Emissions-Diskussionen

Gut wäre vielleicht ein Emissions-Budget, also eine gewisse Menge an CO_2, die jeder Mensch in Deutschland jährlich emittieren darf. Ein Budget, was auf dem Weg zwischen dem, was wir jetzt emittieren und den zwei Tonnen pro Kopf liegt, die wünschenswert wären.[2] Es könnte sich im Gleichschritt mit Innovationen zur Reduzierung aller Emissionen nach und nach verkleinern. So wäre jeder in der Lage sein Budget einkommensunabhängig für die Dinge auszugeben, die ihm oder ihr wichtig sind. Ganz ohne schlechtes Gewissen und mit immensem Effekt. So weit sind wir noch nicht, also geht's erstmal weiter mit der nächsten Überlegung.

Wie sieht´s überhaupt vor meinem eigenen Hallentor aus? Der Blick auf den fliegerischen CO_2-Fußabdruck

Den größten Batzen der Emissionen stellt das Bewegen des Flugzeugs dar. Durch genaue Aufzeichnungen der getankten Mengen und Flugzeiten haben wir schon das Allerwichtigste zur Bilanzierung zur Hand: die Datengrundlage.
So kann die vereinfachte Bilanzierung pro Flugzeug aussehen:

Ø Verbrauch Kraftstoff in l/h x CO_2/l je Kraftstoffart = CO_2-Emissionen/h

Kraftstoff	kg CO_2/l	verbleit
Mogas	2,37	
Avgas	2,2	x
Diesel	2,65	

Die Ergebnisse lassen sich für die individuelle Bilanz nutzen, können zusammen mit Mitgliedszahlen, Betriebsstunden und Anzahl der Flugzeuge eine Möglichkeit für Vereine darstellen, verschiedene Kennzahlen zu etablieren. So lässt sich ein Fortschritt gut nachvollziehen. Auf der Website von Diamondo Earthrounding gibt es einen Rechner für Jet A-1 und Avgas, den man direkt mit Flugdauer und Verbrauch füttern kann.[3]

Beispielhafte Berechnung der CO2-Emissionen im Flug ohne Berücksichtigung von Roll- und Steigphase

Muster	Kraftstoff	Reiseflug Verbrauch l/h	CO_2-Emissionen/h
Cessna 172R	Avgas	36	79,2 kg
Aquila A210	Mogas	22	52,14 kg
Diamond DA40 NG	Diesel	19,5	51,68 kg
C42	Mogas	14	33,18 kg

Ligeia Paletti vom Royal Netherlands Aerospace Center sagt: „Die vereinfachte Kalkulation der Emissionen ist weit von einer umfassenden Herangehensweise entfernt, die man anwenden müsste, um den gesamten CO_2-Fußabdruck zu berechnen. Doch sie versetzt Pilot:innen in die Lage, sich auf unkomplizierte Weise einen ersten Überblick über den größten Teil der entstehenden CO_2-Emissionen zu verschaffen."

Im Rahmen einer Ökobilanz würden Herstellung und Entsorgung des Flugzeugs, aber auch die Fahrt zum Flugplatz sowie die Instandhaltung einkalkuliert. Es gibt noch keine allgemeingültigen Systemgrenzen, um CO_2-Emissionen in der Luftfahrt zu berechnen, also: Was wird mit einberechnet, was nicht?

Wie geht es weiter?

Die Hierarchie der Dekarbonisierung lautet **„Vermeiden vor Reduzieren vor Kompensieren** (neben **Kommunizieren**)**"**. Sie hilft dabei, nicht den letzten vor dem ersten Schritt zu machen und Greenwashing-Fettnäpfchen zu umgehen.

Vermeiden

Hobbys dienen der mentalen Gesundheit und dem gesellschaftlichen Zusammenhalt. Ein Leben ohne Freude ist keine Option. Ob die Suche nach einer neuen Freizeitbeschäftigung mit geringeren Emissionen ein Weg wäre, muss jede:r für sich selbst entscheiden. Wichtig ist, genau hinzuschauen. Statt zu fliegen kann man auch jedes Wochenende mit dem Auto 100 km zum Wandern fahren, was je nach Flugzeug und Entfernung zum Flugplatz aufs Gleiche hinauskommen kann.

Reduzieren

Fliegerische Anpassung

Flugstunden zu reduzieren ist nicht nur in wenigen Fällen sinnvoll, sondern vielmehr gefährlich. Einige Pilot:innen sitzen eher zu wenig als zu viel im Cockpit, um eine sichere Flugpraxis zu bewahren.
Welches Flugzeug wir dann fliegen macht jedoch einen Unterschied. UL und Segelflugzeug sind hervorragende Emissionsminderer. Optimierungen an bestehenden Flotten sind eigentlich nur noch durch verantwortungsvolles Fliegen und das wichtige Thema Leanen (bis zu 20 % Einsparung[4]) möglich.

Alternative Antriebssysteme

Der Luftsport ist an dieser Stelle in komfortabler Position. Die batterieelektrische Zukunft der Luftfahrt wird an anderer Stelle als nicht skalierbar eingeschätzt. Neue Antriebslösungen werden häufig erst an kleineren Flugzeugen erprobt, um irgendwann für die Großen weiterentwickelt zu werden. Ob die Allgemeine Luftfahrt das Rennen um die Klimaneutralität wohl so gewinnt? Positiv beeinflussen können wir Entwicklungen insgesamt durch unser Interesse und viele unbequeme Fragen.

Vielversprechend sind die angestellten Berechnungen der Leibniz Universität Hannover. Diese zeigen wirtschaftliche und auf CO_2-Emissionen bezogenen Einsparpotenziale einer Umstellung auf elektrischen Flugbetrieb. Bisher sind Auswahl und Verfügbarkeit von E-Flugzeugen stark begrenzt, doch der herausgegebene Leitfaden[5] zeigt anschaulich, wie der (zukünftige) Wandel gelingen kann.

Elektrowinden und Elektro-Heimkehrhilfen machen die saubere Sparte Segelflug aus ökologischer Sicht jetzt schon noch attraktiver.

Für alle elektrischen Optionen gilt, dass sie nur sinnvoll sind, wenn zukünftig gesamtwirtschaftlich eine ausreichende Versorgung mit Strom aus regenerativen Quellen sichergestellt wird.

Nicht lange gefackelt wurde bei der niederländischen Flugschule E-Flight Academy. Die vier Pipistrel Velis werden mit erneuerbarer Energie versorgt. Durch ein Netzwerk aus Flugplätzen mit Ladestationen im Umfeld muss nach 45 Minuten Flugzeit nicht der eigene Flugplatz angeflogen werden. Die Tatsache, dass auch am Simulator trainiert wird, lässt Mineralölkonzernen endgültig das Blut in den Adern gefrieren. Seit Gründung sind 18 Monate, 1200 Flugstunden und 5000 Landungen problemlos vergangen.

Alternative Kraftstoffe

Für Gasturbinen wird aktiv nach Alternativen wie SAF (Sustainable Aviation Fuel) und der Direkteinspritzung von Wasserstoff geforscht. Für Kolbenmotoren sieht es an dieser Stelle nicht so gut aus. Momentan ist es wenn überhaupt Bleifreiheit, die Nutzer aufgrund der kommenden Einschränkung bewegt. Abweichende Anforderungen an den Kraftstoff lassen die Nutzung von E10 nicht zu.

Modernisierung

Cessna 172R raus, Diamond DA40 NG rein. Dieser Tausch spart ein Drittel CO_2-Emissionen im Betrieb. So ist es nicht unbedingt notwendig, auf technische Entwicklungen der nächsten Jahre zu warten.

Nicht jeder Verein ist finanziell in der Lage, die gesamte Flotte auszutauschen, doch eine Kalkulation kann sich lohnen.

Die hohen Einsparpotenziale der Emissionen sind vielleicht auch eine Motivation für die Politik, dieses Thema anzugehen und Fördertöpfe zu schaffen. Denn wo Fluggesellschaften und Hersteller um jedes Prozent Energieeffizienz ringen, können Vereine und Flugschulen kurzfristig drastisch CO_2-Emissionen senken und durch Diesel- und Mogas-taugliche Motoren verbleites AVGAS verdrängen, welches auch schon in geringen Mengen neurotoxisch wirken kann. So weit die veraltete Motorentechnik mit viel Hubraum und vergleichsweise wenig Leistung verbreitet ist, so wenig zukunftsfähig ist sie. Aufgrund des schlechten Wirkungsgrades bleibt sie das auch, selbst wenn eine nachhaltige Alternative zu fossilem Brennstoff gefunden wird.

Einsparungen Infrastruktur

Auch wenn die meisten Emissionen im Flug und auf dem Weg zum Flugplatz entstehen, gibt es weitere Optionen für Einsparungen. Auf der Website des Deutschen Olympischen Sportbunds finden sich hierzu Tipps („Klimaschutz im Sport"). [6]

Unkompliziert und oft kostenneutral ist die Umstellung vom Strommix auf einen Ökostromtarif.

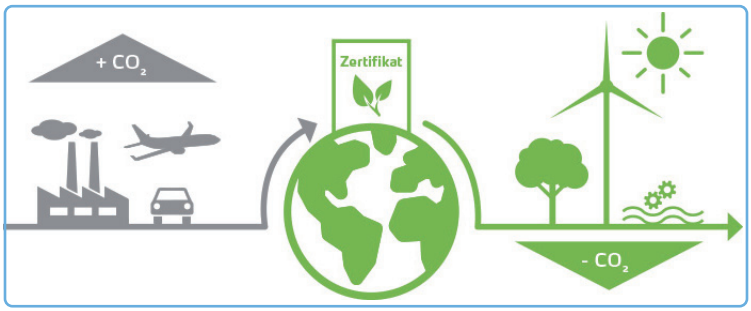
Kompensieren

Wir haben unseren fliegerischen CO_2-Fußabdruck oder den unseres Vereins berechnet, diskutiert, abgewogen, motiviert Ideen umgesetzt und fragen uns: Wollen wir die verbleibenden Emissionen kompensieren? Ist das sinnvoll, helfen wir damit dem Klima und der Gesellschaft oder wird uns am Ende noch vorgeworfen, uns eine weiße Weste erkauft zu haben?

Wer sich dafür entscheidet, kann sog. Emissionsminderungszertifikate erwerben, mit denen Klimaschutzprojekte finanziert werden. Emissionen werden so an anderer Stelle durch den Bau von Windkraftanlagen oder die Aufforstung von Wäldern vermieden oder eingebunden. Völlig unerheblich ist der Standort der Projekte. Veränderungen des Klimas spielen sich global ab. Die Qualität dagegen ist wesentlich. Wer tiefer in das Thema einsteigen möchte, dem hilft der Ratgeber „Freiwillige CO_2-Kompensation" des Umweltbundesamts.

Eine Tonne CO_2 kann mit unterschiedlichem sozialem und ökologischem Nutzen kompensiert werden – oder gar keinem. Die wertvollen Nebeneffekte sind für die ausführende Organisationen mit unterschiedlich hohem Aufwand verbunden. Entsprechend bewegen sich die Preise für den Erwerb hochwertiger Zertifikate zwischen 10 und 30 € pro Tonne. 30 Stunden C42 fliegen entsprechen zum Beispiel ca. einer Tonne CO_2, sodass die Kompensation pro Stunde fliegen 1 € bei einem Zertifikatspreis von 30 € kostet.

Übrigens: Autofahren mit einer Kilometerleistung von 10.000 km/Jahr schlägt durchschnittlich mit 1,5 Tonnen CO_2 zu Buche, einen Hund zu halten 0,6 Tonnen CO_2, unser Leben in Deutschland insgesamt mit durchschnittlich 12,5 Tonnen pro Jahr. Warum eine Kompensation aller Emissionen nicht die Lösung ist, erklärt der Deutschlandfunk anschaulich.[7]



[8] **Quelle: https://www.baeren-waerme.de/wp-content/uploads/2018/12/Heizoel-ProKlima-Prinzip-Kompensation.jpg**

Kommunizieren

Emissionen zu reduzieren ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern fördert auch regional die Akzeptanz unseres Sports. Vorurteile können ggf. ausgeräumt werden, wenn medial sowie auf Veranstaltungen informiert wird und es zu einem Austausch mit Anwohner:innen und Gemeinden kommt. Falls nicht, kann frühzeitig im Diskurs nach Lösungen gesucht werden, auch wenn die Standpunkte manchmal weit voneinander entfernt zu liegen scheinen.

Wie erkenne ich hochwertige Projekte?

- Der Anbieter stellt Informationen über Projekte sowie zur Verwendung der Gelder zur Verfügung (hier hilft zur Orientierung das DZI-Spendensiegel).
- Das Projekt entspricht einem der führenden internationalen Standards wie Gold Standard oder Verified Carbon Standard (VCS).
- Das Projekt erfüllt das Kriterium der Zusätzlichkeit, die Einbindung von CO_2 hätte sonst nicht stattgefunden. Maßnahmen, die bereits aus sich heraus wirtschaftlich sind und deshalb ohnehin durchgeführt worden wären, kommen daher zur Kompensation nicht in Betracht.
- Es handelt sich um „Ex-Post-Zertifikate", welche erst nach der tatsächlichen Minderung ausgegeben und nach dem Verkauf nachweislich stillgelegt wurden.

Keine Ahnung, wie wir das alles allein umsetzen sollen

- Deutscher Aero-Club (DAeC): Die Bundesgeschäftsstelle unterstützt bei Fragen rund um eine nachhaltige Entwicklung. Ansprechpartner für Umwelt und Natur ist Karsten Schröder (**k.schroeder@daec.de**, 0531 23540-40). Bei Interesse zur Anwendung des Leitfadens „Umstellung von Luftsportvereinen auf elektrischen Flugbetrieb" sowie bei Maßnahmen zur Reduzierung von CO_2-Emissionen stellt der DAeC gerne Kontakt zum herausgebenden Institut für Elektrische Energiesysteme (IfES) der Leibniz Universität her.
- Erfahrungen mit der Modernisierung der Flotte hat z. B. der Badisch-Pfälzischer Flugsportverein (BPFV) e. V.
- Umweltbundesamt: „Klimaneutral leben im Alltag"?[9] und „Freiwillige CO_2-Kompensation"
- WWF-Klimarechner[10]: Berechnung des eigenen CO_2-Fußabdrucks
- Deutscher Olympischer Sportbund: „Klimaschutz im Sport"[11]

Das Angebot ist noch überschaubar. Vereinen werden aktuell noch Höchstleistungen in Bezug auf Motivation und Eigenleistung abverlangt.
So lässt sich der Spagat zwischen Tradition und Umbruch vielleicht angehen:

- **Drüber sprechen:** Das Thema zukunftsfähiges Fliegen auf die Tagesordnung von Versammlungen nehmen und Interessierte/Botschafter:innen finden und benennen.
- **Sich des eigenen Weges bewusst werden:** Themen im hier und jetzt besprechen, aber auch ein übergeordnetes Ziel für den Verein festlegen, um Klarheit für alle zu schaffen: Machen wir weiter wie bisher oder wollen wir etwas ändern?
- **Netzwerken:** Arbeitsgruppen bilden und Interesse in Richtung Verbänden signalisieren, um Wissen aufzubauen und mittelfristig mehr Unterstützung zu bekommen.
- **Umsetzen:** Was jetzt wahrscheinlich noch schwammig wirkt, kann in ein paar Monaten schon Form angenommen haben: z. B. Wechsel des Stromanbieters, die Staffelung von Mitgliedsbeiträgen ab Segelflug aufwärts, das klimafreundliche Reinvestieren der Erlöse.

Häufig wirken Anreize wesentlich besser als Verbote. Die Entscheidung selbst in der Hand zu haben und das Fliegen von morgen aktiv zu steuern, beflügelt im Zweifel viel mehr als darauf zu hoffen, dass niemand merkt, dass wir noch fliegen.

Eine Zwischenbilanz

Den Status Quo können wir mittelfristig nicht mehr rechtfertigen. Was wir aber sehr gut können, ist die Zukunft durch unsere Handlungen zu gestalten.
Die Fliegerei vereint Menschen mit den unterschiedlichsten Hintergründen und einem unglaublichen Know-how. Richtig eingesetzt ist es möglich, eine umweltfreundliche Fliegerei zu etablieren, die einen Mehrwert schafft, statt zu polarisieren. Wir sind technikaffine, erfinderische, oft bodenständige Menschen, fast immer stolz auf das, was wir tun. Es wäre toll, wenn wir es gemeinsam schaffen würden, die Zukunft des Luftsports nicht mit Flugscham, sondern durch Lösungen zu prägen und Vorbild für andere Bereiche des Lebens zu werden. Wir haben die besten Voraussetzungen.

Begriffserklärung

Dekarbonisierung - Umstellung zur Vermeidung fossiler Energieträger
Greenwashing - Bezeichnung für PR-Methoden, die darauf zielen, ein umweltfreundliches Image zu verleihen, ohne dass es dafür eine hinreichende Grundlage gibt
Sustainable Aviation Fuel – nachhaltige Flugkraftstoffe

Text: Mara Linn Becher

Die Fußnoten zum Text finden Sie hier ▶



Die Autorin:



Mara Linn Becher begann 2014 mit dem Segelfliegen und stieg zwei Jahre später beruflich in das Thema Nachhaltigkeit ein. Wirtschaftsethik, Dekarbonisierung und Kommunikation gehören zu ihren Schwerpunkten. Neben dem Job studierte sie Responsible Management in Berlin. Aktuell ist sie bei H2FLY (einem Entwickler für wasserstoffelektrische Flugzeugantriebe) beschäftigt und hält seit diesem Jahr eine Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge.



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



Deutsche Modellflug-Meisterschaft F3Speed

Vom 26. bis 28.08.2022 fand in Ballenstedt auf dem Verkehrsflugplatz die offene Deutsche Meisterschaft in F3Speed statt. Am Start waren 26 Piloten, davon kamen vier nicht aus Deutschland. Begrüßen konnten wir dieses Jahr jeweils einen Piloten aus Schweden, Italien, Frankreich und sogar Australien. Wir haben an diesen Tagen vier Durchgänge geschafft und alle waren damit sichtlich zufrieden. Die angereisten Piloten traten in sieben Klassen an. Da sich viele der Piloten in zwei bis drei Klassen angemeldet hatten, traten 50 Starter im Wettkampf an. Ballenstedt zeigte sich wettermäßig wieder von all seinen Seiten.



In der Klasse F3Speed-A wurde hart gekämpft und die Geschwindigkeiten haben einen enormen Sprung gemacht. Platz 1 bis 4 über 300 km/h – die alte Schallmauer wurde überwunden. Platz 1 belegte Stefan Winkler mit 317 km/h. Das Bemerkenswerte in dieser Klasse ist, dass es sehr viele unterschiedliche Konzepte/Flieger gibt und sich kein Konzept als das beste rausstellt. Die Piloten nutzen ausschließlich selbstgebaute Modelle.
In der Klasse F3Speed-B-D gab es auch drei Piloten, die Geschwindigkeiten über 300 km/h erzielen konnten. Mit 333 km/h wurde Carsten Göpf Deutscher Meister.
Die Helikopterpiloten traten wieder in zwei Klassen an, wobei sich die Klasse H72 als sehr beliebt darstellte. Hier gab es viele Flüge über 300 km/h zu sehen. Deutscher Meister wurde mit 310 km/h Holger Giersiepen (er holte auch den Meistertitel in der Klasse H42). Man kann anhand der Resultate sehen, dass der starke Wind doch seinen Einfluss hatte.
Die Elektroflächenflieger waren dieses Wochenende definitiv am schnellsten unterwegs. Am Ende gewann Tim Moldtmann mit 429 km/h.
In F42 wurde trotz kleinem Starterfeld hart gekämpft und die Geschwindigkeiten lagen relativ nah beieinander. Oliver Zanker hatte am Ende die Nase vorne und wurde mit 492 km/h Deutscher Meister.
Die größte Beliebtheit hatten wir in der Klasse F72. Hier gab es viele Flüge über 500 km/h zu sehen. Am Ende siegte Tim Moldtmann mit 524 km/h.
Leider hatten wir dieses Wochenende auch einige Abstürze zu beklagen, aber das gehört bei diesem Sport auch irgendwie dazu. Die Maschinen sind auf Hochleistung gezüchtet, der kleinste technische Ausfall oder Flugfehler wird sofort bestraft.

Text: Kristina Moldtmann/red.

Jahresrunde F3C/N 2022





Der 3. Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft in den Klassen F3C und F3N fand vom 16.–18.09.2022 beim MFG-Uetze e. V. statt. Leider war uns Petrus nicht wohlgesonnen und der Wettbewerb musste nach den ersten Finalflügen in F3C abgebrochen werden. Es regnete in Strömen und die angrenzenden Windräder wurden abgestellt, da wohl auch für sie die Windstärke zu hoch war. Als Deutscher Meister in der Klasse F3C konnte sich Eric Weber vor Sascha Kunz (Platz 2) und Frieder Völkle (Platz 3) behaupten. In der Klasse F3N trägt Christoph Satorius den Titel des Deutschen Meisters, Platz 2 belegte Matthias Wohlrab, Platz 3 Thomas Winand. Einen kleinen Anreiz für die Teilnahme an der Jahresrunde bot auch unsere Tombola, bei der jeder anwesende Starter, unabhängig von der Platzierung, maximal drei Lose ziehen durfte. Eric Weber und Lutz Hahnsch hatten das Glück und gewannen jeweils zwei 5000er TopFuel Akkus der Fa. Hacker. Über ein von der SMG-Helischule gestiftetes V-Stabi NEO freute sich Maximilian Fuchs und die Rotorblattwaage der Fa. Miniature Aircraft ging an Markus Fiehn. Außerdem gab es noch informative Bücher aus dem VTH-Verlag, Schildmützen und Akku-Klettbänder der Fa. YGE sowie weitere nützliche Artikel. Jedes Los war ein Gewinn! Vielen Dank für die Sachspenden!
Auch während des ersten Teilwettbewerbs Ende Mai beim MSV Condor Göttingen e. V. hatten wir eher winterliche Temperaturen und starken Wind, dafür durften wir beim zweiten Teilwettbewerb, der im Juli bei der Fliegergruppe Schorndorf stattfand, kräftig schwitzen. Die Ergebnisse und Infos zur DM können unter **https://dm-modellhubschrauber.de/** eingesehen werden und wer sich für europaweite Ergebnisse interessiert, kann sich unter **https://scoring.f3cn.eu/** informieren.
Herzliche Glückwünsche gehen an die Gewinner und Platzierten der DM, ein herzlicher Dank an die ausrichtenden Vereine, die Helfer, Punktwerter und die unterstützenden Verbände. Ohne euch alle wäre eine solche Veranstaltung nicht möglich!

Text: Jürgen Eichel, Fotos: Björn Hempel

Louis Blériot (1872–1936)



Der schwedische Oldtimerenthusiast Michael Carlson startet beim „OTT 2019" in den Abendhimmel über der Hahnweide. Seine Blériot XI wurde Anfang des letzten Jahrhunderts bei Thulin in Lizenz gebaut und ist mit inzwischen über 100 Jahren immer noch flugbereit. Foto: Ludwig Feuchtner

Vor 150 Jahren wurde am 01. Juli 1872 Louis Blériot in Cambrai geboren. Dem Erfolg der Ärmelkanalüberquerung im Jahr 1909 mit seiner Nr. XI verdankt die Luftfahrt, dass beim Bau einmotoriger Flugzeuge sich die heute gängige Konfiguration (Eindecker mit Zugpropeller und hinten liegendem Leitwerk, Steuerung über Knüppel für Höhenruder und Querruder sowie Fußpedale für das Seitenruder, der Pilot sitzt im Rumpf) früh durchgesetzt hat.

Louis Blériot gründete nach seinem Ingenieurstudium eine Autolampenfabrik und wurde damit zum wohlhabenden Mann. Wie viele andere Konstrukteure von technischen Neuheiten (wie die Wrights als Fahrradhersteller und Charles Rolls als Autobauer) wandte sich Blériot der Fliegerei zu. Dabei blieben seine tastenden Versuche lange Zeit erfolglos und er erwarb den Ruf eines notorischen Pechvogels. Es ranken sich Gerüchte darum, dass er sein Unternehmen an den Rande des Ruins gebracht haben soll mit seinen fortwährenden Flugversuchen. Bis 1908 kam er auf zehn Typen, die er zwischenzeitlich mit anderen Luftfahrtpionieren (wie den Gebrüdern Voisin) gebaut hatte. Mit der Nr. XI entwarf er einen Eindecker mit kleinem Spannturm der ansonsten freitragenden Fläche mit 7,81 m Spannweite und Zugpropeller – durchaus keine Selbstverständlichkeit.
Die Gebrüder Wright hatten 1903 einen Doppeldecker zum Fliegen gebracht, der zwei Druckpropeller aufwies. Das Seitenruder war hinten angebracht, das Höhenruder vor den Tragflächen. Gesteuert wurde mit Hebeln, die die Höhen- und Seitenruder ansteuerten, die Lenkung um die Längsachse erfolgte durch eine Verwindung der Außenflügel. Letzteres stellte eine enorme Innovation dar und machte das Fluggerät um alle drei Achsen überhaupt erst steuerbar.

Der Wright'sche Apparat („Flyer") bewies seine Tauglichkeit nach anfänglichem Misstrauen in Europa bei einer Vorführung in Le Mans 1908. Diese Vorführungen in Frankreich gaben Impulse für ganz Europa, so auch für die erste deutsche Luftfahrtausstellung (ILA) in Frankfurt 1909. Die ILA wiederum inspirierte Darmstädter Studenten, Gleitflugzeuge zu bauen und noch vor dem Ersten Weltkrieg auf der Wasserkuppe in der Rhön auszuprobieren. Die Motorflugzeuge jedenfalls entsprachen meist den Vorgaben, die die Wrights gemacht hatten. Es handelte sich um teilweise wuchtige Doppeldecker mit Dutzenden von Spanndrähten zwischen den Tragflächen und einer kastenförmigen Leitwerkskonstruktion. Dagegen waren die Fluggeräte von Alberto Santos Dumont („Demoiselle") und Hans Grade eher Vorläufer der heutigen ULs. Als der Herausgeber der Daily Mail einen Preis von 1.000 Pfund zur Überquerung des Ärmelkanals auslobte (in heutiger Währung eine Summe von mehr als 100.000 €), waren die Wrights mit ihrem Flyer, der fortlaufend verbessert worden war, bereits Stunden in der Luft gewesen und hatten Strecken von hunderten Kilometern zurückgelegt. Allerdings wollten sich die Gebrüder an dem Wettbewerb bewusst nicht beteiligen, sondern bezeichneten das Vorhaben als „Zirkus-Nummer". Favorit eines erfolgreichen Flugs von Frankreich nach England war im Sommer 1909 Hubert Latham mit seiner Antoinette, ausgestattet mit seitlichen Steuerrädern. Blériot, soeben noch unter einer Verletzung nach einem Motorbrand seiner letzten Maschine leidend, kam erst am 21.07. mit seinem Flugzeug Nr. XI in Calais an. Latham war Tage zuvor mit dem ersten Versuch einer Überquerung gescheitert. Wegen Motorversagen musste er im Kanal notwassern und eine



Louis Charles Joseph Blériot ▶
(* 1. Juli 1872 in Cambrai;
† 2. August 1936 in Paris)
Foto: Wikipedia



▲ Auszug aus den „Illustrierten Aeronautischen Mitteilungen“ vom 28.07.1909 zur Kanalüberquerung Blériots

Ersatzmaschine beschaffen. Am 25. Juli 1909 erkannte Blériot die günstigen Wetterverhältnisse als Erster und wagte den Flug. Nach 37 Minuten für eine Strecke von ca. 35 Kilometern landete er bei den Kalkfelsen bei Dover. Latham scheiterte am 27.07. nochmals und musste wieder notwassern. Blériot dagegen wurde zu einem der ersten Medienhelden des 20. Jahrhunderts. Anschließend gab die Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie Hannover ein Plakat heraus, auf dem stolz verkündet wurde: „Die Tragflächen seines Flugapparates waren mit CONTINENTAL-Aeroplanstoff bespannt.“

Im Jahre 1913 wurden 800 Blériot XI ausgeliefert – das meistverkaufte Flugzeug vor dem Weltkrieg. Mit einer Blériot XI demonstrierte Charles Pegoud erstmals Loopings und tourte vor Kriegsausbruch mit seinen Vorführungen durch ganz Europa. Blériot starb 1936 in Paris. Aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums überquerte der Franzose Edmont Salis mit einem Nachbau den Kanal. Eine Blériot XI von 1909 ist im Deutschen Museum München zu besichtigen.

Text: Markus Klemmer

Der Autor:



Markus Klemmer ist Jahrgang 1964 und hat mit 15 Jahren mit dem Segelflug angefangen. Seit 1986 fliegt er bei der Akaflieg Hannover und ist dort Fluglehrer. Am liebsten fliegt er mit seinem Greif II.

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!

In eigener Sache

Veröffentlichung von Fotos

Unser Magazin lebt auch von den Fotos, die wir zu euren Beiträgen erhalten. Dabei kommt es gelegentlich zu Unklarheiten, was den Abdruck von Fotos angeht, auf denen Kinder oder Jugendliche zu sehen sind.
Das Recht am eigenen Bild gehört zu den Persönlichkeitsrechten. Im § 22 KUG heißt es: „Bilder dürfen nur mit Einwilligung des Abgebildeten verbreitet oder öffentlich zur Schau gestellt werden." Das gilt in besonderem Maße für Minderjährige. In diesem Fall muss die Einwilligung der Erziehungsberechtigten eingeholt werden. Je nach Alter und Einsicht des abgebildeten Kindes ist zusätzlich dessen Einwilligung nötig. In der Regel geht man von einer Einsichtsfähigkeit des Kindes aus, wenn es das 14. Lebensjahre vollendet hat.
Was bedeutet das nun aber praktisch für unser LuftSportmagazin? Vereine, die die Genehmigung zur Veröffentlichung von Fotos in ihrem Aufnahmeantrag, bzw. der Satzung geregelt haben, sind auf der sicheren Seite. Vereine, bei denen das nicht der Fall ist: Wenn ihr Beiträge mit Fotos von Kindern/Jugendlichen einreicht, stellt sicher, dass die Erziehungsberechtigen bzw. die Jugendlichen selbst zu einer Veröffentlichung im LuftSportmagazin (Printausausgabe und online) schriftlich die Einwilligung gegeben haben. Das gilt besonders, wenn die Kinder/Jugendlichen erkennbar Hauptperson des Fotos sind.
Weiterhin sollten fliegerisch bedenkliche Fotos (z. B. Einflug in Wolken oder Unterschreitung der Mindestflughöhe) nicht veröffentlicht werden. Jedes Foto vermittelt eine Botschaft. Riskantes Fliegen ist nichts, was wir (wenn auch indirekt) fördern möchten.

Die Redaktion

Magazin „LuftSport" sucht Autoren

Das Magazin LuftSport lebt von Beiträgen, die uns die Mitglieder der einzelnen Sparten einreichen. Aus Erfahrung wissen wir, dass fundierte Tipps aus der Werkstatt, Reiseberichte mit schönen Fotos und Artikel über Luftsicherheit sehr beliebt sind. Unsere jüngeren Leser haben vielleicht weitere interessante Themen, über die sie gerne im Magazin lesen würden. Zudem wird unsere neue Serie, in der wir Flugplätze und die ansässigen Vereine sowie Interessantes rund um den Flugplatz vorstellen, gut angenommen.
Dafür suchen wir Autoren und natürlich auch Autorinnen. Auf der Website www.luftsportmagazin.de haben wir einen redaktionellen Leitfaden eingestellt, der beim Schreiben unterstützt. Es geht aber auch anders: Habt ihr ein tolles Thema und die passenden Informationen für uns, aber die Formulierung bereitet Probleme? Dann kümmert sich gerne unser Lektoren-Team um die Ausgestaltung. Ihr erreicht die Redaktion unter der Mailadresse:
redaktion@luftsportmagazin.de

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Dezember 2022/Jauar 2023

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 Bienenschauer 9, 27777 Ganderkesee
Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72
E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de
Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

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

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

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Am Flugplatz Domberg, 55566 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

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

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

Ständige freie Mitarbeiter: Gabi Aubele, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Steven Dehne, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtner (LF), Klaus Fey (KF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Harald Helm, Jörg Henkel-Ernst, Nina Int-Veen, Mario Jeschke, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Tamara Neumann, Manfred Petry, Steffen Rogoll, Tim Rühenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Sebastian Baier, Ali Barati, Vogt Bauer, Tim Bauer, Sybille Baumgärtner, Mara Linn Becher, Stephan Biwald, Luisa-Maria Blaffert, Daniel Brunthaler, Jan Czonstke, Henning Delius, Jasper Eggert, Jürgen Eichel, Jörg Eichhörn, Petra Eifel, Uli Gmelin, Manfred Gose, Daniel Große Verspohl, Christine Grote, Harry Hein, Hans-Udo Hellriegel, Björn Hempel, Falk Hildebrand, Markus Klemmer, Oliver Kohler, Bernd Korte, Joachim Kruth , Jochen Kruth , Helmut Lief , Sebastian Loewer, Joachim Mahrholdt, Carolin Meyer, Kristina Moldtmann, Nico Muffert, Burkhard Müller, Christiane Neumann, Hans-Jochim (Perry) Neupert, Norbert Neupert, Manfred Petry, Klaus Preen, Marcel Rast, Jan Reinders, Axel Rokohl, Martina Sasse, Markus Schmidt, Georgia Schofiel, Winfried Scholz, Karsten Schröder, Ilka Schulte, Norbert Siebert, Sebastian Steffens, Rüdiger Stehr, Sabine Theis, Dieter Vogt, Florian von Finkel, Fred Vosteen, Stefan Weber, Bastian Weilemann, Finn Weinkötz, Sebastian Wemhoff, Hannah Wendtlandt, Karl-Heinz Witte, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 14.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:
Eqip 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 und dass ihm die Genehmigungen der abgebildeten Personen zur Veröffentlichung in Print und online, vorliegen.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

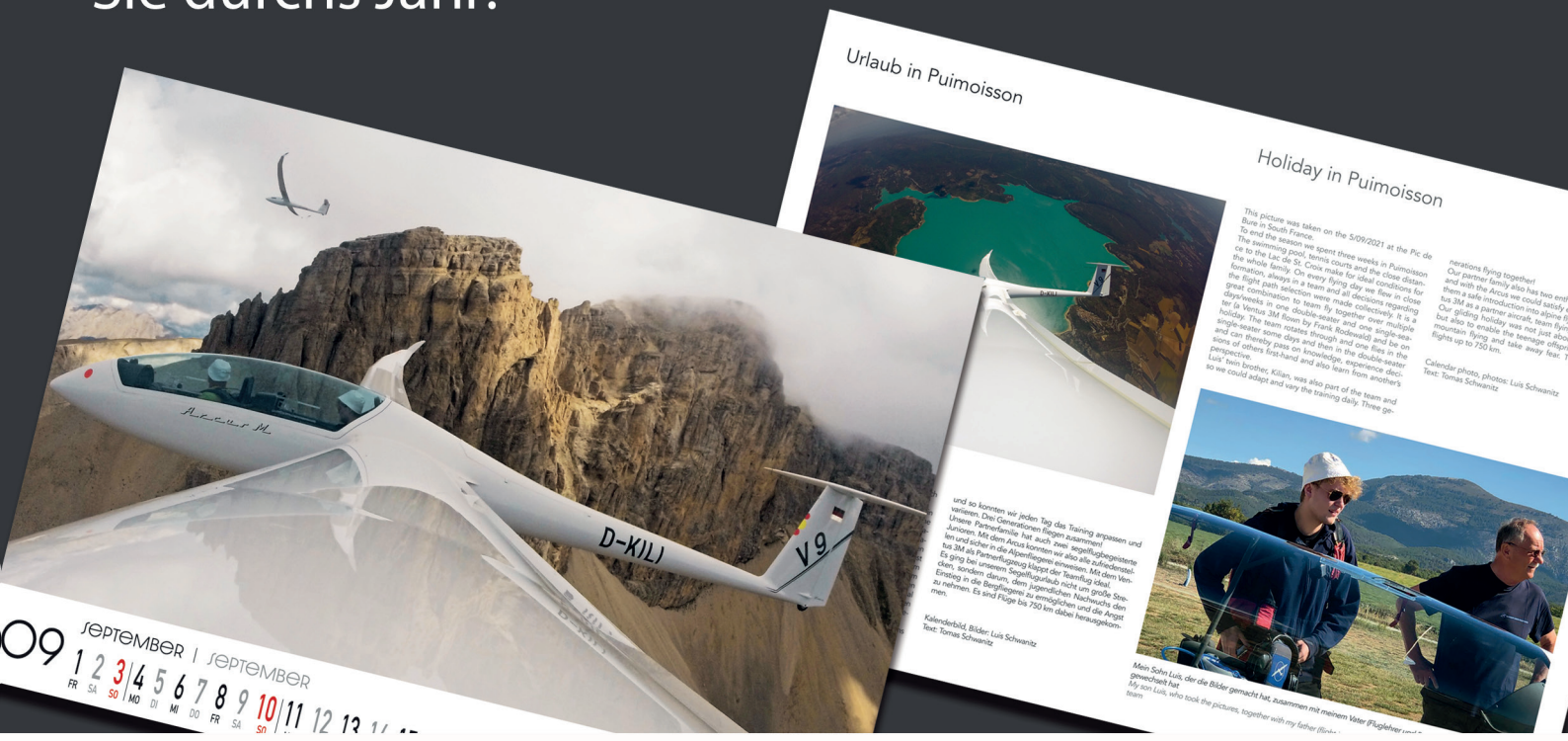
Die nächste Ausgabe erscheint am 16. Februar 2023*, Redaktionsschluss ist der 02. Januar 2023*.

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



SEGELFLUG BILDKALENDER 2023

Traumhafte Fotos und dazu spannende Geschichten und Hintergrundwissen begleiten Sie durchs Jahr!



Bestellen Sie Ihren Kalender einfach per QR-CODE oder unter GABLER@GABLER-MEDIA.COM

Das Team der Fliegerschule wünscht schöne Feiertage und alles Gute für das Neue Jahr 2023

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

Fliegerschule Wasserkuppe

FLIEGERSCHULE WASSERKUPPE