



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



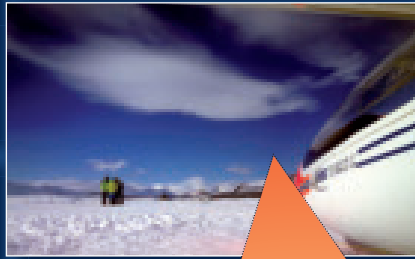
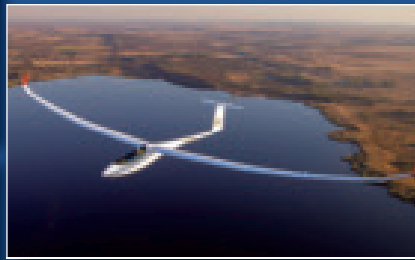
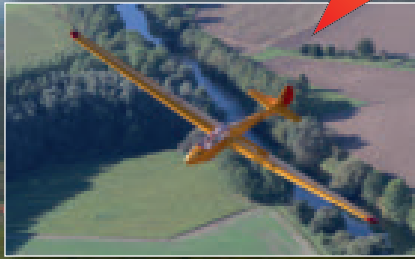
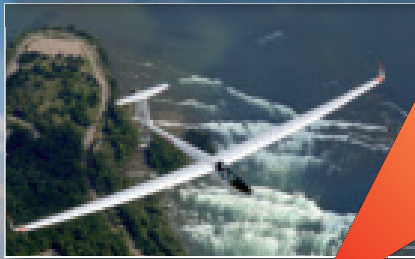
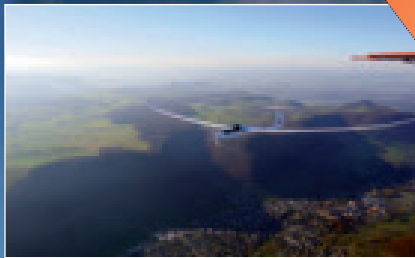
MODELLFLUG
SCALE-WETTBEWERBE

ROSINENBOMBER
ÜBER NORDDEUTSCHLAND

MOSELBALLONFIESTA
IN TRIER



Segelflug-Bildkalender 2019



29,80 €
zzgl. Portokosten

JUNIOR- Segelflug-Bildkalender

13 Highlights aus den Jahren 1986 bis 2013 des
Wandkalenders.

€ 9,10*

*zzgl. Portokosten



Segelflug- Bildkalender & JUNIOR-Segelflug- Bildkalender

im Verbund

nur € 34,00*

WERBE-STUDIO Cornelia Templitz
Bingertstr. 45 • 65191 Wiesbaden
Fax 0611-54 73 76
temmy@aero-dreams.de
www.aero-dreams.de

INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 9

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO 2018
UND DIE BEAUFTRAGUNG DES DAEC 11

120-KILO-KLASSE

ATOS WING – EIN MOTORSEGLER
DER ANDEREN ART 12

EVENT

36 DC-3 KOMMEN NACH
NORDEUTSCHLAND 14

LANDESVERBÄNDE

IN DER HEFTMITTE

SEGELFLUG

SEGELFLIEGEN IM GEBIRGE 19

FLUGSICHERHEIT

LUFTSPORT-FLUGSICHERHEITSPREIS 22

BALLON

15. MOSELBALLONFIESTA
IM WETTERGLÜCK 25

AVIONIK

MADE IN GERMANY 26

REISEBERICHT

DOLCE VITA IN ITALIEN MIT DEM UL 28

MODELLFLUG

SCALE-JAHRESRUNDE 2018 32

LESERBRIEFE 34

IMPRESSUM 34

GUTE ANSÄTZE, GUTE VORSÄTZE



LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER, LIEBE LESERINNEN UND LESER,

mehr als 50 Ausgaben unseres Magazins sind bisher erschienen und genauso oft konnten Ihr und konnten Sie diese Zeilen am Anfang jeder Ausgabe lesen. Durchaus möglich, dass sich die angesprochenen Themen, Anregungen und Appelle wiederholen. Aber die Rahmenbedingungen für unseren Sport sind in vielen Bereichen gleich geblieben und oft nicht einfacher geworden. Und so ziehen sich die Themen wie Solidarität aller Luftsportlerinnen und LuftSportler, zum Erhalt des Luftraumes, Darstellung unseres Sports nach außen und Gewinnung neuer Mitglieder für unsere Vereine durch die Hefte und Editorials.

In dieser Ausgabe zeigen die Grünstädter Modellflieger, wie sie jährlich ihren Sport einem großen Publikum präsentieren und Nachwuchs gewinnen. In Trier-Föhren begeistern 80 Ballone 20.000 Besucher, die am Ende noch 20.000 € für gute Zwecke spenden. Und ein kleiner Verein schafft es, aus Anlass von 70 Jahren Luftbrücke mehr als 30 historische DC-3-„Rosinenbomber“ nach Deutschland zu holen. Auch das erschwingliche, leichte Elektro-Luftsportgerät Atos Wing von Felix Rühle ist ein Signal in die richtige Richtung. Allesamt Maßnahmen, um Flieger, Piloten und Luftsport in einem positiven Kontext darzustellen.

Ein Thema, das uns ganz besonders am Herzen liegt, ist die Erhöhung der Flugsicherheit, die – wie schon mehrfach berichtet – im Luftsport leider immer noch deutlich zu verbessern ist. Auch in diesem Heft stellen wir zwei Bewerbungen für den LuftSport-Flugsicherheitspreis vor. Sicher gibt es auch anderswo ähnliche Initiativen, Betriebsverfahren, technische und personelle Maßnahmen. Auch vermeintlich kleinere Aktionen, die geeignet sind, Löcher im bekannten „Schweizer-Käse-Modell“ zu schließen, möchten wir hier gerne einem breiten Publikum vorstellen. Alle Einsendungen, die uns bis zum 31.12. 2018 erreichen, nehmen am Wettbewerb teil; der Preis oder die Preise werden im Rahmen der AERO 2019 verliehen.

Mit den besten Wünschen für einen angenehmen Jahresausgang, schöne Feiertage und ein erfolg- und erlebnisreiches, sicheres Neues Jahr 2019

Klaus Fey



FAI-KOMMISSION FÜR ULTRALEICHT UND MOTORSCHIRM (CIMA)

Mit einer richtungweisenden Entscheidung hat die FAI-Kommission für Ultraleicht und Motorschirm (CIMA) auf die Entwicklung bei den maximalen Abfluggewichten reagiert. Bei der Jahreshauptversammlung Ende November wurde mit großer Mehrheit eine neue Definition für Ultraleichtflugzeuge festgelegt. Sie gilt künftig für Wettbewerbe und Rekordflüge. Nachdem sich nun auch in Europa abzeichnet, was in etlichen anderen Ländern der Welt bereits gilt, lautet die Obergrenze für doppelsitzig geflogene UL jetzt 600 kg.

Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des deutschen Stellvertreters in der CIMA, Michael Kania, hatte in den vergangenen 12 Monaten das Für und Wider diskutiert und über die Konsequenzen dieser Gewichts Anpassung nachgedacht.

Für Ultraleichtflugzeug im Sinne der FAI-Definition gelten künftig für einsitzige Geräte 400 kg MTOW und für Doppelsitzer 600 kg MTOW. Bei Wasser- oder Amphibien-UL gibt es einen Aufschlag von 50 kg. In Anpassung an diese neuen Regeln wurde auch die Minimum-Stallspeed auf 83 km/h heraufgesetzt. Mit den neuen Gewichtsgrenzen allein war es aber nicht getan. Mehrere Aufgaben bei internationalen Meisterschaften, die fast oder ausschließlich von der Geräteleistung abhängen, wie Geschwindigkeitsdreiecke oder Verbrauchsaufgaben mit begrenzter Treibstoffmenge, wurden aus dem Aufgabenkatalog gestrichen. Auch die Länge des Start- und Landefeldes wurde von 100 auf 125 Meter verändert. Die Delegierten aus 22 Ländern hoffen, dass zusätzliche neue Piloten die Chance ergreifen und bei internationalen Meisterschaften unter dem FAI-Logo an den Start gehen. „Wir schließen hier die klassischen UL mit der Zulassung für 472,5 kg überhaupt nicht aus. Weil die Aufgaben jetzt noch mehr auf das Pilotenkönnen und kaum noch auf die Leistung des Flugzeuges abgestellt sind, bleiben die Chancen auf den Sieg auch für die klassischen UL-



Der neue Vorstand der CIMA: v. l. Barney Townsend, Rob Huges, Wolfgang Lintl, Nayot Kurukitkison, Alf Niepe

traleichtflugzeuge gewahrt“, sagt Arbeitsgruppenchef Michael Kania.

Die CIMA-Hauptversammlung legte auch fest, dass die 15. FAI-UL-Europameisterschaft 2019 in Litauen ausgetragen wird. Motorschirm-Wettkampfpiloten müssen sich noch gedulden. Es gibt Interesse aus Indien, eine Asia-Oceania Paramotor-Meisterschaft Ende nächsten Jahres auszurichten, aber die Gespräche darüber stehen noch am Anfang. Sicher ist auf jeden Fall, dass Tschechien 2020 eine UL-Weltmeisterschaft ausrichten wird.

2020 wird auch ein spannendes Jahr für die wettbewerbsorientierte Motorschirm-Szene: Brasiliens aufstrebende Motorschirmflieger wollen eine WM ausrichten, Frankreich ist an einer Slalom-WM interessiert und Estland möchte mit einer Motorschirm-Endurance-WM starten. Allerdings stehen all diese Weltmeisterschaften in Konkurrenz zu den World Air Games, die nach dem gegenwärtigen Stand in der Türkei ausgerichtet werden.

Bei der Jahreshauptversammlung der CIMA wurde Wolfgang Lintl, Sportreferent des DULV, erneut einstimmig zum Vorsitzenden der Kommission gewählt.

WL

DAEC

www.daec.de



DEUTSCHER
AERO CLUB

DAEC-MITGLIEDERVERSAMMLUNG IN ESSEN

Auf der Mitgliederversammlung des DAEC am 24. November 2018 in Essen haben sich die Delegierten für die Aufnahme des Deutschen Segelflugverbandes in den DAEC entschieden. Sie verständigten sich dabei auch auf Grundsätze, die die Zusammenarbeit mit den DAEC und seinen Gremien regeln. Eine wichtige Vereinbarung ist, dass der neue Verband auf der Basis der DAEC-Satzung eng und vertrauensvoll im gegenseitigem

Respekt mit dem Vorstand, den Mitgliedsverbänden und den Ausschüssen des DAEC zusammengearbeitet. Das gemeinsame Ziel dabei ist, die Zukunft des Luftsports, speziell des Segelflugs in Deutschland zu sichern. Die 26 Delegierten bestätigten außerdem einstimmig Habbo Brune als neuen Vorsitzenden des Bundesausschusses Unterer Luftraum.

DAEC

PARTNER FÜR DEINEN SPORT

www.segelflugbedarf24.de



NÄCHSTER ETAPPENSCHRITT FÜR 600-KG-UL

Das Europäische Parlament und der Rat haben im September 2018 den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet, die Konstruktion, Produktion, Wartung und den Betrieb bestimmter Luftfahrzeugkategorien von den Bestimmungen der europäischen Verordnung auszunehmen. Die Bundesrepublik Deutschland hat nun der EU-Kommission und der

EASA mitgeteilt, dass sie von dieser OPT-Out-Regelung für Ultraleichtflugzeuge und Ultraleicht-Hubschrauber Gebrauch machen werden. Die Mitteilung wurde durch das Bundesverkehrsministerium am 4. Oktober 2018 in den Nachrichten für Luftfahrer 1-1450-18 veröffentlicht.

MODELLFLUG – DEUTSCHLAND IST VIZEWELTMEISTER

Diese WM wird vielen noch lange in Erinnerung bleiben. In einem der schönsten Hangflugreviere Deutschlands, am Kap Arkona auf Rügen, fand vom 7. bis 13. Oktober 2018 die FAI-Hangflug-Weltmeisterschaft statt. Auf der nordöstlichsten Spitze der Insel wurde eine Woche lang der Sieger dieser Modellsegelflugklasse ermittelt. Die ganze Woche wurden die Teilnehmer und Organisatoren mit bestem Wetter belohnt. Insgesamt konnten 13 Runden mit 63 Piloten geflogen werden. Die Organisatoren hatten den Modellfliegern den besten Rahmen geschaffen, diese WM zum Erfolg werden zu lassen. So waren nicht nur die Opening Ceremony und die Pricegiving Ceremony Höhepunkte, die sicher in Erinnerung bleiben.

Das Hotel „Kap Arkona“ als offizielles WM-Hotel sowie der Rügenhof als Headquarter boten beste Voraussetzungen für den Erfolg der Veranstaltung.

Auch der Livestream, der durchgehend ein Livebild des Wettbewerbsgeschehens sowie viele Interviews und Hintergrundinformationen des Wettbewerbsgeschehens für daheimgebliebene „Fans“ bot, war ein sehr gelungener Service der Organisatoren. Der von der Organisationsleitung eingeladenen CIAM-Präsident, Antonis Papadopoulos, war nicht nur als Vertreter der FAI vor Ort, sondern übernahm auch das Amt des Jury-Präsidenten. Das deutsche Team mit den Piloten Thorsten Folkers, Tobias Reik und Siegfried Schedel sowie Teammanager Axel Barnitzke und Helferin Monika Reichenberger war als amtierender Team-Weltmeister nach Rügen gereist, um den Titel zu verteidigen. Mit Thorsten Folkers war auch der Weltmeister in der Einzelwertung wieder am Start.

Nach sechs spannenden Wettbewerbstagen konnte sich der Österreicher Philipp Stary in der Einzelwertung vor seinem Landsmann Lukas



Foto: Veranstalter

Gaubatz durchsetzen. Den dritten Platz belegte Thorsten Folkers. Siegfried Schedel und Tobias Reik belegten die Plätze 6 und 16. Für das Team reichte das für den Vizemeistertitel.

Eine hervorragende Leistung, zu der der DAeC herzlich gratuliert.

Sebastian Brandes, Referent Modellflug

Deko-Flugzeugmodelle

Geschenke für Flieger und Freunde der Fliegerei



- Segelflugzeuge
- Motorflugzeuge
- Kennzeichengravur

Große Auswahl im Onlineshop
Hergestellt in Deutschland
www.pureplanes.de

AOPA SAFETY LETTER ZUM THEMA „ÄLTERE PILOTEN“

Was ändert sich mit dem Älterwerden für Piloten? Bis zu welchem Alter kann man (sicher) fliegen? Diesen Fragen ist eine Untersuchung des Air Safety Institute der US-amerikanischen AoPA Foundation nachgegangen und hat in diesem Zusammenhang eine Reihe von Empfehlungen für ältere Piloten ausgesprochen. Der Bericht hierzu ist unter dem Titel „Aging and the General Aviation pilot“ im Internet zu finden. Mit freundlicher Genehmigung des Air Safety Institute wird in diesem AoPA Safety Letter der komplette Untersuchungsbericht einschließlich der Empfehlungen in deutscher Übersetzung dargestellt. Übrigens, der Bericht ist nicht nur für ältere Piloten interessant, sondern für alle Piloten, die sich (rechtzeitig) mit den Veränderungen im Alter auseinandersetzen möchten.



www.aopa.de

SONSTIGES

SEGELFLUGMUSEUM IM WINTER AN DEN WOCHENENDEN GEÖFFNET

Das Deutsche Segelflugmuseum an der Wasserkuppe lädt auch in den Wintermonaten zur Entdeckungsreise in die Welt des Fliegens ein.

Die faszinierende Schau historischer und moderner Fluggeräte ist vom 1. November bis 19. Dezember und vom 11. Januar bis 31. März an Samstagen und Sonntagen von 10:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Zum Jahreswechsel vom 20. Dezember bis 10. Januar ist das Deutsche Segelflugmuseum täglich von 10:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Lediglich am 24. und 31. Dezember ist geschlossen. Führungen sind auf Anfrage gerne möglich.

In dem im Jahre 1987 erbauten und im Jahre 2006 erweiterten Museum wird die über 100-jährige Geschichte und die technische Entwicklung des Segel- und Modellfluges präsentiert. In dem freitragenden Kuppelbau und der anschließenden großen Ausstellungshalle, die im Frühjahr 2006 eingeweiht wurde, erwarten Sie die erfolgreichsten Segelflugzeuge in Originalgröße sowie entwicklungsgeschichtlich bedeutsame Modellflugzeuge. Vom einfachen Lilienthal-Gleiter bis zum modernen Hochleistungs-Kunststoff-Segelflugzeug, vom freifliegenden Flug-



modell aus Holz bis zum ferngesteuerten Kunststoff-Wettbewerbsmodell wird die Entwicklungsgeschichte des Segel- und Modellfluges lebendig. Mit ca. 4000 m² Ausstellungsfläche es das größte Museum dieser Art auf der Welt und beherbergt viele interessanten Exponate.

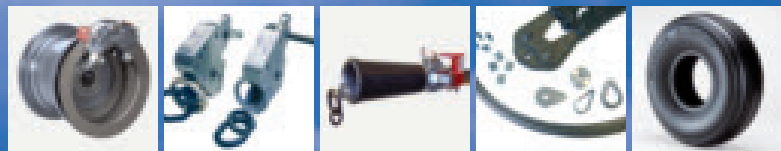
Ab 01. April bis 31. Oktober ist das Dt. Segelflugmuseum mit Modellflug wieder täglich von 10:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Weitere Informationen: www.segelflugmuseum.de, Tel. 06654 77 37.

TOST

Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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



Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ◆ Kupplungen
- ◆ Schleppseileinziehwinden
- ◆ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

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

SEGELFLUG-BILDKALENDER 2019

In der letzten Ausgabe hatten wir versehentlich den Kalender 2018 vorgestellt. Hier der richtige Text: Seit nunmehr 50 Jahren ist dieser Kalender in der Segelfliegerei das Standardwerk unter den Bildkalendern. Frische und Attraktivität haben über die vielen Jahre nicht gelitten. Im Gegenteil: Die Jubiläums-Ausgabe überzeugt wieder mit einer variantenreichen Auswahl von Typen, Perspektiven und Motiven aus aller Welt. Dazu auf den Rückseiten stets interessante zweisprachige Berichte und Geschichten.

Der Kalender im Format 48 x 29 cm ist ab sofort bestellbar beim Werbe Verlag Cornelia Templitz, Bingerstr. 45, D-65191 Wiesbaden, Fax 0611-54 73 76, temmy@aero-dreams.de oder www.aero-dreams.de. Einzeln kostet der Kalender € 29,80. Den Junior-Segelflug-Bildkalender mit 13 Highlights des Wandkalenders aus den Jahren 1986 bis 2013 gibt es zum Preis von € 9,10.

Beide Kalender zusammen kosten lediglich € 34,00.

www.aero-dreams.de

BUCHTIPP

111 GRÜNDE, DAS FLIEGEN ZU LIEBEN

Die Faszination, selbst zu fliegen! Silvia Götzen, begeisterte Hobbypilotin, und Florian Knack, leidenschaftlicher Berufspilot und Fluglehrer, erzählen abwechselnd in 111 unterhaltsamen und spannenden Episoden, warum es glücklich und süchtig macht, selbst am Steuerknüppel zu sitzen. Ein unterhaltsames Buch, das nicht nur potenziellen Piloten Lust aufs Fliegen macht, sondern in dem sich auch gestandene Piloten in vielen Situationen wiederfinden.

Silvia Götzen & Florian Knack
111 GRÜNDE, DAS FLIEGEN ZU LIEBEN
Vom Glück, selbst zu fliegen

280 Seiten,
mit zwei farbigen Bildteilen
ISBN 978-3-86265-718-6
14,99 EUR (D)

Schwarzkopf & Schwarzkopf Verlag
www.schwarzkopf-schwarzkopf.de



AIRSHAMPOO LANDE-GUTSCHEINHEFT 2019

Für Piloten, die viel unterwegs sind, macht das Air-Shampoo Lande-Gutscheinheft das Fliegen günstiger. Insgesamt kann man mit dem Gutscheinheft 240 Mal landen, ohne die sonst fälligen Landegeühren zahlen zu müssen. Da macht sich das Air-Shampoo Lande-Gutscheinheft schon nach wenigen Landungen bezahlt! Das AirShampoo Lande-Gutscheinheft 2019 gibt es bis zum 10.12.2018 zum Vorab-Vorzugspreis von 59,90 €, danach kostet es 74,90 €. Die Auslieferung beginnt am 11.12.2018, Sicherlich auch eine gute Geschenkidee!



SEGELFLUG BREITENFÖRDERUNG GEBIRGSFLUG

Der Schweizer Segelflugverband bietet vom 17. bis 28. Juni 2019 den Kurs „Einführung Gebirgsflug“ an. Der Kurs findet die perfekte Übungsumgebung um den Flughafen Samedan. In Samedan wird an der Winde gestartet, ein Schleppflugzeug steht nicht zur Verfügung. Der Kurs richtet sich vor allem an neu lizenzierte Piloten.

Die Ausbildung erfolgt am Doppelsteuer und in geführten Einsitzerflügen. Pro zwei Teilnehmer steht ein Instruktor zur Verfügung. Der Flugbetrieb läuft über das Wochenende durchgehend. Die Doppelsitzer werden vom SFVS organisiert; für die Einsitzer sorgen die Teilnehmer selbst. Die Zahl der Kursteilnehmer ist auf ca. 16–18 Piloten beschränkt. Der Kurs findet in Zusammenarbeit mit dem DAeC statt.

Informationen und Anmeldeformular:

<http://segelflug.ch> unter „Ausbildung, Breitenförderung/BFK Gebirgsflug“.

Anmeldeschluss ist der

31. Januar 2019.

Bei Fragen: AeCS, Sekretariat SFVS,
Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Schweiz,
Tel.: +41 (0)41 375 0105,
E-Mail: petitpierre@aeroclub.ch



www.segelflug.ch

VOM FLIEGER FÜR FLIEGER: WER STECKT HINTER DER MARKE PURE PLANES?



Gerhard Wulff beim Segelfliegertag in Koblenz



Modell des DuoDiscus XLT

Seit einigen Jahren tauchen sie auf Schreibtischen oder in Vitrinen auf: die detaillierten und ansprechenden Deko-Flugzeugmodelle von Pure Planes. Doch wer steckt dahinter? In Koblenz führten wir ein Interview mit Gerhard Wulff, dem Erfinder der spannenden Idee.

Luftsport: Wie bist Du auf die Idee gekommen, Flugzeugmodelle zu bauen?

Wulff: Als Segelflieger und leidenschaftlicher Modellbauer bastelte ich kleine Flugzeugmodelle, seitdem ich 14 Jahre alt bin. Nachdem ich unzählige Modelle für meine Fliegerkameraden geschnitzt hatte, suchte ich nach einer Lösung, die Modelle noch detaillierter, aber auch effizienter herzustellen. Das Ergebnis sind nun meine stilisierten Silhouetten-Modelle.

Luftsport: Woher kommt die Liebe zum Detail?

Wulff: Ich habe viele Stunden Vereinsarbeit mit der Grundüberholung diverser Segelflugzeuge verbracht. Da kommt dann schon insbesondere bei den Holzfliegern eine emotionale Begeisterung für die Details auf.

Luftsport: Sind alle Modelle Einzelanfertigungen?

Wulff: In den ersten Jahren schon, aber inzwischen habe ich in meinem Onlineshop www.pureplanes.de über 70 verschiedene Deko-Modelle, die ich alle selbst herstelle. Jedes Modell kann optional auch mit einem individuell gravierten Flugzeugkennzeichen versehen werden.

Luftsport: Wer sind Deine Kunden?

Wulff: Die meisten sind Flieger, die entweder sich selber eine Freude machen wollen oder ein besonderes Geschenk suchen. Ich habe aber auch schon Modelle für Ausrichter von Flugwettbewerben erstellt, die diese mit einer individuellen Gravur als Erinnerung für die Teilnehmer verwendet haben.

Luftsport: Kann man davon leben?

Wulff: Nein (lacht), ich mache das nebenberuflich am Wochenende. Meine Motivation ist die Anerkennung und die schönen Kontakte zu meinen Kunden.

Luftsport: Danke für das Interview.



Winter Promotion vom
4.12.2017 bis 7.1.2018!




KRISTALLKLARER SOUND –
IM COCKPIT UND
UNTERWEGS!

Beim Kauf eines Bose® A20® Aviation Headset erhalten Sie einen Bose® SoundLink® Revolve Bluetooth® speaker gratis. (Wert: 229,95 €)

Einlösbar bis 18.02.2018 auf www.boseaviation.eu.



EISENSCHMIDT

DPS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

ADAC-LUFTRETTUNG PRÜFT EINSATZ VON BEMANNTEN MULTIKOPTERN

Als weltweit erste Luftrettungsorganisation prüft die „ADAC Luftrettung“ den Einsatz von bemannten Multikoptern im Rettungsdienst – und zwar in Theorie und Praxis. Für das zukunftsweisende Pilotprojekt hat das gemeinnützige Unternehmen aus München eine Machbarkeitsstudie gestartet, die von der ADAC-Stiftung gefördert wird. Dazu wurden in Deutschland zwei Modellregionen ausgewählt: der Rettungsdienstbereich Ansbach mit Luftrettungsstandort Dinkelsbühl in Bayern und das Land Rheinland-Pfalz.

Für beide Regionen simuliert das Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement der Ludwig-Maximilians-Universität München (INM) ab Frühjahr 2019 Luftrettungseinsätze mit Volocoptern am Computer. Volocopter der gleichnamigen Firma aus Bruchsal sind neuartige senkrechtstartende Fluggeräte, die auf Drohnentechnologie basieren und elektrisch angetrieben werden. Im Rahmen des Pilotprojektes werden sie eigens für den

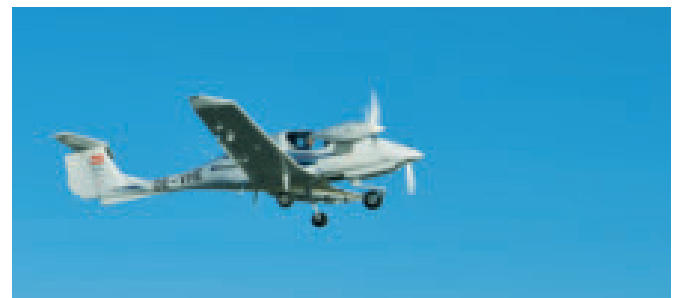


Ähnlich wie in diesem Bild wird der Volocopter aussehen, der im Rettungsdienst zum Einsatz kommen soll.
Foto: ADAC/Volocopter

Rettungsdienst weiterentwickelt und als Notarztzubringer eingesetzt. Ziel: Den Arzt schneller als im Notarztinsatzfahrzeug zum Patienten bringen und so die Versorgung verbessern. Bereits in den kommenden Monaten soll es erste Forschungsflüge geben. Erste Ergebnisse der Studie über das Einsatzpotenzial und die Wirtschaftlichkeit dieser Fluggeräte im Rettungsdienst sind für Herbst/Winter 2019 geplant.

DIAMOND EINMOT ALS HYBRID MIT SIEMENS-MOTOREN

Schon lange wartete man auf eine Erfolgsmeldung von Diamond Aircraft zu der umgebauten DA40, die als Erprobungsträger für ein Hybridflugzeug dienen soll. Die Antriebskonfiguration wurde bereits vor zwei Jahren von Siemens auf der AERO vorgestellt. Nun konnte die Firma den Erstflug des Erprobungsträgers melden. Die E-Motoren sitzen auf Pylonen, die am vorderen Rumpf befestigt sind. In der Nase des Rumpfes befindet sich ein Dieselgenerator, der konstante 110 kW liefert. Die Elektromotoren selbst haben eine Startleistung von 150 kW. Zwei Batterien mit je 12 kWh sind im hinteren Fahrgastraum montiert und dienen als Energiespeicher. Mit einem speziellen Leistungshebel kann der Pilot den Energiefluss zwischen Generator, Batterien und Motor steuern. Er kann zwischen rein elektrischem Modus (Generator aus), Cruise-Modus (Generator versorgt den Motor mit Energie) und Lademodus (Generator lädt die Batterien) auswählen. Rein elektrisch kann das Flugzeug 30 Minuten fliegen. Das Hybridsystem verlängert dies auf fünf Stunden. Das Hauptziel des Projekts war die Entwicklung eines Flugzeugs, das einen geringeren Kraftstoffverbrauch (höhere Effizienz) sowie einen geringeren



Die Antriebstechnologie eines Hybridflugzeuges erforscht Diamond mit diesem Erprobungsträger auf Basis der DA40

Geräuschpegel aufweist. Der Hybridantriebsstrang ermöglicht volle elektrische Startkapazitäten (ohne zusätzliche Geräusche und Verschmutzung durch einen Verbrennungsmotor). „Das Diamond Flying Testbed wird uns helfen, die Anforderungen dieser neuen Antriebstechnologien zu verstehen und auf die Herausforderungen in größeren Anwendungen vorbereitet zu sein“, sagte Frank Anton, Executive Vice President der Siemens eAircraft.

Besuchen Sie unseren online-shop www.irl-shop.de

irlshop

Luftfahrtkarten – Avionik – Pilger – Rettungsallschirme
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

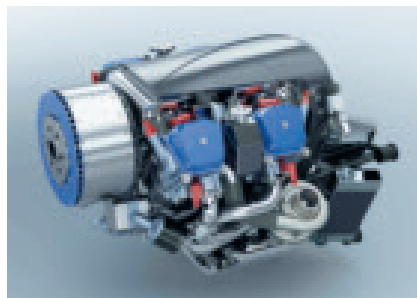
irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de

ÖSTERREICHER ENTWICKELN HYBRID-MOTORSYSTEM

Die bei Salzburg ansässige Firmengruppe ScaleWings kündigte vor kurzem die Entwicklung eines Hybridmotors an. ScaleWings ist bisher als Hersteller von Großflugmodellen bekannt. Aufgrund des einzigartigen Aufbaukonzepts aus Elektro- und Verbrennungsmotormodulen konzentriert dieser Motor eine Maximalleistung von bis zu 350 PS in der Baugröße eines herkömmlichen 100 PS-Flugmotors.

Das integrierte leichte Mehrfach-Lüfter-Kühlsystem versorgt nicht nur alle Motorkomponenten mit ausreichend Kühlluft, es versorgt auch das Cockpit, unabhängig von der Fluggeschwindigkeit, mit einer effizienten Lüftung.

Für die Ölversorgung im Kunstflug sorgt das zum Patent angemeldete ScaleWings AcroOil Kunstflug-Ölversorgungssystem. Der ScaleWings Hybridantrieb soll einfachst zu bedienen sein und kommt als Einspritzmotor ohne Gemischverstellung und



Scalewings erfindet das Rad nicht neu. Neu ist ein Hybridmotor im Baukastenprinzip, der in Kombination eines Verbrenners mit einem Elektromotor auf einer Welle arbeiten soll.

ohne komplizierte Anlassprozeduren aus. Wahlweise kann ein hydraulischer oder elektrischer Verstellpropeller mit Verstellhebel oder einer automatischen Einhebelbedienung für Motor und Propeller eingesetzt werden. Der Prototyp soll nicht vor Ende 2019 flugbereit sein.

C42 CS ELEKTRO IN DER ERWEITERTEN FLUGERPROBUNG

Bis jetzt hat das Experiment C42 CS Elektro die beiden Firmen Comco Ikarus und Geiger-Engineering um die 500.000 Euro gekostet. Etwa 60 % davon mussten von den Firmen selber getragen werden. Der andere Teil erfolgte über die ZIM-Förderung (Zentrales Innovationsprogramm Mittelstand). Ein vorhandenes Flugzeug von einem Verbrennungsmotor auf einen E-Antrieb umzurüsten bedeutet immer, einen Kompromiss einzugehen. Doch nach über 30 geflogenen Stunden scheint Routine im Umgang mit dem Erprobungsträger aufzukommen, der nach einer längeren Ruhephase kurz nach dem Erstflug im Frühjahr 2018 nun unter Erprobungspilot Anton Roth (Insider nennen ihn Toni) seit Oktober 2018 das Erprobungsprogramm für den Nachweis beim DAeC mal in Mengen, mal in Riedlingen/Donau durchführt. Eine Füllung Strom kostet in der Regel für eine Flugstunde nur fünf Euro. In der Nase des Flugzeugs befindet sich ein HPD 40, der nun 55 kW schafft und von sechs Batterien je 60 Ah gespeist wird. Motor und Batterien sowie auch der Controller kommen von Geiger-Engineering, einem Spezialisten, der bisher diverse Ultraleichtflugzeuge ausgerüstet hat. Nach Versuchen mit mehreren Propellertypen konnte Roth mit einem e-props Dreiblatt-Propeller einen



Rasant zeigt sich der mannigfaltig adaptierte Erprobungsträger von Comco nach den ersten 30 Flugstunden.

Standschub von 157 kg nachweisen. Immerhin kann er inzwischen mit einer Batterieladung satte 45 Minuten fliegen. Neben zwei ernsthaft interessierten Flugschulen, so Comco Ikarus-Geschäftsführer Horst Lieb, gebe es inzwischen auch einige Flugenthusiasten, die unbedingt eine Elektroversion der C42 kaufen möchten. „Ich denke“, so Lieb, „solange sich noch Dinge ändern, müssen wir abwarten bis zum Sommer 2019, dann wissen wir sicher mehr. Auch möchte ja Herr Roth über den Winter einen Range Extender einbauen.“ Lieb ließ dabei offen, wann genau es zu einer Art Null-Serie kommen könnte. Die Antwort dazu dürfte aber sicher auf der AERO gegeben werden.

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

Nie mehr ohne! pc_met Internet Service

pc_met
Internet Service

Für **VFR, IFR, Segelflug** oder **Ballonfahrt**: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen.

Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter
www.dwd-shop.de



www.flugwetter.de



Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand



DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO 2018 UND DIE BEAUFTRAGUNG DES DAEC

Ein ereignisreiches Jahr geht zu Ende und es ist Zeit für einen kurzen Rück- und Ausblick.

Wir haben wieder neues technisches Personal hinzubekommen und bereits eingesetztes Personal weitergebildet. Im September hat das LSG-B sechs Prüfer der Klasse 3 auf die UL-Prüfer-Klasse 5 umgeschult. Hierbei erfolgt eine Einweisung in das Gesamttrettungssystem und luftrechtliche Vorschriften, die bei UL angewandt werden. Im Oktober ließen sich zehn Prüfer in der Prüfung von Funk und Transponder weiterbilden, vier erwarben die Prüfberechtigung neu.

Bereits zu Saisonbeginn im März hatte das LSG-B zu einer Fortbildung der Mitglieder des Prüfungsrates für UL-Lizenzen eingeladen. 33 Prüfer nahmen an der ganztägigen Veranstaltung in Braunschweig teil. Neben aktuellen Lizenzthemen spielten Versicherungsfragen und Unfallauswertungen eine große Rolle. Neun Fluglehrerlehrgänge fanden statt und dabei sei daran erinnert, dass die Bewerbungen für das kommende Jahr wieder rechtzeitig abgegeben werden. Nicht alle möglichen Veranstalter können berücksichtigt werden, gegebenenfalls werden geplante Lehrgänge noch zusammengelegt. Zwei Lehrgänge mussten 2018 mangels genügender Teilnehmer (mindestens fünf) abgesagt werden. Darunter auch der einzige geplante Tragschrauber-Lehrgang. Auch der Technik-Lehrgang für Prüfer zur Erweiterung der Berechtigung UL-Tragschrauber fand nicht genug Interessenten.

Breites Interesse fand die 600 kg UL-Entwicklung. Bereits zur AERO konnten wir ziemlich detailliert berichten und die Hersteller mit konkreten Informationen vorbereiten, da die Bauvorschriften schon im März mit Luftfahrt-Bundesamt, DULV und LSG-B besprochen wurden. Im September trat die Möglichkeit des Opt-out in Kraft: EU-Mitgliedsstaaten können 600 kg für UL anwenden – gleichzeitig machte die Bundesrepublik Deutschland von dieser Möglichkeit Gebrauch. Das Bundesverkehrsministerium veröffentlichte die Mitteilung Anfang November in den Nachrichten für Luftfahrer. Sobald im weiteren

Gange vom LBA die Bauvorschriften veröffentlicht sind, können die Hersteller ihre Zulassungsvorgänge vorantreiben. Aber auch die leichten Luftsportgeräte werden im LSG-B nicht vergessen. Es konnte eine Zusammenarbeit mit dem DVLL initiiert werden, welcher aus den Mitgliedern des Verbands zur Förderung motorisierter Leichter Luftsportgeräte und dem früheren Deutschen Ultraleicht-Segelflugverband hervorging. Viele alte wurden dadurch zu neuen Kunden und werden nun verwaltungstechnisch vom LSG-B betreut.

Im nächsten Jahr werden die letzten UL-Lizenzen auf unbefristet umgestellt, eine Handvoll noch bis März 2020. Abgelaufene, nicht mehr gültige Lizenzen können weiterhin erneuert werden. Hierfür wird der Ablauf der Überprüfungen überarbeitet.

Im Mai konnten zwei neue Prüfer für Großmodelle ausgebildet werden und nehmen nun ihre Tätigkeit auf. Einer ist aus Augsburg, der andere aus Hannover. Sie werden noch gesondert in den Medien vorgestellt. Wir freuen uns, dass wir mit den neuen Kollegen den Service für die Modellbauer erweitern können!

Wie überall geht es aber auch ums Geld. Nach vielen Jahren mit einer schwarzen Null wird es auch Jahrgänge (voraussichtlich eben das Jahr 2018) geben, die finanziell nicht so gut laufen.

Nur an Gebührenerhöhung und Personalabbau zu denken, ist eindeutig der falsche Weg.

Der Verband wird überlegen und sich positionieren müssen, was ihm die Beauftragung wert ist. Wir haben die Beauftragung für Modellflieger, Fallschirmspringer und Ultraleichtflieger. Segelflieger lassen sich durch die ULs hochziehen.

Die Beauftragung läuft turnusgemäß bis Oktober 2021. Dann muss die Verlängerung der Beauftragung wieder auf den Prüfstand. Wer mehr über die Tätigkeit in der Beauftragung und ihre Statistiken erfahren will, kann dies in unseren Jahresberichten nachlesen. Wir haben diese Berichte auf unseren Internetseiten veröffentlicht: <https://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/service/statistiken>

Der Jahresbericht 2018 erscheint Ende Januar, dann wissen wir auch mehr ...

Frank Einführer, LSG-B

... alles für Piloten ... Headsets, Ram Mounts, Funkgeräte und vieles mehr...



FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

ATOS WING

– ein Motorsegler der anderen Art



1

Aeronautic Innovation Rühle & Co GmbH, kurz A.I.R., hat seinen Atos Hängegleiter über 3000 Mal weltweit verkauft. Dadurch wurde er zum Bestseller. Das Allgäuer Unternehmen, im Besitz und unter der Leitung von Felix Rühle, möchte sich aber nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Schon vor über einem Jahr saß man auf dem Flugplatz Lindau zusammen und sinnierte darüber, wie man einen freitragenden Flügel mit einem Kohlefaser-Kastenholm auch anders einsetzen könnte. Die Vorstellung war seinerzeit, daraus einen Segler mit Knüppelsteuerung in liegender Position zu entwickeln.

Herausgekommen ist aber ein einsitziger Motorsegler (eigenstartfähiges Segelflugzeug) in Sitzanordnung einfachster Bauart, dessen Vorentwurf auf der letztjährigen AERO noch eher zögerlich präsentiert wurde, aber trotzdem auf einiges Interesse stieß. Seitdem ist das Interesse an diesem Atos Wing, wie Rühle ihn nennt, nicht gesunken. Ganz im Gegenteil! Die Anfragen häufen sich in jüngster Zeit und kommen zumeist von PPL-Scheininhabern (85 %) überwiegend aus dem Segelflughbereich.

Warum? Nach Angaben der Firma beträgt die Leermasse der reinen Seglerversion ganze 70 kg. Das ist keine Sensation, wenn man bedenkt, dass das berühmte Darmstädter „Windspiel“ sogar nur 54 kg auf die Waage brachte. Aber mit der Motorseglerversion, so Rühle, würde man leicht in die in Deutschland geschaffene 120 kg-Klasse kommen. Und genau das könnte der Schlüssel zum Erfolg werden, weil PPL-

Inhaber ihren Schein umschreiben lassen könnten und auf das Medical dann verzichten werden könnte. Die Zahl derer, die den medizinischen Anforderungen nicht mehr ganz gerecht werden, nimmt von Jahr zu Jahr rein demoskopisch gesehen zu. Es müssen auch nicht immer die Superorchideen sein, deren Preise exorbitant gestiegen und die selbst für Vereine zum Teil nicht mehr finanzierbar sind. Eine einfache Seglerversion des Atos Wing wäre in jedem Fall eine sehr preisgünstige Variante (ca. 35.000 €). Als zweite Variante bietet er sich als reiner Motorsegler (für etwa 50.000 €) an. Sozusagen als Alternative zu den deutlich teureren Ultraleicht- oder sogar Motorflugzeugen. Bei ersten Flugtests im Ausland stellte sich heraus, dass die überarbeitete Version der Atos Wing gegenüber der reinen Drachenversion deutlich wendiger und leichter kontrolliert zu steuern ist und das bei ähnlich angenehmen Flugeigenschaften wie bei der Drachenversion. Besonders Spaß macht es, mit 50 km/h entspannt in enger Thermik zu kreisen, die bisher nur Gleitschirmen, Drachen oder einigen wenigen Segelflugzeugen vorbehalten blieb.

Felix Rühle studierte an der Technischen Universität in Stuttgart Luft- und Raumfahrttechnik und war fünf Jahre zum Teil parallel zu seiner Firmengründung auch beim DLR tätig. So etwas trägt Früchte. Zusammen mit der RWTH Aachen läuft seit über einem Jahr die Entwicklung eines speziellen Fertigungsverfahrens für einen noch leichteren Kohlefaserholm, der gegenüber dem jetzt verwendeten Standardholm (18 kg) noch einmal bis zu 4 kg leichter werden soll. Dieser Holm und der neu entwickelte



- 1: Unglaublich: Der Flügel dieses Motorseglers ist ein normaler Drachenflügel.
- 2: Der Stolz eines Konstrukteurs ist Felix Rühle anzusehen.
- 3: Für Motorseglern ungewohnt ist die starke Pfeilung.
- 4: Eine ausgefeilte Aerodynamik sorgt für gute Flugeigenschaften.

Rumpf, der aus einer V-Basiseinheit besteht, hat in der Basisversion ein Einrad-Einziehfahrwerk, das mittels Seilzug eingefahren werden kann. Der Pilot sitzt im Schwerpunkt und steuert das Flugzeug mit einem Steuerknüppel.

In der Motorseglern-Variante wird ein 16-kW-Elektromotor von Geiger-Engineering fest eingebaut. Das reicht immerhin aus, das Flugzeug nach 40 Metern Rollstrecke in die Luft zu bringen und es weiter mit bis zu 3 m/s steigen zu lassen. Der Faltpropeller liegt auf einer längeren Welle. Wird der Motor eingeschaltet, öffnet sich der Propeller durch Fliehkraft. Eine äußerst simple Angelegenheit! Für längeren Segelflug kann der Propeller komplett in den Rumpf eingeschwenkt werden, womit sich das beste Gleiten um ca. 2 Gleitzahlpunkte gegenüber der Variante mit am Rumpf anliegenden Propellerblättern auf ca. 1:28 verbessern lässt. Optisch und aerodynamisch ist das dann ein reines Segelflugzeug.

Gespeist wird der 58 Volt HPD 16 von drei Lithium-Ionen-Batterien, die je 65 Ah besitzen. Das reicht aus, um damit mindestens satte drei Stunden bei 85 km/h Reisegeschwindigkeit elektrisch zu fliegen. Die Zuladung des kompletten elektrischen Antriebsstranges beträgt um die 52 kg, wobei der E-Motor nur 4,6 kg wiegt. Denkbar wären auch nur zwei Batterien mit je 60 Ah und einem Einzelgewicht von je 15,4 kg, die die Flugdauer allerdings deutlich reduzieren würden. Es liegt

in der Entscheidung späterer Kunden, ob sie lieber gemütlich von A nach B fliegen wollen oder ob sie den Reiz im thermischen Fliegen sehen. Hinzuzufügen wäre noch, dass man bei der 120 kg-Klasse nur eine Batterie mit 15,4 kg rechnen müsste, um theoretisch in die Luft zu kommen. Alle weiteren Batterien werden so gerechnet, als entsprächen sie einem 40 Liter-Treibstofftank, sodass die Abflugmasse dann mit mehreren Batterien durchaus 260 kg betragen dürfte.

„Jetzt arbeiten wir erst einmal an verschiedenen Verbesserungen“, meinte Felix Rühle nach einer für seine Firma wieder erfolgreichen Drachenflugweltmeisterschaft. „Wir hoffen bis zur AERO, die inzwischen das wichtigste Ausstellingsfenster für uns ist, ein Vorserienmodell der Motorseglernversion auf die Beine stellen zu können, denn unser Kerngeschäft bleibt vorerst noch der Drachenbau. Erst danach könnte es sein, dass wir neue Prioritäten setzen müssen. Zu unserer Entlastung lassen wir die wichtigsten Baugruppen wie Holme nach unseren Qualitätsstandards bereits in Tschechien und Slowenien fertigen, so wie es auch viele andere Flugzeughersteller aus Deutschland, Österreich und der Schweiz aus Kostengründen praktizieren.“ Damit liegt der Firmenchef nicht falsch. Die Endmontage und wichtige Schlüsselemente werden allerdings nach wie vor in Buching bei Füssen gefertigt. Das Einfliegen dann später auch inklusive. **H.P.**



2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von: LTB Schlemann GmbH

Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020
Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge
und Hubschrauber mit EASA Form 1 - Preise auf Anfrage.

ASF Safety Belts

eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de

Ladestr. 8 · 37139 Adelebsen · Tel. 05506 950 917-90 · Fax 05506 950 917-99

www.asf-safetybelts.de



Besuchen Sie uns:

The Global Show for
General Aviation
April 10 - 13, 2019

info@asf-safetybelts.de

36 DC-3 KOMMEN NACH NORDEUTSCHLAND

Zum Luftbrückenjubiläum holt ein Förderverein die Maschinen nach Schönhagen. Landungen in Fassberg und Jagel. Überflüge über Bremen und Hamburg.



1

1: In Wiesbaden-Erbenheim treffen sich alle am Luftbrücken-Jubiläum beteiligten Maschinen.

Von dort geht es mit Landungen in Fassberg und Jagel nach Schönhagen.

2: Haben sich viel Organisationsarbeit aufgeladen um die Maschinen nach Berlin zu holen: Dr. Thomas Keller, Peter Braun und Jörg Siebert. Nicht im Bild, aber ebenso wichtig und unentbehrlich sind die weiteren Vereinsmitglieder, Freunde, Sponsoren, Förderer und Unterstützer des Förderverein Luftbrücke Berlin 70.



2

Sie gehört zweifellos zu den Meilensteinen der Luftfahrtgeschichte. Entwickelt wurde sie ursprünglich als luxuriöses Verkehrsflugzeug für lange Nachtflüge durch die USA, auf denen die Passagiere erstmals nicht in harten Sitzen vor sich hin dösen mussten, sondern in bequemen Liegen schlafen konnten. Schnell jedoch bewies der Typ darüber hinaus eine beinahe ungeahnte Vielseitigkeit und eine erstaunliche Robustheit. Seine im Linienbetrieb erwiesene Zuverlässigkeit und die klaren Nehmerqualitäten weckten dann auch bei den Militärs eine Begehrlichkeit nach diesem Allroundtalent der Douglas-Werke. Die Rede ist, das überrascht nach dieser Überschrift nicht, von der DC-3. Über sechzehntausend Stück wurden gebaut. Einige wenige sind bis heute in Betrieb, aber über die ganze Welt verteilt. Sie alle – oder zumindest möglichst viele – an einem Punkt zu versammeln ist ein Ding der Unmöglichkeit, sollte man meinen. Gelungen ist das aber Peter Braun, Dr. Thomas Keller, Jörg Siebert und ihren Freunden vom Förderverein Luftbrücke Berlin 70 e.V.

2019 sind genau siebzig Jahre her, dass die Blockade Westberlins durch die damalige Sowjetunion aufgegeben werden

musste. Fast ein Jahr lang waren zuvor alle bodengebundenen Zufahrtswege in den Westteil der Stadt abgeriegelt. Mehr als 2 Millionen Menschen in den Westsektoren der Stadt mussten mit allem Lebensnotwendigen über den einzig verbliebenen Zugang versorgt werden: den Weg durch die Luft. Eine gewaltige logistische Aufgabe für die Westalliierten USA, Frankreich und Großbritannien. Auf drei Korridoren flogen Transportmaschinen rund um die Uhr hauptsächlich von Wiesbaden, Jagel, Fassberg, Hamburg und gelegentlich auch von anderen Stützpunkten aus die Berliner Flughäfen Tempelhof, Gatow und den eilig hergerichteten Flughafen Tegel an. Die Hauptlast trugen dabei DC-4 – und eben die DC-3 oder in ihren militärischen Bezeichnungen die C 54 und die C 47.

In Würdigung dieser humanitären, organisatorischen und auch fliegerischen Leistung, aber auch zur Erinnerung an die Todesopfer, die einige Flüge forderten, wird der Förderverein Luftbrücke 70 e.V. im Juni 2019 so viele DC 3 wie möglich nach Berlin holen. Zur Zeit sind 36 DC-3 angemeldet.



BESICHTIGUNGSTAGE:

An folgenden Tagen werden die Flugplätze mit den eingeflogenen DC 3 für Besucher geöffnet:

Wiesbaden-Erbenheim

Montag, 10.06. von 10:00 – 18:00 Uhr

Fassberg

Samstag, 15.06. von 10:00 – 18:00 Uhr

Jagel

Donnerstag, 13.06. (geplant ab mittags offen)
und 15.06. ab 12:00 Uhr

Achtung! Bitte wegen der Namensähnlichkeit beachten: In Berlin landet die Flotte auf dem südwestlich der Stadt gelegenen General-Aviation Platz Schönhagen (EDAZ), nicht auf dem Verkehrsflughafen Schönefeld, wie man vielleicht vermuten könnte.

PROGRAMM

Nach heutigem Stand sieht der Zeitplan so aus:

Etwa zwanzig DC- 3 und DC-4 werden über die Nordatlantik-Route nach Großbritannien fliegen. Von dort geht es weiter auf die USAF –Airbase Wiesbaden-Erbenheim. Die DC-3 aus den europäischen Ländern fliegen direkt nach Wiesbaden-Erbenheim.

- 10. Juni** Eintreffen aller DC-3, DC-4, Ju 52 und Catalina auf dem Clay Airfield in Wiesbaden-Erbenheim.
- 11.-12. Juni** Die Maschinen bleiben in Wiesbaden-Erbenheim.
- 13. Juni** Flug aller Maschinen von Wiesbaden-Erbenheim nach Fassberg. Auf dem Fliegerhorst der Bundesluftwaffe technische Durchsicht, Betankung, Briefing.
- 14. Juni** Flug von Fassberg nach Schleswig-Jagel mit Überflug über Bremen und Hamburg. Landung auf dem Fliegerhorst in Jagel.
- 15. Juni** Flug von Jagel nach Fassberg. Tagsüber eine Tour Fassberg-Jagel-Fassberg, dann um 17:00 Uhr Abflug von Fassberg nach Berlin Gatow und weiter nach Schönhagen.
- 16. Juni** Festakt, Gottesdienst, Überflug Berlin in Formation.
- 17.-18. Juni** Maschinen bleiben in Schönhagen. Rundflüge geplant.
- 19. Juni** Rückflug an die Heimatflugplätze

LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

- ◀️ Wartung und Reparatur von Segelflugzeugen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen in Holz- Gemischt- und FVK-Bauweise
- ◀️ Herstellung von Baugruppen für Flugzeuge in Holzbauweise
Spezialisiert auf Reparaturen an Oldtimern
- ◀️ Jahresnachprüfung von Motorseglern,
Segel- und UL-Flugzeugen
- ◀️ Zertifiziert nach EASA Part F und G.;
zertifiziert als LTB nach Richtlinien des LBA, d.h. Anhang II.
Technische Betreuung von Segelflugzeugen und Motorseglern



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

Telefon: 06508 - 91 98 295
Fax: 06508 - 91 98 296

www.ltb-follmann.de
info@ltb-follmann.de

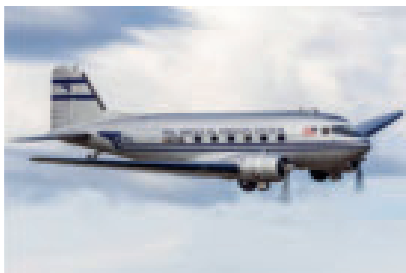
Neubau einer Klemm KL 25 nach Originalplänen – Kaufinteressenten bitte melden!


DIE MASCHINEN, DIE KOMMEN

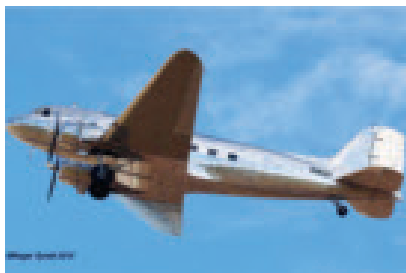
Sechszunddreißig DC-3 und DC-4 hatten bei Redaktionsschluss Anfang November ihr Kommen zugesagt.




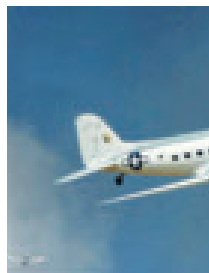
 DC-3 TF-NPK "Páll Sveinsson"



 DC-3 N877MG




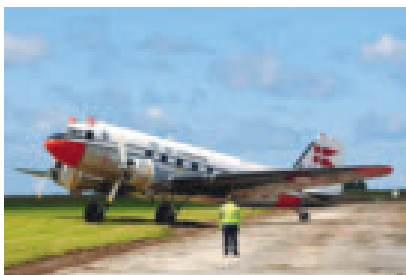
 DC-3A N18121




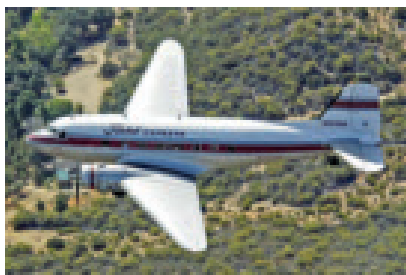
 R4D-6S N191
„Ready for



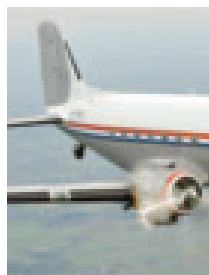
 C-47A RA-2944G



 DC-3 "Gamle Dame" OY-BPB




 C-47 "Flabob Express" N103NA



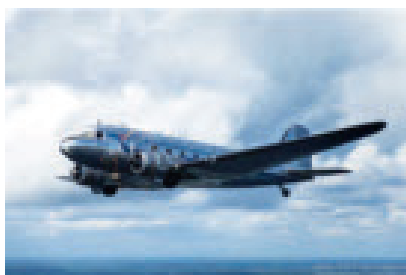
 DC-3 "Prins"




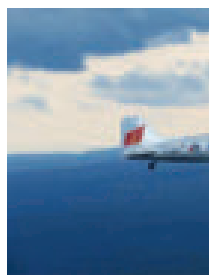
 C-53 N534BE
"The Duchess of Dakota"



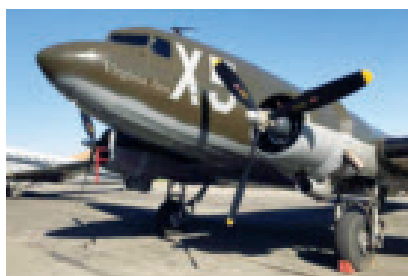
 C-47 N473DC "Drag 'em Oot"



 DC-3 SE-CFP "Daisy"




 C-47A RA-0




 C-47 "Virginia Ann" N62CC




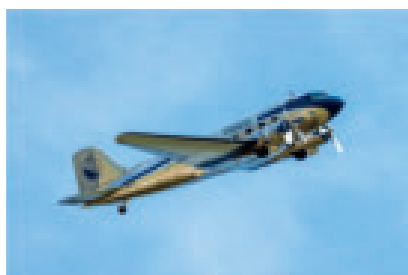
 C-47 "Placid Lassie" N74589



 Breitling DC-3 HB-IRJ




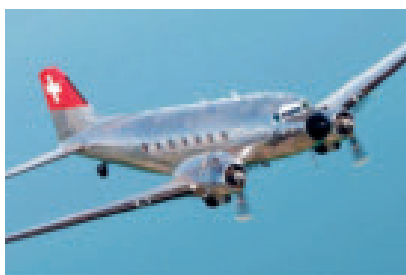
 C-47 N47SJ
„Betsy's Bis"




 DC-3 N28AA



 C-41A N341A



 DC-3 N431HM



 DC-3A OH-1




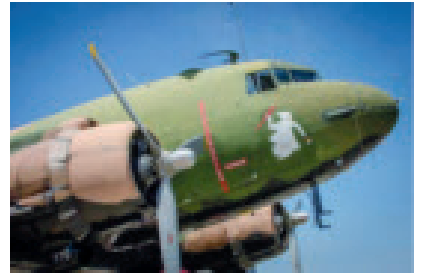
51ZE
"Duty"




 DC-3 F-AZTE



 DC-3A N472AF




 AC-47 N2805J "Spooky"




ses Amalia" PH-PBA




 DC-3 ZS-NTE



 C-53D N45366 "D-Day Doll"




 C-47 "That's all Brother"



5738




 DC-3(C-53D) LN-WND



 C-47 N834M




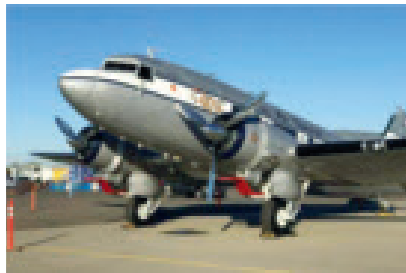
 DC-3C PH-DDZ




"Scaut Bomber"




 C-47A N47E "Miss Virginia"



 C-53D N8336C
"The Spirit of Benovia"




 C-47B N836M
"Luck of the Irish"



LCH



 Lisunov Li-2 "Kármán Tódor"
HA-LIX



 DC-3 F-AZOX



 C-47 N147DC



1 – 4: Fotos aus den Jahren 1948 /1949. Die täglichen Anlieferungen über die Luftbrücke bestimmen fast elf Monate lang die Versorgungslage der Westberliner Bevölkerung mit allem Lebensnotwendigen – von Lebensmitteln über Kleidung bis zu Kohle für die Ofenheizungen.

Kinder spielen den Betrieb am Flughafen Tempelhof nach oder warten auf den Abwurf von Schokolade durch Piloten wie Gal Halvorsen und seine Staffelkameraden. Fotos: CARE“

Wie die geplanten Überflüge über Bremen und Hamburg aussehen werden, ob nur das Stadtgebiet überflogen wird oder ob es tiefe Überflüge über die Piste des Flughafens Bremen (Low approaches) geben wird, stand bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht fest. Sicher ist, dass die Maschinen aus Zeitgründen an diesem Tag weder in Bremen noch in Hamburg landen und abgestellt werden. Wir werden in den kommenden Ausgaben über den weiteren Stand der Dinge informieren.

Dr. Keller betont, dass das gesamte Projekt, eine solche Zahl von DC-3 auf einen Schlag noch einmal nach Berlin zu holen, nur dank der großzügigen Unterstützung und Spenden von Unternehmen und Einzelpersonen ermöglicht werden kann. „Von Beginn an hat uns ‚Die Rückkehr der Rosinenbomber‘ Herzen und Türen geöffnet“, schreibt er als Vorstandsmitglied auf der Internetseite des Fördervereins. „Das Engagement von Flugzeugbesitzern und Piloten ist großartig. Die alten Maschinen werden nun aufwendig restauriert und technisch vorbereitet. Die Versorgung mit AVGAS, die Unterbringung und Versorgung der rund 250 Crew- und Teammitglieder, Versicherungen und Gebühren müssen für dieses im wahrsten Sinne des Wortes ‚einmalige‘ Ereignis finanziert werden. Jede Spende ist dem Förderverein willkommen.“

Ralf-Michael Hubert

Gerne veröffentlichen wir an dieser Stelle das Spendenkonto des Vereins:

Spenden und Zuwendungen werden erbeten auf unser Projekt-Konto:

Bank: HASPA
Kontoinhaber: Förderverein Luftbrücke Berlin 70
IBAN: DE73 2005 0550 1002 3038 89

Wir bedanken uns sehr für Ihre Unterstützung! Bitte teilen Sie uns mit, ob Sie eine Spendenbescheinigung benötigen (Name, Anschrift, E-Mailadresse, Höhe der Spende) und ob wir Sie in die öffentliche Liste unserer Unterstützer aufnehmen dürfen (donation@foerdereverein-luftbruecke-berlin-70.de).
Förderverein Luftbrücke Berlin 70 e. V.

Für Unternehmen stehen auch Sponsoren-/Werbepakete mit unterschiedlichen Programmen für Kunden und Mitarbeiter zur Verfügung.

Es besteht auch die Möglichkeit, einzelne Maschinen durch eine „Patenschaft“ zu finanzieren. Interessenten können statt der oben angesprochenen Sponsoren-/Werbepakete auch „ihre eigene Maschine“ reservieren und sie zehn Tage als VIP vor Ort mit „ihren“ Crews begleiten, einschließlich ausgewählter Mitflugrouten. Auskünfte dazu erteilt der Förderverein gern nach E-Mail-Anfrage an contact@foerdereverein-luftbruecke-berlin-70.de

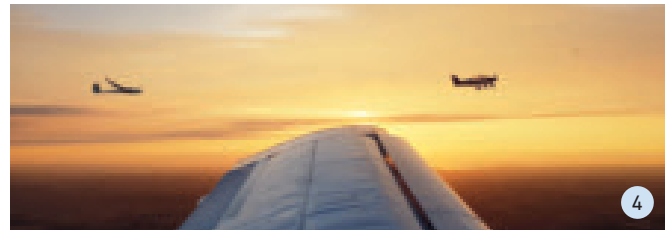
Weitere Informationen:
www.foerdereverein-luftbruecke-berlin-70.de

MITTWOCHS ANS MOOR

Feierabendfliegen zog im dritten Jahr wieder E-, K- und M-Klasse nach Hüttenbusch



- 1-3: Scheinbar paradox: Im Sommer ist das Vorfeld in Hüttenbusch am ersten Mittwoch eines Monats voller als an Wochenendtagen.
- 4: Niklas Seibt begleitet mit der Morane ein Stück weit den Schleppzug, der die eingeflogene LS 8 neo hinter der Verdener Remo zurück nach Hellingst bringt.



Nur die fortgeschrittene Jahreszeit, vorweihnachtlicher Einkaufsstress und glühweinbedingte Wahrnehmungsschwäche können als Rechtfertigung angeführt werden, wenn der wackere Aviateur in diesen Tagen auf eine Bratwurst vom Weihnachtsmarkt zurückgreifen muss. Würde der Fliegersmann von Welt dagegen im Sommer genötigt sein, sich eine Kräftigung auf derart profane Weise an einem x-beliebigen Bratwurststand zu führen zu müssen – er sollte sich sorgen, nicht dazuzugehören! Nicht zu denen, die sich ihre Bratwurst nach Anflug und Landung auf dem kleinen Grasplatz von Hüttenbusch verdient haben. Jeden ersten Mittwoch im Monat nämlich ist die Bratwurst gleichermaßen symbolhafter Willkommensgruß und Achtungserweis für alle diejenigen, die seit dem vor zwei Jahren erstmalig initiierten Feierabendfliegen in Hüttenbusch einfliegen. Im Supersommer dieses Jahres konnte der

Platz am Rand des Teufelmoors an den ersten Mittwochen von Juni bis September insgesamt 400 Flugbewegungen zählen. „Wäre der erste Mittwoch im Mai nicht schlechtem Wetter zum Opfer gefallen, wären wir an die fünfhundert gekommen“, sind sich Heiko und Niklas Seibt sicher. Vater und Sohn waren die Ideengeber des Feierabendfliegens, hören das aber gar nicht so gern. „Die Initiative wird vom ganzen Verein mitgetragen“, sagt Heiko. „Jeder, der an diesen Tagen Zeit hat, bringt sich in irgendeiner Weise mit ein. Wir wurden da von Anfang an aus dem ganzen Verein toll unterstützt.“ Auch in diesem Jahr war man in Hüttenbusch wieder überrascht, wer alles zum Feierabendfliegen kam und welche Flugzeugtypen dann auf dem Vorfeld standen. „Wir hätten nicht gedacht, dass sich eine Mooney, eine DA 40, eine Ruchmeyer R 90 oder eine TB 20 auf unsere 400m Bahn trauen“, sagt Niklas Seibt. „Aber deren

Piloten waren ihrerseits über unser Erstaunen erstaunt. Sie hatten weder bei der Landung noch beim Wiederstart Probleme mit unserer Bahnlänge erwartet, sonst wären sie ja auch gar nicht erst gekommen.“ Und in der Tat hatte die Top-Class der Einmotorigen keine Schwierigkeiten. Allerdings: Gekonnt ist eben gekonnt – kurze Plätze zeigen die wahren Meister der Aviatik. Wenig Sorge um ausreichende Platzlänge mussten sich die Piloten des Oldtimer-Einsitzers Stark Turbulent und des ebenso einsitzigen, seltenen Motorseglers Carat machen. Mit einem Discus 2b und einer LS-8 neo zog es sogar zwei reine Segelflugzeuge nach Hüttenbusch. Und was macht man nach der Landung? „Einfach nur beisammensitzen und schnacken“, erklärt Heiko Seibt. „Das macht unser Feierabendfliegen ja aus. Es gibt keine Zeitwertung, Bildersuchrätsel, Ziellandewettbewerb oder Ähnliches. Es

gibt nichts zu gewinnen, niemand muss sich selbst oder anderen etwas beweisen. Es geht einzig und allein um ein lockeres Zusammensein an einem schönen Sommerabend.“ Unerwarteter, aber willkommener Nebeneffekt: Die zwanglose, gesellige Atmosphäre der Treffen hat sich auch bis zu den Flugplatz-Anwohnern herumgesprochen. Statt sich, wie vielleicht andernorts, über Fluglärm am Feierabend zu beschweren, fragen sie, ob sie

dabei sein dürfen. „Aber herzlich gerne“, freute sich der Verein und lud alle Interessierten zum Flugzeuge-Gucken ein. „Eine bessere Öffentlichkeitsarbeit kann ein Verein nicht für sich machen.“ Mittlerweile hat die Idee der Hüttenbuscher auch Gleichbegeisterte gefunden, die ihre Mitflieger ebenso zu einem Event zusammenholen wollen. So trifft man sich in Hodenhagen zur Currywurst und die UL-Szene wird sich wohl wieder auf der

2. Air Fair in Ganderkesee einfinden. Niklas Seibt, Tom Heuer aus Hodenhagen und Jochen Klein vom Flugplatz Ganderkesee planen, die Termine zu koordinieren. Eines ist schon jetzt sicher: Es gibt gute Gründe, den Flieger auch mal unter der Woche aus der Halle zu holen. Vielleicht muss die ICAO-Karte eines Tages um ein Wurst-Symbol ergänzt werden?

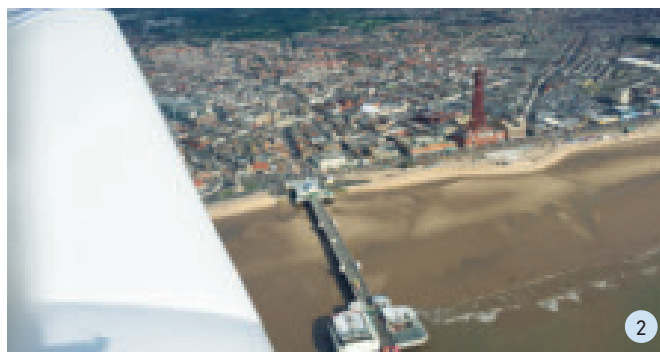
Ralf-Michael Hubert

GROSSBRITANNIEN UND IRLAND: GLEICH UND DOCH ANDERS

Die Briten haben ihre Eigenheiten, auch in der Fliegerei



1



2



3

1: Nach der startenden Spitfire rollen Xavier und Uli in Duxford über die Piste. Sie stellen ihre Katana direkt gegenüber den Museumsstücken Hawker Trident, Vickers VC 10, Bristol Britannia, Handely Page Herald und anderen ab. Das Imperial War Museum präsentiert u.a. noch jede Menge Warbirds und erinnert an die Glanzzeiten der britischen Luftfahrtindustrie.

2: Heute kaum zu glauben, aber das Seebad Blackpool war einst Begründer des Massentourismus.

3: Das war die Flugroute von Xavier Hue und Ulrich Scholz.

Hier waren wir wieder, Xavier Hue und ich. Nach unserem Ausflug letztes Jahr durch Frankreich (siehe Luftsport-Ausgabe Dez. 2017) sollte es dieses Jahr nach Großbritannien, Irland und in die Bretagne gehen. Auch die Katana vom Luftsportverein Niederweser war wieder dabei. Alles war gut durchgeplant, Heiko hatte noch die Katana extra einer 50h Kontrolle unterzogen. Das Einzige, was nicht stimmte, war das Timing: Eine Woche früher und wir hätten es auch nach Schottland geschafft.

Aber eins nach dem anderen. Geplant war, von Hüttenbusch bei Bremen nach Calais und von dort über Schottland nach Nordirland und dann Irland zu fliegen. Danach sollte es über England in die Bretagne und zurück nach Hüttenbusch gehen. Für die Planung nutzten wir die-

ses Mal Skydemon und der Unterschied war überraschend: einfache Streckenplanung, keinen Flugplan mehr per Hand ausfüllen, General Aviation Report in der Software aufgeben können (wir kommen später dazu) und Navigation in einem. Im Vergleich zu letztem Jahr, wo wir nur ein GPS hatten, sehr zu empfehlen (aber auch jegliche andere Software mit ähnlichem Leistungsumfang). Karten hatten wir für Deutschland, die Niederlande, Belgien, Großbritannien und Irland dabei. Anflugkarten in gedruckter Form nur für die ersten Destinationen, der Rest war auf zwei GPS-fähige Handys und zwei GPS-fähige Pads verteilt, unterschiedliche Hersteller, nicht am Bordnetz angeschlossen, um die Redundanz sicherzustellen. Von Hüttenbusch sollte es in einem

Rutsch nach Calais gehen, was auch durch eine überraschend gute Wettervorhersage gelang (bei stark labilem Wetter weiß man nie und auf FIS hörte man schon über Gewitter südlich von uns). Betanken und Abstellen des Flugzeugs passierten dann aber schon bei schönstem Regen, ein Vorgeschmack auf das, was kommen sollte. Wie gut, dass es wie geplant am nächsten Tag erst nach England gehen sollte, so konnten wir uns noch Calais anschauen. Wie man weiß, ist das UK nicht dem Schengen-Abkommen beigetreten, d.h. es reicht nicht aus, nur einen Flugplan aufzugeben, sondern es muss üblicherweise vier Stunden vor Abflug aus einem EU-Land ein General Aviation Report (GAR) eingesendet werden (entweder Webpage, Skydemon oder E-Mail),



4

4: Parken neben prominenten Nachbarn: In Blackpool steht D-EUCH neben den Red Arrows.



5

5: Hinter den Eurofightern genießt die Katana Welpenschutz.

dann kann man aber auf jedem Flugplatz in Großbritannien landen. Das sind also erheblich längere Vorlaufzeiten als bei einem Flugplan (eine Stunde Vorlauf, bzw. im UK für VFR-Flüge sogar sofort?!).

Am nächsten Morgen hatte das Wetter dann soweit aufgeklart, dass es nach Duxford gehen konnte. Wir hatten uns für 5000ft als Höhe für das Kreuzen des Ärmelkanals festgelegt, nicht hoch genug um zu jedem Zeitpunkt im Gleitflug das Land erreichen zu können, jedoch hoch genug, um ein Schiff zu erreichen und funken zu können. In der Mitte des Ärmelkanals wurden wir an London Information übergeben. Hier bedarf es nun eines kleinen Einschubes, denn es gibt einige Unterschiede zu Deutschland. Häufig kommt es vor, dass man nach einem Einleitungsanruf „Number X“ ist und erst dann seine Details nennen soll, wenn der Controller „Pass your message“ sagt. Des Weiteren fragt er auch typischerweise nach der Route, möchte aber auch gerne „Estimates“ haben, für Punkte, die man dann natürlich nicht in seiner Planung hat (bei Skydemon einfach etwas länger auf die besagten Punkten drücken und man bekommt die Zeit vorausgesagt). Auch wird bei fast jedem Funkkontakt „remain outside controlled airspace“ gesagt, was aber klar sein sollte und übertrieben klingt. FIS teilt sich dabei in drei Gebiete auf: London/Scottish Information, Low Airspace Radar Service (LARS) und verschiedene Radar/Approach/Zone-Frequenzen. London/Scottish bieten nur den sogenannten Basic Service (kein Radar, aber z.B. ist ein Lauftraum aktiv, Aktivierung von Flugplänen), während LARS und Approach/Radar/Zone auch meist einen Traffic Service anbieten, also inklusive Verkehrsinformationen (es gibt noch

mehr, ist für VFR meist aber irrelevant). Wir können nur empfehlen, mit FIS ständig in Kontakt zu bleiben, denn es bietet neben der Sicherheit auch immer schöne Möglichkeiten, durch Lufträume durchzukommen. So liegt z.B. Duxford wenige Kilometer nördlich vom Flughafen London Stansted und wir hatten auf ein Midfield Crossing gehofft, was wir bei Farnborough Radar angefragt und dann von Stansted Approach bekommen haben. Duxford Imperial War Museum, wer weiß es nicht, ist ein phantastisches Luftfahrtmuseum, wo man zudem direkt auf dem Museums Gelände landen kann. In gewissen Sinne ist es sogar günstiger mit dem Flugzeug zu kommen: Eintritt für zwei Personen: 2 x 19 Pfund, dagegen Landegebühr inklusive Eintritt für zwei Personen ~15 Pfund. Ach ja, von der Border Force (Passkontrolle) niemand in Sicht.

Von Duxford ging es dann weiter nach Nottingham. Vorausgesagt waren Landregen und tiefe Wolken. Und so war es auch. Damit blieb uns auch der etwas ungewohnte „Overhead Join“ erspart, der im UK das Standardanflugverfahren ist. Denn sucht man nach Anflugkarten für das UK, so findet man nur die Übersichtskarte vom Flugfeld (z.B. Pooleys oder UK eAIP), keine Platzrunde, nichts. Beim „Overhead Join“ fliegt man in 2000ft über den Platz, um dann auf der Deadside auf die Platzrundenhöhe von 1000ft über Platz zu gehen und in einer Standardplatzrunde anzufliegen. Am besten man schaut sich das Ganze einmal unter dem unten angeführten Link an. Des Weiteren hat jeder „licensed“ Flugplatz, so auch Nottingham, eine sogenannte ATZ (Aerodrome Traffic Zone) kreisförmig um sich herum: kein Luftraum D, aber doch nur mit Freigabe zu befliegen. Was aber gibt

es in Nottingham zu sehen? Ein netter Flugplatz, Donington Park, eine Rennstrecke mit einem Museum mit weit über 50 Formel 1-Rennwagen (direkt am Flughafen East Midlands) und gute Freunde natürlich. Den Sheriff haben wir hingegen nicht gefunden.

Für unseren nächsten Flug schlug das Wetter mal wieder Kapriolen. Geplant war, nach Edinburgh zu fliegen und am Flugplatz Cumbernauld aufzutanken, um dann weiter nördlich um Glasgow herum nach Newtownards bei Belfast zu fliegen. Doch das Wetter sagte Nein: tiefhängende Wolken und Regenschauer. Als einzige Möglichkeit blieb nur, nach Westen zu fliegen, durch den Low Level Sector zwischen Liverpool und Manchester CTR nach Norden abzubiegen und die Irish Sea über die Isle of Man nach Belfast zu kreuzen. Laut Vorhersage sollte es eine Chance geben, über der Irish Sea ein Wolkenloch zu haben. Das erfüllte sich leider nicht und so entschieden wir uns für eine Weather Diversion nach Blackpool. FIS schickte uns bei der Annäherung in zwei Warteschleifen, da in Blackpool „Low Level flying military formation traffic“ sei. An einem Sonntag? Und auch Blackpool Turm schickte uns in Warteschleifen. Als sich dann Red 1 zur Landung ankündigte, war es klar: Die Red Arrows würden da sein. Die Landegebühren in Blackpool entfielen, da an den allermeisten englischen Flugplätzen eine wetterbedingte Ausweichlandung nichts kostet (finden wir sehr gut, nicht, dass jemand weiterfliegt, um Kosten zu sparen). Da auch am nächsten Tag nicht mit einer Wetterbesserung in Schottland und der Irischen See zu rechnen war, planten wir um und flogen nach Gloucestershire am Beginn des Bristol Channels. Von Blackpool raus ging



6

6: Markant: Mont Saint Michel

7: Das Wetter am westlichen Ärmelkanal kann auch anders sein als an diesem Tag. Dann stemmt sich Saint Malo mit dicken Mauern gegen die anbrandende See.



7

es nach Süden und sofort hatten wir es mit einer weiteren britischen Spezialität zu tun, der sogenannten „Military Air Traffic Zone“ (MATZ) um den Werksflughafen von BAE-Systems in Warton. Eine MATZ darf zwar ohne Freigabe durchfliegen werden, doch empfiehlt sich eine Anmeldung beim Lotsen, der dann auch einen Basic oder Traffic Service geben kann. Wir fragten, ob ein Midfield Crossing Liverpool und ein tiefer Überflug in Hawarden (Produktionsstätte aller Airbus-Tragflächen) möglich sei. Es war und so mussten wir uns nicht wieder tief durch den Low Level Sector Liverpool/Manchester drängen, sondern konnten tolles Sightseeing genießen. Gloucestershire Airport selbst ist ein recht großer GA Flugplatz und hat ein Museum über die ehemalige Gloster Aircraft Company, die dort vor allem militärische Flugzeuge produziert hat (z.B. Gloster Meteor). Wir hatten aber Kontakte und so konnten wir uns die Produktion von Fahrwerken bei Messier Dowty (jetzt Safran Landing Systems) für A320, A330 und A350 anschauen. Auch ist auch Gloucester eine sehenswerte Stadt mit ihrer berühmten Kathedrale, in der auch Filmaufnahmen von „Harry Potter“ gemacht wurden.

Wir waren etwas unter Druck, denn Unerwartetes kündigte sich an: für englische Verhältnisse gutes Wetter. Von Gloucester sollte nun endlich der Sprung nach Irland gewagt werden. Der Wetterbericht sah wie folgt aus: tiefe Wolken, aber kein Regen über dem Bristol Channel, über der Irish Sea aber wolkenlos. Also los, entlang von Cardiff und Swansea Richtung Haverfordwest, dem letzten Flugplatz auf englischer Seite. Und tatsächlich, wir hatten die Küste fast erreicht, brach die Wolkendecke auf und wir konnten auf unsere

5000ft steigen und Irland erreichen. Als Tankstopp auf irischer Seite eignet sich hervorragend Waterford, ein Flughafen, wo nichts los ist. Nichtsdestotrotz wird er weiter wie ein Verkehrsflughafen betrieben, mit Kontrollzone, Security usw. Kleine Nebenbemerkung: Ryanair startete von hier aus ihren Betrieb. Von Waterford ging es weiter nach Shannon an der Westküste Irlands. Hier wurden wir besonders freundlich begrüßt, war doch ein Freund dort Controller. Interessanterweise war die Übernachtungsmöglichkeit direkt neben dem Bunratty Castle, einer Touristenattraktion besonders für amerikanische Touristen, und zugleich auch Pflichtmeldepunkt für Shannon. Am nächsten Tag hatten wir die Möglichkeit, sowohl Shannon Center als auch den Turm anzusehen und mit den Controllern zu sprechen, die wir am Tag zuvor im Funk hatten. Interessant an Shannon ATC ist, dass der komplette irische Flugverkehr, mit Ausnahme des unteren Luftraums von Dublin, von Shannon aus kontrolliert wird (unterer/oberer Luftraum von 15°W bis britischer Luftraum + FIS). Der Atlantik wird hingegen nicht von Shannon aus kontrolliert, sondern aus Prestwick in Schottland, Shannon ist nur der Übermittler (daher auch der Name Shanwick). In nicht allzu weiter Entfernung sind die Stadt Limerick und die Cliffs von Moher.

Von Shannon ging es dann wieder über Waterford zurück nach England. Bis Cardiff war die Strecke nahezu identisch, konnte aber aufgrund des guten Wetters etwas weiter nördlich über das hügelige Südwales erfolgen. Sehr interessant ist dabei zu erwähnen, dass wir vor der Küste von unseren 5000ft wieder sinken mussten, um wieder unter die Wolken zu kom-

men, und gleich informierte sich FIS, warum wir sinken würden. Nicht dass wir was falsch gemacht hätten, aber, so schien es, sie passen bei Flügen über Wasser besonders gut auf (das Gleiche passierte dann noch einmal auf dem Weg nach Frankreich). Von Cardiff ging es dann zu einem Überflug über den stillgelegten Flughafen von Filton, von dem die Concorde einst ihren Erstflug gemacht hat und wo noch heute Rolls Royce und Airbus ansässig sind. Die Bristol Suspension Bridge schauten wir uns ebenso von oben an wie auch Bath, eine Stadt mit römischen Wurzeln und einer Therme (daher auch der Name). Von Bath setzten wir Kurs auf Southampton und hatten gehofft, dass wir dort einen tiefen Überflug machen könnten. Doch es war das einzige Mal, wo uns ATC dies nicht erlaubte. Wir landeten in Lee on Solent, einer ehemaligen Royal Navy Basis (Flugplätze der Navy haben Schiffsnamen, Lee on Solent war einmal Her Majesty's Ship (HMS) Daedalus und so heißt auch heute der Flughafen). Von dort aus lässt sich sehr gut Portsmouth besuchen, sowie ein Hovercraft Museum, das direkt an den Flugplatz grenzt. Und das war es dann auch schon mit unserem Aufenthalt in England. Am nächsten Tag ging es mit direktem Südkurs zurück nach Frankreich (Cherbourg) und von dort aus durch die Bretagne, Rouen, Trier zurück nach Hüttenbusch. Aber das ist eine Geschichte für ein anderes Mal.

Ulrich Scholz, Fotos: Xavier Hue

Nützlicher Link:

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/738345/GAR_Instructions_July_2018_5-9-18.pdf

LIZENZ ZUM WASSERN

Eigentlich möchte man nicht im Wasser landen – aber manche wollen genau das



- 1: Die Schwimmweste gehört beim Wasserfliegen dazu. Erhard Gratz (rechts) und Winfried Rall auf einem Flug im Flywhale.
- 2+3: Zwischenlandung in Flensburg und auf der Wasserflug-„Basis“ Siljansnäs.
- 4: Starts und Landungen auf spiegelglatter Wasseroberfläche gelten bei den Wasserfliegern als besonders schwierig.
- 5: Auf den letzten zwei Metern kann man sich nach dem Aussteigen aus dem Flywhale noch nasse Füße holen. Doch das nimmt Erhard Gratz für das Erlebnis Wasserfliegen gern in Kauf.



Erhard Gratz (84), Mitglied der UL-Gruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt, hat Anfang September 2018 die UL-Wasserflugberechtigung erworben. Erhard gehört dem BVL seit 2005 an und fliegt seither in EDXQ Rotenburg (Wümme). Seine Wasserflugausbildung erhielt er in der Flugschule „Otto Lilienthal“ in Stechow (EDUA) unter der Leitung von Winfried „Winni“ Rall. Die praktische Schulung erfolgte in polnischem Gewässer und auf dem Sedlitzer See, einem gefluteten Braunkohlegebiet zwischen Cottbus und Senftenberg, das als Wasserfluggelände ausgewiesen ist. Erhard und Winni waren schon Mitte Juli vergangenen Jahres mit dem „Flywhale“ für eine Woche in Schweden, wo es sie über Höganäs und Visingsö

bis hoch nach Siljansnäs und wieder zurück ins dänische Stauning geführt hat. In der UL-Szene ist Erhard, soweit dem BVL bekannt, der älteste Wasserflugpilot Deutschlands, wenn nicht Europas. Erhard wünscht sich, dass die Wasserfliegerei in Deutschland ähnlich liberalisiert würde wie in Schweden, Finnland oder Polen und dass unserem Flugsport mehr Wasserlandeflächen mit möglichst wenig Regulierungen zur Verfügung stünden. Wer mehr über das Wasserfliegen mit einem Amphibium-UL wissen möchte, kann Erhard Gratz gern anmailen: e.gratz@t-online.de

H.-J. Thom/R.Nuhn

Fotos: W. Rall,

Flywhale Aircraft GmbH & Co. KG

Nicht nur Erhard Gratz und sein Verein sind Norddeutsche, auch das Flywhale ist im Norden flügge geworden. Zwar nicht unmittelbar an der Küste, aber nicht weit davon entfernt, entsteht das Flywhale in Dötlingen bei Wildeshausen. Dort erfolgt die Endmontage, alle Bauteile werden von anderen deutschen Unternehmen zugeliefert.

Flywhale arbeitet zurzeit an einem mehrmotorigen Antriebskonzept mit Elektromotoren für ein ultraleichtes Amphibienflugzeug. Kernstück wird darin ein derzeit in Entwicklung befindlicher Range Extender sein, der die ausfliegbare Reichweite über das heute bekannte Maß deutlich erhöht.

www.flywhale.de

RMH

FOTOBeweis ODER: DER EINDRUCK TRÜGT ...

Das Wort zum Jahreschluss

„Mit der Fliegerei geht's bergab“, hört man gelegentlich auf den Flugplätzen. „Es kommen keine neuen Schüler mehr. Die jungen Leute haben eben keine Lust mehr auf's Fliegen!“ Ach, wirklich? Als Redakteur dieser Zeitschrift habe ich einen ganz anderen Eindruck. Seitdem wir vor einigen Jahren begonnen haben, Alleinfliegern und Schein-Neulingen zu ihren Erfolgen zu gratulieren, hatten wir selten eine so große Zahl von Foto-Einsendungen wie in diesem Jahr. Das gab es bisher kaum, dass wir sogar in der letzten Ausgabe des Jahres noch so viele frischgebackene Fliegerinnen und Flieger vorstellen konnten, die im Spätsommer ihre Solo-Flüge machten oder ihre Prüfungsflüge absolvierten. Zugegeben, das Wetter des letzten Sommers hat mehr Schulflüge und eine intensivere Ausbildung erlaubt als verregnete Sommer mancher Vorjahre. Wer aber im letzten Jahr, im Winter oder Frühjahr die Ausbildung begonnen hat, konnte zu dem Zeitpunkt noch nicht wissen, ob das Sommerwetter viel oder wenig Schulflüge erlauben würde oder nicht – und hat trotzdem frohen Mutes mit der Flugausbildung angefangen oder sie fortgesetzt. Die Ergebnisse kann man in jedem unserer Hefte sehen. Auch wenn wir aus Platzgründen die Fotos nur in Briefmarkengröße wiedergeben können, bleibt nicht verborgen: Alle Fotos zeigen glückliche frischgebackene Pilotinnen und Piloten, auch wenn sie selbst schon ein paar Lebensjahre mehr auf dem Bu-

ckel haben. Allesamt zeigen sie ein höchst zufriedenes Lächeln – nein, ein aus tiefstem Herzen kommendes Strahlen. Stolz auf das, was sie geschafft haben. Und, liebe Flugschüler und frische Scheinhaber, das könnt ihr auch zu Recht sein. Fliegen fällt einem nicht in den Schoß. Ihr habt euch bemüht, Ausdauer bewiesen, Zeit investiert, anderes zurückgestellt, habt Erfolge und kleine Rückschläge erlebt, Theorie gelernt, wart vielleicht auch das eine oder andere Mal frustriert. Und dann habt ihr's doch geschafft und seid jetzt mit Blumenstrauß oder neben euren Fluglehrern und Prüfern vor eurem Schulflugzeug in unserer Zeitschrift. Super – ihr habt's euch verdient! Und auch die Fluglehrer und Prüfer sehen auf den Fotos nicht so aus, als ob sie gequält einer lästigen Pflicht nachgegangen wären. Auf den meisten Fotos strahlen auch sie. Immerhin ist der Erfolg ihrer Schülerinnen und Schüler auch ein Beweis ihrer eigenen Fähigkeiten als Fluglehrer und es ist zudem doch ein tolles Gefühl, einem anderen Menschen zu dessen Glückserlebnis verholfen zu haben, oder? Und ihnen die Erinnerung an einen Tag ins Gedächtnis zu heften, den es für den augenblicklichen Schüler oder die Schülerin auch im späteren Fliegerleben kein zweites Mal geben wird – den Tag des ersten Alleinfluges. Schließlich sollte man auch einmal ansehen, wem in diesem Jahr gratuliert werden konnte: Mädchen und Jungs, Frauen und Männern, Jungen,

nicht mehr ganz so Jungen, Mittelalten, Familienvätern und Senioren. Alle haben das Jahr mit dem Ziel begonnen, in ihrer Flugausbildung ein Etappenziel zu schaffen – die ersten Alleinflüge, den Schein oder eine weitere Berechtigung. Und sie haben es sich verwirklicht. Herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle auch von Verlag und Redaktion dieser Zeitschrift. Durchsteht die paar vor euch liegenden Wintermonate und macht im Frühjahr mit der gleichen Begeisterung und dem Engagement weiter, die euch zu eurem Alleinflug oder Schein geführt haben. Checkt gründlich, bereitet eure Flüge sorgfältig vor und behaltet die Mahnungen eurer Fluglehrer stets gut in Erinnerung. Dann werdet ihr noch viele tolle Jahre und schöne Erlebnisse in der Fliegerei vor euch haben. Sprecht von der Fliegerei und werbt für sie, wo immer ihr Gelegenheit dazu habt. Damit nach euch auch andere mit der Ausbildung beginnen und ganz happy sein können, wenn sie das erste Mal allein geflogen sind oder den Schein in Händen halten. Und damit wir auch im nächsten Jahr an dieser Stelle wieder viele strahlende Gesichter zeigen können und niemand ernsthaft glauben muss, mit der Fliegerei würde es nur noch bergab gehen.

In diesem Sinne: Viele erlebnisreiche, schöne, weite und lange Flüge, gutes Wetter, viel Erfolg und alles Gute für eure persönlichen Ziele in 2019 und „fly safe“.

Ralf-Michael Hubert

WIR GRATULIEREN



Heiko Neubauer

zum ersten Alleinflug am 17.08.2018 in Blexen.
MSC Bremerhaven

Klaus Baude

zum ersten Alleinflug am 08.08.2018 in Weser-Wümme.
Hier mit Fluglehrer Claus Gose.
FSG Airbus Bremen



WIR GRATULIEREN

**Clara Schiffling**

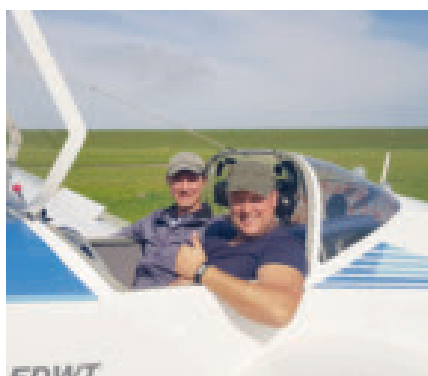
zum ersten Alleinflug am 09.09.2018 in Osterholz-Scharmbeck.
Segelfluggruppe des BVL

**Tobias Schumacher**

zum bestandenen SPL am 26.08.2018 in Osterholz-Scharmbeck.
Hier mit Fluglehrer Martin Garbade (li.) und Prüfer Jürgen Schulze.
Segelfluggruppe des BVL

**Mathias Rasper**

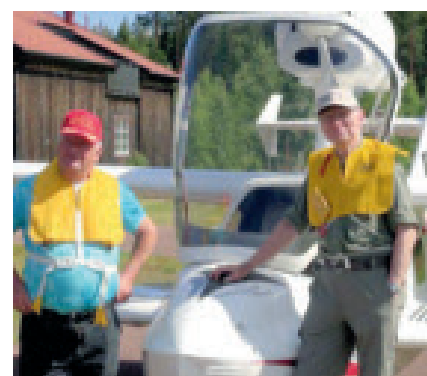
zum bestandenen SPL am 09.09.2018 in Osterholz-Scharmbeck.
Hier mit Prüfer Jürgen Schulze.
Segelfluggruppe des BVL

**Gordon Grüning**

zum bestandenen LAPL (A) am 19.09.2018 in Blexen.
Hier mit Prüfer Tim Wührmann.
MSC Bremerhaven

**Alec Prinz**

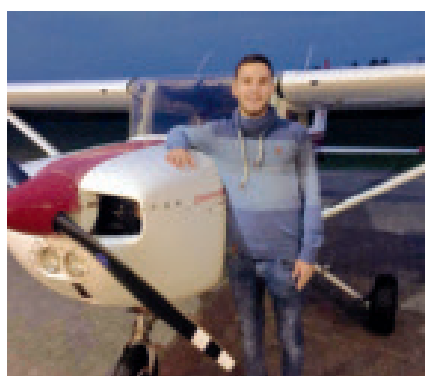
zur Erweiterung SPL auf CR TMG am 29.09.2018 in Oldenburg-Hatten.
Hier mit Prüfer Albert Wundram (li.).
MSC Bremerhaven

**Erhard Gratz**

zur Erweiterung auf UL-Wasserflugberechtigung Anfang September auf dem Sedlitzer See.
Hier mit Fluglehrer Winfried Rall (li.).
UL-Gruppe des Bremer Vereins f. Luftfahrt

**Joachim Zarrath**

zum ersten Alleinflug.
Hier mit Fluglehrer Peter Greilich (li.) am 20.10.18 in Weser-Wümme.
FSG Airbus Bremen e. V.

**Felix Malyuga**

zum ersten Alleinflug am 30.09.18 in Weser-Wümme.
FSG Airbus Bremen e. V.

**Volker Ortgies**

zum bestandenen LAPL (A) CR TMG am 14.10.2018 in Uetersen.
Hier mit Prüfer Tim Wührmann.
MSC Bremerhaven

FLUGZEUGTAUFE DUO DISCUS XL

Der HAC Boberg hatte schon länger geplant, den Flugzeugpark durch einen leistungsfähigen Doppelsitzer zu ergänzen, der einfach zu fliegen ist.

In der ersten Oktoberwoche wurde dann der neue Duo Discus XL ausgeliefert, kurz vor der Feier zum 50-jährigen Namensjubiläum des HAC Boberg e. V. am 7. Oktober 2018 – ein schöner Anlass für eine Flugzeugtaufe.

Eine super Truppe von Jugendlichen hatte den Duo am Veranstaltungsort der Feier, im Goldkuppelsaal des Zollenspieker Fährhauses, aufgebaut, wo er gerade so reinpasste.

Die Taufe auf den Namen „Alstermöwe“ nahm Gertrud Hillmer vor. Gertrud ist Ehrenmitglied des HAC Boberg und be-



li: Gertrud Hillmer bei der Taufe der neuen „Alstermöwe“ re: Rolf Hilgert, 2. HAC Vorsitzender und Ingo Bahmann, LSV-HH Präsident
Fotos: A. Bergmann

reits 1961 in den Vorläuferverein des HAC eingetreten.

Der Name Alstermöwe geht zurück auf einen Bergfalken I, der 1952 als erster Doppelsitzer in Hamburg vom Aeroclub Hamburg angeschafft wurde.

Der neue Duo Discus XL ist Teil der HAC Flottenerneuerung im Einsteigersegment und ist als Universalflugzeug für

Schulung, Platzflug und Streckenflugtraining bestens geeignet.

Gleich während der sonnigen Herbstwochen nach der Taufe konnte der neue Vereins-Duo seine guten Flugleistungen unter Beweis stellen. Viele HACler nutzen zum Saisonende noch mal die Gelegenheit, mit der Alstermöwe zu fliegen, und waren begeistert.

SILBERNE EHRENNADEL DES DAEC FÜR MATTHIAS SCHMIDT

Am 7. Oktober 2018 erhielt Matthias Schmidt die silberne Ehrennadel des DAeC. Im festlichen Rahmen der 50-jährigen Jubiläumsfeier des HAC Boberg überreichte Präsident Ingo Bahmann Matthias Schmidt die Ehrennadel.

Matthias ist seit 20 Jahren Mitglied des HAC Boberg e. V., zuvor war er luftsportlich in Leverkusen als Segelfluglehrer aktiv. Innerhalb der Zeit beim HAC ist er durch sein großes ehrenamtliches Engagement und sein umfassendes Wissen zu einer wichtigen Stütze des Vereins geworden.

Er ist Fluglehrer und Begleiter zahlreicher Fluglager und Exkursionen. Über eine lange Zeit von zehn Jahren war er 1. Vorsitzender im Vorstand des HAC Boberg. Danach ist Matthias weiter und hochengagiert im Bereich der Technik, Reparatur und Unterhalt des Flugzeugparks aktiv – auf seine ihm zu eigene, sympathische Art ist er verlässlich und kompetent. Ein großes Anliegen ist ihm das Ausbilden von jungen Leuten: Mit seiner geduldigen Art gelingt es ihm, den Nachwuchs zu motivieren. Auch wirkt Matthias regelmäßig bei technischen Lehrgängen als Mitgestalter und Anleiter mit.



Matthias Schmidt (re.), LSVHH-Präsident Ingo Bahmann (mi) und 1. HAC-Vorsitzender Hartwig Grothkopp (li.) Foto: H. Eberle

Matthias zählt mit seinem hohen Einsatz zu den prägenden Mitgestaltern des Hamburger Luftsports – dafür gilt ihm unser großer Dank!

WIR GRATULIEREN



... zum ersten Alleinflug:

Lars Konrad

HAC Boberg, am 11.10.2018 in Boberg während der Herbstschulung bei den Fluglehrern Reinhard Pankow, Matthias Schmidt und Herbert Löhner

TERMINE

DATUM

VERANSTALTUNG

13.01.2019	HAC-Neujahrsempfang mit Ehrungen, 11:00 Uhr HAC Clubhaus
14.02.2019	Jahreshauptversammlung Luftsportverband Hamburg e. V.
02./03.03.19	Fluglehrer-Fortbildung 2019 in Boberg, HAC Clubhaus

„Du schwingst dich empor über Straße und Haus
im traumhaften Vogelflug.
Du fliegst und du fliegst und du brauchst kein Ziel,
das Dasein selbst ist Glück!
Keine Grenze dort unten bekümmert dich viel,
Du möchtest nie zurück.“

Vorstand und Mitarbeiter wünschen Euch eine
besinnliche Adventszeit, frohe Weihnachten und
ein gutes neues Jahr. Zu dieser besinnlichen Zeit
passen die nebenstehenden Zeilen von Michael
Ende und sind hoffentlich ein gutes Omen für die
Saison 2019, zu der wir Euch Hals- und Beinbruch
wünschen.

MOTORFLUGTAGUNG UND SEGELFLIEGERTAG 2018

Motorflugtag 2018

Am Samstag, den 10.11. fand in Verden die Motorflugtagung 2018 statt. Unter Leitung von Stefan Mueller, der den Motorflugkommissionsvorsitzenden Theodor Dornemann vertrat, fanden sich acht Vereinsvorsitzende, die 30 % der Motorflugmitglieder im LVN vertraten, ein. Unsere Präsidentin konnte in ihrem Grußwort von der EASA Safety Konferenz 2018 berichten, wo u. a. die nächsten Schritte der EASA GA Road Map (Fahrplan der Vereinfachungen für die allgemeine Luftfahrt), die fortschreitende Einführung von Drohnen und die Elektromobilität im Luftverkehr thematisiert wurden. Die Referenten der Motko berichteten zu den Aktivitäten 2018, wobei unter anderem die Gebirgsflugeinweisung des Landesverbandes und der Fluglehrerlehrgang in Bad Gandersheim besonders hervorgehoben wurden. Am Nachmittag wurden durch den Vertreter der Landesluftfahrtbehörde Bremen, Florian Vogt, aktuelle Themen aus der Luftfahrtbehörde vorgetragen: Zuverlässigkeitsüberprüfung in der Luftfahrt, was mehr als die ZÜP ist, Flugbuchführung und Fluglehrer-Kompetenzüberprüfung. Für 2019 sind zurzeit ein Fluglehrerausbildungslehrgang, ein Überlebenstraining auf See und auch die sehr beliebte Gebirgsflugeinweisung in Bad Wörishofen bereits fest eingeplant. Nach einhelliger Meinung der Anwesenden verdient die Motorflugtagung eine

höhere Beteiligung, da die Informationen nicht nur für Vereinsvorstände, sondern auch für die breite Masse der Motorflugpiloten wichtig sind. Die Option zur Befragung der Experten und die Diskussion über Herausforderungen für Vereine und Mitglieder ermöglichen allen Beteiligten die Beseitigung ihrer Unklarheiten und die Verbesserung der Arbeit des Landesverbandes.

Segelfliegertag 2018

Im großen Saal in Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden waren in diesem Jahr besonders zwei Segelflugzeuge Thema. Beide Förderflugzeuge, nämlich der Discus und der Rumpf der neuen ASK 21, wurden den Mitgliedern präsentiert. Nach den einleitenden Worten durch den Seko-Vorsitzenden Andreas Wenzek konnten bereits im Grußwort der Präsidentin erfreuliche Neuigkeiten für die Segelflieger bekanntgegeben werden. Das Rulebook Gliding, an dem sie entscheidend mitgearbeitet hat, ist auf den Weg gebracht und wird voraussichtlich 2020 in Kraft treten. Diese Verordnung wird dann



v.l. Präsidentin Meike Müller, Hermine Kreil,
Vizepräsident Heiko Gesierich

nur die für den Segelflug anzuwendenden Regeln aus dem Gesamtwerk der europäischen Regeln enthalten. Zusätzlich sind Erleichterungen vorgesehen, so ist beispielsweise nur noch eine einzige Segelfluglizenz vorgesehen, die sich in ihrer Anwendbarkeit durch das Tauglichkeitszeugnis unterscheidet. Damit würde das LAPL/SPL-System durch eine deutliche Vereinfachung abgelöst. Die aufwändige Kompetenzüberprüfung mit Prüfer würde durch Übungsflüge mit einem entsprechend qualifizierten Fluglehrer-Lehrer ersetzt. In dem jetzt noch anstehenden Verfahren steht die Zustimmung der europäischen Institutionen noch aus und alle hoffen, dass die vorgesehenen Erleichterungen zur Anwendung kommen werden.

Die Seko ehrte acht Fluglehrer zum Ende ihrer jahrzehntelangen Fluglehrertätigkeit und hob ihre Bedeutung für die Vereine hervor, denn es ist offensichtlich, dass ohne Fluglehrer kein Nachwuchs für den Segelflug gewonnen werden kann. Der Dank des Verbandes und seiner Mitglieder ist hier auszusprechen.

Der Landesauswerter der DMSt, Oliver Maas, gab einen Überblick über die zurückliegende Saison, die mit ihrem fantastischen, trockenen Wetter Spitzenergebnisse sowohl bei der Teilnehmerzahl, den Flügen, als auch den Streckenkilometern in Niedersachsen erbrachte. Der LVN führt auch weiterhin die Mannschaftswertung in der DMSt durch, um die Bedeutung der Vereine und die Gemeinschaft im Segelflug zu stärken. Diese Wertung ist für unsere Vereine sehr wichtig und es wäre zu begrüßen, wenn auch auf nationaler Ebene hier wieder deutsche Meister geehrt werden würden. Die höchste Punktzahl von 1192,89 Punkten in einem Flug erflieg Jan Kohrs mit seiner LS 1F auf einem angemeldeten 700 km FAI-Dreieck.

Die Referenten der Seko trugen aus den Fachbereichen Ausbildung und Lizenzen, Luftraum, Spitzensport, Breitensport und Anti-Doping vor. Die kompletten Protokolle der DAeC-Ausschusssitzungen können auf der Internetseite der Bundeskommission Segelflug des DAeC nachgelesen werden.

Die Wahlen der Segelflugkommission wurden von unserer Präsidentin durchgeführt. Die gesamte Segelflugkommission

stellte sich zur Wiederwahl und wurde durch die 42 anwesenden stimmberechtigten Vereinsvertreter einstimmig im Amt bestätigt.

Eine wichtige Zeremonie fand dann für unsere ASK 21 statt. Nach der Auslieferung im April 2018 wurde sie direkt im LVN-Fluglehrerlehrgang in Bückeberg eingesetzt und erhielt nur eine „Nottaufe“ durch die Namenspatronin, unsere Mitarbeiterin Frau Hermine Kreil, die seit mehr als 30 Jahren in der Geschäftsstelle für uns Luftsportler tätig ist. Jetzt konnten die Namensgeberin Frau Kreil, der Seko-Vorsitzende Andreas Wenzek, Präsidentin Meike Müller und Vizepräsident Heiko Gesierich, der maßgebend die Beschaffung organisiert hat, die Taufe im Kreise der niedersächsischen Segelflieger nachholen.

In den zurückliegenden sechs Monaten wurden bereits knapp 500 Starts und 170 Flugstunden im Fluglehrerlehrgang, der Trudeleinweisung und im Streckenflugtraining durch Mitgliedsvereine erfliegen. Die Reservierungsportale für die Saison 2019 sind eröffnet und wir wünschen allen Piloten schöne Flüge mit unseren Förderflugzeugen „NIE“ und „LVN“.

Die rasanten Entwicklungen im nationalen Segelflug wurden von Heiko Gesierich vorgetragen. Auf dem Deutschen Segelfliegtag in Koblenz haben sich 90 % der Segelflugreferenten der Landesverbände für eine Kooperation mit dem Deutschen Segelflugverband im DAeC und damit eine Stärkung der Position des Segelfluges ausgesprochen. Die Delegierten

richteten in Koblenz einen Antrag an die Hauptversammlung des DAeC (24.11. in Essen), den DSV in den DAeC aufzunehmen. In weiteren Verhandlungen werden die Details zwischen dem Vorstand der Bundeskommission Segelflug und dem DSV-Vorstand besprochen werden und sollen in 2019 abgeschlossen sein. Heiko Gesierich erbat ein Votum der niedersächsischen Segelflieger, um die Position des LVN auf der Hauptversammlung des DAeC in Essen zu klären. Die niedersächsischen Segelflieger gaben nach Diskussion mit nur vier Enthaltungen ein geschlossen zustimmendes Votum zu einer Aufnahme des DSV in den DAeC ab.

Frau Buchholtz, Vertreterin der Versicherung des Landessportbundes, und Frau Decker, Vertreterin des Maklers, bei dem unsere Verbandsversicherung abgeschlossen ist, trugen zu den entsprechenden Versicherungen vor und wiesen auf die unterschiedlichen Konzepte und die sich in vielerlei Hinsicht ergänzenden Punkte hin. Diverse Fragen konnten direkt beantwortet werden und auch Handlungsnotwendigkeiten wurden identifiziert. Beide Frauen stehen unseren Mitgliedern beim LSB bzw. bei der Firma Braasch immer für Auskünfte zur Verfügung.

Der nächste niedersächsische Segelfliegtag ist für den 17.11.2019 wieder in Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden eingepplant.

Günter Bertram

DAEC FRAGENKATALOG 2018

Der LVN bietet seinen Mitgliedern ab sofort die von aviationexam hergestellte elektronische Lernplattform mit dem DAeC Fragenkatalog 2018 an, der in Niedersachsen durch die Landesluftfahrtbehörden für alle Luftfahrerprüfungen eingesetzt wird. Mit dem gemeinsamen Einkauf lassen sich die Kosten von 69,00 € für den einzelnen Zugang auf 49,00 € für unsere Mitglieder reduzieren.

Der Fragenkatalog existiert nur noch in elektronischer Form und kann auf den gängigen Plattformen betrieben werden. Für die Nutzung ist es nur notwendig, sich bei aviationexam zu registrieren und dem LVN dann Benutzername und E-Mail-Adresse zu nennen. Umgehend versenden wir dann den Zugangscode und das Studium kann aufgenommen werden. An die gleiche E-Mail-Adresse versenden wir dann auch die Rechnung.

Für die Fluglehrer und Ausbildungsleiter bietet ein Learning Management System die Möglichkeit, den Fortschritt des Schülers zu überwachen, dazu aber mehr auf dem Treffen der Ausbildungsleiter, sofern die Software nicht selbstverständlich ist.

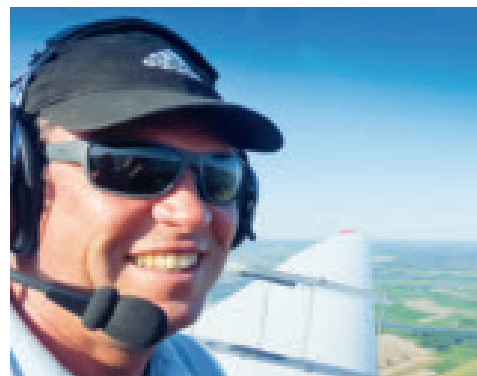
VOM „PUFFIFahrER“ ZUM KAVALIER DER LÜFTE

Leidenschaftlicher Segelflieger und Vizepräsident des Deutschen Aero Club, Landesverband Niedersachsen e. V., zum 52. „Kavalier der Lüfte“ ernannt



links: (v.l.n.r.) Heinz-Dieter Bonsmann, Norbert Lautner, Heiko Gesierich (Kavalier der Lüfte), Dr. med. Peter Krupp und Horst Rüdiger. Foto: Fred Vosteen

rechts: Heiko Gesierich, der frischgewählte Kavalier der Lüfte 2018 im Cockpit. Foto: Bianca Gesierich



Hude. Am Freitag, den 19.10.2018 begrüßte Dr. med. Peter Krupp ca. 60 Piloten und Freunde der Fliegerei zum traditionellen Fliegerabend in Hude. Besondere Grüße gingen diesmal auch an anwesende Familienangehörige von Gerd Achgelis (Stifter des Wanderpreises), Günter Bertram vom DAeC LVN und an den 95-jährigen Hans-Ulrich Gaserow, der eigens aus seinem Wohnort auf Mallorca angereist war.

Die Veranstaltung fand, wie schon im letzten Jahr, in Burgdorfs Hotel statt. Alljährlich wird im Rahmen dieser Veranstaltung eine Person, die sich in der Sportfliegerei verdient gemacht hat, mit der Ernennung zum „Kavalier der Lüfte“ geehrt. Dem jeweiligen Kavalier der Lüfte wird der vom berühmten Kunstflieger und Flugzeugbauingenieur Gerd Achgelis (*16. Juli 1908 in Golzwarden, † 18. Mai 1991 in Hude) gestiftete Wanderpreis „Huder Mönch“ überreicht. Empfänger dieser in Fliegerkreisen geschätzten Auszeichnung ist in diesem Jahr Heiko Gesierich.

In seiner Laudatio erklärte Flugkapitän Norbert Lautner: „Dem diesjährigen Kavalier der Lüfte wurde das Fliegen geradezu in die Wiege gelegt. Sein Vater, selbst ein passionierter Segelflieger, nahm ihn von Kleinkindesbeinen an immer wieder mit zur ‚Großen Höhe‘, wo er den Segelflug als einen selbstverständlichen Teil des Lebens betrachten lernte.“ Schon als Vierjähriger saß er mit im Flugzeug und konnte es über die in der Jugend so endlos erscheinenden Jahre

nicht erwarten, endlich selber die Hand an den Steuerknüppel zu bekommen. Seit dem 01.03.1978 ist er Mitglied im DAeC Landesverband Niedersachsen. Er feierte seinem 14. Geburtstag entgegen, in dessen Anschluss er dann endlich mit der Segelflugausbildung beginnen konnte. So erwarb er zum frühestmöglichen Zeitpunkt den Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer und wurde mit jungen 22 Lebensjahren schon Fluglehrer für den Segelflug im Landesverband Niedersachsen.

Die Zeit bis zum ersehnten Beginn der Segelflugausbildung füllte er aus als sogenannter „Puffifahrer“ und Helfer in allen Bereichen des Segelflugbetriebes. (Der „Puffifahrer“ schleppt mit einem Fahrzeug Segelflugzeuge am Boden zum oder vom Einsatz, zieht das Windenseil aus und übernimmt Boten- und Fahrdienste jeglicher Art im laufenden Segelflugbetrieb.) Seine Schulung hat Heiko Gesierich auf den Segelflugmodellen Ka8 und Ka6, die er sehr geliebt hat, vollbracht. (lt. Wikipedia: Die Ka 6, Erstflug im Jahr 1955; Produktionszeit von 1955–1970, insbesondere das Muster Ka 6E, stellt den Höhepunkt und das Ende in der Entwicklung von Segelflugzeugen in reiner Holzbauweise bei der Firma Schleicher dar. Sie wurde als einsitziges Hochleistungssegelflugzeug entwickelt und befindet sich noch immer im Einsatz. Die Ka 6 bekam den Beinamen Rhönsegler.)

Unser Kavalier nahm an vielen Wettbewerben teil, unter anderem in Österreich und Spanien. Zu den Leistungsflugzeu-

gen, die von ihm dabei bewegt wurden, zählen der Phoebus, DG 100 und ganz besonders der Janus. Den Leistungssegelflug hat er mittlerweile für die Arbeit im DAeC Landesverband hintenangestellt, ist aber im Norden Niedersachsens weiterhin mit dem Reisemotorsegler viel unterwegs. Heiko Gesierich ist auf dem Segelfluggelände groß geworden und er ist ein leidenschaftlicher Segelflieger, aber er schmäht nicht die Motorfliegerei und dementsprechend hat er auch die Lizenz für Motorsegler gemacht.

Neben den echten TMG (Touring Motor Glider) wie Samburo, Taifun und Dimona hat er auch Segelflugzeuge mit Hilfsantrieb wie PIK 20E und DG 800 bewegt. Auf der „Küstenklatschwelle“ war zu hören, dass er selbst die Bundeswehr mit seinen fliegerischen Künsten auf dem TMG begeistern konnte und sich als Obergefreiter damit Vorteile und Ansehen erarbeitete.

Unermüdet bringt sich der Kavalier der Lüfte 2018 im Rahmen der Verbandsarbeit in der Luftraumarbeit ein. Seit Ende des letzten Jahrtausends ist er der niedersächsische Vertreter im Luftraumausschuss. Seine Kontakte in die DFS (Deutsche Flugsicherung) Niederlassung Bremen sind sehr gut und belastbar. Das wird unterstrichen durch die im zweijährigen Rhythmus stattfindenden Fluglehrerauffrischungsseminare, die in den Räumlichkeiten der DFS stattfinden. Mitglied der Segelflugkommission des LVN ist Gesierich gefühlt eine Ewigkeit. Bei der Beschaffung der Förderflugzeuge Discus

2b und neuerdings ASK 21 konnte er seine ganze berufliche Erfahrung als Vertriebsmann zum Wohle der Segelflieger einbringen.

Seit 2008 ist der heute 51-jährige Heiko Gesierich zusätzlich Vizepräsident des Deutschen Aero Club LVN. Er begleitet und unterstützt die Präsidentin des LVN bei manchem schweren Gang in die Gremiensitzungen und hat sich dabei durch seine klare Sprache Gehör verschafft.

Zum Höhepunkt des Abends bekam Heiko Gesierich die Silbertrophäe, in die sein Name eingraviert ist, als Wanderpreis

überreicht. Zur Erinnerung an diese Ehrengabe erhielt er aus der Hand des „Kavaliers der Lüfte“ des Jahres 2014, Heinz-Dieter Bonsmann, der noch die legendäre Junkers JU 52 (Tante JU) eigenhändig geflogen hat, eine Junkers Uhr, Serie Cockpit JU 52, einen schönen Flieger-Chronographen mit der Inschrift „Kavalier der Lüfte 2018“.

Schon zur festen Tradition der Fliegertreffen zählen die Gastvorträge über Themen aus der Luftfahrt. An diesem Abend referierte der Historiker Karl-Heinz Knief über „Geheime Rüstungsprojekte der

Fa. Focke-Achgelis-Werke in den Jahren 1939–1945 an Produktionsstandorten in Norddeutschland“. Karl-Heinz Knief hat in seinem Vortrag anhand von zahlreichen Dokumenten, Bildern und Protokollen von Zeitzeugenaussagen Projekte aus den Bereichen der Raketentechnik sowie der Hubschrauber-Entwicklung erläutert. Knief, der seine Nachforschungen weiter fortsetzen möchte, sagt bereits heute, dass in Delmenhorst Luftfahrtgeschichte geschrieben wurde.

Text: Fred Voosten

RALLYE ZWISCHEN HARZ UND WESER

45. Niedersachsenrallye mit 56. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft am 23. Juni 2018



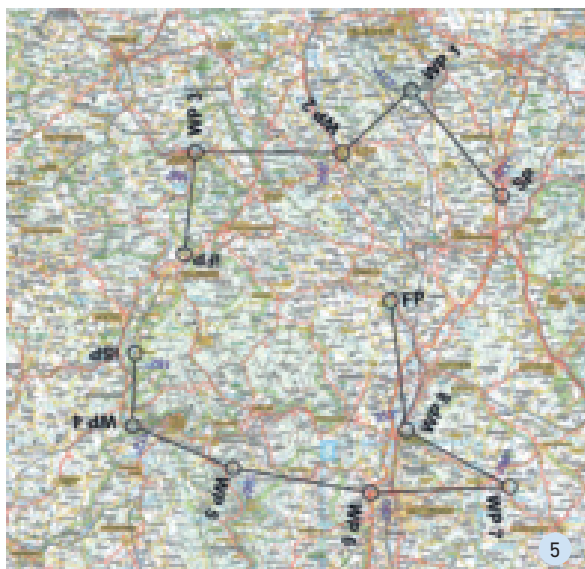
- 1: Flugvorbereitung – Reinhard Ruck und Dr. Manfred Meyer
- 2: Start unserer Rallye-Neulinge zu ihrer ersten Niedersachsenrallye
- 3: Einer startet, einer wartet, einer rollt
- 4: Nach der Landung



04:40 Uhr morgens. Ich habe im Turmzimmer übernachtet. Motorgeräusche draußen. Flugmotoren. Ich befinde mich im Turm des Flugplatzes Bad Gandersheim und klettere die Metalltreppe nach oben. Dort ist der Flugleiter schon bei der Arbeit. Es ist einer der längsten Tage im Jahr, und den begrüßen heute Morgen im Halbdunkel ein paar einheimische Besatzungen in ihren Maschinen. Traditionell. Es ist der Auftakt zu einem auch in anderer Hinsicht besonderen Tag: dem Tag der diesjährigen Niedersachsenrallye mit Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft.

15 Besatzungen aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bremen, Brandenburg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg hatten sich ursprünglich angemeldet, prima. Doch diesmal reduzierten eine Geburtstagsfeier, berufliche Gründe, schlechtes Wetter, Nichtverfügbarkeit des Flugzeugs und Krankheit die Teilnehmerzahl dramatisch auf acht hoch motivierte Besatzungen, von denen zwei bereits am Freitag angereist waren. Dabei hatten sich die Mitglieder des Sportfliegerclubs Gandersheim-Seesen e. V. als Ausrichter der vom DAeC LVN veran-

stalteten Niedersachsenrallye mächtig ins Zeug gelegt. Die Landebahn war gerade Ende 2017 erneuert worden und nun viel glatter. Diesmal begann und endete der Wettbewerb auf dem Flugplatz Bad Gandersheim (EDVA). Die Wettbewerbsstrecke führte über Bad Salzdetfurth und Alfeld nach Bodenwerder zum Flugplatz Höxter-Holzminden mit Touch and Go, dann weiter über Würgassen, Oberweser, nördlich von Göttingen zum Seeburger See und zurück über Nörten-Hardenberg nach Bad Gandersheim. Anfangs war Geduld gefragt. Denn wetter-



5: Streckenführung der Niedersachsenrallye 2018
6: Nach der Landung

7: Auswertung durch den Star-Auswerter (und Auswerte-Software-Autor) Thomas Weise aus Aschaffenburg (links)

8: Ein etwas dunkler Himmel meint es besser mit uns als im Vorjahr
9: Flugvorbereitung

bedingt mussten das Briefing auf 12:30 Uhr und die Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen an die erste Besatzung auf 13:15 Uhr verschoben werden. Die große Flugzeughalle bot viel Platz und das richtige fliegerische Ambiente für die Flugvorbereitung. Hier konnte man als Nichtteilnehmer auch mal den Profis über die Schulter schauen. Und dann ging es ab 14:00 Uhr an den Start – im 3-Minutentakt, da diesmal zwei Wendeschleifen eingebaut waren. In die Startbahn rollen, in die Bremsen gehen, Gas geben und zum vorgegebenen Zeitpunkt die Bremsen lösen – und ab die Post.

Nun hieß es, den ersten Checkpunkt, den sog. Startpunkt (SP, siehe Karte) zu finden und auch den schon möglichst sekunden genau zu überfliegen – eine besondere Herausforderung. Dabei kommt es auf die richtige Planung des Anflugs an.

Der Pilot achtet auf den richtigen Kurs zum nächsten Wendepunkt und die richtige Geschwindigkeit über Grund. Bei beidem hilft das GPS, der Feinabgleich geschieht anhand von Bodenfeatures, die überflogen werden, etwa eine quer verlaufende Bundesstraße, und durch Vergleich der Überflugzeit nach Funkuhr mit den Minutenstrichen, die bei der Flugvorbereitung an der Kurslinie auf der Karte angetragen wurden. Keine Zauberei, aber Konzentration ist gefragt. Und fliegt der Pilot etwas links der Kurslinie, hat es der Beobachter leichter, die Streckenobjekte anhand der Fotos zu

identifizieren und ihre Position zu vermerken. Luchsaugen sind von Vorteil.

Ab 15:33 Uhr dann die ersten Ziellandungen am Zielflugplatz. Die Besatzung Grubek & Grubek schaffte hier als einzige eine Null-Punkte-Landung im weißen Drei-Meter-Feld, die Besatzung Kirchner & Hosak dafür in Höxter-Holzminden, bei 20 Punkten in Bad Gandersheim. Respekt beiden! Ansonsten schafften 20 Punkte hier auch Ruck & Meyer und die Einsteiger-Besatzung mit den Lokalmatadoren Dippel & Wiegrefe.

Die Teams Grubek & Grubek, Ruck & Meyer, Kirchner & Hosak und Weise & Wolf flogen zeitlich am genauesten – mit jeweils unter 100 Strafpunkten. Adlraugen hatten Dörthe und Arnold Grubek: sie fanden als einzige alle Streckenobjekte. Damit wären sie auf Platz 1 gelandet – wenn da nicht die Strafpunkte durch eine zu lange, zu große Kursabweichung gewesen wären: vermeidbar, passiert aber auch Profis. Letztlich wurde es Platz 3. Bei den ebenfalls sehr erfahrenen Reinhard Ruck & Dr. Manfred Meyer war es eine umstrittene zu späte Abgabe der vollständigen Wettbewerbsunterlagen nach der Landung, ohne die sie auf Platz 2 gelandet wären. Das schmerzt. Ich hatte auf einem Abschnitt eines Deutschlandfluges mit meinem Teamkollegen einmal vergessen, den GPS-Logger einzuschalten. Da half auch nicht, dass wir uns gewiss waren, recht zeitgenau geflogen zu sein – volle Punktzahl dafür, bitter. So einen

Fehler macht man nicht so schnell wieder, aber es gibt ja noch andere Möglichkeiten ...

Die endgültigen Platzierungen der Niedersachsenrallye 2018 und der Niedersächsischen Motorflugmeisterschaft folgen weiter unten. Die Auswertung hat in Blitzzesschnelle wieder der Achaffener Thomas Weise vom Deutschen Präzisionsflugverein mit seiner bewährten Software FlightContest gemacht. Vielen, vielen Dank! Ein Riesendankeschön geht auch an alle Helfer in Bad Gandersheim und Höxter-Holzminden, die diese Rallye möglich gemacht haben, insbesondere an Henning Jahns vom Sportfliegerclub Gandersheim-Seesen e. V. für die Vorbereitung und Durchführung der Rallye und für die lukullische Betreuung. Wir kommen gern wieder. Vor allem allen Teilnehmern ein herzliches Dankeschön, dass sie den Weg nach Bad Gandersheim gefunden und sich der Herausforderung Rallyefliegen wieder einmal gestellt haben – und auf Wiedersehen zur Niedersachsenrallye 2019 in Blexen. Dazu sind herzlich alle motorfliegenden Besatzungen willkommen, deren Pilot DAeC-Mitglied ist – sehr gern Rallye-Einsteiger. Neulinge können sich mit der Rallyefliegerei z.B. beim eintägigen Rallyefliegerseminar vertraut machen, das traditionell im April stattfindet.

Dietmar Hepper
Referent Rallyes und Wettbewerbe
im DAeC LVN, Motorflugkommission

ERGEBNISSE:

45. NIEDERSACHSENRAALLYE

WETTBEWERBSKLASSE:

Platz	Name	Verein
1	Thomas Kirchner, Karl-Heinz Hosak	Dt. Präzisionsflugverein
2	Ingo Weise, Timo Wolf	FV Celle
3	Dörthe und Arnold Grubek	AC Rhein Nahe

EINSTEIGERKLASSE:

4	Benjamin Dippel, Timo Wiegrefe	SFC Gandersheim-Seesen
---	--------------------------------	------------------------

56. NIEDERSÄCHSISCHE MOTORFLUGMEISTERSCHAFT

Platz	Name	Verein
1	Ingo Weise, Timo Wolf	FV Celle
2	Reinhard Ruck, Dr. Manfred Meyer	CdF Oldenburg
3	Johannes Teperoglou, Tobias Leibold	Fluggruppe JG 71 "R"

GESAMTWERTUNG

Platz	Pilot	Copilot	Verein	LV*	Flugzeug	Kennung	Kl.*	Punkte
1	Thomas Kirchner	Karl-Heinz Hosak	Dt. Präz.flugverein	BB	Z 42	D-EWON	W	293
2	Ingo Weise	Timo Wolf	FV Celle	Nds.	M 20 J	D-ENWU	W	330
3	Dörthe Grubek	Arnold Grubek	AC Rhein Nahe	RP	C 177	D-EHHS	W	336
4	Reinhard Ruck	Dr. Manfred Meyer	CdF Oldenburg	Nds.	C 172	D-EBBM	W	375
5	Johannes Teperoglou	Tobias Leibold	Fluggruppe JG 71 "R"	Nds.	DA 20	D-EPPV	W	555
6	Hans-Helmut Felderhoff	Jan Felderhoff	LSV Nordenham	Nds.	DR 400	D-EIIN	W	766
7	Andreas Huth	Robert Janzen	BVL	HB	FK 9	D-MCOE	W	1121
8	Benjamin Dippel	Timo Wiegrefe	SFC Gandersheim-Seesen	Nds.	PA 28	D-EFSO	E	1865

* LV = Landesverband, W = Wettbewerbsklasse, E = Einsteigerklasse

Benjamin Dippel und Timo Wiegrefe, die beiden Rallye-Neulinge, berichten:

„Der eigentliche Flug lief angesichts der Wetterlage ruhig und entspannt ab. Wir haben uns unser Cockpitmanagement vorher gut überlegt, und so waren die Anforderungen in Sachen Navigation und Zeitmanagement absolut machbar. Die eigentliche Herausforderung war für uns, die Streckenbilder zu finden und gegen die Genauigkeit des GPS-Loggers zu ‚gewinnen‘. Wenn man – gefühlt – einen Wendepunkt überflogen hat, der GPS-Logger knapp den Wendepunkt als verfehlt aufzeichnet, sind die Strafpunkte sicher. Aus Fehlern kann man nur lernen, den fliegerischen Spaß konnte uns das jedenfalls nicht nehmen.“

JAHRZEHNTELANGE FLUGERFAHRUNG GEHT VON BORD

Im Rahmen einer vereinsinternen Verabschiedung wurde der langjährige Fluglehrer und DAeC-Prüfer Günther Meidenbauer wunschgemäß in seinen fliegerischen Ruhestand entlassen. Auf Vorschlag des Vorstandes der Fluggruppe JG 71 „R“ wurde ihm vom DAeC LVN die „Ehrenurkunde für besondere Verdienste“, sowie die „Ehrennadel in Gold“ verliehen. Um der offiziellen Ehrung einen angemessenen Rahmen zu verleihen, hatte der Vorstand der Fluggruppe JG 71 „R“ zu einer kleinen Feier mit Überreichung der Auszeichnungen geladen. Langjährige Weggefährten Meidenbauers, aber auch Flugschüler der jüngsten Vergangenheit ließen es

sich nicht nehmen, „ihren“ Fluglehrer in den wohlverdienten Ruhestand zu verabschieden.

Wir wünschen Günther Meidenbauer alles Gute für die bevorstehende flugfreie Zeit.

**Text und Foto
Achim Hamacher
2. Vorsitzender der Fluggruppe
JG 71 „Richtofen“ e. V.**



AERONCA 65 C – DER KÄFER DER LÜFTE

Mit stolzen 80 Jahren fliegt und fliegt sie



- 1: Georg Krause vor seiner Aeronca 65 C
- 2: Die Aeronca D-EKKR im Flug
- 3: Das Typenschild
- 4: Blick in die Pilotenkanzel mit Doppelsteuer

Bei der Aeronca 65 C handelt es sich um ein zweisitziges Motorflugzeug, das im Oktober 1938 in den Vereinigten Staaten gebaut wurde und dort zu seinem Erstflug startete. Am 27. Oktober 2018 wurde am Verkehrslandeplatz Rinteln der 80. Geburtstag dieses legendären Oldtimers begangen und gebührend gefeiert.

Bei einer Reisegeschwindigkeit von 120 km/h, einer Flugzeit von 2,5 Stunden und guten Kurzstart- und Landeeigenschaften war die Aeronca zur damaligen Zeit eine kleine technische Sensation. Das 65 PS starke Motorflugzeug wurde bis 1946 als Schul- und Kurierflugzeug von der amerikanischen Luftwaffe eingesetzt. Seit 1955 befindet sich das Flugzeug in der Bundesrepublik Deutschland. Auf welchem Weg und wann sie damals von Amerika nach Europa gekommen ist, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Die Besitzer der Aeronca wechselten häufig.

Mitte der 70er-Jahre übernahm sie dann Hans Kaiser, der Inhaber des damaligen Luftfahrttechnischen Betriebs (LTB) Kaiser am Verkehrslandeplatz Porta Westfalica (jetzt Porta Air Service). Bevor die Aeronca wieder Luft unter ihren Flächen spüren durfte, war sie zwei Jahre einem Museum in Berlin als Leihgabe zur Verfügung gestellt worden. Danach lagerte sie weitere neun Jahre in einem stillgelegten Bahnhof, bevor Techniker und Lehrlinge des LTB Kaiser sie wieder zum Leben erweckten. Die Restauration gestaltete sich damals sehr zeitaufwendig und mühevoll, zumal möglichst nur Originalteile verwendet werden sollten. Teilweise mussten diese aus den USA eingeführt oder selbst hergestellt werden. Im Jahr 1985 erhob sie sich dann wieder an Deutschlands Fliegerhimmel und nahm in dem Jahr u. a. am Deutschlandflug von Wilhelmshaven nach Kempen teil. Sie gewann auch diverse Preise bei Oldtimertreffen.

Seit 2015 gehört dieses Schätzchen Georg „Schorsch“ Krause (ehemaliger Mitarbeiter des LTB Kaiser) und ist nunmehr am Verkehrslandeplatz Rinteln im schönen Weserbergland stationiert. Schorsch ist von seiner Aeronca mit der Kennung D-EKKR einfach nur begeistert und erwähnt die hervorragende Verarbeitung, ihre guten Flugeigenschaften und den robusten Motor. „Wenn ich die Aeronca mal ein halbes Jahr nicht geflogen bin: du drehst den Zündschlüssel um und der Motor springt sofort an“, schwärmt der Eigner und ein Lächeln geht über sein Gesicht. Wünschen wir den beiden „Oldtimern“ noch viele schöne Flüge und Happy Landings.

Text: Dieter Vogt
Fotos: Martina Sasse

REINHARD SCHRAMME

Zweitschnellster Segelflieger Deutschlands

Die diesjährige Siegerehrung für die Gewinner der 1. und 2. Segelflugbundesliga, der Qualifikationsliga sowie weiterer Wettbewerbe fand Anfang Oktober in Poppenhausen unterhalb der Wasserkuppe/Rhön statt.

Reinhard Schramme, der für den Luftsportverein Rinteln e. V. an den Start ging, ist in diesem Jahr als zweitschnellster Segelflieger der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden. Der „Speed-Champion“ ermittelt sich aus einer Geschwindigkeitswertung. Hier werden die Schnittgeschwindigkeiten der schnellsten sechs Flüge eines Piloten über ein Zeitfenster von 2:30 Stunden ermittelt und zu einer Gesamt-Speed zusammengefasst. Der Start zu diesen Flügen hat in der Bundesrepublik Deutschland zu erfolgen.

Schrammes schnelle Wertungsflüge erfolgten u.a. entlang der Hänge des Wiehen- und Wesergebirges sowie dem Ith im Hangflug. Der schnellste Flug gelang ihm mit Co-Pilot Rolf Bödeker am 30.07.2018 in einem Arcus mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 157 km/h. Die Gesamtstrecke von 392 km flog das Team fast im reinen Geradeausflug bis an den Ostrand des Harzes; lediglich 9 % inner-



v.l.n.r.
Rolf Bödeker und
Reinhard Schramme
kurz vor dem Start
im Arcus M

halb des 150-minütigen Wertungszeitraumes benötigte das Team für das Kreisen in der Thermik. Den schnellsten Flug der Saison absolvierte Michael Lange von der FG Schwäbisch Gmünd am 22.04.2018 mit 165,46 Speedpunkten bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 175,39 km/h. Die sechs schnellsten Wertungsflüge von Reinhard Schramme ergaben 796,55 Speedpunkte und somit Platz 2. Auf Platz 1 flog Steffen Schwarzer vom LSR Aalen mit 830,69 Punkten, Platz 3 belegte Jan Kretschmer vom AC Lichtenfels mit 789,78 Punkten. Europaweit wiederholt sich das vorgenannte Ergebnis.

In der weltweiten Wertung belegt Reinhard Schramme als bester deutscher Pilot einen hervorragenden 4. Platz mit

967,86 Speedpunkten. Zu den hier zugrunde gelegten Wertungsflügen startete er in den Wintermonaten 2017/2018 von der Fliegerfarm Bitterwasser in Namibia. Hier treffen sich die besten Segelflieger vom November bis Anfang Februar, um dem europäischen Winter zu entfliehen. Den schnellsten Flug legte Schramme hier innerhalb des 2 ½-stündigen Zeitfensters am 30.11.2017 über eine Distanz von 490 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 196 km/h auf einer EB 29D zurück. Reinhard Schramme ist Ende Oktober wieder zur Fliegerfarm Bitterwasser aufgebrochen.

Text und Foto: Dieter Vogt

SOMMERLAGER 2018 IN PRZYLEP (POLEN)

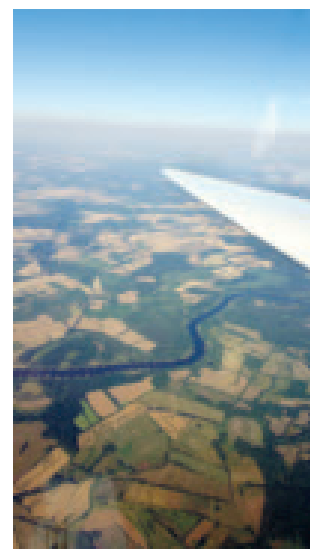


Nach dem Sommerlager ist vor dem Sommerlager – so war es auch 2017, als wir vom LSV Delmenhorst unser alljährliches zweiwöchiges Sommerlager auf unserem Flugplatz „Große Höhe“ durchführten.



Nun war danach die Frage: Wo soll es im Sommer 2018 stattfinden? Auf jeden Fall, wie alle zwei Jahre üblich, auf einem anderen Flugplatz!

Vereinskollegen waren im Sommer 2017 auf dem Flugplatz in Przystep bei Zielona





Gora in Polen gewesen und hatten von der dort hervorragenden Thermik und dem Flugplatz geschwärmt. Schnell fiel die Entscheidung: Da wollen wir auch hin!

Im Januar 2018 trafen sich dann die Interessierten auf der Großen Höhe und besprachen die Einzelheiten: Wer will ins Hotel, wer campt, welche Flugzeuge kommen mit usw.

Mit Hilfe des aus Polen stammenden Vereinskameraden Georg waren die Einzelheiten mit dem Hotel und dem Flugplatz schnell geklärt und es konnte am Sonntag, dem 01.07.2018, losgehen.

In fünf Fahrzeugen und genau so vielen Flugzeugen war genug Platz für alle, die mitkamen, und das Gepäck. Als (einziger!) Fluglehrer begleitete uns unser Ausbildungsleiter Jürgen Matzdorf (Matzi), der einem anstrengenden Job entgegensah.

Insgesamt waren wir eine Flugschülerin und fünf Flugschüler mit unterschiedlichem Ausbildungsstand. Weiter wurden wir von Bernd v. Seggern, der die Organisation übernommen hatte, Martin Kopplow und unserem Senior Günther Gesierich begleitet. Marvin Pohl kam einen Tag später mit einem weiteren Vereinsflugzeug, einem Duo Discus, nach.

Nach ca. neun Stunden Fahrt kamen wir alle nach und nach in Przylep auf dem Flugplatz an und waren von der Größe und dem dortigen Betrieb doch überrascht. Schnell waren die Flugzeuge auf dem Gelände sicher abgestellt und die Zimmer im Hotel bezogen sowie die Zelte

bzw. Camper aufgebaut. Nach einem gemeinsamen Abendessen im Restaurant des Hotels und ein paar Bier (bzw. Cola) fielen alle müde in die Betten.

Am nächsten Morgen stand nach einem ausgiebigen Frühstück ein ebenso ausführliches Briefing in Englisch durch Robert vom Flugplatzbetreiber an. Er wies uns in die Eigenheiten des Flugplatzes, den Betrieb am Flugplatz, die Lufträume und das Wetter ein. Neben unserer Segelflugausbildung, die auch von den Polen parallel betrieben wurde, gab es an dem Platz auch Motorflugausbildung, Charterbetrieb und den Einsatz eines Löschflugzeuges und eines Rettungshubschraubers. Am Wochenende kamen noch Fallschirmspringer und eine Kunstflugstaffel dazu – also mächtig was los und nicht so beschaulich wie auf der Großen Höhe!

Nach dem Aufrüsten der Flugzeuge konnte jeder mit Matzi eine Einweisungsrunde für den Platz fliegen. Damit war der Tag auch schon zu Ende. Anschließend stand noch eine Versorgungsfahrt (Getränke etc.) und Beschaffung fürs Grillen an.

Vom Wetter wurden wir in den nächsten Tagen sehr verwöhnt: Immer Sonne, gute Thermik und viele hilfsbereite Menschen um uns herum. Zur Verständigung mussten manchmal die Hände und Füße erhalten, weil Englisch nicht so verbreitet war; deutsch sprach nur eine Sekretärin im Büro des Flugplatzes und wir eben kein polnisch. Aber es hat immer geklappt.

Der Windenstart war erst etwas gewöhnungsbedürftig: Weil die polnischen Flugzeuge keine Automatikkupplungen haben, nahm der Windenfahrer bei ca. 60° Seilwinkel das Gas weg, um das Ausklinken zu signalisieren. Das war dann meist schon bei ca. 250 m Höhe - etwas wenig, wenn man nicht gleich einen Bart fand. Nach ein paar Gesprächen und einer längeren Seilauszehstrecke erreichten wir auch Höhen von über 300 m, die dann besser zum Einstieg in die Thermik waren.

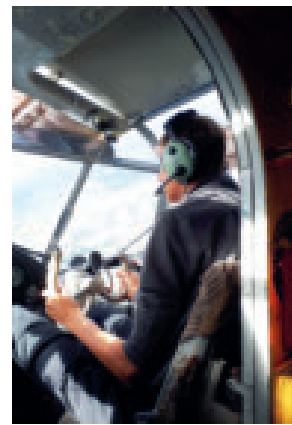
Hatte man den Einstieg in die Thermik gefunden, ging es im Platzbereich teilweise auch schon mal zügig bis in Höhen von knapp unter 3000 m über MSL. Das ermöglichte uns in der Schulungsgruppe schöne, hohe und ebenso lange Flüge, teils auch allein mit dem Astir CS.

Fynn-Louis und Walter konnten die B-Prüfung ablegen.

Von unseren vier Scheininhabern war Günther morgens immer der Erste, der mit seinem Eigenstarter vom Platz wegflieg, und abends der Letzte, der zurückkam. Er hatte immer einen lohnenden Flug im OLC einzutragen.

Marvin nahm einige aus der Schulungsgruppe auch zu längeren Flügen mit dem Duo-Discus mit, so dass wir auch einmal für längere Flüge ein Gefühl bekamen.

Einige Worte zur Statistik: Wir alle zusammen haben in der Zeit 105 Starts gemacht und sind dabei 117 Std. 15 Min. geflogen. Davon entfielen auf die Schu-



lungsgruppe insgesamt 34 Std. 34 Min., dabei waren wir als Soloflieger 20 Std. 35 Min. im Platzbereich unterwegs. Den längsten Schüler-Soloflug konnte Cedric mit 5 Std. 25 Min. für sich verbuchen. Als Fluglehrer war Matzi mit uns 13 Std. 59 Min. in der Luft.

Unsere Lizenzinhaber brachten es insgesamt auf 77 Std. 26 Min. bei 28 Starts, was einer durchschnittlichen Flugdauer von 2 Std. 45 Min. entspricht. Den längsten Flug hatte dabei unser Senior Günther Gesierich mit 7 Std. 57 Min. und mit insgesamt 32 Std. 24 Min. hatte er auch die höchste Gesamtflugzeit von uns allen.

Nach fünf Tagen lohnte bei tiefen Wolken und fehlender Thermik kein Flugbetrieb, und Matzi brauchte auch dringend mal eine Pause, so dass wir uns zu einem Ausflug entschlossen.

Am 09.07.2018 besuchten wir die Festungsanlage Oder-Warthe-Bogen, eine beeindruckende Bunkeranlage aus dem Zweiten Weltkrieg, die als Museum zugänglich ist. Obwohl die Festung nie ganz fertiggestellt wurde, war es doch ein bedrückendes Bild, wie viel Material, Ideen, Technik und auch menschliche Kraft eingesetzt wurde, nur um einen Krieg zu führen, der letztendlich Millionen Menschen das Leben kosten sollte. Was hätte man aus heutiger Sicht damit alles an sinnvollen Dingen schaffen können!

Die nächsten drei Tage war dann wieder super Wetter und Flugbetrieb von morgens bis zum Abend. Am 07.07.2018 luden uns die polnischen Fliegerfreunde zu einem gemeinsamen Grillen ein. Trotz der Sprachschwierigkeiten war es ein interessanter Abend.

Erst am 10.07.2018 ließ uns das Wetter wieder etwas im Stich – wir waren auch schon verwöhnt, was Flugdauer

und Thermik anbelangte! Wir besuchten ein Museum, das sich mit Militärtechnik und Flugzeugen beschäftigte. Es wurden Waffen und Uniformen vom Dreißigjährigen Krieg bis zum Zweiten Weltkrieg ausgestellt; im Außenbereich standen verschiedene Militärfahrzeuge, Artilleriegeschütze, Raketen, Hubschrauber und Flugzeuge. Diese waren teilweise in einem beklagenswerten Zustand (länger schon der Witterung ausgesetzt), teils sahen sie aber auch aus, als wenn sie gestern noch geflogen wären. Der Verein, der das Museum betreute, gab sich sichtlich Mühe, alles irgendwie zu erhalten. Auch hier war der eher unkomplizierte sachliche polnische Umgang mit dem Thema erstaunlich.

Am 11.07.2017 folgte ein Besuch in Breslau, der leider durch den am späten Nachmittag einsetzenden Regen etwas kürzer ausfallen musste. Versüßt haben wir uns den Aufenthalt mit Riesenportionen Eis.

Die Stadt Zielona Gora erkundeten wir am Nachmittag des 12.07.2017, leider auch mit etwas Regen. Wir nutzten den Aufenthalt in Zielona Gora nicht nur zum Sightseeing, sondern auch zum Einkauf von Mitbringsele und einem gemeinsamen Essen in einer über 500 Jahre alten Gaststätte. Diese war mal eine alte Poststation, die im Untergeschoss liegenden ehemaligen Pferdeställe waren zu sehr schönen Clubzimmern ausgebaut.

Am Morgen bei noch schönem Wetter fand dann das Highlight des Sommerlagers statt: Matzi und Bernd hatten einen halbstündigen Flug mit einer der am Platz stationierten Antonows organisiert. Ein beeindruckender Flug, der dadurch gekrönt wurde, dass uns der Pilot nacheinander für ein paar Minuten auf den Platz des Copiloten sitzen ließ und wir mal mit

steuern durften.

Am Freitag und Samstag wurde dann bei besserem Wetter wieder geflogen. Samstagabend mussten wir dann schon unsere Flieger verladen und an die Rückfahrt am Sonntag denken.

Den letzten Abend haben wir im Restaurant des Hotels ausklingen lassen. Dabei ließen wir es uns nicht nehmen, Matzi als einzigem Fluglehrer für seine Betreuung besonders zu danken. Vom Flughafenbetreiber konnten wir eine kleine Granitsäule mit einer gravierten Plakette und einer kleinen Antonow oben drauf für Matzi bekommen. Die Plakette wurde nach unserem Wunsch mit einer Widmung für Matzi versehen, die ihn an das hervorragende Fliegerlager in Polen erinnern soll.

Die Rückfahrt startete am 14.07.2018 bei bestem Wetter. Mit den Anhängern ging es aber nur gewohnt langsam voran, so dass bis auf Martin alle gegen 18 Uhr auf der Großen Höhe eintrafen – sehnhelst von den Eltern unserer jugendlichen Flieger erwartet. Nur Martin hatte, wie einige Tage zuvor schon Marvin, Pech. Erst platzte ihm ein Reifen am Anhänger und dann auch noch ein Wasserschlauch am Motor. Er war zwar kurz vor uns abgefahren, fuhr aber einen anderen Weg, so dass wir ihm nicht einmal helfen konnten.

Als Fazit bleibt ein super Fliegerlager 2018 und ein großes Danke an Matzi und Bernd für die Organisation. Ein großer Dank gebührt auch den Angestellten des Flugplatzbetreibers, dem Aero Club of Zielona Gora Przylep und dem AEROPLAN Hotel – Restauracja.

Wir werden noch mal wiederkommen.

Text: Walter Meinders
Fotos: Walter Meinders
und Bernd von Seggern

Jürgen Schiefelbein

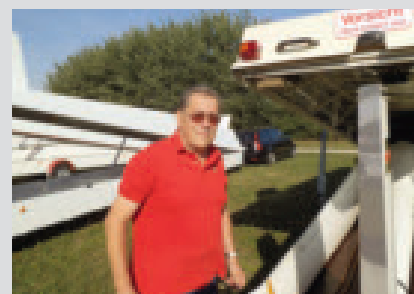
Die Segelfluggruppe des Aero-Club Braunschweig trauert um Jürgen Schiefelbein.

Jürgen verstarb am 04.10.2018 nach schwerer Krankheit im Alter von 78 Jahren in einem Braunschweiger Krankenhaus.

Genau vor 40 Jahren lernte Jürgen bei uns im Aero-Club das Segelfliegen. Er war von dieser Sportart so begeistert, dass er sich bereits 1983 mit der ASW 19 seinen Traum vom eigenen Segelflugzeug erfüllte. 1985 folgte dann die LS 4, die er in diesem Frühjahr an den LSV Delmenhorst verkaufte.

In Jürgen haben wir einen kompetenten und immer zuverlässigen Fliegerkollegen verloren, der ein genialer Handwerker und absoluter Perfektionist war. Die Messlatte für sein eigenes Handeln legte er immer sehr hoch und lieferte somit bei seinen zahlreichen Bauprojekten für unsere Segelfluggruppe eine optimale Arbeit ab.

Wir sind Jürgen dankbar, dass er uns durch seine beruflichen Verbindungen und zahlreichen Kontakte das Fahrgestell für unser neue Winde sowie zudem einen Seilrückholwagen beschaffte. Diese für unsere Segelfluggruppe wichtigen Maßnahmen werden für uns im-



mer mit seinem Namen verbunden sein. In der vergangenen Zeit konnte Jürgen gesundheitsbedingt nicht mehr zu uns auf den Flugplatz kommen.

Die Mitglieder der Segelfluggruppe des Aero-Club Braunschweig werden die lange gemeinsame Zeit mit Jürgen immer dankbar in Erinnerung behalten.

**Aero-Club Braunschweig,
Segelfluggruppe**

WIR GRATULIEREN

„In life you are either a passenger or a pilot. It's your choice!“ (Unknown)

Ein atemberaubendes Erlebnis, das bleibt Freiflug am 29.07.2018



Immer wieder wurde mir gesagt, wie cool es ist, ein Flugzeug alleine zu fliegen. Anfangs habe ich mich immer darüber gewundert, aber irgendwann wollte ich endlich alleine fliegen. Gestern habe ich es selbst gemerkt: Fluglehrer sind zwar eine tolle Unterstützung, aber das kann man unmöglich mit dem Fliegen alleine vergleichen.

Das Wetter spielte bisher nie mit, sodass sich mein Freiflug immer weiter verzögerte. Immer, wenn ich auf den Flugplatz kam, habe ich auf bessere Bedingungen gehofft. Fliegen wollte ich trotzdem! Nach ganzen 121 Starts stellte ich mich dann gestern dem Wind und machte meinen ersten Alleinflug. Es war unbeschreiblich. Zuvor musste unsere ASK-21 aber erst einmal beladen werden. Zu den regulä-

ren acht Bleiplatten und einem Bleikissen kam noch ein weiteres Bleikissen hinzu. Um in Zukunft das Beladen des Flugzeuges so kurz wie möglich zu halten, habe ich mich entschlossen zuzunehmen.

Nachdem ich samstags zwei Platzrunden und eine Seilrissübung hatte, fühlte ich mich gut vorbereitet. Sonntags bin ich vor meinem Überprüfungsflug noch dreimal mit unserem Ausbildungsleiter geflogen. Kurz vor dem Start war ich sehr angespannt. Ich atmete noch mal tief durch und führte meine normale Startkontrolle durch. Dann ging es endlich los!

Viel leichter und schneller als sonst hob ich mit der D-4778 ab und der Start verlief gut. Nach dem Ausklinken versetzte ich mich in die Lage eines Fluglehrers und redete mit mir selbst um nichts zu

vergessen. Es war windiger als sonst und ich wusste, dass es laut Briefing noch windiger werden sollte. Dennoch genoss ich den Flug und die Stille in der Luft sehr. Beim Fliegen einfach den Alltag vergessen und frei sein, es wird einem immer wieder klar, dass es die schönste Sportart der Welt ist. Der erste Alleinflug ist mit Worten kaum zu beschreiben. Nachdem die erste Aufregung zurückgegangen war, machte es unglaublich Spaß, nach kurzer Zeit setzte ich schon meine Landemeldung ab und ging zum Queranflug über. Jetzt musste ich besonders auf den Wind achten und einen sauberen Endanflug fliegen. Nach der Landung war ich erleichtert und hatte etwas mehr Vertrauen in mich selbst gewonnen. Beim nächsten Start war ich schon etwas gelassener. Es war ungewohnt still und ich hätte vor Freude singen können! Die Landung verlief einwandfrei und ich realisierte erst danach, dass ich schon zwei Flüge hinter mir hatte. Der letzte Flug war einfach nur schön, es war windiger, aber ich wurde im letzten Jahr gut auf schwierige Wetterverhältnisse vorbereitet. Nach der Landung stieg ich aus, legte den Fallschirm ab und

musste grinsen. Einen Dank möchte ich an dieser Stelle dem tollen Windenfahrer für die angenehmen Starts aussprechen! Nach der A-Prüfung habe ich nun insgesamt 18 h Flugzeit mit der D-4778 zu verzeichnen.

Nachdem eine ganze Horde Piloten auf mich zugelaufen kam, wurde mir die

A-Anstecknadel übergeben, ich wurde beglückwünscht und bekam einen schönen Strauß mit Brombeeren geschenkt. Auch unsere Gastpiloten aus den Niederlanden gratulierten mir herzlichst. Abends, als wir den Tag mit einem Feierabendgetränk gemütlich ausklingen ließen, wurde ich in die Kunst des Flaschenöffnens einge-

weiht. Ich bin glücklich und dankbar für die gemachten Erfahrungen und werde diesen Tag niemals vergessen! Ein Dank geht an alle Beteiligten und vor allem an meine Ausbilder, die mich in jeder ‚Flug‘-lage unterstützten.

Yolantha Remane
vom AeC Wolfsburg e. V.

Ausbildungserfolg beim Luftsportverein Rinteln e. V.

Sönke Steuber absolvierte seine ersten Alleinflüge



links:

Sönke Steuber bereitet sich auf seinen zweiten Alleinflug vor.

rechts:

Sönke Steuber erhält seine erste Segelflugschwinge von Karl-Heinz Pfeiffer.

Fliegen ohne Fluglehrer, der Wunsch eines jeden Flugschülers. Am Samstag, dem 06. Oktober, erfüllte sich dieser Traum für Sönke Steuber (15 Jahre) aus Todenmann. Er absolvierte die ersten drei Starts und Landungen ohne Fluglehrer.

Vorausgegangen waren mit den ehrenamtlichen Fluglehrern des Luftsportvereins Rinteln e. V. viele Schulungsflüge, wie z. B. das Üben von Start und Landung, das Zentrieren der Thermik, das Verhalten in Notfällen (Seilriss) und Anflüge aus ungewohnter Position. Das Übliche halt, bevor die Fluglehrer sich trauen, einen Flugschüler zum ersten Alleinflug starten zu lassen. An diesem Samstag war das Wetter ideal für die Prüfung. Nach einem Überprüfungsflug mit dem zweiten Flug-

lehrer Ulrich Kaiser startete Sönke Steuber am späten Nachmittag zu seinen ersten drei Alleinflügen unter Beobachtung seines Fluglehrers Karl-Heinz Pfeiffer. Beide Fluglehrer waren mit seinen ersten Alleinflügen äußerst zufrieden.

Wie üblich beim Luftsportverein Rinteln folgte danach die Pilotentaufe: Nach der dritten Landung gratulierten alle Fliegerfreunde dem Alleinflieger zur bestandenen A-Prüfung und wünschten allzeit schöne Flüge. Jetzt schließen sich für Sönke Steuber weitere Ausbildungsschritte und Alleinflüge unter Aufsicht der Fluglehrer an, mit dem Ziel, die zweite und dritte Segelflugschwinge zu erlangen. Mit der Segelflugausbildung hat Sönke Steuber Mitte 2017, kurz

nach seinem 14. Geburtstag, begonnen. Nachdem die Segelflugzeuge eingeräumt waren, folgten die Glückwünsche, traditionell durch einen Klapps auf das Gesäß. Die befreundeten Segelflieger aus Bremen, die zu ihrem Herbstfliegerlager angekommen waren, reihten sich in die Reihe der Gratulanten ein. Die Fluglehrer erklärten der anwesenden Familie und den Gästen den Brauch. „Zwar haben wir in den Segelflugzeugen hochmoderne Instrumente, die das Steigen und Falle des Flugzeuges anzeigen, aber das wahre Gespür für die Thermik sitzt bei den Piloten/innen im Po.“ Sönke Steuber war sichtlich stolz, als ihm die erste Segelflugschwinge von seinem Fluglehrer überreicht wurde.

Text und Fotos: Dieter Vogt



Robert freut sich über seinen ersten Alleinflug

Robert Gaycken absolviert seine ersten drei Alleinflüge

Am Samstag, dem 20.10.2018, war es für Robert endlich so weit.

Bei prächtigem und ruhigem Herbstwetter nutzte der Zweiunddreißigjährige eine der letzten Möglichkeiten der sich dem Ende zuneigenden Flugsaison und machte in den späten Nachmittagsstunden des Samstags seine ersten drei Alleinflüge mit unserer ASK 13.

Somit kann er nun nach Erreichen dieses wichtigen Ziels beruhigt in die unmittelbar vor der Tür stehende Winterpause gehen.

Zuvor hatte Robert an diesem Tag noch einige Starts mit seinem Fluglehrer Stefan Schmerbeck durchgeführt und wurde anschließend vom zweiten Lehrer Peter Montag noch einmal überprüft, um dann die Freigabe für seinen ersten Soloflug zu bekommen.

Die Segelfluggruppe des Aero-Club Braunschweig gratuliert Dir ganz herzlich zu diesem wichtigen Meilenstein und wünscht Dir für deine Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Flüge.

Text: Rolf Wagner

Foto: Arne Rolfs



Oliver Weiss
Wir gratulieren!
Am 08.08.2018 hat Oliver Weiss, Kassenswart der Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V., seine TMG-Erweiterung erfolgreich erfliegen. Auf dem Foto steht er neben seinem Flugprüfer Tim Wührmann (links) vor dem Vereinsmotorsegler.



Nils Brinkmann
Die Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V. gratuliert Nils Brinkmann zu seinem ersten Alleinflug. Zusammen mit Nils strahlten am 15. September auch unsere Fluglehrer Harald Schliedermann (links) und Dieter „Lauri“ Laurinat (rechts).

TERMINE

VERBAND

09.03.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haags Hotel Niedersachsenhof in Verden
--------------------------------	---	--

TERMINE FI-LEHRGANG 2019

08.02.–17.02.2019 Anreise am 07.02.2019 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht in Hannover	„Akademie des Sports“
26.04.–11.05.2019 Anreise am 25.04.2019 bis 19.00 Uhr	Hauptlehrgang	Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen

AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

01.12. – 02.12.2018	Auffrischungsseminar gem. EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL 940.FI.	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e. V. AeC Wolfsburg e. V. – Segelfluggelände Stüde-Bernsteinsee
---------------------	--	--

STRECKENFLUGLEHRGÄNGE

28.04.–04.05.2019 Meldeschluss: 28.02.2019	Ausrichter: LSV Bückeberg-Weinberg e. V., Ort: Flugplatz Bückeberg-Weinberg
05.08.–14.08.2019 Meldeschluss: 30.04.2019	Ausrichter: Osnabrücker Verein für Luftfahrt e. V., Ort: Flugplatz Achmer

WETTBEWERBSTRAINING MIT DEM D-KADER

28.04.–04.05.2019 Meldeschluss: 28.02.2019	Ausrichter: Aero-Club Wolfsburg e. V., Ort: Flugplatz Stüde
---	---

NACH ABSPRACHE

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5 Geschäftsstelle	Hannover Hamburg	guenter.bertram@daec-lvn.de lsp@carsten-brandt.de
--	---------------------	--

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR EURE BEITRÄGE IST AM 02. JANUAR 2019!

77. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG IN KOBLENZ



1

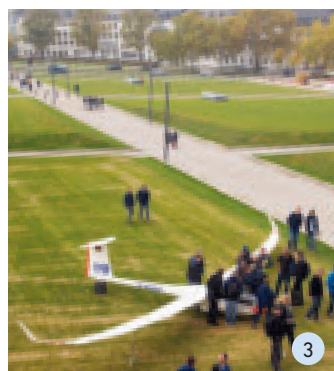


2



5

- 1: Gelungener Bericht von Walter Eisele (Bundeskommision Segelflug)
- 2: Viele Besucher an den Ständen, die jeglichen Bedarf der Segelflieger abdeckten.
- 3: Die ausgestellten Segelflugzeuge im Schlosspark waren ständig umlagert.
- 4: Die futuristisch anmutende Antares E2, die mit Wasserstoff angetrieben wird, zog viele Besucher an.
- 5: Zwei „glühende“ Ballons boten eine traumhafte Kulisse für den 77. Deutschen Segelfliegertag.



3



4

Der Aero Club Koblenz e. V. richtete am 3. November als Debütant den 77. Deutschen Segelfliegertag aus und konnte dabei rund 1300 Besucher begrüßen. Bereits um 11 Uhr drohte das Kurfürstliche Schloss Koblenz aus allen Nähten zu platzen. Knapp 65 Aussteller hatten ihre Stände in den altherwürdigen Mauern und draußen im Schlosspark vor traumhafter Kulisse aufgebaut. Bereits da war klar, dass die Entscheidung, das Schloss als Austragungsort zu wählen, richtig war. Der Segelfliegertag ist aber nicht nur eine Fachmesse – er ist vielmehr ein Treffen und Stelldichein von Luftsportbegeisterten aus dem In- und Ausland. Das wurde auch deutlich bei den Vorträgen, die zeitweise parallel in zwei großen Sälen stattfanden. Das Interesse an Neuigkeiten aus dem Luftsportverband Rheinland-Pfalz (vorgetragen durch Präsident Ernst Eymann) und dem DAeC-Vorstand (Sigrid Berner) sowie an dem Bericht von Walter Eisele (Bundeskommision Segelflug) war riesig – und die Spannung

stieg bei den Ehrungen. Die Freude der Koblenzer Segelflieger war besonders groß, als Marcus Dawert den Wanderpokal „Landeskronen-Wasserkuppe-Pokal“ von Lars Pannier überreicht bekam. Für den ersten Fachvortrag hatten die beiden Hauptinitiatoren Frank Ortmann und Lena Eitzkorn den bekannten ZDF-Meteorologen Dr. Gunter Tiersch gewinnen können. Der Wetterexperte referierte anschaulich über den Klimawandel. Dazu passend war der Beitrag von Martin Görnitz und Axel Lange zum Thema „Nachhaltigkeit in der Luftfahrt“. Die beiden Redner hatten zur Freude aller Besucher die mit Wasserstoff angetriebene Antares E2 vor dem Schloss aufgebaut. Ein großes Thema war auch die Sicherheit. Es wurde über die Fehlervermeidung ebenso referiert wie über das Doping im Segelflug und die Flugsicherheit bei Wettbewerben. Aber auch soziale Projekte wurden vorgestellt, denn (und das wurde ebenfalls deutlich): Der Luftsport braucht eine größere Lobby. Dazu gehört

unbedingt eine positive Darstellung in der Öffentlichkeit. In Koblenz wurde das jetzt erreicht. Denn neben dem Fachpublikum zog es auch etliche regionale Besucher ins Schloss. Alle nutzten gerne die beiden Flugsimulatoren und den Austausch mit den Segelfliegern. Besonders umlagert waren dabei die Stände der Nationalmannschaft und der Luftsportjugend. Gerne stand hier auch immer mal wieder die Koblenzerin Julia Jansen (stellvertretende Bundesjugendleiterin) Rede und Antwort. Sie führte zudem gekonnt durch das Programm im Lennesaal, während die Moderation im Kaisersaal Marc Günter übernommen hatte. Gleichermäßen begeistert waren alle Besucher, als zum Abschluss des 77. Segelfliegertags in der Abenddämmerung zwei Heißluftballone vor dem Schloss „glühten“. Der Aero Club Koblenz bedankt sich bei all denen, die den Segelfliegertag 2018 zu einem Erlebnis gemacht haben.

Ricarda Helm

DIE GESAMMELTEN JUBILÄEN DES HANS-UDO HELLRIGEL



Souvenirs, Souvenirs... Vor gut 60 Jahren startete Udo Hellrigel zum ersten Mal im Segelflugzeug, vom Domberg über Bad Sobernheim.



Kritisch, wenn es ums Detail geht ... Udo Hellrigel ist bei Jung und Alt eine Autorität.



Humor und Menschlichkeit – die zeichnen Udo Hellrigel aus.

Er ist ein Mann mit Geschichte, er kennt viele Geschichten, und er ist inzwischen ein nicht mehr wegzudenkender Teil der Geschichte des Verkehrslandeplatzes auf dem Domberg über Bad Sobernheim: Hans-Udo Hellrigel. Als Leiter des Luftfahrttechnischen Betriebes Rheinland-Pfalz ist er zudem weit über die Grenzen der Felkestadt hinaus bekannt, weil er jedes Jahr Flugzeuge aus nah und fern überprüft. Aber man weiß auch genau, wer am anderen Ende der Leitung spricht, wenn beim LBA in Braunschweig so manches Mal das Telefon klingelt und „Udo“ auf dem kurzen Dienstweg das eine oder andere Grundsätzliche für die Fliegerei und für seine Fliegerkameraden zu klären versucht. Der persönliche, direkte Weg ist der seine. Das deutliche, direkte Wort manchmal auch. Seit inzwischen 60 Jahren fliegt Udo. Seit 50 Jahren ist er Prüfer und engagiert sich im LTB Rheinland-Pfalz. Was für seltene Jubiläen!

Nein, ein Riese von Statur ist er nicht gerade. Aber ein riesiges Wissen hat er sich im Laufe dieses halben Jahrhunderts erarbeitet. Das hat natürlich mit seiner Flugerfahrung zu tun. Am 30.3.1958 startete er zum ersten Flug mit der D-7000, einer Mü 13E. Acht Minuten, mit Fluglehrer, so steht es in Udos erstem Flugbuch. Der erste Alleinflug folgte vier Monate später auf einem Grunau Baby – sein 50. Start. Damals war er 24 Jahre alt, gelernter

Autoschlosser, dann studierter Maschinenbauer. Zuerst Betriebsingenieur bei einer Firma in Sobernheim, dann 30 Jahre lang bei Schneider-Optik in Bad Kreuznach. Udo ist kein Mann häufiger Wechsel. Das galt nicht nur für seine Berufslaufbahn: „Ich bin keiner von denen, die von einem Verein zum anderen ziehen.“ Inzwischen sind es sechs Jahrzehnte im FSV Sobernheim, in denen er auch leitende Funktionen im Verein ausübte.

„Nur“ fünf Jahrzehnte sind es beim Luftfahrttechnischen Betrieb Rheinland-Pfalz. Den hat er 1968 mitgegründet. Zu diesem Zeitpunkt arbeitete er schon fünf Jahre lang als ehrenamtlicher Prüfer, motiviert und „entdeckt“ von Karl von der Eltz, dem damaligen Geschäftsführer des Luftsportverbandes. Eine recht interessante Zeit sei das gewesen: „Die Sechzigerjahre waren technisch eine Zeit des Aufbruchs beim Fluggerät. Man musste sich als Prüfer den Herausforderungen des Marktes stellen.“ So habe es neben der Gemischtbauweise immer mehr Maschinen aus Kunststoff gegeben. Und irgendwann wurde die Zeit auch reif für Motorsegler. Udo Hellrigel: „Was die Leute kauften, das musste auch geprüft werden.“

Heute zählt der LTB auf dem Domberg nicht mehr drei, sondern 15 Prüfer. Und es sind nicht mehr knapp 50 Maschinen zu überprüfen, sondern deutlich über 300 – Flugzeuge, Segelflugzeuge, Motorsegler, ULs und Winden. Seit den Anfängen haben sich Leistungen und

Angebot im LTB natürlich immer weiter professionalisiert, erzählt Udo. Heute betreue man eine breite Palette an Motorflugzeugen in der 2005 erbauten Halle, die auch Platz für größere Veranstaltungen des Verbandes bietet. Man konkurriere durchaus mit Unternehmen am Markt. „Aber wichtig ist bei uns nach wie vor das Ehrenamtliche, das uns verbindet. Nur so können wir den Fliegerkameraden und vor allem den Vereinen gute Preise anbieten.“

50 Jahre sind es auch für den DAeC: MOGAS-STC, lärmarmes Fliegen, beim DIN in Berlin, für die Ausbildung technischen Personals und vieles mehr bis heute ...

Und fast 50 Jahre mit dem gleichen Flugzeug – der „D-EHAS“.

Wer Udo kennt und erlebt, der merkt bald, was für ein „Urgestein“ der Fliegerei in Rheinland-Pfalz dieser Mann ist. Deutlich, exakt, von trockenem Humor, aber immer sehr hilfsbereit: „Ich habe den Leuten immer gesagt, wenn mir was nicht passt. Aber ich versuche auch immer zu erklären, warum das so ist und wie man es besser machen kann.“

Udo Hellrigels gesammelt Jubiläen ... viele Jahrzehnte Geschichte der Fliegerei in Rheinland-Pfalz hat er miterlebt und einiges mitgeprägt. Sein Fazit, typisch formuliert: „Na ja, nochmal 50 Jahre werden's nicht ...“

**Text und Bilder:
Joachim Mahrholdt**

FÖRDERFLUGZEUGE

UNSER JAHR MIT DER „JO“

Bereits Ende des Jahres 2017 haben wir, Paul Gliwitzky und Marius Boebel, uns gemeinsam mit großer Hoffnung um eines der beiden Förderflugzeuge des Landesverbandes beworben. Die anschließende Zusage für den Standardklasseflieger JO steigerte unsere Vorfreude auf die kommende Saison ungemein. Aufgrund der großen Unterstützung durch Volker von Garrel verliefen sowohl die Übergabe des Förderflugzeuges die Umsetzung sonstiger Anliegen mehr als problemlos.

Unser neues Arbeitsgerät war in der Lage, in einer Konfiguration mit 18 Metern Spannweite geflogen zu werden. Dies war für uns beide eine Besonderheit, auf die wir sehr gespannt waren, da wir bisher lediglich Streckenflüge mit Standardklasse-Flugzeugen oder FAI-Klasse-Flugzeugen absolviert hatten. Zwar bescherte uns das schlechte Wetter Anfang des Jahres einen etwas holprigen Saisonstart, dennoch verliefen die ersten Flüge im Frühjahr sehr interessant und lehrreich. Der erste gemeinsame Streckenflug der Saison am 15.04.2018 war trotz der nicht ganz einfachen Wetterlage eine sehr gute Möglichkeit, sich mit der Maschine vertraut zu machen. Vor allem durch das langsam ziehende Wetter und die teilweise langen Gleitstrecken bei tiefer Basis kamen die Vorzüge der 18 Meter Spannweite zum Vorschein. Dieser Vorteil der Förder-LS8 gegenüber der Mainzer Vereins-LS8 machte sich besonders beim Heimflug bemerkbar, als die bessere Gleitleistung Marius in der JO die letzten benötigten Höhenmeter für den Endanflug nach Mainz bescherte und Paul mit seinen 15 Metern den Flug in Laufenselden beenden musste. Am Ende des Tages waren wir jedoch beide sehr zufrieden, unter anderem deshalb, weil Marius mit dem Flug an diesem Tag deutschlandweit den besten Flug absolviert hatte und in der OLC-Tageswertung auf Platz 1 stand. Ein gebührender Saisonstart!

Eine Woche später kam dann im Laufe der ersten 150 Kilometer, bei Durchschnittssteigen von über vier Metern pro Sekunde, das Gefühl auf, einen Hammertag erwischen zu haben. Auf dem zweiten Schenkel des an-

gemeldeten Dreiecks mit „Start auf dem Schenkel“ (Mainz, Saarlouis, Dahlemer Binz, Gießen, Mainz) wurden unsere Erwartungen jedoch von schlechter werdenden Steigwerten und massiv abbauender Entwicklung gedämpft. Wir entschieden uns deshalb dafür, das Dreieck abubrechen und über Dillingen zurück nach Mainz zu fliegen. Durch die hohe Basis von bis zu 2800 Metern im Hunsrück ergab sich ein für uns sehr beeindruckender und langer Endanflug.

Als nächster fliegerischer Programmpunkt des Jahres 2018 stand nun das Dannstädter Vergleichsfliegen an, an dem wir mit der JO, sowie dem Ventus des Mainzer Vereins, beide teilgenommen haben. Leider endete der zweite Wertungstag, von schwierigem Wetter und einem hektischen Endanflug geprägt, mit zwei Unfällen bei der Landung und vier beschädigten Segelflugzeugen, wovon die LS-8 eines war. Personenschäden hat es zum Glück nicht gegeben, auf unser Flugzeug mussten wir jedoch leider für mehrere Wochen verzichten.

Als kleine Entschädigung für die lange Wartezeit wurde uns allerdings ein gebührendes Comeback beschert. Am 14.07.2018 schien sich ein sehr guter Tag abzuzeichnen. Wir beide mussten den Tag aufgrund von technischen Problemen an unserer Startwinde in Langenlonsheim verbringen. An dieser Stelle nochmal vielen Dank an den Aero-Club Rhein-Nahe für die Gast-



Förderflugzeug LS 8/18 „JO“; Foto: Chris Hiller

freundschaft. Wieder einmal waren die ersten Stunden sehr vielversprechend. Wir kamen beide ohne große Anstrengungen mit Schnittgeschwindigkeiten von deutlich über 100 km/h um den Luftraum Hahn herum. In der Gegend von Marpingen stellte sich dann die große Frage, wie es nun weitergehen sollte. Ein großer Schauer im Soonwald schirmte die Thermik großflächig ab. Paul entschied sich für eine Route Richtung Donnersberg aufgrund der minimal besseren Optik. Da Marius beide Richtungen optisch nicht sehr ansprechend fand und meinte, hinter den Schauern im Nord-Osten wieder bessere Verhältnisse gesehen zu haben, entschied er sich hierfür. Nun hieß es für ihn: erst mal eine knappe Stunde langsam weiterfliegen und versuchen, möglichst nah an der stark abgesunkenen Basis zu bleiben. Die Bemühungen lohnten sich allerdings. Ab einer Linie westlich des Flugplatzes Montabaur verlief der Flug sogar noch besser als morgens und es ging mit durchschnittlich knapp 110 km/h weiter. Nach mehrmaligem Funkkontakt mit Paul wurde deutlich, dass es bei ihm leider nicht ganz so gut voranging, da der Schauer im Soonwald bei Weitem nicht mehr der einzige war, welcher uns das Leben schwer machte. Auch Marius blieb es bedingt durch die abdeckende Bewölkung leider verwehrt, noch einmal um den Hahn zu fliegen – also wurde es ein Jo-Jo zwischen Hirzenhain und Nastätten. Abends landeten

wir beide trotz schwieriger Endanflüge fast zeitgleich um kurz vor 20 Uhr sicher in Langenlonsheim mit einmal 600 und einmal 700 geflogenen Kilometern. In den Sommerferien mussten wir dann planmäßig ein weiteres Mal auf die JO verzichten, da Robin Diesterweg sich im Jahr zuvor mit ihr für die deutsche Juniorenmeisterschaft qualifiziert hatte. Das war von vornherein so geplant und auch kein Problem für uns, führte jedoch dazu, dass wir in diesem Jahr nicht gemeinsam in einer Qualifikati-

onsmeisterschaft fliegen, sondern nur in getrennten Klassen antreten konnten. Während Marius in Lachen-Speyerdorf in der FAI-Klasse antrat, nutzte Paul die LS-8 des Mainzer Vereins, um ebenfalls in Lachen-Speyerdorf anzutreten, jedoch in der Standardklasse. Mit einem 4. Platz gelang ihm dort die Qualifikation für die deutsche Meisterschaft 2019.

Abschließend bleibt zu sagen, dass es zwar ein nicht immer einfaches, jedoch umso spannenderes Jahr für uns war.

Wir konnten nicht zuletzt durch die 18 Meter Spannweite viele neue Erfahrungen sammeln und unseren fliegerischen Horizont erweitern.

Ein großer Dank hierfür geht an den Luftsportverband Rheinland-Pfalz, der uns diese tolle Erfahrung ermöglicht hat. Ebenfalls bedanken möchten wir uns wie am Anfang erwähnt, bei Volker von Garrel, unserem Ansprechpartner für all die Anliegen, welche im letzten Jahr anfielen – er hat uns ein sorgenfreies Jahr bereitet.

Paul Gliwitzky & Marius Boebel

MEINE SAISON MIT DEM FÖRDERFLUGZEUG „ROMEO PAPA“

Für mich fing die Flugsaison mit der RP am 01.02. in Weinheim an, mit einem Thermikflug. Schon dort konnte ich mich von den sehr angenehmen Flugeigenschaften überzeugen und mich auf dem Muster etwas einfliegen. Gegen Ende Februar stand dann über drei Tage verteilt die seltene Ostwelle am Odenwald, die ich natürlich nutzte. Am 24.2., dem letzten der drei Tage, gelang mir dann endlich der Sprung von der Odenwaldwelle in die Murgtalwelle im Schwarzwald – als Erster mit einem Clubklasseflugzeug! Im Murgtal wurde man dann belohnt mit teilweise 2 m/s Steigen und dem wunderschönen Alpenpanorama. Später ging es noch zur Hornisgrinde und noch etwas weiter nach Süden.

Nun standen die Osterferien vor der Tür, für mich und die „Romeo Papa“ ging es nach Vinon zu einem zweiwöchigem Alpenfluglager der BW-Flugsportvereinigung. Leider war das Wetter nicht so gut, sodass ich nur sechs Tage und ca. 40 Stunden fliegen konnte.

Zurück in Deutschland ging dann die Bundesliga-Saison los, bei der ich fast jedes Wochenende geflogen bin.

Vom 31.5 bis 3.6. nahm ich mit der RP am Kadertraining der Rheinland-Pfälzer teil. Wir sind viel geflogen und man konnte wieder sehr viel dazulernen. Am 4.6. kündigte sich sehr gutes Wetter an; relativ schnell entschied ich mich dafür, das Wetter zu nutzen, also fuhr ich am frühen Morgen mit der RP nach Weinheim zu Matthias Arnold und Moritz

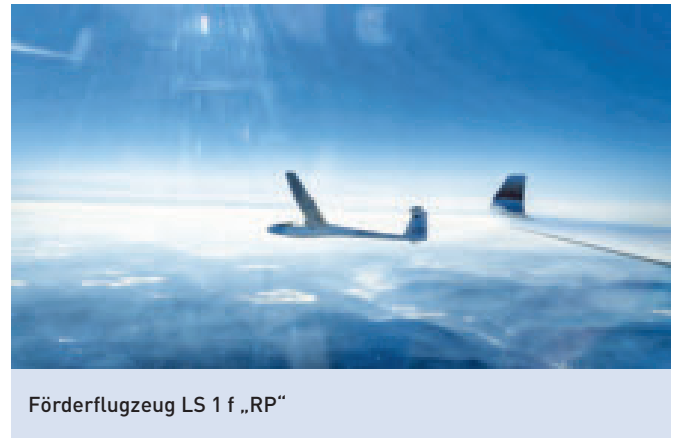
Althaus. Geplant war eigentlich ein angemeldetes FAI-Dreieck über 500 km zu fliegen, allerdings verwarf ich den Plan aufgrund der schlechten Optik im Spessart schnell und flog unter einer endlos langen Wolkenstraße bis Neumarkt an der

Oberpfalz. Von dort aus ging es nach Coburg und dann wieder ab nach Weinheim – mein erstes Mal um Nürnberg. Am Ende des Tages standen 595 km auf dem Tacho – knapp an den 600 vorbei. Das hat mich etwas geärgert, aber die großen Flüge sollten noch kommen.

Jetzt stand erst mal die Clubklasse-Quali in Landau auf dem Plan. Anfangs lief es echt gut, ich war sehr zufrieden mit meiner Leistung, doch an den blauen, heißen Tagen, nach den vielen Wertungstagen, nagte das alles doch etwas an mir und ich habe mich drastisch verschlechtert, sodass ich nur 28. wurde.

Eine Woche nach der Quali am 13.7. sollte es wieder einen Hammertag geben, am 12.7. entschied ich mich nach Analyse des Wetters, einmal um Stuttgart zu fliegen und die 600 km-Marke zu knacken – und es hat geklappt! Fünf Tage später habe ich wieder die 600 km geknackt, aber ich habe es leider nicht mehr bis nach Dannstadt geschafft.

Die nächsten Tage sollte es richtig gutes



Förderflugzeug LS 1 f „RP“

Wetter geben und ich entschied mich sehr spontan, einen kurzen Wanderseggelflug mit Lukas Etz in seiner LS-4 zu machen. Also das Nötigste einpacken: Socken, kurze Jogginghosen, T-Shirts, Handtücher, Ladekabel, Zahnbürste, Powerbank und natürlich einen Schlafsack. Das alles sicher in der LS-1F zu verstauen war echt tricky, aber es hat geklappt. Nochmal kurz vor dem Start ins Wetter geschaut, am nächsten Tag soll's im Osten gut werden ... Alles klar, die Richtung ist uns jetzt bekannt. Nach einem schwierigen Start in Bensheim ging es unter immer besser werdenden Bedingungen ohne Rückholer gen Osten, man konnte die Aussicht genießen und den Facettenreichtum der Landschaft betrachten. Um 19 Uhr, als die Thermik aufhörte, entschied Lukas und ich uns in Bronkow zu landen. Nach der Landung ein unbeschreibliches Gefühl der Freiheit, irgendwo im Osten zwischen riesigen Braukohletagebauten und Wald. Vor Ort wurden wir von den

freundlichen Bronkowern mit Bier und Essen versorgt (Es gab Catering, da es zwei Geburtstage zu feiern gab, in der Flugzeughalle neben der Wilga).

Am nächsten Tag sollte es mit Rückenwind Richtung Südwesten gehen. Nachdem ich und dann Lukas hinter der Wilga gestartet waren, stellte Lukas fest, dass sein Fahrtmesser nicht mehr ging. Er führte eine Sicherheitslandung durch und ich bekam sein Go weiterzufliegen, er hole mich schon ein ... Dem war leider nicht so, es hat über zwei Stunden gedauert, den Fahrtmesser zu reparieren, da war ich schon bei Bayreuth. Unter traumhaften Wolken in 2000 m ging es weiter Richtung Schwäbische Alb, als sich auf einmal Sascha Kaiser im Funk meldete und mir einen Schlafplatz und eine Schleppmöglichkeit für den nächsten Tag in Reiselfingen anbot. Nachdem

ich kurz im Kopf nachrechnete, nahm ich das Angebot dankend an und hatte jetzt Reiselfingen in das LX8080 eingedreht. Noch knapp 300 km und drei Stunden Zeit – dürfte klappen bei aktuellem Schnitt. Um 19 Uhr kurbelte ich den letzten Bart, knackte die 700 km und landete bei Sascha. Am nächsten Morgen versorgte mich ein freundlicher Reiselfinger mit Frühstück, danach noch der Wettercheck, heute geht's nach Bensheim ... Es waren drei wunderschöne Tage, nächstes Jahr habe ich Ähnliches vor, bloß länger. Ich kann wirklich jedem so einen Wandersegelflug empfehlen!

Am 11.8 gab es nochmal einen Hammetag, an dem ich 670 km deklarierte und sogar wieder über 700 km geflogen bin. Es hat echt viel Spaß gemacht und es war mir eine Ehre, das Förderflugzeug

fliegen zu dürfen. Hiermit bedanke ich mich beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz und dem Förderverein Rheinland-Pfalz für diese super Möglichkeit, als Junior in RLP gefördert zu werden. Ich bin über 260 Stunden und mehr als 17.000 km mit der RP geflogen. Des Weiteren konnte ich mit ihr den 3. Platz in der deutschlandweiten DMSt Junioren-Clubwertung erreichen, über zehn von meinen 56 Flügen hatten mehr als 500 km, vier über 600 km und zwei sogar über 700 km.

Dankeschön auch noch an meine Eltern für die regelmäßige Unterstützung, Peter Höll für die ständige Schleppbereitschaft (vor allem unter der Woche), meinem Bundesligateam, meinen Mentoren und Unterstützern.

Alexander Meinecke

MODELLFLUG

INDOOR-FLUGTAG IN GRÜNSTADT

Flugtag und Nachwuchsförderung



1 und 2:
Die Indoor Flugvorführungen begeisterten jung und alt.

Am 28. Oktober war es wieder so weit. Zum dritten Mal fand der Indoor-Flugtag der Modellfluggruppe des Luftsportvereins Grünstadt e. V. statt. Ins Leben gerufen wurde er 2016 von dem Modellflugreferenten Paul Süntzenich und den Vereinsmitgliedern Erhard Huber und Edgar Henseleit. Nachdem der "Weinpokal"-Flugtag zwei Jahre zuvor wegen zu vieler Auflagen zum letzten Mal stattfand, wollten sie den Verein weiterhin in der Öffentlichkeit präsent halten.

Wie bei den beiden vorangegangenen Flugtagen war das Publikumsinteresse sehr groß. Es gab auch wieder viel zu sehen und zu bestaunen. Piloten des Vereins und Gastpiloten befreundeter

Vereine gestalteten ein Programm, das äußerst abwechslungsreich und sehenswert war. Im Besonderen ist die Jugend des Vereins zu nennen, die ihr Können dem Publikum selbstbewusst vorführte. Die Flugmodelle, viele davon Eigenbauten, waren in einer großen und erstaunlichen Vielfalt vertreten. Es reichte vom 20 cm-Idooflyer bis hin zur zwei Meter großen Me 109, von einer Libelle bis hin zu Star Wars Modellen. Zu den vielen Highlights gehörten auch fliegende Rochen und der Auftritt der Lokomotive Emma, mit dem Lokomotivführer Lukas, geflogen und gebaut von Dietmar Metz. Insbesondere dem jüngeren Publikum zauberten sie ein Lächeln und große Augen ins Gesicht. Am Ende der Veranstaltung

quittierten die Zuschauer die Leistungen der Piloten und derer, die das alles erst möglich gemacht hatten, mit langem Applaus.

Wie in den Jahren zuvor meldeten sich im Anschluss interessierte Kinder und Jugendliche, die den Modellflug erlernen wollen. Da wir im Winter jedes Wochenende in der Halle fliegen, konnte auch dieses Mal die Ausbildung direkt beginnen. Die Modelle und Fernsteuerungen werden von Vereinsmitgliedern gestellt. Innerhalb kürzester Zeit erlernen die Neulinge im Lehrer-Schüler-Betrieb das Fliegen.

Dies und das große Interesse seitens der Leute beflügelt uns und lässt auf eine Fortsetzung 2019 hoffen. **Dirk Wagner**

MITGLIEDSAUSWEIS UND VERSICHERUNGSNACHWEIS FÜR MODELLFLIEGER

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. Mitglied im Deutschen Aero Club e.V.

Name
Max Mustermann

Mitgliedschaft Einzelmitglied

Geburtsdatum
01.03.1970

www.lsvrp.de

Mitgliedsnummer
12345678

Versicherungssumme EUR 5.000.000,--

Gültigkeit
01.01.2019 - 31.12.2019

Hauptluftsportart
Modellflug



- 1: Plastikausweis im Scheckkartenformat
- 2: Über den „Vereinsflieger“ kann ein Ausweis im PDF-Format ausgedruckt oder auf das Smartphone geladen werden.

Seit drei Jahren gibt es für die Modellflieger den Mitgliedsausweis des Luftsportverbandes als Plastikkarte. Der Ausweis ist auch gleichzeitig Nachweis der Versicherungsbedingungen. Er sollte also bei den modellfliegerischen Aktivitäten immer dabei sein und ist für die Teilnahme an Flugveranstaltungen oder im Ausland unverzichtbar. Deshalb wurde bei der Einführung neben dem ansprechenden Layout vor allem das robuste Scheckkartenformat begrüßt.

Obwohl beim Modellfliebertag in Bad Sobernheim die Mehrheit der Vereinsvertreter für die Fortführung dieses Ausweisformates votierte, gibt es immer wieder Stimmen, die sich aus Kosten-, Umwelt- oder organisatorischen Gründen dagegen aussprechen. Ab 2019 soll deshalb jeder Modellflieger selbst entscheiden können, in welcher Form er den Mitgliedsausweis und den

damit verbundenen Versicherungsnachweis haben möchte. Dazu muss der Vereinsadministrator im „Vereinsflieger“, dem Online-Vereinsverwaltungsportal des Luftsportverbandes, eine entsprechende Option anwählen. Diese Option ist derzeit standardmäßig auf „kein Plastikausweis“ voreingestellt (siehe Screenshot unten).

Für den Ausweis 2019 gibt es folgende Varianten:

- a) Der Ausweis ist im „Vereinsflieger“ online als PDF verfügbar und kann selbst ausgedruckt werden – dies ist für den Ausweis 2019 ab 1. Januar 2019 jederzeit möglich.
- b) Der Plastikausweis kann im Portal bestellt werden – dies ist ab sofort möglich und muss bis zum 31.12.2018 erfolgen. Diese Ausweise werden dann beim Modellfliebertag am 16.2.2019 den Vereinen mitgegeben oder danach zugeschickt.

Wer schon vorher einen Versicherungsnachweis braucht, nutzt die Varianten a) oder c).

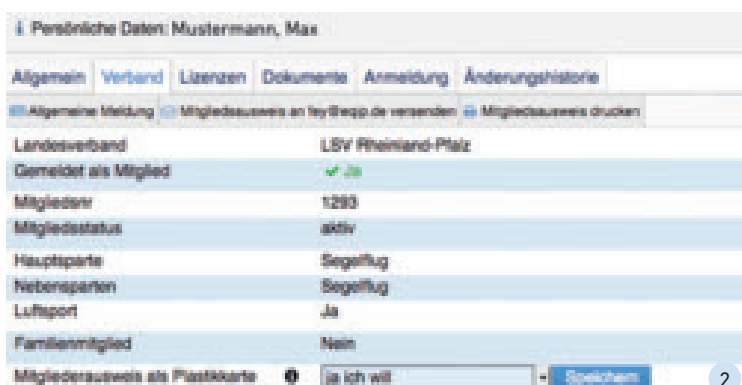
c) Man kann einen Online-Ausweis auf Smartphone oder Tablet downloaden.

Grundsätzlich kann sich jedes aktive Mitglied einen Zugang zu der Software „Vereinsflieger“ holen. Bedingung ist hier lediglich eine im Vereinsflieger hinterlegte E-Mail-Adresse.

Wer also einen Zugang haben möchte geht auf die Seite www.Vereinsflieger.de und wählt dort den Punkt:

PASSWORT ANFORDERN

Unmittelbar danach wird eine Antwort vom Vereinsflieger an die hinterlegte E-Mail-Adresse versendet. In dieser befindet sich ein Link, mit dem man in den Vereinsflieger einsteigen kann, und man wird direkt aufgefordert ein Passwort einzugeben. Das Passwort muss aus Groß- und Kleinbuchstaben sowie aus Zahlen bzw. Sonderzeichen bestehen.



- 1: Wenn im „Vereinsflieger“ eine e-mail Adresse hinterlegt ist, kann ein Passwort für den Login angefordert werden
- 2: Der Vereinsadministrator kann in den persönlichen Daten auswählen, ob eine Plastikkarte gewünscht wird



www.vereinsflieger.de

Als „einfaches Mitglied“ sieht man dann seine persönlichen Daten, unter anderem den Punkt, ob man Rundmails bekommen möchte. Darüber hinaus kann der Vereinsadministrator verschiedene Rechte freischalten, um noch mehr Informationen, den Verein bzw. Verband betreffend, freizuschalten.

Wichtiger Hinweis: Das Anlegen und Pflegen der Mitgliederdaten im „Verinsflieger“ erfolgt durch den Vereinschriftführer bzw. dessen Beauftragten. Die Landesverbandsgeschäftsstelle kann bei Anmeldeproblemen aus Datenschutzgründen nicht helfen.

Die nunmehr angebotenen Verfahren bieten den großen Vorteil, dass Änderungen im Laufe des Jahres berücksichtigt werden können und auch Neumitglieder jederzeit einen aktuellen Ausweis erhalten können.

Charly Brandtl

JUGEND

RHEINLAND-PFÄLZISCHES JUGENDVERGLEICHSLIEGEN in Utscheid vom 10.-12. August. Zu Gast beim SFV Südeifel

Utscheid? Wo ist das denn, haben die meisten gedacht, da kommt man ja nie im Leben hin. Dort wurde dieses Jahr das Rheinland-pfälzisches Jugendvergleichsfliegen ausgetragen. Utscheid liegt zwischen Bitburg und der luxemburgischen Grenze. Insgesamt hatten sich 30 Teilnehmer und sieben Teilnehmerinnen mit etwa 90 Begleitern angemeldet.

Für den ausrichtenden Verein ist das immer eine kleine Herausforderung. Viele hungrige Mäuler müssen gefüttert werden. Platz zum Campieren, Duschen, Toiletten, Unterstellplätze – das alles muss bereitgestellt werden. Ein wichtiger Punkt: das Wetter! Es hat wunderbar mitgespielt. Freitag, Samstag, Sonntag – das ganze Wochenende ein Anblick, wie er traumhafter nicht ging. Wunderschöne Cumulus-Wolken, glasklare Luft mit einer Sicht bis zum Nordpol. Und der Wind stand genau auf der Bahn.

Am Freitag fanden die obligatorischen Einweisungsflüge statt. Schließlich sollte jeder mal den Platz und die Verhältnisse von oben gesehen haben. Danach blieb noch Zeit zum Zeltaufbau.

Die Einweisungsflüge zogen sich bis in den späten Abend hin und im Startwagen ging irgendwann das Licht an. Viele haben sich gefreut, die Fliegerkameraden aus weiter entfernten Vereinen nach längerer Zeit wiederzusehen. Danach das Abendessen, gefolgt von einem Briefing zum Ablauf der Veranstaltung und zur Flugsicherheit am Folgetag. Der Abend hätte gemütlich ausklingen



Abschied

können, doch es ging für alle Piloten früh ins Bett, da am nächsten Tag frühes Aufstehen angesagt war! Nachdem sich am Freitagabend abzeichnete, dass die Windrichtung am nächsten Tag bei 24 bleiben würde, wurde noch in der Nacht das Ziellandefeld beim ehemaligen Sportplatz mit Farbe markiert. Samstag: Wecken um 5:30 Uhr. Ein riesiges rotes Ungetüm mit über 16 t Gewicht fährt an den Zelten vorbei, der Boden zittert. „Godzilla“ – so haben

die Utscheider ihre Winde getauft – begrüßt alle Wettbewerbsteilnehmer und schmeißt sie aus den Schlafsäcken. Nach einem schön präsentierten, reichhaltigen Frühstücksbuffet werden die Flieger aufgebaut.

Kurzes Feldbriefing um 7:00 Uhr durch Volker Schliephake und Hugo Lenz. Beginn der Wertung um 7:15 Uhr mit den ersten Starts. Es ist kalt, so um die 7°C. Die Sonne ist aber schon früh da und wirft lange Schatten.

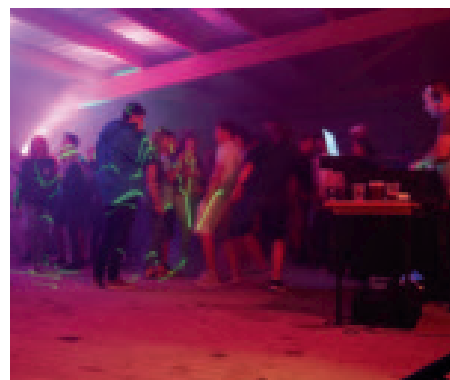




Die K8-en, K18 und Ka 6 werden von der beeindruckenden Utschneider 500 PS-Winde 450 m hoch geschleudert. Höhe genug, um die Figuren (Kreiswechsel, Rollübung und Fahrtkurve) in aller Ruhe abfliegen zu können und vor der Ziellandung noch einen schönen Slip zu machen.

Gegen 18:30 Uhr waren drei reibungslose Durchgänge und 111 Starts absolviert. Abends gab es dann die mittlerweile obligatorische Hangarparty, bei der auch noch viele weitere Gäste anreisten und einen schönen Abend verbrachten.

Am Sonntag stand last but not least die Siegerehrung auf dem Programm. Mit einem bemerkenswerten Abstand konnte sich Marius Mangold (SFZ Dannstadt) in der Einzelwertung den 1. Platz sichern, gefolgt von Florentin Müller (SFG Wershofen e. V.) und Tom Everwin (Aeroclub Oppenheim). Die Vereinswertung gewann das Segelfluggesellschaft Dannstadt, gefolgt vom Aero Club Oppenheim und dem Aeroclub Nastätten e. V.



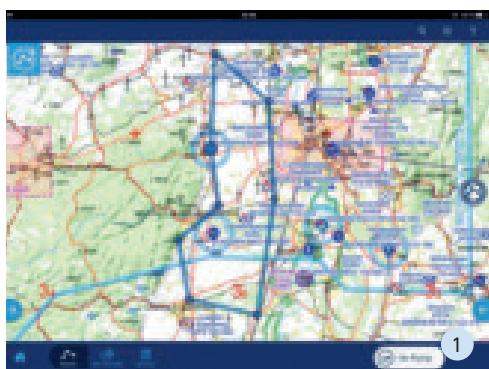
Fazit: Gut durchorganisierte, reibungslose Veranstaltung, die sehr viel Spaß gemacht hat. Der Veranstalter hat es an nichts fehlen lassen. Utscheid ist ein schöner Platz und vielleicht denkt der eine oder andere auch mal daran, einen Wendepunkt hierhin zu legen, denn die Thermik in der Südeifel ist sehr gut. Wer in Utscheid absäuft, bekommt drei Startversuche gratis.

Text & Fotos: Roland Müller

AUS DEN VEREINEN

FSV Bad Dürkheim

ABFLIEGEN 2018 BEIM FLUGSPORTVEREIN BAD DÜRKHEIM



- 1: Streckenführung
- 2: Punktgenaue Ziellandung

Dreizehn Teams, darunter drei auswärtige Gästeteams aus Idar-Oberstein und Langenlonsheim, hatten sich für Samstag, den 6. Oktober, zum „3 in 1 Event“ am Flugplatz Bad Dürkheim angemeldet. Bei bestem Spätsommerwetter ging es ab 10 Uhr neben dem „Abfliegen zum Saisonende“ auch um die „Rheinland-Pfalz Meisterschaft Motorflug 2018“ und die „FSV Vereinsmeis-

terschaft“. Unterstützt wurde die Veranstaltung durch den Luftsportverband Rheinland-Pfalz. Marc André Kiehl, FSV Beirat Luftsport, hatte zusammen mit Bernd Kiehl eine Rundflugstrecke mit sieben Wendepunkten vorbereitet. Neben zehn Theoriefragen waren zunächst einmal die Kurse und Wendepunkte der Flugstrecke von den Teams zu erarbeiten. 45 Minuten betrug die Vorberei-

tungszeit bis zum geplanten Start. Die Strecke war mit einer zuvor festgelegten Geschwindigkeit zu fliegen und die Rückkehr zum Platz als Überflugzeit sekundengenau vorgegeben. Unterwegs galt es dann, aus einer Auswahl von Luftbildern die richtigen Bilder als Wendepunktbilder oder Streckenbilder zuzuordnen. Nicht so leicht, wie sich herausstellen sollte. Beim Zeitüber-

flug erreichten immerhin drei Maschinen eine nur minimale Abweichung im einstelligen Sekundenbereich, und bei der abschließenden Ziellandung blieben zwei Maschinen exakt im nur 10 m messenden Landefeld. Die letzte Aufgabe, eine Verkostung Pfälzer Weine, konnte dann bereits entspannt absolviert werden – jeder richtig zugeordnete Wein brachte aber nochmals 50 Punkte. Nachdem alle Teams wieder wohlbehalten von der Tour zurückgekehrt waren, folgten

Auswertung, Ergebnisbekanntgabe und Siegerehrung. Alle drei auswärtigen Teams belegten vordere Plätze: Nummer 4, 3 und 1. Rheinland-Pfalz-Meister wurden Dörthe und Arnold Grubek aus Langenlonsheim mit einer C177. Zweitplatzierte und FSV-Vereinsmeister wurde Christian Mehl mit Jannina Bauer mit der vereinseigenen PA28 D-EBOC. Alle weiteren Platzierungen und die „Rote Laterne“ blieben beim FSV Bad Dürkheim.

Herzliche Glückwünsche an die Bestplatzierten und an die teilnehmenden Teams. Alle Beteiligten zeigten fliegerisches Können und hatten viel Spaß. So wurde der Zweck der Veranstaltung voll erfüllt – Förderung der Fliegerkameradschaft und Abschluss der Hauptflugsaison. Ein herzliches Dankeschön an den Organisator – wir freuen uns schon auf das Abfliegen im kommenden Jahr.

Bernd Müller-Beckmann

FSV Bad Sobernheim

ERSTLINGSFLIEGER SCHNUPPERTEN HERBSTWIND AUF DEM DOMBERG

Acht „Piloten für einen Tag“ meisterten im Cockpit anspruchsvolles Fliegerwetter



Eine tolle Erfahrung – vorn im Segelflugzeug nahm Tobias Sygo als Erstlingspilot Platz; sein sechsjähriger Sohn Ole kann stolz auf ihn sein. Auf dem hinteren Sitz freut sich Fluglehrer Frank Sutor über dieses Familienerlebnis.



Wie man Kurven fliegt, erklärt den Kursteilnehmern Fluglehrer und FSV-Vorsitzender Bruno Rhein. Ihm gefällt der regelmäßige Erfolg des Schnupperfliegens.

Es wird unverkennbar Herbst: wundervolles, klares Wetter, noch wärmende Sonne, aber schon zupackende Winde. Für die acht Schnupperflieger, die sich bei diesem zweiten und für dieses Jahr letzten Kurs „Pilot für einen Tag“ beim Flugsportverein Sobernheim eingeschrieben hatten, hielt diese Kombination ein ganz besonders anspruchsvolles Erlebnis bereit. Sie durften in den motorgetriebenen Fliegern und in den zweiseitigen Segelflugzeugen auf den Pilotensitzen Platz nehmen und erleben, wie sich solche Maschinen steuern, wenn es am Himmel mal etwas bockiger zugeht. Einhelliges Fazit: „Super!“ Heiko Mieger ist extra aus Kaiserslautern angereist, um sich diese besondere Erfahrung zu gönnen: „Fliegen hat mich schon immer interessiert und fasziniert. Aber jetzt weiß ich: Nächstes Jahr beginne

ich mit der Schulung.“ Er hatte zweimal neben Dr. Thomas Rathmann, dem Ausbildungsleiter des FSV, erweiterte Platzrunden fliegen können. Dazu gehörte auch, die Grenzen des Flugzeuges einmal vorzuführen. Dr. Rolf Blasberg, altgedienter Segelfluglehrer, hatte alle Kursteilnehmer zur Begrüßung in die gar nicht so schwer verständlichen „Geheimnisse“ der Flugphysik eingeführt. Wenn man erst einmal weiß, warum Flugzeuge fliegen und auch in schwierigeren Situationen nicht einfach vom Himmel fallen, fällt es leichter, auf einem Pilotensitz Platz zu nehmen. So ging es auch Tobias Sygo aus Zotzenheim, der sich vorne im Segelflugzeug „Twin-Astir“ an den Knüppel setzte, begleitet von Fluglehrer Frank Sutor auf dem hinteren Sitz. „Einfach klasse!“ ist sein Resümee. Auch er hatte sich schon

lange faszinieren lassen von der Fliegerei. Einziges Handikap bei ihm: die fehlende Zeit. Bruno Rhein, Vorsitzender des Flugsportvereins: „Fehlende Zeit ist oftmals ein Problem, besonders beim Segelfliegen. Ein ‚bisschen Fliegen‘ geht eben nicht – das muss man schon regelmäßig betreiben. Aber wen es einmal gepackt hat, der bleibt auch dabei.“ Insgesamt habe der Verein durch seine Schnupperflugaktionen schon zahlreiche neue Mitglieder gewinnen können. Und das tue ihm gut. Immerhin zähle die Hälfte der rund 170 Mitglieder zu den Aktiven, welche die zehn Vereinsmaschinen in die Luft bringen. Selbst, wenn der Herbst so anspruchsvolles Flugwetter beschert wie jetzt ...

Text und Fotos: Joachim Mahrholdt



AC Rhein-Nahe

Pilotin Lena Honrath

flog sich am 24.09.2018 an ihrem 14. Geburtstag frei! Ihre Fluglehrer und Vereinskameraden freuen sich mit ihr.

Der erste Alleinflug fand unter den kritischen Augen Ihres Opas Kurt Honrath statt, der selbst viele Jahrzehnte als Fluglehrer den AeroClub Rhein-Nahe e. V. unterstützt hat. Der Altersunterschied auf dem Bild beträgt 77 Jahre.



FSV „Glück auf“ Ailertchen

Katrin Winkens, Björn Wiene, Simon Seiler, Daniel Wisser und Christoph Leyendecker

Der Flugsportverein „Glück auf“ Ailertchen beendete die Saison 2018 im Motorflug und Segelflug mit einem hervorragenden Ergebnis.

Die Lizenz im Motorflug erhielten Katrin Winkens, Björn Wiene, Simon Seiler, Daniel Wisser und Christoph Leyendecker, ausgebildet von Ausbildungsleiter

Alexandros Milanovski, den Fluglehrern des Vereins Lutz Möckel (nicht auf dem Bild) und Volker Bradatsch, sowie den Gastfluglehrern Thomas Hofmann aus Betzdorf und Josef Bertram aus Elz. Auf dem Bild ist noch der Prüfling Stefan Linhart. Im Segelflug erhielt die Lizenz Bela Buhs, ausgebildet von Ausbildungsleiter Torsten Gudelius und Fluglehrer Hajo Friedrich (beide nicht auf dem Bild). Der Verein gratuliert den neuen Scheininhabern.

LSV Essweiler



Noel Bauerfeld

hat am 30.09. seine A-Prüfung gemacht



Tim Schäfer

hat am 21.10. seine A-Prüfung gemacht

TERMINE

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
12.01.2019	Tagung der Modellflugkommission	Bad Sobernheim
16.02.2019	Einladung erfolgt schriftlich an die Vereine Modellfliegertagung	Bad Sobernheim
23.02.2019	Seko-Sitzung	Bad Sobernheim
09.03. – 10.03.2019	D-Kader- und Trainertreffen	Bad Sobernheim
16.03.2019	Hauptversammlung LSVRP	Bad Sobernheim
16.03.2019	Mitgliederversammlung Segelflieger RLP gemeinsam mit Hauptversammlung LSVRP	Bad Sobernheim
27.07. – 03.08.2019	Landestrainingslager Ansprechpartner: Heribert Pütz	Burg Feuerstein
09.11.2019	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
10.11.2019	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
17.11.2018	UL- und Motorfliegetag	Bad Sobernheim
16.11.2019	Seko-Sitzung	Bad Sobernheim
29.11. – 01.12. 2019	Jugendleitertagung 2019	Bad Sobernheim

SCHULE DER FLIEGER 2019

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz – Aus- und Fortbildung



FLUGLEHRERLEHRGÄNGE/-FORTBILDUNGEN (LEHRGÄNGE FINDEN AB EINER MINDESTTEILNEHMERZAHL VON 6 PERSONEN STATT)

Fluglehrerfortbildung 2019 (Schwerpunkt Segelflug)	12.01. – 13.01.2019
Fluglehrerfortbildung 2019 (Schwerpunkt Motorflug)	09.02. – 10.02.2019
Fluglehrerausbildung Segelflug (Frühjahr) <u>ausgebucht!</u>	19.01. – 20.01.2019 Pädagogik WE 07.04. – 19.04.2019 Hauptteil
Fluglehrerausbildung Segelflug für Inhaber einer Lehr-Lizenz	07.04. – 12.04.2019
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	29.04. – 02.05.2019
Ultraleicht-Fluglehrerassistenten-Lehrgang	26.01. – 27.01.2019 Pädagogik WE 29.04. – 10.05.2019 Hauptteil
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlicenzen	29.04. – 02.05.2019
CRI-Lehrgang	26.01. – 27.01.2019 Pädagogik WE 29.04. – 02.05.2019 Hauptteil
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlicenzen (außer UL)	29.04. – 01.05.2019
Fluglehrerausbildung Segelflug (Herbst)	22.06. – 23.06.2019 Pädagogik WE 01.09. – 13.09.2019 Hauptteil
Fluglehrerfortbildung (Herbst)	21.09. – 22.09.2019
Flugsicherheitstraining Alpen	17.08. – 22.08.2019
Flugsicherheitstraining Florida	12.10. – 26.10.2019

TECHNIK

Zellenwart FVK	14.02. – 17.02.2019
Technik Grundmodul	09.03.2019 und 19.10.2019
Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	21.03. – 24.03.2019 und 21.11. – 24.11.2019
Werkstattleiterlehrgang FVK	19.10. – 26.10.2019
Zellenwart Metall	31.10. – 03.11.2019

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Flugleiter für Landeplätze, Segelflug- u. UL-Gelände	02.02.2019
Streckenflugseminar für Einsteiger	02.02. – 03.02.2019
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Frühjahr) *	16.02. – 17.02.2019 und 23.02. – 01.03.2019
Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 (Frühjahr) *	23.02. – 01.03.2019 und 05.10. – 11.10.2019
PC-Met (Schwerpunkt Segelflug)	06.04.2019
Streckenflugtrainig für Anfänger	29.06. – 06.07.2019
UL-Segelfliegen: Umschulung und Scheinerwerb	09.07. – 13.07.2019
UL-Segelfliegen: Jahrestreffen	13.07. – 20.07.2019
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Herbst) *	28.09. – 29.09.2019 und 05.10. – 11.10.2019

*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

ALLE VERANSTALTUNGEN, AUSFÜHRICHE INFORMATIONEN HIERZU UND ONLINE-ANMELDUNGEN ÜBER WWW.LSVRP.DE . UCHUNGEN ÜBER VEREINSFLIEGER

SEGELFLIEGEN IM GEBIRGE

Segelfliegen im Gebirge ist fantastisch, aber auch anspruchsvoll



Das Segelfliegen in den Alpen zählt zu den erlebnisreichsten, aber auch anspruchsvollsten Varianten dieses Sports und wird von vielen Piloten häufig unterschätzt. Eine jährlich vom DAeC ausgerichtete Fluglehrer-Fortbildung für den Gebirgssegelflug adressiert dieses Sicherheits-Thema und vermittelt wichtige Hilfestellungen für die Vorbereitung und Durchführung von Vereins-Exkursionen in die Berge.

Faszinierende Anblicke, das Erreichen von Regionen, die sonst für Menschen fast unzugänglich sind, die direkte Auseinandersetzung mit Naturkräften und die verschiedenen Flugvarianten (Thermik, Hang oder Welle) machen jeden Flug in den Bergen zu einem einzigartigen Erlebnis.

Um in den Bergen sicher zu fliegen müssen diverse zusätzliche Aspekte beachtet werden – u.a.:

- Der Raum, in dem geflogen wird, ist viel enger, die Nichtbeachtung von Regeln steigert das Kollisionsrisiko erheblich.
- Die ständige Nähe der Berghänge und das häufige Fehlen des Horizontbildes erfordern eine besondere Beherrschung des Flugzeuges.
- Schnell wechselnde Wetterbedingungen und die Änderung der Wettersituation innerhalb weniger Kilometer setzen ein genaues Wissen der meteorologischen Zusammenhänge voraus.
- Die meisten Regionen sind zudem nicht landbar, d.h. es muss beim Fliegen vor jedem Manöver eine navigatorische Alternative, der ‚Plan B‘, berücksichtigt werden, die auch bei der pessimistischsten Gleitleistung zumindest ausreicht, eines der wenigen designierten Außenlandefelder zu erreichen.

All diese Faktoren müssen sicher beherrscht, vorbereitet und regelmäßig trainiert werden. Taktische oder fliegerische Fehler, die im Flachland oder Mittelgebirge durch Erfahrung ausgeglichen werden könnten, wirken sich in den Bergen sofort kritisch aus.

Leider werden Exkursionen von Vereinen häufig mit einer deutlich zu geringen Vorbereitung angetreten und bei der Durchführung der Flüge oftmals kritische Aspekte besonders durch erfahrene Piloten vernachlässigt, wodurch sich die Piloten unnötig in Gefahr begeben.

Um dieser Sicherheits-Problematik zu begegnen, findet jedes Jahr im August im französischen Gebirgsflugzentrum „Centre National de Vol à Voile St. Auban“ (CNVV) der „Multiplikatoren-Lehrgang“ statt, eine Gebirgsflug-Einweisung für Fluglehrer. Unter der Leitung von Gerd Weinelt und unterstützt von Janik Eggler werden praktische und theoretische Inhalte vermittelt, die bei der Vorbereitung und Durchführung von Vereinsexkursionen in die Alpen helfen.

Jeder Tag beginnt mit einem ausführlichen Wetterbriefing durch die französischen Fluglehrer des CNVV, die Experten vor Ort.

Im Rahmen des Briefings wird außer auf die allgemeine Wetterlage und die Flugbedingungen auch auf tagesaktuelle Bedingungen in den umliegenden Regionen hingewiesen. Wenn erforderlich, werden auch klare Einschränkungen oder Warnungen ausgesprochen.

Für die Teilnehmer des Lehrgangs folgt ein weiteres Briefing durch Gerd, in dem die aktuellen Informationen detailliert erörtert werden.

Bevor sich die Lehrgangsteilnehmer zu den Flugzeugen bege-



2

1: Am ‚Parcours‘, der sehr stark frequentierten ‚Rennstrecke‘ der französischen Alpen. Ein FLARM ist in den Alpen Pflichtausstattung.



3

2: Startaufstellung mit der ‚OK‘, der ASH-25, die Gerd Weinelt für Einweisungsflüge mitbringt.

3: Licht und Schatten – unbeständige Wetterlagen lassen sich in den Bergen nur schwer umfliegen.

ben, werden bis zum Mittag theoretische Themen durchgearbeitet (siehe Infokasten). Teilweise können die Themen auch als Lehrproben durch die Teilnehmer des Lehrgangs erfolgen. Der praktische Teil der Gebirgsflugeinweisung findet sowohl in Form von doppelsitzigen Einweisungsflügen als auch von Übungsflügen mit vor Ort gecharterten oder selbst mitgebrachten Flugzeugen statt.

Geflogen wird nicht ‚im Pulk‘, aber im ständigen Funkkontakt. In regelmäßigen Abständen wird die Position aller Flugzeuge abgefragt, bei Bedarf werden Hinweise bzgl. der Situation verschiedener Regionen gegeben.

Es ist auch möglich im Team zu fliegen, der konkrete Ansatz richtet sich nach den Gebirgsflug-Erfahrungen des Piloten und dem Lehrgrundsatz ‚einmal zeigen, danach üben‘.

Mögliche Lehraspekte sind u.a.:

- Hangflug unter Berücksichtigung der bekannten Regeln und der besonderen Berücksichtigung des teilweise erheblichen Flugverkehrs
- Taktik zum sicheren Erreichen der nächsten Region, des nächsten Hangs
- Wirkungsweise und Wechselwirkung der lokalen Aufwind-systeme
- Flugwegplanung bei instabilen Wetterlagen
- Nutzung von lokalen Windsystemen und Einflussfaktoren regionaler Windeffekte
- Einstieg in Wellensysteme

Die Regionen, die an einem Flugtag erfliegen werden können, werden im Briefing vorab besprochen.

*...von Fliegern
für Flieger...*

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

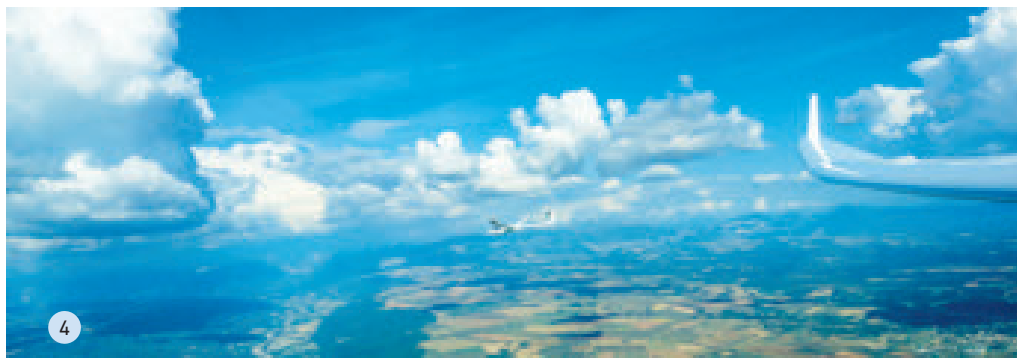
• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsägen aller Art

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





4: Endanflug über dem ‚Plateau‘
– eine der wenigen Regionen
mit Aussenlande-optionen.

3-StufenProgramm (jeweils 2 Wochen) der Flugregionen für Vereinsexkursionen

Stufe	Region
1	Durance Tal
2	Plateau de Puimichel, Plateau de Valensol, Serre de Montdenier, Beynes, Cousson, Coupe, Blayeul. Parours, Lucy, Guilrome, Pic de Bure, Glandasse
3	Barcelonette, Briançon, Mt. Viso, Col de Vars, Saint-Crépin

Der Flugbetrieb endet zu einer zuvor festgelegten Zeit, zeitig vor Sonnenuntergang, damit ggf. noch Maßnahmen zur Suche oder zum Rückholen erfolgen können.

Zusätzlich zu den theoretischen und fliegerischen Aspekten werden an die teilnehmenden Fluglehrer Informationen vermittelt, die für die Planung und Vorbereitung von Vereinsexkursionen hilfreich sind.

Auszug der Themen:

- Auswahlkriterien für geeignete Flugplätze in der Region ‚Französische Alpen‘
- Theoretische Vorbereitung & Einweisung von Vereinsmitgliedern
- Erforderliche Ausrüstung
- Organisation des Flugbetriebes

Der wesentliche Vorteil des Lehrgangs im Vergleich zum theoretischen Erarbeiten der Gebirgsflug-Thematik ist die Möglichkeit, Erfahrungen aus erster Hand zu erhalten. Gespräche während der Theorie-Einheiten, während des gemeinsamen Fliegens, aber auch abends, wenn sich die Lehrgangsteilnehmer und andere Piloten vor dem schon legendären Campingbus von Gerd nochmals zusammensetzen um sich auszutauschen, finden sich in keiner Literatur und machen die Atmosphäre des Lehrgangs aus.

Der nächste Lehrgang findet im August 2019 statt, die Anmeldung erfolgt über den DAeC.

Weitere Informationen gibt es beim DAeC:

- Ariane Bugdoll-Frost - Deutscher Aero Club e. V.
A.Bugdoll-Frost@daec.de
- Gerd Weinelt gweinelt@t-online.de

Text/Fotos: Andreas Bergmann

THEORETISCHE THEMEN (AUSZUG)

FLUGSICHERHEIT

Fliegen im Gebirge: Sicherheitshinweise, Vermeidung von Zusammenstößen

MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN HPL

Menschliche Schwächen beim Sehen, bei der Wahrnehmung und beim Handeln

FLUGBETRIEB / NAVIGATION

Vorbereitung der Flugkarten für den Alpensegelflug, Präparieren der Reliefkarten/Außenlandfelder unter Verwendung des aktuellen Außenlandekatalogs

METEOROLOGIE

Meteorologische Besonderheiten in den französischen Seealpen und ihre Auswirkungen auf den Segelflug & CNVV, Verhalten bei Wetterverschlechterung

MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN

Probleme mit Sauerstoff bei Höhenflügen aus medizinischer Sicht: Sicherheitshinweise, Verhaltensregeln, Umgang mit Sauerstoff

LEHRTÄTIGKEIT

Erlernen der Technik & Taktik des Streckensegelfluges im Gebirge, Rolle des Fluglehrers

VORSCHRIFTEN / UMWELT

Luftraumorganisation; Besonderheiten in den französischen Seealpen; CNVV Beschränkungsgebiete, Naturparks etc.

FLUGSICHERHEIT / UNFALLGESCHEHEN

Unfallgeschehen in den französischen Seealpen; Darstellung typischer Unfälle im Gebirge & CNVV; Unfallvermeidungsstrategien / Risikomanagement mit anschließender Diskussion

FLUGBETRIEB / FLUGTAKTIK

Wellenfliegen in den französischen Seealpen: Besonderheiten und Notverfahren

LEHRMETHODEN

Vereinslager in den französischen Seealpen; Anregungen und Empfehlungen, Rolle des Fluglehrers, Sicherheitshinweise

LUFTSPORT-FLUGSICHERHEITSPREIS

In der Ausgabe Juni/Juli hatten wir den „LuftSport-Flugsicherheitspreis“ ausgeschrieben. Das Interesse ist nach wie vor groß. In diesem Heft stellen wir zwei Bewerbungen vor, die im ausführlichen Originaltext im Internet nachzulesen sind (Link jeweils unten). Beide kommen, wie der Zufall es will, aus Neustadt an der Weinstraße – von zwei eigenständigen Vereinen, die beide am selben Platz beheimatet sind.

STANDARDISIERUNG DES MOTORFLUGBETRIEBS IM FLUGSPORTVEREIN NEUSTADT/WEINSTRASSE

Unter dieser Überschrift hat Ausbildungsleiter Bernd Hackebiel (mit Co-Autor Thomas Jülch) für die Motorflieger seines Vereins am Flugplatz Lachen/Speyerdorf ein ausführliches Sicherheits-Briefing erstellt. Der Verein mit Schwerpunkt Segelflug und rund 70 aktiven Mitgliedern betreibt zwei DR400 für den F-Schlepp und den Reiseflug. Im Text geht es um „Air-manship“ im besten Sinne, um sichere Flugbetriebsverfahren (in Form einer erweiterten und klug kommentierten Checkliste), um das Verhalten in Notsituationen und um nützliche Hilfsmittel für die Praxis. Hier ein Auszug aus den Tipps für Notsituationen:

Triebwerkausfall im Anfangssteigflug

Für einen Triebwerkausfall kurz nach dem Start gilt grundsätzlich:

- Nachdrücken bis zur Geschwindigkeit für bestes Gleiten: → 150 km/h bei der DR 400
- Ruhe bewahren!!
- Unter keinen Umständen reflexhaft zur Startpiste zurückkurven!!
- Keine Umkehrkurve unter 1000 ft über Grund!!
- Den Kurs maximal um 60 Grad nach links oder rechts korrigieren (je nach Gelände).
- Geschwindigkeits- und Flugwegkontrolle haben höchste Priorität: „Aviate, Navigate, Communicate!“
- Zügig, besonnen über den weiteren Flugweg entscheiden.
- Sichere Fluggeschwindigkeit beibehalten.
- Geeignete Außenlandefläche im Gleitwinkelbereich wählen.
- Klappen nach Bedarf setzen.
- Raumaufteilung den Bedingungen anpassen.
- Flugweg sicher bis zur Landung kontrollieren!!
- Falls Zusammenstoß mit einem Hindernis unvermeidlich ist:
 - Lfz. in das Hindernis slippen (die vorausschiebende Tragfläche nimmt bei ihrer Zerstörung eine Menge Energie auf). „Fly the aircraft into the crash!“

→ Für ungeübte Piloten gilt: **Priorität hat das Landen!**

→ Für routiniertere Piloten: Kurz vor dem Aufsetzen:

- Sicherheitsgurte checken, nachziehen.
- Wenn möglich mit Mindestfahrt anfliegen und aufsetzen!
- Zündschalter AUS
- Hauptschalter AUS
- Tankwahlschalter AUS
- Gemischregler VOLL ARM

→ Nach dem Aufsetzen:

- Lfz. stoppen
- Hauptschalter an: Flugleitung über Funk informieren.
- Hauptschalter aus.
- Luftfahrzeug evakuieren.

Wie kann ein Flugplatz, der auf knapp 400 ft MSL liegt, plötzlich fast 2.300 ft höher liegen? Bei den Praxis-Tipps der Neustädter finden sich Beispiele für Berechnungen, die manch einer schon im Theorie-Unterricht nicht leiden konnte und seither gänzlich verdrängt hat. Dabei können sie seinen Hals retten!

Die Berechnung der Dichtehöhe

Die Dichtehöhe erhält man, indem man die Druckhöhe (engl. Pressure Altitude) um die Abweichung der aktuellen Temperatur von der Temperatur in ISA korrigiert. Die Druckhöhe wiederum ist die Höhe, die auf dem Höhenmesser angezeigt wird, wenn dieser auf 1013 hPa eingestellt ist (= Anzeige der Flugfläche).

Beispiel:

Flugplatz Lachen-Speyerdorf

- Flugplatzhöhe 394 ft MSL
- Tiefdruckwetterlage, QNH 1001 hPa
- Temperatur über der Start- und Landebahn 30 Grad Celsius

Hat man am Höhenmesser 1001 hPa eingestellt, so liest man in Lachen-Speyerdorf die Flugplatzhöhe mit 394 ft ab. Dreht man nun den Höhenmesser auf 1013 hPa, so wird einem die aktuelle Druckhöhe von ca. 754 ft angezeigt werden.

Jetzt müssen wir noch die Dichtehöhe ermitteln. Um sie zu erhalten, wird die Druckhöhe von 754 ft um die Abweichung der aktuellen Temperatur von der Temperatur in ISA korrigiert. Nach ISA würde in 754 ft eine Temperatur von etwa 14° C herrschen (in MSL 15° C; 2° C Temperaturabnahme pro 1000 Fuß).

Das heißt in unserem Beispiel: Die aktuelle Temperatur von 30° C liegt also um 16° C (= Differenz zwischen 30° und den 14° in 754 ft.) über der ISA-Temperatur.

Die Dichtehöhe ändert sich um ca. 120 ft pro 1 Grad C Temperaturabweichung

- Temperatur **höher** als der Standardwert = Dichtehöhe **größer** als Druckhöhe.
- Temperatur **geringer** als Standardwert = Dichtehöhe **geringer** als Druckhöhe.

In unserem Beispiel liegt die Dichtehöhe demnach um $16 \times 120 = 1.920$ ft **ü b e r** der Druckhöhe und beträgt somit 2.674 ft (754 ft + 1920 ft)! Das heißt in der Praxis: Unser Flugplatz liegt an diesem Tag **2.280** Fuss **h ö h e r** als „normal“ (normal heißt hier unter „ISA-Bedingungen“)!

Was muss ich jetzt in der Flugpraxis konkret tun und berücksichtigen? Ich muss aus dem Flughandbuch die Leistungsdaten für die Dichtehöhe von 2.674 ft und **n i c h t (!!)** für die Flugplatzhöhe von 394 ft entnehmen. Bei Flugplätzen im Gebirge können die Verhältnisse weitaus **u n g ü n s t i g e r** liegen, da allein schon die Flugplatzhöhe einige tausend Fuß betragen kann!

Hier noch der Link zum ungekürzten Beitrag:
Standardisierung des Motorflugbetriebs im
Flugsportverein Neustadt/Weinstraße

www.luftsportmagazin.de



Eine der beiden Robin DR 400 des Vereins

SICHER FLIEGEN UND SPRINGEN



Cessna TU 206 G im Steigflug

Die zweite Bewerbung aus Lachen-Speyerdorf kommt vom Fallschirmsportclub Neustadt an der Weinstraße e. V. Der Vorsitzende Thomas Dietrich schreibt:

- Unser Verein hat 85 Mitglieder und betreibt eine Cessna TU 206 G mit 310 PS.
- Unser Bemühen ist es, das Fliegen und Springen so sicher wie möglich zu gestalten. Dazu haben wir uns viele Gedanken gemacht und konsequent umgesetzt.
- Als Fallschirmspringer bewegen wir uns ständig im Luftraum E wie auch in C.
- Beim Steigen legen wir größere Distanzen zurück und haben mit Langen Radar Kontakt; dort werden aber auch nicht alle Flugzeuge (z.B. Segelflugzeuge) gesehen.
- Aus diesem Grunde haben wir unsere Cessna 206 modifiziert – um zu sehen und gesehen zu werden.

Es folgt eine eindrucksvolle lange Liste von Verbesserungen. Sie reicht von auffälliger Lackierung und LED-Scheinwerfern über Software wie PowerFLARM und Flymap bis zu baulichen Veränderungen: Flächenverlängerung, STOL Kit, Vortex Generatoren, Zusatzkühler und vieles mehr. Die sicherheitsrelevanten Ergebnisse sind bemerkenswert:



Das Flugzeug nach der Umrüstung – zu erkennen die Flächenverlängerung, die Vortex Generatoren auf der Flügeloberseite und der neue Propeller.

- Beim Start auf unserer Graspiste mit MTOW heben wir bereits nach 250 m ab.
- Die Maschine liegt deutlich ruhiger in der Luft hat somit weniger Belastungen während des Fluges
- Die Stall-Geschwindigkeit liegt unter 30 kt; die Maschine geht bei weiterer Verringerung der Geschwindigkeit in den Sackflug über, ställt quasi gar nicht mehr.
- Das heißt für unsere Piloten: Auch bei einer Absetzgeschwindigkeit von 50 kt und mit Springern außen am Flugzeug besteht keine Gefahr des Abkippens durch einen Stall.
- Die Flügelverlängerungen machen die 206 träger, sodass das Absetzen der Springer kaum Korrekturen mit dem Querruder und Seitenruder notwendig macht.
- Weiterhin erhöhen sie die Gleiteigenschaften der Cessna auf 1:11. Die Sicherheit bei Außenlandungen/Notlandungen auf engem Gelände wurde durch die langsame Anfluggeschwindigkeit und die geringere Sinkrate deutlich erhöht.
- Bei der Landung mit der „leeren“ Cessna sind alle Ruder bis zum Schluss voll ansprechbar und sorgen für eine nie dagewesene sanfte Landung – die Aufsetzgeschwindigkeit liegt unter 30 kt.

FLUGSICHERHEIT

Auch ein Sicherheitskonzept für die Piloten fehlt nicht, vor allem der Einweisung gilt die Aufmerksamkeit:

- Unser erfahrener Pilot hat eine Bedienungs- und Fluganweisung für unsere Cessna erarbeitet.
- Bei den ersten Absetzflügen begleitet ein erfahrener Piloten als Safety Pilot den neuen Piloten, da er sicher nicht gewohnt ist, dass sich Passagiere (in diesem Fall Fallschirmspringer) außen am Flugzeug festhalten und die Flugeigenschaften der Maschine beeinflussen. Weiterhin

wird dem Piloten gezeigt, wie sich die Maschine in den unterschiedlichen Beladungszuständen verhält (voll hoch, leer runter).

- Kein Pilot fliegt die Maschine ohne dass erfahrene Piloten intensive Einweisungsflüge durchgeführt haben.

Hier der Link zum ungekürzten Beitrag:
Sicher fliegen und springen

www.luftsportmagazin.de



LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS

In der Ausgabe Juni/Juli hatten wir auf Anregung und dank einer großzügigen Spende von Harald Meyer den LuftSport-Flugsicherheitspreis angekündigt. Der Preis ist mit 1500 € dotiert.

Vereine, die Maßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit unternommen haben, beschreiben diese formlos und senden sie zusammen mit Daten zum Verein (betrieene Luftsportarten, Anzahl Mitglieder und Flugzeuge etc.) an flugsicherheit@luftsportmagazin.de

Neben Vereinen können auch Einzelpersonen (Piloten) teilnehmen. Einsendeschluss ist der 31. Dezember 2018. Die Jury, bestehend aus Harald Meyer, einem Vertreter des Ausschusses Flugsicherheit des DAeC und einem Redakteur des Magazins, ermittelt aus den Einsendungen den oder die Preisträger. Der Preis kann geteilt werden, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Preisverleihung findet im Rahmen der AERO 2019 statt.

Luftfahrtliteratur/Segelflughbücher



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

Luftwaffe – Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

In diesem außergewöhnlichen Buch schildern und zeigen die beiden brasilianischen Autoren, der Luftfahrthistoriker Claudio Lamas de Farias und der Designer Daniel Uhr, welche außergewöhnlichen Flugzeuge die deutsche Luftwaffe erdachte, entwickelte und flog. Nach dem Zweiten Weltkrieg fanden viele dieser Ideen Eingang in zivile und militärische Flugzeuge in aller Welt. In zahlrei-

chen historischen und jüngeren Fotos werden erstaunliche Parallelen sichtbar. Immer dann, wenn von den Flugzeugen keine Fotos verfügbar waren, hat Daniel Uhr diese in fotorealistischen Animationen „nachgebaut“ und rasant in Szene gesetzt.

168 Seiten, 210 x 280 mm, Hardcover

ISBN 978-3-9808838-3-2

29,00 €

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6

54,00 €

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0

54,00 €

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

54,00 €



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotografien. Dazu detailgetreue und maßstabsgerechte Dreiseitenansichten.

208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover

ISBN 978-3-9814977-9-3

45,00 €



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

Die hohe Schule des Segelflugs. Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, Ein Lehrbuch und Nachschlagewerk mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren.

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover

ISBN 978-3-9806773-5-6

25,00 €

Martin Simons

Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung

Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-6-2

54,00 €

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-3-3

54,00 €

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-0-1

54,00 €



15. MOSELBALLONFIESTA IM WETTERGLÜCK



Bestes Ballonwetter bescherte den 82 internationalen Ballonteamen wundervolle Fahrten über die einzigartige Mosellandschaft rund um Föhren. Das Ziel des Veranstalters, ein tolles Wochenende für die teilnehmenden Teams und die regionale Bevölkerung zu organisieren, wurde wieder voll erreicht.

Immer Mitte Januar im Internet ausgeschrieben, ist die MoselBallonFiesta meist schon nach zwei Tagen komplett ausgebucht. Die Veranstalter „Schroeder fire ballons“ und die IRT-Industriepark Region Trier hatten sich aus organisatorischen Gründen (Unterbringung der Teams, Catering, etc.) ein Limit von 80 Ballonen gesetzt und damit dem Treffen einen familiären Charakter bewahrt.

Mit einem spektakulären Tandemsprung aus 3200 m Höhe schwebte die Schirmherrin, Frau Bundesministerin Dr. Katarina Barley, pünktlich zur Eröffnung des Ballon-Events am Freitagnachmittag ein.

Die anschließende Fuchsjagd um den „Vet-Concept-Cup“ führte die 79 Starter mit einer herrlichen Fahrt bis in die Region Lorscheit/Beuren im Hunsrück. Sieger wurde Jon Boon aus den Niederlanden.

Beim Fly-in am Samstagmorgen starteten die Ballone von einem abgemähten Feld in sechs Kilometern Entfernung in Richtung Flugplatz, wo ca. 300 Zuschauer die spannenden Zielanfahrten mit Wettkämpfen um jeden Zentimeter verfolgten. Der „Westfa-Cup“ ging an Frank Eickmeyer aus Münster und Andre Schütte aus Warstein holte sich den „Technisat-Cup“.

Beim großem Abendstart, dem Highlight der BallonFiesta, erlebten Tausende Zuschauer das magische Schauspiel, wie sich



- 1: Abendstart zum „SWT“-Cup
- 2: Der „Clown“, eine der vielen Sonderformen, ist Stammgast in Föhren.

die Ballone einer nach dem anderen aufblähten und in Richtung Klausen davonschwebten. Sieger dieser 2. Fuchsjagd um den „SWT-Cup“ wurde Valere Bas aus Belgien. Die meisten Zuschauer blieben aber noch bis in die Dunkelheit, um das „Night-Glow“ mit zehn Ballonen zu bestaunen.

Mit der Aktion „Ballonjugend“ spricht der Veranstalter auch gezielt den potenziellen Nachwuchs an: Sechs interessierte Schüler des Schweicher Stefan-Andres-Gymnasiums verbrachten ein Schnupper-Wochenende mit je einem Ballonteam und waren schlichtweg begeistert.

Ein attraktives Rahmenprogramm für Groß und Klein mit Motorsportvorführungen, Verlosung von Ballonfahrten/Rundflügen/Tademsprüngen und weiteren Preisen, SWR-Bühne/Livemusik, kein Eintritt, Parkgebühren und die familienfreundlichen Preise an den Verpflegungsständen lockten weit über 20.000 Zuschauer in den Industriepark Föhren.

„Anna`s Verein“, der Verein „Bekond aktiv“ und der „Förderverein Sport in Bekond“ haben zusammen mit zahlreichen freiwilligen Helfern wieder viele Stunden ihrer Freizeit investiert und konnten an ihren Ständen mit Unterstützung des IRT insgesamt 20.000 € Spendengelder generieren. Diese werden erneut Projekten der Welthungerhilfe und regional der Förderung von Einrichtungen zur Behandlung von chronisch kranken und krebserkrankten Kindern sowie weiteren Projekten der beteiligten Vereine zugute kommen.

Das nachahmenswerte Konzept der MoselBallonFiesta mit einer Mischung aus Luftsport, Familientag und sozialem Engagement hat sich als ein fester Termin in der Freizeitplanung etabliert und sicher ist bei vielen auch schon der 16./17.August 2019 vorgemerkt.

Text und Fotos: L.F.



Dresden mit seiner Umgebung ist längst als High-Tech-Region bekannt. Mit Hilfe der Technischen Universität etablierte sich ein Entwicklungs- und Fertigungsbetrieb für Elektronik, der es mit hochwertigen Messsystemen für Flugzeug-Navigation eher durch einen Zufall dazu brachte, in einem umkämpften Markt für Avionik mitzumischen.

Jörg Träger (41) war einer jener Studenten an der TU in Dresden, die schon als Schüler ein klares Ziel vor Augen hatten. Er wollte Elektronik und Nachrichtentechnik studieren, was er denn auch 2005 als Diplomingenieur beendete. Noch während seiner Studienzeit gründete er 2004 seine Firma In-Circuit in Freital südwestlich von Dresden. Ein Freund verschaffte ihm den Kontakt nach Risa, wo mit einer C 42 mitfliegen durfte. Kurz entschlossen machte er seinen Flugschein, kaufte sich einen flotten Tiefdecker und setzte ihn fortan als Jungunternehmer und Firmeneigner auch geschäftlich ein.

Seine Firma entwickelt und fertigt unter anderem als OEM-Hersteller industrielle Funkmodule. Um dem stetigen Wachstum der Firma und dem höheren Platzbedarf für die Fertigung gerecht zu werden, wurde 2013 ein eigenes Firmengebäude errichtet. Heute können Baugruppen von Kleinstmengen bis zu Großserien hochflexibel mit minimalen Rüstzeiten gefertigt werden. Die Fertigungstiefe reicht dabei von Bestückung, Montage, Test, 3D-Gehäuse-Druck bis zur 4-Farb-Bedruckung von Gehäuseteilen. Die Bestücklinie besteht aus 3 High-Mix-Bestückern mit einer Gesamtbestückleistung von 70.000 Bauteilen pro Stunde. Die Bedruckung der Leiterkarten mit Lotpaste erfolgt dabei hochmodern per Jet Printer, nicht im herkömmlichen Siebdruck. Dadurch sind kürzeste Fertigungszeiten möglich.

Als begeisterter Flieger mit technischer Affinität war Jörg Träger natürlich offen für elektronische Neuerungen rund um die Fliegerei. Die Navigation mit preiswerten elektronischen Hilfsmitteln wie z.B. dem iPad stellt eine kostengünstige und sehr flexible Neuerung dar. Am Markt sind Systeme vorhanden, die einen künstlichen Horizont mithilfe von MEMS-Sensoren errechnen und diesen per WLAN verfügbar machen. Jörg Träger orderte sich aus den USA ein solches preiswertes AHRS-System, um es mit seinem Pad zu koppeln. Doch schon kurz nach

dem Einschalten und Rollen auf dem Taxiway driftete das System derart stark, dass er es frustriert abschaltete.

Kurz entschlossen entwickelte er für sein radino32 WiFi Funkmodul eine Versuchsschaltung mit Lagesensoren, Beschleunigungsmessern und Magnetfeldsensoren und ging mit dem System in die Luft. Schon die ersten Versuche ermutigten zur Fortführung des Projektes.

Da die Umsetzung zu einem Serienprodukt für ihn kein großes Problem darstellte und die Teile wie etwa der 9-Achsen-Sensor schon für unter 10 Euro zu haben waren, gab er grünes Licht. ICfly AHRS I war geboren. Das System lieferte Daten wie Rollrate, Pitch (Horizont), magnetischen Kompasskurs, Drehgeschwindigkeit, Beschleunigung (g-Messer), Höhenmesser und Steigrate, konnte FLARM und TRX-1500A Kollisionswarnsysteme empfangen und war über RS 232 und WLAN kompatibel mit Sky-Map, Air Navigation Pro und iHUD.

ICfly AHRS kann bis zu 0,1 Grad in allen drei Achsen auflösen und anzeigen. In einem kleinen Gehäuse von 62 x 27 x 1137 mm verpackt und mit einer Batterie von 10 Stunden Betriebszeit ausgestattet, bot schon ICfly AHRS I alles, was ein modernes Attitude Heading Reference System ausmacht – und das zu einem sehr günstigen Einführungspreis. Schneller als gedacht konnte die Firma auch bei den Luftfahrtbedarf-Händlern Fuß fassen.

Im Laufe der Zeit wurden die Kinderkrankheiten des Systems eliminiert. Nach mehrjähriger Entwicklung liegt heute ein stabiles AHRS-System vor, das unanfällig gegenüber Temperaturschwankungen ist und driftfrei funktioniert. Träger sagt, das ICfly AHRS II sei das stabilste nicht-militärische MEMS-basierte AHRS-System am Markt. Da Träger selbst Pilot ist, weiß er um die Notwendigkeit der einfachen Handhabung. So kann man per Webseite, die das ICfly AHRS zur Verfügung stellt, bequem alle Einstellungen vornehmen, sogar eine Deviationstabelle für den Kompass lässt sich mit nur einer Drehung des Fliegers um 360 Grad errechnen und hinterlegen. In-Circuit bietet den neuen Typen ICfly AHRS II mit zwei Anschlüssen für den statischen Druck und den Gesamtdruck an sowie der Möglichkeit einer externen Stromversorgung per USB oder D-SUB-Stecker (8–24 VDC). Das System ist auch ohne Drucksensor lieferbar und kostet inklusive Mehrwertsteuer 599 Euro. Doch man muss wissen, dass es



2

3

- 1: Ein Glas-Cockpit zum Niedrigstpreis: 3,5" Touch Displays für Fluglage und Motordaten
- 2: WiFi Attitude Heading Reference System zur Darstellung von Position und Fluglage. Die Verbindung kann auch über Kabel hergestellt werden.
- 3: Das ICfly AHRSII ist ein Lagesensor, optional mit Drucksensorik. Es erfasst kontinuierlich die Lagesensordaten und berechnet in Echtzeit die Fluglage.

sich hier nicht um ein zugelassenes System handelt. Typzugelassene Systeme wie die von Garmin oder Dynon beginnen erst bei über 2000 Euro!

Im vergangenen Jahr kam ein 3 ½ Zoll Touchscreen-System ebenso hinzu wie eine Motorbox für den Rotax 912 mit Aufbereitung von Drehzahl, Öldruck und -temperatur, Treibstoffdruck,

Tankinhalten usw. Als Extras werden Ladedrucksensor, Außentemperaturfühler und Kraftstoff-Durchflusssensor geliefert. Einen Vorteil haben die Produkte Made in Germany ebenfalls noch: Der Service funktioniert direkter und dadurch auch schneller, was besonders bei ausländischen Produkten oft nicht der Fall ist. In-Circuit liefert Avionik von Piloten für Piloten.

Wie der Datenmix gemessen wird und auf ein Display kommt

Wendezeiger und künstlicher Horizont funktionieren nach dem Kreiselprinzip. Jede Drehänderung führt zu einer Ablage auf der Anzeige. Theoretisch benötigt man drei separate Kreisel (wie in Verkehrs- und Militärflugzeugen üblich). Dieses Datenpaket reicht aber noch nicht aus. Zusätzlich werden für jede Achse Beschleunigungsmesser und Magnetometer benötigt. Diese Sensoren nennt man MEMS (Micro-Electro-Mechanical Systems) und Piezo- oder auch SMM-Sensoren (Silicon Micro Machine). Die Magnetometer messen mit den Beschleunigungsmessern die Magnetfeldstärke und funktionieren so als digitaler Kompass. Die Firma Bosch ist einer der Hersteller solcher Chips, die die Berechnungsgrundlage liefern für die Mikrocontroller, die in Handys ebenso wie in Airbags und Arbeitsrobotern verwen-

det werden. Die Magnetometer können in Kopplung mit GPS-Empfängern zusätzliche Informationen über die geographische Position für das Navigationsprogramm (z. B. Anzeige auf einem Tablet mit integriertem Navigationsprogramm) geben. Mit kapazitiven Sensoren werden über Außenanschlüsse der statische und dynamische Luftdruck gemessen. Vereinigt auf gedruckten Schaltungen, die auf einen Mikroprozessor zulaufen, werden alle Daten an die Displays abgegeben. Das ICfly Display wird im Panel verbaut, bei vorhandenen Drucksensoren im ICfly AHRS kann dann auch die wahre Fluggeschwindigkeit angezeigt werden. Die Baueinheit des ICfly AHRS wird am sinnvollsten im Neutralpunkt des Flugzeugs verschraubt. Dies garantiert genaueste Daten zur Weiterleitung über die Stecker-Schnittstelle RS 232 oder WLAN.

H. P.



**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

- alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW
- Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Annex-2-Flugzeuge
- Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)



CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

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

DOLCE VITA IN ITALIEN MIT DEM UL



Zwei Wochen waren wir mit unserem Ultraleichtflugzeug, einer Bristell NG5, in Nord- und Mittelitalien unterwegs. Auf unserem Weg lagen attraktive Reiseziele in bemerkenswerter Lage.

Vor dem Start hatten wir uns ausführlich mit den Besonderheiten des Fliegens in Italien vertraut gemacht. Sehr hilfreich hierbei war die Internetseite „fliegen-in-italien“ von Philipp Tiemann.

Bei Flügen nach Italien ist die Aufgabe eines Flugplans Pflicht. Auch innerhalb Italiens gaben wir bei der zuständigen AIS einen Flugplan auf. Dies vermittelte uns ein Gefühl von Sicherheit, und wäre es während des Fluges zu Verständigungsschwierigkeiten gekommen, so hätte die Flugsicherung unsere Wegstrecke auf jeden Fall vorliegen gehabt. Direkt nach dem Öffnen unseres Plans erfolgte eine Notiz auf meinem Papier: „Schließen Flugplan“, um nach der Landung und der Freude über das erreichte Ziel das Schließen nicht zu vergessen! Wie in Deutschland bzw. generell bei allen Flügen, war auch für diese Reise der Wettercheck extrem wichtig.

Nach zwei Sommerurlaube mit unserem UL in Italien, jeweils Anfang August, haben wir festgestellt, dass das Wetter frühmorgens eher stabil und ruhig ist.

Während unserer ersten Etappe von Bad Neuenahr nach Hohenems in Österreich, südlich vom Bodensee, überflogen wir das Rhein-Main-Gebiet und den Schwarzwald. Hohenems LOIH erreichten wir nach etwa zwei Stunden bereits sehr früh am Morgen um 8:30 Uhr LT auf der 590 m langen Asphaltpiste. Die Flugplanaufgabe an Wien von Hohenems aus gestaltete sich etwas schwierig, da dies nur per Internet möglich war. Kurzerhand brachen wir den Versuch ab und übermittelten telefonisch, völlig unproblematisch, an Frankfurt.

Über den Alpen waren für die Mittagszeit Gewitter angekündigt, deshalb ging es nach diesem kurzen Stopp direkt weiter Richtung Italien.

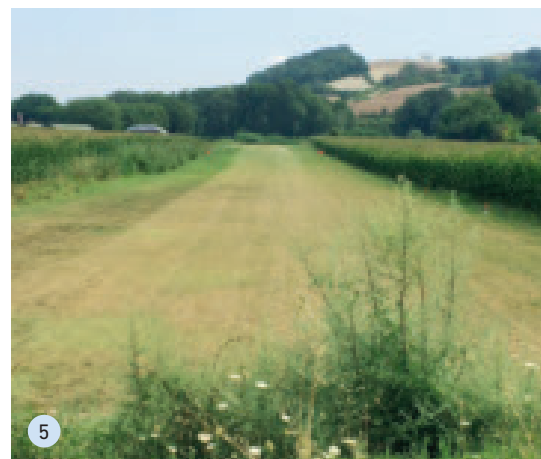
Ein bekanntes Phänomen in den Bergen ist die Nichterreichbarkeit im Funk von Wien Information und Padova Info. So meldeten wir uns nach dem Grenzüberflug zunächst in Bozen und anschließend in Trento. Wir flogen in 7000 ft entlang der Täler über den Arlbergpass (5883 ft), den Reschenpass (4935 ft), Meran und weiter Richtung Bozen.

Bei dieser Flughöhe überragten uns die gewaltigen Berge links und rechts, vermittelten einen mächtigen Eindruck und boten unbeschreiblich beeindruckende Aussichten. Unter uns lagen Skipisten, einsame Almhütten, Bergseen; wir durchquerten den teilweise schneebedeckten Alpenhauptkamm und sahen weit entfernt die Dolomiten.

Noch ganz bewegt von diesen Bildern erreichten wir unser erstes Ziel in Italien: Asiago LIDA liegt etwas östlich von Trento. Der Flugplatz, traumhaft zwischen den Bergen gelegen, hat eine 1120 m lange Asphaltpiste, verfügt über ein Hotel, ein gutes Restaurant und einen Hangar. Für die Landegebühr, einen Hangarplatz und eine Übernachtung im Doppelzimmer mit Frühstück zahlten wir einen Pauschalpreis von 99 Euro. Es lohnt sich den zwei Kilometer entfernten Ort zu besuchen. Am Flugplatz besteht die Möglichkeit Fahrräder auszuleihen. Dieser Flugplatz auf 3360 ft liegt nicht nur ungemein praktisch als erster Übernachtungsstopp, sondern ist auch mit seiner ansprechenden Unterkunft und den freundlichen Menschen ein schönes Ziel.

Am nächsten Tag landeten wir nach einem 40-minütigen Flug über die dunstige Po-Ebene auf der 460 m langen Graspiste von Icaro Village bei Ferrara. Ein sehr gepflegter und gut anzufliegender Landeplatz, der ausschließlich für ULs zugelassen ist. Der Flugplatz, das Hotel, direkt daneben ein Restaurant mit kleinem See und einem Schwimmbad mit mehreren Pools wenige Schritte entfernt, bilden zusammen ein kleines Erholungsparadies.

Auf die Frage, ob wir unser Flugzeug für zwei Nächte in die kleine Halle neben der Piste stellen dürften, wurde sofort der



- 1: Tankstopp auf dem Flugplatz Hohenems
- 2: Georg Schweiger auf dem Flugplatz Asiago
- 3: Die Bucht von Marina di Campo auf Elba
- 4: Tower und Restaurant Flugplatz Asiago
- 5: Die Graspiste von Urbino Ca'Virginia 450 m

Freund der Familie angerufen, dem diese gehört. Kurze Zeit später erschien der Freund und unser Flugzeug stand geschützt – Unterbringung kostenlos!

Bis hier war es schon mal ein entspannter Italieneinstieg. Nur 12 km entfernt liegt die sehenswerte Stadt Ferrara, die 1995 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt.

Der Flug nach Elba führte uns zunächst über den Appennino Tosco Richtung Florenz. Zum Passieren der entsprechenden Lufträume wurden wir von Bologna und Firenze geführt. Außerdem funkten wir mit Padova Info und Roma Info.

Für den gesamten Funkverkehr sollte man auf jeden Fall die Italienkarte zur Hand haben. Es werden Meldepunkte vorgegeben, die man erst einmal verstehen und anschließend auch noch finden muss. Wie z.B. Volterra, ein Ort in den Bergen, der nicht als offizieller Meldepunkt gekennzeichnet war. Prompt fanden wir ihn auch nicht auf Anhieb.

Für den Controller war das kein Problem. Er beschrieb uns einfach einen anderen Weg.

Nach eineinhalb Stunden erreichten wir die toskanische Mit-

telmeerinsel Elba. Der Flugplatz Marina di Campo LIRJ mit seiner 950 m langen Asphaltstrecke liegt zwischen Meer und Bergen. Wir landeten auf der Piste 34, flogen den Flugplatz also vom Meer her an. Etwas komplizierter wäre der Anflug auf die Piste 16 durch die Berge der Insel gewesen.

Elba gehört sicherlich zu den besten Flugzielen, die man mit dem Privatflugzeug erleben kann.

Nicht auf allen Flugplätzen in Italien ist das Tanken möglich. Auch hierfür gibt es nützliche Hinweise auf der Seite „fliegen-in-italien“ oder man telefoniert einfach mit den Zielflugplätzen.

Tanken auf Elba sollte man allerdings aus Kostengründen vermeiden. Unser Hotel dei Coralli lag direkt in der Bucht von Marina di Campo.

Das Angebot kostenloser Fahrräder nutzten wir sofort am ersten Abend für eine Tour in den Ort Marina di Campo. Wir waren begeistert über das Restaurant „Kontiki“ direkt am Hafen mit einem faszinierenden Blick über die im Wasser dümpelnden Boote im Abendlicht. An diesem Abend war uns klar, bis hier-



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung

- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

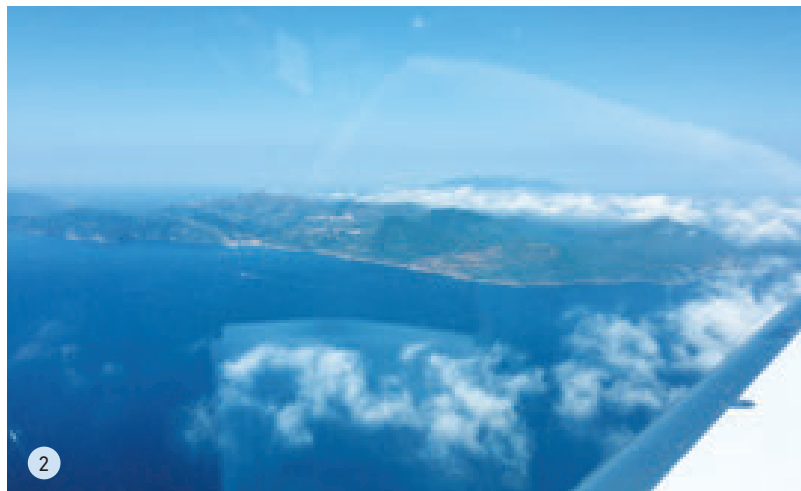
Wartung

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

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik





hin würden wir den Urlaub genauso noch einmal wiederholen. Mit einem Motorroller erkundeten wir den südwestlichen Teil der Insel. Der Tourismus auf Elba ist im Vergleich zu den Balearen überschaubar. Hier landen keine großen Flugzeuge und mit dem Auto oder Wohnmobil ist die Insel nur mit der Fähre zu erreichen, was die Anreise etwas beschwerlich gestaltet. Für Privatflieger allerdings ist die Insel absolut zu empfehlen. Während unseres Aufenthalts zog schlechteres, windiges Wetter auf. Deshalb fragten wir am Flugplatz nach, ob es eine Unterstellmöglichkeit in einem Hangar gäbe. Auch hier waren alle wieder sehr hilfsbereit und ermöglichten, für überschaubare Kosten, das Unterbringen unserer Bristell in einer kleinen Halle. Nach vier erholsamen Nächten verließen wir Elba Richtung Meer und flogen über Siena und Arezzo nach Osten. In Urbino-Ca' Virginia landeten wir auf einer 450 m langen gepflegten Graspiste, die ausschließlich für ULs erlaubt ist. Die Piste ist breit und gut gekennzeichnet, allerdings ist sie an den kurzen Seiten zum einen von einer Allee und zum anderen einem Wald begrenzt. Unser Hotel Ca' Virginia ist ein wunderschönes, rustikales Anwesen aus dem 14. Jahrhundert ca. 20 km südwestlich von Pesaro gelegen. Stilvolle Zimmer im gepflegten Landhausstil unter sichtbaren Holzbalken und eine spektakuläre Küche erwarten den Gast. Allerdings sollte man vor dem Besuch unbedingt anrufen und die Öffnungszeiten des Restaurants erfragen, da hier nicht jeden Tag gekocht wird. Am nächsten Morgen flogen wir weiter Richtung Westen. In Valdera LIAT nahe Pisa wurde ein Tankstopp eingelegt. Diesen Platz, 700 m Gras, kannten wir bereits vom letzten Jahr.

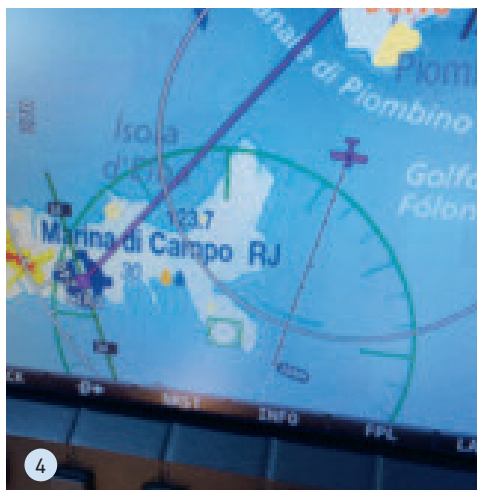
Hier hatte man uns wetterbedingt das gesamte Vereinshaus zur Verfügung gestellt. Und genauso herzlich wurden wir auch in diesem Jahr empfangen. Nach einem herzlichen Ciao und natürlich noch einigen Reisetipps ging's weiter nach Tenuta di Pratello. Hier landeten wir vier Minuten später auf der großzügigen, aber etwas unebenen 1000 m Graspiste. Der Platz im Hangar war vorbereitet und ein Fahrzeug brachte uns in die 1650 erbaute Villa Pratello, eine traumhaft gelegene, beeindruckende Hotelanlage mit atemberaubendem Panoramablick.

Mit einem gemieteten Motorroller erkundeten wir die Orte Peccioli, San Gimignano und Montaione. Die Zeit verging viel zu schnell und so starteten wir zu unserem letzten Italienziele: an Florenz westlich vorbei über Modena Richtung Gardasee nach Aviosuperficie di Lonato. Mit Flugplan und geführt von Firenze Approach, Bologna und Verona landeten wir auf der 520 m langen Graspiste von Agriturismo Eroma. Die Anlage, ein alter Bauernhof mit einer herrlichen Poolanlage, ist authentisch und die Besitzer sind herzlich und familiär. Man fühlt sich hier sofort willkommen und deshalb entschieden wir uns für diese Station, wie bereits im letzten Jahr.

Mit Eroma-Wein (leider nur eine Flasche) im Gepäck machten wir uns recht zügig am nächsten Morgen auf den Rückweg. Schlechtes Wetter in den Bergen und in Deutschland drängte uns zum Aufbruch. Ein sehr dunstiges Italien empfing uns auf dem Flug entlang der Autobahn, über Bozen und den Brennerpass (4508 ft). Die Kontrollzone Innsbruck verließen wir über November und flogen weiter Richtung Garmisch nach Bad

Mit Sicherheit ins Jahr 2019

Tost Flugzeugerbau



- 1: Unser UL, eine Bristoll NG5, vor dem Tower Agriturismo Eroma
- 2: Insel Elba
- 3: Tankstopp auf dem Flugplatz Valdera
- 4: Im Anflug auf Elba

Wörrishofen EDNH mit einer 615 m langen Graspiste. Hier legten wir einen Tankstopp ein.

Das Wetter behielten wir ab Speyer genau per Wetter-App, durch Infos von Langen Information und anderen Fliegern über Funk, im Auge. Nach fünfeinhalb Stunden landeten wir in Bad Neuenahr.

Ein reibungsloser, erlebnisreicher Urlaub mit tollen Eindrücken und vielen kulinarischen Highlights kann nur bedeuten: Nach Italien ist vor Italien!

Kornelia Schweiger-Raphael

Unsere Unterlagen für die Flugplanung:

Literatur: www.fliegen-in-italien.de (Autor Philipp Tiemann)

Karten: ICAO Frankfurt, ICAO Stuttgart, ICAO München
ICAO Austria/Österreich, Avioportolano Italy LI-1
Avioportolano Italy LI-2, Avioportolano Italy LI-3

AIP Italien: www.enav.it

Flugplanaufgabe: DFS-Langen www.dfs.de
Tel. 06103 7075500

Mailand: Tel. 0039 02 71020019

Rom: Tel. 0039 06 79811011

Flugplätze:

Avioportolano: umfangreiches Verzeichnis u.a. kleiner und privater Flugplätze in Italien mit Infos

Hohenems Flugplatz: www.loih.at

Aeroporto Asiago: www.lida.aero

Hotel Antico Casale: www.anticocasalediscansano.it/de/

Elba Flugplatz: www.elbaisland-airport.it

Urbino – Ca' Virginia: www.urbinocavirginia.it

Valdera Flugplatz: www.aeroclubdipisa.it

Pratello Country Resort: www.pratello.it

Eroma Agriturismo/Aviosuperficie di Lonato: www.eroma.it

Bad Wörrishofen: www.flugplatz-badwoerishofen.de

Wetter: DWD-Flugwetter

Top Meteo

Geländechek inkl. Geländehöhe: Google Earth.

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

Erlernen Sie unter Anleitung das Besspannen Ihres Flugzeuges mit **ORATEX®** Gewebe!

INHALTE DES WORKSHOPS:

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

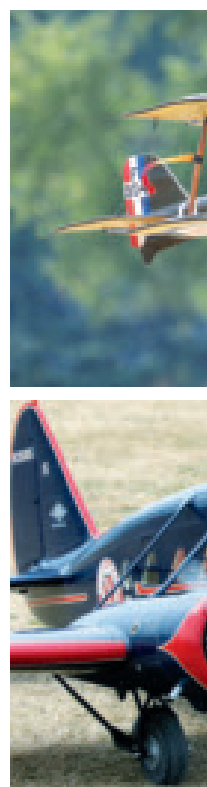
INFORMATIONEN UND BUCHUNG:

www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html



- 04.02. - 08.02. LEIPZIG
- 11.03. - 15.03. BELGIEN
- 18.03. - 22.03. LEIPZIG
- 24.06. - 28.06. LEIPZIG

NUR NOCH WENIGE PLÄTZE FREI



SCALE-JAHRESRUNDE 2018

1

Neben der jährlich stattfindenden Deutschen Meisterschaft stand in diesem Jahr die „Scale World Championship F4C und F4H“ im Fokus der Fans von vorbildgetreuen Flugzeugmodellen.

Flugmodelle der Kategorie F4 haben als Vorbild immer ein Originalflugzeug, welches präzise in einem bestimmten Maßstab nachgebaut sein muss. Bei der Typenvielfalt aus über einhundert Jahren Luftfahrt – und es kommen ständig neue hinzu – ist der Scale-Modellbau ein fast unerschöpfliches Thema.

Je nach Wettbewerbsklasse muss der Modellflieger sein „Sportgerät“ anhand einer Dokumentation ganz oder teilweise selbst gebaut haben. In der „Königsklasse F4C“ müssen sogar alle nicht selbst gefertigten Teile deklariert werden.

Nieten, Blechstöße, Bespannungsnähte, Handdeckel, Beschriftungen und die vielen anderen akribisch recherchierten Details – da kommen schnell hunderte von Baustunden zusammen. Aber hoher Schwierigkeitsgrad und Komplexität werden mit wertvollen Baupunkten belohnt – und die können nicht vom Wind verblasen werden. Denn neben der Bauwertung gilt es auch bei der Flugvorführung, die ebenfalls im Flugstil, den ausgewählten Figuren, bis hin zum Motorgeräusch dem Originalflugzeug entsprechen muss, zu punkten.

In Zeiten der fast komplett fertigen ARC- und ARF-Modelle sind es nicht mehr viele Modellbauer, die ihre Flugzeuge mit handwerklichem Geschick und technischem Knowhow auf so hohem Niveau selbst herstellen und sich darüber hinaus auch noch an Wettbewerben beteiligen.

Dennoch gibt es sie. Beim „Scale World Championship 2018“ präsentierten 70 der weltbesten Scale-Piloten ihre Modelle und kämpften eine Woche lang um den Titel des Weltmeisters in den FAI-Kategorien F4C und F4H. Auf dem schönsten Militärflugplatz der Schweiz in Meiringen im Berner Oberland hatte der Aero-Club der Schweiz, zusammen mit dem Schweizeri-

schen Modellflugverband, die WM F4 und zeitgleich auch noch die „Scale-Helicopter FAI open“ organisiert. Moderne Hallen und Hangars und viel Platz für Zuschauer, Gäste und Teilnehmer boten eine perfekte Infrastruktur. Mit „Schweizer Präzision“ leisteten die Organisatoren schon bei der Vorbereitung und erst recht bei der Durchführung dieses spektakulären Events ganze Arbeit – es fehlte praktisch an Nichts.

Einige Tage vor Wettbewerbsbeginn hatten die Piloten Gelegenheit, sich bei Trainingsflügen an die doch für die meisten ungewöhnliche Kulisse im Haslital zu gewöhnen. Ein Modell vor den Bergen zu fliegen ist nun mal nicht alltäglich, denn der Horizont liegt dort einige hundert Meter weiter oben.

Der Samstag wurde vom Programm der Eröffnungsfeier dominiert: Einmarsch der Teams mit Nationalhymnen und Landesflaggen, Rede- und Musikbeiträge, hochkarätige Modellflugdisplays und als Highlight die Schweizer Luftwaffe mit dem neuen Kunstflugprogramm der Pilatus PC-7-Staffel, welches auch dem Schweizer Publikum erstmalig vorgeführt wurde.

Mit dem Beginn der Baubewertungen, ebenfalls am Samstag, und den ersten Wertungsflügen am Sonntag war der Kampf um die Weltmeistertitel in F4C und F4H eröffnet. Helmut Linscheid war als „Flight Judge F4H“ einziger deutscher Sportzeuge im 20-köpfigen internationalen Punktrichterteam. Ein Novum dieser WM war die digitale Punktevergabe. Anstelle der üblichen Wertungsbögen hatten die Punktrichter eine Art Tablet. Die eingegebenen Punkte wurden dann zeitgleich auf einem großen Monitor an der Startstelle für alle sichtbar angezeigt. So waren Teilnehmer und Zuschauer immer auf dem aktuellen Wertungsstand.

Für das „Scale Team Germany“ ging es auf und ab: Teils bescheidene Baubewertungen, Probleme mit der Gastrimmung, respektable erste Flüge im Wechsel mit weniger guten – insgesamt alles nicht wie erhofft. Die ungewohnte Location im Talkessel ohne Horizont und der Fallwind vom Pass quer zum



2



4



5



3

- 1: Weltmeister – so sehen Sieger aus! Marcus Hausmann mit seiner Stampe SV4 und Helfer Thomas Heimes.
- 2: Mit der SE5A gewann Thomas Ott die DM F4H.
- 3: Die Stinson A1 – bei der Komplexität dieses Modells brauchte Max Merkenschlager fast vier Jahre Bauzeit.
- 4: Die DH 82A „Tiger Moth“ von Andreas Paul beim Wertungsflug.
- 5: Die „Bearcat“ von Hans-Dieter Wahl mit vorbildgetreuem Top-Speed

Flugfeld machten es für die übrigen Piloten auch nicht einfacher. Der Punktstand am Dienstagabend zeigte nach Abschluss der Baubewertung und den bisherigen Flügen einen ersten Trend. In der Kategorie F4C belegte Titelverteidiger Andreas Lüthi den 1. Platz und in der Kategorie F4H führte Max Schilt. Auch in der Teamwertung lagen in beiden Kategorien die Schweizer an der Spitze. Aber: Marcus Hausmann war hinter Max Schilt auf Platz dem zweiten Platz und Max Merkenschlager in der Klasse F4C auf dem dritten – ein starkes, aber eben nur vorläufiges Ergebnis. Damit wurde es für das deutsche Team doch noch richtig spannend.

Am Samstag, beim dritten Wertungsflug für die acht bestplatzierten Piloten jeder Klasse, sollten Max und Marcus ein letztes Mal Gelegenheit bekommen, ihre sehr guten Platzierungen zu verteidigen. Zuerst wurde die Klasse F4H geflogen. Mit einem motivierten und entschlossenen Wertungsflug erreichte Marcus 2411 Punkte und platzierte sich damit uneinholbar ganz oben in der Ergebnisliste – Marcus ist Weltmeister! Der Jubel im Team war groß und auch die in der Rangliste nachfolgenden Piloten respektierten diese Leistung anerkennend.

Anschließend kamen die abschließenden dritten Wertungsflüge in F4C. Andreas Lüthi und Marc Levi hatten ihre Positionen behauptet und auch Max hatte nach einer starken Flugvorführung, die ihm 2559,5 Punkte brachte, Chancen für einen Platz auf dem Siegereppchen. Doch den musste er letztlich Walter Gähwiler überlassen, der mit seiner Hawk 3,97 Punkte mehr erreichte – Max wurde Vierter. Schade, aber trotzdem äußerst respektabel, schließlich lagen zwei Jets vor ihm.

Die weiteren deutschen Piloten platzierten sich leider nur im letzten Viertel der Rangliste. Trotzdem war die WM ein großer Erfolg für das gesamte Team, denn einen Weltmeister zu stellen ist und bleibt für eine Nationalmannschaft immer etwas Besonderes.

Die **Deutsche Meisterschaft F4** wurde wieder in zwei Teilwettbewerben, der erste in Pocking und der zweite in Karlsruhe, zusammen mit dem „DMFV-Eurostar-Cup“ ausgetragen.

ERGEBNISSE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT F4

F4C Scale (7 Teilnehmer)

1. Max Merkenschlager Stinson A1
2. Marcus Hausmann Stampe SV4
3. Thomas Ott Bücker 181

F4H Stand-off Scale (5 Teilnehmer)

1. Thomas Ott SE5A
2. Martin Schönwetter Super Decathlon
3. Max Merkenschlager Bristol M1B

Scale Einsteiger (5 Teilnehmer)

1. Klaus Seemann Lysander MK III
2. Daniel Hagenmeyer Piper PA 18
3. Michael Gottschalk DHC-2 Beaver MK I

Diese Ergebnisse haben für die Teilnahme an der „Scandinavian Baltic Scale Masters“, die 2019 als eine Art Ersatz-EM in Helsingborg veranstaltet wird, keine Auswirkung. Bei der Deutschen Meisterschaft im nächsten Jahr werden die Karten allerdings neu gemischt und anhand der Rangliste die Kaderplätze für die Scale-WM 2020 in Norwegen ermittelt.

Die nationale Kategorie „Scale-Einsteiger“ ermöglicht eine Teilnahme auch mit nicht selbstgebaute Modellen – es findet nur eine Flugwertung statt. Vielleicht sind dann auch ein paar neue Gesichter dabei, die sich vom Optimismus des Weltmeisters inspirieren lassen. Seine Erinnerung an seine erste Teilnahme an einem Scale-Treffen in Frauenfeld: „Ich habe den ersten Flug mehr oder weniger gut weggezittert – am Ende fuhr ich mit dem vorletzten Platz nach Hause. Das hat mich motiviert, denn schon mal nicht Letzter – das war eigentlich der Scale-Virus“. **Text: L.F. Fotos: L. Feuchtner, M. Hausmann**

Zum Leserbrief von Thorsten Wolfshohl in der letzten Ausgabe erreicht uns folgender Kommentar:

... ich kann die erfrischend offene kritische Stellungnahme in allen Punkten recht gut nachvollziehen.

Speziell den Aspekt „Leichte Luftsportgeräte wurden nie wirklich angestrebt.“

Das Umfeld bzw. das Muster, das zu den „tolerierten Abweichungen“ und Zulassungen führt, finden wir in vielen Bereichen:

Beispiele:

- Das Verkehrsministerium hat die Abgasnormen nie ernst genommen - Manipulationen und Gestaltungsspielraum durch die Hersteller wurden toleriert oder sogar gefördert.
- Regelungen für Waffenlieferungen wurden „interpretiert“ und Lieferungen in Krisengebiete toleriert.

Dies könnte beliebig fortgesetzt werden.

In einem solchen „politischen“ Umfeld nutzt jeder die Gelegenheit selbst zu interpretieren und wie T. Wolfshohl richtig schreibt: Sanktionen bleiben aus.

Viele Grüße
Jürgen Skucek

KLEINANZEIGEN

Haubenrohling für K8B,
Baujahr 1965, W/N 8372
gesucht

LSC-Erftland e.V.
Wiedenfelder Höhe
50126 Bergheim
vorstand@lsc-erftland.de
Mobil +49152-33657754

Cessna 150/152 und 172
mit guten Reststunden
und max. 9 Jahren SMOH
in EU zu kaufen **gesucht.**

Info bitte an:
volatus.s@gmail.com

Für Modellbauer!

Baupläne Darmstadt D 36, „Circe“ mit 5014 mm oder 3574 mm Spannweite zum Selbstkostenpreis abzugeben.

Interessenten schreiben bitte an:
redaktion@luftsportmagazin.de

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Dezember 2018/Januar 2019

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)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V.

Hainhölzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: guenter.bertram@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.

Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 - 12, Fax: (0203) 77844 - 44
info@aeroclub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Verlag: Eqip Werbung & Verlag GmbH, Spröttauer Str. 52, 53117 Bonn

Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de, Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Georg Bungter, Heike Schiemann

Ständige freie Mitarbeiter: Maria Bechtel-Fey, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Frank Herzog, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Andreas Bergmann, Marius Boebel, Sebastian Brandes, Charly Brandtl, Thomas Dietrich, Benjamin Dippel, Paul Gliwitzky, Bernd Hackebeil, Achim Hamacher, Marcus Hausmann, Ricarda Helm, Dietmar Hepper, Chris Hiller, Xavier Hue, Thomas Jülich, Joachim Marholdt, Walter Meinders, Alexander Meinecke, Roland Müller, Bernd Müller-Beckmann, R. Nuhn, W. Rall, Yolantha Remane, Arne Rolfs, Martina Sasse, Ulrich Scholz, Kornelia Schweiger-Raphael, Bernd von Seggern, H. J. Thom, DieterVogt, Fred Voo- sten, Dirk Wagner, Rolf Wagner, Timo Wiegrefe, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 17.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 16 vom Januar 2018; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 11. Februar 2019*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 09. Januar 2019*.

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

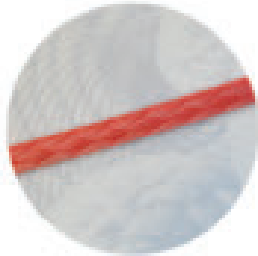
Dynatec Hoistline®



Mit Sicherheit
mehr Höhen

HOISTLINE.DE

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

Wir stellen Dynatec Seile für sehr viel verschiedene Anwendungsbereiche her. Und mit jedem neuen Bereich lernen wir für alle anderen dazu. Die neue Hoistline „V4“ ist das Ergebnis aller Erkenntnisse aus diesen vielen verschiedenen Praxisgebieten. So entsteht ein spezielles profiliertes, optimiert konstruiertes und mit der neuesten Technik imprägniertes Startseil der vierten Generation. Damit bietet Ihnen die neue Hoistline „V4“ die größte Performance, die größte Sicherheit und die beste Lebensdauer die wir jemals hatten.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „V4“ 5 mm	3.200 daN	1,40 kg



Hoistline „orange“

Die neue Hoistline „orange“ unterscheidet sich durch den Einsatz eines völlig neuen Beschichtungssystems von den bisherigen Startseilen. Mit der neuartigen „selbstschmierenden“ Oberfläche ist eine deutlich höhere Lebensdauer zu erwarten. Auch sie ist wie alle bisherigen Hoistline Startseile thermisch gereckt, um die optimale Dehnung und Tragkraft zu erreichen.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „orange“ 5 mm	2.700 daN	1,40 kg



Hoistline „yellow“

Diese Variante der Hoistline wurde entwickelt um besonders starkem Verschleiß ausgesetzten Bereichen im Startseil wie z.B. einer Kuppe oder einem stark befahrenen Querweg mehr Sicherheit zu geben. Mit mehr Material bei nahezu gleichem Durchmesser, gewährt sie die dazu nötige Lebensdauer. Sie kann im Startseil auch problemlos mit der Hoistline „orange“ gemischt werden.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „yellow“ 6 mm	3.200 daN	1,60 kg



Hoistline „Groundline“

Die Hoistline „Groundline“ ist ein Packlagenseil für die ersten Lagen auf der Seiltrommel. Für diesen Einsatzzweck wurde sie speziell entwickelt. Auf die ersten Lagen der Seiltrommel wirkt ein besonders hoher Druck. Dadurch kann es zu entsprechenden Verformungen oder auch Beschädigungen an den Seilen dieser ersten Lagen kommen. Um den finanziellen Verlust dabei gering zu halten, haben wir ein neuartiges Seil für diesen Einsatzzweck entwickelt. So ist die „Groundline“ besonders druckstabil und abriebfest. Zudem ist sie deutlich günstiger als die Hoistline Startseile. Wichtig ist, dass die „Groundline“ so aufgespult werden muss, dass beim Start noch genügend Dynatec Hoistline Schleppseil auf der Trommel verbleibt, um die nötigen Kräfte zu übertragen. Die Groundline ist problemlos mit dem „normalen“ Hoistline Spleiß mit jeder anderen Hoistline zu verbinden.

Seil- Nenndurchmesser	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „Groundline“ 5 mm	1,25 kg

- rund 80% leichter als Drahtseil
- sehr hohe Bruchfestigkeit
- höhere Lebensdauer als Drahtseil.
- besonders gut spleißbar
- wesentlich einfacheres Handling
- leichteres Ausziehen

Vorseilssystem

Vorseil

- ca. 9 mm Spezialseil
- 3 Meter lang
- mit 5 t Dyneema Kern
- Beiderseits Schlaufen mit Ovalring und Doppelringpaar
- Besonders steif



Zwischenseil

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



Artikel	Gewicht
Vorseil 3 Meter Eine Seite Ovalring Andere Seite Doppelringpaar	0,5 kg
Zwischenseil 10 Meter Beide Seiten Schlaufe	1,4 kg

Lippmann
German Roper

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de



THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 10 – 13, 2019

Friedrichshafen | Germany

www.aero-expo.com

#aerofriedrichshafen