



Luft Sport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Flieg mal hin ...

... zum Segelfliegertag 2022 nach Koblenz

Kreiseldrift im Kopf

Was die 3. Dimension mit unseren Sinnen macht

Wenn der Vater mit dem Sohne

Gordon-Bennett-Cup für Eimers & Eimers



MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250



Jetzt bestellen

BILDKALENDER
SEGELFLUG
2023

SEGELFLUG BILDKALENDER 2023

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



Urlaub in Puimisson

Holiday in Puimisson

The picture was taken on the 29/09/2021 at the Pic de la Lac de St. Croix near the village of Puimisson. The swimming pool, tennis courts and the other facilities are all in the Lac de St. Croix area. We flew to the whole family in a team and all decisions regarding the flight plan were made collectively. It's a great conclusion to team fly together over multiple days. The team consists of Frank Kuchel and I. We can travel some days and then in the double-seat area of others. Knowledge, experience and perspective. Luc and Ingrid Kilian, who also part of the team and so we could enjoy and vary the holiday daily. Three operations flying together! Our partner family also has been and with the Acca we could easily find a safe location to spend the night. Our flying holiday was not just about enjoying flying and take away few rights up to 750 km.

Calendar photo: photo: Luc Schwandt
Text: Tobias Schwandt

und so konnten wir jeden Tag die Tasting genießen und unsere Partnerfamilie für auch zwei Segelflugsportler und sicher in die Abendstunden mit allen aufnehmenden bis 30 die Planungszeitung entgegen. Mit dem Verstand, sondern davon, dass Segelflugsportler eine große Steigerung in die Bergfliegen zu ermöglichen und die Augen zu genießen. Es sind Flüge bis 750 km (daher herauskommen).

Kalenderbild: Bilder: Luc Schwandt
Text: Tobias Schwandt

Man sieht Luc, der die Bilder gemacht hat, zusammen mit meinem Vater (Segelflugsportler) und dem Vater von Luc, der die Bilder gemacht hat, zusammen mit meinem Vater (Segelflugsportler).



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

Freude



Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

lange habe ich überlegt, ob man in diesen Zeiten „Freude“ als Überschrift wählen kann. Aber ich finde, bei so großartigen Leistungen, die unsere Fliegerkameraden erbringen, kann, darf und sollte man sich freuen.

Spontan fallen mir dazu unsere neuen Weltmeister im Langdistanz-Gasballonfahren ein: Wilhelm und Benjamin Eimers haben mit ihrem Ballon ein tolles Rennen von St. Gallen bis nach Bulgarien gewonnen. Ebenso freuen wir uns mit unseren Segelfliegerinnen, die bei der WM in England gut abgeräumt haben. Und auch im Modellflug gibt es Welt- und Europameister zu feiern. Viele Wettbewerbe, die wir gemeinsam bejubeln können, gab es zudem im nationalen Bereich. Doch nicht nur Siege sind ein Grund zur Freude, sondern auch die vielen Veranstaltungen im Luftsport, die von Ehrenamtlichen auf die Beine gestellt werden. Wie der 79. Deutsche Segelfliegertag in Koblenz.

Der Aero Club Koblenz e. V. richtet ihn am 29. Oktober bereits zum zweiten Mal aus und hat ein tolles Programm vorbereitet. Das geht nur mit vielen freiwilligen Helfern. Wir vom LuftSport freuen uns, euch an unserem Stand C6 im EG zu begrüßen und mit euch ins Gespräch zu kommen. Ein besonderes Schmankerl am Segelfliegertag hat mein Vorgänger Klaus Fey parat: Am Stand vom Equip-Verlag (B5 EG) wird um 12:45 Uhr der LuftSport-Flugsicherheitspreis verliehen. Ich kann versprechen: Auch hier wird sich ein Verein, in dem Ehrenamtler eine großartige Leistung erbracht haben, sehr freuen.

Ich wünsche Ihnen allen auch Grund zur Freude!

Herzliche Grüße
Ihre Ricarda Helm

Inhalt

News	4
Termine	7
Elektroflug	
Elektroflugnews	8
Flieg mal hin	
Koblenz EDRK	9
Segelflug	
Airbus und DLR forschen mit Segelflugzeugen	12
Gasballon	
Gordon Bennett 2022	14
Landesverbände	
Bremen	LV 15 - 18
Hamburg	LV 19 - 21
Niedersachsen	LV 22 - 30
Rheinland-Pfalz	LV 31 - 38
NRW	NRW 15 - 38
Frauen im Luftsport	
Ladies Day am Flugplatz Borghorst-Füchten	39
Luftsportjugend	
Vier Nordlichter erkunden den Süden	40
Flugsicherheit	
Wenn der Kurskreisel im Kopf wegdriftet ...	42
Ultraleichtflug	
UL Infotag	44
Recht	
Wenn der Sprit nicht reicht	46
Modellflug	
Modellflugnews	48
Die Leserseite	
Leserbrief, In eigener Sache	50
Impressum	50

Modellflug: Geländetool veröffentlicht

Ab sofort steht ein Portal bereit, über das Vereine und Geländebetreiber ihre Modellfluggelände anzeigen können. Sowohl bestehende als auch neu auszuweisende Gelände können dem Verband ab sofort bekannt gemacht werden.

Auf diesem Wege ist es jetzt ganz einfach möglich, Modellfluggelände anzuzeigen, auf denen Flugmodelle bis 12 kg Abflugmasse betrieben werden sollen. Sofern keine luftrechtlichen oder zivilrechtlichen Argumente dagegen sprechen, gilt das Gelände mit der Anzeige als vorläufig angezeigt und es darf sofort als solches genutzt werden.

Für eine Ausweisung von Geländen bis 25 kg oder gar bis 150 kg

kann im ersten Schritt des Verfahrens das geplante Gelände ebenfalls über das neue Tool bekannt gemacht werden. Der Verband geht dann in den Austausch mit dem Geländebetreiber und leitet alle notwendigen Schritte für die Ausweisung ein. Dahingehend wird das Tool in den kommenden Wochen weiter ausgebaut, sodass auch das Übermitteln von notwendigen Dokumenten automatisiert geschehen kann.

Das neue Tool ist unter gelaende.mfsd.de erreichbar und wird in den nächsten Wochen noch weiter ausgebaut. Die Anzeige von Geländen bis 12 kg funktioniert bereits vollumfänglich.

Modellflug im DAeC

Navigationsflug: Unnötiges Wissen oder vergessene Weisheit?

Von allen erwartet, jedoch von vielen gemieden: die präzise Navigation mit Karte, Stoppuhr und ganz ohne GPS. Warum dies gerade in Zeiten von elektrischen Hilfsmitteln nicht nur sehr lehrreich sein kann, sondern auch unglaublich viel Freude bereitet, möchten Robin Shearer (Pilot) und Oliver Meindl (Navigator) mit ihrer Idee „navgeeks“ zeigen. Die beiden haben mit dem Fliegen

als passionierte Segelflieger begonnen. Vor über einem Jahr haben sich die beiden in den Navigationsflug verliebt und sind seither auf verschiedenen Flugevents am Start. Wer Fragen zum oder Interesse am Navigationsflug hat, kann die beiden per Mail info@navgeeks.com oder auf ihrem Instagram-Account kontaktieren und sich informieren.

Die deutschen Damen haben bei der WM der Segelfliegerinnen mächtig abgeräumt Deutsche Segelfliegerinnen sind Teamweltmeister

Bei der WM der Segelfliegerinnen in England flog Cornelia Schaich in der Standardklasse auf den ersten Platz. Sabrina Vogt wurde Vize-Weltmeisterin und in der Clubklasse sicherte sich Ines Engelhardt die Bronze-Medaille. Mit diesem hervorragenden Ergebnis gehen drei von neun Podiumsplätze an die deutschen Pilotinnen! Auch die anderen Sportlerinnen konnten mit ihren Leistungen glänzen: Ulrike Teichmann wurde Siebte in der Clubklasse, Christine Grote erreichte den gleichen Platz in der Standardklasse. In der 18-Meter-Klasse wurde Steffanie Mühl Vierte vor Katrin Senne auf Platz fünf und Sandra Malzacher auf Platz neun. Darüber hinaus wurden die deutschen Segelfliegerinnen Teamweltmeister! Das Team und der DAeC bedanken sich bei Teamchef Bernd Schmid und bei Charly Bauder sowie den vielen Helfern vor Ort, ohne die dieser Erfolg nicht möglich gewesen wäre. **Quelle: DAeC**



▲ v.l.n.r. Bernd Schmied (Coach), Sabrina Vogt, Christine Grote, Conny Schaich, Ines Engelhard, Steffi Mühl, Katrin Senne, Ulricke Teichmann. (Sandra Malzacher ist leider nicht auf dem Foto, da sie sich auf Grund ihrer Coronainfektion vom Team isolieren musste.)



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



LuftSport-Flugsicherheitspreis Verleihung auf dem Deutschen Segelfliegtag



Zum vierten Mal verleiht das Magazin den LuftSport-Flugsicherheitspreis. In den vergangenen Jahren wurden bereits 20 Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit mit Urkunden und Geldpreisen bedacht. Redaktion und Jury freuen sich, die aktuellen Preisträger während des Deutschen Segelfliegtages am **29. Oktober in Koblenz** zu ehren. Die Preisverleihung findet um 12:45 Uhr am Stand des Eqip Verlages (B5 im Erdgeschoss) statt.



Infos zum 79. Segelfliegtag

KF

Segelfliegen Grundausbildung



Mit dem Buch „Segelfliegen Grundausbildung“ hat das Referat Ausbildung/Lizenzen in der Bundeskommission Segelflug im DAeC 2019 eine Anleitung für die Segelflugausbildung bis zum ersten Alleinflug herausgegeben und inzwischen mit über 16.700 Exemplaren an Segelfluglehrer und -schüler verteilt. Mittlerweile ist der Inhalt auch unter www.segelfliegengrundausbildung.de online. Ergänzt wird diese Veröffentlichung auf derselben Website durch die gesamte Segelflugtheorie bis zur SPL-Prüfung, erarbeitet von mehr als 40 Segelfluglehrern aus ganz Deutschland. Eine Expertengruppe erstellt derzeit eine E-Learning-Plattform mit Fragen zur SPL-Prüfung, die ebenfalls auf derselben Website für alle Segelfluglehrer und -schüler im DAeC zur SPL-Prüfungsvorbereitung zu nutzen sein wird. Alle Projekte werden auf dem Segelfliegtag 2022 vorgestellt. **Text: Günter Forneck**



#ReadyToFly

Nicht nur Pilotshop, auch
kompetenter
Ansprechpartner
für die Allgemeine
Luftfahrt.



Das ist unser Anspruch!

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung & Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft: Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

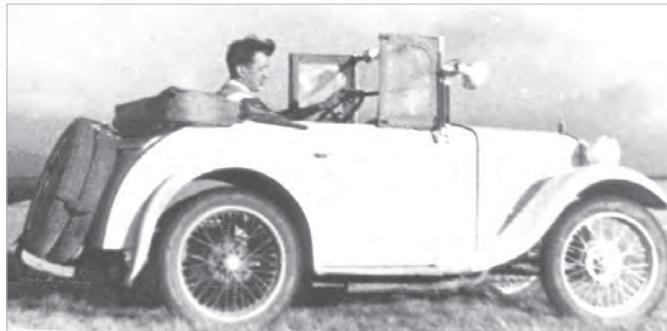
Mehr als 140 Jahre Erfahrung – aber kein bisschen von gestern!



EISENSCHMIDT
DPS GROUP



30 BMW Dixi auf der Wasserkuppe



▲ Hans Jacobs in seinem BMW Dixi auf dem Weg zur Wasserkuppe
 ◀ Die 30 Oldtimer auf der Südwestseite des Museums

Die Interessengemeinschaft DIXI war zu Besuch auf der Wasserkuppe. Nicht einfach diesen hohen Berg zu erklimmen, denn in den kleinen Oldtimern arbeitet ein Motor von ca. 15 PS. Diese Autos wurden ab 1927 in Eisenach am Fließband in verschiedenen Ausführungen produziert – nachzulesen auf der Homepage <https://dixi-ig.de/>. Der bekannte Segelflugzeugkonstrukteur Hans Jacobs fuhr ebenfalls einen BMW 3/15 „Dixi“. Dabei handelte es sich um einen von jenen fünf Stück des Dixi, die an der „Internationalen 10000

Kilometerfahrt“ des AvD – Automobilclub von Deutschland teilgenommen hatten. Vom 21. Mai bis 7. Juni 1931 ging die Fahrt von Deutschland über Ungarn, Jugoslawien, Italien, Frankreich, Spanien nach Portugal und wieder zurück nach Deutschland. Die Dixi-Gruppe besuchte auf der Wasserkuppe anschließend das Museum und ließ sich die Geschichte des Segelfluges und die Technik der Segelflugzeuge ausführlich erklären.

Pressemitteilung und Fotos:
 Deutsches Segelflugmuseum Wasserkuppe

**PERSONEN
RETTUNGSFALLSCHIRME**

JUNKERS

Workshops

Jetzt anmelden:

Fliegen, Familie, Fulltime-Job – mit guter Selbst- und Vereinsführung den Dreifach-Spagat meistern

Wer in der Luft ist, kann nicht gleichzeitig Dinge am Boden erledigen. Fliegen, Beruf und Familie sind nicht immer leicht unter einen Hut zu bringen. Hier ist gute Selbstführung gefragt.

Aber auch Vereinsstrukturen und -rituale spielen eine wichtige Rolle. Sie sind im Luftsport häufig noch eher traditionell – und vor allem männlich – geprägt. In Zukunft sind hier mehr Flexibilisierung und Agilität gefragt. Angebote für Mitglieder, aber auch für ehrenamtliches Engagement müssen sich an den Lebenswelten der Mitglieder orientieren.

Der AEROCLUB|NRW e. V. lädt alle interessierten Mitglieder zu einem Wochenend-Workshop ein, um hierzu erste Lösungsansätze – für sich selbst und auf Vereinsebene – zu erarbeiten. Externe Gäste sind im Rahmen der Kapazitäten herzlich willkommen.

Datum: 04.–05. März 2023

(Anreise Samstagmittag, Abreise Sonntagmittag)

Ort: wird noch bekannt gegeben

Trainerin: Dr. Angela Daalman,

Training · Strategien · Empowerment

Weitere Informationen:

<https://www.aeroclub-nrw.de/>

luftsportlerinnen-workshop-2023-1

Anmeldung: bis 15. Dezember 2022 hier

<https://www.aeroclub-nrw.de/>

anmeldung-luftsportlerinnen-workshop-2023-1

Rückfragen an Sybille Krummacher oder Angelika Rebischke,

gender@aeroclub-nrw.de

Noch Plätze frei

Resilienz – Stressige Zeiten als Frau managen

Der AEROCLUB|NRW e. V. lädt interessierte Luftsportlerinnen seiner Mitgliedsvereine zu einem weiteren eintägigen Workshop – diesmal rund um das Thema Resilienz – nach Aachen ein. Luftsportlerinnen anderer Vereine und Verbände sind im Rahmen der Kapazität herzlich willkommen.

In Drucksituationen ruhig bleiben, auch bei Problemen und Rückschlägen innerlich positiv bleiben und Handlungskompetenz bewahren – darum geht es in diesem Workshop.

Termin und Ort: 19. November 2022, 10:00–18:00 Uhr in Aachen

Anmeldung und weitere Informationen unter

<https://www.aeroclub-nrw.de/events/fif2022-2/>

Rückfragen an Sybille Krummacher oder Angelika Rebischke,

gender@aeroclub-nrw.de

Veranstaltungen

16.10.2022	Segelfliegertag NRW	Sankt Augustin	www.aeroclub-nrw.de/events/segelfliegertag-nrw-2022/
29.10.2022	Deutscher Segelfliegertag	Koblenz	www.segelfliegertag.com
12.11.2022	DFS-VFR-Pilotentag	Langen	www.dfs.de
13.11.2022	Niedersächsischer Segelfliegertag	Walsrode	https://www.lsvni.de/index.php/terminesegeflug



NEU

OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

WICKELBÄNDER ENTFALLEN

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

OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSSE

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

KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

MODERNES GEWEBE

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



DESIGN CHANGE

DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

ZULASSUNG ERTEILT für ROBIN, JODEL, PIPER

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

Wollen auch Sie Ihre
Maschine umrüsten?

Dann kontaktieren Sie uns!



Neuer Weltrekord für den e-Genius Hybrid

Forschungsflugzeug der Universität Stuttgart schafft erstmals mehr als 2000 km nonstop

Der e-Genius Hybrid der Universität Stuttgart, ein elektrisch angetriebenes Forschungsflugzeug mit seriellem Range Extender, flog auf einem Demonstrationsflug erstmals 2002 Kilometer. Der Flug ging vom Heimatflugplatz Mengen-Hohentengen bei Sigmaringen bis Biarritz an der spanischen Grenze und ohne Zwischenlandung wieder zurück. Damit ist der e-Genius das erste Hybrid-Elektroflugzeug der Welt, das mehr als 2000 Kilometer nonstop flog.

Der e-Genius Hybrid wurde in diesem Jahr auf eine Version mit verlängerter Reichweite umgerüstet. Dies ermöglicht es nun, längere Strecken mit der gleichen Effizienz wie bisher zu fliegen. „Der Flug hat gezeigt, dass unser hoch automatisiertes Hybridsystem tatsächlich funktioniert und die vorhergesagte Effizienz entlang der gesamten Antriebskette aufweist“, freut sich Prof. Andreas Strohmayer, Leiter des Bereichs Flugzeugentwurf am Institut für Flugzeugbau (IFB) der Universität Stuttgart. „Dies ist ein notwendiger Schritt auf dem Weg zur praktischen Nutzung des Hybrid-Elektroflugs als mögliche Lösung zur Verringerung der CO₂-Bilanz des Fliegens in der Zukunft.“ Jonas Lay, Gruppenleiter Bemannte Flugzeugprojekte am IFB ergänzt: „Wir konnten redundante Systeme und die allgemeine Zuverlässigkeit validieren, sie zeigen ein hohes Maß an Sicherheit.“

Da der Flug so lang war, entschieden die Piloten, nicht am besten Effizienzpunkt zu fliegen, sondern etwas schneller. Zudem wurde die Rekordhitze dieses Sommers zu einer Herausforderung für die Kühlsysteme, was die erreichbare Geschwindigkeit des e-Genius ein-



schränkte. Doch selbst unter diesen Bedingungen verbrauchte das Forschungsflugzeug auf der gesamten Strecke nur 81 Liter Treibstoff – zwei Liter pro Passagier und 100 Kilometer. Tatsächlich wäre der Flieger noch weitergekommen, hätten die Piloten bei Tank und Batterien nicht eine Sicherheitsreserve von drei Stunden Flugzeit einkalkuliert. „Die hohe Reichweite zeigt, dass die Technologie jetzt für den breiten Einsatz bereit ist“, sagt Lay. „Reichweitenängste oder zu geringe Zuladung sollten damit der Vergangenheit angehören.“

Quelle und Foto: Institut für Flugzeugbau Universität Stuttgart

Electrify-in Switzerland in Bern kam gut an



Am 10. und 11. September fand zum ersten Mal das Electrify-in am Airport Bern statt. Bei Europas einzigem Fly-in für elektrisch und hybrid angetriebene Luftfahrzeuge treffen sich Fachleute und e-Fans. In der Ausstellungshalle wurde intensiv gefachsimpelt und die verschiedenen Projektfortschritte wurden begutachtet. Von großem Interesse war das abwechslungsreiche Symposium mit fachspezifischen Vorträgen. Zu den diversen Projekten fand ein reger Informationsaustausch statt. Außerdem wurden E-Schnupperflüge angeboten. Einer der Höhepunkte war die Verleihung der eTrophy. Die Gewinner waren in der Kategorie Elektrik: der Elektra Trainer D-MYET (Flug von Pfullendorf nach Bern), in der Kategorie Hybrid: der eGenius D-KGEN (Flug von Donaueschingen nach Bern) und bei den Glidern siegte Klaus Ohlmann mit der Antares 20E (Flug von Serres nach Bern). Zum Abschluss der Veranstaltung flogen Electrify-in-Botschafterin und Olympiasiegerin Dominique Gisin gemeinsam mit Flugpionier Bertrand Piccard über die Stadt Bern.

Weitere Infos unter www.electrify-in.ch

Text: RH; Foto: Electrify-in

TOST

Flugzeuggerätebau

Flugzeugräder · Hydraulisches Bremssystem · Flugzeugreifen
 Schleppkupplungen · Schleppseileinziehwinde mit Kappvorrichtung
 Startausrüstung · Sicherheitskupplungen · Wartung

www.tost.de

Flieg mal hin: EDRK Koblenz-Winningen



„Was für eine herrliche Gegend! Es war das erste Mal, dass ich Rhein und Mosel so gesehen habe. Am spannendsten aber war die Landung mit Anflug neben der riesigen Moseltalbrücke der Autobahn 61, dann über die Weinbau-Terrassen von Winningen, hierher.“ So begeistert berichtete meine Frau von ihrem ersten Rundflug über das Mittelrheintal.

Der Flugplatz Koblenz-Winningen

Offenbar steht sie nicht alleine mit ihrer Meinung, denn rund fünf- unddreißig- bis vierzigtausend Flugbewegungen verzeichnet der Flugplatz Koblenz-Winningen in jedem Jahr. Damit ist er einer der verkehrsreichsten Landeplätze in Deutschland. Es wird schnell klar, wie attraktiv die Lage des seit 1970 hier betriebenen Flugplatzes ist: oberhalb der Weinberge der Gemeinde Winningen – etwa fünf Kilometer vom Stadtzentrum entfernt.

Die große und lang asphaltierte Landebahn ermöglicht das Starten und Landen größerer Flugzeuge bis 5,7 Tonnen. Im kommenden Winter soll sie komplett erneuert werden. Mit einem Rolltor an der Schwelle der Startbahn 06 kann diese heute schon auf 1210 Meter verlängert werden.

Zur Platz-Infrastruktur gehören neben einer Flugwerft und Hangars eine Flugschule mit Charter und eine Firma, die Hubschrauber für alle Zwecke bereithält. Eine Polizei-Hubschrauberstaffel ist hier ebenfalls stationiert und der Aero-Club Koblenz hat seit 1970 ein neues Domizil am nordöstlichen Rand des Platzes.

Das Flugplatz-Restaurant „Delphi“ mit griechischen Spezialitäten



▲ Koblenz mit der Festung (links) und dem Deutschen Eck
Foto: Harald Helm

▲ Anflug auf die 06, Foto: Flughafen Koblenz-Winningen GmbH

ist weithin bekannt und sehr beliebt. Gäste, die mit dem Flugzeug anreisen, können unmittelbar vor der Gartenterrasse auf der grasbewachsenen Abstellfläche des Flugplatzes parken.

Und wer etwas Zeit mitgebracht hat, um die nähere Umgebung zu erkunden, der kann direkt neben dem Flugplatzgebäude in einen Mietwagen umsteigen. Mit dem Smartphone kann über www.app2drive.de jederzeit und überall ein Fahrzeug gebucht werden.

Einige Besonderheiten von EDRK

Die exponierte Lage bringt einige Besonderheiten für den Verkehrslandeplatz mit. Michael Kley von der Luftaufsicht spricht deshalb auch von einem „Flugzeugträger“, der hoch über der Mosel liege und von seiner Stadtrandlage dominiert werde. Der Flugplatz verfügt über zwei Platzrunden für den Motorflug, die immer gleichzeitig in Betrieb sind – was ziemlich einmalig in Deutschland ist. Sie liegen nördlich und südlich des Platzes und erfordern die besondere Aufmerksamkeit der Piloten, insbesondere wegen der aktuellen Lärmschutzbedingungen für die angrenzenden Stadt-

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:

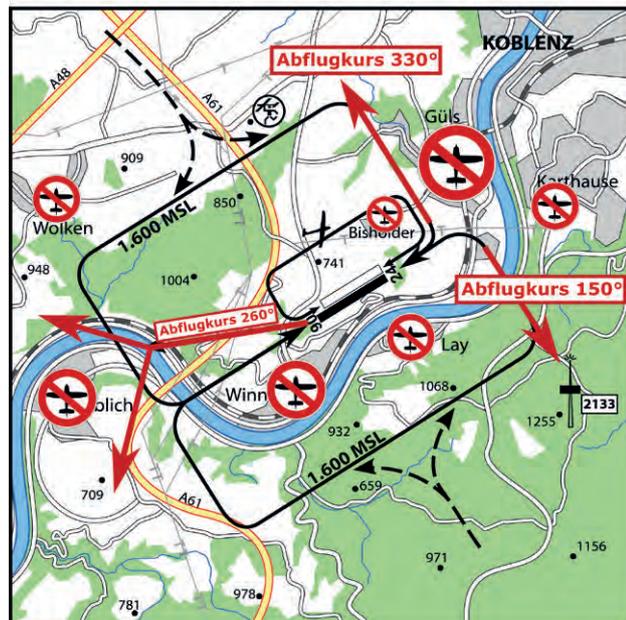
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

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



Piloteninfos zu EDRK

Beschreibung	Verkehrslandeplatz; 2,7 NM SW Koblenz
ICAO-Code	EDRK
Öffnungszeiten UTC	
SOM (1 MÄR-31 OKT)	Mo-Fr 0600 – SS+30/1900 Sa-So+HOL 0700 – SS+30/1900, O/T PPR
WIN (1 NOV-28/29 FEB)	800 – SS+30, O/T PPR
Koordinaten	50°19,53 N / 007° 31,72 E
Platzhöhe	640 ft MSL
Rufzeichen	Koblenz - INFO
Frequenz	122,655 MHz (DE/EN)
Landebahnen	1.175 m x 20 m ASPH
RWY 06	TKOF 1.175 m, LDG 995 m
RWY 24	TKOF 995 m, LDG 1.175 m
Luftfahrzeuge	LFZ bis 5.700 kg MTOM (darüber PPR), HEL, GLD (P), dreiachsgesteuerte UL (andere UL PPR)
Tanken	AVGAS 100LL, Jet A-1, Super PLUS
Kontakt (Flugleitung)	02606 1030
Weitere Infos	www.flugplatz-koblenz-winningen.de



▲ Wegen Lärmschutz ist die Platzrunde einzuhalten
Grafik: Flughafen Koblenz-Winningen GmbH

teile und Gemeinden. Die Segelflieger starten und landen auf der Grasbahn und haben ihre eigene Platzrunde nördlich, aber „innerhalb“ der Motorflugplatzrunde. Bei gemischtem Flugbetrieb, besonders an Wochenenden, ist hier Umsicht erforderlich.

Der Aero-Club Koblenz e. V.

Bereits 1951 fanden sich Luftsportbegeisterte in Koblenz und gründeten den Aero-Club. „Wir können auf eine erfolgreiche fliegerische Vergangenheit zurückblicken und sind solide aufgestellt“, resümiert der 1. Vorsitzende, Frank Ortmann. „Nachwuchssorgen, besonders in der Segelfliegerei, haben wir keine; für die Schulung in allen Klassen können wir auf zahlreiche erfahrene, ehrenamtliche Fluglehrer zurückgreifen. Wir fliegen mit modernen, sparsamen und umweltverträglichen Fluggeräten. Damit sind wir zukunftssicher. Wir freuen uns besonders, in diesem Jahr den Deutschen Segelfliegertag in Koblenz – übrigens schon zum zweiten Mal – ausrichten und am 29. Oktober rund 2000 segelflugbegeisterte Besucher und Freunde begrüßen zu dürfen.“ (www.segelfliegertag.com)

Der Aero-Club gliedert sich in drei Abteilungen, in denen Segelflug, Motor- und Motorsegelflug, sowie das Ultraleicht-Fliegen praktiziert werden. Aktuelle Clubnachrichten sind: der erfolgreiche Einsatz der Robin DR 401 seit 2021 für schnelles Reisen und sicheres Schleppen von Segelflugzeugen, Strecken- und Leistungsflüge der

Segelflieger/-innen und die geplante Anschaffung eines neuen Ultraleicht-Flugzeugs, einer Aeroprakt A 32L, die ab Oktober 2022 verfügbar sein soll.

Die nähere Umgebung von EDRK

Schon am Rande des Flugplatzes gibt es im traditionellen Weinort Winningen viel zu entdecken. Da etwas Bewegung gut tut, empfehle ich einen kurzen Spaziergang in die nahen Weinberge zu bekannten Aussichtspunkten im „Winninger Brückstück“ (keine 250 Meter entfernt!) oder aber eine Wanderung auf dem jungen „Traumpfadchen Moseltraum“ mit Einstieg unterhalb des Flugplatzes. Zur Erholung geht's dann an die Mosel in den Biergarten des Hotels Moselblick oder auf den sonnigen Marktplatz im Herzen des historischen Dorfkerns.

Sportliche Naturen leihen sich an der Mosel ein Standup-Paddelbrett oder ein Kanu, Genussmenschen entern eines der zahlreichen Ausflugsschiffe für eine gemütliche Rundfahrt auf der Mosel. Und abends locken zahlreiche urige Winzerkneipen, Restaurants und Cafés; Weinliebhaber kommen in der Vinothek auf ihre Kosten. Und: Kennen Sie „berggolfen“? Am Ortsrand in einem ehemaligen Weinberg unterhalb des Flugplatzes können Sie diesen einmaligen Sport testen. (www.berggolf.de) Weitere Informationen hält das Touristikbüro im Rathaus parat. (info@winningen.de)



Sehenswertes Koblenz

Die Entscheidung steht: Flug nach EDRK, Leihwagen über www.app2drive.com gebucht, Übernachtung in Winningen geplant, am Folgetag Rückflug. Bleibt also viel Zeit für eine Tour ins nahe Kowelenz (mundartlich): Rhein und Mosel, Deutsches Eck, Altstadt, Festung usw. Am Moselufer nahe der Altstadt laden weitläu-

▲ Mitglieder des Aero-Club Koblenz e. V.
Foto: Stephan Biwald



Festung Ehrenbreitstein mit der Seilbahn; Foto: Willi Probstfeld



▲ Weinhexbrunnen im historischen Ortskern von Winningen
Foto: Conrad Flachsbarth

fige Promenaden an beiden Flüssen zum Flanieren ein. Sie wurden anlässlich der Bundesgartenschau 2010 nochmals verschönert. Wenige Minuten entfernt erreicht man das Deutsche Eck mit dem gewaltigen Denkmal von Kaiser Wilhelm I. Über dem staunenden Besucher thront rund 120 Meter über dem Rhein die Preußenfestung Ehrenbreitstein. Der Weg dort hinauf ist vielfältig: mit dem Auto oder mit dem Fährboot über den Rhein und dann mit dem Aufzug oder zu Fuß. Oder man nimmt die neue Kabinenseilbahn und schwebt spektakulär über den Rhein aufwärts in die Festung hinein.

Wieder zurück geht der Spaziergang weiter am Rhein entlang bis zum Kurfürstlichen Schloss und von dort direkt in die Altstadt mit ihren wunderschönen Plätzen und Gebäuden: neben dem Rathaus, spuckt der „Kowelenzer Schängel“ neugierige Touristen mit Wasser an und der Raubritter Johann von Kobern rollt auf dem Florinsmarkt als „Augenroller“ im Takt der Uhr mit den Augen und streckt seine Zunge heraus.

Ich empfehle nach so viel Kultur die Einkehr in einem der typischen Restaurants der Stadt. Zum Beispiel: Alt Coblenz, Weinhaus Hubertus oder Altes Brauhaus, um nur einige zu nennen. Und da schließt sich der Kreis: Flug nach EDRK, Winninger Aussichtspunkte über die Terrassenmosel, Koblenzer Panoramablicke über Rhein und Mosel. Der Text wurde aus Platzgründen gekürzt. Den Originalbeitrag finden Sie hier:

Text: Conrad Flachsbarth



Der Autor:

Conrad Flachsbarth, 67, ist seit drei Jahren Mitglied im Aero-Club Koblenz und Ultraleicht-Flugschüler. Beruflich war er als Soldat der Bundeswehr auch in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt.



WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

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

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-1-Flugzeuge

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

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

CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.cao-suedwest.de • info@cao-suedwest.de



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht

Airbus und DLR forschen mit Segelflugzeugen



Blue Condor ist ein von Airbus UpNext initiiertes Projekt, mit dessen Hilfe die Auswirkungen der Wasserstoffverbrennung in großen Höhen analysiert werden soll. Das Ergebnis der Untersuchungen wird im Vorfeld der ZEROe-Demonstrator-Flugtests wichtige Informationen über die CO₂-freien Emissionen der zukünftigen Luftfahrt liefern, auch, indem es zu weiteren Aufschlüssen über Bildung, Zusammensetzung und Eigenschaften von Kondensstreifen verhilft.

Für das Projekt werden zwei Arcus-J eingesetzt. Bob Carlton von der US-Firma Desert Aerospace baute 2016 einen Arcus-M in einen ersten Arcus-J mit einem einziehbaren PBS TJ-100-Strahltriebwerk um. Dieses Triebwerk dient nicht nur als Heimkehrhilfe, sondern erlaubt auch Eigenstarts. Mit den beiden Arcus-J will das Airbus

UpNext-Team die vom Wasserstoffantrieb emittierten Rückstände in der Atmosphäre mit denen eines herkömmlichen Kerosintriebwerks der gleichen Leistungsklasse vergleichen. Dazu wird das bereits mit den Perlan-Höhenflügen (2017/2018) befasste Projektteam in der ersten Phase von „Blue Condor“ einen der beiden Arcus-J modifizieren. Airbus-Ingenieure ersetzen den hinteren Pilotensitz durch einen Wasserstoffantrieb. Zwei 700-bar-Tanks für gasförmigen Wasserstoff werden den Turbojet-Wasserstoffverbrennungsmotor mit Kraftstoff versorgen. Der zweite Arcus-J wird unverändert bleiben und mit seinem bestehenden Strahltriebwerk arbeiten. Da Segelflugzeuge keine weiteren Emissionen erzeugen, sind sie für Airbus in dieser Projektphase die idealen Erprobungsträger.

Ziel der ersten Testflüge ist es, das verbaute System als Plattform zu konfigurieren und das Flugverhalten des modifizierten Arcus-J unter realen Bedingungen zu erproben. Für November 2022 ist eine zweite Flugversuchskampagne geplant, bei der der modifizierte Arcus ausschließlich mit Wasserstoff betrieben wird. Bei der dritten Testreihe, die für Anfang 2023 geplant ist, wird eine Grob G 520 Egrett die beiden Segelflugzeuge auf die Testhöhe von FL 330 (!) schleppen. Nach dem Ausklinken wird sie den Flugwegen der beiden Arcus bei Geschwindigkeiten von 80-85 kt dicht und exakt folgen. Dabei wird die Grob Egrett mit ihren von der DLR bereit gestellten Emissionssensoren und Messinstrumenten die gesuchten Daten erfassen und ermitteln.

„Das Blue Condor-Projekt ist ein wichtiger Meilenstein auf unserem Weg zu ZEROe-, da es die erste Reihe von Flugversuchen mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor bei Airbus starten wird“, erklärt Mathias Andriamisaina, Leiter der emissionsfreien Demonstratoren bei Airbus. „Diese Flugtestkampagnen werden uns wertvolles Wissen über die Auswirkungen von Wasserstoff auf das Triebwerksverhalten, Kondensstreifen und andere Nicht-CO₂-Emissionen bieten. Die Erkenntnisse daraus werden zweifellos die Richtung zukünftiger Flugtests mit der kommenden ZEROe A380-Testplattform bestimmen.“

Tiefer Einblick in Kondensstreifen aus Wasserstoffverbrennung

Die Analyse von Kondensstreifeneigenschaften ist ein Kernziel des Blue Condor-Projekts. Tatsächlich gibt es derzeit nur sehr wenige Forschungen über Kondensstreifen, die durch Wasserstoffverbrennung erzeugt werden.

Kondensstreifen sind Wolken aus Eiskristallen, die sich hinter einem Flugzeug in großer Höhe bilden können. Obwohl bei der

Spornräder Flächenräder Cockpit-Komponenten Display und PDA-Halterungen



Von Piloten für Piloten
Komponenten für Flugzeug und Cockpit
Produziert auf modernsten Industriedruckern
mit höchster Qualität und Stabilität

PA6 CFK ist bis 160° Celsius Formstabil, sehr Abriebfest bei einer sehr hohen Festigkeit.
Sonderanfertigungen auf Wunsch.



Shop: www.VOCUS3D.com



Info: www.VOCUS3.de



<https://www.instagram.com/vocus3.de>



▲ Schleppflugzeug Grob G 520 NG; Foto: Grob Aircraft SE
 ► Arcus-J; Foto: AIRBUS / James Darcy



Wasserstoffverbrennung je nach atmosphärischen Umgebungsbedingungen Kondensstreifen entstehen können, unterscheiden sie sich deutlich von denen, die von herkömmlichen Verbrennungsmotoren erzeugt werden. Da die Verbrennung von Wasserstoff im Vergleich zum herkömmlichen Kerosin etwa 2,6-mal mehr Wasser emittiert, ist eine eingehende Analyse erforderlich, um die vollen Auswirkungen auf Entstehung, Ausbreitung und Fortbestand von Kondensstreifen zu verstehen.

Die Kondensstreifenbildung und -messung ist hochkomplex. Große Höhen und kalte Umgebungen bieten ideale meteorologische Bedingungen für die natürliche Bildung von Kondensstreifen. Eine Vielzahl von Elementen ist bei der Analyse von Kondensstreifeneigenschaften von Interesse, darunter die Größe, Dichte, Anzahl und Verteilung der Eiskristalle und der Wasserdampfgehalt in den gemessenen Höhen. Die ersten beiden Testreihen von Blue Condor werden in Nevada, USA, durchgeführt. Die dritte wird in North Dakota, USA, in Zusammenarbeit mit der University of North Dakota durchgeführt, um die dortigen idealen meteorologischen Bedingungen dort zu nutzen.

Kondensstreifencharakterisierung: ein zentrales Forschungsgebiet von Airbus

Die Kondensstreifencharakterisierung ist für jedes zukünftige Wasserstoffverbrennungs-Flugzeugprogramm von großem Interesse. Das Blue Condor-Projekt ist somit ein Eckpfeiler der ZEROe Initiative und beleuchtet einen Schlüsselaspekt des wasserstoffbetriebenen Fliegens. Tatsächlich werden die Ergebnisse

der drei Flugtestkampagnen von Blue Condor eine wesentliche Rolle bei der Vorbereitung der Grundlagen für die Flugerprobungsphasen der „ZEROe demonstrator using the A380 platform“. Darüber hinaus ergänzen die Ziele des Blue Condor-Projekts die allgemeine Klimastrategie von Airbus, die darauf abzielt, Kondensstreifen aus alternativen Kraftstoffquellen besser zu verstehen. Derzeit laufen mehrere Airbus-Initiativen in dieser Hinsicht, darunter die ECLIF3- und VOLAN-Flugdemonstrationsprojekte mit A350 bzw. A319neo. Beide Initiativen konzentrieren sich auf die Charakterisierung von Emissionen, einschließlich Kondensstreifen, im Zusammenhang mit der Verwendung von 100% nachhaltigem Flugkraftstoff (SAF). „In Partnerschaft mit dem Perlan-Projekt und dem DLR verfolgen wir wirklich einen wissenschaftlichen Ansatz zur Kondensstreifencharakterisierung“, sagt Mathias Andriamisaïna. „Der Einsatz innovativer Methoden – wie ein modifiziertes Segelflugzeug, um größere Höhen und unverfälschte Ergebnisse zu erzielen, und ein Verfolgerflugzeug zur Erfassung von Emissionen – beweisen auch, dass wir bereit sind, neue Dinge auszuprobieren, um die Daten zu erhalten, die wir benötigen, um uns ein vollständiges Bild der Klimaauswirkungen der Luftfahrt zu geben.“

AIRBUS / RMH



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

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Gordon-Bennett-Cup geht nach Gladbeck



- ◀ Die Gasballone am Startplatz
Foto: Matthias Schlegel
- ▼ Die Weltmeister Wilhelm und Benjamin Eimers
Foto: Dennis Straub

Wilhelm und Benjamin Eimers aus Gladbeck sind die neuen Weltmeister im Langdistanz-Gasballonfahren. Das Gladbecker Vater-Sohn-Duo gewinnt das wohl prestigeträchtigste Ballonrennen der Welt.



Neben den Weltmeistern kamen zwei weitere Deutsche aufs Siegerstüppchen: Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl haben nach den Vizeweltmeistern aus der Schweiz, Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger, die Bronzemedaille gewonnen.

Die zweieinhalbtägige Fahrt der Gasballon-Weltmeister führte von St. Gallen in der Schweiz über die ungarische Puszta, Serbien und Rumänien bis nach Zarewo an der Schwarzmeerküste Bulgariens. Insgesamt legten sie eine Distanz von 1572,36 km zurück. Der Ballon der Eimers durfte losbedingt erst zuletzt aufsteigen. Der Nachteil, deswegen 45 Minuten zurückzuliegen, wurde bei der Landung zum Vorteil, denn: Im Gegensatz zu anderen Teams, die bei völliger Dunkelheit landen mussten, konnte das Vater-Sohn-Duo bei morgendlichem Tageslicht sicher runtergehen. „Die Nacht zuvor war hart“, erzählt Wilhelm Eimers. „Die Temperatur fiel auf bis zu -6° C. An Schlaf war nicht zu denken. Es galt eine Höhe zu finden, wo wir nicht zu schnell waren und die uns eine sichere Landung am unbewaldeten bulgarischen Küstentreifen ermöglicht. Vom Schwarzen Meer aus kam bei 60 km Fernsicht aus 5000 m Höhe der ‚Goldstrand‘ frühzeitig in Sicht. Um 05:35 Uhr setzten wir hart, aber sicher auf“, so Eimers. Den Sieg konnten die beiden jedoch erst um 08:05 Uhr feiern. Da war der letzte Ballon gelandet.

Wilhelm Eimers (72) hat den Gordon-Bennett-Cup bereits zum fünften Mal gewonnen – doch erstmalig gemeinsam mit seinem Sohn, der zuvor auch schon zweimal erfolgreich an dem aufwendigen und kostspieligen Rennen teilgenommen hat. Laut Eimers sprechen die Schweizer Organisatoren von einem Budget von rund 400.000 SFR. Die Kosten der Teilnehmer liegen zwischen 5.000 und 10.000 Euro und sind dabei nicht mit eingerechnet. Eimers blickt wegen der Energiekrise für seinen Sport besorgt in die Zukunft: „Wasserstoff wird mehr und mehr als Energieträger gefragt. Ob da noch Luft für den 238 Jahre alten Gasballonsport ist, bleibt zu hoffen.“

Der Gordon-Bennett-Cup fand erstmalig 1906 statt. Die FAI-Langdistanzweltmeisterschaft gilt als die ultimative Herausforderung für die Teilnehmer. Die Wettbewerbsregeln: die größte Distanz ohne Unterbrechung zurückzulegen und Länder, die nicht zum Wettkampfbereich gehören, nicht zu passieren. Eine Nation darf drei Mannschaften stellen und der Sieger hat das Recht, dass zwei Jahre später die nächste Weltmeisterschaft in seinem Land stattfindet.

Ricarda Helm



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF

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



BOSE A20
AVIATION HEADSET



BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET





Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an

Ungewohnte Richtungen für Tarmstedter Segelflieger



▲ Der verlassene Flughafen Tegel mit dem markanten, sechseckigen Terminalgebäude. Björn-Christian Michaelis und Ralf Paulsen, Arcus-T, 702 km am 23.04.2022



▲ Das Stadtzentrum von Berlin liegt fast in Griffweite. Deutlich erkennbar der Große Tiergarten in der Bildmitte. Tim Rührenbeck, LS8 neo, 606 km am 23.04.2022



▲ Wismar. Soufan El Allouki und Tim Marholz, Arcus-T, 604 km am 11.06.2022

◀ Rügen voraus. Tim Rührenbeck, ASG 29 Es, 634 km am 02.07.2022



◀ Östliche Einfahrt in den Emstunnel und die Meyer-Werft in Papenburg. Alexander Heim und Peter Resagk, ASH 25, 537 km am 11.06.2022

Besten Dank für die Fotos an die jeweiligen Piloten.

Die Piloten der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen haben in diesem Frühjahr und Sommer Wendepunkte angefliegen, die bisher nicht direkt auf den bekannten „Rennstrecken“ des Vereins lagen. Von ihrem Heimatflugplatz Tarmstedt aus flogen einige Mitglieder bereits im April zum ersten Mal über die nördlichen Stadtteile Berlins und wendeten über dem ehemaligen Flughafen Tegel. Möglich wurde das erst nach der Schließung von Tegel im vergangenen Jahr und Aufhebung der CTR Tegel. Weiterhin sind allerdings die C-Lufträume mit den Untergrenzen von FL 75 bzw. 5500 ft zu beachten. Näher an den Innenstadtkern

heranzufiegen verhindert das ED-R 146 mit seiner Obergrenze von 5000 ft. Gute Ausblicke auf das Stadtzentrum waren aber auch aus der Position über Tegel möglich. Eine Wetterlage im Juni erlaubte es, Berlin ein zweites Mal anzufliegen und von Tarmstedt aus sogar zu umrunden.

Flüge an die Küstenlinien von Nord- oder Ostsee sind selbst für die küstennah behimateten Streckenflieger eher die Ausnahme. So hatten es die Rügenbrücke oder der Hafen Wismar bisher noch nicht in die Liste der beliebten Wendepunkte für den Tarmstedter Verein geschafft. Das mag sich ändern, wenn

sie zukünftig vielleicht häufiger angefliegen werden. Wie im Juni dieses Jahres, als die Wetterlage Flüge dorthin erlaubte. Nicht ganz so exotisch sind Flüge in den Westen an die deutsch-niederländische Grenze. Natürlich sind die Segelfluggelände Steinberg-Surwold und Alte Ems bekannt, für die Tarmstedter sind Flüge an die Ems aber trotzdem eine eher ausgefallene Richtung. Die Meyer-Werft in Papenburg oder der Emstunnel sind daher schon einmal ein Foto wert.

Ralf-Michael Hubert

Flottenzuwachs in Weser-Wümme



Zum ersten Mal auf ihrem neuen Heimatplatz abgestellt

▲ Norbert Harms (li.) brachte die Überführungspiloten mit der PA-28 nach Roskilde. Benjamin Marquardt und sein Sohn Shawn (Mitte) flogen die Neuerwerbung nach Weser-Wümme, wo sie vom 1. Vorsitzenden Hans-Joachim Blohme (re.) erwartet wurden.

Die Airbus Flugsportgruppe Bremen hat seit Mitte Juli eine weitere Cessna in der Flotte ihrer Vereinsflugzeuge. Zu den beiden, bereits seit Längerem im Verein betriebenen 172ern ist mit der OY-RYU eine dritte hinzugekommen. Gebaut wurde sie 1974 von Reims Aviation in Frankreich in der Baureihe F172M und war bisher in Roskilde auf der dänischen Insel Seeland zu Hause.

Der Verein hatte durch Zufall erfahren, dass die Maschine zum Verkauf steht. Zuvor hatte

man sich zwei andere Flugzeuge angesehen, die aufgrund ihres Erhaltungszustandes aber nicht in Frage kamen. „Von der 172er haben wir dann eher beiläufig erfahren“, sagt der 1. Vorsitzende, Hans-Joachim Blohme, „und es scheint ein richtiger Glückstreffer zu sein.“ Das kann Benjamin Marquardt nur bestätigen, der zusammen mit seinem Sohn die OY-RYU aus Dänemark überführt hat. Auf dem Flug zu ihrem neuen Heimatplatz habe die Neuerwerbung keinerlei Grund zur Klage gezeigt. „Sie

liefe einwandfrei. Innen versprüht sie zwar den Charme der Siebzigerjahre, aber sonst ist alles top.“ Daumen hoch also für den Newcomer in der Vereinsflotte. Auch der Technische Leiter des Vereins, Willi Werk, war nach einer ersten Begutachtung zufrieden mit seinem neuen Schützling. „Da haben wir wohl nichts falsch gemacht.“

Neben den nunmehr drei Cessna 172 hat der Verein auf seinem Heimatplatz Weser-Wümme (EDWM) zwei PA-28 in Flotte.

Ralf-Michael Hubert

Optische Täuschung oder nicht?

Eigentlich gibt es keinen Anlass, längere Zeit in einen Himmel breit gelaufener Altocumuli zu schauen, wäre da am Vormittag des 12. Juli nicht dieses fast kreisrunde Loch in der Wolkendecke über Bremen und Teilen Niedersachsens zu sehen gewesen. Erstaunlicherweise zog es sich über mehr als 30 Minuten nicht zu und verdriftete mit dem Höhenwind langsam nach Südosten, bevor es sich in einer allmählich auflösenden Ac-Schicht verlor. Ein Loch, das einen beinahe geometrisch exakten Kreis bildet, gibt zu denken. Hat man sich getäuscht? Nein, auch nach einem wiederholten Blick ist es noch da und hat sich nicht verändert. Lange blieb ein Kreisbogensegment scharf abgegrenzt, wie mit dem Messer gezogen, während es aus dem übrigen Rand zwar zum Zentrum hin diffundierte, der perfekte Kreis aber deutlich erkennbar blieb. Was war das? Der Beginn der Apokalypse? Sicher nicht, so friedlich wie es aussieht. Bleibt trotzdem die Frage: Wie entsteht ein solch seltenes Phänomen? Eine gute und plausible Erklärung liefert Sebastian Koblinger vom privaten österreichischen Wetterdienst UBIMET auf deren Website uwr.de: „Ein kreisrundes Loch in der Wolkendecke? Was auf den ersten Blick seltsam anmutet, ist in Wirklichkeit eine eigene Sonderform der Wolken, ein sogenannter ‚Fallstreak‘.



◀ **Blieb über längere Zeit klar erkennbar: ein kreisrundes Loch in der Wolkendecke**

Der ‚Fallstreak‘ (auch ‚Hole-Punch-Wolke‘ genannt) wird seit dem Jahr 2017 von der WMO als eigenständige Sonderklasse unter dem Namen *cavum* (lat. Höhle, Loch) geführt und tritt meist in Cirrus- oder Altostratuswolken auf. Das räumliche und zeitliche Auftreten dieser Wolkenlöcher ist noch nicht gänzlich geklärt, allerdings sind die Mechanismen bekannt: In der Wolkendecke befinden sich viele kleine, unterkühlte Wassertröpfchen, also Wasser in flüssiger Form bei Temperaturen weit unter der 0-Grad-Grenze. Fallen nun Eiskristalle aus höheren Luftschichten in die unterkühlte Wolke, frieren die Wassertröpfchen rasch an den Eiskristallen an. Es folgt eine Kettenreaktion an unzähligen dieser Kristalle, meist kreisförmig vom Anfangspunkt weggerichtet. In Summe beobachtet man eine Art Wolke, die aus

dem entstandenen Loch herausfällt. (Ein vergleichbares, aber weitaus häufigeres Phänomen sind Fallstreifen – Virga.) Woher kommen die Eiskristalle? Es wird angenommen, dass die Eiskristalle meist aus Kondensationsstreifen stammen, aber auch, dass die Druckunterschiede an Flugzeugpropellern oder den Tragflächen zur Entstehung der Eisteilchen führen können. Fliegt ein Flugzeug durch oder oberhalb dieser Wolkenschicht entlang, entsteht eine langgezogene, ausfallende Wolke. Ebenjener Effekt tritt auch beispielsweise bei Start und Landung in sehr feuchter Umgebungsluft hinter den Tragflächen eines Flugzeugs auf, allerdings ist hier die Luft deutlich wärmer – die Wolke verdunstet gleich wieder.“

Ralf-Michael Hubert/uwr.de

Souveräner Sieg für Tarmstedter Arcus-Team in Brandenburg

Lars Hagemann und Sören Auen von der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen haben das Offene Märkische Vergleichsfliegen 2022 gewonnen, das Anfang Juli auf dem Flugplatz Brandenburg-Mühlenfeld ausgetragen wurde. Das Team aus Tarmstedt setzte sich in der Doppelsitzer-Klasse mit 4605 Gesamtpunkten auf einem Arcus-T mit 184 Punkten Vorsprung von den Zweitplatzierten Fröhlich/Abt (ASG 32 Mi) ab. Dritter wurde das Team Theisinger/Frey auf Arcus-M.

Bereits an den ersten beiden der insgesamt sechs Wertungstage kehrten Lars Hagemann und Sören Auen mit einem Tagessieg zurück, an den sie einen dritten am letzten Wertungstag anschlossen. Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit konnte am 11. Juli mit 131 km/h auf einer maximal 440 km großen AAT-Aufgabe erzielt werden. Mit ihrem Sieg haben sich die beiden Tarmstedter für die Teilnahme an der Doppelsitzer-DM im nächsten Jahr qualifiziert. (<https://omv2020.edbe.info>)

Ralf-Michael Hubert



Foto: Guido Mittag

Ab 2023: Ganz neues Landegefühl in Hüttenbusch

Nur vorübergehend ist der Flugplatz Hüttenbusch (EDXU) so eindeutig zu erkennen wie auf dem hier gezeigten Foto. Üblicherweise muss man ihn inmitten des gleichförmigen Grüns der Umgebung suchen. Der Grund für die zeitweilige Abweichung von der benachbarten Wiesenlandschaft ist ebenso einfach wie löblich: Unter der Grasnarbe der Piste ist Moorboden, der nach Regenperioden aufquillt und sich bei Trockenphasen zusammenzieht. Dieser beständige Wechsel führt zu einem welligen Boden, der Starts und Landungen bisweilen zu schaukeligen Angelegenheiten

machte. Nun hat sich der Luftsportclub Niederweser als Halter des Platzes entschlossen, die Piste gründlich zu sanieren. Die Oberfläche wurde abgetragen und eine stabilisierende Sandschicht aufgebracht. Dazu wurden 3000 cbm bewegt und die Pistenneigung laservermessen. Damit wird die Piste ab Frühjahr 2023 eine ebene Fläche sein, auf der sich komfortabel starten und landen lässt. Bis dahin ist Hüttenbusch aus verständlichen Gründen geschlossen.

Ralf-Michael Hubert

Foto: Thomas Wabinski



Kommentar

Anflüge üben in Lübeck? Das sollte man vorher wissen

Wer nicht immer nur am vertrauten Heimatplatz fliegen möchte, tut gut daran, hin und wieder Anflüge auf fremde Plätze zu üben. Neue Pflichtmeldepunkte, neue Anflugrouten, Controller oder Flugleiter mit anderen Gewohnheiten, Flugplätze mit langen oder kurzen Pisten, schmalen oder breiten, ebenen oder geneigten, oder ein Anflug mit gleichzeitigem Segelflugbetrieb, aktiver Kunstflugbox, Fallschirmspringern kurz vor dem Absetzen, die Beachtung von Wirbelschleppen oder Holdings wegen anfliegendem IFR-Verkehr. Und selbst mit den kleinsten und einfachsten Flugzeugen will dann und wann auch der rechtzeitige Abbruch der Landung und das Durchstarten trainiert sein. Das ist umso herausfordernder und lehrreicher, wenn es nicht am gewohnten Heimatplatz geübt wird. Alles gute Argumente für einen Low Approach an einem Platz, den man noch nicht in- und auswendig kennt. Einige deutsche Luftfahrtbehörden sehen das offenbar anders, die EASA

erkennt jedoch die Bedeutung und den Wert eines solchen Trainings.

Einer unserer Leser hatte mit einem E-Klasse Flugzeug einen Low Approach in Lübeck-Blankensee (EDHL) geflogen. Wenig später flatterte ihm dafür eine Rechnung über 70,81 € (inkl. MwSt.) ins Haus. An anderen, selbst größeren und höher frequentierten Flughäfen als Lübeck werden Low Approaches gar nicht berechnet. Die Entgeltordnung der Stöcker Flughafen Lübeck GmbH & Co. KG sieht für Low Approaches eine Gebühr von 9,50 € vor. Außerdem behält sich der Flughafen Lübeck in seiner Entgeltordnung vor, bei unbekanntem Haltern die für die Rechnungsstellung erforderlichen Informationen kostenpflichtig zu ermitteln. Wie in diesem Fall geschehen. Man mag über diese Praktik denken wie man will, aber als Bestandteil der Entgeltordnung gelten diese Rechnungspositionen als zuvor angekündigt, mit dem Fliegen des Low Approach als akzeptiert und mithin als unstrittig. Den

Löwenanteil der Rechnungssumme an unseren Leser macht die Halterabfrage beim LBA aus, die mit 40 € plus einer Bearbeitungsgebühr von 10 € berechnet wird. Es ist gute kaufmännische Gepflogenheit, bei Weiterberechnungen die Originalrechnung des Vorlieferanten, hier des LBA, als Nachweis für den Endkunden unverlangt beizufügen, wenn man sich auf Vorkosten beruft. Die Rechnung des LBA erhielt unser Leser erst auf Nachfrage beim Flughafen Lübeck mit mehrwöchiger Verspätung.

An manchen Verkehrslandeplätzen und Verkehrsflughäfen werden Touch & Go's berechnet (nicht aber Low Approaches), ohne dass zur Rechnungserstellung das LBA befragt wird. Nicht so in Lübeck. Erwartet die Flughafengesellschaft Lübeck etwa, dass die Rechnungsanschrift in allen Einzelheiten der postalischen Anschrift vor oder nach einem Low Approach per Funk auf der Tower-Frequenz durchgegeben wird? Das würde zum einen

die Frequenz blockieren und zum anderen die Aufmerksamkeit der Lotsinnen und Lotsen auf dem Turm für flugverkehrsferne Angelegenheiten binden. Die Tower-Crew könnte die Pilotinnen und Piloten aber über Funk kurz informieren, dass Low Approaches kostenpflichtig sind und man nach dem Flug in Lübeck anrufen möge, um den Rechnungsadressaten telefonisch aufzugeben. Das ist kurz und bündig und auch im Funk schnell gesagt. Erfolgt innerhalb einer angemessenen und veröffentlichten Frist kein Anruf des Halters bei der Flughafengesellschaft, darf auch die Halteranfrage beim LBA als notwendig und

angemessen betrachtet werden. Oder Lübeck ermöglicht eine Zahlung des Low Approach auch über die App aerops, was bisher nur für Landungen möglich ist. Es gibt also kundenfreundlichere Wege, als gleich mit Kanonen auf Spatzen zu schießen. Ob man sich mit der Kostenerhebung für einen Low Approach und dem administrativen Aufwand für dessen Rechnungserstellung und Verbuchung unter dem Strich überhaupt einen Gefallen tut, wird man in Lübeck selbst herausfinden. Wer aber schon für einen Low Approach zur Kasse gebeten wird, wird sich gründlich überlegen, ob er nach dem Low Approach vielleicht noch

eine tatsächliche Landung in Lübeck anschließen möchte oder lieber dorthin fliegt, wo man auch wirklich willkommen ist. Willkommen scheint man mit einem kleinen Flugzeug in Lübeck nicht zu sein. Das muss man auch aus den Bewertungen mancher Kommentatoren auf dem Portal www.eddh.de schließen. Dort (INFO > PIREPS > EDHL) findet man vielfach Lob für die netten Controllerinnen und Controller in Lübeck; im Übrigen aber nur wenig Flugplätze mit einer vergleichbar hohen Sammlung grauer Missfallens-Sterne wie sie sich Lübeck über die letzten Jahre hinweg eingesammelt hat.

Ralf-Michael Hubert

Nachruf

Der Motorsegler und Segelflug Club Bremerhaven e. V. trauert um sein Ehrenmitglied Robert Wille, der am 13.07.2022 im Alter von 76 Jahren verstorben ist.

Robert war Initiator und Vereinsgründer. Sein Bestreben nach der Fluglizenz führte zur Gründung des MSC im Juli 1977. Seit 1980 war er im Besitz einer Fluglizenz und seit 1991 Fluglehrer in unserem Verein. 25 Jahre lang brachte er zahlreichen Flugschülerinnen und Flugschülern das Fliegen bei. In seiner Fliegerkarriere hat Robert viel erlebt. Diverse Fliegerlager z. B. in Österreich, unzählige Urlaubsflüge nach Frankreich, Österreich, in die Niederlande, die ehem. DDR, nach Schweden

und Dänemark, sowie die Gipfelumrundung des Mont Blanc. Seine große Begeisterung für den Luftsport war außergewöhnlich und mitreißend. Seine Leidenschaft für die Flugausbildung und Weitergabe von Wissen und Erfahrung wird uns sehr fehlen. 2020 wurde Robert Wille in Anerkennung und Würdigung seiner Dienste zum Ehrenmitglied unseres Vereins ernannt. Über 44 Jahre war er unser Mitglied. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.



Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Frau Ingrid und seiner Familie.

Motorsegler und Segelflug Club Bremerhaven e. V.

Wir gratulieren



Sebastian Jura zum ersten Alleinflug

am Tag seines 14. Geburtstages in Hellingst am 09.07.2022. Alexander hat schon als Neunjähriger seine Zeit regelmäßig auf dem Flugplatz beim Luftfahrtverein Unterweser verbracht.



Lennart Klein zum ersten Alleinflug

am 18.07.2022 in Osterholz-Scharmbeck. Hier mit seinem Fluglehrer Martin Garbade Segelfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt



Sarah Rohdenburg zum ersten Alleinflug

am 22.07.2022 in Osterholz-Scharmbeck. Hier mit Fluglehrer Henning Delius Segelfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt



Maximillian Schroiff und Jasper Eggert zur bestandenen SPL-Prüfung

am 22.07.2022 in Osterholz-Scharmbeck. Hier mit Prüferin Ulla Voss Segelfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

Landesverbandsfliegerlager Hayingen 2022



Liebe Fliegergemeinde,

auch in diesem Jahr haben sich die Hamburger Segelflugpilotinnen und -piloten wieder zum alljährlichen Landesverbandsfliegerlager getroffen. Dieses Mal waren wir vom 16.07. bis zum 31.07.2022 mit insgesamt über 60 Personen und ca. 15 Vereinsflugzeugen aus allen vier Hamburger Segelflugvereinen beim LSV Hayingen in der Schwäbischen Alb zu Gast. Gleich zu Beginn des Lagers haben die ortsansässigen Kunstflugpiloten uns mit ihren

Fähigkeiten begeistert und dem ein oder anderen Zuschauer die Schweißperlen auf die Stirn getrieben. Ein gutes Dutzend Wagemutiger hat sich in den folgenden Tagen sogar selbst in den „Perkoz“ getraut und Belastungen von ca. -3,5 g bis ca. +5 g erleben dürfen. Neben den Kunstflügen haben wir natürlich auch in gewohnter Manier „Strecke“ gemacht. Aus insgesamt 597 Windenstarts und 263 F-Schleppminuten sind viele tolle Streckenflüge ent-

standen. Bärte mit einem integrierten Steigen von 6 Metern pro Sekunde trugen uns teilweise sogar auf FL100. Eine tolle Erfahrung für viele, die solche Höhen aus der klassischen Wolkenthermik bei uns im hohen Norden nicht gewohnt sind.

Ein besonderes Erlebnis hatten auch Jochen Wockenfuß (SFC Fischbek), Joris Knück (HAC Boberg) und Thomas Lüdtkke (HVL Boberg), die sich frei geflogen haben, sowie Tobias Meyer und Neville Bharucha (beide HAC Bo-

berg), die ihren 50 km-Soloflug bzw. 100 km-Flug mit Lehrer erfolgreich absolviert haben. Hierzu sei allen Piloten noch einmal ganz herzlich gratuliert.

Das Wetter meinte es die vollen 15 Tage – je nach Hitzeverträglichkeit – gut mit uns, sodass wir jeden Tag fliegen konnten. Die erwähnte Hitze mit Spitzenwerten um die 40 °C in den niederen Lagen ließ sich im 708 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Hayingen zumindest etwas besser ertragen. Zusätzlich verschaffte einigen Teilnehmern

der Vereinspool noch eine willkommene Abkühlung.

Eine ebenso nicht alltägliche Herausforderung war die Essenszubereitung für die gesamte Truppe. Für 200 Hotdogbrötchen mussten in insgesamt fünf Supermarktregalen die entsprechenden Fächer leer geräumt werden (sorry an alle, die an diesem Abend in der Gegend ebenso Hotdogs essen wollten). Und wie brät man eigentlich Frühstückseier für eine so große Truppe? Natürlich in der Riesenfanne, die uns der

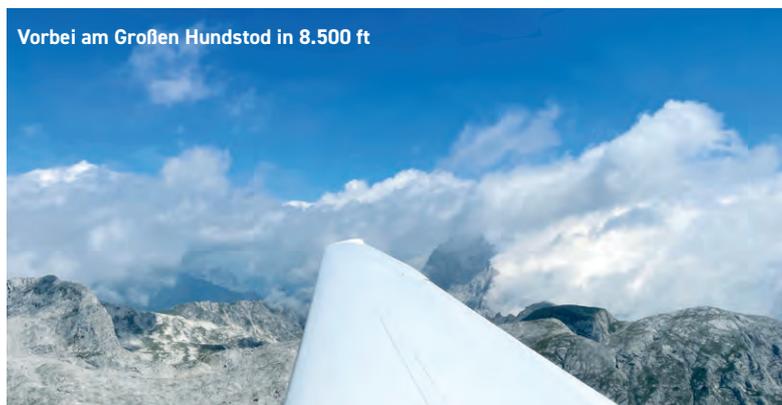
LSV freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.

Nach dem Essen haben wir den Abend bei einem gemütlichen Kaltgetränk und wunderschönen Sonnenuntergängen ausklingen lassen. Wir freuen uns schon auf das nächste Hamburger Verbandsfliegerlager im Sommer 2023.

Beste Grüße

David Engelbert

Trip to the Alps – mit der Dimona von Hamburg in die Berge



Vorbei am Großen Hundstod in 8.500 ft



▲ Vilshofen mit Piste 12/30 direkt neben der Donau



Chiemsee, querab zur Herren- und Fraueninsel



▲ Übernachtung im Zelt direkt neben unserem Flieger

Am 15.07.2022 war es endlich so weit und es ging mit unserer Vereins-Dimona, der D-KEHU, auf große Tour. Die Taschen waren gepackt, der Flieger betankt und die Wettervorhersage für das Wochenende war bestens.

Als erstes Leg stand mit 400 km Luftlinie Boberg nach Frankfurt-Egelsbach auf dem Programm, um meinen Co-Piloten Kalle (HVL Boberg) abzuholen, der dort seit einigen Monaten bei der DFS ist. Mit einem Airspace D Crossing in 3500 ft in Hannover sowie einem Midfield Crossing in Kassel ging es Richtung Frankfurt. Die ersten Kilometer bis Kassel unter einer relativ dichten Wolkendecke und ab Kassel bei strahlendem Sonnenschein.

Entlang der Skyline von Frankfurt waren es jetzt nur noch 10 km bis Frankfurt-Egelsbach. Nach 2 Stunden und 15 min kam der Flugplatz in Sicht. In Egelsbach gelandet, habe ich mich mit meiner Dimona echt klein gefühlt zwischen den großen Fliegern wie z. B. einer Cessna Citation oder PC12. Nachdem Kalle dazugestiegen war, flogen wir weiter auf Flightlevel 95 und mit einer Groundspeed von 260 km/h in Richtung Vilshofen an der Donau (EDMV). Auf dem Flugplatz haben wir für die nächsten beiden Nächte unser Zelt aufgespannt und direkt neben unserem Flieger übernachtet. Aber warum genau Vilshofen? Mein Vater fliegt im HFC Hamburg e. V. und die machen jährlich ihr Fliegerlager in Vilshofen,

bei dem ich öfters in meiner Kindheit war. Leider war aber bei uns dieses Jahr nicht geplant nach Vilshofen zu fahren, deswegen dachte ich mir, wieso nicht einfach selbst hinfliegen – mit meiner im Frühjahr frisch zu meiner SPL-Lizenz dazuerworbenen TMG-Berechtigung war das jetzt möglich.

Am nächsten Tag ging es dann zum eigentlichen Ziel der Tour, in die Alpen. Erstes Ziel des Tages war der Flugplatz Mauternsdorf (LOSM). Das Witzige an dem Flugplatz ist, dass die Platzrunde um einen Berg verläuft, heißt also, dass man im Gegenflug den Platz nicht mehr einsehen kann. Allgemein war es an diesem Tag in den Alpen relativ windig und turbulent, sodass



▲ **Flugplatz Niederöblarn, dahinter der Grimming**

wir ordentlich durchgeschüttelt wurden. Weiter von Mauterndorf ging es zum nur 30 Minuten entfernten Flugplatz Niederöblarn (LOGO). Dort wurde es aufgrund der Windlage und des Gebirges ein spannender Anflug, der Flugleiter hatte uns zuvor auf die starken Turbulenzen und Abwinde im Endanflug hingewiesen. Highlight auf diesem kurzen Leg war das Schloss Moosham, das komplett unerwartet in einer Kurve ins Tal unter unserer Fläche auftauchte. Dort am Platz sowie auf der gesamten Tour hatten wir ein traumhaftes Alpenpanorama. Von Niederöblarn ging es über Linz, wo wir einen Low Approach gemacht haben, nach Sonnen (EDPS). Der Platz ist der für mich spannendste Flugplatz der Tour, die



▲ **Wunderbare Bergwelt bei Weißpriach**

Landebahn liegt mitten auf einem Berg und hat ein starkes Gefälle. Wenn ein Flugzeug landet, muss jedes Mal mit einem Absperrband die vor der Landebahn befindliche Straße abgesperrt werden.

Von Sonnen flogen wir zurück zu unserem Startflugplatz in Vilshofen. Abends ging es dann in den Ort, wo es die meiner Meinung nach beste Pizza gibt, und später auf einen entspannten Drink am Strand an der Donau. Es war ein sehr gelungener und spannender Tag.

Zum Zeitpunkt, an dem wir in Vilshofen waren, hatte der HFC gerade sein Fliegerlager, sodass ich dort einige Leute kannte und auch einem Kollegen in einer kurzen Platzrunde mal zeigen konnte, wie schön



▲ **Unerwartetes Tages-Highlight: Schloss Moosham**

die Dimona fliegt. Zum Zeitpunkt unserer Tour war ebenfalls das Hamburger Landesverbandsfliegerlager in Hayingen, was unser nächstes Ziel werden sollte, um dort Kalle abzusetzen, der im Fliegerlager blieb. Mit einem Low Approach in Augsburg ging es dann also nach Hayingen in der Schwäbischen Alb. Auf dem gesamten Trip waren alle Fluglotsen sehr kooperativ. Nochmals schnell vollgetankt und schon ging es auch weiter Richtung Heimat mit einem Zwischenstopp in Osterholz-Scharmbeck, wo ich von einem Fliegerfreund aus meiner WhatsApp-Gruppe auf eine Cola eingeladen war. Einen Low Approach in Stuttgart sowie Bremen konnte ich mir auf dem Weg natürlich nicht entgehen lassen.

Tom Poreda, HAC Boberg e. V.

Wir gratulieren:

Zum ersten Alleinflug ...



Jochen Wockenfuß
SFC-Fischbek am
19.07.2022 bei den Flug-
lehrern Marcel Przygoda,
HAC Boberg (li.) und
Johannes Dechow,
SFC-Fischbek (re.)
in Hayingen



Cedric Hechler
HAC Boberg am 28.08.2022
in Boberg

... und zur Segelflugglizenz



**Tobias Meyer (re.),
Florian Graf (3.v.li.) und
Michael Flehinghaus (2.v.li.)**
HAC Boberg am 28.08.2022
Hendrik Geilsdorf (li.)
in Boberg



**Henry Lübberstedt (2.v.li.)
und Henri Haug (re.)**
HAC Boberg
am 31.08.2022
bei Prüfer
Tim Wührmann (li.)
in Boberg

Ideensammlung „Mehr fliegen“

Liebe Segelfliegerinnen,
liebe Segelflieger,

häufiges Fliegen ist für die Flugsicherheit von entscheidender Bedeutung. Das Trainingsbarometer stellt den Zusammenhang zwischen Übung und Flugsicherheit gut dar. Nun ist aber festzustellen, dass der Übungsstand vieler Mitglieder eher im roten als im grünen Bereich zu verorten ist.

Die Frage ist nun, wie wir die Motivation zu vermehrtem Fliegen erhöhen können. Hierzu gibt es in den Vereinen sicher viele gute Ansätze und Ideen. Da wir das Rad nicht neu erfinden wollen, möchten wir euch bitten, dem Verband unter info@lsvni.de (Stichwort „Ideensammlung Mehr fliegen“) eure Erfahrungen zu diesem Thema mitzuteilen (wobei auch negative Erfahrungen lehrreich sein können).

Wir werden die Einsendungen aufarbeiten und dann den Vereinen zur Verfügung stellen.

Als kleines Dankeschön hat die Firma So-tecc einen Haubenblitzer zur Verfügung gestellt, den wir unter den Einsendern verlosen werden! Einsendeschluss ist der 30.11.2022.

Text: Bernhard Frettlöh,
Landesausbildungsleiter LSVNI

bit.ly/trainingsbarometer

DER TRAININGSSTAND HÄNGT VON DER ANZAHL DER FLUGSTUNDEN UND STARTS AB.

Verbinden Sie die Anzahl der Flugstunden mit der Anzahl der Starts aus den letzten 6 Monaten. Die Mitte der Verbindungslinie kennzeichnet den aktuellen Trainingsstand.

Beispiel blaue Verbindungslinie:
Bei 25 Flugstunden und 10 Starts liegt der Trainingsstand trotz der Anzahl der Flugstunden nur im gelben Bereich.

GRÜNER BEREICH
Der Übungsstand ist gut. Trotzdem Vorsicht!

Geübte Piloten machen folgende Fehler:

- > Wartung und Vorflugcheck unzureichend
- > mangelhafter Check vor dem Start
- > Fehlverhalten bei Startunterbrechung
- > Überschätzung der Flugleistungsparameter
- > Falsche Einschätzung des Wetters
- > Fehler bei der Landeinteilung, vor allem bei Außenlandungen (nur Segelflug)

GELBER BEREICH
Mehr Übung könnte nicht schaden. Unerwartete Ereignisse können gefährlich werden!

Besondere Vorsicht ist geboten beim Start ...

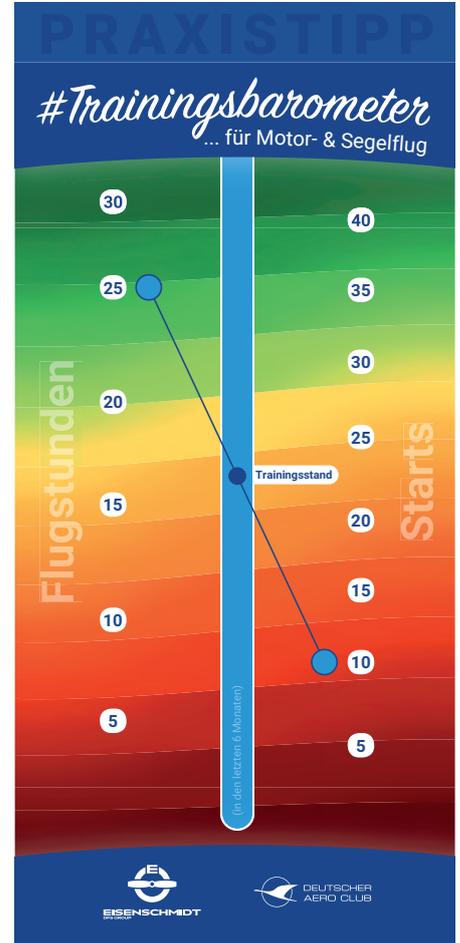
- > an unbekanntem Plätzen/Gebieten
- > in unbekanntem Landschaftsregionen (z. B. Alpen)
- > auf selten geflogenen Flugzeugmustern
- > in einer schwierig einzuschätzenden Wetterlage
- > in einer selten durchgeführten Startart (nur Segelflug)

ROTER BEREICH
Übung ist notwendig! Fliegen kann zum Risiko werden!

Für ungeübte Piloten gilt:

- > Die ersten Starts nach einer längeren Pause nur mit vertrauten Mustern und bei unkritischen Wetterlagen durchführen.
- > Falls der letzte Start mehr als drei Monate zurückliegt, ist Training mit einem Fluglehrer der beste Weg zu einem guten Trainingsstand...

Logos: EISENSCHMIDT, DEUTSCHER AERO CLUB



Das Trainingsbarometer kann im Webshop unter <https://www.eisenschmidt.aero/trainingsbarometer> heruntergeladen werden und wird als Printprodukt auch auf Messen und Veranstaltungen verteilt.
Fotos: R. Eisenschmidt GmbH

Bericht vom Trainingslager des D-Kaders

Anfang Mai trafen sich der aktuelle D-Kader sowie weitere Teilnehmer, die nicht zum D-Kader gehören, zum gemeinsamen Wettbewerbstraining in Wilsche.

Begonnen haben die Tage immer mit einem Briefing um 10 Uhr. Hier gab es die aktuellen Wetterprognosen für den Flugtag, außerdem wurden uns die jeweiligen Tagesaufgaben vorgestellt.

Der erste Wertungstag war gleich richtig spannend. Anfangs noch bei bestem Wetter gestartet, wurden wir im Laufe des zweiten Schenkels von einer Abschirmung begrüßt, die uns bis nach Hause mit 8/8 begleitet hat. Zum Glück gab es aber an

diesem Tag nur zwei Außenlandungen und zwei Piloten, die den Motor gezündet haben.

Die Vorhersage für den zweiten Wertungstag war vielversprechend. Daher wurden auch die Aufgaben mit rund 250 km für die Clubklasse und 280 km für die gemischte Klasse etwas größer ausgeschrieben. Wie sich herausstellte, bereiteten die Aufgaben keinem Piloten größere Probleme, da sämtliche Teilnehmer die Racing Task bewältigen konnten.

Am dritten Wertungstag sollten wir dann erfahren, was es bedeutet, wenn eine wetterunwirksame Front in die Vorhersageberichte eingezeichnet wird. So waren sich

Trainer und Pilotensprecher bei der Aufgabenwahl nicht ganz sicher, wie sich das Wetter entwickelt, und entschieden sich dazu, kleinere AAT Aufgaben zu stellen. Dass dann Schnitte von bis zu 120 km/h in der gemischten sowie 107 km/h in der Clubklasse geflogen wurden, konnte zu dem Zeitpunkt noch niemand ahnen.

Der vierte Wertungstag war dann geprägt von recht durchwachsenem Wetter. Beim Abflug war noch alles im grünen Bereich mit schönen Cumuli, jedoch gerieten wir dann schnell unter eine dicke Abschirmung, die uns doch recht langsam werden ließ. Entgegen allen Erwartungen gab es aber auch an diesem Tag keine Außen-



◀ Gruppenfoto
 ▼ Startaufstellung



landung. Das größte Highlight an diesem Tag war wohl für viele von uns das Übersteigen der Wolken im Hangaufwind der Wolke. So konnten einige Piloten auch einen schönen Abflug über der Wolkenbasis machen oder – wie Joshi – den gesamten ersten Schenkel darüber absolvieren.

Der fünfte Tag bescherte der gemischten Klasse einen 1000-Punkte-Tag mit einer Racing Task von 320 km. In der Clubklasse war man sich nicht ganz sicher, wie blau der ganze Tag werden würde, und so gab es wieder eine AAT. Beide Aufgaben führten uns auch mal in den schönen Osten in Richtung Magdeburg. Vor dem Abflug war es noch sehr anstrengend sich in der „tolle“ Blauthermik oben zu halten, doch mit den ersten Cumuli wurde es dann schlagartig besser. Auch hier gab es wieder

schnelle Flüge in der gemischten Klasse mit Schnitten bis zu 110 km/h. In der Clubklasse jedoch wurde das Wetter an diesem Tag von den meisten etwas unterschätzt, da wir dann doch etwas zu schnell für die Aufgabenzeit von 2,5 h waren und manche noch auf Krampf verlängern mussten oder einfach zu zeitig da waren.

Der sechste und auch letzte Wertungstag am Freitag sollte dann noch einmal ein krönender Abschluss der Woche werden. Die Wettervorhersage Richtung Heide war sehr gut und somit wurden auch an diesem Tag recht große Racing-Aufgaben in beiden Klassen gestellt. In der gemischten Klasse sollten 306 km und in der Clubklasse 268 km geflogen werden. Das Wetter ließ uns auch an diesem Tag nicht im Stich und bescherte uns allen

nochmal recht schnelle Flüge mit Schnitten bis zu 123 km/h in der gemischten und 104 km/h in der Clubklasse.

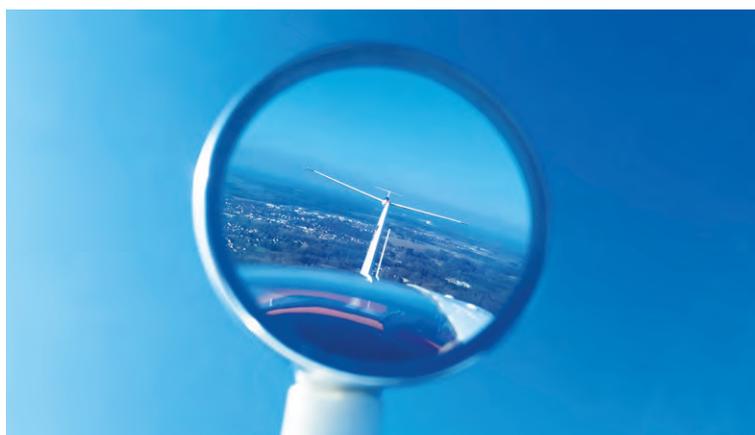
Ich glaube, ich spreche für alle, wenn ich sage, dass wir ein riesiges Glück mit dem Wetter hatten. Es war eine richtig gelungene Woche mit einem Rundum-Sorglospaket für alle Teilnehmer durch den ausrichtenden Verein. Nicht zuletzt war es für alle Beteiligten ein besonderes Erlebnis und wir konnten bezüglich des Wettbewerbsfliegens voneinander profitieren und lernen.

Deshalb möchte ich im Namen aller Teilnehmer ein großes Dankeschön an den ausrichtenden Verein LSV Gifhorn und sämtliche Trainer richten, die erfolgreich dieses Event geplant und logistisch gemeistert haben.

Text und Bilder: Stefan Braniek

Leserfoto

Uns erreichte dieses Leserfoto von Holger Jahns vom LSV Walsrode mit einem F-Schlepp Twin hinter DR300. Pilot der Robin DR 300 D-EMSL des LSV Walsrode ist wie vermutet Holger Jahns und die Grob Twin D-6469 im F-Schlepp fliegt Pilot Dieter Laurinat.



Der Aufschwung kommt ...

... beim Kunstfluglehrgang an der Alten Ems in Rhede (Emsland) durch den Kunstflugförderverein „Aufschwung Ost“ (KFAO)



▲ Martin Pohl (links) und David Tempel (rechts) vom KFAO zeichneten als Organisatoren für den Lehrgang in Rhede verantwortlich



▲ Alexander Wagner vom KFAO im Swift beim Landeanflug

20 Teilnehmer hatten sich für den einwöchigen Frühjahrslehrgang vom KFAO eingeschrieben. Eigentlich als Trainingslehrgang ausgelegt, konnten auch Kunstflug-Anfänger dabei sein und ihre Kunstflugberechtigung erwerben. Der Frühjahrslehrgang ist generell wettbewerbsorientiert ausgerichtet. Während andere Termine des KFAO, z. B. der in Reinsdorf (Brandenburg), eher die Anfängerschulung im Blick haben.

Vom Wetter nicht im Stich gelassen konnten hier in Rhede die Anfänger ihren Lehrgang erfolgreich abschließen. Zuvor galt es jedoch den Rückenflug sicher zu beherrschen, bevor der Looping auch in Kombination mit gesteuerten Rollen die nächsten zu übenden Figuren wurden. Trudeltraining in allen Varianten rundete die Ausbildung ab. Zum Schluß standen die Alleinflüge unter gestrengen Augen an. Der KFAO als Organisator dieser Kunstfluglehrgänge kümmert sich vor allem

auch um die behördlichen Belange. Das heißt, die notwendigen Genehmigungen wie z. B. die Unterschreitung der Mindesthöhe zu beantragen. Aber natürlich auch den Lehrgang selbst mit den notwendigen Unterweisungen durchzuführen. Auch die Ausbilder werden vom KFAO gestellt. Worauf der KFAO jedoch angewiesen ist, sind Vereine mit ihren Fluggeländen, die solche Lehrgänge aufnehmen und als Gastgeber fungieren.

Text und Fotos: Klaus Preen

Aus den Vereinen

Akaflieg Hannover und Hannoverscher Aero-Club

Jubiläumsfeier der Akaflieg Hannover und des Hannoverschen Aero-Club auf dem gemeinsamen Werkstattgelände in Hannover-Sahlkamp



Schon Anfang 2020 bildeten beide Vereine ein gemeinsames Organisationskomitee, um das 100-jährige Bestehen beider Clubs (gegründet im April 1921) im Sommer 2021 zu begehen. Schnell war ein Termin für den

Sommer gefunden: Am 03. Juli 1921 hatte der Hannoversche Verein für Flugwesen, aus dem der Hannoversche Aero-Club hervorging und in dem Studenten sich als Akademische Fliegergruppe zusammaten,

den ersten Flugtag in Hannover nach dem Weltkrieg veranstaltet. Der 03.07.2021 fiel auf einen Samstag, also sollte genau 100 Jahre später wieder ein Flugtag stattfinden.

Nun war allerdings vom Flugplatz „nur“ noch in der Nachbarschaft ein Modellfluggelände übrig geblieben, sodass ein Flugtag nicht ohne weiteres realisierbar schien. Es entstand die Idee, Gummiseilstarts mit einem SG 38 vorzuführen – beide Vereine hatten dazu bereits anlässlich einer Ausstellung von 26 Segelflugzeugen in der Stadthalle Hannover im Jahre 1926 ebenfalls gemeinsam eingeladen. Der Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe (OSC) war bereit, einen seiner Schulgleiter zur Verfügung zu stellen. Weitere Flugeinlagen sollten die Modellflieger beisteuern. Und so wurde mehrere Monate in regelmäßigen Abständen getagt und geplant, während die Pandemie alsbald persönlichen Treffen ein Ende setzte und Corona überhaupt auch kein Ende nehmen wollte. Anfang 2021 wurden die Planungen deshalb schweren Herzens auf Eis gelegt.

Ab Herbst stieg dann die Zuversicht: Das Orga-Team tagte wieder regelmäßig – wenn auch online – und die Pläne wurden vertieft und erweitert. Als Termin wurde nun Samstag, der 02.07.2022 festgelegt. Der Sparkassen-Sportfonds steuerte finanzielle Zuschüsse für beide Vereine bei. Neben der Frage, welche Flugzeuge auf dem Werkstattgelände zu präsentieren seien, kam die Idee auf, den historischen Vampyr, mit dem die Geschichte beider Vereine begann, in Hannover auszustellen. Das Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe stellte seinen Nachbau von 2001/2002 ganz unbürokratisch zur Verfügung. Schwierig war lediglich der Transport des dreiteiligen Flügels, für den aber ein ehemaliger IS-28-Anhänger prädestiniert war. Jürgen Schimpf, der den Nachbau mit geschaffen hatte, stellte sich für die gesamte Zeit von Anfahrt von der Wasserkuppe bis zum Wie-

deraufrüsten im Museum eine Woche später als Betreuer zur Verfügung.

Eine Woche vor dem Termin (die Genehmigung für Flüge des SG 38 auf dem Gelände im Sahlkamp waren soeben erteilt worden) wurde auf dem Flugplatz in Oppershausen das Gummiseil-Starten auf dem SG 38 unter Anleitung von Florian von Fintel vom OSC geübt – und war sowohl für Flugpersonal wie „Gummihunde“ eine ganz besondere Erfahrung, die schon einmal für Vorfreude auf das Event sorgte. Am Samstag darauf herrschte dann ideales Wetter (leider auch zum Überlandfliegen) und viele Helfer beider Vereine hatten gar keine Zeit, die Augen nach oben zu richten, sondern waren ab 11 Uhr mit einem nicht abreißen lassen Besucherandrang beschäftigt.

Als Moderator konnte Frank Thies vom OSC gewonnen werden, der unermüdlich und souverän den ganzen Tag über das Publikum mit Informationen über Vergangenheit und Gegenwart der Segelfliegerei versorgte. Viele Interessierte kamen mit der gesamten Familie. Das ganz junge Publikum erfreute sich an einer Hüpfburg, auf der ein ADAC-Hubschrauber thronte, das junge Publikum lernte Gleitflieger aus Balsaholz basteln oder nahm im Segelflug-Simulator Platz. Je zur vollen Stunde gab es Vorführungen von Gummiseilstarts – immerhin die ersten seit 1926 im Stadtgebiet von Hannover – und zwischendurch immer wieder tolle Flugeinlagen der Modellflieger. Im Nebenraum zum Vampyr wurde das Lufo-Projekt der AFH (Auslegung eines nachrüstbaren Sicherheits-Cockpits) vorgestellt.

Der Einladung zum Jubiläum folgten unter anderem auch der Bürgermeister Hannovers, die stellvertretende Bezirksbürgermeisterin, der Vertreter des Stadt-

sportbundes, mehrere Professoren der Universität Hannover, die Präsidenten des DAeC und des DSV sowie die Präsidentin des Landesverbandes Niedersachsen Dr. Meike Müller, die – wie die anderen Ehrengäste auch – Grußworte an die Feiernden richtete. Die Besichtigung der auf dem Modellfluggelände ausgestellten Segelflugzeuge von (schon historischer) KA 6 bis zu ASH 25 und Discus FES sowie dem Eigenbau AFH 24 wurde untermalt von den Klängen einer Jazz-Combo, die musikalisch die Stimmung von vor 100 Jahren einfiel.

Gegen 17 Uhr endete die Veranstaltung. Beide Vereine ließen den anstrengenden, aber sehr gelungenen „echten“ Flugtag vor den Werkstätten mit gemeinsamen Grillen ausklingen.

Der Vampyr wurde eine Woche später wieder zur Wasserkuppe zurückgebracht. Der Nachbau ist eine beeindruckend exakte Kopie der Version des Vampyr von 1921 – nur auf die variable Position des Flügels auf dem Rumpf zur Bestimmung einer vorderen oder hinteren Schwerpunktlage wurde verzichtet. Die äußerst einfache Montage, die die Zeitgenossen damals beeindruckte, wirkt bis heute fort. Nur in einem Detail hinkt der Nachbau hinterher: Die Fußbälle sind mit Kork befüllt und die beiden hinteren Bälle lecken nun nach langer Standzeit an den Achsen. Insofern korkt der Vampyr überall dort, wo er zum Stehen kommt – wer die Ehre hat, das Flugzeug nochmals ausleihen zu dürfen, sollte ein Kehrblech bereithalten.

Beide Vereine danken insbesondere dem OSC-Team um Frank Thies und dem Werkstatt-Team des Segelflugmuseums auf der Wasserkuppe um Dag Peters für die vielfältigen Unterstützungen!

**Ralf Mahler (HAeC) und
Markus Klemmer (AFH)**

Luftsportverein Rinteln

Fliegende Oldtimer über Rinteln

FlyIn beim Luftsportverein Rinteln / Bundesliga-Abschlussfeier

Viele Piloten haben Anfang September mit ihren selbstgebauten Flugzeugen und Oldtimern den Weg nach Rinteln zum FlyIn auf sich genommen. Bei herrlichem Wetter waren an die 60 Flugzeuge auf dem Verkehrslandeplatz der Stadt Rinteln gelandet. Dazu kamen noch einige Maschinen, die am hie-

sigen Flugplatz stationiert sind, die man bewundern konnte. Viele Besucher nutzten die Gelegenheit, die wunderschönen und gepflegten „Schätzchen“ einmal aus der Nähe zu bestaunen und das Gespräch mit den Piloten zu suchen.

Allein sieben Bucker Jungmann Doppeldecker, davon zwei Originale, waren angefliegen. Bei den anderen Doppeldeckern handelte es sich um UL's. Die ältesten Maschinen waren eine Aeronca und eine Piper PA18 aus den 1940er Jahren.

Wunderschön anzusehen war auch der For-



▲ **OK-RUD: Bucker Jungmann**
 ▶ **9203: Piaggio P149**



mationsflug zweier Oldtimer vom Typ Stark Turbulent. Dies geschah unter den Augen des anwesenden 102-jährigen Konstrukteurs Wilhelm Stark. Eine weitere Stark Turbulent steht kurz vor der Vollendung in der Halle von Ralf Twellmann, dem Initiator dieser Veranstaltung. In regelmäßigen Abständen bekommt er Besuch von Wilhelm Stark, der sich nach dem aktuellen Stand der Restauration eines Originals erkundigt. Zu sehen war ebenfalls eine weitere Turbulent, die als UL von dem aus dem Modell-

bau kommenden Stefan Fahrenkamp seit gut 4 Jahren aufgebaut wird. Zum nächsten FlyIn – so ist die Planung – soll sie in die Luft kommen. Angeflogen war auch eine Do27 aus Bad Gandersheim, die früher bei den Heeresfliegern ihren Dienst als Verbindungsflugzeug geleistet hat. Später wurden einige Do's bei den Sportfluggruppen der Bundeswehr als Schleppflugzeuge eingesetzt. Ferner war eine Piaggio P149 aus Bielefeld zu bewundern, die früher als Schul- und Verbindungsflugzeuge bei der Luftwaffe ihren Dienst versahen. Die Piloten nutzten dieses Treffen natür-

lich zum Fachsimpeln, auch über die Problematik bei der Ersatzteilbeschaffung. Sie genossen bei dem sonnigen Wetter und der lockeren Atmosphäre dieses FlyIn. Ein erneuter Besuch in 2023 ist in ihren Terminkalendern bereits fest vorgemerkt. Am Abend klang diese gelungene Veranstaltung dann mit der Abschlussfeier der Segelflug-Bundesliga aus, die der LSV Rinteln zum 4. Mal in Folge gewonnen hat. Weitere Fotos von der Veranstaltung sind auf der Homepage des LSV Rinteln www.lsv-rinteln.de hinterlegt.

Text: Dieter Vogt
Fotos: Stephan Kopelke und Dieter Vogt

Grote mit Pech bei WM

Das deutsche Team erringt den Team Cup



▲ **Die strahlenden Teamweltmeisterinnen mit ihren Kolleginnen auf Platz 2 (Frankreich) und Platz 3 (Tschechien)**
 ◀ **Alle WM-Teilnehmerinnen**

Die Frauen-Segelflug-Weltmeisterschaft fand vom 14. bis zum 26. August 2022 in Husbands Bosworth in England statt. Die neuen Weltmeisterinnen wurden in der 18-Meter-, Standard- und Clubklasse ausgeflogen.

Für die für den Luftsportverein Rinteln fliegende Christine Grote ging es darum, ihren in der Clubklasse erreichten Vize-Weltmeistertitel nun in der Standardklasse zu verteidigen bzw. zu wiederholen. Nach sechs Wertungsflügen lag sie in der Standard-

klasse aussichtsreich auf Platz 3 des 13-Pilotinnen umfassenden Feldes. Vor ihr lagen mit Cornelia Schaich und Sabrina Vogt ihre Teamkameradinnen auf den Plätzen 1 und 2, was auch das Endergebnis nach insgesamt acht Wertungsflügen sein sollte.

Der siebte Wertungstag war nicht auf der Seite von Christine Grote. Die Thermik wollte sich an diesem Tag nicht so richtig finden lassen, geschweige denn auslösen. Die Situation vor dem Abflug gestaltete sich sehr stressig. Es war klar, dass man nicht mehr lange warten durfte, da sich das Wetter laut Meteorologen kontinuierlich verschlechtern sollte. Das Team Grote/Vogt wollte aber auf keinen Fall unter der maximal möglichen Höhe abfliegen, da diese mit nur 800 Metern über Grund sowieso schon recht niedrig und sportlich für einen Wettbewerbsflug war. Jede kämpfte um das Obenbleiben und zahlreiche Funksprüche von Teamkolleginnen und dem Teamcaptain raubten Konzentration. Es wurde schwierig sich auf die notwendige Absprache untereinander zu fixieren. Als man dann endlich auf der Frequenz durchkam, war das Abflugfenster kurz davor zu schließen und Vogt überquerte die Linie sieben Sekunden zu spät, was ihr eine Strafe von 50 Punkten einbrachte. Grote hingegen war so knapp am Linienrand, dass sie zwar im Zeitfenster, aber 13 Meter neben der Linie abflog, was auch 50 Strafpunkte bedeutete. Der Flug, der bereits so holprig begonnen hatte, sollte für Grote leider auch bald enden. So kurbelten sie und Vogt in 180 bis 230 Metern über Grund. Der eigentlich ge-

ringe Höhenvorteil von 50 Metern rettete Vogt und die Rintelner Pilotin musste irgendwann die Entscheidung für eine sichere Außenlandung treffen. Zwei Pilotinnen aus Polen konnten sich in der gleichen Situation ebenso wenig halten und teilten mit Grote den Acker. Dies war nur im ersten Moment ein Trost, denn das Wetter entwickelte sich nicht der Vorhersage gemäß. Die Wolken rissen auf und die Sonne ließ gute Thermikwolken entstehen. Die Außenlandung ließ Grote gleich mehrere Plätze abfallen. Eine bittere Situation, wo sie doch alle anderen Flüge nahezu punktgleich mit der Teampartnerin absolviert hatte.

Aber es sollte genauso selektiv weitergehen. Es kündigten sich nur noch schwierige Wetterlagen mit Minimalaufgaben an, in denen das Quäntchen Glück nie fehlen durfte. Am letzten Wertungstag erwischte es die führende Französin der Clubklasse. Sie war den anderen Pilotinnen den kompletten Wettbewerb über haushoch überlegen gewesen. Aber im entscheidenden Moment war sie nur 30 Meter tiefer als alle anderen Segelflzeuge, die gute 15 Minuten in einem „Aufwind“ mit null Meter Steigen darauf warteten, dass die Sonne ihren Bereich erreichte und somit wieder Thermik entstehen konnte. Mit der nötigen Ruhe und Ausdauer konnte

die Durststrecke überwunden werden, die Aude Grangery den WM-Titel kostete. An diesem letzten Wertungstag flog das Team Christine Grote und Sabrina Vogt auf die Plätze 2 und 3 und somit konnte sich Grote in der Gesamtwertung auf den 7. Platz vorarbeiten. Alles in allem war es für das Team Grote/Vogt eine erfolgreiche Weltmeisterschaft mit tollen Flügen und Ergebnissen, wenn man mal aus Sicht von Christine Grote vom siebten Wertungstag absieht.

In der Clubklasse freute sich Ines Engelhardt dank des Ausscheidens der Französin riesig über den 3. Platz und Ulrike Teichmann kam auf Platz 7. In der 18-Meter-Klasse landete Stefanie Mühl auf Platz 4, lediglich 31 Punkte trennten sie vom 3. Platz. Katrin Senne folgte ihr auf dem 5. Platz und Sandra Malzacher belegte den 9. Platz. Insgesamt gesehen sprach der Teamcaptain von einer guten und recht anspruchsvollen Weltmeisterschaft, die man als Team Germany souverän gewonnen hat.

Die nächste Weltmeisterschaft findet 2023 in Spanien statt. Das Team Grote/Vogt hat hier schon in 2021 die ersten Trainingsflüge im Wettbewerbsgebiet absolviert.

Text: Dieter Vogt, Fotos: Team Germany

LSV Burgdorf e. V.

LSV Burgdorf gewinnt die erste deutsche Segelfluggesamtweltmeisterschaft

22.08.2022: Nach dem Gewinn der OLC-Bundesliga in den Jahren 2012, 2013, 2014 und 2016 ist der LSV Burgdorf dieses Jahr Sieger der DMST-Bundesliga (Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug) geworden. Die DMST-Bundesliga läuft jährlich an 17 Wochenenden zwischen April und August. In der ersten Liga stehen sich 25 Vereine gegenüber und kämpfen wöchentlich um den Rundensieg. Die Flüge erfolgen allesamt ohne Motorhilfe, nur mit der Kraft der Sonne und den dadurch entstehenden thermischen Aufwinden. Die Flüge werden mithilfe von Bordrechnern aufgezeichnet und später dann auf die Wertungsplattform WeGlide hochgeladen. Die Wertung jedes Wochenendes setzt sich dann aus drei Flügen mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit innerhalb von 120 Minuten und drei Flügen mit der größten Strecke zusammen. An guten Tagen sind Durchschnittsgeschwindig-



▲ **Startaufstellung am Sonntagmorgen. Fast alle Flugzeuge wurden zum Finale aus den Hallen geräumt.**

keiten von über 100 Stundenkilometern und Distanzen von teilweise über 800 km nur durch die Kraft der Thermik möglich.

Am vorletzten Augustwochenende bot sich ein spannendes Finale zwischen den führenden Vereinen der Wertung. Letztendlich belegten Vereine aus Baden-Württemberg



▲ **Michael Möker leitet das Briefing am Morgen vor Flugbeginn. Es sollen alle Flugoptionen für den Tag abgedeckt werden.**

und Hessen Platz eins und zwei im Rundenresultat, der LSV Burgdorf konnte aber durch den dritten Platz der letzten Runde dieser Saison den ersten Platz der Gesamtwertung halten.

Text und Bilder: Tim Bauer

Premium Aerotec „Weser“ Luftsportverein e. V.

Zwei bestandene A-Prüfungen: Der WLV gratuliert den Young Pilots Malin und Lena

Am 20. Juli 2022 haben Malin und Lena Behrens während des Fliegerlagers in Metzingen/Berliner Heide bei hochsommerlichem Wetter ihre drei Alleinflüge auf der ASK 13 erfolgreich durchgeführt. Mit Stolz nahmen sie die Glückwünsche der beiden

Fluglehrer Tim Wührmann und Cristian Behrens während des Fliegerlagers in Metzingen/Berliner Heide bei hochsommerlichem Wetter ihre drei Alleinflüge auf der ASK 13 erfolgreich durchgeführt. Mit Stolz nahmen sie die Glückwünsche der beiden

Tim Wührmann, Malin und Lena Behrens, Cristian Müller



Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V.

Aller guten Dinge sind drei

Geschafft ...! Nach phänomenal gut bestandener theoretischer Prüfung und einem erfolgreichen Überlandflug im Rahmen des Fliegerlagers der Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V. in Pirna im Juli hat Marvin Vollmers nun auch die letzte Hürde zum Segelfugschein erfolgreich genommen.

Am Samstag, den 20. August, hat Marvin seine praktische SPL-Prüfung bestanden. Die Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V. gratuliert ganz herzlich und wünscht allzeit gute Landungen.

Marvin Vollmers (rechts) mit Prüfer Tim Wührmann



Unsere Junges werden jetzt flügge

Nach erfolgreicher Ausbildung zum Segelflugzeugpiloten und zahlreichen Überlandflügen haben Tim Prusseit und Finn David Suwe nun auch die Ausbildung zur TMG Berechtigung erfolgreich abgeschlossen. Leicht verschwitzt, aber sehr erleichtert freuten sie sich zusammen mit Prüfer Tim Wührmann dann Anfang Juli und Ende

August über die bestandene Prüfung, geflogen auf der vereinseigenen Super Dimona TC100. Die Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V. gratuliert ganz herzlich und wünscht Tim und Finn allzeit Happy Landings!



100 und ein Start

Nach 101 erfolgreichen Trainingsflügen hat Thore Hertrampf seine ersten Alleinflüge am 04. Juni erfolgreich absolviert. Die Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V. gratuliert zur bestandenen A-Prüfung.

Thore Hertrampf (Mitte) zusammen mit Ausbildungsleiter Simon Bacher (rechts) und Fluglehrer Harald Schliedermann (links)



Verdener Luftfahrt-Verein e. V.

Zwei bestandene Prüfungen in Verden

Jannes Wegener und Jannis Oldenburg haben am 5. Juli ihre Prüfung zum SPL bestanden. Beide fliegen im Verdener Luftfahrt-Verein und haben die Prüfung bei Gerd König auf dem Flugplatz Verden abgelegt.

Von links nach rechts: Jannes Wegener, Gerd König, Jannis Oldenburg



Aero-Club Braunschweig e. V.

Lennart Hähndel meistert seinen ersten Alleinflug im Fluglager in Isny

Am Donnerstag, den 11. August 2022 flog sich der 18-jährige Lennart auf dem Flugplatz Isny-Rotmoos unter Überprüfung der Fluglehrer Bernd Korte und Dennis Polej frei. Die Segelfluggruppe des ACBS

gratuliert dir, lieber Lenny, recht herzlich zu deinem ersten Alleinflug sowie deiner mit Bravour bestandenen A-Prüfung und wünscht dir allzeit gute Flüge.

Text und Bild: Luisa Blaffert



Hans-Georg Pehlke

Der Luftsportverein Hameln trauert um Hans-Georg Pehlke. Geboren am 01.11.1937 in Königsberg in Ostpreußen, erlebte er als kleiner Junge Vertreibung und Flucht über die Frische Nehrung nach Danzig. In seiner neuen Heimat Hameln erlernte er nach dem Schulbesuch den Beruf des Kfz-Schlossers, bildete sich im Verlauf fort zum Kfz-Meister und später zum Techniker. Über Jahrzehnte arbeitete er dann als Entwicklungsingenieur für Landmaschinentechnik. Die meisten Kartoffel-Legemaschinen auf der Welt stammen aus seiner Entwicklung.

Bereits im Alter von 14 Jahren trat er im Jahr 1952 in den Luftsportverein Hameln ein und blieb ihm über 70 Jahre treu. Hans prägte unseren Verein wie kein anderer. Er erlebte noch die Jahre, als der Verein ohne eigenen Flugplatz über verschiedenste Segelflugplätze in der Region vagabundierte, bis er schließlich 1969 seine Heimat auf unserem Segelfluggelände in Bisperode fand. Hans war ganz wesentlich am Aufbau unseres Flugplatzes beteiligt, an der Modernisierung des Flugzeugparks, Schaffung der Infrastruktur, Bau der Hallen, Winden und Fahrzeuge.

Im Alter von 34 Jahren übernahm Hans 1971 den 1. Vorsitz und übte dieses Amt über 22 Jahre bis 1993 aus. Anschließend besetzte er noch für viele Jahre als äußerst

kompetenter Werkstattleiter den Posten des technischen Leiters. Als Fluglehrer bildete er über 50 Jahre unsere Flugschüler aus. Der Verein verfügte damals nur über zwei Fluglehrer, aber unzählige Flugschüler. Die Fluglehrer waren also am Wochenende immer rund um die Uhr gefordert.

Neben Familie und Beruf waren das Segelfliegen und der LSV Hameln sein Lebensinhalt. Bei Problemen war er immer da, fragte nicht lange, packte einfach an, beispielsweise vor einigen Jahren bei der Renovierung der Hallendächer, als er wochenlang in seinem selbstkonstruierten und -gebauten Wohnmobil auf dem Flugplatz übernachtete und die Arbeiten überwachte.

Oder erst vor wenigen Wochen, als Hans den Verkauf unseres ältesten Segelflugzeuges, der K6 E, begleitete und organisierte. Wie das Schicksal es so will, machte er seinen allerletzten Segelflugstart auf eben diesem Segelflugzeug, dessen Kauf er genau 50 Jahre zuvor als junger 1. Vorsitzender organisiert hatte.

Wir haben uns seit meiner Jugend gekannt. Besonders in dieser Zeit hat er uns als großes menschliches und fliegerisches Vorbild viel Halt und Motivation gegeben. Wir sind durch dick und dünn gegangen. So haben wir unzählige Stunden und Tage auf dem Flugplatz verbracht, Fliegerlager in nah



und fern besucht, zuletzt vor der Coronazeit einen Fliegerurlaub in Lienz in Österreich erlebt. Hier war es ihm vergönnt, bei voller Gesundheit über der Stelle zu kreisen, an der er viele Jahre zuvor einen schweren Flugunfall schwer verletzt überstanden hatte.

Noch einen Tag vor seinem Tod ist er mit seinem selbstgebauten Ultraleicht geflogen und mit Freunden in Höxter gelandet.

Im Alter von 84 Jahren verstarb er am folgenden Morgen, Freitag den 03.06.2022, für alle trotz seines Alters völlig unerwartet, bis zuletzt klar im Kopf, baumlang und bärenstark. Hans war die Seele unseres Vereins, vor allem aber zeit seines Lebens uns allen ein Vorbild als Mensch und Flieger.

Alles Gute, lieber Freund, auf deinem letzten großen Flug.

Klaus-Peter Gehrig

Abschied von Dietrich „Dieter“ Krause

03.02.1934 - 23.08.2022

Der Luftsportverein Burgdorf trauert um sein langjähriges Mitglied und Ehrenmitglied Dieter Krause, der im Alter von 88 Jahren verstorben ist. Nach einem erfüllten Fliegerleben hat er am 23. August 2022 seinen letzten Flug angetreten.

19-jährig kam Dieter 1953 in den ein paar Jahre zuvor gegründeten Luftsportverein Burgdorf. Er gehörte neben den Gründervätern zu den absoluten Urgesteinen des Vereins, hat Vereinsgeschichte in großem Maße mitgeschrieben und den Verein in seiner 68-jährigen aktiven Mitgliedschaft

auf seine ganz besondere Art und Weise geprägt. Sein unermüdliches Engagement für den Verein war beispiellos und zeigte sich insbesondere in den Jahren 1971 bis 1987, in denen er den Verein als Erster Vorsitzender gestaltet und geführt hat. Immer lag ihm Geselligkeit und gemeinschaftliches Erleben am Herzen. Er organisierte Sommerlager und diverse Ka6-Vergleichsfliegen. Besonders die Förderung des Segelfliegernachwuchses war ihm ein Anliegen, auch für diejenigen, die finanziell weniger gut gestellt waren.

Seine Liebe zur Fliegerei zeigte sich in vie-



lerlei Hinsicht. Neben der Segelfliegerei, der er sich hauptsächlich widmete, mit unzähligen Streckenflügen und diversen Außenlandungen, flog er über viele Jahre die geliebte LSV-Piper „November Zulu“, um

die Leistungsfieger bei „Hammerwetter“ zum Überlandflug in die Luft zu schleppen. Seine Liebe zur Segelfliegerei kannte fast keine Grenzen, ob vom Heimatflugplatz „Großes Moor“, mit Klaus Ohlmann in den Anden oder mit der „Altherrentruppe“ in den Alpen. Er genoss nicht nur die „Langohren“, sondern stieg immer wieder gern in eine Ka6. In den letzten Jahren ging es mit der von ihm initiierten Ka6-Gruppe fliegend nach Dänemark zum Oldtimertreffen, nach Polen ins Riesengebirge und kreuz

und quer durch sein schönes Deutschland, mit vielen Zwischenstopps auf diversen Flugplätzen. Fast überall kannte Dieter Segelfieger, knüpfte schnell Kontakt und plauschte abends lange am Lagerfeuer. Wandersegelflug vom Feinsten. Dieter ließ uns an seinem reichhaltigem Erfahrungs- und Erlebnisschatz gerne teilhaben. Wir danken ihm für die vielen Jahre, die wir mit ihm gemeinsam auf seinem geliebten Flugplatz verbringen durften. Dieter, wir werden dich nicht vergessen,

werden dir am Himmel über Norddeutschland nahe sein und dein Andenken in Ehren halten. Dieter hinterlässt seine Frau Renate, drei Töchter, Schwiegersöhne und vier Enkelkinder.

**Annemarie Frühauf
Carsten Möller**

Für den Luftsportverein Burgdorf e. V.

Termine

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

Verband

05. - 06.11.2022	Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte FI(S) + FI(A) + UL	Wiegmann Verzahnungstechnik, Seminarraum, Friedrich-Bähre-Straße 18, 31832 Springe
26. - 27.11.2022	Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte FI(S) + FI(A) + UL	Wiegmann Verzahnungstechnik, Seminarraum, Friedrich-Bähre-Straße 18, 31832 Springe
11.03.2023	Mitgliederversammlung 2023	Walsrode

Motorflug

12.11.2022	Niedersächsische Motorflugtagung	Forellenhof Walsrode
------------	----------------------------------	----------------------

Segelflug

13.11.2022	Niedersächsischer Segelfliegertag	Stadthalle Walsrode
03.12.2022	Auffrischungsseminar 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

Technische Lehrgänge

17.10. - 21.10.2022	Motorenwart/Motorseglerwart	Module: GM + FM + M1 (Zusatztermin)
03.11. - 06.11.2022	Fallschirmwartlehrgang inkl. Grundmodul	Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)

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 Dezember 2022/Januar 2023 ist am 24.10.2022

Gap 2022



▲ Lac de Serre-Ponçon, der größte Süßwasserstausee in Europa

Der Flugplatz Gap-Tallard aus Süden mit wunderschöner Alpenkulisse ▼



▲ Fliegen nach Frankreich „on top“ unter VFR-Bedingungen

▼ Das Durance-Tal beim Anflug auf Gap-Tallard aus Süden



Der Flugplatz Gap-Tallard im wunderschönen Département „Hautes-Alpes“ war wiederum der Ausgangspunkt für das Gebirgsflugtraining des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz. In den täglichen Briefings wurden die 15 Flugzeuge in verschiedene Gruppen (UL, Motorsegler, Motorflugzeug) entsprechend ihrer Leistungen aufgeteilt und Flüge in das Hochgebirge angeboten und durchgeführt.

Auch die Besonderheiten der französischen Lufträume sowie die Vorbereitungen mit Flugplan für Flüge ins Ausland inkl. Funksprechrefresher waren Teil der Gap-Tour. Das Überfliegen von Pässen, das Ausnutzen der Thermik und der dynamischen Windsysteme der Täler, Starten und Landen in stark verwirbelten Talflugplätzen waren Teil der theoretischen Vorbereitun-

gen, die Praxis dann das fliegerische Highlight mit grandiosem Alpenpanorama. Der höchste Berg Europas Mont Blanc war stets in direkter Sichtweite.

Flüge durch die vielen militärischen Lufträume bis zum Mittelmeer, der Flug entlang der Küste vorbei an St. Tropez und Cap Esterel nach Cannes oder für die UL-Gruppe nach Fayence haben immer besonderes Erinnerungspotenzial.

Das Rahmenprogramm mit der kulinarischen und historischen Vielfalt der Haute Provence kam natürlich nicht zu kurz.

Für die teilnehmenden Piloten wurde bereits im Juni ein einwöchiges Refresher-/Flugsicherheitstraining für motorgetriebe-



ne Flugzeuge in Bad Sobernheim angeboten. Themen waren die meteorologischen Bedingungen beim Fliegen im Gebirge, die Auswirkungen der Dichtehöhe und andere Besonderheiten.

Ernst Eymann

Aktualisierte Daten in Ramstein

Für die morgendliche Ramstein-Meldung der umliegenden Segelfluggelände bitte ab sofort die vier nachfolgend aufgeführten Mailadressen verwenden:

86oss.osaaaairfieldmanagementoperations@us.af.mil

86oss.osar@us.af.mil

flight.safety@us.af.mil

86OSS.OSAT.Tower@us.af.mil

Die aktuellen Frequenzen sind:

GCA VHF: 124.280

Tower VHF: 133.205

Segelflug-Quali in Hirzenhain: Junioren aus Rheinland-Pfalz erfolgreich



▲ Gruppenfoto aller Teilnehmer und Wettbewerbsleitung

Warten in der Startaufstellung
v.l.n.r. Mika Zeyen, Karol Müller, Maximilian Goormann ▼



Vom 29. Juli bis 6. August fand die Qualifikationsmeisterschaft der Junioren im Segelflug im hessischen Hirzenhain statt. Insgesamt 27 Piloten/Pilotinnen in der Clubklasse und 19 Piloten in der Standardklasse versuchten einen der begehrten Plätze für die Deutschen Meisterschaften zu erlangen. Aus Rheinland-Pfalz gingen neun Piloten an den Start. In der Standardklasse waren vertreten Karol Müller (Segelflugparadies Dannstadt), Marius Boebel (LFV Mainz), Linus Seits und Mika Zeyen (beide SSV Ludwigshafen) und in der Clubklasse Felix Kries (AC Pirmasens), Maximilian Goormann (Aero-Club Trier und Konz), Paul Gliwitzky (AC Rhein-Nahe), Steffen Rogoll (AC Idar-Oberstein) und mit rheinlandpfälzischen Wurzeln Julian Kön (SFC Ulm). Zu erwähnen hierbei ist, dass beide Förderflugzeuge des Fördervereins Streckensegelflug Rheinland-Pfalz dabei waren.

Die Aufgaben am ersten Wertungstag waren durch das kurze Wetterfenster kleiner ausgeschrieben. Für die Clubklasse gab es eine Rennaufgabe mit 197 km und für die Standardklasse 211 km. Bei bereits sehr ausgebreiteten Wolken gingen die ersten Schleppts raus. Mit der Zeit lockerte sich die Bewölkung auf und die Bedingungen wurden besser.

Während die Clubklasse im guten Wetter auf dem Rothaargebirge fliegen konnte, musste die Standardklasse zunächst nach Westen ausholen und flog im flachen

Gelände der hereinziehenden Abschwärzung entgegen. Dadurch war der Erstplatzierte in der Clubklasse fünf km/h schneller als der Erstplatzierte der Standardklasse. Die beste Platzierung erbrachte Maximilian Goormann mit dem vierten Platz.

Nach zwei neutralisierten Tagen konnte wieder geflogen werden. Die Aufgaben wurden größer. Für die Clubklasse wurde eine Rennaufgabe mit 288 km ausgeschrieben. Die Standardklasse erhielt 334 Kilometer. Die erste Wende der Standardklasse war die Loreley, die Wende der Clubklasse wurde etwas vorgezogen und war über Singhofen. Danach ging es über das nördliche Taunusgebiet in Richtung Osten an Gießen vorbei. Die letzten zwei Schenkel führten wieder nach Norden ins Rothaargebirge. Felix Kries holte sich den Tagessieg. Die restlichen rheinlandpfälzischen Piloten der Clubklasse konnten sich in den Top 15 platzieren. Die Standardklasse-Piloten platzierten sich im hinteren Mittelfeld.

Am dritten Wertungstag war zum Großteil Blau vorhergesagt. Es ging weit in den Norden. Am Paderborner Luftraum vorbei lagen die Wenden kurz vor der Weser. Die Clubklasse durfte direkt nach Norden, die Standardklasse musste erst ein Stück Richtung Süden fliegen. Die Gesamtstrecke war somit 250 km in der Clubklasse und 300 km in der Standardklasse. Zusätzlich aktivierte die Wettbewerbsleitung den Event Marker Abflug, wodurch sich die Pulkbildung reduzierte. Die vorhergesagten vereinzelt Wolken entwickelten sich viel besser zu wunder-

schönen Wolkenstraßen. In der Clubklasse konnte Paul Gliwitzky mit 105 km/h den Tagessieg holen. Er flog mit Felix Kries im Team, welcher auf dem zweiten Platz landete. In der Standardklasse lag die Spitzengeschwindigkeit bei 116 km/h.

Am vierten Wertungstag wurde langsam mal Zeit für eine AAT-Aufgabe: drei Stunden in der Clubklasse und zweieinhalb Stunden für die Standardklasse. Bei Temperaturen von über 30° hatten die Schleppmaschinen Probleme, die mit Wasser befüllte Standardklasse über die am Flugplatz stehende Stromleitung zu schleppen. Deshalb flog die Standardklasse ohne Wasser. Der erste Schenkel lief mit 20 km/h Rückenwind so gut, dass die Schnittgeschwindigkeit bei über 130 km/h lag. Es war klar, dass die Wendesektoren möglichst groß ausgeflogen werden mussten, um nicht unter der

vorgegebenen Zeit wieder anzukommen. In der Clubklasse schaffte es Steffen Rogoll auf den zweiten Platz. Die Standardklasse schaffte es, ohne Wasser im Schnitt bis zu 120 km/h zu fliegen. Mika Zeyen konnte auf Platz fünf abschließen.

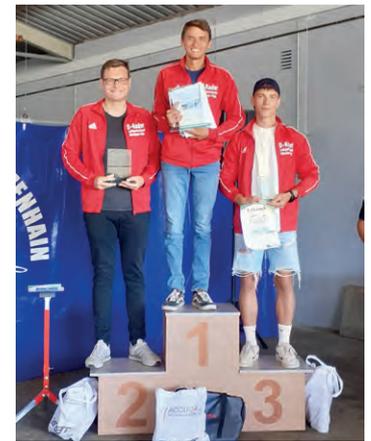
Nach einem Tag Pause wegen einer durchziehende Kaltfront gab es einen finalen Wertungstag. Beide Klassen erhielten jeweils eine 350 km-Rennaufgabe. Die einfließende Kaltluft war thermisch sehr stark, allerdings auch mit einer gut 1000 Meter niedrigeren Basishöhe. Das erhöht das Außenlanderisiko. Dennoch schaffte es jeder Pilot wieder zum Flugplatz zurück. Mika Zeyen erreichte wieder den fünften Platz. Der Gesamt-

führende der Clubklasse Felix Kries konnte seine Platzierung mit einem Tagessieg verteidigen. Mit gerade mal sieben Punkten Abstand in der Gesamtwertung schob sich Steffen Rogoll auf Platz zwei vor Paul Gliwitzky auf Platz drei.

Das freudige Endergebnis bei der Siegerehrung war somit dreimal Rheinland-Pfalz auf dem Treppchen. Alle drei Piloten sind auch für die Deutsche Juniorenmeisterschaft 2023 qualifiziert.

Maximilian Goormann und Mika Zeyen schlossen mit den Förderflugzeugen auf den vorderen Nachrückeplätzen ab.

Steffen Rogoll



▲ v. l. n. r. Steffen Rogoll (2. Platz), Felix Kries (1. Platz), Paul Gliwitzky (3. Platz)

Jugendvergleichsfliegen in Mainz



Gruppenbild

Das diesjährige Jugendvergleichsfliegen war wie gewohnt eine gelungene Veranstaltung, trotz recht pessimistischer Wetteraussichten konnten zwei von drei Durchläufen geflogen werden. Sehr erfreulich war die Teilnahme von mehreren Vereinen, die in den letzten Jahren nicht vertreten waren. Insgesamt gab es elf Mannschaften mit 32 Piloten. Eine Besonderheit gab es bei den Luftfahrzeugen, da dieses Jahr unser För-

derflugzeug von den Jungpiloten des D-Kaders bewegt wurde. Die Teamwertung gewannen die Wershofener Piloten, in der Einzelwertung gewann Timon Diehl vom LFV Mainz. Auch nach dem sportlichen Teil hatte die Veranstaltung viel zu bieten, neben dem Bierstand lockte auch Live-Musik von DJ Mika Zeyen zu den Feierlichkeiten. Insgesamt solide 8 von 10 Punkten auf der Party-Skala.

Karol Müller

Alle Ergebnisse stehen auf der Seite der Luftsportjugend www.lsj-rp.de.

- ◀ **Mannschaftswertung: 1. SFG Wershofen, 2. LFV Mainz, 3. LSV Neuwied**
- ▼ **Einzelwertung: 1. Timon Diehl, LFV Mainz, 2. Till Niedergall, LSV Neuwied, 3. Carolin Meyer, SFG Wershofen**



SFC Betzdorf-Kirchen

Tropenklima und „Hammerwetter“ auf der Schwäbischen Alb

Fliegerlager des SFC Betzdorf-Kirchen e. V. in Aalen-Elchingen



▲ Flugschülerin Vanessa nach erstem Alleinflug mit Thermikstrauß und Fluglehrern Armin (re.) und Jochen



▲ Einsitzer ASW20 und Doppelsitzer Arcus im Teamflug über der Schwäbischen Alb

◀ SFC-Leistungseinsitzer Ventus 2b im Abendlicht



Das gibt's selten: Beim jährlichen Fliegerlager des SFC vom 23.7. bis 6.8. in Aalen-Elchingen konnte bei besten Flugbedingungen an jedem Tag geflogen werden. Der SFC war dazu mit fünf Vereinsflugzeugen und weiteren privaten Seglern sowie über 40 Teilnehmern angereicht.

Bei zeitweise tropischen Temperaturen konnten insbesondere die SFC-Flugschüler/innen tolle Fortschritte machen. Bei bester Thermik konnten sich die Segelflieger schon kurz nach dem Start an der Winde in kühlere Höhen begeben.

Für die Flugschüler/innen standen dann intensive Ausbildungsflüge an. Alle konnten dabei ihre Windenstartberechtigung erwerben.

Am erfolgreichsten waren diesmal die Flugschülerinnen des SFC :

Louisa absolvierte am 2.8. auf der Vereins-ASK 13 einen Soloflug von Elchingen nach Donauwörth und zurück für die Segelflug-Lizenz. Bei Flughöhen von über 2000 m mit erträglichen Temperaturen und toller Sicht auf die abwechslungsreiche Landschaft wurde der Flug nach anfänglicher Anspannung zu einem wahren Genuss!

Einen Tag später konnte Vanessa, die erst im Frühjahr ihre Segelflugausbildung begonnen hatte, nach intensivem Training durch die SFC-Fluglehrer/innen ihre ersten drei Alleinflüge und damit die A-Prüfung sicher hinter sich bringen. Mangels Wasser am Startplatz fiel die obligatorische Taufe dann zwar etwas trocken aus, aber der Fliegerstrauß konnte sich sehen lassen.

Die SFC-Streckenflieger nutzten die tolle Gesamtwetterlage an nahezu allen Tagen.

Weite Streckenflüge bis weit über 500 km waren an der Tagesordnung, alleine oder im Teamflug.

Die weitesten Strecken legte Axel Schumacher mit Copilotin Marion auf seiner ASH 25 zurück. Kaum angekommen, ging sein Flug bis weit in den Schweizer Jura, zurück nach Elchingen, dann nach Osten bis Beilngries und zurück. Am Ende des Tages waren nach fast neun Stunden Flug 829 km zurückgelegt. Wenige Tage später flog er in die Sächsische Schweiz im tschechisch-deutschen Grenzgebiet. In Höhen bis zu 2900 m kamen diesmal sogar 848km zusammen.

Der gut ausgestattete Flugplatz in Aalen-Elchingen am Ostrand der Alb ist ein idealer Ausgangspunkt für Streckenflüge und verfügt neben toller Infrastruktur auch über einen schönen Campingbereich.

Markus Schmidt

FSV Kirn

Nachruf – Abschied von Cersten „Kaleu“ Milde

Viel zu früh mussten wir von unserem Fliegerkameraden und langjährigen Geschäftsführer Kaleu Abschied nehmen. Er hat uns im August nach schwerer Krankheit für immer verlassen.

Wir verlieren einen engagierten Piloten und guten Freund. Kaleus Hilfsbereitschaft kannte

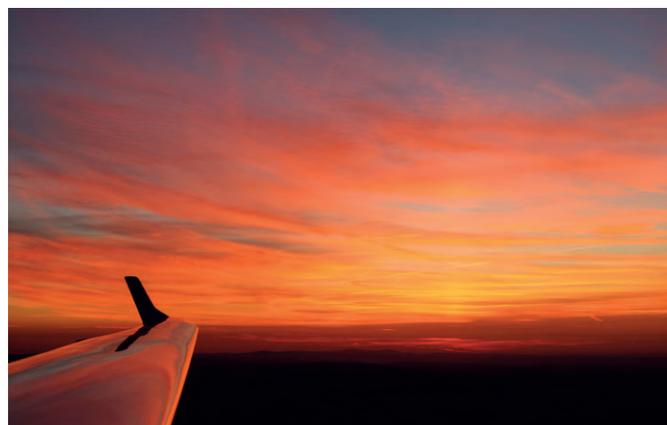
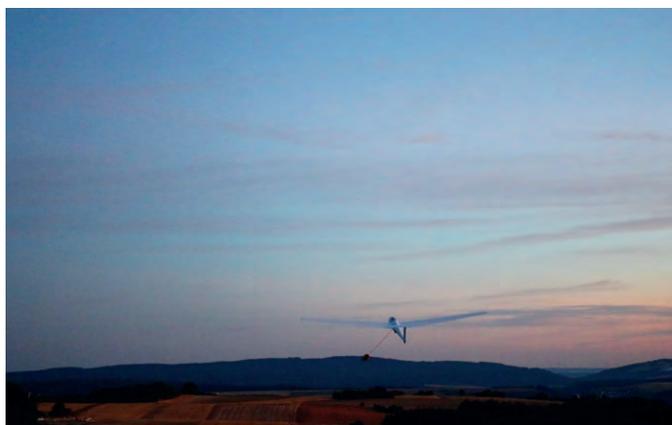
wenige Grenzen und sein Engagement rund um die Technik unseres Flugplatzes war mehr als außergewöhnlich.

Wir hatten das Privileg, mit Kaleu wunderbare Wege zu gehen, und auch gemeinsam ein Stück vom Himmel zu erobern. Wir werden ihn nicht vergessen.

Flugsportverein Kirn e. V.



Sonnenaufgangsfliegen in Kirn



Was ist die beste Lösung gegen anhaltende Hitze und hohe Temperaturen? Richtig, Sonnenaufgangsfliegen. Kurz vor fünf Uhr wurde ausgeräumt, der Startwagen gerichtet, die Flieger gecheckt – alles wie immer, wenn man nur nicht noch halb schlafen würde.

Doch bald spürte man die Sonne über den Horizont kommen und wusste, dass das frühe Aufstehen sich lohnen würde. Um 5:35 Uhr startete unsere ASK 21 das erste Mal in die Morgendämmerung und wir genossen die wunderschönen Farbenspiegelungen auf der Fläche, die ruhige Luft

und einfach unsere Aussicht auf die Meckenbacher Höhe.

Sebastian Lüttke

SSV Ludwigshafen

Die Ära Reinhardt Hähndel

Die Mitgliederversammlung des SSV Ludwigshafen am 06. Mai 2022 war eine ganz besondere: Nach 22 Jahren im Amt verabschiedeten wir unseren ersten Vorsitzenden Reinhardt Hähndel. Nun steht der SSV vor einer historischen Zäsur in der Führung des Vereins.

In mehr als 70 Jahren Vereinsgeschichte gab es insgesamt zwölf Vorsitzende, die den Verein geführt, aufgebaut und weiterentwickelt haben. Manche über nur eine Amtsperiode, einige auch über meh-

rere Jahre hinweg. Aber auf unglaubliche 22 Jahre als Erster Vorsitzender kann nur Reinhardt Hähndel zurückblicken. Er trat vor 36 Jahren dem SSV Ludwigshafen bei und wurde im Jahr 2000 zum Ersten Vorsitzenden gewählt. Wir schauen nun auf mehr als zwei Jahrzehnte im Amt zurück und stellen einmütig fest, dass die damalige Wahl von Reinhardt ein Glücksfall war. Während Reinhardts Amtszeit wurden nicht nur Infrastrukturen wie zum Beispiel eine neue Flugzeughalle und ein attraktiver Flugzeugpark geschaffen. Vielmehr



▲ **Reinhardt Hähndel**



▲ Kontrollbesuch des LBA im Fluglager Pritzwalk 2019



▲ Reinhardt Hähndel mit Frau Christina bei der Hochzeit eines Vereinsmitglieds im Jahr 2011

schuf und entwickelte er vereinsinterne Strukturen, technische Bereiche, Verwaltungs- und Finanzstrukturen, die für eine zeitgemäße und erfolgreiche Vereinsführung unabdingbar sind.

Auch mit seiner motivierenden und begeisternden Art konnte Reinhardt sein Amt äußerst erfolgreich ausüben. Seine positive Obsession und tiefe Verbundenheit zu unserem Verein, unserem Standort und dem Flugsport haben dem SSV über Jahre hinweg (im wahrsten Sinne des Wortes) Auftrieb verliehen – in guten, aber auch in schwierigen Zeiten. Seine Kompetenz, Zielstrebigkeit, Teamorientierung und Ausdauer sorgten für eine positive Stimmung im Verein.

Doch es gab auch andere Seiten. Ein Mitglied des Vorstands erwähnte einmal, dass Geduld nicht Reinhardts Tugend sei, jedoch treiben auch solche Eigenschaften die Weiterentwicklung eines Vereins voran.

Legendär und doch auch gefürchtet war die Länge der von ihm geleiteten Vorstandssitzungen. Unter vier Stunden konnte keine Sitzung ein Ende finden. Akribisch wurden mit großer Beharrlichkeit die Tagesordnungspunkte abgearbeitet. Seine Beharrlichkeit und Kreativität stellt er oftmals auch bei Gesprächen mit Behörden und Ämtern unter Beweis. Und letztlich war sich Reinhardt auch nie für Arbeiten zu schade, die nicht zu den Kernaufgaben des Ersten Vorsitzenden zählen. Er hat sich überall aktiv eingebracht: in Haus und Hof, in der Werkstatt, bei Baumaßnahmen, besonders bei der Platzpflege und bei vielen anderen Gewerken.

Auch die Reputation unseres Vereins und Standortes wurde bei den umliegenden Gemeinden, dem Landkreis, aber auch dem Landesverband und Sportbund erheblich verbessert. Reinhardt hat auch hier unsere Interessen immer vehement vertreten.

Seine Wiederwahl war immer selbstverständlich und eigentlich nur ein obligatorisches Ritual. Doch dann, nach 22 Jahren, trat er nicht mehr zur Wahl an. Für viele Mitglieder war das nur schwer vorstellbar, eine Institution tritt ab. Wir bedauern diese Entscheidung sehr, haben dafür jedoch auch großes Verständnis.

Unser größter Dank gilt neben ihm auch seiner Ehefrau Christina und seiner Familie, ohne deren Unterstützung eine solch lange Amtszeit nicht möglich gewesen wäre.

Unser Verein, der SSV Ludwigshafen, ist heute – wirtschaftlich und organisatorisch – so gut aufgestellt wie noch nie in seiner über 70-jährigen Geschichte.

Reinhardt, die Mitglieder des SSV Ludwigshafen danken dir von Herzen und hoffen, dass du unserem Verein noch viele Jahre als aktives Mitglied erhalten bleibst!

Christian Schwind & Harald Weber

LSC Marienberg

Gemeinsam statt einsam!

Unter diesem Leitspruch arbeiten die beiden Vereine Wäller Helfen e. V. und der Luftsportclub Marienberg e. V. bereits seit der Ahr-Katastrophe zusammen.

Synergien nutzen, sich gegenseitig aushelfen und gemeinsame Ressourcen effizienter nutzen: Das steckt hinter der Idee von René Kleinlein und Björn Flick, den beiden Vorsitzenden der Vereine.

So auch am 3. Juli auf dem Flugplatz in Oberroßbach. Der Sommerferienspaß anlässlich der „Wäller helfen“ - Ukrainehilfe war der Grund für den gemeinsamen Tag „Jugend fliegt“. Sechs ukrainische Jugend-



▲ Die Jugend fliegt; Foto: Wäller helfen e. V.

liche durften für einen Tag Pilot sein. Zusammen mit drei weiteren deutschen Teilnehmern durften die Heranwachsenden den Westerwald, der seit mehr als 100 Tagen

die Heimat für viele ukrainische Bürgerinnen und Bürger geworden ist, mal aus einer anderen Perspektive kennenlernen. Das war das Highlight des Tages. Die Integrati-

on und die Gemeinschaft mit gleichaltrigen Westerwälder Jugendlichen stand im Mittelpunkt. Dreimal durfte jeder gemeinsam mit einem der Fluglehrer in die Luft steigen. Nach der Sicherheitseinweisung, die von einer Dolmetscherin übersetzt wurde, durften die Segelfluginteressierten in den Maschinen des Vereins Platz nehmen. Ein bisschen mulmig war ihnen dann schon, als plötzlich die Winde angezogen wurde

und die Flieger steil in den Himmel aufstiegen. Unvergessliche Eindrücke entstanden – und die strahlenden Augen nach der ersten Landung waren der Dank an den Luftsportclub Marienberg e. V. Der LCM hatte neben kühlen Getränken auch für einen kleinen Imbiss gesorgt. Die insgesamt neun Teilnehmer bedankten sich am Ende freudestrahlend bei allen Helferinnen und Helfern. Ein rundum gelungener

Tag, darüber waren sich alle einig! In Zukunft werden mehr gemeinsame Veranstaltungen die Vereinsarbeit beleben, bestätigten die Vorstände.

Der Luftsportclub Marienberg freut sich über weitere interessierte Menschen, denen er den Segelflugsport näherbringen darf. Gerne auch über Sprachbarrieren hinweg.

**Wäller helfen e. V.
und Luftsportclub Marienberg e. V.**

Aero-Club Rhein-Nahe „Engel können fliegen“



Strahlende Kinderaugen, dankbare Eltern und Betreuer, dazu jede Menge Unterhaltung: So kann man die sechsstündige Aktion „Engel können fliegen“ unseres Vereins auf dem Flugplatz in Langentonsheim am besten beschreiben. Der erstmals angebotene Flugtag für Kinder und Jugendliche im Alter von neun bis 18 Jahren war ein voller Erfolg. Neben kostenfreien Rundflügen gab es viele weitere Unterhaltungsangebote für die Besucher.

Die Aktion richtete sich an Bewohner des Sprachheilzentrums Meisenheim der Kinder-, Jugend-, Familien- und Wohnungslosenhilfe der Stiftung Bad Kreuznacher Diakonie, des Hauses St. Martin, der Caritas Ingelheim sowie der Kinder- und Jugendhilfe St. Hildegard in Bingen. Neben der Presse war auch vom SWR die Landesschau Rheinland-Pfalz anwesend und hat einen spannenden Filmbericht erstellt.

Für alle war es ein toller Tag mit sehr intensiven Eindrücken. Vielen Dank an alle Helfer, die uns dabei auch finanziell unterstützen.

Mario Jeschke



▲ [Link zur ARD Mediathek](#)

Wir gratulieren

FSV „Glück Auf“ Ailertchen

Der FSV „Glück Auf“ Ailertchen gratuliert Moritz Strahl zu seinem ersten Alleinflug!



▲ Moritz mit Fluglehrer Rudi Schuster

◀ Der traditionelle Distelstrauß für Moritz

SFG Wershofen

Thomas Stefan hat am 12. August seine Segelflugprüfung bestanden. Hier mit Prüfer Klaus-Uwe Fuchs. Herzlichen Glückwunsch!



▲ Thomas Stefan mit Prüfer Klaus-Uwe Fuchs

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
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	14.01.2023
FI-Auffrischungsschulung für FI(A)	25.02. – 26.02.2023
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	25.02.2023
Fluglehrerausbildung Segelflug	21.01. – 22.01.2023 + 16.04. – 28.04.2023
Fluglehrerausbildung Motorflug (Theorie)	08.05. – 13.05.2023 + 15.05. – 20.05.2023
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	08.05. – 10.05.2023
UL-Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang	28.01. – 29.01.2023 + 08.05. – 18.05.2023
CRI-Lehrgang	28.01. – 29.01.2023 + 08.05. – 13.05.2023
CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz	08.05. – 19.05.2023

Theorie- und sonstige Lehrgänge

Prüfer für Rettungsfallschirme	10.11. – 13.11.2022
Flugleiter auf Landeplätzen und Segelfluggeländen (online)	04.02.2023
Streckenfluglehrgang für Einsteiger (Theorie)	11.02. – 12.02.2023
Theorie / Finishlehrgang Ostern*	25.03. – 26.03.2023 + 01.04. – 05.04.2023
BZF1/2 Ostern **	01.04. – 05.04.2022

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim ** Prüfung am 06.04.2023 in Eschborn

Technische Lehrgänge

Zellenwart Holz-Gemischtbauweise	31.10. – 02.11.2022
Werkstattleiterlehrgang Holz-Gemischtbauweise	31.10. – 06.11.2022
Aufbaumodul AM	10.11.2022
Aufbaumodul AZ	11.11. – 12.11.2022
Motorenwartlehrgang Module FM, M1 + M2	17.11. – 20.11.2022
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: 12.09.2022.

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

Allgemeine Termine

UL- und Motorfliebertag	15.10.2022, Bad Sobernheim, ab 10.00 Uhr
Deutscher Segelfliebertag	29. 10. 2022, Koblenz
Standardisierung	12.11.2022, 10 Uhr
Jugendleitertagung	25.11. – 27.11.2022

Ladies Day am Flugplatz Borghorst-Füchten – Frauen ins Cockpit!



- ▲ Gruppenfoto der Teilnehmerinnen am Ladies Day mit dem Fluglehrer Jens und der Geschäftsführerin Claudia Kegel (Mitte), Bürgermeisterin Claudia Bögel-Hoyer (3. von rechts) und Heidi Balkenhol (LSG, rechts)
- ◀ Die Teilnehmerinnen des Ladies Day bringen den Doppelsitzer zur Halle und beteiligen sich bis zum Schluss

„Auch Frauen können fliegen!“ Unter diesem Motto stand am Sonntag, 14. August der Ladies Day der Luftsportgemeinschaft Steinfurt e. V. (LSG).

Die LSG hatte interessierte Mädels und Frauen angesprochen und wollte ihnen das faszinierende Hobby hautnah zeigen. So trafen Frauen von 18 bis 64 Jahren am Flugplatz ein und wurden von der Bürgermeisterin der Stadt Steinfurt, Frau Bögel-Hoyer, die die Schirmherrschaft für die Veranstaltung übernommen hatte, begrüßt. Sie machte ganz klar: Schon seit langer Zeit haben Frauen gezeigt, dass sie in der Luftfahrt durchaus mitreden und etwas leisten können. Dies wollte auch die LSG Steinfurt möglich machen: Frauen können genauso gut fliegen wie Männer!

Nach einer kurzen Theorieeinweisung mit den Erklärungen, warum ein Flugzeug fliegt, welche Ruder es hat und wie die Segelflugausbildung organisiert ist, haben wir erklärt, wie man sich sicher auf dem Flugplatz bewegt und worauf zu achten ist. Dann wurden die Flugzeuge aufgerüstet, gecheckt und an den Start gebracht. Der LSG war wichtig, keine Gaststarts zu machen, sondern den Ablauf eines Tages am Flugplatz erlebbar zu machen mit allem, was dazu gehört. Wir haben die Teilnehmerinnen kontrolliert eingebunden, wann immer es möglich war.

Alles war ja neu: Wie holt man die Seile von der Winde? Was ist eine Sollbruchstelle? Der Telefon- und Funkkontakt und die Platzrunde wurden erklärt – alles, was uns so selbstverständlich ist. So erlebten die Frauen auch mal eine Startunterbrechung und dass das kein Problem ist.

Es gab viele Thermikflüge, die klar machten, dass Segelflugzeuge ohne Motor eigenständig in der Luft steigen können, leise und ohne Benzin. Lautlos am Himmel schweben und wie ein Vogel durch die Luft gleiten – das ist Segelfliegen.

Die Wärme, 34°, war belastend, aber der Wind und ein Pavillon machten die Hitze erträglicher und die LSG hatte für ausreichend Getränke und Verpflegung in der Mittagspause gesorgt. Unser neues Clubheim war kühl und hat sich erneut gut bewährt.

Es war ein schöner runder Tag, bei dem die Mitglieder der LSG gemeinsam dafür sorgten, dass alle Interessierten mehrere Starts vom vorderen Sitz der Doppelsitzer machen und das Münsterland von oben erleben konnten. Die Teilnehmerinnen halfen dann auch bis zum Schluss noch mit, die Flieger zu waschen, die Fallschirme und Akkus sachgerecht zu lagern, die Flugzeuge einzuhalten und mit Bezügen zu versehen.

Im anschließenden Debriefing äußerten alle Anerkennung für das, was die Mitglieder der LSG auf die Beine stellen. Sie haben sich alle gefreut, diesen Tag zu erleben, und sagten ein aufrichtiges Dankeschön an alle, die dies möglich gemacht hatten. Sie hoben hervor, dass sie den Zeitaufwand anders eingeschätzt hatten und erst jetzt erkannt hätten, was alles dazu gehört. Manch eine überlegt das Fliegen anzufangen (eventuell zusammen mit dem Partner), das lässt uns auf neue Mitglieder hoffen.

Übrigens: Ganz so eng sehen die Luftsportlerinnen das mit dem Ladies Day nicht. Die Damen durften auf Wunsch gerne ihre männlichen Begleiter mitbringen. Davon hat aber keine Gebrauch gemacht.

Text und Fotos: Heidi Balkenhol

Die Autorin

Heidi Balkenhol ist seit 1976 aktive Pilotin. Sie fliegt bevorzugt mit dem Segelflugzeug, hat jedoch auch die Motorflug-, TMG- und UL-Lizenz. Sie war Geschäftsführerin und später Vorsitzende der LSG Steinfurt. Heute ist sie als Fallschirmwartin aktiv.



OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZEN



jumbo putzi



ÜLIS SEGELFLUGBEDARF



anemoi
live wind indication

IMMER DIE
BESTE WINDANZEIGE



Ülis Segelflugbedarf GmbH · info@segelflugbedarf24.de · www.segelflugbedarf24.de

Vier Nordlichter erkunden den Süden



- ▲ Unser Motorsegler vor der Zugspitze
 - Blick aus dem Motorsegler zum UL-Flugzeug
 - ▶ Der Bodensee von oben, kurz nach dem Abflug in Konstanz
- Fotos: Thomas Scharschmidt (1), Leonie Naber (2 u. 3)

Was macht man, wenn der Flugschein frisch in der Tasche steckt? Fliegen natürlich. Wohin fliegt man, wenn man eher im Norden zu Hause ist? Richtung Süden natürlich. Wie ist man unterwegs? Ganz klar: mit Gleichgesinnten. Vier junge Luftsportler berichten von ihrem Ausflug an einem langen Wochenende.



Speyer, Konstanz, Zugspitze und Rothenburg ob der Tauber in drei Tagen: Um mit unseren noch relativ frisch erworbenen Flugscheinen mehr Erfahrung sammeln zu können, entschlossen wir uns für eine dreitägige Reise bis an die südliche Landesgrenze Deutschlands. Wir, das sind Thomas Scharschmidt (UL, TMG und SPL), Thorben Wendt (SPL), Maik Krüger (SPL und TMG) und Leonie Naber (SPL und TMG). Auf dem von der UL-Gruppe neu erworbenen Sirius flogen Thomas und Thorben voran und mit der Super Dimona HK36 ging es für Maik und Leonie hinterher.

Der erste Stopp war Speyer, wo wir gegen 12 Uhr landeten. Gerade als wir angekommen waren, fielen auch schon die ersten Regentropfen – perfektes Timing. Da wir einige Zeit im berühmten Technikmuseum gleich gegenüber vom Flugplatz verbringen wollten, hat uns der Regen gar nicht gestört und wir haben uns in Ruhe verschiedenste Ausstellungsstücke im Museum angeschaut. Gegen 16 Uhr ging es dann weiter nach Konstanz an den Bodensee. Besonders der Anflug über den Bodensee war sehenswert. Glücklicherweise konnte man sich am Flugplatz gegen eine kleine

Segelflug



- Staubbezüge
- Allwitterschutzbezüge
- Haubenschutz - StaysOn mit Sonnenschutz
- Randbogenschützer - Ideal im Hallenbetrieb

Individuelle Logos auf Wunsch!

Motorflug



- Cowlplugs
- Staubbezüge
- Propellerschutz
- WingEdge protection
- Allwitterschutzbezüge
- 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

Gebühr Fahrräder ausleihen, sodass wir flexibel unterwegs waren. Den Abend verbrachten wir bei gutem Essen und Getränken an der Uferpromenade und ließen uns von der Lebendigkeit der Stadt begeistern.

Für den Nachmittag des Pfingstsonntag waren Gewitter vorausgesagt, sodass wir nach ausführlichem Briefing beim Frühstück beschlossen, dass es für uns gegen 10 Uhr weiter in Richtung Zugspitze und im Anschluss nach Rothenburg ob der Tauber gehen würde. Das Fliegen in höherem Gebirge war eine Erfahrung, die wir so noch nicht gemacht hatten und wir waren alle hellauf begeistert von der schönen Landschaft. Nachdem wir ein paar Kreise um die hohen Berge geflogen waren, mussten wir langsam weiter, damit wir nicht von der Gewitterfront eingeholt wurden. Auf dem Weg nach Rothenburg konnten wir die Gewitterfront schon sehen, hatten jedoch genug Abstand, sodass wir nur ein paar Schauer abbekamen und wieder trocken landen konnten. In Rothenburg angekommen liehen wir uns erneut Fahrräder aus – dieses Mal sogar kostenlos. Erstaunlicherweise haben wir den ganzen Tag kaum etwas von den angesagten Gewittern mitbekommen. Auch in Rothenburg zogen lediglich einige leichte Schauer durch, sodass wir ziemlich Glück mit dem Wetter und unserer eingeschlagenen Flugroute hatten.

Den letzten Tag unserer Flugtour verbrachten wir noch in Rothenburg, genossen die wunderschöne Altstadt und kauften das ein oder andere Mitbringsel. Nachdem wir uns in der Stadt noch einen Eisbecher gegönnt hatten, ging es gegen 13 Uhr mit dem Fahrrad zurück zum Flugplatz. Um 16 Uhr kamen wir wieder unversehrt in Hamm an. Es war ein rundum gelungenes Pfingstwochenende, bei dem wir viele Eindrücke und Erfahrungen sammeln und uns fliegerisch deutlich weiterbilden konnten. Wir können die nächste Reise schon kaum erwarten – vielleicht als Nächstes in den Norden?

Text: Leonie Naber



▲ v.l.n.r Maik, Leonie, Thorben und Thomas

Die Autorin

Leonie Naber - Infos siehe Steckbrief



Steckbrief

	Maik	Leonie	Thorben	Thomas
Alter	21	21	22	27
Fliegerisch aktiv	2015	2014	2014	2010
Verein	LSC Hamm	LSC Hamm	LSC Hamm	LSC Hamm
Aufgabe im Verein	Mitglied	Jugendleitung	Segelflugvorstand	Segelflugleitung
Lizenz	SPL, TMG	SPL, TMG	SPL	SPL, TMG, UL-Lizenz



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



Portable Ground Power Units

Schon mal versucht, ein Flugzeug anzuschleiben?

DigitAS Startkoffer 24/28 Volt

- Computergesteuertes Ladegerät mit Plug-and-Play-Funktion
- geeignet für Kolbenmotoren und Turbinen
- mit wartungsfreien Spezialakkus
- Zwei Typen mit Kaltstartstrom von max. 1500 oder 2200 Ampere
- Aufladung an allen Steckdosen weltweit (100-240 Volt)
- zertifiziert für Transport bis FL 500
- stationär oder mobil einsetzbar
- Gewicht rund 28 kg



Profil Aviation GbR | Gabi Aubele & Klaus Bachmann
 Cäsariusstr. 83 | 53639 Königswinter
 Tel. +49 2223 – 908 747 | Fax +49 2223 – 908 737
 Mail: profil.aviation@t-online.de | www.profil-aviation.de

Wenn der Kurskreisel im Kopf wegdriftet ...

Einfliegen in schlechtes Wetter durch Piloten, die nicht für Instrumentenflug ausgebildet sind – das ist eine der Hauptursachen für Abstürze in der Allgemeinen Luftfahrt. Versuche haben gezeigt, dass es durchschnittlich drei Minuten dauert bis zum Orientierungs- und Kontrollverlust. Um zu verstehen, wieso unsere interne Sensorik bei diesen Schlechtwettersituationen solche Probleme bereitet, müssen wir deren Funktionsweise erläutern.

Unser Gehirn nutzt drei Informationsquellen zur Bestimmung der räumlichen Orientierung: die Augen als visuelle Referenz, das im Innenohr befindliche Gleichgewichtsorgan und das altbekannte Hosenbodengefühl (Propriozeption). Unsere Augen haben hierbei eine dominierende Rolle inne.

Konzentrieren wir uns jedoch zuerst auf unser Innenohr. Das Innenohr besteht zum einen aus den Bogengängen. Pro Ohr gibt es drei Bogengänge, einen für jede Raumachse, welche der Detektion von Drehbeschleunigungen dienen. Weiterhin verfügt das Innenohr für die Wahrnehmung von linearen Beschleunigungen über das Otolithenorgan (auch Makulaorgan genannt), unterteilt in Utriculus für horizontale Beschleunigung und Sacculus für vertikale Beschleunigung. Evolutionär ist dieses Gleichgewichtsorgan für den aufrechten Gang optimiert – aber leider nicht für die schnelle Fortbewegung im dreidimensionalen Raum.

Vergleichbar mit dem Kurskreisel in unserem Cockpit benötigt das Organ eine weitere Referenz. Nach ein paar Kurven müssen wir den ausgewanderten Kurskreisel unter Zuhilfenahme des Kompasses nachstellen.

Unser Gleichgewichtsorgan muss ebenfalls von einer weiteren Referenz, unserem visuellen System, korrigiert werden. Um diese Abhängigkeit zu verdeutlichen kann gleich hier und jetzt ein kleines Experiment durchgeführt werden:

Balancieren Sie auf einem Bein, halten Sie das andere Knie hoch. Führen Sie mit offenen Augen folgende Kopfbewegung durch: langsam den Kopf in einer Art Nickbewegung von ganz hinten im Nacken nach vorne zur Brust vor und zurück bewegen. Kein Problem. Jetzt machen Sie einfach langsam weiter und schließen dabei die Augen. Nach wenigen Sekunden ohne korrigierende visuelle Referenz werden Sie das Gleichgewicht verlieren. Oder?

Man muss sich die Funktionsweise der Bogengänge und des Otolithenorgan wie folgt vorstellen. (Der medizinisch geschulte Leser möge verzeihen, dass bestimmte Erklärungen simplifiziert und für das fliegerische Verständnis optimiert werden.)

Die Bogengänge sind halbrunde Strukturen, fest im Schädelknochen verbaut, und mit einer Flüssigkeit gefüllt. Wenn wir den Kopf drehen, bleibt die Flüssigkeit aufgrund der Massenträgheit zurück und es kommt zu einer Relativbewegung zum umschließenden Bogengang. Dies wird durch ausgelenkte Sinneszellen detektiert und als entsprechende Drehbewegung ans Gehirn gemeldet. Nach einigen Sekunden richten sich die Sinneszellen wieder auf und das „Gefühl“ der Drehung geht verloren.

In den Abbildungen auf der nächsten Seite sieht man ein recht einfaches Flugmanöver: geradeaus fliegen, Linkskurve einleiten, Linkskurve fliegen und die Linkskurve ausleiten. In den ersten

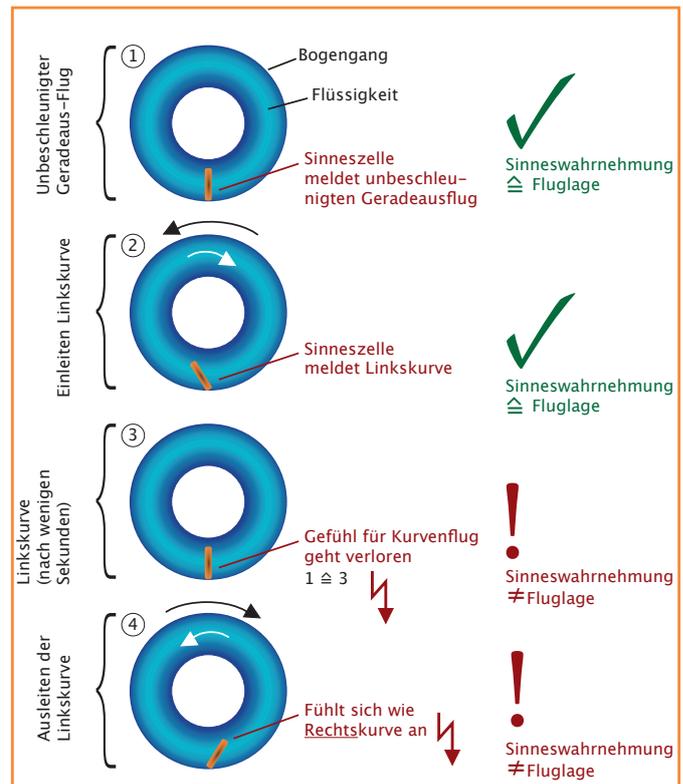
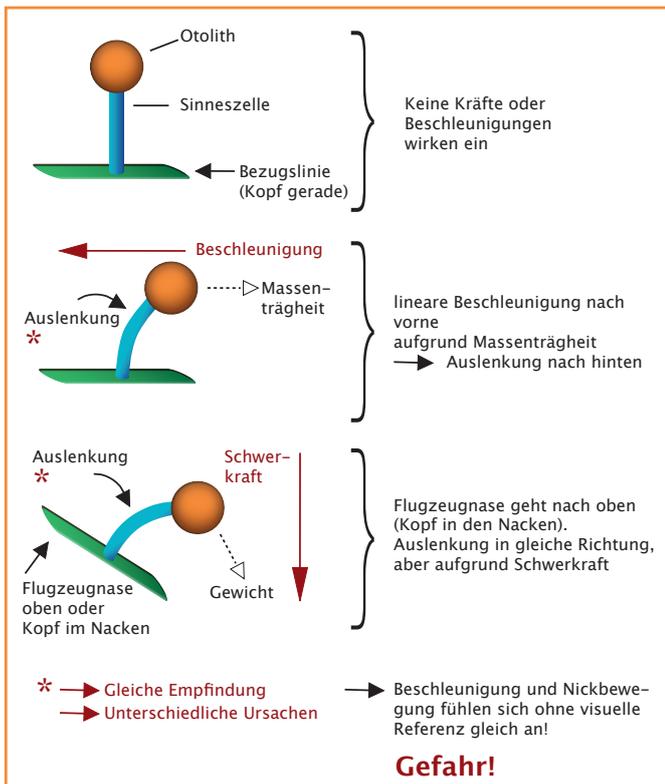


▲ **Unter oder über den Wolken fliegen kein Problem – aber niemals in den Wolken**

beiden Phasen stimmt die Wahrnehmung mit der tatsächlichen Flugbewegung überein. In den beiden letzten Phasen leider nicht. Normalerweise nehmen wir dies beim Sichtflug nicht wahr, da die Augen ständig korrigierend unterstützen. Wenn jedoch dieses Korrektiv aufgrund schlechter Sichtverhältnisse verloren geht, ist der Orientierungsverlust greifbar nah. Viele Piloten haben hunderte von Stunden am heimischen Flugsimulator verbracht. Diese sind tolle und realistische Verfahrenstrainer. Bei all den Stunden vor dem Computer gab es aber keine Beschleunigungen, Turbulenzen oder andere Einflussgrößen, die das Gleichgewicht irritieren.

Unser Otolithenorgan ist bei fehlender visueller Referenz ähnlich unzuverlässig. Die Funktionsweise ist simpel. Ein kleines Steinchen, der Otolith, unterliegt der Massenträgheit und lenkt bei linearen Beschleunigungen eine Sinneszelle aus. Nun erhalten wir den gleichen Eindruck, wenn der Otolith (der Schwerkraft folgend) bei Nickbewegungen des Kopfes ebenfalls die Sinneszelle auslenkt. Dies ist der Grund, warum wir ohne visuelle Hilfe positive Beschleunigung (schneller werden) mit Pitch-up (die Flugzeugnase hebt sich) verwechseln können und negative Beschleunigung (langsamer werden) als Pitch-down (Flugzeugnase senkt sich) interpretieren.

Das gute alte Hosenbodengefühl bleibt noch übrig. Schon einmal Kunstflug ausprobiert? Dieses sehr unangenehme Gefühl auf dem Rücken zu fliegen, während das ganze Blut in den Kopf steigt. Und wie erleichternd es sich dann anfühlt, wenn man nach unten wegzieht und sich wieder positive Beschleunigungskräfte aufbauen: Der Kopf ist immer noch unten, aber durch die Beschleunigungskräfte wird das Blut wieder vom Kopf in Richtung Körper verlagert. Mit anderen Worten: Ob man in den Sitz gedrückt wird oder sich aus dem Sitz hebt, hat nichts mit der räumlichen Ausrichtung zu



tun. Es sagt nur, in welche Richtung die Beschleunigungskräfte beziehungsweise die Massenträgheit wirken. Fliegen Sie einmal mit einem anderen Piloten, schließen Sie die Augen und lassen ihn einige koordinierte Kurven fliegen. Mal schauen, wie treffsicher Sie nach kurzer Zeit die jeweilige Fluglage noch benennen können! Jede einzelne dieser beschriebenen möglichen Illusionen und Fehlinterpretationen scheint für sich betrachtet für viele Piloten nicht sonderlich bedrohlich. Jedoch können diese Illusionen in einer wetterbedrohlichen Situation zusammenwirken, sich verstärken und innerhalb kurzer Zeit zum Orientierungs- und Kontrollverlust führen. Eine unbemerkte Erkältung oder Infektion, Restalkohol und vielfältige andere Faktoren können die Anfälligkeit für Desorientierung ebenfalls signifikant verstärken.

Fliegen ist ein traumhaftes Hobby. Wenn jedoch das Wetter für die dritte Dimension nicht mitspielt und die Sicht schwindet, gibt es mit Sicherheit viele zweidimensionale Alternativen.

Autor und Foto: Dirk Farsch

Der Autor

Dirk Farsch ist Diplombiologe, CRM-Trainer und Theorielehrer u. a. für Human Factors. Flugstunden: >8000. Er hat den ATPL(A) und verschiedene Ratings. Seine Lehr- und Prüfberechtigungen: FI(A) PPL & CPL, NFG (Nachtflug), IRI (Instrumentenfluglehrer), FII (Fluglehrer-Lehrer), FE PPL & CPL



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!

Dritte Auflage der UL-Infotage war ein voller Erfolg

Zahlreiche Experten und UL-Piloten trafen sich zum Austausch auf dem Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld



- ◀ Volker Engelmann, Frank Einführer, Felix Götschmann, Matthias Gudorf, Hermann-Josef Hante, Christian Schücker (v.links)
- ▶ Vorträge und aktuelle Stunde LSGB

Die dritten UL-Infotage, die von den Motorflug- und Ultraleichtflugkommissionen (MOTKO/ULK0) des Aeroclub NRW vom 12. bis 14. August auf dem Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld ausgerichtet wurden, zogen erneut viele interessierte UL-Piloten mit mehr als 150 Flugzeugen zum Flugplatz EDKR. Während der Samstag ganz im Zeichen von Vorträgen und Diskussionen stand, nutzten die Besucher die beiden anderen Tage, um sich auszutauschen und UL-Flugzeuge wie Bristell, Legend 600, C42, Lightwing Aircraft AC4, Vampire, Kitplanes for Afrika, RUWE Aero, Skyleader, Alpi Aviation Pioneer, Luscombe Aircraft, Groppo, German Gyro, Aeroprakt A-32 oder ULF2 (um nur einige zu nennen) anzuschauen und auch teilweise Probe zu fliegen.

Frank Einführer als Leiter des Luftsportgerätebüros (LSGB) war einziger Vertreter der Beauftragten, da Jo Konrad in diesem Jahr leider nicht vor Ort war. Daneben gaben zahlreiche Experten aus den Bereichen UL, Sicherheit, ATO NRW und des technischen Ausschusses NRW Auskunft.

Das waren die Kernthemen der UL-Infotage:

Wann kommt der Autopilot?

Die technische Entwicklung und Umsetzung scheinen die Zulassung zu überholen. Frank Einführer trug sehr dezidiert zum Verfahren und Fortgang der Pilotenassistenzsysteme (Autopilot) vor und erläuterte das weitere Vorgehen. Nicht allen Herstellern war bekannt, dass sie bereits Anträge auf Vorläufige Verkehrszulassungen (Technische VVZ) stellen können. Bisher ist der deutsche Musterbetreuer der Legend 600, Michael Hin, einziger Teilnehmer am Erprobungsprogramm. Er verfügt bereits über umfassende Erfahrungen und erste Ergebnisse zum Einsatz des Assistenzsystems von GARMIN. Bis die Bauvorschriften zur Genehmigung eingereicht werden können, müssen zunächst die verschiedenen Systeme erprobt, Erfahrungen gesammelt und zusammengefasst werden. Frank Einführer stellte klar, dass es keine VVZ für Einzelpersonen geben wird, sondern die Anträge durch die Hersteller bzw. Musterbetreuer gestellt werden müssen.

Ist das Instandhaltungsprogramm für UL bindend?

Mit der Einführung der 600 kg-Klasse sind nun auch für jeden UL-Hersteller für Neuzulassungen (auch 472,5 kg) Wartungs-/Instandhaltungsprogramme zu erstellen. Frank Einführer informierte darüber, dass der Halter für die Umsetzung des rechtsverbindlichen Programms verantwortlich ist. Das bedeutet konkret, dass bei einer ROTAX 2000 Std. TBO die Empfehlung des Herstellers verbindlich wird, wenn der Hersteller/Musterbetreuer in seinem IHP aufführt, dass der Motor nach ROTAX-Vorgaben zu warten ist. Natürlich ist auch hier die weitere Nutzung „on condition“ möglich, was bedeutet, dass nach Erreichen der TBO der Motor nicht zwangsweise komplett überholt werden muss, sondern auch Teilüberholungen bzw. intensivere Kontrollen einen Weiterbetrieb ermöglichen. Hier steht die Eigenverantwortung des Halters im Vordergrund. Frank appellierte an die Zuhörer, Kontrollen, Inspektionen und besondere Inspektionen zu dokumentieren und dann ggf. auch eine Anlage zum IHP zu erstellen, wie derartige verstärkte Kontrollen durchgeführt werden sollen, wenn z.B. TBO überschritten werden. Bernhard Altekemper von FK Service hielt dazu passend einen Vortrag zum Sachstand der ROTAX-Wartung.

Fliegen im Luftraum Charlie mit UL/Annex 1-Flugzeugen

Derzeit gibt es mit der Einführung des ROTAX 915 IS immer mehr Pilot*innen, die gern die Vorzüge dieses Triebwerks vollends auskosten möchten und daher über FL 100 fliegen wollen. Volker Engelmann wies daraufhin, dass gemäß Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV) ein Betrieb mit Luftfahrzeugen im Airspace Charlie sowie über geschlossenen Wolkendecken ein VOR- oder Flächennavigationsgerät voraussetzt. Darüber hinaus besagt die FSAV jedoch auch, dass die dazu erforderliche Ausrüstung als Luftfahrtgerät zugelassen sein muss. Eine Zulassung bedingt jedoch ein sogenanntes „Form One“ und einen zertifizierten Einbau, was in Luftsportgeräten allerdings nicht möglich ist. Natürlich lässt die Flugsicherung auch immer wieder ULs in den Luftraum Charlie. Verantwortlich für die Einhaltung der Bedingungen ist jedoch der/die verantwortliche Luftfahrzeugführer*in und



▲ Kiebitz: UL Pur! Selbstbau Christian Schücker (Vors. ULKO NRW)

nicht der/die Lotse*in. Die Problematik wurde bereits vor Jahren bei der Luftraumnutzerkonferenz durch Volker Engelmann ange-mahnt. Das zuständige Ministerium hatte seinerseits zugesagt, die antiquierte und nicht EASA-konforme Vorschrift entsprechend anzupassen. Dieses ist bisher immer noch nicht erfolgt, obgleich z. B. UL-Hubschrauber in die Vorschrift aufgenommen wurden. Da wir wissen, dass im Ministerium auch die Fachpresse gelesen wird, gehen wir davon aus, dass der Vorgang zügig aufgenommen werden wird. Vor allem weil explizit in der Vorschrift steht, dass das LBA Ausnahmen oder gesonderte Regeln erlassen kann.

Wann kommen Turbine, Nachtflug, Kunstflug, Autonomes Fliegen?

Die Devise lautet wie so oft im Leben: „schneller, höher, weiter“. Wir vergessen dabei jedoch, dass es dafür Klassen jenseits der ULs gibt. Frank Einführer wie auch Jo Konrad hatten im Vorgespräch zur AERO bereits geäußert, dass sich weder der DULV noch der DAeC grundsätzlich Neuerungen, Erweiterungen oder dem Fortschritt kategorisch in den Weg stellen werden. Jedoch bringen jede Änderung der Bauvorschriften und jede technische Entwicklung auch eine Prüfung und ggf. Anpassung von Verfahren wie z. B. auch der Ausbildung mit sich. Wie kompliziert eine Anpassung ist, zeigte der Vortrag von Marc Palm zur Problematik der Auflastung von Bestandsflugzeugen der Comco Ikarus-Serie C42 A, B, C und CS. Trotz allen Aufwands hat Comco Ikarus seine Zusage eingehalten und die Aufrüstung von Bestandsmaschinen erfolgreich umgesetzt. Selbst die betagte C42 A lässt sich in Verbindung mit einer ORATEX-Bespannung auflasten. Der Vortrag zeigte den Aufwand, den Hersteller betreiben müssen, bis dann endlich das ersehnte Gerätekenntblatt ausgestellt werden kann. Ob und wann Kunstflug und Nachtflug möglich sein werden, wird die Zeit zeigen. Autonomes Fliegen hingegen geht bereits, so Professor Dr. Wolfram Schiffmann, ehemals FernUni Hagen. Er schaltete sich auch in die Debatte ein, ob Rettungsgeräte zukünftig nicht vielleicht verzichtbar oder fakultativ denkbar wären. Er

forscht seit Jahren sehr erfolgreich an einem Notlandesystem, dass eine Besatzung mit dem Fluggerät zu einem geeigneterm Landefeld dirigieren kann und bis zur Schwelle als Aufsetzpunkt leitet.

Neue Prüfungsfragen UL

Zur Umsetzung der Prüfungen haben das LSGB und die Firma Eisenschmidt eine Kooperationsvereinbarung angekündigt, wonach es künftig möglich sein wird, die Fragenkataloge zu nutzen und viele der deckungsgleichen bzw. ähnlichen Fragen aus dem LAPL/PPL Bereich nutzen zu können.

In diesem Zusammenhang wurde die Initiative des Vizepräsidenten Ausbildung NRW Matthias Podworny noch einmal aufgegriffen, die Anerkennung von UL-Theorie und UL-Praxis für den Erwerb des LAPL-A bzw. PPL-A wieder zu forcieren.

Im kommenden Jahr finden die UL Infotage am ersten Augustwochenende statt.

Aus Platzgründen können wir nur einen Auszug drucken. Den vollständigen Bericht finden Sie hier:



Text Volker Engelmann/red

Fotos: Volker Engelmann

Der Autor

Volker Engelmann (58), u.a. Ausbildungsleiter Fluglehrerausbildung in NRW für UL. FI (PPL, CRI und PPL FI), Vors., bzw. stellvertr. Vors. MOTKO/ULKO NRW. Mitglied Bundesausschuss Flugsicherheit.



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



Saft- und kraftlos Richtung Boden oder: Wenn der Sprit nicht reicht

Am 12. Juli 2000 startete auf dem Flughafen Chania (Insel Kreta) der Hapag-Lloyd Flug 3378, ein Airbus A310-300, unter dem Kommando von Flugkapitän Wolfgang Arminger zu seinem Flug nach Hannover-Langenhagen. Dort sollte das Flugzeug aber nie ankommen. Kurz nach dem Start ließ sich nämlich eines der beiden Hauptfahrwerke nicht vollständig einfahren. Auf dem Flug Richtung Hannover verbrauchte die Maschine 60 % mehr Kerosin als vorgesehen. Kapitän Arminger plante, den Flughafen München anzufliegen. Unterwegs entschied er sich gegen die von seinem Copiloten vorgeschlagene (sichere) Landung in Graz und versuchte dann auf Anraten seiner Verkehrsleitzentrale, den Flughafen Wien zu erreichen. München schien ihm nicht mehr machbar. Irgendwann ging der Sprit aus. Er landete im Segelflug kurz vor dem Flughafen Wien und „schlug“ neben der Landebahn 34 auf. Arminger wurde zunächst für seine Heldentat, das Flugzeug segelnd nahezu bis auf die Bahn in Wien gebracht zu haben, gefeiert. Im Ergebnis wurde ihm die Lizenz entzogen. Darüber hinaus wurde er wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr gem. § 315 des Strafgesetzbuches zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten auf Bewährung verurteilt. Alles in allem noch Glück im Unglück und eine recht milde Strafe für etwas, was viel schlimmer hätte ausgehen können. Warum? Einfach gesagt ist dem Flugzeug der Sprit ausgegangen. Ursache dafür war eine Kraftstoffmenge, die für das Fliegen mit einem ausgefahrenen Fahrwerk und dem dadurch induzierten Widerstand schlichtweg nicht berechnet war.

Die auch heute noch häufigste Unfallursache, insbesondere in unserer Kleinflugzeugfliegerei, ist fehlerhaftes Kraftstoffmanagement. Was gilt nun verbindlich, was ist richtiges Kraftstoffmanagement? Antwort geben die sog. SERA, die Standardized European Rules of the Air, im Juristendeutsch die DVO (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.09.2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung.

Aber wo findet sich zum Thema „Kraftstoff“ nun etwas in dieser SERA? Im Anhang zur SERA, Abschnitt 2, SERA.2010 heißt es unter „b) Flugvorbereitung“ relativ oberflächlich: „Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.“ Also: Ohne ordentliche Flugvorbereitung läuft nichts! Bei Flügen mit Flugplanpflicht ist im Übrigen immer die kraftstoffbedingte Höchstflugdauer anzugeben (SERA.4005). Viel mehr findet sich dazu nicht. Gleichwohl hilft die „gute alte“

Ohne ordentliche Flugvorbereitung läuft nichts!



▲ Weil sich bei einer Passagiermaschine ein Hauptfahrwerk nicht einfahren ließ, ist dem Flugzeug der Sprit ausgegangen (Symbolbild); Foto: Pexels auf Pixabay

LuftVO vom 29.10.2015 in der Fassung vom 14.06.2021 weiter. Sie gilt immer dann, wenn SERA nicht anwendbar ist, keine Regelungen enthält oder auf das nationale (deutsche) Recht verwiesen wird. In Abschnitt 2 regelt § 27 LuftVO, dass der Luftfahrzeugführer auf Verlangen den für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen oder Stellen nachzuweisen hat, dass er den Flug ordnungsgemäß vorbereitet hat. Ein Verstoß wird zumeist nicht bestraft, stellt aber eine Ordnungswidrigkeit (OWi) im § 44 Abs. 2 Nr. 2 LuftVO dar. Die OWi besteht in einem Verstoß gegen SERA.2010 Buchstabe b (Flugvorbereitung).

Auch die LuftBo (Betriebsordnung für Luftfahrtgerät i. d. F. v. 29.10.2015) hilft weiter. Deren § 29 regelt Folgendes zu den Betriebsstoffmengen: „*Motorgetriebene Luftfahrzeuge müssen eine ausreichende Betriebsstoffmenge mitführen, die unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen und der zu erwartenden Verzögerungen die sichere Durchführung des Fluges gewährleistet. Darüber hinaus muss eine Betriebsstoffreserve mitgeführt werden, die für unvorhergesehene Fälle und für den Flug zum Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, sofern ein Ausweichflugplatz im Flugplan angegeben ist.*“ Dies gilt für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge, also auch für E-Flugzeuge (dazu in einem gesonderten Beitrag mehr), unabhängig davon, ob man VFR oder IFR fliegt.

Wichtig zur Flugvorbereitung: Immer in das Flughandbuch hineinsehen und die dortigen Angaben verinnerlichen. Doch sind diese eher theoretischer Natur, sodass immer auch eigene Überlegungen anzustellen sind, ob denn der Kraftstoff für den geplanten Flug reicht. Aber was ist ein solches Kraftstoffmanagement? Es lässt sich an sechs Punkten festmachen, die Thomas Borchert schon sehr schön im Fliegermagazin 4/2020 dargestellt hat. Verkürzt aufgezeigt sind dies die folgenden Punkte:



▲ **Das Volltanken alleine ist keine Lösung. In jedem Fall ist eine Weight-and-Balance-Berechnung durchzuführen.**
Foto: Delta Mike auf Pixabay

1. Für den Kraftstoffverbrauch ist nicht die Strecke maßgebend, sondern der Treibstoffverbrauch pro Zeit.
2. Das Volltanken allein ist keine Lösung, denn in jedem Falle ist eine Weight-and-Balance-Berechnung durchzuführen. Auf die Tankanzeigen ist bei älteren Mustern kaum Verlass. Hier sollte ein Peilstab aus Plastik (Fuel Finger) weiterhelfen. (Vor dem Flug, denn während des Fluges gibt es nur bei Uraltflugzeugen so eine Anzeige. Moderne Flugzeuge sind da deutlich genauer.)
3. Der kritische Blick in den Tank hinein ist unerlässlich, ob Hoch- oder Tiefdecker.
4. Auch nach dem Flug ist der Verbrauch zu prüfen (Debriefing).
5. Der Pilot muss die Feinheiten des Tanksystems an Bord kennen und beherrschen.
6. Das „Going-Home-Syndrom“ verleitet dazu, in jedem Falle nach Hause kommen zu wollen. So verständlich das ist: Im Zweifel ist zu landen und zu tanken.

All dies ergibt sich letztlich auch aus den zitierten Vorschriften. Es existieren übrigens keine verbindlichen Vorschriften für die Reservemenge, um etwa zu einem Ausweichplatz zu gelangen. 30 Minuten geplante Reserve sind eine Empfehlung des LBA, mehr

nicht. Das kann mehr oder auch (etwas) weniger sein. Alle nur möglichen Katastrophenfälle kann wohl niemand vorhersehen. Aber den Flug zu einem von zwei vorgesehenen Alternates sollte man schon einplanen. Wichtig ist im Einzelfall natürlich auch, dass man die Planung nachweisen kann. Der Jurist sagt dazu: „Wer schreibt, der bleibt.“

Beachtet man dies nicht, kann es sehr gefährlich und teuer werden: Vor vielen Jahren ist ein gut ausgebildeter und im Besitz eines ATPL befindlicher Pilot mit Fluggästen und (zunächst wohl) ausreichendem Sprit losgeflogen. Aufgrund unerwartet starken Gegenwindes dauerte der Flug erheblich länger als geplant. Anstatt auf dem naheliegenden Flugplatz zu landen, ist er in Richtung seines Zielflughafens weitergeflogen. Dort ist er dann ca. 500 Meter vor der Schwelle auf einer Wiese gelandet, zum Glück ohne Personenschaden. Der Mann hat jahrelang einen damals noch sechsstelligen DM-Betrag an die vorleistungspflichtige Versicherung im Wege des Regresses zahlen müssen.

Weder die hohe Zahlung noch die Gefährdung von Menschenleben ist es wert, die genannten Vorschriften nicht einzuhalten. Denn es wird in jedem Falle teuer, wenn die Nichtbeachtung der Regeln zu Schaden führt. Entweder in Form von Schadensersatz und/oder wegen einer hohen Geldbuße, gegebenenfalls kann sogar, wenn eine Straftat nach § 315a StGB vorliegt, ein Verlust von Freiheit oder Geld in Form von Geldstrafen infrage kommen. Das Geld lässt sich besser in Flugstunden investieren. Und mal ehrlich: Niemand möchte wohl die Lizenz verlieren und nur noch Rad fahren oder schwimmen gehen, oder?

Rechtsanwalt Turgut Pencereci, Bremen

Im Zweifel ist zu landen und zu tanken.

Der Autor

Turgut Pencereci ist seit 1989 Rechtsanwalt in Bremen. Er besitzt einen PPL/A, eine UL-Lizenz und ist PPL/A CRI. Von 2008–2012 war er erster Vorsitzender des Bremer Vereins für Luftfahrt e. V., heute leitet er dessen Motorfluggruppe.



irlshop
LUFTFAHRTZUBEHÖR
by Dieter Schwenk
www.irl-shop.de
Dieter Schwenk e.K.
Hauptstr.16 72525 Münsingen
irlshop@dieterschwenk.de T:07381/938760

Der Deutsche Meister der Klasse F3A steht fest!



Die Deutsche Meisterschaft in der internationalen Fernlenkflugklasse F3A fand am letzten Juliwochenende in Werdenfels/Bayern statt. 21 Piloten kämpften um den Titel des Deutschen Meisters und zur Ermittlung der Nationalmannschaft für das Jahr 2023.

Deutscher Meister wurde zum dritten Mal in Folge Christian Nicklaß (Bayern). Die Plätze zwei und drei belegten Robert Forster (Bayern) und Alberto Cantu (Bayern).

Alle Ergebnisse unter: <http://www.mfvw.de/ergebnisse-1.html>

Quelle: Modellflug im DAeC

Hangflug F1E Europameisterschaft 2022 in Rumänien

Gold für die deutsche Nationalmannschaft

Das deutsche Seniorenteam kehrt als Europameister aus Rumänien zurück. Bei der Europameisterschaft, die vom 8. bis 11. August stattfand, ließen die Junioren und Senioren ihre Magnetmodelle den Hang hinabgleiten. Und das mit Erfolg: Kristin Winker (BW), Alexander Winker (BW), Florian Winker (BW) und Werner Ackermann (HE) holten Gold. In der Einzelwertung schaffte es Florian Winker als bester Deutscher auf Platz sieben. Unsere beiden Nachwuchstalente Leon Rink (HE) und Carlos Lammersmann Gonzales (NRW) belegten gemeinsam Platz sieben in der Teamwertung. Einen Blog von der WM mit Fotos und den kompletten Ergebnissen gibt es hier: <https://www.thermiksense.de/2022-f1e-em-rumaenien/>

Text: Christian Neumann, Foto: Christiane Ackermann



▲ Das Senioren- und Junioren-F1E-Team mit Betreuern

Freiflug-Juniorenweltmeisterschaft 2022 in Bulgarien

Zweimal Bronze für das deutsche Junioren-Team

Mit zwei Bronzemedallien kehren die acht deutschen Junioren und Juniorinnen von der Weltmeisterschaft in Bulgarien vom 25.-30. Juli 2022 zurück. Jonas Wiesiolek (14, BW) wurde Dritter in der Gummimotorklasse F1B, Clara Lammersmann-Gozaló (18, NW) kam in der gleichen Klasse in der Frauenwertung auf den dritten Platz. In der Seglerklasse F1A erreichte Lars Rink (14, HE) Rang sieben. Teamchef war Michael Jäckel (SN).

Einen Blog von der WM mit Fotos und den kompletten Ergebnissen gibt es hier: www.thermiksense.de/2022-f1abp-wm-bulgarien

Text: Bernhard Schwendemann, Fotos: Thomas Wiesiolek



▲ Die deutschen Teilnehmer an der Freiflug-Weltmeisterschaft

Bei den FAI F4 World Championships für Scale

Bei den FAI F4 World Championships für Scale-Modelle in Norwegen wurde das Scale-Team Germany Weltmeister in der Teamwertung der Klasse F4H. Martin Erhard erreichte den 2. Platz in der Einzelwertung F4H. Marcus Hausmann hingegen konnte seinen Weltmeistertitel nicht verteidigen und wurde Zehnter.

Text: Ludwig Feuchtner, Foto: Team Erhard

V.l.n.r.: Tom Schönwetter, Marcus Hausmann, Carolin Simon (Teammanager), Thomas Heimes, Martin Erhard



Deutsche Saalflugmeisterschaft in Frankenheim/Rhön

Vom 22.-24.7.22 traten zwölf Starter gegeneinander an

Klaus Fröba (BY), Hans Kordubel (HE), Peter Kuttler (BY) und Zenon Mokras (NI) heißen die neuen Deutschen Saalflugmeister. In fünf Klassen ging es um die längsten Flugzeiten. Unter den zwölf Startern, die meist in mehreren Klassen antraten, waren auch drei Junioren. Mit Flügen über 10 Min. in der Klasse F1M-L war Lukas Jörges (HE) der Beste von ihnen, in der Gesamtwertung erreichte er den dritten Rang. Mit Flügen über 6 Min. kam Youssef Mghari (BW) in F1M auf den dritten Platz.

Die kompletten Ergebnisliste und viele Fotos gibt es auf der Webseite der Thermiksense:

www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2022

Text, Fotos: Bernhard Schwendemann



▲ Die Sieger in der Klasse F1M-L (v.l.): Uwe Bundesen (2.), Hans Kordubel (1.), Lukas Jörges (3. und Jugendsieger)

Freiflug-Europameisterschaft 2022 in Nordmazedonien

Deutsches F1B-Team und die Gesamtmannschaft gewinnen Bronze bei der EM

Nach zwei Jahren EM- und WM-Pause kam die deutsche Freiflugmannschaft mit zweimal Bronze von der F1ABC-Europameisterschaft im August aus Nordmazedonien zurück. Groß war die Überraschung bei der Siegerehrung, als das deutsche Team (Andreas Gey, Michael Seifert, Bernhard Schwendemann) bei der Bronzemedaille aufgerufen wurde. Team-Europameister wurde Polen. Das beste Einzelergebnis erreichte der Deutsche Meister Volker Bajorat (BW) mit seinem vierten Platz in der Seglerklasse F1A.

Die kompletten Ergebnisse, weitere Details und Fotos gibt es unter <https://www.thermiksense.de/2022-f1abc-em-nord-mazedonien/>

Quelle: Modellflug im DAeC



Deutsche F3K Junioren sind Weltmeister

Das deutsche Team konnte bei der Weltmeisterschaft in der Slowakei überzeugen



Vom 24. bis 31.07. fand die Weltmeisterschaft der Modellflugklasse F3K (Schleudersegler) in Martin in der Slowakei statt. Das deutsche Team war als Titelverteidiger in der Mannschaftswertung und mit dem amtierenden Weltmeister Henri Sander in die Slowakei gereist. Das Juniorenteam gewann die Teamwertung auf Platz 1 und wurde somit Junioren-Weltmeister F3K. Aaron Hausmann erlog Platz 4 der Einzelwertung und Colin Angermann und Leo Bednarz belegten die Plätze 6 und 9.

Nachdem das Treppchen für Henri Sander zunächst nicht mehr erreichbar schien, flog er bei der letzten der drei finalen Runden der Senioren die Maximalzeit und sorgte so für eine spannende Entscheidung. Am Ende reichte es für Sander für die Bronzemedaille.

Quelle: DAeC, Foto: Izabela Krawczyk

Onlineshop
www.pureplanes.de

NEU

Deko-Holzflugzeugmodelle

- Segelflugzeuge
- Motorsegler
- Ultraleichtflugzeuge
- Motorflugzeuge

Gerhard Wulff | Dürerstr. 56 | 42781 Haan | info@pureplanes.de

In eigener Sache

Seit einiger Zeit ist der Papiermarkt in Aufruhr – es gibt Versorgungsengpässe und die Preise steigen rasant an. Während viele Zeitungen und Zeitschriften wegen der deutlich gestiegenen Herstellungskosten immer dünner werden, wollen wir den gewohnten Umfang erhalten. Extraseiten können aber auch wir uns nicht (mehr) leisten. Damit alle zu Wort kommen, müssen hin und wieder einzelne Beiträge gekürzt werden. Das geschieht in Abstimmung mit den Landesverbänden bzw. für den Mantelteil mit den Autorinnen und Autoren. Oft bleibt aber die vollständige Fassung online zugänglich. Bei in der Regel gut gefüllten Rubriken wie z. B. Gratulationen bitten wir, von vornherein Bild und Text aufs Wesentliche zu reduzieren. So bleibt mehr Platz für die interessanten und spannenden Beiträge der vielen „Freiwilligen“.

Leserbrief

**Ob Echo, Kilo oder Mike:
Alle sind prima, auch das Trike!
(LuftSport August/September 2022)**

Zuerst ein Lob an die Redaktion: Sie haben uns allen einen wichtigen Artikel präsentiert! Woanders kann man solche Inhalte oft nur zwischen den Zeilen lesen oder besser (wenn überhaupt) nur erahnen. Wie wichtig die Stimmung am Platz zwischen den Fliegerinnen und Fliegern für unser aller Sicherheit ist, macht Dr. Schöffners Beitrag eindrücklich klar. Ich bin mir sicher, dass jede und jeder schon Situationen erlebt hat, die die Stimmung zunächst am Platz und dann auch im Cockpit verändert haben!

Schöffner hat den Nagel auf den Kopf getroffen und mir und ganz sicher vielen anderen auch aus der Seele gesprochen. Es braucht respektvollen und vorurteilsfreien Umgang von „big“ bis Delta-Mike. Das muss stets unser Ziel sein. Nur dann ist der Kopf frei fürs Fliegen.

„Good airmanship“ unter allen Pilotinnen und Piloten und somit unter allen Fliegerklassen, das ist Ehrensache. Unser aller Sicherheit zuliebe! „Geduld, Wertschätzung und Respekt“, schreibt Schöffner, „und ein hinreichendes Maß an fliegerischem Können“ sowie von Anfang an ein Mindestmaß an Disziplin und Professionalität sind notwendig. Dann passt es – an jedem Flugplatz! So werden und bleiben wir eine starke und besondere Gemeinschaft: WIR Fliegerinnen und Flieger!

Viele Fliegergrüße aus Pforzheim

Tobias Dauenhauer

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2022

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Kelttenring 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, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.

Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 52, Fax: (0203) 77844 – 44
info@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 Feuchtnr (LF), Klaus Fey (KF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hamann, 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 Rührenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Heidi Balkenhol, Ali Barati, Mara Linn Becher, Uwe Benkens, Stephan Biwald, Luisa Blaffert, Stefan Braniek, Soufian El Allouki, David Engelbert, Volker Engelmann, Dirk Farsch, Conrad Flachsbarth, Günter Forneck, Bernhard Frettlöh, Annemarie Frühauf, Klaus-Peter Gehrig, Jean-Luca Geier, Nora Geusen, M. Groth, H. Grothkopp, Marcus Hausmann, Alexander Heim, Reinhold „Django“ Hertel, Holger Jahns, Markus Klemmer, Kirsten Koch, Stephan Kopelke, Izabela Krawczyk, Dr. Bianca Kruse, Sebastian Lüdtkke, Ralf Mahler, Tim Marholz, Max Maslak, Björn-Christian Michaelis, Guido Mittag, Carsten Möller, Karol Müller, Leonie Naber, C. Österheld, Ralf Paulsen, Turgut Pencereci, Tom Poreda, Klaus Preen, Willi Probstfeld, Peter Resagk, Thomas Schar Schmidt, Matthias Schlegel, Markus Schmidt, Arne Schmieding, Christian Schwind, Dennis Straub, Larissa Stricker, Selina Tietz, Dieter Vogt, Thomas Wabinski, Harald Weber, Thomas Wiesiolek u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 28.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:

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

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom April 2022

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 02. Dezember 2022*,
Redaktionsschluss ist der 24. Oktober 2022*.

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

Lieferprogramm 2022

Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



NEU! Hoistline „Max“

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



Hoistline „orange“

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



Hoistline „yellow“

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

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

Vorseilssystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



Lippmann
German Ropes

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

Die Vielfalt des Fliegens...

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



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

