AUSGABE DEZEMBER 2023/JANUAR 2024

LEBE DEINEN TRAUM.

LuftSport Magazin

luftsportmagazin.de

Good Airmanship
Anstandsregel oder Pflicht?

Drainen
Muss nicht oder muss doch?

Zodiac-Fahrwerk
Gummi raus, Luft rein

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

AVIATION CALENDAR

PHOTOGRAPHY TOBIAS BARTH

Einfache Online-Bestellung

Ab 20 EUR portofrei innerhalb Deutschland

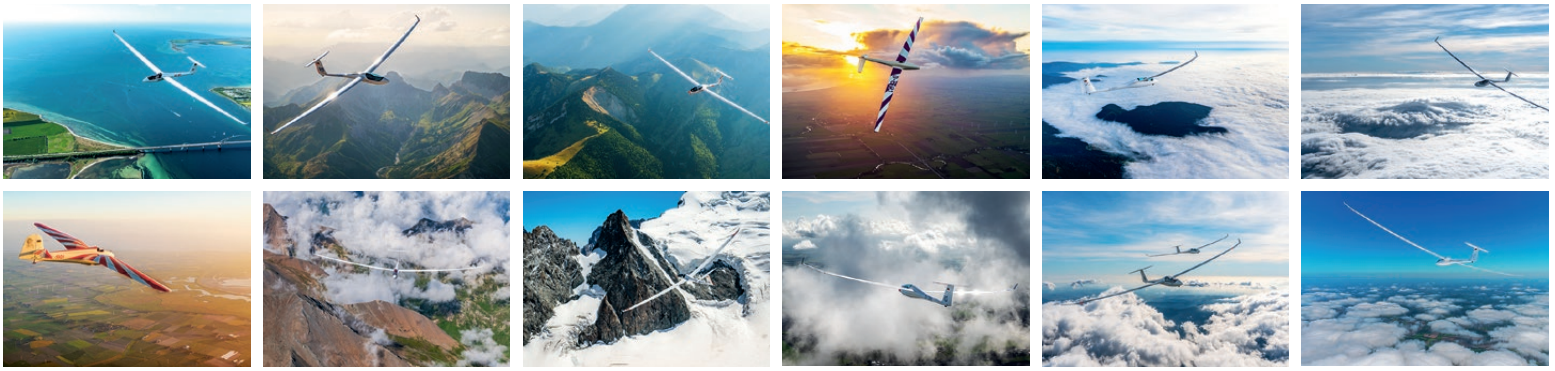
Spezialangebote für Vereine

Der Fotokalender Segelfliegen 2024 – einmalig in Größe und Bildqualität!

Der AVIATION CALENDAR 2024 (ehem. Fotokalender Segelfliegen) mit spektakulären Bildern von Tobias Barth ist der ideale Begleiter durchs Jahr und ein perfektes Geburtstags- oder Weihnachtsgeschenk.

Verfügbar im Großformat 64 x 48 cm für nur 36,90 EUR und im **Kompaktformat 42 x 29,7 cm für nur 30,90 EUR** sowie als **Tischkalender 15 x 15cm für nur 12,90 EUR** (ab 20 EUR versandkostenfrei innerhalb D)
Für alle Vereine bieten wir ein Vereinspaket mit 5 Kalendern für 156,80 EUR an (31,36 EUR/Stk.).

Bestellung unter www.fotokalender-segelfliegen.de



Perfect Van GmbH · AVIATION CALENDAR · Anlagenweg 5 · D-71701 Schwieberdingen · Telefon 07150-9149899 · info@fotokalender-segelfliegen.de

Multikrisen statt Weihnachtsfrieden?

Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,
das ganze Jahr freut man sich als Journalist auf das Weihnachtseditorial: Denn dann kann man besinnlich die letzten zwölf Monate Revue passieren lassen und abschließend den Lesern ein fröhliches Weihnachtsfest wünschen. Doch alles ist im Wandel. So auch gefühlt der Weihnachtsfrieden. Kriege, Klimakrise, Finanzlöcher: Die Hiobsbotschaften reißen nicht ab und haben auf uns und unser schönes Hobby einen großen Einfluss. Ausgerechnet in diesen angespannten Zeiten, in denen wir zusammenhalten sollten, hatte ich das Gefühl: Alles bricht auseinander. Was geschieht in bzw. mit unserem Dachverband, dem DAeC? Das wurde in anderen Medien und auf sozialen Netzwerken heiß diskutiert und kommentiert. Fakt ist: Die Funktionäre in Braunschweig haben in der Vergangenheit einiges versäumt bzw. falsche Prioritäten gesetzt. Deswegen gab es etliche Weckrufe in Form von lauter Kritik, Austritten, Kündigungen und Ehrenamtlern, die dem Verband den Rücken kehrten. Die jüngste Entwicklung: Verschiedene Gruppierungen von Luftsportlern haben einen neuen Verband gegründet – in Konkurrenz zum DAeC. Die Begründung: Luftsportarten fühlen sich vom DAeC nicht richtig vertreten und sehen im neuen Verband einer rosigen Zukunft entgegen, weil dort andere, bzw. schlankere Strukturen herrschen sollen. Geht das überhaupt? Grundsätzlich könnte mir das als Hobbypilot egal sein, besonders, wenn ich einen guten Landesverband habe. Aber: Welche starke Stimme vertritt meine Interessen in der Politik? Wer sorgt dafür, dass wir auch weiterhin genügend Lufträume für unser Hobby haben? Und noch schlimmer: Was geschieht mit den Wettbewerbssportlern unter uns? Schließlich kann nur ein nationaler Verband der FAI angehören. Hoffnung brachte nun die letzte Hauptversammlung des DAeC. Es herrschte zwar nicht in allen Fragen Einigkeit, aber der Supergau wurde wohl abgewendet und Reformen wurden beschlossen. Nun hat die Mannschaft um Präsident Claus Cordes die Gelegenheit, Vertrauen zurückzugewinnen und das zu tun, wofür sie sich zur Wahl gestellt hat: alle Luftsportler darin zu unterstützen, dass sie ihr Hobby auch langfristig ausüben können, und aus uns wieder eine Gemeinschaft zu machen. In diesem Sinne wünsche ich ein schönes, sorgenfreies und harmonisches Weihnachtsfest und sage „Herzlichen Dank“ an all die, die das Magazin im vergangenen Jahr mit ihrer Mitarbeit, ihren Beiträgen und Zuschriften bereichert haben.
Kommt gut in ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr.

Herzliche Grüße
Ihre/eure Ricarda Helm

Titelfoto: Andreas Stümke
Editorialfoto: Ludwig Feuchtner

Inhalt

News 4
Termine 4

Segelflug
Deutscher Segelfliegertag 2023 8

Luftrecht
Good Airmanship 10

Motorflug/UL
Drainen 12
Erster deutschlandweiter Lehrgang zum UL-Wart 14

Landesverbände
Bremen LV 15 - 18
Hamburg LV 19 - 21
Niedersachsen LV 22 - 31
Rheinland-Pfalz LV 32 - 39

Technik
Umbau von Gummiseil- auf Luftfahrwerk 40

Ultraleichtflug
Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen 43

Luftsportjugend
Bundesjugendvergleichsfliegen 2023 44
Aachener Segelflugnachwuchs holt Meisterschaft 46

Segelflug
Segelflug.de wird weitergeführt 47

Modellflug
Modellflug-News 48

Frauen im Luftsport
48. Hexentreffen am Fuß der Burg Teck 50

Die Leserseite
Geschenktipps zu Weihnachten 51

Impressum 51

Termine 2024

(Alle Angaben ohne Gewähr)

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
26.–28. Januar 2024	**48. Hexentreffen**	Kirchheim unter Teck	https://www.am-foerderverein.de/amf-hexentreffen-2024/
17. Februar 2024	**3. Pilotentag Nord**	Hamburg	https://www.luftsport.hamburg/pilotentag-nord/
17.–20. April 2024	**AERO**	Friedrichshafen	https://www.aero-expo.de/
27. Mai 2024	**Rallye zwischen den Meeren**	Schleswig- Kropp (EDXC)	https://www.luftsport-sh.de/termine.html
10.–21. Juni 2024	**DM Segelflug (Standard- und 15m-Klasse)**	Zwickau (EDBI)	https://www.acz.de/
12.–16.Juni 2024	**DM Navigationsflug**	Breitscheid (EDGB)	https://navigationsflug.de/events/deutsche-meisterschaft-im-navigationsflug-3/
23.–29. Juni 2024	**Meisterschaft Motorkunstflug**	Welzow (EDCY)	https://kunstflugverband.de/news/termin-meisterschaften-2024-in-welzow/
24. Juni–05. Juli 2024	**DM Segelflug (Club-Klasse)**	Burg Feuerstein (EDQE)	https://www.edqe.de/wettbewerbe/deutsche-meisterschaft-segelflug-clubklasse-2024/
27. Juli–11. August 2024	**WM Segelkunstflug**	Oschatz (EDOQ)	https://flugplatz-oschatz.de/
12.–15. September 2024	**Deutsche UL- Meisterschaft**	Bad Saulgau (EDTU)	https://ultraleichtflug.blogspot.com/
09.–10. November 2024	**Interglide Expo-Event**	Karlsruhe	https://www.interglide.de/

Zweiter Platz beim Gordon Bennett-Cup 2023

Ballonfahrer-Legenden Wilhelm und Benjamin Eimers werden beim härtesten Ballonrennen der Welt Vizeweltmeister

Wilhelm und Benjamin Eimers sind nach rund 85 Stunden in der Luft und einer Distanz von 2.587,21 km sicher in North Carolina an der Ostküste der USA gelandet. Das Vater-Sohn-Duo unterlag dem Team Frankreich 2 (Eric Decellières & Benoit Havret) knapp um 75 km. Der Start zum 66. Gordon- Bennett- Rennen fand diesmal im Rahmen der Albuquerque International Balloon Fiesta, des größten Ballontreffens der Welt in New Mexico in den USA statt. Sechzehn Gasballonteams aus neun Nationen haben an dem Rennen teilgenommen. **Quelle: FAI**

▲ **Start des 66. Gorden- Bennett- Rennen, Foto: Sibylle Maus**

Die Vizeweltmeister Wilhelm (li) und Benjamin Eimers ▶
Foto: privat

CAO SUEDWEST

WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

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

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:
alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW
Motorsegler
Segelflugzeuge
Annex-1-Flugzeuge
Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT), Eggenfelden (EDME), Bremgarten (EDTG), Gießen (EDFL), Hildesheim (EDVM) und Sehlem

CAO SUEDWEST

Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht

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

Dritter Pilotentag Nord in Hamburg

Für Samstag, den 17. Februar, laden die DAeC-Landesverbände Hamburg, Schleswig-Holstein und Bremen zum dritten Pilotentag Nord nach Hamburg ein. Zugesagt haben Referenten der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, des Deutschen Wetterdienstes, der Deutschen Flugsicherung und der Landesluftfahrtbehörden. Erstmals dabei ist auch ein Referent der Luftwaffe.

Die genauen Vortragsthemen werden mit der Anmeldebestätigung genannt. Die Vortragsinhalte sind aber allesamt praxisrelevant und von unnötigem theoretischem Ballast befreit, versichert Mitorganisator Detlev Thamm. Wer in den letzten Jahren dabei war, weiß das.

Die Teilnahme kostet in diesem Jahr erstmals 25 € pro Teilnehmer, für Jugendliche 15 €. Damit werden nicht nur die Raummiete und die Referentenkosten abgedeckt; eingeschlossen sind in diesem Betrag auch ein Mittagessen (Chili con Carne) sowie Kaffee und Kuchen am Nachmittag.

Jugendliche erhalten einen Fahrtkostenzuschuss bei gemeinsamer Anreise mit dem ÖPNV gegen Vorlage eines Gruppentickets.

RMH

Termin: Samstag, 17. Februar 2024. Beginn: 10:00 Uhr
Veranstaltungsort: „Haus des Sports", Schäferkampsalle 1, 20357 Hamburg
Anmeldungen und weitere Auskünfte:
https://www.luftsport.hamburg/pilotentag-nord/

Schlussverkauf bei EQIP

Seit 1998 verlegt der Eqip Verlag Luftfahrt- und Segelflugbücher. Ende des Jahres 2023 stellt der Verlag seine Tätigkeiten ein. Die noch vorhandenen Lagerbestände werden ab dem 1.12.2023 – teilweise mit deutlichen Rabatten – verkauft.

Alle Infos und ein Online-Shop unter **www.eqip.de**

Einflugregeln in die Schweiz mit deutschem UL

Für Einflüge von ausländischen Ultraleichtflugzeugen in die Schweiz ist vorab eine gebührenpflichtige Einflugbewilligung zu beantragen. Informationen dazu finden Sie auf den Seiten des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL (**https://www.bazl.admin.ch/**). Die Nichteinhaltung der Regeln kann schwerwiegende Konsequenzen haben, sowohl für die Flugsicherheit als auch für rechtliche Angelegenheiten. Verstöße gegen nationale Einflugregeln können zu Bußgeldern, Flugverboten und anderen rechtlichen Konsequenzen führen.

Vor jedem Flug ins Ausland sollten die AIPs der jeweiligen Länder, in die man einfliegen möchte, gelesen werden, um sicherzustellen, dass die geltenden Einflugregeln und Verfahren vollständig verstanden und eingehalten werden. Dies trägt dazu bei, das Risiko von Zwischenfällen zu minimieren und die Zusammenarbeit mit den zuständigen Flugsicherheitsbehörden zu erleichtern.

Quelle: BuKo Ultraleichtflug/red

FRIEBE FLUGBEDARF
FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF GmbH

NEU
BOSE A30
AVIATION HEADSET

BOSE

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

ANZEIGE

Überlandflüge
ab Borkenberge möglich

Flugsportverein aus Borkenberge (EDLB) bietet interessierten Segelfliegern (SPL) Gelegenheit zum Überlandflug.
Flugzeugpark: ASK 21, Discus, LS4 b, Ka 8, G 109 B, Cessna 172.
Ggf. bestehen Möglichkeiten zur Weiterschulung.
Auch Zweitmitglieder sind willkommen.
Kontakt: **vorstand@fsv-bochum.de**

Erstflug der Jonker JS5 Rey

Jonker Sailplanes hat jetzt die ersten Fotos und ein Video vom erfolgreichen Jungfernflug der JS5 Rey in am 07. November in Potchefstroom/Südafrika geteilt. Die Testpiloten waren nach den Flügen vom „außergewöhnlichen Handling" begeistert. Die JS5 – sie wird mit 24 Metern Spannweite in der offenen Klasse fliegen – zeichnet sich laut Herstellerangaben auch durch optimal abgestimmte Ruder aus. In Europa arbeitet Jonker Sailplanes eng mit den deutschen Unternehmen M&D-Flugzeugbau und DG Aviation zusammen. Das Video zum Jungfernflug:
https://www.youtube.com/watch?v=I8PLKgT90Fc

Quelle: Jonker/FB/red.

Probleme mit Rotax-Motoren
Reportage: „Die Angst fliegt mit"

Die Firma flightparts.de – Luftfahrzulieferer und Anbieter von Motorenlehrgängen – beobachtet die jüngsten Meldungen rund um die Zunahme von Störungen mit Rotax-Motoren beim Start und hat jetzt dazu eine Reportage veröffentlicht. Der Experte Jeroen Breforth ist wegen der Problematik mit dem LBA und Rotax im Austausch. Die Entwicklungen werden sachlich dargestellt und anhand eines Beispiels (Video des LBA von Problemen beim Start einer Aquila) erläutert. Hier geht es zur Reportage:
https://flightparts.de/news/

RH

Update in Sachen AVGAS 100LL

AOPA GERMANY

Eine große Befürchtung vieler Betreiber von Flugzeugen mit großen Kolbenmotoren ist, dass in der Europäischen Union das Avgas 100LL aufgrund seines Blei-Additivs TEL verboten wird, noch bevor ein bleifreies Avgas mit 100 Oktan auf den Markt kommt. Die europäische Kommission hat den Anbietern von Avgas 100LL eine Frist bis zum 1. November 2023 gesetzt, um die Beimischung des Additivs TEL in Flugkraftstoffe in Europa auch nach dem 1. Mai 2025 zu beantragen. Wir gehen nach unseren Recherchen davon aus, dass zumindest drei Anbieter von Avgas 100LL die notwendigen Anträge gestellt haben, über sie wird in den nächsten Monaten entschieden. In den USA haben sich die Umweltbehörden und die Industrie darauf verständigt, bis zum Jahr 2030 auf bleifreies Avgas umzustellen. Unser Bestreben in Europa ist, die Ausstiegsstrategien auf beiden Seiten des Atlantiks zu synchronisieren.

Quelle: AOPA

AXA

Ihr Luftfahrtversicherer

Fliegen ist Ihre Leidenschaft, die aber auch mit Risiken verbunden ist. Daher sollten Sie vom Start bis zur Landung nichts dem Zufall überlassen. Als einer der führenden Luftfahrtversicherer wissen wir worauf es ankommt! – Für Privathalter, Flugschulen, Vereine, Piloten und auch für Oldtimer oder Experimentals bieten wir maßgeschneiderte Lösungen.

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

Spezialist für:
Unternehmer | Mediziner | Privatpersonen

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.
(weitere Informationen siehe QR Code)

Von Piloten – für Piloten

AXA Bezirksdirektion Ketter & Schneider OHG
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt
Tel.: 06321 / 39660 • agentur.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/ketter-schneider

Erfolgreiche Vorführung aktiver Flatter-Dämpfung

Einem europäischen Forscherteam ist es gelungen, eine große Herausforderung in der Luftfahrt zu meistern: Sie haben das Phänomen des Flatterns in der Flugzeugstruktur mithilfe eines Regelsystems aktiv gedämpft. Die Forscher stellten dies bei Flugversuchen mit einem speziell konstruierten Unmanned Aerial Vehicle (UAV) unter Beweis.

Forschende zähmen Luftfahrt-Phänomen

Leichtere Flugzeugstrukturen sind flexibler. Das bedeutet, dass sie sich bei einer aerodynamischen Belastung verformen. Dieses Zusammenspiel von struktureller Verformung und Aerodynamik wird als Aeroelastik bezeichnet. Mit zunehmender Flexibilität wird die Strukturdynamik des Flugzeugs in den Eigenheiten seiner Vibration von bestimmten Phänomenen betroffen. So kann unter bestimmten Bedingungen die Interaktion zwischen den Schwingungen der Flugzeugstruktur und der umgebenden Luftströmung instabil werden. Dieses bekannte aeroelastische Phänomen, Flattern genannt, kann durch eine rapide Zunahme der Schwingungsamplitude zu einem katastrophalen Versagen führen. Daher muss eine Flugzeugstruktur so ausgelegt sein, dass das Flattern niemals während der normalen Betriebsgeschwindigkeit auftritt.
Eines der wesentlichen Ziele des Projekts Flight Phase Adaptive Aero-Servo-Elastic Aircraft Design Methods (FliPASED) war es, Flattern mit aktiven Mitteln zu dämpfen: mit On-Board-Bedienoberflächen, Sensoren und intelligenten Regelungsalgorithmen. Dabei sollte herausgefunden werden, inwieweit eine aktive Flatterdämpfung neue Konstruktionsfreiheiten bei der Reduzierung des Gewichts eines Flugzeugs eröffnet.
Weitere Infos: **https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2023/03/wissenschaftler-bewaeltigen-ein-gefuerchtetes-luftfahrtphaenomen**

Quelle und Foto: DLR

Flugsicherheit:

Ereignisse künftig im Vereinsflieger melden

Der Bundesausschuss Flugsicherheit im DAeC wird in den nächsten Monaten fünf Bausteine für mehr Sicherheit im Luftsport präsentieren. In Zusammenarbeit mit Vereinsflieger.de steht nun im ersten Schritt ein Modul zur Erfassung von Sicherheitsereignissen kostenlos zur Verfügung.
„Awareness" schaffen für Flugsicherheitsthemen gehört in den meisten Vereinen und Flugschulen zum Flugalltag dazu. Zur zielführenden Auswertung und Aufarbeitung von kleineren und größeren Sicherheitsereignissen ist es aber auch enorm wichtig, diese Vorfälle möglichst einfach und strukturiert zu erfassen.

Sicherheitsereignisse auf Wunsch vertraulich melden

Um die Hemmschwelle für die Meldung von Sicherheitsereignissen gering zu halten, können die Hinweisgeber anonym bleiben. Der im Verein oder der Flugschule zuständige Flugsicherheitsbeauftragte kann die Meldungen sichten, aufarbeiten und ggf. Verbesserungsmaßnahmen initiieren. Zusätzlich können sinnvolle Maßnahmen sowie ergänzende Dokumente und Unterlagen im Modul abgelegt werden. Auf diese Weise sind sie für alle Nutzer jederzeit einsehbar.

So einfach geht's:

Die Aktivierung und Nutzung des Moduls ist ganz einfach und wird hier erklärt: **https://youtu.be/UsqtmE8SwAc**
Weitere Infos finden sich im Hilfebereich unter
https://vereinsflieger.de/member/help/index.php?hid=7501
(vorher anmelden!)

Quelle: DAeC

Deutscher Segelfliegertag 2023

Freudenstadt – Hauptstadt der Segelflieger

Die JS 3 von Katrin Senne

Erfolgskonstrukteure Michael Greiner (li.) und Andi Lutz vor dem Prototyp des Ventus-3 E

Zum 80. Segelfliegertag trafen sich rund 1200 Segelflieger aus dem gesamten Bundesgebiet und den europäischen Nachbarländern im Kongresszentrum „Kurhaus Freudenstadt". Eingeladen hatte die DAeC-Bundeskommission Segelflug. Als bewährter Gastgeber und Ausrichter sorgte die Fliegergruppe Freudenstadt für die passende Wohlfühlatmosphäre. Nach 2015 und 2019 war dies bereits der dritte Segelfliegertag, den die Freudenstädter ausrichteten.

Jung sein in Zeiten von Klimakrise und Chat GPT

Im großen Saal des Kurtheater lautete eines der Themen: „Jung sein in Zeiten von Klimakrise und Chat GPT – Wie tickt die Generation Z, wie sieht die Lebenswelt der 12- bis 25-Jährigen in Deutschland aus?" Anhand der Analyse der großen Jugendstudien soll das Verständnis der Generationen untereinander erleichtert werden, gab Redner Steffen Wagner den Teilnehmenden mit auf den Weg. Maßstäbe, die die Generation der Baby Boomer angesetzt hat, passen nicht mehr. „Wenn Sie Nachwuchs gewinnen wollen, der gerne Verantwortung übernehmen möchte, sollten Sie sich als Verein davon verabschieden, nur diejenigen Aufgaben an die Jungen abzugeben, die keiner sonst erledigen möchte", appellierte Wagner. Viel Beifall belegte, dass Wagner es verstand, ein hochaktuelles Thema verständlich zu übermitteln.

Prototyp Ventus-3 und andere Neuheiten

Spannend wurde es im Foyer des Kurhauses. Hier stellte Thilo Holighaus als neuste Entwicklung den Ventus-3 mit Elektromotor vor. Der 18-Meter-Prototyp wurde zum Zuschauermagnet und war nahezu den ganzen Tag dicht umlagert. Deutlich wurde beim diesjährigen Segelfliegertag, dass der Weg bei den Eigenstartern immer mehr in Richtung Elektromotor geht. Aber auch die Düse wird weiterhin als Heimkehrhilfe eingesetzt. Stark vertreten war „Jonker Sailplanes" mit Konstrukteur Uys Jonkers, der mit der zweifachen Frauenweltmeisterin Katrin Senne die Produkte aus Südafrika vorstellte.
Neben einer JS-3 wurden auch ein schmucker Twin Shark, ein Arcus und eine Mini Lak ausgestellt.
Ebenfalls vertreten waren die Hersteller Alexander Schleicher und DG Flugzeugbau. Eine LS4 mit Düse wurde zum Blickfang. Die neusten Bordinstrumente, Fallschirme und weiteres Zubehör rundeten das Angebot ab. Deutlich wurde, dass das Fliegervolk das Miteinander sucht. Überall gab es ein großes Hallo, wenn man zumindest einmal im Jahr seine Flugkollegen aus diversen Aufwinden live begrüßen konnte.

Besser fliegen, weiter fliegen, meisterlich fliegen

Der Deutsche Segelfliegertag ist auch das Forum für die Siegerehrungen des DAeC. Liga- und Weltrekordpiloten/innen wie auch Deutsche Meisterinnen und Meister wurden ausgezeichnet. Über den ganzen Nachmittag konnte man zudem unter zahlreichen Vorträgen wählen. Spannend der Vortrag von Benedict Munz, der mit einem Gasballon am Gordon Bennett Race 2022/23 teilnahm. Möglichkeiten des Wellenflugs zeigten die Slowenen Bernhard Dobre und Luka Zumardic auf, die einen Flug über 1750 km auf der sogenannten Adria-Autobahn schafften.

Sicherer fliegen, demütiger fliegen

Im vollbesetzten Kurtheatersaal referierte der erfahrene Alpenflieger Matthias Schunk über das Thema „Segelfliegen – Ist

Alles, was das Herz begehrt, konnte man bei den einzelnen Cockpit-Ausrüstern betrachten

Axel Reich, Vorsitzender der Fliegergruppe Freudenstadt, moderierte den Segelfliegertag

das Risiko zu hoch?“ Anhand eines eigenen Unfalls in Südafrika schilderte er eindrücklich, wie selbst ein hoch erfahrener Bergflieger verunglücken kann. Großes Aufhorchen im Saal, als Schunk erklärte, dass Wettbewerbsflieger zehnmal gefährlicher unterwegs sind. Das belegten Zahlen tödlich verunglückter Piloten/innen. Auf die Frage, wer persönlich jemanden kannte, der tödlich verunglückt ist, gingen schockierend viele Hände hoch. „Und wir machen das freiwillig!“, so der Vortragende.
Ein Lob erhielten die Konstrukteure für inzwischen ausgefeilte Sicherheitscockpits. Sonst wäre Schunks Unfall in Südafrika sicherlich nicht überlebbar gewesen. Schunk appellierte an alle, beim Fliegen demütiger zu werden. Heldenhaftes Fliegen zählt für ihn nicht mehr!

Ebenfalls Unfallthemen sprach Jannes Neumann an. Sein Appell ging an alle Anwesenden, noch mehr Sorgfalt beim Aufrüsten älterer Typen walten zu lassen. Hier möchte der DAeC noch mehr (zum Beispiel auch bei Fluglehrerfortbildungskursen) in die Sicherheit des Segelfliegens investieren.

Nach dem Fest ist vor dem Fest

Abends traf sich ein großer Teil der Fliegerfamilie in der Waldlust. Die Fliegerschar war von der historischen Lokalität begeistert. Damit ist ein gelungener Segelfliegertag zu Ende gegangen.

Der Termin für den nächsten Segelfliegertag steht mit dem 09. November 2024 schon fest. Der findet im Rahmen der Interglide in Karlsruhe fest. Und für 2025 kann es dann in den hohen Norden gehen. Da hat bereits der Luftsportverband Hamburg sein Interesse signalisiert.

Die Ehrungsliste kann hier abgerufen werden: **https://helko-verlag.de/deutscher-segelfliegertag-2023-in-freudenstadt/**

Text und Fotos: Lothar Schwark

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

Schwingachse
Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen
Wartung
• Große Reparaturen
• Einbau von Avionik
• Cockpitgestaltung
• Wartung & Reparaturen an Motoren
• Oberflächenpflege
Prüfleistungen
• Lufttüchtigkeitsprüfung
• Instandhaltungsprüfung
• Avionik
Anschau Technik GmbH • Axel Anschau/Timo Brast • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim
+49 (0)6707 – 9158 10 • email: mail@anschau.de • web: www.anschau.de
Anschau Trailer KOMET

Good Airmanship

– Bloße Anstandsregel oder auch gesetzliche Verpflichtung?

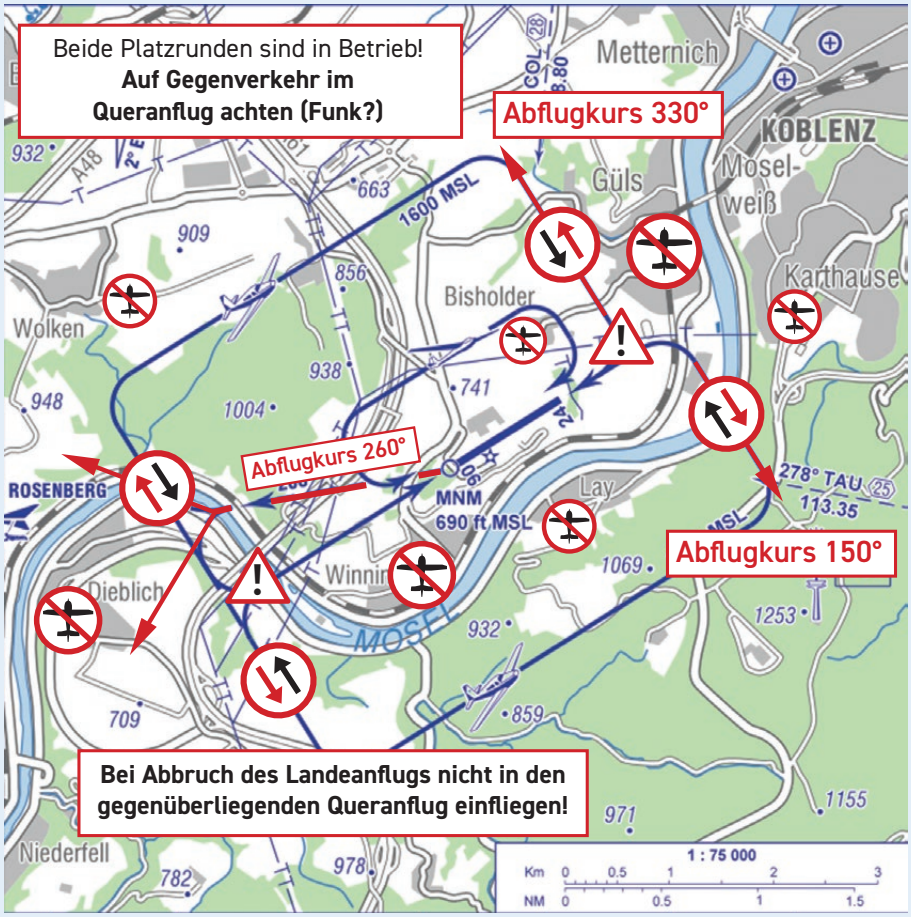
Jeder Pilot hat sicherlich von „Good Airmanship“ gehört, schon in der Flugschule wurde dies häufiger angesprochen. In Zeiten von Diversität heißt es nun „Good Airmissionship“.
Was ist das eigentlich und welche verbindliche Regelung dazu gibt es?

Unter Good Airman- oder eben -missionship versteht man die konsequente Nutzung von gutem Urteilsvermögen und gut entwickelten Fähigkeiten, um fliegerische Ziele zu erreichen. So ähnlich steht es schon bei Wikipedia. Dazu gehört es u. a., den eigenen Trainingsstandard hochzuhalten, nur gesund zu fliegen (I'M SAFE, siehe Kasten), vor dem Flug die notwendige Flugvorbereitung durchzuführen, während des Fluges die Regeln einzuhalten und nach dem Flug ein vernünftiges Debriefing durchzuführen. Good Airmissionship heißt aber immer auch, nicht nur das Fluggerät in sehr gutem Zustand zu halten, damit beispielsweise bei Vereinsflugzeugen auch nachfolgende Piloten sicher fliegen, sondern eben auch aufgetretene Zwischenfälle zu melden und technische Probleme („die Kiste rüttelt leicht bei 2000 U/min“) so zu berichten, dass nachfolgende Piloten weiterhin sicher fliegen können. Auch der etwas antiquiert klingende Begriff der „Fliegerkameradschaft“ ist nicht so ganz falsch gewählt, wenn man an „Good Airmissionship“ denkt.

I = Illness (Krankheit)
M = Medication (Arzneimittel)

S = Stress
A = Alkohol und Drogen
F = Fatigue (ausgeschlafen?)
E = Emotion/ Eating

Vor allem aber gehört dazu auch die gegenseitige Rücksichtnahme während des Fluges. Bei Ab- und Anflügen, insbesondere an unkontrollierten Plätzen, sind nicht nur die gesetzlichen Regeln einzuhalten. Vielmehr ist auch auf Piloten Rücksicht zu nehmen, die – aus welchen Gründen auch immer – unsicher sind oder sich gar in einer Problemlage befinden. Es versteht sich von selbst, dass Flugschüler während der Ausbildung und erst recht bei den ersten Soloflügen genug mit sich und dem Flugzeug zu tun haben. Befindet sich ein Flugschüler beispielsweise im rechten Queranflug auf die 26 und der erfahrene Pilot dreht in den (linken) Queranflug auf die 26 ein, weil es sowohl eine Nord- wie Südplatzrunde gibt (z. B. EDWQ), so kann es durchaus sinnvoll sein, noch einmal einen Vollkreis zu fliegen oder, wenn möglich, den Gegenanflug zu verlängern, um dem Flugschüler



Good Airmissionship gilt besonders auch in der Platzrunde. Wenn wie in EDRK zwei Platzrunden in Betrieb sind, Segelflugbetrieb stattfindet und lärmempfindliches Gebiet anraint, ist die Rücksichtnahme auf andere Piloten, aber auch auf die Anwohner unverzichtbar.[1] Mit einer guten Flugvorbereitung, den richtigen Funksprüchen – die natürlich auch mitzuhören sind – und einer Portion gegenseitiger Achtung kommt man sich nicht in die Quere und vermeidet Unfälle. Der Vollkreis ist eine Option, aber auch hier sollte das bewohnte Gebiet gemieden werden und man nicht in den gegenüberliegenden Queranflug einfliegen.
Grafik: DFS/Britta Schönecker

[1] Die Grafik dient nur der besseren Veranschaulichung und ist für navigatorische Zwecke nicht geeignet.

nicht zusätzlich den Schweiß auf die Stirn zu treiben. Befindet sich ein Flugzeug in Platznähe und meldet Motorprobleme, ohne möglicherweise gleich einen Notruf abzusenden, gebietet es Good Airmissionship, nicht noch unmittelbar vor diesem Flugzeug zu landen und im schlimmsten Falle sogar die Landebahn zu blockieren. Vielmehr sollte dann, wenn weiter nichts dagegen spricht, dem Flugzeug Vorrang gewährt werden, das sich in einer solchen Problemlage befindet. Bei einer Notlage darf sich diese Frage selbstredend gar nicht erst stellen.

Rechtlich lässt sich Good Airmissionship sowohl aus der europäischen SERA, dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG), der Luftverkehrsordnung (LuftVO) als auch aus der Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) ableiten, auch wenn dort gar nicht explizit davon die Rede ist. Vielmehr ergibt sich das aus den einzuhaltenden Vorschriften, das sind eine ganze Menge. Good Airmissionship geht aber über das reine Einhalten der Regeln hinaus. Für das Vereinigte Königreich hat die Civil Aviation Authority (CAA) im Jahre 2013 ein Safety Sense Leaflet „Good Airmanship" herausgegeben. Dieses ist im Internet zu finden, die Lektüre lohnt sich in jedem Fall! Denn es beschränkt sich nicht auf „Aviate, Navigate, Communicate".

Regeln einzuhalten, andere nicht zu gefährden und gegenseitige Rücksichtnahme sollten die Basis jeder fliegerischen Handlung sein. Übrigens gehört dazu – auch und vor allem in der Platzrunde – das rechtzeitige Absetzen von Positionsmeldungen. Diese sind nämlich nicht zuallererst für den Türmer, sondern für andere Piloten bestimmt. Piloten und Pilotinnen haben, gerade auch für Notfälle, den Satz gelernt „Fly Your Aircraft First". Das bedeutet aber nicht „Alle denken an sich, nur ich denke an mich", sondern eben auch gegenseitige Rücksichtnahme. Good Airmissionship eben.

Also: Good Airmissionship ist nicht in den SERA oder in deutschen Gesetzen individuell verankert, sondern ergibt sich aus der Einhaltung geschriebener und ungeschriebener Regeln, zeigt sich auch im Mitdenken für andere und vor allem in gegenseitiger Rücksichtnahme. Dazu gehört z. B. auch die Beachtung von § 29b LuftVG. Demzufolge sind Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen.

Unabhängig davon, dass das Fliegen über Städten oder anderen dicht besiedelten Gebieten, insbesondere über touristischen Sehenswürdigkeiten, bei Unterschreiten der Sicherheitsmindesthöhe eine Ordnungswidrigkeit darstellen kann, vermeidet man mit ausreichender und angemessener Höhe den „Groll" der Fußgänger auf die Luftfahrer. In Abwandlung eines Sprichworts sollte eben nicht gelten „Good Airmissionship ist eine Zier, doch es geht auch ohne ihr". Das Merkblatt aus UK sagt denn auch: Piloten, die Good Airmanship praktizieren, sitzen niemals tatenlos im Flieger, sondern denken 15 bis 20 Meilen voraus. Wie wahr!

Text: Turgut Pencereci

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.

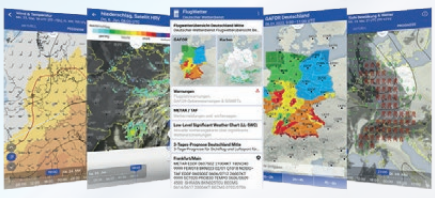
Flugwetter direkt zur Hand

Ob **VFR, IFR, Segelflug**, **Ballonfahrt** oder **Drohnenflug**:

Beim Deutschen Wetterdienst (DWD) erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen für ein vollständiges Wetterbriefing.

Nutzen Sie unser Briefingsystem **pc_met Internet Service** inklusive der **DWD FlugWetter-App**.

Bestellung unter: www.dwd-shop.de



www.flugwetter.de

pc_met Internet Service

DWD FlugWetter-App

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand

DRAINEN – notwendiges Übel oder verzichtbarer Unsinn?

Jeder, der motorbetriebene Flugzeuge bewegt, sollte es schon einmal erlebt haben: Vor der täglichen Inbetriebnahme des Luftfahrzeugs ist eine Treibstoffprobe abzulassen. Dazu haben Hersteller von Flugzeugen sogenannte Drain-Ventile angebracht. Diese befinden sich im Idealfall am untersten Punkt eines jeden Tanks oder des Sammlers.

Ist es nun tatsächlich erforderlich, jedes Mal zu drainen, oder nicht? Was soll damit bezweckt werden?

Vorgeschrieben?

Zunächst gilt es festzustellen, dass die meisten Hersteller im POH (Pilot Operation Handbook/ Betriebshandbuch) vorschreiben, dass zu Beginn des täglichen Flugbetriebes und nach dem Tanken zu drainen ist. Das Flug- und Betriebshandbuch ist ein verbindliches und zu nutzendes Dokument, damit erübrigt sich in diesem Fall jede weitere Diskussion – wenn man rechtskonform das Flugzeug betreiben möchte.

Aber auch dort, wo der Hersteller es nicht explizit vorgibt, stellt sich die Frage, ob auf das Drainen verzichtet werden kann.

Die Frage erübrigt sich, wenn man weiß, worum es geht und warum es wichtig ist, dass man es tut.

Lagerfähigkeit von Benzin

Viele Treibstoffe sind im „unbehandelten" Zustand im Zusammenwirken mit Luft nicht lagerfähig. Das gilt insbesondere für das sogenannte MOGAS (US-engl. für Motorgas = Autobenzin). Autobenzin – unabhängig ob SUPER E10, Super oder Super PLUS – ist nicht lagerfähig, wenn es nicht luftdicht verschlossen ist, wie z. B. in einem vollgefüllten Reservekanister. Das bedeutet, dass ungesättigte Kohlenwasserstoffe oxidieren und sogar polymerisieren und sich auch Bakterien im Benzin ansiedeln können, wenn es mit Luft in Berührung kommt. Die Aussagen zur Haltbarkeit variieren: drei bis sechs Monate, je nachdem welcher Quelle man trauen will. Dann beginnt ein Zersetzungsprozess, der auch starke Auswirkungen auf die Klopffestigkeit des Benzins hat. Unabhängig davon sollten wir aber nicht damit experimentieren und vorsichtshalber dafür sorgen, Tanks nicht halbleer über Monate stehen zu lassen. Da bietet es sich schon aus Sicherheitsgründen an, den Treibstoff abzulassen und diesen besser im Rasenmäher zu verwenden, weil der beim Ausfall keinen Schaden anrichtet.

Im Bild 1 ist zu erkennen, wie das Super Plus Benzin in einem UL aussah, als dieses nach ca. fünf Monaten Standzeit angeflogen kam und durch mich dann gedraint wurde.

Bild 2 zeigt, wie das Benzin aussah, das nach dreimaligem Drainen aus dem Tank abgelassen wurde.

Was passiert wäre, wenn die dunkelgelbe Flüssigkeit in den Vergaser gekommen wäre, weiß ich nicht. Ich bin nur froh, dass es die BfU nicht untersuchen musste, weil der Pilot des UL im Steigflug mit Triebwerksausfall ungeplant den Flug außerhalb des Flugplatzes hätte beenden müssen oder im schlimmsten Fall abgestürzt wäre.

Zweitakt-Mischungen

Wenn Flugzeuge mit Zweitakt-Motoren betrieben werden, sind diese häufig Getrenntschmierer. Das bedeutet, dass Benzin und Öl sich in getrennten Tanks befinden und erst im laufenden Betrieb durch eine Ölpumpe gemischt werden. Dort gilt oben Gesagtes für die Lagerfähigkeit von Benzin.

Flugzeuge mit klassischer Gemischschmierung 1:50 oder ggf. 1:25, bei denen ein spezielles Zweitakt-Mischöl dem Benzin beigemischt wird, sollen nur so betrieben werden, dass das Benzin-Öl-Gemisch frisch und erst kurz vor dem Verbrauch hergestellt wird. Grund ist, dass auch hier chemische Veränderungen mit nachlassender Schmierfähigkeit entstehen können. Das betrifft nicht nur UL mit Zweitakt-Motoren, sondern auch den ein oder anderen Motorsegler/das ein oder andere Segelflugzeug mit Klapptriebwerk.

Auch hier gilt die Empfehlung, das Benzin im Zweifel besser im Rasenmäher zu nutzen als sich auf den „reibungslosen Betrieb" im Flugzeug zu verlassen.

AVGAS / UL 91/94 etc.

AVGAS 100LL (US-engl. Aviation Gas = Flugbenzin) bezeichnet ein spezielles Flugbenzin. Dieses ist verbleit (LL= Low Leaded bzw. „leicht" verbleit) und verfügt über 100 Oktan (nicht zu vergleichen mit der Oktan-Angabe von herkömmlichem Benzin RON [100 Oktan AVGAS entspricht ungefähr 108 Oktan RON]). Die Farbe ist bläulich und es ist lagerfähig. Das bedeutet, dass es nicht durch Bakterien zersetzt wird, und es besitzt auch keine ungesättigten Kohlenwasserstoffe. Es kann also auch nach Jahren noch genutzt werden. Im Sicherheitsdatenblatt der Firma TOTAL z. B. heißt es zur Stabilität des Produktes: „Beständig unter den üblichen Lagerungs-, Handhabungs- und Beförderungstemperaturen."

UL 91 und UL 94 Treibstoffe sind ebenfalls AVGAS, jedoch bleifrei. Das „UL" in der Bezeichnung hat nichts mit Ultraleichtflugzeugen zu tun, sondern „UL" steht hier für „Unleaded" und bedeutet unverbleit. Da es also Flugkraftstoff ist, ist er ohne ungesättigte Kohlen-

▲ **Foto 1: Ups! Vorsichtshalber gedraint, obgleich das Flugzeug eben geflogen ist – nach 5 Monaten Standzeit**

▲ **Foto 2: Benzin nach mehrfachem Drainen nach den 5 Monaten Standzeit**

Foto 3: Wasser im AVGAS in Klaipeda bei der Vorflugkontrolle

Tanken im Regen! Vorsicht Wasser!!!
Sommertour in Norwegen ...

wasserstoffe und oxidiert und polymerisiert nicht. Damit sind auch diese Kraftstoffe lagerfähig und lagerbeständig. Die 91 steht übrigens für die Oktanzahl – aber auch hier gilt: nicht zu vergleichen mit der Oktanzahl von Autobenzin. 91 Oktan UL 91 entspricht ungefähr 98 Oktan ROZ. Damit ist AVGAS der Spezifikation UL 91 und UL 94 (ca. 101 Oktan ROZ) ideal auch für ROTAX Motoren geeignet.

Warum aber trotzdem drainen, wenn man AVGAS tankt oder das Benzin frisch ist?

AVGAS geht keine Emulsion (Verbindung) mit Wasser ein. Das heißt, dass sich Wasser absetzt. Wasser wird vom Motor (egal ob Vergaser oder Einspritzpumpe) in den Brennraum geleitet und führt schnell zu erheblichen Zündaussetzern, weil das Gemisch dann nicht genügend Zündfähigkeit besitzt. Im schlimmsten Fall kann es zu einem Motorausfall kommen – in der Startphase leider immer wieder Ursache für schwerste Zwischenfälle bis hin zu Abstürzen.

Daher darf niemals Wasser ins Benzin – egal ob Flugbenzin oder Autobenzin – gelangen. Das geschieht aber schnell mal beim Waschen des Flugzeugs, beim Abstellen im Regen. Aber eben auch z. B. durch Kondensation von Wasser aus der Luft bei hoher Luftfeuchtigkeit.

Daher hat man beim Ablassen durch die Drainventile eine sehr hohe Chance, Wasser abzulassen, denn dieses setzt sich an der untersten Stelle ab, da es schwerer ist als Benzin.

Auf Bild 3 ist zu sehen, wie das Drainröhrchen beim dritten Mal Drainen bei einer unserer Sommertouren an einem Flächentank unserer DR400 Regent aussah. In der Nacht hatte es einen starken Regenschauer gegeben und das Wasser konnte durch eine offensichtlich undichte Tankdichtung in den Flächentank eindringen.

Fliegen? Na klar, aber sicher!
Sommertour in Schweden!

Im ersten Drainröhrchen befand sich nur Wasser! Das zweite war noch halb voll mit Wasser und vom dritten Drainen habe ich dann das Foto gemacht.

Die DR400 Regent z. B. hat fünf (!) Drainventile für die Tanks (am Haupttank an der rechten und linken Seite, je Flächentank einmal und dann noch unterhalb des Vergasers).

Fremdkörper sinken häufig ab im Treibstoff

Ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Faktor ist der Eintrag von Fremdkörpern in die Tanks. Dieses kann z. B. beim Öffnen des Tanks durch zwischenzeitlich in die Ritzen eingedrungene Fremdkörper wie Sand, Gras, Insekten etc. passieren. Auch Kanisterbetankungen sind sehr anfällig für Fremdkörper im Treibstoff. Gerade Metallkanister (alte NATO- oder Bundeswehrkanister) neigen zu Rost im Inneren und zu sich ab- und auflösenden Gummidichtungen in den Deckeln. All diese Fremdkörper können in die Flugzeugtanks gespült werden. Auch beim Tanken an der Säule können Fremdkörper im Schlauch, im Tank oder durch Wind beim Tanken eingetragen werden.

Daher ist immer in durchsichtige Behältnisse zu drainen und der gedrainte Kraftstoff gegen den Himmel oder gegen eine Lampe einer Sichtprüfung auf Fremdkörper und Wasser zu unterziehen.

Ich selbst habe schon häufiger Fremdkörper und auch Wasser im Treibstoff ausmachen können. Vor allem bei „fremden Flugzeugen“ während Lehrgängen oder Auffrischungsschulungen ist mir das häufiger aufgefallen. Wenn ich dann frage, wann zuletzt gedraint wurde, schaue ich häufiger in verwunderte Gesichter. Teilweise sind sogar noch nicht einmal Drainbehältnisse vorhanden.

Der Schlaue lernt aus seinen Fehlern – der Weise aber lernt aus den Fehlern der anderen.

Daher bitte immer drainen, dies auch in den Vereinen zur Pflicht machen und in die Checkliste aufnehmen.

Haben ist besser als brauchen – oder wie in diesem Fall: gemacht haben ist besser als hätte ich machen müssen ...

Euch allen eine unfallfreie und tolle Flugsaison mit vielen positiven Erlebnissen.

Text und Fotos: Volker Engelmann

Der Autor

Volker Engelmann (59), u. a. Ausbildungsleiter Fluglehrerausbildung in NRW für UL. FI (PPL, CRI und PPL FI), Präsident NRW. Mitglied Bundesauschuss Flugsicherheit.

Mit Werkzeug und Verstand

Erster deutschlandweiter Lehrgang zum UL-Wart

Erstmals wurde der Lehrgang zum UL-Wart deutschlandweit am Domberg in Bad Sobernheim (EDRS) erfolgreich abgehalten.

Von Donnerstag bis Sonntag (9. bis 12. November) ließen sich sechzehn Lehrgangsteilnehmer im Ausbildungszentrum des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz e. V. (LSVRP) am Domberg in Bad Sobernheim zum UL-Wart ausbilden und prüfen. Das Besondere an diesem Lehrgang war, dass er deutschlandweit erstmals in dieser Form stattfand. Die Teilnehmer aus der gesamten Bundesrepublik hatten sich in den vier Tagen in ihre Warttätigkeit einweisen lassen und in einem guten Mix aus Theorie und Praxis verschiedene Ausbildungsmodule durchlaufen. Dazu zählten z. B. die Themen Bauarten und Hauptkomponenten von ultraleichten Luftsportgeräten, Inspektion der Trag- und Leitwerke, Kontrolle von Zelle und Fahrwerk oder die Funktion typischer UL-Motoren. Zudem wurde an zwei verschiedenen Ultraleichtflugzeugen eine 100-Stunden-Kontrolle simuliert. In vier Tagen lernten Anfänger und leicht Fortgeschrittene, wie bei Wartung und Instandsetzung von ULs vorgegangen werden soll. Durch die vermittelten Kompetenzen sollen die UL-Warte zukünftig in die Lage versetzt werden, 50- oder 100-Stunden-Kontrollen und anstehende kleinere Reparaturen in einem gewissen Rahmen selbst durchführen zu können. Dies soll dazu beitragen, die Sicherheit im Luftsport zu verbessern.

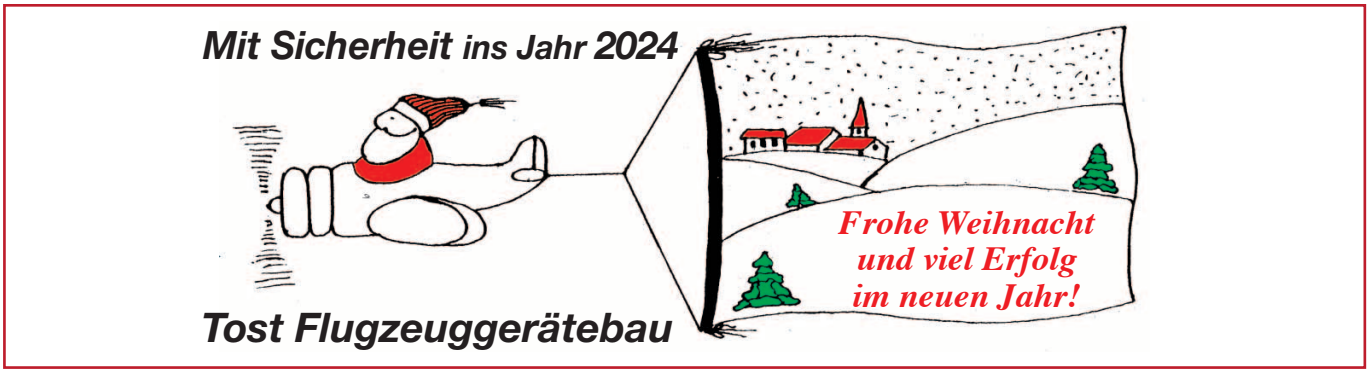
Als Referenten und Prüfer stellten sich freundlicherweise Dr. Günther Schöffner, der den Lehrgang ins Leben gerufen und konzipiert hat, sowie Jörg Lingnau zur Verfügung. Sie wurden unterstützt durch Manfred Petry, der für die Organisation des Lehrgangs verantwortlich war.

Damit das UL-Fliegen nicht nur rechtlich und fliegerisch, sondern auch technisch ausreichend sicher ist, müssen die Luftsportgeräte ähnlich wie Motorflugzeuge regelmäßig gewartet und überprüft werden. Auch wenn bei den ULs diesbezüglich vieles einfacher gestaltet werden kann als bei E-Flugzeugen und auch die rechtlichen Hürden, Wartungen und Reparaturen selbst durchzuführen, geringer sind als in der E- oder der K-Klasse, so sind aus technischer Sicht ähnlich wie bei Motorflugzeugen hierfür dennoch hinreichender Sachverstand und große Sorgfalt nötig. Nur so kann bei der Wartung gewährleistet werden, dass alle Arbeiten so ausgeführt sind, dass sich die Piloten auch auf den technisch einwandfreien Zustand des Luftsportgerätes verlassen können.

Die 16 Teilnehmer konnten im Lehrgang nicht nur eine Menge lernen und hilfreiche Erfahrungen mitnehmen, sondern hatten auch eine Menge Spaß. Das tolle Ambiente und die hervorragende Ausstattung am Domberg haben zusammen mit dem Referenten- und Organisationsteam dazu beigetragen, dass die Premiere des in dieser Form in Deutschland einzigartigen Lehrgangs mehr als gelungen ist. Interessierten UL-Piloten, die noch kein oder nur wenig technisches Wissen bezüglich der Wartung von ULs haben, kann dieser Lehrgang am Domberg in Bad Sobernheim daher absolut empfohlen werden. Der nächste Lehrgang im Dezember 2023 ist allerdings bereits seit langem ausgebucht, sodass sich Interessierte vielleicht noch etwas gedulden müssen.

Text: Karsten Schröder/ Dr. Günther Schöffner

Fotos: Manfred Petry und Karsten Schröder



Zeitenwende in Tarmstedt

Verein ersetzt Motorsegler durch UL

Angekommen. Vor ihrer ersten Landung in Tarmstedt wird die Dynamic vom Fotoflugzeug SF25 im rechten Gegenanflug zur 10 erwartet.

Nach den ersten Einweisungs- und Schleppflügen kann man sagen: Die Dynamic hat die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt oder übertroffen. Ihre Bewährungsproben hat sie bis zum Sasisonende glänzend bestanden.

Thomas von Larcher (Vordergrund) mit Semih Renger von ISS Aviation, dem Deutschland-Vertreter von Aerospool in Heubach

Die Flotte der AIRBUS Segelfluggemeinschaft Bremen hat Zuwachs bekommen. Auf ihrem Flugplatz Tarmstedt-Westertimke ist seit Ende August eine Aerospool WT9 Dynamic beheimatet, die mit Beginn der neuen Saison die F-Schlepps übernehmen wird. Für den Verein ist das UL eine völlig neue Klasse von Fluggerät, mit dem sich Mitglieder und Vorstand ihre Erfahrungen erst langsam erarbeiten müssen. LuftSport befragte den zweiten Vorsitzenden des Vereins, Thomas von Larcher, zu einigen Überlegungen zum Kaufentscheid und zum vorgesehenen Betrieb.

Thomas, ihr habt einen SF 25 C ‚Falken' mit dem 100 PS ROTAX im Verein und jetzt ein UL gekauft.
Trennt ihr euch von eurem Motorsegler wegen der Probleme mit ROTAX-Motoren, von denen in letzter Zeit zu lesen und zu hören war?
Nein, das hat damit gar nichts zu tun. Die Entscheidung zum Kauf des UL fiel lange, bevor andernorts die Probleme mit den ROTAX-Motoren auftraten. Der in unserer SF 25 verbaute ROTAX 912 S ist, bis auf die üblichen Gebrauchsspuren, stets problemlos gelaufen. Außerdem hat die Dynamic auch einen ROTAX-Motor. Hätten wir grundsätzliche Zweifel an der Zuverlässigkeit von ROTAX-Motoren, hätten wir den Kauf storniert und die weitere Entwicklung erst einmal abgewartet. Aber bei Licht betrachtet gibt es ja auch kaum Alternativen am Markt. Fast alle Hersteller verbauen nur ROTAX-Motoren.

Dann ist euer neues UL eine Ergänzung zu eurem Motorsegler?
Nur kurzfristig. Der Motorsegler wird bei uns hauptsächlich zum Schleppen verwendet. Unser Platz ist umgeben von Wäldern. Mit Einsitzern sind F-Schlepps kein Problem, aber für schwere Doppelsitzer ist die Steigleistung des Motorseglers nicht wirklich ausreichend. Richtig komfortabel ist das nicht.
Bei Flugplätzen ohne Hindernisse im Abflug wären Doppelsitzer-Schlepps im Rahmen der zulässigen Schlepplast auch sicher machbar. Aber unsere Platzverhältnisse sind eben andere. Außerdem haben wir seit mehreren Jahren auch eine engagierte Segelkunstflug-Fraktion – und die Dynamic wird die Schleppzeiten bis auf die Ausgangshöhe für den Kunstflug etwa halbieren.

Du sagtest, der Motorsegler sei nur eine kurzfristige Ergänzung zum UL. Was bedeutet das genau?
Wir wollen unseren Mitgliedern eine Zeit lang Parallelbetrieb mit Motorsegler und UL anbieten.
Zumindest, bis der größte Teil der bisherigen Motorsegler-Piloten umgeschult ist und die Dynamic nutzen kann. Erst dann werden wir den Motorsegler zum Verkauf anbieten. Da wir ein Segelflugverein sind, sehen wir keine ausreichende Nutzung von Motorsegler und UL in einem möglichen längerfristigen Parallelbetrieb beider Flugzeugmuster.

Ihr habt euch für die WT9 Dynamic mit dem ROTAX 914 (115 PS) entschieden. Warum gerade die?

Der Typenentscheidung ging ein längerer konstruktiver Findungsprozess im Verein voraus. Zu der Zeit war die Entwicklung auf dem UL Markt sehr intensiv. Viele Vereinsmitglieder haben mit Vorschlägen zu verschiedenen UL-Typen beigetragen. Das zeigte schon das grundsätzliche Interesse im Verein an diesem neuen Flugzeugtyp. Wir haben verschiedene geeignete Schlepp-ULs zur Vorführung in Tarmstedt gehabt. Das war wichtig, denn dadurch konnten sich alle Vereinsmitglieder ein eigenes Bild von dem Flugzeugtyp und dem Schleppverhalten machen. Dann hat sich eine von der Mitgliederversammlung beauftragte ‚Findungskommission' zusammengefunden, die ein Pflichtenheft mit den für uns wichtigsten Anforderungen erstellt hat. Natürlich gab es in der Mitgliedschaft bis zur Abstimmung immer unterschiedliche Präferenzen, die verständlicherweise auch stark verfochten wurden. Das ist in anderen Vereinen auch so und es wäre nahezu ungesund, wenn es bei uns anderes gewesen wäre. Eine Auswertung aller Kriterien ergab jedoch, dass die Dynamic das Muster ist, das unseren Erwartungen und Ansprüchen in den meisten Punkten entspricht. Andere Typen erfüllten in weiten Teilen zwar ebenso unsere Anforderungen, aber eben nicht so rundum und überzeugend wie die Dynamic. Die weiteren UL's waren wirklich dicht dran und mögen für andere Vereine berechtigterweise auch die erste Wahl sein. Wir aber haben unsere Ergebnisse der nächsten Hauptversammlung vorgetragen und das Votum zum Kauf der WT9 erhalten.

Und nun fliegt ihr erstmals mit „Glascockpit"?

Wir haben an zentraler Stelle im Cockpit ein Tablet mit einer bekannten Navigationssoftware.

Ansonsten ist die Instrumentierung mit den bekannten pneumatischen Rundinstrumenten bewusst einfach gehalten. Der Grund ist nachvollziehbar: Die Maschine wird eben überwiegend als Schleppflugzeug in Platznähe verwendet, also rauf und runter. Da braucht man nicht mehr als die Basisinstrumentierung. Zudem fällt den Piloten die Umstellung auf das neue Flugzeug mit den bekannten Rundinstrumenten erheblich leichter und trägt damit auch zur Flugsicherheit im Verein bei. Ein Glascockpit, so schön es sein mag, war aus unserer Sicht einfach nicht vereinstauglich.

Jetzt wollen alle Mitglieder sofort das neue Paradepferd fliegen. Wie begegnet ihr dem „Run" auf euer neues Flugzeug?

Bisher hatten wir keine UL-Piloten im Verein. Es müssen also alle ohnehin erst einmal einen UL-Schein machen. Das haben im Vorfeld bereits einige Piloten gemacht. Aber selbst damit wird es nicht von heute auf morgen gehen. Wir sind uns einig, dass wir eine gründliche und solide Umschulung machen wollen. Deswegen haben wir unseren Mitgliedern deutlich vermittelt, dass wir in der Umschulung nicht übereilt vorgehen werden und uns dabei eine gewisse Ruhe und Gelassenheit gönnen wollen – und auch müssen, wenn die Umschulungen am Ende vernünftig sein sollen. „Laat dat man allens ganz sinnig angahn!" sagt man, glaube ich, in Norddeutschland. Ich denke, damit geht jeder konform.

Ihr habt die Dynamic Ende August bekommen. Jetzt, bis zum Redaktionsschluss Anfang November, konntet ihr sie etwa zehn Wochen fliegen. Was könnt ihr zu euren ersten Erfahrungen im praktischen Betrieb sagen?

Die Erfahrungen sind sehr positiv. Das Flugzeug macht im Reiseflug einfach sehr viel Spaß und die Performance im F-Schlepp ist sehr gut und für unsere Zwecke absolut ausreichend. Der Verein hat mit dieser Entscheidung einen guten Schritt nach vorne gemacht. Natürlich müssen sich die Piloten darauf einstellen, dass die Dynamic gegenüber dem Motorsegler schon deutlich mehr in Richtung eines Motorflugzeugs geht. Das fängt beim Handling an und setzt sich in der Flugplanung fort. Unsere von Anfang an konsequent verfolgte Strategie bei der Umschulung und die vereinsinternen Regelungen zur fortlaufenden Flugerfahrung sind dabei ein wichtiger Baustein für die erfolgreiche Einführung in den Vereinsflugbetrieb und den Einsatz im regulären Flugbetrieb. Die Piloten stehen diesen vereinsinternen Richtlinien positiv gegenüber und sehen deren Notwendigkeit. Schließlich wollen alle das Flugzeug sicher beherrschen und weiterhin viel Spaß damit haben.

Wird es für euch eine Erleichterung, dass die Wartung von UL's deutlich einfacher möglich ist?

Das wird sie für uns nicht werden. Wir haben uns selbst auferlegt, die Wartung an der Dynamic mit der Gründlichkeit fortzusetzen, wie wir sie von unserem Motorsegler kennen. Sprich, da wird nichts mit heißer Nadel gestrickt. Alles andere ließe sich auch mit unserem Sicherheitsanspruch nicht vereinbaren.

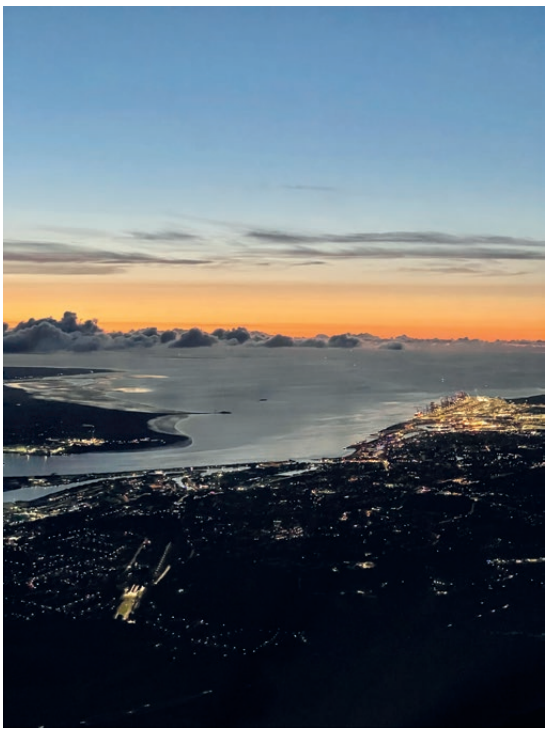
An wen müssen sich UL-Piloten wenden, die gerne eure WT9 fliegen wollen?

Unsere Dynamic bleibt den Mitgliedern vorbehalten, die bei uns auch als aktive Segelflieger im Verein sind. Wir sind kein Verein, der ein Flugzeug nur zum Chartern bereit hält. Allemal nicht, wenn die Nutzer sich sonst nicht in den Verein einbringen. Die Möglichkeit zu Reiseflügen ist ohnehin begrenzt, denn wie eingangs gesagt: Die Dynamic ist bei uns als Schleppflugzeug beschafft worden und wird dafür auch vorrangig genutzt.

Nicht jeder Verein kann sich ein solches Schleppflugzeug leisten. Bei euch werden die Flugzeuge ja schließlich von eurem Namensgeber AIRBUS bezahlt. Schürt das nicht den Neid der anderen Vereine?

Wer hat denn das Gerücht in die Welt gesetzt? Schön wär's, wenn AIRBUS uns unsere Flugzeuge bezahlen würde. Das ist aber leider nicht so und so ist es auch noch nie gewesen. Die Dynamic ist wie alle unsere anderen Flugzeuge ganz allein vom Verein und mit Unterstützung einiger Mitglieder finanziert worden. Um auf deine Frage zurück zu kommen: Die meisten Vereine in unserer Nachbarschaft wissen seit langem, dass AIRBUS den Flugsportgruppen keine neuen Flugzeuge schenkt – und das bei der Vielzahl ihrer Betriebssportgruppen in allen Sportarten auch gar nicht könnte. Wer das dennoch glaubt, ist einfach naiv. Deswegen begegnen uns andere Vereine auch nicht mit Neid.

Die Fragen stellte Ralf-M. Hubert



Wenn dieses Heft bei unseren Leserinnen und Lesern in den Briefkästen landet, steht der kürzeste Tag des Jahres unmittelbar bevor. Die dunkle Jahreszeit drückt vielen aufs Gemüt. Nicht aber denjenigen, die eine Nachtflugberechtigung NVFR haben und sich auf kalte, aber sternklare Winternächte freuen, wenn man schon am späten Nachmittag oder frühen Abend in die heraufziehende Nacht starten kann. Selbstverständlich immer unter der Maßgabe, dass die erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind. Alle VFR „day only"-Flieger mögen sich damit trösten, dass es nach dem kürzesten Tag des Jahres beständig bergauf geht und die Tage allmählich wieder länger werden. Eine gute Zeit, um Pläne für das kommende Jahr zu schmieden. Einer davon könnte sein, selbst eine Nachtflugberechtigung zu machen.

Der Fotograf dieses Bildes, Maximilian König vom Bremer Verein für Luftfahrt, empfiehlt Kosten und Mühen für eine NVFR-Berechtigung nicht zu scheuen und damit den fliegerischen Horizont zu erweitern. Dafür wird man mit Eindrücken wie diesen belohnt. Das Foto zeigt den Anflug aus Südosten auf Bremerhaven. Die helle Fläche am rechten mittleren Bildrand ist der Containerterminal mit der Stromkaje. Aber: Auch in Bremerhaven ist ein unbekannter Zeitgenosse am Boden, der Piloten auf Nachtflügen mit einem grünen Laserpointer blendet. Sehr unwahrscheinlich, dass er im Freien steht und geduldig auf ein irgendwann zufällig nahendes Motorgeräusch in der Luft wartet. Wahrscheinlicher ist, dass er auf den einschlägigen Web-Portalen verfolgt, wann und aus welcher Richtung sich ein Luftfahrzeug nähert, und dann seine große Stunde gekommen sieht. Das besondere Erlebnis von Nachtflügen sollte man sich durch solche Einzelfälle aber nicht vermiesen lassen, empfiehlt unser Fotograf Maximilian König. Welche Eindrücke man selbst und eventuell begleitende Fluggäste dabei gewinnen können, unterstreicht eine weitere Aufnahme von ihm über dem Bremer Freimarkt.

Wir gratulieren

Patrick Dittmer zur bestandenen Prüfung PPL (A)
am 29.08.2023 in Weser-Wümme
Airbus Flugsportgruppe Bremen

Oliver Krüger zur bestandenen Prüfung SPL
am 01.10.2023 in Tarmstedt
Hier mit Prüfer Gerd König (re.)
Airbus Segelfluggemeinschaft Breme

Florian Wilkens zur bestandenen Prüfung PPL (A)
am 29.08.2023 in Weser-Wümme
Airbus Flugsportgruppe Bremen

Fabian Brandt
zur bestandenen Prüfung PPL (A)
am 04.10.2023 in Bremen
Hier mit Prüfer Claus Gose (re.)
Motorfluggruppe des
Bremer Verein für Luftfahrt

Andreas Wenzel zur bestandenen Prüfung PPL (A)
am 16.10.2023 in Bremen
Motorfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

Julian Neugebauer zum ersten Alleinflug
am 09.08.2023 in Diepholz
Motorfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

Elias Jockusch zur bestandenen Prüfung PPL (A)
am 15.09.2023 in
Weser-Wümme
Airbus Flugsportgruppe
Bremen

Stefan Wetjen zum ersten Alleinflug
am 24.09.2023 in Weser-Wümme
Hier mit seinen Fluglehrern Willi Werk (re) und Norbert Harms (li)
Airbus Flugsportgruppe Bremen

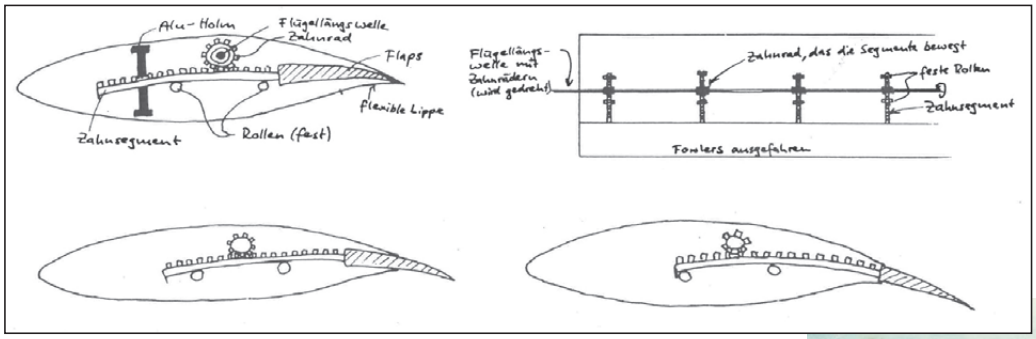
Ivi Iliewski zur bestandenen Prüfung PPL(A)
am 02.10.2023 in Weser-Wümme
Hier mit Prüfer Gerd König (li.), Fluglehrer Claus Gose (re.) und Flugplatzhund Ha-Yo.
Airbus Flugsportgruppe Bremen

Jannick Wetjen zur bestandenen Prüfung LAPL (A)
am 02.10.2023 in Weser-Wümme
Airbus Flugsportgruppe Bremen

Lothar Schenk zum ersten Alleinflug
am 12.10. 2023 in Osterholz-Scharmbeck
Hier mit Fluglehrer Rüdiger Zeplin
Luftsportclub Niederweser

50 Jahre DELPHIN – 25 Jahre DELPHIN in Boberg

In der Schweiz gestartet, in Deutschland gelandet



Am Anfang stand die Idee: Skizze zu Mahrers Klappensystem Bild: Delphin Archiv

Dass Segelflugzeuge Grenzen überfliegen, kommt bei gutem Wetter häufig vor. Seltener sind grenzüberschreitende Projekte wie das des DELPHIN:

Der Amateurflugzeugbauer Fritz Mahrer aus Bettingen (Schweiz) hatte im September 1973, vor 50 Jahren, mit dem Bau einer Elfe S4-A begonnen, die er als Bausatz gekauft hatte – in einer Zeit, in der verschiedene Hersteller und Akafliegs mit variablen Flügelgeometrien experimentierten, um das Flügelprofil an die jeweilige Fluggeschwindigkeit anpassen zu können.

Nach Abschluss der Arbeiten entwarf Mahrer den DELPHIN unter Verwendung verschiedener Komponenten der Elfe.

Die Idee

Er konstruierte für den Flügel eine Mechanik, bei der für den Thermikflug eine Fowlerklappe durch die geschlitzte Endleiste des Flügels nach hinten unten geschoben wird. Die Klappe, angetrieben durch eine im Flügel liegende Welle, ist an gekrümmten Zahnstangen geführt und bewirkt so eine Anpassung des Profils an langsame Geschwindigkeiten.

Der DELPHIN ist ein einsitziger Schulterdecker in Gemischtbauweise. Der Flügel ist zweiteilig, hat 15 m Spannweite, besitzt einen Leichtmetallholm und ist auf der Oberseite mit Schempp-Hirth-Bremsklappen ausgerüstet. Der Rumpf besitzt ein Einziehfahrwerk, ein T- Leitwerk und eine einteilige Haube.

Am 05.06.1977 wurde der DELPHIN als HB-1340 ins Schweizer Luftfahrtregister eingetragen, der Erstflug fand am gleichen Tag statt.

Die ursprüngliche DELPHIN III-Mannschaft aus Boberg im Jahr 1999: Klaus Tesch, Johannes Wiesner, Michael Klahn, Heinz Schürmann, Foto: K. Tesch

Ein frühes Foto des DELPHIN; gut zu erkennen ist die ausgefahrene Fowlerklappe; Bild: Delphin Archiv

Das Flugzeug diente als Erprobungsträger und bestätigte die Erwartungen in Bezug auf Langsamflug- und Kurbeleigenschaften, konnte jedoch hinsichtlich seiner Gleitleistung nicht mit damals konkurrierenden Wölbklappenflugzeugen mithalten.

Basierend auf den gemachten Erfahrungen begann Mahrer mit dem Bau des DELPHIN II mit neuem Flügelprofil und angepasster Cockpitergonomie.

Der DELPHIN II wurde ab Juni 1982 umfänglich erprobt und auf Flugtagen sowie bei etablierten Segelflugzeugherstellern vorgestellt. Tatsächlich war die Leistung verbessert; ein kommerzieller Erfolg stellte sich jedoch nicht ein.

Fritz Mahrer ließ sich nicht entmutigen und begann mit dem Bau eines dritten, nochmals verbesserten Flugzeugs. Er verstarb 1989 vor der Fertigstellung des DELPHIN III. In den anschließenden Jahren lag das Projekt brach, es fand sich in der Schweiz niemand, der den eingelagerten, zu ca. 80% fertig gestellten DELPHIN III-Rohbau vollenden konnte.

Nach dem Erstflug des DELPHIN III, Foto: K. Tesch

Die drei DELPHINe in der Schweiz 2011
Foto: T. Jacob

DELPHIN (I) über Boberg; Foto: A. Bergmann

Das zweite Leben des DELPHIN

Klaus Tesch aus Boberg fand 1996 zufällig Kontakt zu ehemaligen Unterstützern Mahrers in der Schweiz. Gemeinsam wurde in der Folgezeit diskutiert, ob und wie eine Fertigstellung des DELPHIN III gelingen könnte.

Entscheidend hierbei war die Bereitschaft des Bundesamtes für Zivilluftfahrt der Schweiz (BAZL), die Wiederaufnahme des Projektes zu unterstützen. Es wurden Bedingungen definiert, unter denen eine Fertigstellung in Deutschland ermöglicht wurde; Ziel war eine spätere Zulassung in der Schweiz. Rolf Meier vom BAZL unterstützte hierbei maßgeblich.

Klaus Tesch formierte eine Gruppe Boberger Segelflieger, um das Flugzeug fertig zu bauen: Klaus Tesch, Johannes Wiesner, Michael Klahn und Heinz Schürmann.

Herbert Löhner fertigte fehlende Unterlagen und begleitete die Arbeiten als Prüfer bis zur Zulassung beim BAZL in der Sonderkategorie Eigenbau. Im Herbst 1999 konnte der DELPHIN III nach Boberg geholt und bis 2001 fertig gebaut werden.

Am 19.05.2001 erfolgte der Erstflug des DELPHIN III in Birrfeld (Schweiz). Die folgende Flugerprobung zeigte, dass Mahrers drittes Flugzeug endlich die in den 1970er- und 80er-Jahren erhofften Flugleistungen brachte.

Flugbetrieb in Boberg

Das Flugzeug verblieb luftrechtlich in der Schweiz, Halter war fortan die Entwicklungsgemeinschaft für Flugzeugbau aus Zürich (EFF). Stationiert ist das Flugzeug jedoch in Boberg und an guten Tagen kann man den DELPHIN III über Norddeutschland treffen.

Nach den guten Erfahrungen mit dem DELPHIN III gelang es in den 2000er-Jahren, die Vorgängerflugzeuge ebenfalls nach Boberg zu bringen. Auch sie verblieben im Schweizer Register und wurden der inzwischen gewachsenen Boberger Gruppe zur Nutzung überlassen. So kam es, dass seit der Saison 2006 alle drei gebauten DELPHINE vereint in Boberg flogen.

Ein großer Dank gilt hierbei der EFF und ihren verschiedenen Präsidenten, die sich über Jahre für die DELPHINE einsetzten, ohne sie jemals selbst zu fliegen!

DELPHIN III mit neuem Kennzeichen in der Startreihe
Foto: F. Winkelmann

Aufwändiger Betrieb in der Schweiz und Anerkennung in Deutschland

Der Betrieb der noch immer HB-registrierten Flugzeuge war organisatorisch auwändig. Sie mussten z. B. für die Nachprüfungen entweder in die Schweiz gebracht werden oder es musste der Prüfer aus der Schweiz nach Hamburg reisen. Dazu fielen in der Schweiz vergleichsweise hohe Gebühren an und alle Formalismen mussten über die EFF laufen.

Im Januar 2017 wurde Kontakt zum LBA aufgenommen, um die Möglichkeit einer Zulassung in Deutschland zu klären.

Im Oktober 2018 signalisierte das LBA grundsätzlich die Bereitschaft, die vom Bundesamt für BAZL durchgeführte Prüfung anzuerkennen.

Das BAZL unterstützte diesen Prozess massiv. Rolf Meier, der die Zulassungen für den DELPHIN II und DELPHIN III verantwortet hatte und sich bereits im Ruhestand befand, stellte vom LBA angeforderte zusätzliche Nachweise bereit.

Am 26.11.2020 schloss das LBA die Zulassung der DELPHINE ab und stellte für die drei Einzelstücke jeweils ein „Datenblatt“ für die beschränkte Sonderklasse aus.

Mit dem Datenblatt konnten die DELPHINE mit den Kennzeichen D-9341, D-9342 und D-9343 in Deutschland zum Verkehr angemeldet werden.

Heute werden die Flugzeuge von Torben Jacob, Joachim Wackernagel und Felix Winkelmann in Fischbek, Uetersen und Boberg betrieben.

Allen Beteiligten sei an dieser Stelle noch einmal für ihren Einsatz gedankt.

Die DELPHINE haben so, fernab ihrer Heimat, ein neues Zuhause gefunden.

Fazit

Hat sich das alles gelohnt?

Wenn man die jährliche Flugleistung über die Jahre mit dem administrativen Aufwand in Relation setzt: sicher nicht.

Emotional aber: auf jeden Fall! Ich selbst kam 2001 mit Eintreffen des DELPHIN (I) in Boberg zum Projekt und bereue keine Arbeitsstunde und keinen Euro.

Ausflug

Im August wurde das fünfzigjährige Jubiläum der DELPHINE samt ihrer Zulassung in Deutschland mit Unterstützern und Freunden an Bord des Dampfeisbrechers >STETTIN < im Hamburger Hafen gefeiert. Es war schön, bei bestem Wetter mit so vielen ehemaligen und aktuellen Mitstreitern zu feiern!
Fritz Mahrer hätte sich sehr gefreut.

Text: Felix Winkelmann

>STETTIN< vor der Elbphilharmonie
Foto: U. Winkelmann

Hamburger am Hang

Wenn die Thermik im norddeutschen Flachland schwächer wird und die Windverhältnisse passen, dann lockt wie jedes Jahr der Hang bei Porta Westfalica. Elf Piloten und Pilotinnen aus den drei Hamburger Vereinen Segelflug-Club Fischbek, Hamburger Verein für Luftfahrt und Hamburger Aero-Club Boberg haben sich daher Ende Oktober spontan mit fünf Segelflugzeugen auf den Weg gemacht. Abfahrt war im Dunkeln um sechs Uhr morgens. Nachdem das für die Porta übliche Festfahren auf dem regendurchweichten Untergrund durch Teamwork schnell gelöst werden konnte, ist der erste Hamburger Flieger gegen elf Uhr an der Winde des Aero-Club Minden e. V. gestartet. Trotz mäßiger Vorhersage hat der Hang bis ca. 14 Uhr gut getragen und wir konnten in dem kleinen Zeitfenster mit sechs Starts insgesamt 23 Stunden erfliegen. Zwei der Hamburger Piloten haben mit Fluglehrer ihre ersten Erfahrungen am Hang gesammelt und zwei weiteren gelang der Sprung zum Ith. Die Welle am Ith hat gerade ausgereicht, um die beiden bis auf 800 m MSL steigen zu lassen, was ihnen den Rückweg zum Hauptgang der Porta ermöglicht hat. Am Nachmittag haben wir uns zufrieden auf den Rückweg gemacht. Ein kurzes Video von den schönen Flügen mit eindrucksvoller Kulisse ist über den QR-Code verlinkt.

Der Junior am Hang aus der DG-500

Das Kaiser-Wilhelm-Denkmal mit QR-Code zu einem kurzen Instagram Video über den Flugtag

Text: Felix Witt (SFC), Elisa Dornbusch (SFC), Tjark Mahlau (HAC), Marian Kubick (HVL); Fotos: Elisa Dornbusch, Felix Witt

Wir gratulieren

Zum ersten Alleinflug ...

Jan-Luc Böhme
HAC Boberg
am 30.09.2023
bei den Fluglehrern Felix Winkelmann und Sebastian Huhmann
in Boberg

Moritz Kienast
HAC Boberg
am 25.10.2023
bei den Fluglehrern Marcel Przygoda und Reinhard Pankow
in Boberg

... zur Segelfluglizenz

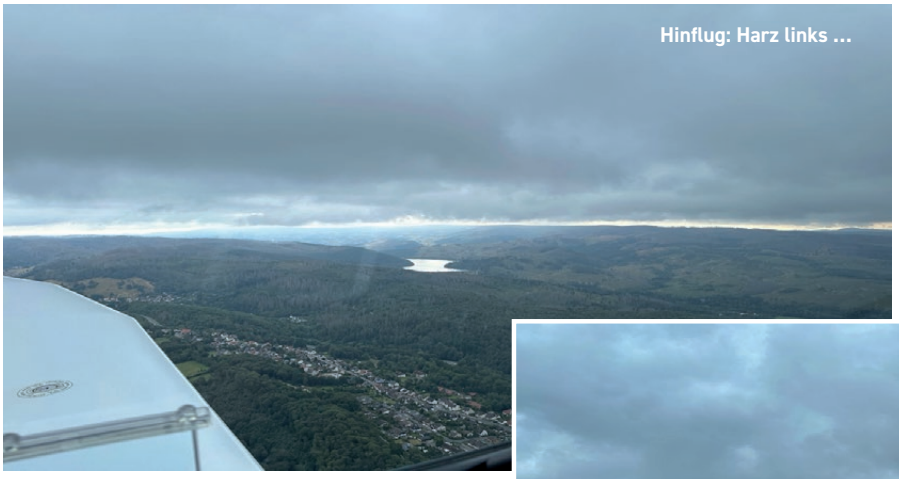
Mats Rademacher, Frank Wahrenburg und Marco Tröller
HAC Boberg
am 04.11.2023
bei Prüfer Hendrik Geilsdorff
in Boberg

Termine 2024

17.02.2024	Pilotentag Nord 10:00 Uhr Haus des Sports Hamburg

Alpenflugeinweisung des LSVNi in Bad Wörishofen

– Drei begeisterte Neulinge berichten



Hinflug: Harz links …

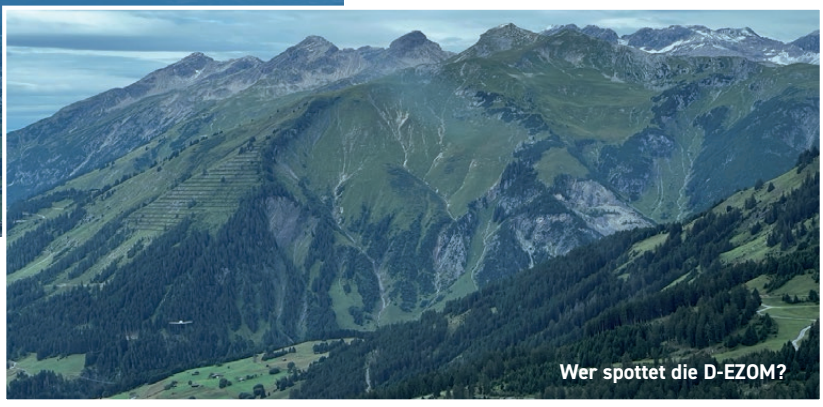
… Regen rechts, OVC darüber

Alpeneinweisung: Schon der Begriff ruft Bilder von majestätischen Gipfeln, Wolkentürmen und fliegerischen Herausforderungen hervor, die nur die Alpen bieten können. Als Mitglieder der FFG Braunschweig machten wir – Julian, Marek & Sebastian – uns diesen Sommer in zwei Aquilas (D-EZOM und D-EEAQ) auf nach Bad Wörishofen und trafen dort auf 40 Gleichgesinnte aus Norddeutschland, begleitet vom Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. (LSVNi). Julian war vor einem Jahr das erste Mal dabei und hellauf begeistert, wir beiden anderen komplett unerfahren in den Alpen.

Die Anreise am 26. Juli nach Bad Wörishofen: Wetterkapriolen

Für viele mag die An- und Abreise zum Hauptereignis eine logistische Randnotiz sein, doch für uns war sie mit eigenen Herausforderungen verbunden. Tiefliegende Wolken, sporadische Schauer und gelegentliche Gewitter bedeuteten, dass unsere Navigations- und Entscheidungsfähigkeiten ständig auf die Probe gestellt wurden. Mehr als einmal mussten wir Kurs und Flughöhe anpassen, um diesen Wettererscheinungen auszuweichen. Es war eine klare Erinnerung daran, dass beim Fliegen Planung und Flexibilität Hand in Hand gehen. Wir waren heilfroh, mit drei Piloten, zwei Flugzeugen und Air-to-Air-Funk, also mit sechs Augen plus diverser Technik die wenigen Löcher im Wetter zu spotten. Umso schöner, als das Wetter südlich des Thüringer Waldes aufklarte und wir

Über dem Allgäu, die Alpen voraus!



Wer spottet die D-EZOM?

Rechtskurve nach Querung des Flexenpasses und Kurs auf Bludenz

Querab Ischgl. Je höher, desto alpiner

die Gunst der Stunde ergriffen, auf die schon unvermeidbar scheinende Landung in Schweinfurt verzichteten und stattdessen das Regenloch in Bad Wörishofen und ausreichend Spritreserve zum Durchmarsch zum Ziel nutzten.
Auch alle anderen Besatzungen schafften es im Laufe des Tages gut ans Ziel oder hatten den Flug wetterbedingt abgesagt – was wir bei den Bedingungen vollkommen verstehen konnten.
Am Abend gab es einen tollen Empfang des LSVNi und wir lernten Georg kennen, unseren erfahrenen Alpenflieger und Guide für die kommenden drei Tage.

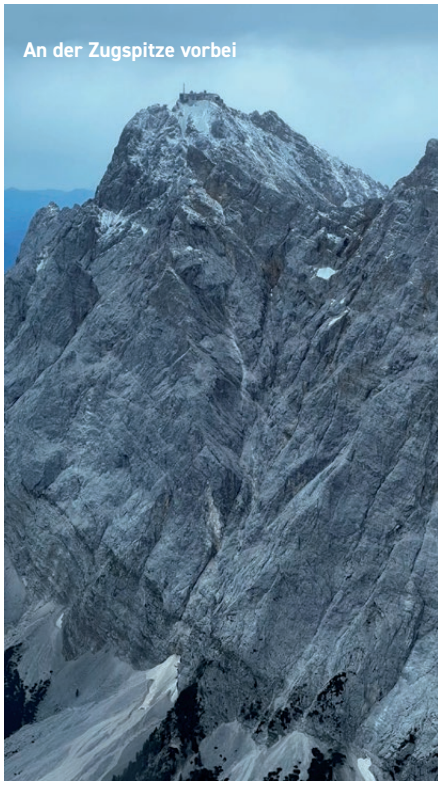
Tag 1 am 27.7.: Grundlagen und alpine Schönheit

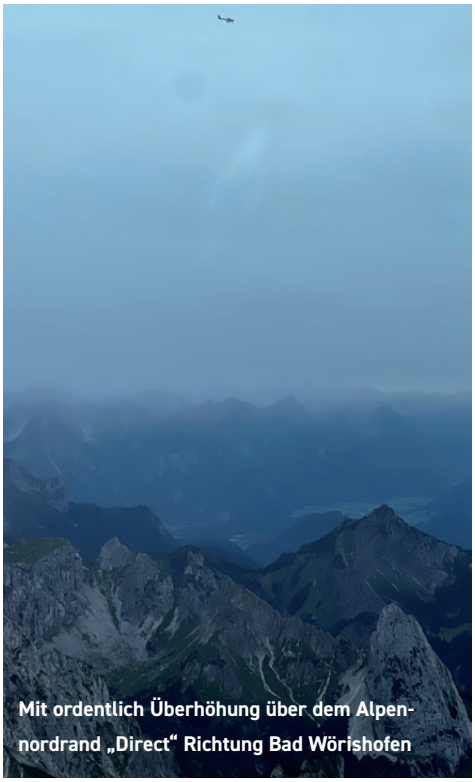
Nach einem einführenden Briefing tasteten wir uns zum ersten Mal an die Alpen ran. Georg in der D-EZOM auf dem rechten Sitz mit Sebastian als PIC, Julian und Marek in der D-EEAQ hinterher. Das grundlegende Setup rotierten wir nach jeder Landung, so dass jeder von uns dreien vorne Georg als Co hatte und in der zweiten Maschine jeder PIC und Co war.
Zunächst flogen wir über Sonthofen ins Tannheimer Tal und trainierten Basics – Fluglage, Orientierung, Kommunikation zur Route, Flughöhe und Abstimmung der Power Settings, um uns nicht aus den Augen zu verlieren … und die ersten Umkehrkurven. Es kostet schon ein wenig Überwindung, rechts gefühlt schon fast in den Hang zu fliegen, um dann mit 45 Grad Querneigung und leichtem Sinken nach links auf Gegenkurs zu gehen, während der gegenüberliegende Hang immer näherkommt. Beindruckend, wie winzig eine Aquila vor solch einem Panorama ist.
Weiter ging es durchs Lechtal und über den Flexenpass, unseren ersten richtigen Pass! Obschon es das Hauptziel war, grundlegende Bergflugtechniken zu erlernen, ging es ebenso darum, die Pracht der Alpen zu erleben. Wir genossen tolle Blicke auf die Hänge und Gipfel über Lech, Zürs und St. Anton am Arlberg. Über Bludenz und Feldkirch ging es zur Landung nach Hohenems.
Der zweite Flug war Hohenems ‚lokal', aber was für eine Runde! Zurück via Bludenz überflogen wir den Arlberg (Pass #2), und bogen alsbald nach rechts ins Paznauntal. An Ischgl vorbei stiegen wir immer höher in nun richtig alpines Gelände und querten die Bieler Höhe (6.683 ft, Pass #3), bevor es durch das Montafon wieder Richtung Rhein und Hohenems ging.

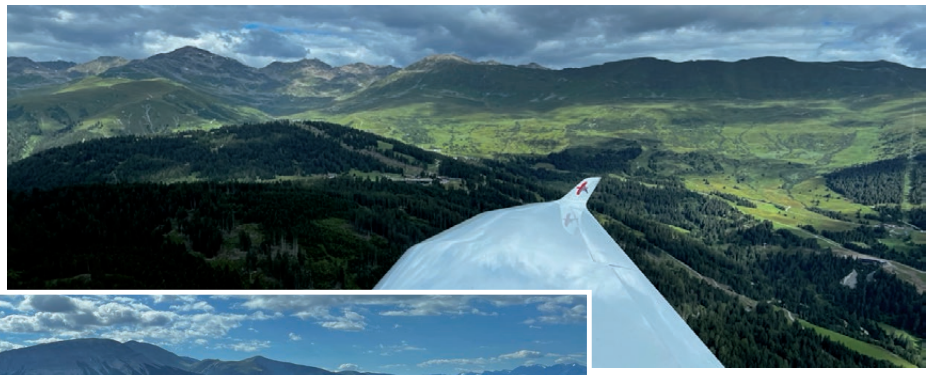
Anflug Bieler Höhe, Talschluss Paznauntal

Happy Aquilas und noch glücklichere Piloten in Hohenems

Dort testeten wir auch, wie weit eine Aquila ohne Motorleistung gleitet, wenn das Gelände gleichzeitig abfällt – Antwort: erstaunlich weit.
Das ausgewählte Ziellandefeld hätten wir ohne S-Kurven und Slip weit überschossen, andere Felder waren in dem engen Tal eher rar. Also wieder Full Power und um eine weitere wichtige Erfahrung reicher!
In Hohenems tankten wir und gönnten uns einen köstlichen Apfelstrudel, bevor uns der Rückflug nach Bad Wörishofen weitere Highlights bot.
Nochmals über den Arlberg (schon fast ein guter Freund), danach stiegen wir über dem Fernpass (Pass #4) möglichst hoch und flogen an der Zugspitze vorbei, für einen Überflug waren die Wolken leider zu niedrig. Die Höhe reichte aber locker für einen Direct nach Bad Wörishofen über den Alpennordrand.
Den Tag ließen wir nach Putzen und Verzurren der Maschinen mit den anderen Crews ausklingen – jeder hatte tolle Flüge erlebt, ein Team hatte es sogar nach Venedig geschafft.


An der Zugspitze vorbei


Mit ordentlich Überhöhung über dem Alpennordrand „Direct“ Richtung Bad Wörishofen

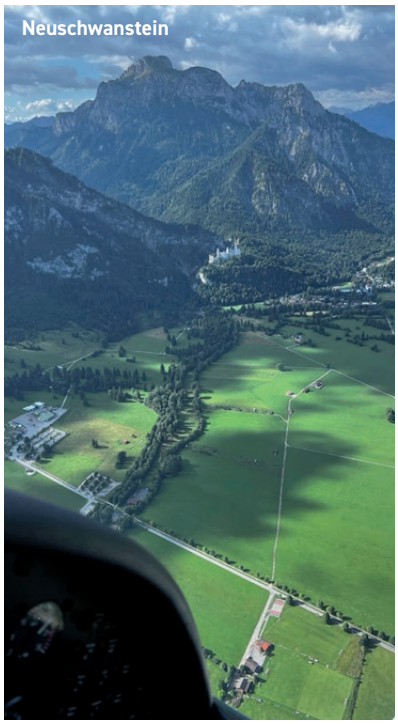


Lago di Resia

Tag 2 am 28.7.: Bella Venezia

Der aufregendste Tag! Vom Bericht der Venedigflieger vom Vortag angespornt und bei einer sich stetig verbessernden Wettervorhersage entschieden wir uns, den Flug nach Venedig zu versuchen. Wir waren früh in der Luft, aber zunächst ging es zum Sightseeing Richtung Neuschwanstein, bevor wir über Reutte und Fernpass (diesmal unterhalb der Gipfel) ins Inntal und zurück Richtung Arlberg flogen, um dann über Landeck dem Inn folgend nach Süden zu drehen. An Ladis/Fiss/Serfaus und Nauders vorbei (ihr merkt schon, ein Autor ist auch begeisterter Skifahrer) stiegen wir auf bis zum Reschenpass (Pass #5) … und waren in Italien!
Der Hammer. Schlagartig weitete sich das Tal, und die aufragenden Gipfel, gespickt mit Wölkchen, bildeten einen starken Kontrast zu den schimmernden Gewässern von Lago di Resia und Lago di Muta. Wir folgten dem Talverlauf vorbei an Meran und Bozen bis zu unserem Tankstopp in Trento (MoGas für die Aquilas, Espresso für uns). Die Landung vor der bergigen Kulisse war wunderschön und erforderte einiges an Planung und Präzision.
Der Weiterflug nach Venedig war fliegerisch einfach. Die Po-Ebene ist flach und die Herausforderung vor allem, nach Aufgabe des Flugplans mit Hilfe des sehr freundlichen italienischen ATC die tatsächliche Route um die dichten Verkehrslufträume herum abzustimmen. Der Anflug auf Venedig Lido von Süden über die Lagune mit perfektem Blick auf das historische Zentrum war das komplette Gegenteil zu den Alpen und erneut ein Traum.

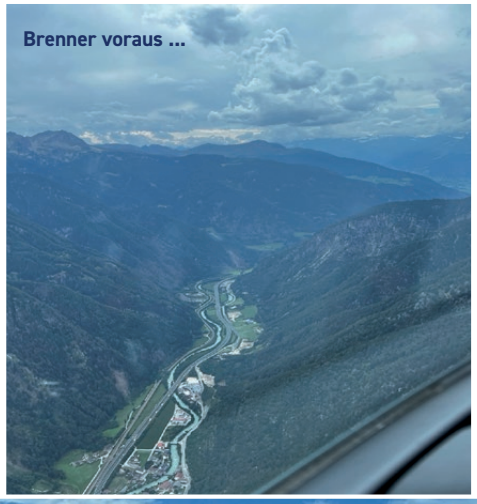
Trento: Julian, Sebastian, Georg


Neuschwanstein

Die Zeit reichte gerade für ein sehr leckeres Mittagessen am Platz, ein paar Fotos und Souvenirs, bevor angekündigte Gewitter über dem Allgäu am frühen Abend uns zur Rückkehr mahnten. Mit genügend Sprit entschieden wir uns für die schnellste Non-Stopp-Route über den Brenner. Der Weg und der italienische Funk waren uns nun schon ein wenig vertrauter. Wir gaben brav unsere Positionsmeldungen ab und genossen ansonsten die herrlichen Blicke, besonders beeindruckend die schroffen Dolomiten nördlich Bozens. Am Brenner (Pass #6) verengte sich das Tal schlagartig, und es war wieder das Österreich-Feeling da. Vor Einflug ins Inntal koordinierten wir mit Innsbruck ATC die Querung der CTR, wurden mittig über den Platz gelotst, flogen am Nordrand des Tals gen Westen, wieder über den Fernpass und landeten nach 2,5 h in Bad Wörishofen. Was für ein Tag!

Trento: Sebastian, Julian, Marek

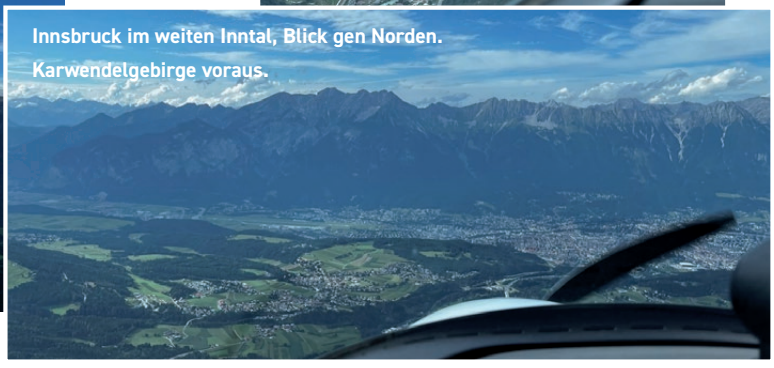
Anflug auf Venedig Lido (eine kleine Graspiste in der Lagune, nicht der Flughafen im Bild)


Brenner voraus ...

Tag 3 am 29.7.: Tiefflug und Mittagessen in Leutkirch

Das Wetter hatte es die beiden ersten Tage mehr als gut mit uns gemeint und wurde am Tag 3 weniger vorhersagbar. Fliegen in größerer Höhe und weit in die Alpen hinein erschienen uns keine gute Option. Stattdessen gab es am Morgen interessante Vorträge. Danach entschieden wir uns für Arbeit an unserer Technik in niedriger Höhe am Alpennordrand. Wir folgten dem Gelände zwischen den etwas sanfteren Hügeln, übten Orientierung, Vollkreise ohne Höhenverlust, das Queren von Jochs im schrägen Anflug bei unterschiedlichen Windrichtungen, und achteten dabei besonders auf Stromleitungen, Seilbahnen, Gleitschirm- und Segelflieger.

Dolomiten rechts


Innsbruck im weiten Inntal, Blick gen Norden.
Karwendelgebirge voraus.

Steiler Vollkreis über Walch- und Kochelsee

Unser Zwischenstopp für das Mittagessen, Leutkirch, bot eine angenehme Erholung. Wir genossen die leckere lokale Küche und machten uns rechtzeitig vor den aufziehenden Gewittern auf den kurzen Weg nach Bad Wörishofen zurück. Den Tag ließen wir mit einem gemeinsamen Abschiedsessen ausklingen.

Flying home on-top

Fazit

Der Alpenflugkurs handelte nicht nur davon, Flugtechniken zu erlernen; es ging darum, uns mit guter Planung, genügend Flexibilität und erfahrenen Begleitern an die Herausforderungen des Alpenfluges heranzutasten. Das Fliegen in den Tälern unter VFR-Bedingungen erfordert vorausschauendes Handeln und stetige Wachsamkeit aufgrund beschränkter Sicht, der sich rasch ändernden Gelände-, Wind- und Wetterbedingungen, der im Vergleich zum Flachland reduzierten Motorleistung, sowie schwer zu sehender Hindernisse am Boden und in der Luft. Die Sicherheit steht an erster Stelle, es ist stets ein Kurs zu wählen, der Rückzugsmöglichkeiten bietet, und Entscheidungen die Route zu ändern oder umzukehren müssen schnell getroffen und konsequent umgesetzt werden. Darüber hinaus ist die Schönheit der Natur geradezu berauschend, man erlebt sich sehr intensiv als Crew und wächst auch mit anderen Crews zusammen.

Ein riesiges Dankeschön an Stefan vom LSVNi für die gesamte Organisation sowie an Platz, Stadt und Kurverwaltung Bad Wörishofen für die Gastfreundschaft. Danke an Georg, unseren super erfahrenen und mega netten Guide für seine Freundschaft und Kameradschaft.

CU soon!

Für Piloten, die ihren Horizont erweitern möchten, kann ich diese Erfahrung wärmstens empfehlen. Wir planen schon fürs kommende Jahr. Auf weitere Abenteuer und always happy landings!

Epilog

Auch der Rückflug nach Braunschweig war wetterbedingt ein Erlebnis. Nachdem uns die Wolken immer weiter runterdrückten, entschieden wir uns vor dem Thüringer Wald ‚on-top' zu gehen und zogen in FL85 an Wolkentürmen vorbei, die uns durchaus an die Tälerfliegerei erinnerten.

Fotos und Text: Julian Glaab, Sebastian Weigelt und Marek Jersak

Jugend

Der neue Luftsportjugend-Ausschuss stellt sich vor

▲ Euer Luftsportjugendausschuss seit dem 08.09.2023

Der Traum vom (Segel-) Fliegen vereint die unterschiedlichsten Persönlichkeiten zu einer starken, offenen Gemeinschaft, die kameradschaftlich miteinander umgeht. Die Landesjugendleitung, das sind Josina, Janik, Lilly, Louise und Max. Wir verstehen uns als Kopf der Jugendlichen im Luftsport-Verband Niedersachsen und sind seit Jahren begeisterte Segel- und Motorflieger aus Wenzendorf, Lüneburg, Schneverdingen, Oldenburg und dem Schäferstuhl.

Unser Ziel ist, die Jugend in den Vereinen auf Landesebene zu vertreten, ihre Interessen kundzutun und sie überregional zu vernetzen. Wir wollen junge und ambitionierte Piloten fördern und unterstützen. Dafür organisieren wir jedes Jahr Lehrgänge im Streckenflug, in denen erfahrene Trainer den jungen Teilnehmern wichtige Kenntnisse vermitteln und das jährliche Jugendvergleichsfliegen.

Als Jugendleiter sehen wir uns als Mittelspersonen und wollen unseren fliegerischen Nachwuchs in das Vereinsleben integrieren. Dabei legen wir einen besonderen Fokus auf das Zusammenwirken mit den erwachsenen Vereinsmitgliedern, dem Ausbildungsleiter und dem Vorstand. Kollegialität und Teamgeist sind im Luftsport unerlässlich. Wir legen Wert auf die Vermittlung von Fähig- und Fertigkeiten der Sozialkompetenz. Dazu gehört auch, dass wir vermitteln, was die ehrenamtliche Arbeit von Fluglehrern, Flugleitern, Technikern und Windenfahrern bedeutet und was es heißt, das eigene Vereinsvermögen zu erhalten und zu entwickeln.

Segel- und Motorfliegen heißt, dass man sich verantwortungsbewusst mit der Umgebung, der Technik und dem Material auseinandersetzt, um das einmalige Erlebnis des Fluges mit anderen oder allein zu genießen.
Wendet euch also gern an uns, ihr erreicht uns unter:
luftsportjugend@lsvni.de

Wir freuen uns auf eure Nachrichten und einen tollen Austausch!

Text: Louise Huttel

Aus den Vereinen

LSV Burgdorf

Erfolgreiches Landesjugendvergleichsfliegen 2023 in Ehlershausen

Das diesjährige Landesjugendvergleichsfliegen Niedersachsen fand in Ehlershausen statt und war ein beeindruckendes Schaufenster für junge Flieger aus verschiedenen Vereinen des Bundeslandes. Vom 8. bis zum 10. September versammelten sich Flugschüler und Junglizenzinhaber aus 25 Vereinen, um ihre fliegerischen Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. Unterstützt von einer engagierten Gruppe von etwa 140 Helfern und Fluglehrern konnten insgesamt 30 Piloten ihr Können in dem traditionellen Jugendwettbewerb demonstrieren.

Die Flugprüfungen, bestehend aus drei Flügen pro Teilnehmer, verlangten den Piloten Konzentration und Beherrschung ihres Fluggeräts, auch auf fremden Plätzen, ab. Jeder Flug wurde nach den Kriterien Start, Durchführung von Flugfiguren und Ziellandung bewertet.
Das Siegertreppchen belegten Jesper Berlin vom LSV Aue/Hattorf mit dem ersten Platz, gefolgt von Jan Matti Kruse vom LSV Schneverdingen auf dem zweiten Platz und Jan Ole Warnecke vom Uhlenflug Peine, der den dritten Platz erreichte.
Ein besonderer Dank gilt nicht nur den Teilnehmern, sondern auch den Organisatoren und Helfern, die durch ihre harte Arbeit und langfristige Planung einen reibungslosen Ablauf des gesamten Wochenendes ermöglichten. Die ehrenamtlichen Bemühungen schufen die optimale Bühne für die jungen Piloten, um ihr Bestes zu geben und ihre Fähigkeiten zu präsentieren.
Alle Teilnehmer wurden mit selbst gekochten und frisch zubereiteten Speisen versorgt, konnten sich auf einen reibungslosen und sicheren Startablauf verlassen und das Ende des Wettbewerbs im Rahmen der Hallenfête ausklingen lassen.
Das Landesjugendvergleichsfliegen war nicht nur ein Wettbewerb, sondern auch eine Gelegenheit für die Fliegergemeinschaft, sich zu vernetzen, Erfahrungen auszutauschen und gemeinsam den fliegerischen Nachwuchs Niedersachsens zu fördern.
Wir als LSV Burgdorf bedanken uns für die zahlreiche Teilnahme und eure Begeisterung im Wettbewerb und in allem drum herum!

Text: Tim Bauer

LSV Wittlage

Savannah-UL aus ganz Deutschland:

Familientreffen in Bohmte-Bad Essen

Savannah-Treffen auf dem Flugplatz Bohmte-Bad Essen, ganz links Deutschlands Savannah-Vertreter Ewald Scheiber

Von Sonnabend, 2. September, bis Sonntag, 3. September 2023, fand auf dem Flugplatz Bohmte-Bad Essen ein Treffen von Ultraleichtflugzeugen des Typs ICP Savannah statt. Allein in Bohmte sind von diesem Flugzeugtyp drei beheimatet, da bot es sich an, die Halter dieser ultraleichten Flieger aus ganz Deutschland einmal in den Nordwesten einzuladen. Die Bohmter Savannahpiloten Jürgen Schliehe, Ulrike Kerber und Jürgen Schnitker entwickelten aus einem Terrassengespräch heraus dann das Zusammentreffen. Das Wochenende Anfang September wurde ausgewählt, ein Hallenplatz vom hiesigen Luftsportverein Wittlage für geselliges Beisammensein war schnell gefunden. Die Bohmter Organisatoren nebst Anhang sorgten für Catering der Savannah-Familie sowie Fahrservice zu den Hotels. Natürlich wurden auch zünftig unter den Tragflächen Zelte aufgeschlagen oder in der Halle Luftmatratzen aufgeblasen.

Das Wetter besserte sich am Samstag zusehends, sodass auch bayrische und schwäbische Teilnehmer den Flugplatz Bohmte-Bad Essen erreichen konnten. In Deutschland fliegen über 60 ICP Savannahs in unterschiedlichen Ausführungen, 17 davon präsentierten sich in Bohmte. Das ließ Deutschlands Savannah-Vertreter Ewald Scheiber nicht ruhen, auch hier Flagge zu zeigen. Der Ganzmetallhochdecker ist in verschiedenen Versionen unterwegs, 80 PS bis 100 PS Rotaxmotoren sind als Antriebe gängig, Was den Flieger aber auszeichnet, sind seine Robustheit sowie die Flugeigenschaften besonders im Langsamflugbereich. Halter dieses Typs schwärmen auch von möglichen persönlichen Veränderungen im Cockpitdesign und auch legale Umbauarbeiten sowie Bau dieses Doppelsitzers aus einer gut vorbereiteten Kiste des italienischen Herstellers I.C.P, sprich Bausatz. Auch preislich bleibt dieser Flugzeugtyp im überschaubaren Rahmen eines Hobbypiloten. „Alublech ist ein bewährtes ehrliches Material, zeigt dem Eigner oder Piloten Blessuren sofort an und ist im Gegensatz zu Holz und Kunststoff beim Bau nicht auf passende Temperaturen und Luftfeuchte angewiesen. Eine etwas größere Garage reicht schon, um seinen Traum herzustellen“, war aus der Runde zu hören. Das Treffen diente auch dazu, diesen Flugzeugtyp nebst Insassen besser zu vernetzen, praktisch ein großer Familienzusammenschluss mit Flügeln. Die Organisatoren aus Bohmte bekamen Lob, ein Vortrag des heimischen Savannahfliegers Jürgen Schnitker (Selbstbau aus Bausatz) über seinen Trip durch Frankreich und Spanien sorgte am Samstagabend Unterhaltung. Der Sonntag bot einigen die Möglichkeit, den Sprung zur Insel Baltrum zu wagen. Ewald Scheiber nahm einen Teil „seiner“ Savannahs im losen Verband mit auf die Insel, da konnten die Piloten die Kurzlandeeigenschaften gleich ordentlich testen. Wenn schon aus Süddeutschland mit dem Flieger angereist, dann ist der Standort Bohmte schon mal in Küstennähe. Es hat allen gefallen, eine Wiederholung ist nicht ausgeschlossen.

Text und Fotos: Friedrich Lüke

Flugvorbereitung für den Trip zur Insel Baltrum

LSV Rinteln

Der LSV Rinteln zum 5. Mal in Folge Deutscher Meister

Speed Champion fliegt ebenfalls für Rinteln

Siegerehrung Speed Champion 2023
Michael Ebel (Mitte/Platz 3), Bernd Goretzki (rechts/Platz 1), Patrick Benoist (nicht auf dem Foto/Platz 2)

Siegerehrung 1. Segelflug-Bundesliga in Poppenhausen
Die Abordnung des LSV Rinteln mit der „Meisterurkunde", links drei Kameraden vom FSC Odenwald Walldürn

Siegerurkunde für den LSV Rinteln

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

Die Ligapiloten vom Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV) haben erneut den Titel des Deutschen Meisters der 1. Segelflug-Bundesliga in die Weserstadt geholt. Dies zum nunmehr fünften Mal in Folge. Der Luftsportverein aus dem Schaumburger Land stieg Ende 2012 in die 2. Segelflug-Bundesliga auf, gewann diese in 2013 und fliegt seit 2014 in der 1. Segelflug-Bundesliga. In 2019 konnten die Rintelner Piloten diesen Titel das erste Mal nach Rinteln holen und erfolgreich in den darauffolgenden Jahren verteidigen.

Zu Beginn dieser Saison sah es absolut nicht danach aus, dass eine Titelverteidigung gelingen sollte. Der LSV Straubing als Aufsteiger führte über viele Runden die Tabelle mit einem großen Punktevorsprung an und sah schon wie der sichere Sieger aus. Erst ab der 16. von 19 zu fliegenden Runden konnten sich die LSV Piloten aufgrund ihrer konstant guten Flüge und Rundenplatzierungen an die Tabellenspitze setzen, dies aber mit gerade einmal fünf Punkten Vorsprung. In noch keiner Saison ist es so spannend um die Titelvergabe zugegangen wie in 2023. Nach Runde 18 bestand noch für fünf Vereine die theoretische Möglichkeit, den Titel zu gewinnen. Aufgrund der Wettervorhersagen entschieden sich einige Vereine, in das gute Wetter, nämlich in den bayerischen Wald zu fahren. Darunter waren auch drei Teams vom LSV Rinteln, die nach Cham fuhren. Man wollte nichts unversucht lassen und letztendlich entschieden die Rintelner die 19. Runde für sich. Somit konnten sie erneut den Titel des Deutschen Meisters verteidigen und das mit immerhin sieben Punkten Vorsprung auf den stärksten Mitbewerber, den FSC Odenwald Walldürn.

Bevor die Meisterschaftsurkunde vom OLC-Team an die Rintelner Leistungspiloten ausgehändigt wurde, stand erst einmal die Ehrung für die schnellsten Segelflugpiloten der Republik, der Speed Champions, auf der Agenda. In diesem Wettbewerb werden die Schnittgeschwindigkeiten der sechs schnellsten Flüge eines Piloten über ein Zeitfenster von 2 ½ Stunden ermittelt und zu einer Gesamt-Speed zusammengefasst. Bernd Goretzki vom heimischen Luftsportverein, der im letzten Jahr noch seinem Vereinskameraden Reinhard Schramme den Vortritt lassen musste, gewann dieses Jahr den Wettbewerb. Reinhard Schramme belegte hier den 5. Platz. Europaweit flog Bernd Goretzki auf den 3. Platz.

Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die Platzierten der 1. Segelflug-Bundesliga geehrt: 2. Platz FSC Odenwald Walldürn mit 246 Punkten. 3. Platz LSV Schwarzwald mit 232 Punkten. Sieger LSV Rinteln (253 Punkte)wird damit weltweit auf dem 2. Platz geführt. Diese Tabelle wird vom Minden Soaring Club/USA angeführt. Die Meisterschale wurde den anwesenden Vereinsmitgliedern von Reiner Rose vom OLC-Team ausgehändigt. Auf diesem Wege gratuliert der Luftsportverein Rinteln dem FSC Odenwald Walldürn sowie dem LSV Schwarzwald zu ihren Platzierungen!

Text: Dieter Vogt, Fotos: Martina Sasse und Dieter Vogt

Wir gratulieren

AC Braunschweig

Devendra Patil zum ersten Alleinflug am 17.09.2023 in Braunschweig, hier mit seinem Fluglehrer Hans-Bernd Korte (li.).
Aero-Club Braunschweig e. V. **Foto: Emilie Bohorodycz**

Airbus HFB Fluggemeinschaft

Anna-Julia „AJ" Hirsekorn hat am 30. September ihren ersten **Alleinflug** erfolgreich abgelegt. Das Foto zeigt „AJ" mit den Fluglehreren Harald Schliedermann (links) und Thoralf Gröper (rechts) auf dem Fluggelände Wenzendorf mit der ASK21 der Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V.

Flugwissenschaftliche Fachgruppe Göttingen e. V.

03.09.2023: **Alexander Heintz** hat heute mit seinen ersten drei „Solos" die **A-Prüfung** bestanden. Die FFG gratuliert und wünscht immer gute Flüge. Alexander hat vor einem Jahr beim jährlich durchgeführten „Prandtl-Lehrgang" mit dem Segelfliegen begonnen, vorher aber schon Erfahrung als Modellflieger gesammelt.

Foto: Alexander eingerahmt von Fluglehrer Oliver Boguhn (li.) und Fluglehrer Georg Koppenwallner
Foto: G. Kühnel

LSV Kreis Lüchow-Dannenberg

Wir gratulieren: **Victoria Fischer,** 14 Jahre, **freigeflogen** am 24.09.23 nach 60 Starts beim LSV Kreis Lüchow Dannenberg e. V.

LSV Osterholz-Scharmbeck

Der LSV Osterholz gratuliert:
Arnd Michelson (Luftsportverein Osterholz-Scharmbeck) nach dem **1. Alleinflug** in OHZ am 02.09.2023 mit Fluglehrer Florian Heilmann.

LSV Rinteln

Neue Scheininhaber fliegen über Rinteln

Zum Ende der diesjährigen Flugsaison haben sich **John Berroa, Jan-Henrik Dietz und Ilka Schulte** den langersehnten Traum erfüllt, endlich eigenverantwortlich ein Segelflugzeug im dreidimensionalen Raum bewegen zu dürfen. Die **Abschlussprüfung der Pilotenausbildung** haben sie Ende Oktober 2023 erfolgreich abgelegt.

John Berroa, Thomas Schüttoff und Jan-Henrik Dietz **Text: Dieter Vogt, Foto: Frederik Böning**

LSV Schneverdingen

Der LSV Schneverdingen gratuliert:
Am 17.9.23 hat **Niklas Wismann** vom LSV Schneverdingen seine **A-Prüfung** im Segelflug auf dem Flugplatz „Höpen" bestanden. Mit ihm freuen sich sein Fluglehrer Fabian Peitz (rechts auf dem Foto) und seine Vereinskameraden.
Text und Bild: Heike Wockenfuß (LSV Schneverdingen)

Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V.

Der erste Solo kurz nach dem 14. Geburtstag

So ist es, wenn man bereits im Alter von 13 Jahren die fliegerische Ausbildung beginnt: Man muss mitunter ziemlich lange bis zur **A-Prüfung** warten. Und das, obwohl **Viktor Lorenz** sich mit großem Eifer und schneller Auffassungsgabe durch den wettertechnisch marginalen Sommer gearbeitet und längst alle fliegerischen Voraussetzungen abgehakt hatte. Nun, Ende September, war es so weit. Das Alter stimmte endlich, das Wetter auch nochmal und die Fluglehrer waren schnell überzeugt. So konnte Viktor noch kurz vor der Winterpause den lange ersehnten ersten Soloflug in drei völlig souveränen Platzrunden fliegen. Herzlichen Glückwunsch, Viktor, und always many happy landings!

Tobias Schmidt, Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V.

Martin Frauenheim wurde zum 57. Kavalier der Lüfte gewählt

Verleihung des Wanderpreises 2023: Der „Kavalier der Lüfte" geht an Martin Fraunheim

v.l.n.r.: Harald Meyer, Norbert Lautner, Martin Frauenheim (Kavalier der Lüfte 2023), Dr. med. Peter Krupp und Horst Rüdiger; Foto: Fred Vosteen

Martin Frauenheim - der neue Kavalier der Lüfte

Norbert Lautner, selbst „Kavalier der Lüfte" 2016 und Mitglied des Verleihungsausschusses, sagt weiter zur Wahl von Martin Frauenheim: „Sein großes Engagement für die Fliegerei und besonders sein Wissen und seine zahlreichen Bücher und Vorträge als Luftfahrt- und Raketenhistoriker zeichnen ihn aus." Vorgeschlagen zur Ehrung haben wir unseren neuen „Kavalier der Lüfte" besonders aber wegen seiner Liebe zu allem, was irgendwie fliegt, wegen seiner Kameradschaftlichkeit und seines unermüdlichen, vielseitigen Bemühens für die allgemeine und kleine Fliegerei.

Termine

Verband

20.01.2024	**Ausbildungsleitertagung Segelflug der DTO**	Hannover, LSB, Toto-Lotto-Saal
17.02.2024	**Auffrischungsschulung FI(S) und FI(UL)**	Göttingen, DLR School Lab
02.03.2024	**Mitgliederversammlung 2024 des LSV NI e. V.**	Hannover, LSB, Toto-Lotto-Saal
09.–10.03.2024	**Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte Ü60 FI(S)**	KSB Hildesheim
16.03.2024	**Flugleiterseminar vom LSV Hameln** (unter Vorbehalt)	Ort steht noch nicht fest

Segelflug

27.04.–03.05.2024	**Wettbewerbsfliegen mit dem D-Kader**	Flugplatz Oppershausen
05.–11.05.2024	**Streckenfluglehrgang**	Hodenhagen
22.07.–02.08.2024	**Streckenfluglehrgang**	Celle-Scheuen

Segelflugausbildung 2023/2024

13.01.2024	**Blockseminar I SPL**	KSB Hildesheim
27.01.2024	**Blockseminar II SPL**	KSB Hildesheim
03.02.–11.02.2024	**Fluglehrerlehrgang Theorie**	KSB Hildesheim
05.04.–18.04.2024	**Fluglehrerlehrgang Praxis**	Celle-Scheuen
29.07.–02.08.2024	**Fortgeschrittenenschulung SPL-Abschnitt II + III**	Bad Gandersheim

Nach Absprache

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe Februar/März 2024 ist am 02.01.2024

Nachruf

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V. trauert um Josef (Jupp) Willwers
Fluglehrer, Prüfer, Ambulanzflieger

Nach 57 Jahren aktiver Fliegerei hat uns Jupp für immer verlassen.
Jupp begann 1960 mit dem Segelfliegen in Traben-Trabach seine fliegerische Laufbahn.
Nach seiner Ausbildung zum Fernsehtechnikermeister verwirklichte er seinen Traum, die Fliegerei zum Beruf zu machen.
Beim Regierungspräsidium Düsseldorf fand er seinen „Traumjob" als Fluglehrer und Prüfer für alle Lizenzen. Im Nebenberuf flog er Ambulanzflugzeuge und rettete bei schwierigen Einsätzen viele Leben.
Nach seiner Pensionierung brachte Jupp im Luftsportverband Rheinland-Pfalz sein Können und seine Erfahrung bei der Ausbildung von Fluglehrern oder als Prüfer für das Luftamt ein.
Er war ein echter Fliegerkamerad, den wir alle sehr vermissen werden.
Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz wird ihm ein stetes Andenken bewahren.
In Vertretung für alle Luftsportler: Mach's gut, Jupp!

Ernst Eymann
Präsident Luftsportverband Rheinland-Pfalz

Lachener Vergleichsfliegen 2023

Gruppenfoto, Foto: privat

Das Lachener Vergleichsfliegen, ausgetragen vom FSV Neustadt an der Weinstraße, fand dieses Jahr vom 20. bis zum 26. August statt. Dabei waren insgesamt 19 Teilnehmer*innen in einer Gemischten Klasse, die Flieger so unterschiedlich wie die Piloten. Von der ASW 22 bis zur LS1-f war alles vertreten, möglich dank Indexwertung und gut gestellten AAT-Aufgaben.

Nachdem der August mit seiner größtenteils schlechten Wetterlage einigen anderen Wettbewerben zum Verhängnis wurde, war die Hoffnung auf einen Wetterumschwung und ein paar schöne Wertungstage groß. Und sie sollte belohnt werden, zwar nicht mit dem besten, aber doch mit brauchbarem Wetter. Direkt am ersten Tag stand deshalb auch der erste Wertungstag an. Die ausgeschriebene 2-Stunden-AAT wurde zwar noch kurz vor Start auf 1:30 h reduziert, konnte aber wie geplant geflogen werden. Die Strecke ging dabei größtenteils durch den Pfälzer Wald, das Wetter anspruchsvoll, aber durchaus fliegbar. Am Ende schafften es erfreuliche zwölf Pilot*innen, eine gültige Strecke zu fliegen.
Der zweite Tag präsentierte sich besser. Diesmal war eine AAT-Zeit von 2 h möglich, die Strecke ging zunächst wieder in Richtung Pfälzer Wald, danach jedoch auf die andere Rheinseite in den Odenwald bzw. den Kraichgau. Diesmal schafften es dabei fast alle nach Hause. Mit großer Motivation ging es deshalb direkt am nächsten Tag weiter, wieder mit einer AAT von 2 h. Es sollte sich später als der

Startaufstellung im Grid

Schöne Welle-Lentis

Abflug über dem Pfälzer Wald

beste, aber leider auch der letzte Wertungstag herausstellen. Besonders an diesem Tag war es neben der thermischen Entwicklung die Bildung von Wellenwolken am Pfälzer Wald, die manch einem Teilnehmer bereits vor Beginn der Aufgabe große Freude bereitete. Mit Rückenwind ging es zunächst Richtung Odenwald, wo einige die Bedingungen allerdings etwas überschätzten. Anderen gelang es, die sich im Laufe des Nachmittags bildenden Wolkenstraßen zu nutzen und so gute Schnitte zu fliegen. Insgesamt schafften es am Ende immerhin neun Teilnehmer mit gültiger Wertung bis zur Ziellinie.

Am vierten Tag wurde zwar noch eine Aufgabe ausgeschrieben und das Teilnehmerfeld gestartet, aufgrund der schwachen Thermik und der niedrigen Basis wurde aber noch kurz vor Startfreigabe neutralisiert. Die Hoffnungen in den letzten, zunächst fliegbar erscheinenden Tag, den Samstag, wurden ebenfalls durch hohe Bewölkung und nicht einsetzende Thermik zunichte gemacht. So endete der Wettbewerb schließlich mit leider nur drei Wertungstagen und einem gemütlichen Grillabend.

In der Gesamtwertung gewann Frank Schwerdtfeger gefolgt von Reimar Möller und Charly Müller. In Erinnerung bleibt rückblickend jedoch primär das positive Bild eines entspannten und freundschaftlichen Wettstreits in familiärer Atmosphäre. Die Bedingungen vor Ort und der respektvolle Umgang untereinander waren dabei perfekt, insbesondere für die zahlreichen Wettbewerbsneulinge unter den Teilnehmer*innen. Trotz des schlechten Wetters konnten die Tage genutzt werden, auch um über den Flugplatz hinaus die Umgebung kennenzulernen oder sich zu entspannen. Durch die Indexwertung und die gestellten AAT-Aufgaben ergab sich ein sehr fairer Wettbewerb, bei dem sowohl die Piloten der großen Klassen als auch die der Clubklasse ausreichend gefordert wurden und passende Strecken nach eigenem Leistungsniveau fliegen konnten. Dadurch rückten die Wertungen nicht allzu weit auseinander und die gegebenen Wetterfenster konnten optimal genutzt werden.

Einen großen Dank nochmals an die Ausrichter und den Flugplatz Lachen-Speyerdorf für die schöne Woche und die herausragende Betreuung vom Frühstück, Briefing und Schleppen bis zum gemeinsamen Abendessen und dem entspannten Bier danach.

Text und Fotos: Clara Thaldorf

Modellflug

Modellfluggruppe Koblenz

Vereins- und Stadtmeisterschaft F3B-E nach Coronapause erfolgreich beendet

Der dritte und letzte Durchgang der Vereinsmeisterschaft F3B-E fand am 03.09.2023 auf dem Modellflugplatz der MFG-Koblenz statt und brachte Spannung und Begeisterung für Modellflugbegeisterte zurück. In diesem Jahr trat ein besonders starkes Team von Piloten an, um ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen und die Wertungen mit Bravour zu meistern. Das erforderte nicht nur technisches Geschick, sondern auch eine Menge Erfahrung und Fingerspitzengefühl.

Die Vereinsmeisterschaft F3B-E, ein jährliches Highlight für Flugmodellenthusiasten in Koblenz, verlangte von den Piloten Präzision und Timing. Ihr Ziel war es, ihre Flugmodelle innerhalb von genau 200 Sekunden zu steuern und sie exakt auf einer vorgegebenen Landelinie zu landen. Die Wertung erfolgte anhand der Flugzeit und der Präzision der Landung, wobei jede Abweichung von der Marke mit Punktabzug geahndet wurde.

Am letzten Wettkampftag wurde nicht nur der letzte Durchgang

Die Teilnehmer der Vereinsmeisterschaft des MFG Koblenz

der Vereinsmeisterschaft ausgetragen, sondern auch die Stadtmeisterschaft in F3B-E, die die Spannung auf die Spitze trieb. In beiden Wettbewerben konnte sich Stefan Wintgen hervortun, was ihm den Doppelsieg bei der Vereins- und Stadtmeisterschaft einbrachte.

Ein weiteres herausragendes Ereignis des Jahres war das Städtevergleichsfliegen an Pfingsten zwischen den Vereinen Neuss und Koblenz. Bei dem spannenden Wettstreit konnte sich die MFG-Koblenz den Sieg sichern, was den Teamgeist und die Kameradschaft zwischen den Vereinen stärkte.

Auch im nationalen Modellflug-Wettbewerb der technisch sehr anspruchsvollen Wettbewerbsklasse F3E-600 kann die MFG-Koblenz einen Vizemeister küren. Hierbei werden die Modelle mit einer atemberaubenden Geschwindigkeit von bis zu 250 km/h auf fest vorgegebenen Strecken geflogen. Thomas Grunenberg sicherte sich in dieser bundesweit ausgetragenen Kategorie den beeindruckenden zweiten Platz. Herzlichen Glückwunsch.

Text und Foto: MFG Koblenz

FMG Waldalgesheim

Flugtag in Waldalgesheim

Das erste Wochenende im September ist in Waldalgesheim seit Jahren ein Begriff in der Modellflugwelt und im Landkreis Mainbingen. Der Veranstalter ist die Flieger-Modellbau-Gruppe (FMG) Waldalgesheim e. V., die 1959 von ein paar Modellflugenthusiasten gegründet wurde. Die Wettervorhersage versprach allerbestes Flugwetter mit Nordwind, der in Richtung der geteerten Start- und Landebahn natürlich optimale Start- und Landemöglichkeiten bot.

Die Werbung im Vorfeld der Veranstaltung in Kombination mit dem guten Wetter lockte viele Gäste aus dem nahen Umfeld an. An beiden Tagen konnte der Verein ca. 600 Gäste begrüßen. Diese wurden nicht enttäuscht: Die angereisten 58 Modellpiloten und -pilotinnen zeigten ihr Können in der Luft, richtig gute Action der jungen Wilden mit Kunstflugmodellen, wunderbare Scaleflugzeuge am Himmel, Jets, Segelflugzeuge, F-Schlepp, Gleitschirme und Helikopter – um nur einige Höhepunkte zu nennen. Alle Sparten des Modellfluges waren vertreten, eine beeindruckende Show. Mitten unter den Piloten unsere FMGler. Ob Jugendlicher oder gestandener Pilot: Sie zeigten, was sie draufhaben, und mussten sich hinter den angereisten Gästen nicht verstecken. Mit dabei der Vorsitzende Gerd Rudolph als fliegender und radelnder Clown und seine Flugscheibe mit zwei Metern Durchmesser, die seit 20 Jahren auf diversen Flugtagen zu sehen und zum Markenzeichen Rudolphs und der FMG geworden ist. Im Rahmen des Kinderprogramms warf sie wie gewohnt Bonbons für die Kinder ab. Unter den anwesenden Zuschauern wurden drei Tickets

für einen Freiflug verlost, gestiftet vom Aero-Club Rhein-Nahe, der uns schon seit Jahren mit Freiflügen versorgt. Sieben Pokale und viele Sachpreise gingen bei der Siegerehrung in den unterschiedlichen Kategorien an die Piloten. Für uns als Verein eine gelungene Veranstaltung, bei der die zahlreichen Helfer für einen reibungslose Ablauf sorgten. Erfreut zeigte sich auch Charly Brantl, der als Sportfachreferent des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz für den Modellflug zuständig ist. Laut seiner Aussage gibt es wenige Veranstaltungen in Rheinland Pfalz, die so gut von den Zuschauern angenommen wird. Da bleibt nur, uns bei den Zuschauern und Modellpiloten für die Teilnahme zu bedanken, auch bei unseren Sponsoren, die uns tatkräftig unterstützt haben! Vereinshompage **www.fmg-waldalgesheim.de**

Text: Armin Lobeck, Fotos: Klaus Brossler

Jugend

Bericht zur Jugendleitertagung 2023

Vom 24. bis zum 26. November 2023 lud die Luftsportjugend Rheinland-Pfalz zur diesjährigen Jugendleitertagung nach Bad Sobernheim ein. Rund 30 Jugendliche aus 13 Vereinen in Rheinland-Pfalz verbrachten das Wochenende auf dem Flugplatz Domberg. Auf der Tagesordnung standen zahlreiche Vorträge rund um die Pflichten eines Jugendleiters/einer Jugendleiterin, die verschiedenen Fördermaßnahmen für Jugendgruppen und die pädagogische Perspektive auf die Jugendarbeit. Clara Thaldorf aus Idar-Oberstein berichtete zudem über ihre Zeit im International Air Cadet Exchange (IACE) in Belgien letztes Jahr.

Das etwas exotische Ausflugsziel im Jahr 2023 war eine Farm im Hunsrück, die Wanderungen mit Lamas und Alpakas anbietet. Nach einer ausführlichen Einweisung in den Umgang mit diesen charmanten Tieren durften die Teilnehmer selbst Verantwortung übernehmen und die Vierbeiner einmal um den beschaulichen Ort Morbach führen.

Höhepunkt des Wochenendes war die Versammlung der Luftsportjugend (LSJ). Landesjugendleiterin Julia Weidler, ihre sieben Helfer aus der Landesjugendleitung sowie die anwesenden Vertreter der Vereine berichteten über ihre Arbeit während der vergangenen Flugsaison. Negativ aufgefallen ist dieses Jahr das geringe Interesse an einem JuLeiCa-Lehrgang, sodass dieser leider ausfallen musste. Eine Umstrukturierung und bessere Öffentlichkeitsarbeit soll dieses Angebot im kommenden Jahr attraktiver machen.

Schließlich standen die Wahlen der acht Mitglieder der Landesjugendleitung an. Ergebnis: Die Gruppe unter Leitung von Julia Weidler bleibt bis auf einen Posten unverändert. Jakob Präfke vom Aero-Club Koblenz verlässt die Landesjugendleitung nach fünf Jahren. Seine Nachfolge als Eventmanager übernimmt Laura Wersching aus Osthofen. Wir danken Jakob für eine tolle Zeit und hoffen, er bleibt uns in der LSJ Rheinland-Pfalz noch lange erhalten.

Besonderer Dank gilt Julia als Hauptorganisatorin der Jugendleitertagung sowie dem Luftsportverband Rheinland-Pfalz als Gastgeber der Veranstaltung in Bad Sobernheim.

Text: Sven Seipp, Foto: LSJ

Ladies Day beim Aero-Club Trier und Konz

Ladies Gruppenbild, Foto: Sebastian Holdschick

Schulflugzeug, Foto: Sebastian Holdschick

Theorie, Foto: Sebastian Holdschick

Fliegen, Foto: Silke Neugebauer

Am 17.09.2023 bot sich nachmittags auf dem Segelfluggelände des Aero-Club Trier und Konz ein ungewohntes Bild: Eine muntere Frauengruppe belegte das vereinseigene Schulflugzeug samt Fluglehrer und ließ sich hochinteressiert das Handling von Fluggerät und Fallschirm erklären. Erstmalig hatte der Verein luftsportinteressierte Frauen und Mädchen zu einem Kennenlernen des Segelflugsports eingeladen. Die Fliegerei ist traditionell immer noch eine Männerdomäne und der Verein würde sich über weiblichen Zuwachs in den eigenen Reihen sehr freuen. „Es gibt in der Luftfahrt nichts, was Frauen nicht genauso gut erlernen und beherrschen können wie Männer“, betont Silke Neugebauer, die Referentin für Sport und Flugsicherheit, und berichtete den interessierten Damen von den Pionierinnen der Luftfahrt im 20. Jahrhundert. Damals hat man den Frauen das Fliegen fast unmöglich gemacht – geflogen sind sie aber trotzdem. Mut machen und Berührungsängste überwinden war die Idee zum Ladies Day, und so konnten die Teilnehmerinnen zunächst vom Fluglehrer Alwin Hartmann erfahren, warum und wie ein Segelflugzeug fliegt. Den Weg der Pilotenausbildung und viele Fragen zum Thema Fliegen konnte der Chefflulehrer Jürgen Neugebauer beantworten. Mit ihm hatten die Damen dann auch die großartige Gelegenheit, das Fliegen ganz praktisch kennenzulernen. Im doppelsitzigen Schulflugzeug konnten sie die einmalige Aussicht über die Saar-Moselmündung genießen und das Gefühl, elegant wie ein Vogel durch die Luft zu gleiten. Am Ende des Tages gab es strahlende Gesichter bei den Damen und eine neue Flugschülerin für den Verein.

Text: Silke Neugebauer

SFV Südeifel

Amerikanische Jugendliche erleben Segelflug in der Eifel

Deutsch-amerikanische Freundschaft

15 Jugendliche der Spangdahlem Cadet Squadron, Civil Air Patrol, waren am 16.09.2023 schon zum zweiten Mal zu Gast bei den Utscheider Segelfliegern. Sie lernten die Grundlagen der Segelflugtechnik und konnten selbst mitfliegen. Die Jugendlichen im Alter von 14 bis 18 Jahren sind Kinder von US-Soldaten, die auf der Airbase in Spangdahlem stationiert sind. Sie treffen sich jeden Donnerstag, um sich mit Themen zu beschäftigen, welche die Fliegerei betreffen.

Der Besuch in Utscheid war für die Jugendlichen eine einmalige Gelegenheit, außerhalb der USA ins Cockpit eines Flugzeugs zu steigen. Die Ausbildung zum Privatpilot ist für die Cadets außerhalb der USA bisher leider nicht möglich. Sie lernten, wie ein Windenstart funktioniert und wie man ein Segelflugzeug landet. Der Tag endete mit einem gemeinsamen Grillen und dem Austausch von Gastgeschenken.

Die Jugendlichen waren begeistert von ihrem Besuch in Utscheid. Sie haben viel über die Segelflugtechnik gelernt und konnten ein unvergessliches Erlebnis mitnehmen.

Text: Jörg Eppers, Foto: Privat

Wir gratulieren

LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler

Am 03.09.2023 absolvierte **Laura Tuchscheerer** ihren ersten **Alleinflug**.
Am 16.09 folgte der 16-jährige **Fabian Nazzaro** und am 24.09. der 14-jährige **Max Schlobach**.
Alle drei haben mit dem dritten Alleinflug auch die **A-Prüfung** bestanden.
Wir gratulieren ganz herzlich und wünschen euch immer „happy landings“.

Max Schlobach, Fabian Nazzaro und Laura Tuchscheerer

Wir gratulieren **Marcus Welp und Johan Princen** zur bestandenen **Segelflugprüfung** am 16.09.2023 und wünschen euch allzeit „happy landings“.

Johan Princen hat erst spät mit der Fliegerei angefangen und ist mit 67 Jahren wohl einer der ältesten Flugschüler, die jemals beim LSV ihren Flugschein gemacht haben, ist aber der beste Beweis dafür, dass man auch im fortgeschrittenen Alter das Fliegen erlernen kann.

v.l.: Marcus Welp, Klaus Uwe Fuchs (Prüfer) und Johan Princen

Aero-Club Koblenz

Chiara Nick und **Tobias Stier** zur bestandenen **LAPL (A)-Prüfung** am 09.09.23. Nach dem Prüfungsflug mit Karl Kipping war unser Fluglehrer „Lobo“, einer der ersten Gratulanten. Er hat die beiden gemeinsam mit Frank Ortmann und Rolf Unger ausgebildet.

Chiara und Tobias (re) mit Fluglehrer Christian Lobert

Stefan Voigtländer (re) zur bestandenen **UL-Lizenz** am 06.10.23. Mit ihm freut sich besonders sein Lehrer Viktor Taube, dem wir ebenfalls gratulieren, weil Stefan der erste Schüler war, den er von Anfang bis zur Prüfung ausgebildet hat. Der Prüfer war Wolfgang Hatzmann.

Stefan Voigtländer (re) mit seinem Fluglehrer Viktor Taube

Gabriel Höfer zum ersten **Alleinflug** am 04.10.23. Gabriel (18) hat seine TMG-Ausbildung erst am 17. 08. begonnen und ließ sich von der Motivation seines Fluglehrers Sascha Stüber anstecken. Viel Spaß und Erfolg bei der weiteren Ausbildung.

Gabriel Höfer nach seinem ersten Alleinflug

SFG Wershofen

Jan Bodenheim gratuliert seinem Flugschüler, Jan Schmitz, ganz herzlich zum ersten Alleinflug am 8.10.2023. Mit ihm freut sich Jans Sohn Carl.

Bundesjugendvergleichsfliegen

Beim Bundesjugendvergleichsfliegen in Paderborn siegte das rheinland-pfälzische Team.
V.l.n.r.
Nina Bodenheim (SFG Wershofen),
Till Niegall (LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler),
Simon Huf (AC Oppenheim).
Mehr dazu auf Seite 44.

Foto: Uwe Bodenheim

Schule der Flieger 2024

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)	13.01.–14.01.2024
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	13.01.2024
FI-Auffrischungsschulung für FI(A)	24.02.–25.02.2024
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	24.02.2024
CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz	06.05.–08.05.2024
Fluglehrerausbildung Segelflug	20.01.–21.01.2024 + 14.04.–26.04.2024
UL-Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang	27.01.–28.01.2024 + 06.05.–15.05.2024
Fluglehrerausbildung Motorflug (Theorie)	27.01.–28.01.2024 + 06.05.–18.05.2024
TMG-Lehrer für Inhaber einer Lizenz	13.05.–16.05.2024
CRI-Lehrgang	27.01.–28.01.2024 + 06.05.–10.05.2024
UL-Fluglehrer für Inhaber einer FI-Lizenz	06.05.–10.05.2024

Theorie- und sonstige Lehrgänge

Grundmodul Technik jetzt als E-Learning-Kurs bei der Fa. Eisenschmidt	https://www.eisenschmidt.aero/ausbildung/nachweise-bestimmungen/5778/e-learning-kurs-grundmodul-technik
Theorie/Finishlehrgang Ostern*	16.03.–17.03.2024 + 23.03.–28.03.2024
Flugleiter auf Landeplätzen + Segelfluggeländen – nur online	17.02.2024
BZF 1/2 Ostern **	23.03.–28.03.2024
Streckenfluglehrgang für Einsteiger	17.02.–18.02.2024

* mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim ** mit Prüfung in Eschborn

Technische Lehrgänge

Zellenwart Faserverbundkunststoffe	01.02.–04.02.2024
Zellenwart Holz- Gemischtbauweise	01.03.–03.03.2024
Motorenwart Module FM, M1 + M2	07.03.–10.03.2024

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: 10.11.2023
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

Volleyballtunier der LSJ in Worms	09.03.2024

Roland Z602:

Umbau von Gummiseil- auf Luftfahrwerk

Die Roland Z602 wurde auf ein komfortableres Luftfahrwerk umgebaut. Vorher war sie mit einem Gummiseilfahrwerk ausgestattet (kl. Foto).

Natürlich hätte ich den Flieger in eine Werft geben können, zu gut ausgebildeten Mechanikern, oder direkt zu Roland Aircraft in Mendig, aber ich wollte das Projekt selbst durchführen und meinen Flieger auch von der technischen Seite viel besser kennenlernen.

Zunächst suchte ich das Gespräch mit den Firmeneignern Judith und Roland Hauke, die meinem Vorhaben offen gegenüberstanden, da sie mich und meine Arbeitsweise kennen. Mit ihrer Rückendeckung, einem abgestimmten Abnahmeplan und kartonweise Originalteilen konnte die Planung dann endlich in die Tat umgesetzt werden.

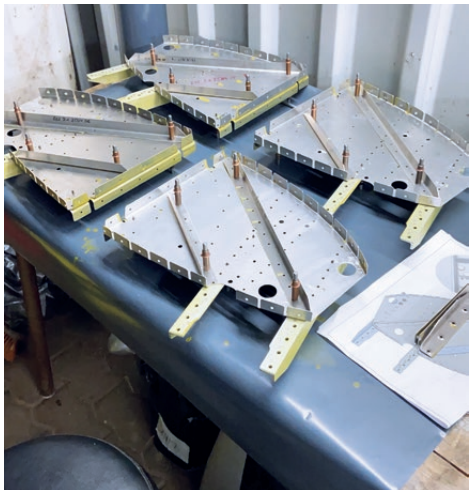
Zuerst wurden am aufgebockten Gerät die Tragflächen und der Propeller abmontiert. Beides aus dem einfachen Grund, damit diese nicht ständig im Weg sind und genug Platz zum Arbeiten vorhanden ist. Für die abnehmbaren Tragflächen wurden rollbare Lager-Gestelle zusammengespaxt nach dem Vorbild von Roland.

Ich habe mir das Projekt am Anfang natürlich etwas einfacher vorgestellt: Altes Fahrwerk raus, neues Fahrwerk rein. Die ganze Arbeit, rund 150 Stunden oder mehr, steckt jedoch in dem Bereich dazwischen.

Tatsächlich musste alles, vom Vorderflügel bis zum Holm, raus und durch Neuteile ersetzt werden – vom alten Fahrwerk über die Rippen bis hin zum gewölbten Abdeckblech der Flügelvorderkante.

Das obere Blech mit den Trittstreifen und das unten liegende Blech ab dem Holm bis zur Flügelspitze konnten wiederverwendet werden. Allerdings musste das Bohrbild der Nieten auf die neuen Bleche übertragen werden – per Vormontage sämtlicher Teile mit einer absurd hohen Menge an Clecos. Nach dem Ankörnen der

Blick auf den Hauptholm am linken Flügel. Die vorderen Rippen und das obere Abdeckblech sind bereits entfernt.



Wie beim Baukasten: Die Rippen mit den Aufnahmen für das Luftfahrwerk müssen mit besonderer Sorgfalt zusammengenietet werden

Bohrungen musste alles wieder auseinander. Anschließend wurde auf der Werkbank gebohrt und alles mit der gleichen Menge an Clecos wieder zusammengesetzt, bevor es an das eigentliche Vernieten ging.

Roland hielt sich an die Abmachung: Teile von ihm, Muskelkraft durch mich – so bekam ich sämtliche CNC-gefertigte Blechteile einzeln, dazu händeweise Popnieten und Solid Rivets und oben drauf die benötigen Werkstattpläne. Wenigstens die beiden Luftfahrwerke waren als Baugruppe vormontiert und mussten „nur noch" eingebracht werden.

Jedoch die beiden L-Winkel, welche am Fahrwerksgehäuse rechts und links entlanglaufen, sind mit verschiedenen Radien gebogen und am Gehäuse sowie am Blech vernietet. Roland drückte mir diese, schnurgerade wie ein Lineal, mit einem Augenzwinkern in die Hand. Das Biegen meisterte ich mit der Methode „Lösungsglühen". Mit Hilfe von Gasbrennern wird das Werkstück stark erhitzt und dann im Wasserbad abgeschreckt. Das Aluminium wird dadurch viel geschmeidiger. Der Schraubstock und präzise Hammerschläge erledigen dann den Rest. Kurze Beschreibung mit enormer, aber lohnenswerter Lernkurve.

Mit Akkuratesse, Ordnung und Sauberkeit habe ich es beibehalten, den Arbeitsbereich zu jedem Feierabend penibel aufzuräumen. In meiner Vorstellung rappelten unzählige Nietreste und vergessene Schraubenzieher im bereits fertigen Flieger, so nach dem Motto „vergessene Arterienklemme nach der Herz-OP".

Nach meiner Erfahrung ist es zudem extrem hilfreich, Listen darüber zu

Dank CNC- gefertigter Teile ist Passgenauigkeit garantiert. Versetzte Bohrbilder erleichtern die Zuordnung und nichts kann vertauscht werden.

MADE IN GERMANY

ORATEX®

DAS FLUGZEUGBESPANNGEWEBE

WARUM ORATEX?

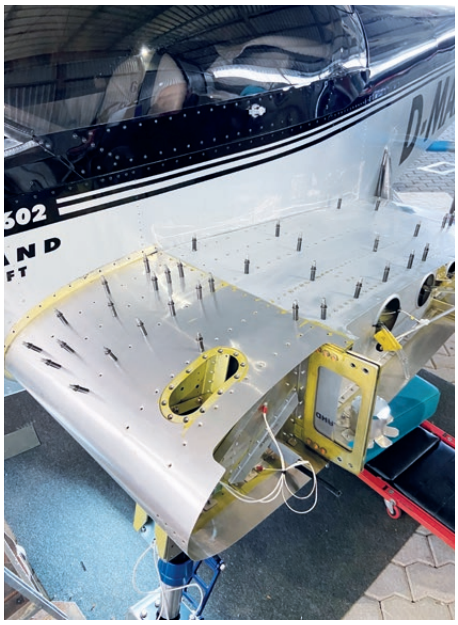
- Einfach UNVERNÄHT bespannen. Für bestmögliche aerodynamische Güte.
- Für viele Baumuster wie Robin, Jodel, Piper, etc., sowie fast alle Segelflugzeuge und Motorsegler existieren bereits ORATEX DESIGN CHANGE STCs. Damit kann nur ORATEX bei diesen Baumustern UNVERNÄHT installiert werden.
- Bis zu 50% geringere Installationskosten dank des bis zu 50% geringeren Bespannaufwandes.
- Ihr Flugzeug wird leichter. Nach dem Bespannen mit ORATEX ist Ihr Flugzeug bereits OHNE aufwendige Lackierung flugfertig.

WEISS | NATURWEISS | BÜCKERWEISS | ANTIK | PERLWEISS | SIGNALGELB | CUB GELB | GOLDGELB | ORANGE | FOKKERROT | HIMMELBLAU | FRANZ. BLAU | CORSAIRBLAU | TARNOLIV | LICHTGRAU | SILBER | SCHWARZ

ORATEX®
KEIN SPANNLACK
KEINE GEFÄHRLICHEN DÄMPFE
KEIN LACKIEREN
KEIN SCHLEIFEN
& MEHR LEISTUNG

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH
AM RITTERSCHLÖSSCHEN 20 · 04179 LEIPZIG · TELEFON: +49 341 4423050 · SHOP: www.LANITZ-AVIATION.com · EMAIL: INFO@LANITZ-AVIATION.com

Das neue Luftfahrwerk bekommt mit den zusätzlichen Blechstreifen die strukturelle Aussteifung, die erforderlich ist



Die erste Probeanpassung der neuen und alten Bleche

führen, was als nächstes ansteht, was noch an Werkzeugen und Ausstattung benötigt wird und wo man sich noch tiefer reinlesen muss bzw. wer dazu befragt werden sollte. Um Hilfe musste ich nicht bitten, ganz im Gegenteil. Verein ist Kameradschaft. Die langjährige Erfahrung von Warten und Selbstbauen mitsamt Leihgaben von Werkzeugen flossen in dieses Projekt ebenso ein wie auch das ein oder andere Feierabendgetränk aus der braunen Glasflasche in geselligen Runden.
Nach einigen Wochen war es dann geschafft. Der Flieger wurde auf den Hänger geschnallt, nach Mendig gebracht, von Roland abschließend für tadellos befunden und dann mit einer neuen Teillackierung und frischer Jahresnachprüfung wieder in den aktiven Dienst gestellt.

Fazit: Der Umbau, das Upgrade auf ein Luftfahrwerk, hat sich für mich gelohnt. Das Aufsetzen und Rollen ist nun um einiges komfortabler und fühlt sich für mich auch sicherer an. Gerade als Spornradflieger und Seitenruder-Steptänzer reagiert man darauf äußerst sensibel.

Text und Fotos: Andreas Stümke

Der Moment, sobald der Flieger wieder auf eigenen Füßen steht, ist unbezahlbar

Der Autor

Andreas Stümke ist seit 2018 Mitglied im Aero Club Koblenz e. V. und besitzt seit September 2020 die UL-Lizenz. Seit August 2021 fliegt er seine eigene Zodiac.

Segelflug

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

Individuelle Logos auf Wunsch!

Motorflug

• Cowlplugs
• Staubbezüge
• Propellerschutz
• WingEdge protection
• Allwetterschutzbezüge

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

Extras

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

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

CLOUDDANCERS

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

www.clouddancers.de

Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen

vom 12.–15.09.2024 in Saulgau EDTU

32. Deutsche Meisterschaft
im Ultraleichtfliegen
auf dem Flugplatz Bad Saulgau EDTU
12. – 15.9.2024

C 42 vor dem Turm in Bad Saulgau (EDTU)
Foto: Michael Kania

Die nächste Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen (UL-DM) findet vom 12. bis 15. September 2024 am Flugplatz Saulgau, EDTU, statt. Die UL-DM wird von der Bundeskommission Ultraleicht im DAeC e. V. in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Ultraleichtflugverband DULV e. V. veranstaltet.

Moderne, schnelle, teils komplexe Luftsportgeräte erfordern Anpassungen. Nicht nur in der Ausbildung zum Luftsportgeräteführer in der Praxis und der Theorie, letztendlich auch in der Wettbewerbsfliegerei. Dieser Entwicklung wollen wir gerecht werden und so steht die nächste Meisterschaft ganz unter dem Motto „Wir verlassen die eingefahrenen Wege".

Ziellandungen werden zukünftig nur noch mit laufendem Triebwerk durchgeführt. Den Motor im Fluge zu stoppen hat in der Vergangenheit manchen potenziellen Teilnehmer abgeschreckt. Zudem sind die infrage kommenden Flugplätze zunehmend von Hindernissen wie Windrädern und anderer Bebauung umgeben, die ein nicht unerhebliches Risiko im motorlosen Flug darstellen können. Wir hoffen, mit dieser Entscheidung eine Türe für interessierte Piloten zu öffnen, die sich bisher nicht zur Teilnahme entschließen konnten.

Navigationsaufgaben werden zukünftig nicht mehr von den Teilnehmern in die 1:200000 Karten übertragen, sondern bereits vorbereitet ausgegeben. Das spart Zeit bei der Flugvorbereitung und schafft für alle Teilnehmer gleiche Voraussetzungen.

Mit dem neuen Termin im September hoffen wir Terminkollisionen zu vermeiden, wenngleich wir natürlich wissen, dass auch im September Flugplatzfeste und Fly-Ins stattfinden. Ein weiterer Vorteil ist, dass gegen Ende der Saison das Trainingsbarometer bei den meisten im grünen Bereich ist und die Motivation, sich mit Gleichgesinnten zu treffen und zu messen, entsprechend hoch.

Ab 2024 werden wir am Ende eines jeden Wettbewerbstages einen Tagessieger ehren. Ähnlich wie das gelbe Trikot bei einem bekannten Radrennen wird das jeweils beste Team seiner Klasse geehrt und erhält eine kleine Anerkennung.

Die Digitalisierung hält Einzug und die Anmeldung zur UL-DM ist nun über ein Internetportal des DAeC möglich. Das geht schnell, spart Papier und andere Ressourcen. Neue Teilnehmer finden in Kürze auf den Webseiten der Verbände einen Link zur Anforderung der Information. An die Teilnehmer der letzten Meisterschaften wird der Link zur Anmeldung automatisch verschickt. Die digitale Anmeldung wird voraussichtlich ab 01.01.2024 möglich sein.

Als Neuerung bieten wir im Vorfeld der UL-DM eine Trainingsmöglichkeit an. In diesem Trainingslager können sich interessierte Piloten auf die Meisterschaft vorbereiten. Das Trainingslager findet 2024 am Dienstag und Mittwoch (10.–11.09.2024) vor der Meisterschaft am Flugplatz Saulgau statt. Details dazu werden in der Ausschreibung bekannt gegeben.

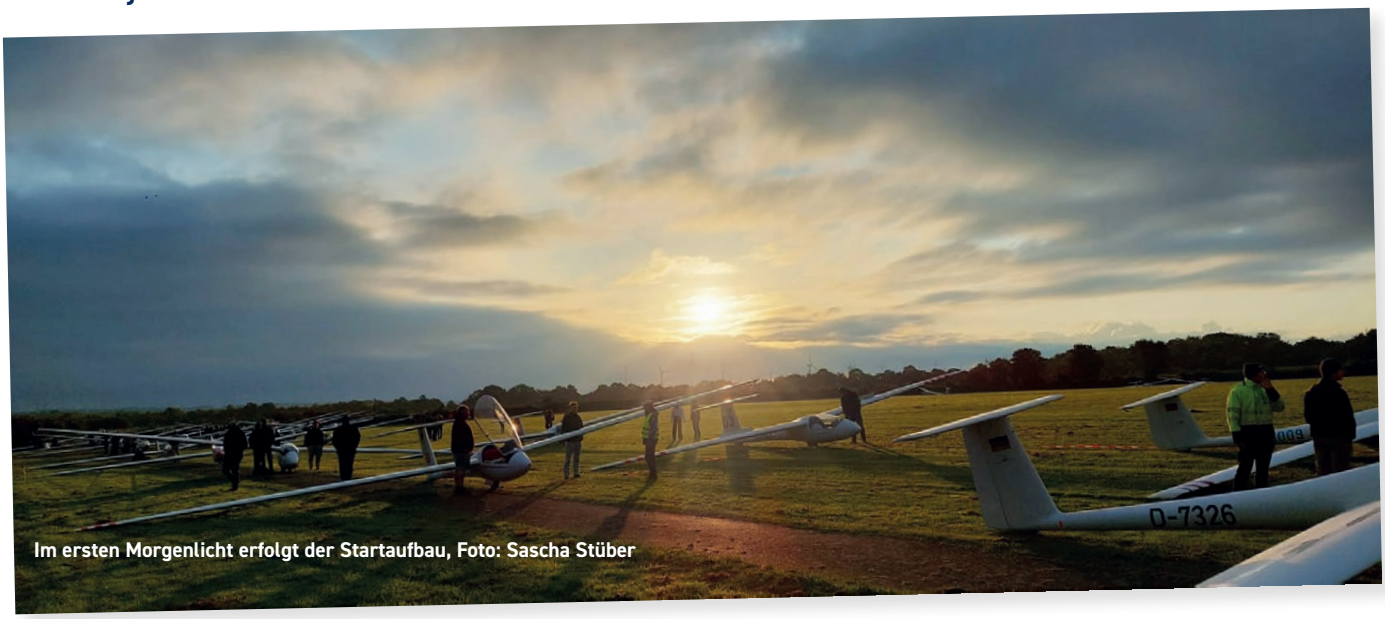
Mit diesen Anpassungen haben wir hoffentlich den Nagel auf den Kopf getroffen und freuen uns auf eine neue Ausgabe der UL-DM.

Text: Bundeskommission Ultraleichtflug

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

Bundesjugendvergleichsfliegen 2023 in Paderborn-Haxterberg

Ein Déjà-vu



Im ersten Morgenlicht erfolgt der Startaufbau, Foto: Sascha Stüber

Anreise: Donnerstag, 21. September 2024

Uwe: Drei Wochen nach dem Landesvergleichsfliegen in Wershofen versuche ich mit Hilfe meiner Töchter, den offenen Anhänger unserer ASK 18 etwas wetterfest zu machen. 250 Kilometer bis nach Paderborn-Haxterberg liegen vor uns. Den Flugplatz kenne ich schon, denn auch 1994 fand hier das Bundesfinale statt. Auch das Flugzeug ist das gleiche. Damals begleiteten meine Eltern mich und meinen ebenfalls qualifizierten Bruder. Nun bin ich derjenige, der das Auto lenkt.

Nina: Wir sind auf der A44 unterwegs Richtung Paderborn. Zum Glück sind schon rheinland-pfälzische Teamkollegen vor Ort und organisieren uns einen Hallenplatz für den Anhänger. Als Pilotin darf ich im trockenen Auto schlafen. Die Party scheint vorbei zu sein, wenn sie denn überhaupt stattgefunden hat. Noch sind nicht allzu viele Teams dort.

Einweisungsflüge: Freitag, 22. September 2023

Uwe: So nach und nach trudeln weitere Teilnehmer ein, und schon bald geht's mit Einweisungsstarts los. Ich freue mich auf ein paar rheinland-pfälzische „BJVF-Veteranen", die auf dem Luftweg anreisen. Einer davon ist Volker Schliephake, den ich vor 30 Jahren beim Jugendvergleichsfliegen kennengelernt habe. Er wird diesmal der Sportleiter des Bundesfinales sein. Auch irgendwie ein Déjà-vu für mich.

Nina: Bei den Einweisungsstarts habe ich Glück und erwische den Duo Discus, den ich bislang noch nie geflogen bin. Ungewöhnlich für mich ist der Deckel der TMZ Paderborn, der die Ausklinkhöhe im Windenstart auf gut 300 Meter begrenzt. Kurz vor knapp kommt dann auch der Rest vom Team Rheinland-Pfalz an. Wie viele andere auch rüsteten wir schon mal das erste Flugzeug auf. Nur die beiden Holzflieger wollen wir nachts nicht draußen stehen lassen. Nach dem Abendessen findet das Eröffnungsbriefing statt. Wettbewerbsablauf und Flugübungen werden noch mal erläutert, und damit steht dem Wettbewerbsstart nichts mehr im Wege.

Wertungsflüge: Samstag, 23. September 2023

Uwe: Als der Wecker klingelt, ist es dunkel. Noch vor dem Frühstück müssen wir im Taschenlampenlicht zwei Flugzeuge aufrüsten. Es herrscht emsiges Treiben auf dem Flugplatz und die Startreihen füllen sich. Zu meiner Zeit war die K 8 das dominierende Flugzeug, ergänzt durch einige Ka 6 und Piraten. Kunststoffflugzeuge waren die absolute Ausnahme. Jetzt hat offenbar der Astir die K 8 abgelöst und die Holzflieger sind die Exoten. Ich habe schon einige Bundesjugendvergleichsfliegen begleitet, bin aber diesmal erstmals in der Rolle des Team-Captains. An der Qualität der Flüge sieht man, dass wir auf dem Bundesfinale sind. Die Flüge meiner Schützlinge sehen ganz gut aus, es gibt die ein oder andere Landung im Nullerfeld. Das Wetter ist zum Glück kein Déjà-vu und bleibt den ganzen Tag über trocken. Deswegen sind wir schon kurz nach 17 Uhr mit allen drei Durchgängen fertig. Abends unterhalte ich mich auf der Party mit Ingo, dem Vorsitzenden der LSG Paderborn. Er war seinerzeit Flugschüler und kann sich auch an das schlechte Wetter erinnern. Die Stimmung ist klasse, wenn auch die Musik nicht so ganz meinem Geschmack entspricht. Aber egal! Hauptsache, die Jugendlichen haben Spaß.

Nina: Da am Morgen die Startbereitschaft von 7 auf 8 Uhr verschoben wurde, können wir es jetzt etwas entspannter angehen. Kreiswechsel und Slip beim ersten Flug, hochgezogene Fahrtkurve beim zweiten, Rollübung mit Slip im letzten Durchgang. So hat es Volker beim Feldbriefing vor dem ersten Start bekannt gegeben. Mit zwei Winden und zwei Lepos läuft der Startbetrieb reibungslos, wenn auch die Starts der Holzflugzeuge zum Teil etwas „sportlich" sind. Am Ende eines erfolgreichen Tages haben wir viele neue Leute kennengelernt, unter anderem das Team aus Bremen, das ebenfalls mit einer ASK 18 dabei ist. Vor dem Abrüsten machen wir noch ein gemeinsames Foto von den beiden Seltenheiten. Die Party am Abend ist ein voller Erfolg und die Stimmung ist super.

Die K 8 aus Bremerhaven zeigt zwar ihre Zähne, es flog aber niemand mit dem Messer zwischen den Zähnen. Foto: Uwe Bodenheim

Die Bremer und Rheinland-Pfälzer hatten mit den zwei ASK 18 viel Spaß zusammen
Foto: Jasper Eggert

Das Team Rheinland-Pfalz (v.l.: Till Niebergall, Nina Bodenheim, Simon Huf) gewinnt die Länderwertung
Foto: Sascha Stüber

Siegerehrung: Sonntag, 24. September 2023

Uwe: Als ich zum Frühstück komme, wirkt manch einer zwar noch etwas müde, aber es sind keine Partyspuren mehr zu sehen. Hut ab vor den Gastgebern, die mit nur wenigen Leuten das Event echt gerockt haben! Etwas enttäuscht bin ich darüber, dass weder vom Aero-Club NRW noch vom DAeC-Präsidium ein Vertreter zur Siegerehrung gekommen ist. Das kenne ich aus meiner Jugendzeit ganz anders und hoffe, dass es nicht den Stellenwert der Jugend in unseren Verbänden widerspiegelt. In der Flugzeughalle knistert es förmlich vor Spannung. Ich selbst bin seinerzeit auf dem 22. Platz gelandet. Aber wo werden sich meine Piloten heute wiederfinden?

Nina: Wir sitzen alle zusammen in der Briefinghalle und warten darauf, dass die Siegerehrung beginnt. Erst gibt es noch ein paar Grußworte eines Vertreters der Stadt Paderborn, dann betritt unser Sportleiter Volker zusammen mit Organisationschef Julius die Bühne. Volker bedankt sich im Namen aller bei den Jurymitgliedern und dem Orga-Team. Dann geht es mit der Länderwertung los. Ein Bundesland nach dem anderen wird aufgerufen. Unseres ist noch nicht dabei. Zum Schluss bleiben nur noch Hessen, Sachsen und Rheinland-Pfalz übrig. Als nach den Sachsen als Drittplatzierten die Hessen aufgerufen werden, bricht bei uns Rheinland-Pfälzern Jubel aus. Nachdem es in der Halle wieder ruhiger geworden ist, folgt die Einzelwertung. Nacheinander kommen alle 39 Teilnehmer auf die Bühne um ihre Urkunde abzuholen. Ich habe den 17. Platz belegt, während meine beiden Teamkameraden auf dem Treppchen landen. Damit sind die drei Erstplatzierten: Till Niebergall aus Rheinland-Pfalz auf dem dritten Platz, Linus Bartmann aus Nordrhein-Westfalen auf dem zweiten Platz und Simon Huf, ebenfalls aus Rheinland-Pfalz, wird Sieger.

Epilog

Nina und **Uwe**: Nach staureicher Rückfahrt erreichen wir am Abend unseren Heimatflugplatz in der Eifel. Ein wirklich tolles Wochenende liegt hinter uns. Im kommenden Jahr wird das Bundesfinale auf dem Flugplatz Oppenheim in Rheinland-Pfalz ausgetragen. Für den ein oder anderen gibt es dann vielleicht ja ein Wiedersehen, Déjà-vu inklusive.

Text: Nina und Uwe Bodenheim

Der Origianltext musste aus Platzgründen gekürzt werden – hier finden Sie ihn in voller Länge:
https://helko-verlag.de/bundesjugendvergleichsfliegen-2023/

...von Fliegern für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

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

PERSCH DIAMANTWERKZEUGE

„Tierisch gefreut“:
Aachener Segelflug-Nachwuchs holt Meistertitel

▲ Das Aachener Bundesligateam (von links nach rechts): Lukas Pirig, Wilhelm Alexander Klomp, Nils Landmesser, Kevin Lippold, Linus Baur, Alexander Treptow, Max Klomp
Foto: Stefan Johnen

▲ Die Heimat der acht Aachener Nachwuchspiloten
Foto: Sylvia Schuster

Gerechnet haben sie nicht damit, dafür war die Freude umso größer: Acht Aachener Nachwuchspiloten haben den Spitzenplatz bei den Junioren in der Segelflugbundesliga 2023 erflogen und sich damit den Meistertitel gesichert. Zum Ende der insgesamt 17 Wertungsrunden konnte sich das junge Team im Feld der 25 Bundesligavereine an die Spitze der Tabelle schieben – zu ihrer eigenen Überraschung: „Wir haben gar nicht damit gerechnet, die Juniorenbundesliga zu gewinnen“, freut sich Teamsprecher Max Klomp. „Als dann irgendwann die letzte Runde näher rückte, haben wir gesehen: Wenn wir uns alle noch mal reinhängen, können wir das Ding nach Hause holen. Das haben wir geschafft und wir haben uns tierisch gefreut. Wir haben viele Glückwünsche und viel Support von allen Seiten erhalten.“

Offizielle Preisverleihung beim Segelfliegertag 2023

Für die acht steht selbstverständlich fest, dass sie im nächsten Jahr wieder antreten, um ihren Titel zu verteidigen. Vor der offiziellen Preisverleihung beim Deutschen Segelfliegertag 2023 in Freudenstadt wurde natürlich schon mal ausgiebig gefeiert: In der Halle des Segelfluggeländes Düren-Hürtgenwald organisierte das Team Ende September ein Fly-In, zu dem Fliegerfreunde aus ganz Deutschland auf dem Eifelflugplatz landeten. Bis in den Morgen tanzten rund 200 Gäste bei Grillwürstchen und Bier zur Musik von DJ Majido.

Das Gewinnerteam

Die acht Piloten des Aachener Teams sind zwischen 18 und 25 Jahre alt. Für ihre Wertungsflüge nutzten sie überwiegend die Leistungssegler ihrer Fliegerclubs, dem Luftsportverein Aachen (LVA), der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen (FVA), der Segelfluggruppe Nordstern und dem Luftsportverein Düren-Hürtgenwald. Diese vier Vereine haben sich zur Förderung des Leistungssegelfluges vor einigen Jahren zum Segelflugzentrum Aachen (SFZ) zusammengeschlossen. Seitdem wurden von Piloten des SFZ teilweise über 100.000 Kilometer in einer Saison geflogen.

Segelflug-Bundesliga

An insgesamt 17 Wochenenden zwischen Ende April und August müssen die Piloten in einem vorgegebenen Zeitfenster von jeweils zwei Stunden möglichst schnell möglichst viele Streckenkilometer erfliegen und am Ende wieder den Heimatflugplatz erreichen.

Die Bundesliga wird dezentral ausgetragen. Die Piloten starten in der Regel von ihrem Heimatflugplatz. Die geflogenen Strecken und Zeiten werden von einem sogenannten Logger aufgezeichnet, der die GPS-Daten des Segelflugzeuges fälschungssicher speichert, also alle relevanten Parameter wie Ort, Höhe, Geschwindigkeit. Nach der Landung werden diese Onlinedaten an den Ausrichter der Bundesliga WeGlide gesandt, der bedeutendsten Plattform für Segelflugwettbewerbe. Um Chancengleichheit zu wahren, wird bei der Auswertung die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der eingesetzten Segelflugzeuge über ein Index-Punktesystem berücksichtigt.

Der Link zu den Ergebnissen der Juniorenbundesliga 2023 ist hier zu finden:
https://www.weglide.org/league/DJ?type=total&round=16&season=2023

Text: Martin Herzog

Förderverein Segelflug e. V.

Segelflug.de wird weitergeführt

Die Gründer des Fördervereins Segelflug e. V. (v.l.): Wolfgang Braun, Max Mensing (2. Vorsitzender), Felix Hoffmann (1. Vorsitzender), René Brodmüller, Lucas Boumanns, Gerhard Glaessel, Frank Fröhlich
Foto: Förderverein Segelflug.de

Nahezu jeder, der ein Segelflugzeug besitzt, wird Segelflug.de kennen. Ob Segelflugzeuge, Anhänger, Instrumente oder Zubehör: In den Kleinanzeigen findet man nahezu alles, was das Segelfliegerherz begehrt. Aber Segelflug.de ist weitaus mehr als nur Kleinanzeigen! Bereits im Jahr 1996 von Bernd W. Hennig ins Leben gerufen wurde Segelflug.de in der Folge stetig ausgebaut.

Von Anfang an halfen Links zu Vereinen und Flugschulen, Herstellern und Händlern, Wettbewerben und Events, hilfreichen Online-Tools und privaten Segelflieger-Homepages bei der Orientierung.
Formal betrieben wurde Segelflug.de zwar von der Hennig Consulting, die Pflege der Seite, Administration der Kleinanzeigen und Moderation des Forums leistete Bernd mit seinen Mitstreitern allerdings weitgehend ehrenamtlich. Die Kosten für Technik und Support von Segelflug.de wurden durch Werbeeinnahmen gedeckt. Dadurch konnte der Service für die Nutzer vollständig kostenlos bleiben. Leider war es Bernd in letzter Zeit aus gesundheitlichen Gründen zunehmend nicht mehr möglich, das umfangreiche Angebot aufrechtzuerhalten. Die redaktionellen Inhalte gingen nach und nach vom Netz und im Juni 2023 musste auch das Forum eingestellt werden. Den Kleinanzeigen drohte das gleiche Schicksal. Der Segelfluggemeinschaft wäre etwas verloren gegangen, von dem alle profitieren. Hier kommt nun der Förderverein Segelflug e. V. ins Spiel. Gegründet im Dezember 2022 zur „Förderung des deutschen Segelflugs in all seinen Formen“, wie der Vereinszweck in der Satzung konkretisiert wird, bot sich eine Fortführung des für den Segelflugsport überaus wichtigen Angebotes von Segelflug.de als Förderprojekt geradezu an.
Nach langen Verhandlungen gelang dem Vereinsvorstand um Felix Hoffmann und Max Mensing im September 2023 die Übernahme der Domain Segelflug.de sowie der Kleinanzeigen-Plattform und der Inhalte des eingestellten Forums.
Nach erfolgreicher Migration auf einen neuen Server, wofür der neue Webmaster Lucas Boumanns so manche Nachtschicht eingelegt hat, ist nun also das erste Förderkonzept des Fördervereins realisiert.
Der Betrieb des Kleinanzeigenmarktes läuft in der neuen Konstellation uneingeschränkt weiter. Prüfung und Freischaltung neuer Annoncen erfolgen wie bisher durch das bewährte Team (allen voran Sebastian Pfohl), wodurch ein hohes Qualitätsniveau gewahrt wird. Auch das im Sommer eingestellte Forum wird in Kürze wieder verfügbar sein, wenn auch vorerst eingeschränkt. Das Webportal vereint Informationen zum Förderverein mit seinen Angeboten und enthält künftig ausgewählte Inhalte, die von der bisherigen Seite übernommen und weitergeführt werden.
Mit dem gemeinnützigen Förderverein Segelflug als neuem Betreiber ist nun eine Lösung gefunden worden, um für Forum und Marktplatz langfristig einen Betrieb frei von kommerziellen Interessen sicherzustellen. Mehreinnahmen durch Werbung in dem vollständig ehrenamtlich betriebenen Internetangebot fließen in weitere Förderkonzepte für den Segelflug in Deutschland. Eine tatkräftige Unterstützung beim Betrieb von Homepage, Kleinanzeigen und Forum ist herzlich willkommen. Weitere Informationen finden sich unter https://www.segelflug.de.
Leider ist Bernd W. Henning kurz nach der erfolgten Übernahme durch den Förderverein nach langer und schwerer Krankheit verstorben. Für das, war er für den gesamten Segelflug geleistet hat, gelten ihm großer Dank und Anerkennung. Der Förderverein Segelflug wird sein Andenken in Form von Segelflug.de bewahren.

Text: Uwe Bodenheim

Nachruf Bernd W. Hennig

01.04.1960–29.10.2023

Bernd W. Hennig war der Betreiber der 1996 von ihm ins Leben gerufenen Segelflugplattform Segelflug.de. Für all das, was Bernd mit seinem Angebot rund um Segelflug.de für den Segelflug in Deutschland geschaffen hat, gilt ihm großer Dank und Anerkennung. Die Segelflug-Community wird dich vermissen! CU, deine Mitstreiter von Segelflug.de.

Weltmeisterschaft der FPV-Racer in Südkorea

Im Oktober fand die FAI World Drone Race Championship in Namwon/Südkorea statt. Das deutsche Team des Deutschen Aero Club (DAeC) bestand in diesem Jahr aus Arvin Schröder, Felix Strohmeier und Emil Klehr. Unsere Jungs brachten respektable Platzierungen mit nach Hause: Mit einem 14. sowie den Plätzen 23 und 24 lagen sie solide im Mittelfeld.

Der Track in Namwon war in diesem Jahr besonders anspruchsvoll mit zwei langen Diagonalen, die den Piloten alles abverlangten. Bei drei zu absolvierenden Runden kamen auch die Akkus an ihre Grenzen. Unsere Nachwuchspiloten meisterten diese Herausforderung mit beeindruckendem Geschick.

Begleitet wurden wir von Angelika Möbius, die zum dritten Mal in Folge von der FAI als Schiedsrichterin eingeladen wurde. Dies zeigt, dass unser Team nicht nur im Rennen, sondern auch bei der Veranstaltung selbst eine wichtige Rolle spielt.

Text und Fotos: Modellflug im DAeC/red.

▲ **Der neue Rennkurs bei Tag**

Das FPV-Nationalteam (v.l.) Arvin Schröder, Felix Strohmeier und Emil Klehr ▶

8. Zerbst-Cup: Deutsche F3K-Piloten international weiter top

Am Wochenende des 23./24. September traf sich ein Teil der europäischen F3K-Pilotinnen und -Piloten in dieser sportlichsten aller Modellflugklassen auf dem Flugplatz Zerbst (Sachsen-Anhalt). Das Treppchen bei den Senioren machten in diesem Jahr die deutschen Teilnehmer unter sich aus: Henri Sander siegte vor Tom Glaser und André Walkenhorst. Henri Sander wurde außerdem als Sieger der F3K-Contest-Tour 2023 geehrt. Bei den Junioren gewann Luuk Struik (NED) vor Pjotr Stasiulewicz (POL) und Lasse Ruonala (FIN).

39 Pilotinnen und Piloten wollten den Sieg beim 8. Zerbst-Cup. Sie konnten dabei auf auf einen wohlgesonnenen Wettergott zählen – gab es doch trotz einer Vorhersage von ca. zwölf m/s nur maximal sechs m/s Wind, was für diese Klasse nicht den Rahmen des Regelgerechten sprengte. Außerdem war es durchweg trocken bei für diese Jahreszeit angenehmen Temperaturen. Das Zusammenspiel von Sonne und Wolken führte zu ausreichend Thermik – zumindest jeweils ab ca. 10 Uhr. Beste Voraussetzungen also

Die Sieger des 8. Zerbst-Cups: Senioren (hinten von links) André Walkenhorst, Henri Sander, Tom Glaser; Junioren (vorne von links) Pjotr, Stasiulewicz, Luuk Struik, Lasse Ruonala

für die Sportlerinnen und Sportler, noch einmal alles zu geben und die ca. 350 g schweren Segelflugmodelle in jeder Runde bis zu fünfmal innerhalb von 10 Minuten auf 40 bis 80 m Höhe zu schleudern und anschließend die jeweilige Rundenaufgabe zu absolvieren.

Text und Fotos: Modellflug im DAeC/red.

Im Universum des Modellbaus FASZINATION MODELLBAU Friedrichshafen zog Besucher an

Mit der FASZINATION MODELLBAU, dem Echtdampf-Hallentreffen und der LEGO-Fan-Ausstellung verwandelte sich die Messe Friedrichshafen Anfang November in ein faszinierendes Universum des Modellbaus. Mit rund 46.000 Besuchern an drei Tagen war die Messe ein voller Erfolg. Um einen solchen Megaevent möglich zu machen, brauchte es eine entsprechende Infrastruktur. Und auch hier toppte die FASZINATION MODELLBAU Friedrichshafen alles: Mit zehn riesigen Hallen auf fast 70.000 m² Fläche war sie die größte Veranstaltung ihrer Art. Dabei ist nicht mitgerechnet, was sich draußen abspielte: etwa bei der Airshow „FMT-Stars des Jahres“, die auf dem gigantischen Gelände des Friedrichshafener Verkehrsflughafen stattfand, eingebettet in den regulären Linienflugbetrieb.

Quelle und Foto: Faszination Modellbau

Hangflug-Weltmeisterschaft F1E:

Seniorenteam Silber, Carina Lammersmann & Kristin Winker Bronze

Die Weltmeisterschaft im Magnetflug F1E in Turda, Rumänien, stand in diesem Jahr im Zeichen der weiblichen Teilnehmerinnen. Kristin Winker (BW) gewann die Bronzemedaille in der Frauenwertung und wurde Fünfte in der Gesamtwertung. Eine überraschende Kombination, aber zwei Frauen aus der Ukraine und Rumänien landeten ganz vorne und überließen auf dem Podest nur dem neuen Weltmeister Konrad Zurowski aus Polen einen Platz. Das deutsche Senioren-Team gewann Silber, Carina Lammersmann (NW) wurde dritte bei den Mädchen.

Die Senioren nutzten die Möglichkeit, das dreiköpfige Team um eine Frau zu erweitern, bei den Junioren war unter den drei Startern ein Mädchen. Überhaupt war im Team die Familie Winker von der MFSJ Spaichingen stark vertreten: Kristin und Alexander Winker als Teilnehmer, Florian Winker als Teammanager der Senioren und Christian Winker als Teammanager der Junioren.

Die gesamte F1E-Mannschaft: Senioren, Junioren, Begleiter bei der WM in Rumänien

Detaillierte Bericht, alle Ergebnisse und weitere Fotos gibt es im Blog der Thermiksense:
www.thermiksense.de/2023-f1e-wm-rumaenien/

Text: Bernhard Schwendemann, Foto: Alexander Winker

Kurzbericht von der Deutschen Meisterschaft Freiflug-Ebene 2023

Sechs neue Deutsche Meister und zwei erfolgreiche Titelverteidiger gab es Anfang September bei der Deutschen Meisterschaft im Freiflug auf dem Bundeswehrgelände in Manching. Das Wetter war freifliegerfreundlich, wenig Wind, gute Thermik. Außer in der Motorenklasse F1C und bei den kleinen Seglern F1H-Standard mussten in allen Klassen nach sieben Durchgängen Stechen geflogen werden. Da der wenn auch recht schwache Wind quer zum Gelände blies, war in der Gummimotorklasse F1B und der Elektroflugklasse F1Q bei erwarteten Flugzeiten von über sechs Minuten nicht an ein Stechen zu denken. So wurde die Entscheidung um vier Wochen auf die Ranglisten-Wettbewerbe verschoben. 113 Piloten waren am Start. Obwohl es eine separate Jugendmeisterschaft im Freiflug gibt, mischen doch einige Junioren – erfolgreich – bei den Senioren mit. Michael Jäckel leitete die zweitägige Meisterschaft souverän.

Die Ergebnisliste und Fotos gibt es auf der Webseite **https://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2023/**

Text und Foto: Bernhard Schwendemann

Dittmar Meissnest startet sein Verbrennungsmotormodell F1C mit seinem „Flapper" – das Modell klappt erst nach den vier Sekunden Motorlauf die Tragfläche komplett auf

DAeC F1D Ranglisten-Wettbewerb 2023

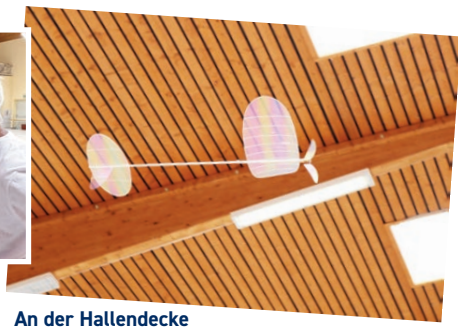
Mitte September fand beim HLB der 3. und 4. Lauf zur Rangliste in der Hochrhönhalle in Frankenheim/Rhön statt. Mit nur drei Teilnehmern (Lutz Schramm, Thomas Merkt, Peter Kuttler) hatten alle genug Platz, sich so richtig auszutoben Die Bedingungen in der Halle waren gut und bei 22 Grad über den Tag gleichbleibend für alle Teilnehmer akzeptabel.

Peter Kuttler führte mit den meisten Flügen zeitweise die Rangliste an. Gegen Abend konnte Thomas Merkt mit sehr guten Zeiten aufholen. Der bis dato führenden Lutz Schramm hatte Probleme mit seinem Modell und konnte letztlich nur einen Wertungsflug durchführen. Das hatte am Schluss für die Gesamtwertung keinen Einfluss mehr und sicherte ihm mit kleinem Vorsprung die Meisterschaft.

Herzlichen Glückwunsch dem neuen Deutschen Meister 2023 im Saalflug F1D Lutz Schramm mit 200 Punkten.

F1D ist ein kleines, überschaubares Segment in der Freiflugszene und wird leider nur von wenigen Spezialisten, aber mit viel Leidenschaft praktiziert. Ein bisschen Nachwuchs für diese Klasse, die es auch in weiteren etwas einfacheren Varianten gibt, würde diesem Hallensport sicher guttun.

Fachsimpeln und Erfahrungsaustausch über Materialen, Thomas Merkt (re.) im Gespräch mit Peter Kuttler



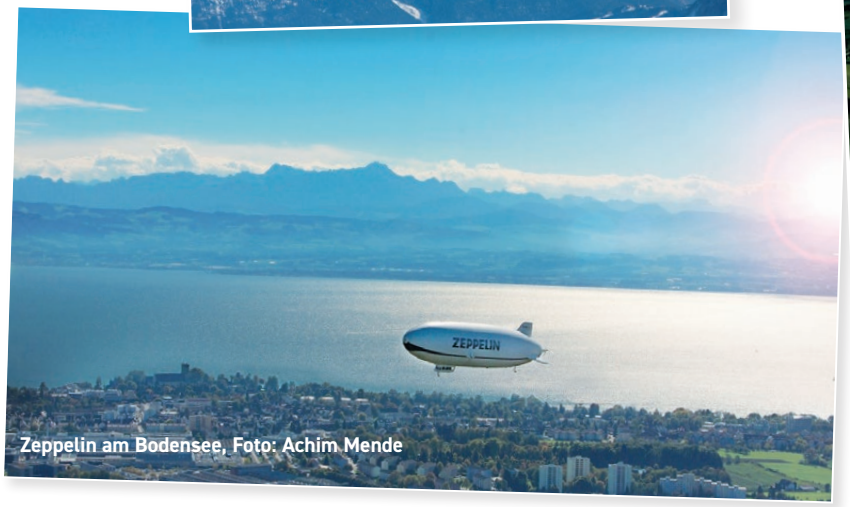
An der Hallendecke in 5 bis 6 m Höhe kaum zu erkennen

Text und Fotos: Rainer Günzel, HLB-Landesmodellflugreferent

48. Hexentreffen am Fuß der Burg Teck

Luftsportlerinnen aus ganz Deutschland und ihre Begleiter versammeln sich Ende Januar zur Vorbereitung auf die kommende Flugsaison

Auf zahlreichen Messflügen steuerte Wolfgang Junkermann das Ultraleichtflugzeug D-MIFU des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT), das kleinste bemannte Forschungsflugzeug der Welt
Foto: Bodenbender



Zeppelin am Bodensee, Foto: Achim Mende

▲ **Porträt Kate Board**
Foto: Stephen Lawton

Das Treffen der Luftsportlerinnen findet vom 26. bis 28. Januar 2024 im Bildungszentrum DEULA statt, auf halber Strecke zwischen Kirchheim unter Teck und dem Flugplatz Hahnweide gelegen. Eingeladen sind Fliegerinnen quer durch alle Luftsportarten und alle männlichen, weiblichen und diversen Unterstützer, vom Segelflug über Motor- und Ultraleichtflug, Hubschrauberpilotinnen, Modellfliegerinnen und Drohnenpilotinnen, Fallschirmspringerinnen, Gleitschirm- und Drachenfliegerinnen sowie Berufspilotinnen aller Sparten.

Freitagabend beginnt das Treffen ab 18 Uhr mit einer Lesung der Schwabenkrimi-Autorin Sybille Baecker, deren Kommissar Andreas Brander bereits an Schauplätzen rund um Kirchheim, darunter auch der Motorflugschule auf der Hahnweide unterwegs war.
Am Samstag sind ab 10 Uhr eine Reihe von Vorträgen vorgesehen, die zum Gedankenaustausch anregen sollen. So wird Chefpilotin Kate Board von der Zeppelin NT aus Friedrichshafen aus ihrem Berufsalltag im Luftschiff-Cockpit berichten. Yvonne Dathe ist Psychologin und Betriebswirtin und motiviert mit ihrer Perspektive als Gleitschirmfliegerin zu Achtsamkeit und mentaler Stärke in der Luft. Prof. Wolfgang Junkermann vom KIT Campus Alpin wird über „des Forschers Traum vom Fliegen" berichten – er hat über 20 Jahre hinweg rund um die Welt mit einem Trike und in Motorseglern Daten für die Klimaforschung gesammelt.
Sonntagvormittag klingt das Hexentreffen mit einer thematisch naheliegenden Führung zu „Kirchheimer Frauen" in Kirchheim unter Teck aus. Das aktuelle Programm kann jederzeit unter **www.hexentreffen2024.de** eingesehen werden.
Das erste Hexentreffen wurde 1975, also vor fast 50 Jahren, von Segelfliegerinnen ins Leben gerufen, die sich damit von der damals sehr männlich dominierten Flugwelt emanzipierten. Heute hat sich viel zum Positiven geändert, aber der Anteil fliegender Frauen liegt weiterhin nur bei fünf bis 20 Prozent, je nach Luftsportart. Welche Erfahrungen Pilotinnen in der Praxis machen und welche Erwartungen sie an die Organisationen haben, die Frauen in der Fliegerei fördern, wird zum Abschluss des Programms am Samstag diskutiert.
Das Hexentreffen wird mit freundlicher Unterstützung des Deutschen Aero-Clubs und seines Bundesausschusses Frauen und Familie, des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes, der Zeppelin NT und weiterer Sponsoren und Spender durchgeführt. Der Dr. Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug e. V. (AMF) ist Ausrichter des 48. Hexentreffens. Zum Netzwerk der deutschen Fliegerinnen gehören außerdem die Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. (VDP) und die deutsche Sektion der US-amerikanischen Ninety-Nines (99s).
Anmeldungen werden frühzeitig erbeten unter **www.hexentreffen2024.de**.
Zur Geschichte der Hexentreffen: **https://www.daec.de/verband/bundesausschuesse/hexentreffen/**.

Pressemeldung AMF

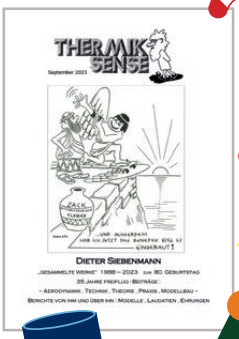
Geschenktipps

In 40 Tagen um die halbe Welt – Kathrin Kaiser:
Von ihrem waghalsigen Alleinflug in einer kleinen Propellermaschine über den Atlantik, das Packeis und die Wüste
Verlag: Books on Demand,
ISBN-13: 9783757845278 (24,90 €)

Was zum Geier, wo ist der Aufwind hin!? – Skizzen von Julius Schieck
Dieses Buch erzählt mit Zeichnungen von Julius Schieck von einigen lustigen und manchen auch weniger lustigen Vorkommnissen auf dem Segelflugplatz. Einfach unter folgendem Link Bestellen: **publish.bookmundo.de/books/324989** (7,96 € zzgl. Versand)

Mittsommerflug – der spannende Fliegerkrimi von Ulrich Thielmann
Erhältlich bei **www.bod.de**, in allen Online-Bookshops und im Buchhandel.
ISBN-Print: 978-3-75622-672-6 (14,99 €)
ISBN-E-Book: 978-3-75625-475-0 (9,99 €)

Siebenmann – Das Buch
Vom Freiflugmodell über die Ariane 4 zum Solar Impuls – Beiträge aus 35 Jahren „Freiflug" vom Leichtbau-Pionier Dieter Siebenmann
Zu seinem 80. Geburtstag veröffentlicht die Freiflug-Fachzeitschrift «Thermiksense» eine Sammlung technischer Beiträge von Dieter Siebenmann in Buchform.
Der Sammelband kann bei der Thermiksense bestellt werden für 15 Euro über die Webseite **www.thermiksense.de**



Immer dem Propeller nach – Judith Spörl
Bilderbuch ab 4 Jahren
ISBN 978-3-9825073-0-9
(18,90 €)

IMPRESSUM

LuftSport Dezember 2023/Januar 2024

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Keltenring 10, 56072 Koblenz
info@helko-verlag.de
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de,
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH) Tel.: 0151 75018631

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

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

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

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

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

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

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Tim Bauer, Andreas Bergmann, Uwe Bodenheim, Nina Bodenheim, Frederik Böhning, Emilie Bohorodycz, Jeroen Breforth, Klaus Brossler, Elisa Dornbusch, Jasper Eggert, Volker Engelmann, Jörg Eppers, Julian Glaab, Rainer Günzel, Martin Herzog, Sebastian Holdschick, Louise Huttel, Torben Jacob, Marek Jersak, Stefan Johnen, Michael Kania, Marian Kubick, G. Kühnel, Stephen Lawton, Armin Lobeck, Friedrich Lüke, Tjark Mahlau, Sibylle Maus, Achim Mende, Silke Neugebauer, Turgut Pencereci, Wolfgang Petry, Martina Sasse, Tobias Schmidt, Dr. Günter Schöffner, Karsten Schröder, Sylvia Schuster, Sascha Stüber, Andreas Stümke, Klaus Tesch, Clara Thaldorf, Dieter Vogt, Fred Vosteen, Sebastian Weigelt, Felix Winkelmann, Uta Winkelmann, Alexander Winker, Felix Witt, Heike Wockenfuß u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 12.500 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 26 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:
Helko-Verlag Inh. Harald Helm, Keltenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433, anzeigen@luftsportmagazin.de
Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom Februar 2023

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 13. Februar 2024*
Redaktionsschluss ist der 02. Januar 2024*.

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

Airtug®

SINCE 1974

IF IT ROLLS...
WE CAN MOVE IT!

airtug.de

GENERAL IMPORT EU

MADE IN USA

Das Original aus den USA

Airtug® sind professionelle Flugzeugschlepper, die zugleich zu den günstigsten ihrer Klasse gehören. Hydrostatische Getriebe ohne Metallkontakt sorgen für punktgenaue Handhabung selbst auf engstem Raum.

Professionell.

Einer der besten und zugleich günstigsten Flugzeugschlepper seiner Klasse in Deutschland. Kein Bücken, Kippen oder Drücken. Mit einer Hand das Flugzeug einhallen.

Ruckelfrei.

Ein hydrostatisches Getriebe ohne Metall-kontakt sorgt für ruckel-freies Manövrieren. Ferner wird das Bugrad hydraulisch angehoben. Die Steuerung ist damit einzigartig perfekt.

Exakt.

Ohne Anstrengung lässt sich das Flugzeug mit dem Airtug® schleppen – man läuft nur nebenher. Ideal auch für lange Transport-wege. Einparken exakt bis zu 90 Grad.

Sicher.

Beim Loslassen des Throttle stoppt der Airtug® exakt auf der Stelle – ohne Wippen und Schaukeln nach vorne oder hinten. Somit werden auch Kollisionen im Hangar vermieden.

Für alle gängigen Modelle bis 7,0t

airtug.de
(Inh. Jeroen Breforth)

Am Flugplatz 26
31137 Hildesheim

0176 - 966 698 50

moin@airtug.de