

MEINE MEINUNG

Was macht Jugendarbeit im Luftsport aus?

Jugendarbeit im Luftsport ist ein essentielles Thema. Nicht nur, weil die Jugendlichen in Deutschland weniger werden. Die Bevölkerungsentwicklung ist eindeutig und bereits jetzt ist zu erkennen, dass ein Vereinssterben der Luftsportvereine in Deutschland einsetzt. Überlebensfähig sind diejenigen Vereine, die sich Jugendarbeit nicht nur auf die Fahne schreiben, sondern sie aktiv durchführen. Dort wo gute Jugendleiter sich um den Nachwuchs kümmern – dort wo eben nicht nur „fliegerisch ausgebildet“, sondern „gebildet“ wird, dort boomt der Verein.

NEWS

Grundservice für FLARM-Geräte / Kniebrett für Kartendreher / FLARM-Community: FlarmNet nun mit über 1000 Mitgliedern / Sportplakette an den Osnabrücker Verein für Luftfahrt e.V. / Sportfachgruppe Segelflug/Motorsegelflug hat ihren neuen Vorstand gewählt

VEREINE

Stell dir vor es ist Hammerwetter und keiner fliegt

Auf Anregung einiger Leser startet „segelfliegen“ die neue Rubrik „Vereinsorganisation“. Wir wollen sowohl juristische als auch organisatorische Aspekte des Vereinsalltags beleuchten und versuchen, Fragen zu klären und neue Ideen vorzustellen. In dieser Ausgabe beginnen wir mit der Problematik der Einhaltung von Flugbetriebsdiensten und verschiedenen Lösungsansätzen. Dazu ist auch Ihre Meinung gefragt: Welches Modell könnte unserem Beispielverein bei seinem Problem helfen? Senden Sie Ihre Kommentare und Ideen an unseren Autor: helge.zembold@luftfahrtjournalismus.de

Schon seit Jahren beklagen Verbands- und Vereinsfunktionäre sinkende Mitgliederzahlen im Segelflug. Vor allem für kleinere Vereine resultiert daraus ein Problem: Wie kann ein stabiler Flugbetrieb überhaupt gewährleistet werden? Zum Auftakt der neuen Serie zeigt segelfliegen auf, welchen Schwierigkeiten ein Segelflugverein gegenüberstehen kann und stellen mögliche Auswege vor.

EVENT

Perfekte Show – Bremen hebt ab

Ein Rückblick auf den Segelfliegertag 2009. Messeatmosphäre beim 68. Deutschen Segelfliegertag in Bremen: Mit rund 70 Ausstellern und 12 Flugzeugen setzte die DAeC-Veranstaltung Ende Oktober 2009 neue Maßstäbe. Der Bremer Freimarkt als eines der ältesten und größten deutschen Volksfeste trug seinen Teil zum Rahmenprogramm bei.

Rund 1300 Besucher zählte Cheforganisator und Bremer Segelflugreferent Michael Köster, der mit allen Bremer Vereinen und der DAeC-Geschäftsstelle den Segelfliegertag auf die Beine gestellt hatte. Das Bremer Messegelände erwies sich als hervorragend geeignet, nicht zuletzt, weil die großzügigen Hallen

wegen des Freimarktes zu relativ günstigen Konditionen zur Verfügung gestellt wurden.

OLC-Symposium – Hunderte auf der Wasserkuppe.

Am 24. Oktober traf sich die OLC-Fangemeinde in Poppenhausen/ Rhön, um beim schon traditionellen Symposium interessanten Vorträgen und diversen Siegerehrung der OLC-Wettbewerbe beizuwohnen. Mit Poppenhausen hatte OLC-Gründer Reiner Rose unterhalb der Wasserkuppe einen Ort mit Symbolkraft gewählt. Damit verband er die Geburtsstätte des Segelflugs mit dem fortgeschrittenen Segelflug. Aktuelle Club- und Doppelsitzer-Wettbewerbe auf der Wasserkuppe, die Reiner Rose in den letzten Jahren durchführte, brachten dazu den viel zitierten Rhöngest zurück. Ca. 300 OLC-Fans trudelten in Poppenhausen/Rhön ein, da die Gersfelder Halle bereits vergeben war.

OLC

Der lange Weg zur optimalen OLC-Strecke

Für die Streckenflieger ist es mittlerweile Alltag: Kurz nach dem Hochladen einer IGC-Datei auf den OLC-Server erscheint hübsch aufbereitet die längste geflogene, „optimierte“ Strecke – herausgefiltert aus tausenden von Datenpunkten. Dahinter steckt jedoch ein ausgefeilter und mathematisch komplexer Algorithmus.

Immer wieder wurde in der Vergangenheit die korrekte Optimierung von Streckenflügen im OLC angezweifelt, da die bis September 2008 verwendete Methode mit geringen Ungenauigkeiten behaftet war. Um die Zweifel zu entkräften, erläuterte Diplom-Technomathematiker Alexander Thekale beim OLC-Symposium in Poppenhausen das von ihm entwickelte Verfahren, das mittlerweile auf dem OLC-Server eingesetzt wird.

„Die optimale Längenbestimmung eines Segelfluges war eines der schwierigsten und interessantesten Projekte an unserem Lehrstuhl in den vergangenen Jahren“, sagte Alexander Thekale vom Lehrstuhl für angewandte Mathematik an der Universität Erlangen-Nürnberg, der vom OLC mit der Programmierung der optimalen Lösung beauftragt wurde. Zuvor wurde auf dem Server des Onlinecontest zur Berechnung eine sogenannte Heuristik benutzt, die per Definition zwar schnell eine zulässige, nicht immer jedoch die perfekte Lösung findet.

ENTWICKLUNG

Deutsche Hersteller blicken skeptisch in die Zukunft

Unter dem allgemeinen Mitgliederschwund im Segelflug leiden nicht nur die Vereine, auch die Segelflugzeughersteller bekommen die negative Entwicklung zu spüren. segelfliegen sprach mit den Geschäftsführern der drei großen deutschen Segelflughersteller am Rande des Deutschen Segelfliegertages in Bremen über ihre Einschätzung der Situation. In den vergangenen Jahren mussten Luftfahrthersteller immer wieder ums Überleben kämpfen, das Verschwinden klangvoller Namen wie Glaser-Dirks (1996), Rolladen-Schneider (2003) oder kürzlich LAK-Hersteller UAB Sportin Aviacija aus Litauen spricht eine

deutliche Sprache. Von der Stemme AG wird berichtet, dass Gehälter nur unregelmäßig gezahlt werden; Lange Aviation konzentriert sich als ehemaliger Vorreiter im Elektrosegelflug nunmehr auf Forschungsprojekte.

KUNSTFLUG

Blick In eine neue Dimension Kunstfluglehrgang des LV Bayern

„Kunstflug eröffnet einem eine völlig neue Dimension des Fliegens. Insbesondere, wenn man sich traut, das erste Mal die Augen zu öffnen.“ Ein Körnchen Wahrheit steckt in dieser Aussage eines anonymen Teilnehmers des diesjährigen Kunstfluglehrgangs des LV Bayern kurz vor der Prüfung. Doch was erwartet einen Kunstflug-Aspiranten tatsächlich? Aus der Sicht eines bisher kunstfliegerisch unbeleckten Teilnehmers soll gezeigt werden, wie die Ausbildung abläuft und ob und wenn ja, wie die Erwartungen letztendlich erfüllt werden.

Kunstflug war zwar für viele der Teilnehmer kein Fremdwort mehr: Fast jeder der zu einem großen Teil erfahrenen Fluglehrer und Berufspiloten hat zumindest schon mal als Gast einen Kunstflug mitgemacht oder in seiner eigenen fliegerischen ‚Sturm- und Drang-Zeit‘ sogar den einen oder anderen illegalen Looping gedreht. Jedoch wusste keiner wirklich, was auf ihn zukommt. Und die, die meinten, es zu wissen, mussten bald umdenken.

Aufschwung Ost: Kunstflug-Förderverein etabliert sich in der Szene

Seit acht Jahren findet in den neuen Bundesländern im Herbst ein Kunstfluglehrgang statt, zum dritten Mal wurde er vom „Kunstflug-Förderverein Aufschwung Ost“ (KFAO) organisiert. Mittlerweile hat der 2007 gegründete Verein 55 Mitglieder und hat sich in der deutschen Acro-Szene etabliert. Friedersdorf in Brandenburg war in diesem Jahr erstmalig Ort des bislang in Stölln veranstalteten Lehrgangs, der mit 38 Teilnehmern mehr als gut besucht war. Für die Schüler standen die ASK 21 des Fliegerklubs Brandenburg und des Fliegerklubs Strausberg sowie ein Puchacz zur Verfügung, die Weiterbilder konnten ihre Fähigkeiten auf dem Fox der Interessengemeinschaft Segelkunstflug Nord (isn) sowie der SZD 59 des Luftsportklubs Interflug Berlin verbessern. Sieben erfahrene Ausbilder sowie eine WM-Schiedsrichterin vermittelten das nötige Hintergrundwissen an acht Flugtagen.

Kontrolle über Mensch und Maschine Die Neunheimerin Andrea Fenzau-Lehmann ist die beste Segelkunstfliegerin der Welt

Start auf 1200 Meter Höhe, was folgt sind fünf Minuten und 1000 Höhenmeter kontrollierter Sinkflug. Klingt langweilig? Nicht wenn es dabei gilt, Loopings, Rollen und Turns zu fliegen, mit bis zu 250 Stundenkilometer und Fliehkräften bis zum achtfachen des Körpergewichts. Keine Frau der Welt hat dabei mehr Kontrolle über das Flugzeug als sie: Andrea Fenzau-Lehmann – die beste Segelkunstfliegerin der Welt.

Die Erfolgsgeschichte der Segelkunstfliegerin aus Neunheim erreichte 2009 ihren bisherigen Höhepunkt. Zunächst wurde sie Vizelandesmeisterin in Baden-Württemberg in der Unlimited-

Klasse (der höchsten Kategorie im Segelkunstflug), wurde Mitglied der deutschen Segelkunstflugnationalmannschaft und schaffte schließlich bei der Weltmeisterschaft in Hosin (Tschechien) den 27. Platz. Und das wohlgerne unter fast ausschließlich männlicher Konkurrenz. Bei der WM war sie die beste weibliche Starterin, erhielt deshalb eine Auszeichnung als „Beste Frau der Weltmeisterschaft“.

Flugzeugportrait: Swift S-1 Ein klein wenig anders...

Der Swift S-1 ist eines der wenigen Segelflugzeuge, die von Anfang an kompromisslos für den Kunstflug konstruiert wurden. Nach dem Erstflug des Prototypen im August 1991 endete die Produktion in Bielsko-Biala bereits Ende 1993 nach nur 30 Serienflugzeugen. Das Maß aller Dinge im Segelkunstflug und damit ein begehrtes Segelflugzeug ist der Swift S-1 allerdings bis heute...

Nachdem wir bereits einige Erfahrung im Segelkunstflug auf Pilatus B-4 und MDM-1 Fox gesammelt hatten, wuchs so langsam der Wunsch heran, einen Swift S-1 zu fliegen.

Da nach Ende der Produktion bei Zaklad Remontów i Produkcji Sprzetu Lotniczego im polnischen Bielsko-Biala auch die Formen des Swift S-1 verschrottet worden waren, bedeutete dies die Suche nach einem gebrauchten Swift. Obwohl der Swift ein sehr gesuchtes Flugzeug ist, waren die Chancen nicht hoffnungslos, unseren Wunsch in die Tat umsetzen zu können, da fast ein Drittel aller gebauten Swift S-1 in Deutschland beheimatet sind.

STRECKENFLUG

Hornberger-Holzweg Streckenflug-Lehrgang mit Uli Schwenk

Die Flugsaison 2009 hat gerade erst begonnen, als ich per Zufall über eine Ausschreibung der Segelflugschule Hornberg stolpere. In der Rubrik „Überlandflug-Lehrgänge 2009“ werden drei Lehrgänge der besonderen Art angepriesen, die sofort mein Interesse wecken. „Für das Jahr 2009 ist es uns gelungen, einen der besten deutschen Leistungspiloten für die Durchführung unserer Überlandflug-Lehrgänge zu gewinnen: Uli Schwenk, Vizeweltmeister, Europameister, Deutscher Meister“, heißt es dort sehr viel versprechend.

„Ui, das würd´ mich dann schon reizen. Vom Vize persönlich trainiert zu werden, das wär´ s“. Doch im dritten Absatz kommt auch schon die Ernüchterung. Sofern man mit eigenem Flugzeug teilnehmen möchte, sollte dieses einen Index von 96 – 110 aufweisen. „Aha, Blaschdigfliegerle moined die Schwobä also“. Meine kurzfristig aufgeflamnte Begeisterung, vom Meister persönlich trainiert zu werden, wird mit brachialer Gewalt zerschmettert. Warum nur glaubt die ganze Welt, man könne die Platzgrenze nur mit Hilfe von 350 Kilo Plastik unterm Hintern verlassen um auf Strecke zu gehen? Haben die denn alle schon vergessen, dass in alten Zeiten das Basismaterial für Segelflugzeuge noch in heimischen Wäldern herangewachsen und nicht etwa der Giftküche der chemischen Industrie entsprungen ist? Und aus heimischem Holz wurden bereits Hochleistungssegelflugzeuge wie z.B. meine SB 5 gebaut, mit der man sogar schon Streckenflüge durchgeführt hat!

HANGFLIEGEN

„Höllenhagen“ – Reportage eines Flugtags

Es ist stockdunkel, aber es regnet wenigstens nicht. Wir beginnen unsere Fahrt von Linkenheim nach Bremke am Mittwoch den 07. Oktober 2009 um 04:00 Uhr. Wir, das sind Bernd und Tommy mit dem Duo-Discus des Fördervereins von Baden-Württemberg und ich mit meiner ASW-28. Alle vom Segelflugverein Linkenheim-Hochstetten.

Bremke liegt vierhundertzwanzig Kilometer weiter im Norden im Weserbergland. Also erstmal Autobahn bis Frankfurt. Immer noch stockdunkel. Weiter Richtung Kassel. Kurz vor Kassel erst wird es hell. Dreihundert Meter Basishöhe und zwischendrin immer wieder leichter Nieselregen. Das stimmt uns nicht gerade zuversichtlich für das was wir vorhaben.

Wir nehmen wie schon im Vorjahr an der „Hangflugwoche-Hellenhagen“ teil. Der Ith ist unser eigentliches Ziel. Ein zwanzig Kilometer langer Bergrücken südlich von Hameln mit einer Höhe zwischen hundertfünfzig und zweihundert Metern. Der Höhenzug hat ziemlich genau eine Nord-Süd Ausrichtung. Wenn es hier von Westen her richtig „kachelte“, dann spielt sich an diesem Hang sowas wie ein Erlebnis der „Dritten Art“ ab.

Der Himmel ist in der Zwischenzeit höher geworden und es hat abgetrocknet. Ich sehe allerdings noch kein einziges Segelflugzeug am Hang. Es ist bereits 11:00 Uhr und der Wind geht auch. Die müssten doch schon lange fliegen? Kurz vor Bremke sehen wir den Flugplatz Hellenhagen. Zwanzig Hänger von Gastpiloten stehen hier schon. Aber alle sind zu.

ENTWICKLUNG

Die AK-8 fliegt wieder!

Die AK-8 ist als Hochleistungssegelflugzeug der Standardklasse ausgelegt. Sie hat 15 m Spannweite und wurde ohne auftriebserhöhende Klappen am Tragflügel konstruiert. Neuartig ist die besonders leistungsfähige Flügelgeometrie in Form einer Ellipse.

Anfang der 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts begann die Akaflieg Karlsruhe mit der Auslegung der AK-8. Gebaut wurde ab dem Frühjahr 1996 und der Erstflug fand am 17. August 2003 statt. In den folgenden Monaten wurden bereits einige Flugversuche durchgeführt. Dies begann mit einfachen Manövern bis hin zur Vermessung der Strömung an den Winglets. Da die vorläufige Verkehrszulassung durch das Luftfahrtbundesamt bereits erteilt war, konnte die AK-8 in den normalen Flugbetrieb aufgenommen werden.

SCHWEIZ

Schweizerische Segelflugkonferenz in Ittigen

Jammern nützt nichts

Ende November tagten die Schweizer Segelfliegerinnen und Segelflieger im Verwaltungsgebäude des BAZL in Ittigen (BE) zur Jahreskonferenz. Gastgeberin war die SG Bern mit OK-Präsident Christoph Schläppi. Nach den Grußadressen von Edi Inäbnit (Präsident der SG Bern), Nationalrat Rudolf Joder und Dr. Peter Müller (Direktor des BAZL) folgten der Informationsblock aus dem Vorstand des Segelflugverbandes (SFVS). Arnold Germann

präsentierte die aktuelle Unfallstatistik und berichtete über die Safetymaßnahmen der vergangenen Jahre. Seit einigen Jahren führt der SFVS vor Beginn der Flugsaison Safetyseminare durch. Das Engagement hat sich gelohnt. Denn in Gruppen, die aktiv sind und das Thema Sicherheit bewusst in den Mittelpunkt stellen, ist die Unfallzahl merklich zurückgegangen. Junioren-coach Kurt Übersax und Urs Isler blickten auf die Wettbewerbs-saison 2009 zurück.

Gastpiloten gegen Schweizer Konkurrenten – Segelkunstflug Schweizermeisterschaften 2009 in Bad Ragaz

Anfang Oktober fanden auf dem Flugplatz Bad Ragaz die Segelkunstflug Schweizer Meisterschaften statt. Mit je vier Durchgängen in den Kategorien Elite und Promotion konnte die SM trotz einiger Wetterkapriolen mit einer objektiven Wertung abgeschlossen werden. In der Kategorie Elite feierte Christian Schmid (SAGA) seinen 10. Titelgewinn. Den übrigen Schweizer Teilnehmern machten die Kameraden aus Deutschland und Österreich das Fliegerleben schwer. Die SG Bad Ragaz war bereits zum vierten Mal Gastgeber der Segelkunstflug -SM.

Bis kurz vor SM -Beginn trafen die Anmeldungen vor allem in der Kategorie Elite nur zögerlich ein. Eine Wertung war gefährdet, weil die Mindestzahl von fünf Teilnehmern nicht erreicht wurde! Als Retter der Situation entschloss sich Stefan Knecht in der Elite zu starten, obwohl er gerne noch einmal seinen Titel in der Promotion verteidigt hätte. Eine höchst kameradschaftliche Geste des Piloten der SG Cumulus!

Segelflug-Oldtimer: „Belle Epoque“ in Bellschasse

Vom 21.08. bis am 23.08.09 fand zum 20-jährigen Bestehen des OSV das 21. Meeting der Segelflug-Oldtimer statt. In tausenden von Arbeitsstunden wunderschön restaurierte Segelflugzeuge der allerersten Generation konnten einmal mehr am Himmel über dem Seeland sowie auf dem Flugplatz Bellechasse bewundert werden.

ITALIEN

Asiago – Sitz des neuen Chentro Tecnico della Federazione Italiana di Volo a Vela

Die Federazione Italiana di Volo a Vela, kurz FIVV genannt, hat es sich zum Ziel gesetzt, im Norden Italiens, in dem die Mehrheit der italienischen Segelflieger beheimatet ist, ein neues Segelflugzentrum ins Leben zu rufen. Nicht zuletzt als Alternative zum traditionellen Zentrum in Rieti, Mittelitalien, bekannt durch Welt- und Europameisterschaften und den jährlich im August ausgetragenen Wettbewerb „Coppa del Mediterraneo“. Die Wahl fiel dabei auf Asiago, einen Ort auf einem Hochplateau am Rande der Dolomiten, nördlich von Vicenza gelegen. Die Wahl hat gute Gründe: Asiago blickt auf eine lange Geschichte im Segelflug zurück, verfügt über eine gute Infrastruktur und die Gemeinde steht dem Segelflug sehr aufgeschlossen gegenüber.

OLDIES

Nostalgie im Holzgestell mit Drahtverhau – Saisonabschluss der ganz besonderen Art.

Es ist das letzte Wochenende im September – es ist kurz vor Mitternacht. Die weiße Radarkuppel auf dem Gipfel der Wasserkuppe wirkt im matten Mondlicht noch mächtiger als am Tage. Eine Horde dunkler Gestalten zwängt sich leise durch den Ausgang der Jugendherberge und stapft im Gänsemarsch den Weg hinauf zum Fliegerdenkmal. Dort sitzen sie im Kreis und lauschen gebannt in die Stille der Nacht. Drunten im Tal fängt die Turmuhr der alten Dorfkirche von Poppenhausen an zu schlagen; alle zählen mit: „... neun – zehn – elf – zwölf“!

Beim zwölften Schlag durchdringt ein dumpfer Knall die Stille der Nacht, gefolgt von Zischen und Plätschern. Der Rhöngeist hat wieder einmal zugeschlagen. Ein neues „Opfer“ steht auf seiner langen Liste: Tom Hofmann aus Roßdorf bei Darmstadt. Mit dreizehn viel zu jung, um zu so später Stunde noch hier oben zu sein. Und doch hat alles seinen Grund: Beim zwölften Schlag der Glocke hat Tom die langersehnte Fliegerreife erreicht; Vereinsküken Tom ist soeben vierzehn geworden. Die Fliegerhorde feiert das große Ereignis gebührend mit einer Flasche Sekt. Alkoholfrei versteht sich, denn mit vierzehn verbietet sich Alkohol schließlich von selbst. Aber auch für den Rest der Truppe ist der „Fliegerfeind aus der Flasche“ tabu, denn Fliegern ist dessen Verzehr 24 Stunden vor Flugantritt per Gesetz verboten. Und daran wird sich strikt gehalten, denn alle wollen nach Sonnenaufgang nur eins: Fliegen – fliegen - fliegen.

FORSCHUNG

Windreiter der Anden weiter auf Wellenjagd René Heise und das Mountain-Wave-Project

„Im Forschungslabor Segelflugzeug die Strukturen zu erleben und mit einem Flug beweisen, was man vorausgesagt hat“, das ist es, was René Heise als Atmosphärenphysiker und Flugmeteorologe am Segelflug fesselt. Sein Streben nach optimaler Vorhersage unter flugtaktischen Gesichtspunkten wurde zur Initialzündung für das „Mountain-Wave-Project“ (MWP), das René Heise als Projektmanager im Jahr 1998 gründete. Seit der Segelflug-WM 97 in Südfrankreich verbindet ihn mit Klaus Ohlmann eine enge Freundschaft – und der Wunsch, neben den Rotor- und Wellenvoraussagen für die Militär- und Zivilluftfahrt auch Nutzen für den Segelflug heraus zu kitzeln. So wurde Argentinien zur ersten Adresse, wo Luftströmungen ungebremst vom Pazifik nahezu senkrecht auf die längste Gebirgskette der Welt prallen. Bei sportlichen Exkursionen erlebten sie Wellen, die man sich fast nicht vorstellen kann und die Segelfliegerwelt in Staunen versetzten. Mit seinem 3.008-km-Flug am 21.01.2003 setzte Klaus Ohlmann einen vorläufigen Höhepunkt, der nur schwer zu übertreffen sein wird. Aktuell will der Rekordjäger versuchen, die schnellsten Rennbahnen der Anden zu finden.

SICHERHEIT

Unfallverhütung muss weitergehen Vorschläge zur künftigen Flugsicherheit

Im Jahre 2009 ist eine wichtige Säule zur Verhütung von

Unfällen im Luftsport weggebrochen: Das Büro Flugsicherheit mit seinen Mitarbeitern, den Flugsicherheitsinspektoren (FSI), gibt es nicht mehr.

In vielen Vereinen waren die FSI regelmäßig zu Gast, um Weiterbildungsmaßnahmen zur Unfallprävention abzuhalten. Über 300 Vorträge vor mehr als 10.000 Piloten wurden abgehalten, Fluglehrer wurden aus- und weitergebildet, FLYTOP-Kurse abgehalten, Sicherheitstrainings (Trudeln, Aussteigen) wurden durchgeführt und Wettbewerbe beraten und betreut. Neun qualifizierte Spezialisten, mit denen man vor Ort reden konnte, standen uns zur Verfügung. Wie kann ohne die FSIs in Zukunft eine effektive und kompetente Flugsicherheitsarbeit für den Luftsport aussehen?

In der kommerziellen Luftfahrt hat sich der Auftrag an die Bundesanstalt für Flugunfalluntersuchung (BFU) bewährt, Unfälle nachträglich gründlich zu untersuchen. Es macht für die kommerzielle Luftfahrt sicherlich Sinn, drei oder mehr Jahre Arbeit eines professionellen Teams von Sachverständigen zu investieren. Wenn dadurch z.B. eine bestimmte Isolierfolie eines Flugzeugtyps identifiziert wird, die sich entgegen der Erwartungen als doch brennbar (Unfall MD11/Swissair) herausgestellt hat, können viele künftige Todesfälle verhindert werden.

AUSBILDUNG

Red Bull statt Doppelherz

„Da haben wir schon mal viel geschafft!“ Diesen abschließenden Satz hörten die 15 Anwärter im Oktober beim Oschatzer Fluglehrerlehrgang des Öfteren. Und tatsächlich: Am Ende jedes Tages der zwei Lehrgangswochen konnte die Truppe um Landesausbildungsleiter Karl-Heinz Dannhauer froh sein, das fliegerische und theoretische Programm abgearbeitet zu haben.

Vor allem die meteorologischen Bedingungen machten es den 15 angehenden Fluglehrern nicht leicht. Relativ stabiles Herbstwetter war „eingeplant“, schließlich mussten ca. 300 Flüge absolviert werden, durchwachsenes Sturmtiefwetter trat nach ein paar Sonnentagen zu Lehrgangsbeginn dann aber tatsächlich ein. „Bei so einem Wind hätten wir normalerweise nicht mal die Hallentore aufgeschoben“, kommentierte Thomas Lange die Windspitzen nahe 30 kn. Denen mussten sich die künftigen Fluglehrer lehrbuchgerecht im Platzrundenaufbau stellen. „Das war schon eine Erfahrung unter grenzwertigen Bedingungen, sauber vom ungewohnten hinteren Sitz fliegen zu müssen. Aber bei gutem Wetter kann's schließlich jeder“, erklärte Lange augenzwinkernd.

WETTBEWERB

Ein Wettbewerb aus Sicht der BW3

Genau in der Mitte der baden-württembergischen Sommerferien trafen sich 41 junge Piloten aus vielen verschiedenen Bundesländern auf dem Hornberg, um miteinander um die vorderen Plätze zu fliegen: LM 2009 und Qualifikationsmeisterschaft für die DM der Junioren 2010. In den zwei Klassen, Club- und Standard-, konnten fünf Wertungstage realisiert werden. An beiden Tagen des Pflichttrainings schaffte es keiner nennenswert weit über die Abfluglinie, daher beginne ich direkt mit dem

ersten Wertungstag.

Mi 19.08., 1.WT:

Ausgeschrieben waren 176,6 km Racing über Gammertingen nach Mergelstetten und zurück. Vor dem Abflug war es bis auf seltene Flusen ziemlich blau und die Bärte sehr schwach, es war also Pulken angesagt. Ausgerechnet als die meisten abflogen, war ich etwa 300 Meter tiefer als der Pulk, dem ich mich anschließen wollte, ich flog aber trotzdem mit ab weil ich die anderen nicht aus den Augen verlieren wollte. Ich musste mich dann nach 30 km doch vom Pulk trennen, weil ich einfach zu tief war. Doch ich hatte Glück und auf dem Weg zu landbaren Gefilden holten mich 1,2 m/s wieder nach oben. Das erlaubte mir den Gleitsprung zu den Wolken südlich Münsingen, die ganz passabel aussahen. Da angekommen war mir der bessere halbe Meter nicht gut genug und prompt setzte ich auf dem schönsten Stoppfeld der Gemeinde Meidelstetten auf. Sechs Teilnehmer schafften die Strecke, Bester war Conny von Podewils mit 50,48 km/h. Die Standardklasse hatte beschlossen, an diesem Tag nicht zu starten.

WISSENSCHAFT

Die „Heilige DG“

Eigentlich ist sie „nur“ eine DG300 mit 17 Metern Spannweite, doch den Spitznamen „Heilige DG“ trägt sie zurecht – immerhin wurden mit Hilfe des Seglers des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig die Flugleistungen etlicher Hochleistungssegelflugzeuge vermessen. Doch die Zukunft der alten Dame ist ungewiss, auch an ihr ist ein Vierteljahrhundert im Dienste der Flugvermessung nicht spurlos vorbeigegangen.

Auf dem Forschungsflughafen Braunschweig-Wolfsburg befindet sich die D-1633 in guter Gesellschaft: Sorgsam durch Flächen- und Rumpfbezüge geschützt, steht sie im Hangar direkt neben dem Aushängeschild des DLR, dem Forschungsjet VFW 614 „ATTAS“. Seit 24 Jahren steht die „Heilige DG“ in den Diensten des DLR und hat ihren großen Auftritt bei den jährlichen Sommertreffen der Idaflieg (Interessengemeinschaft deutscher akademischer Fliegergruppen). Sie ist bereits das zweite Flugzeug, das bei diesem Anlass zur Vermessung genutzt wurde, ihr Vorgänger bis Mitte der Achtzigerjahre war ein stattlicher 18-Meter-Cirrus, der aber mit den neuen Flugleistungen nicht mehr mithalten konnte.

33. Symposium für Segelflugzeugentwicklung

Beim 33. Symposium für Segelflugzeugentwicklung am 19. und 20. November 2009 im neuen Darmstädter Kongresszentrum „Darmstadtium“ präsentierten die Vortragenden unter Leitung der Professoren Helmut Schürman (Darmstadt) und Rolf Radespiel (Braunschweig) wieder viel Interessantes aus Forschung, Entwicklung und Praxis.

Eingangsthema war die Sicherheit und Optimierung des Windenstarts. Andreas Gäb präsentierte die Erweiterungen der an der RWTH Aachen in den letzten Jahren entwickelten und erprobten Windenstart-Simulation. Sie umfasst jetzt auch die Seitenbewegungen, Pilotenreaktionen und das Anrollverhalten am Boden.

Falk Rüth von der Uni Stuttgart untersuchte die Möglichkeiten des Einsatzes von Differenzdruck-Überziehwarnungen im Windenstart, ihre Schiebeempfindlichkeit sowie Kompensationsmöglichkeiten der bei dieser Messung durch Schiebewinkel entstehenden Fehler mit Hilfe von Beschleunigungssensoren.

JUGEND

Ein Jahr mit „der OLC“

Erste Etappe sollte Südfrankreich sein. Mit einer kleinen Gruppe rollte die OLC bereits Ende Februar in den sonnigen Süden. So sonnig wie das erste Frühstück versprach, war er jedoch erstmal gar nicht. Die Franzosen sprachen von den größten Niederschlägen seit vielen Jahren und die Schneegrenze rutschte in den nächsten Tagen tatsächlich fast bis nach Sisteron runter. Da lernte ich die Vorzüge der direkt vor der Haustür liegenden Hangwind-Linien kennen. Bei einsetzendem Nordwind genügt ein kurzer F-Schlepp an den Gache, kurz noch Motor raus, (einmal kurz checken), und man hat die vollkommen weißen Hänge des Gache und vor allem des Joueres ganz für sich allein – vorausgesetzt, man schafft es, die Schlepp-Piloten zum Frühaufstehen zu überreden. Weiter verfolgte ich dann meistens eine Linie über den Lure, um über das Wellensystem von Lure und Mt. Ventoux bis weit ins Rhonetal zu gleiten. Gleich am dritten Tag konnte ich in der so entstandenen weiträumigen Föhn-Lücke 424 km mit einem 144er-Schnitt fliegen, während in Sisteron 8/8 und gelegentlicher Nieselregen für schlechte Stimmung sorgten. Überrascht über das Potenzial des Fliegers wollte ich am nächsten Tag mit Sunrise starten. Um 8 Uhr stand ich ganz alleine und startbereit auf der Runway, bei völliger Windstille. Schöne Lentis zierten zwar den Himmel, aber in welcher Höhe die Talinversion aufhörte, war erstmal ungewiss. Aber es klappte, ich flog wieder bis nach Avignon und als ich zwei Stunden später die gerade gestarteten Kollegen Christian und Wollli traf, hatte ich schon 230 km auf der Uhr.

Hoch hinaus – Junge Flachlandflieger in den Alpen

Jedes Jahr zieht es die Jugend des PSV (Polizeisportverein Köln) nach Gap (Frankreich) zum Alpensegelfliegen. Manche machen hier ihre ersten Flüge in den Bergen, die, die schon Erfahrung haben, bevorzugen Windenstarts in Seyne oder testen den F-Schlepp aus Barcelonnette.

Nach Einweisungen durch Bernd Malzbender auf unserem Vereins-Twin ging es für uns dann auf der ASW 20 oder zusammen mit anderen im Twin richtig los. Jochen Stahnke und ich genossen einen Twinflug von fast sechs Stunden, wobei wir nach langen Durststrecken am Abend für unsere Geduld belohnt wurden: Gegen 19:00 Uhr Ortszeit fanden wir noch einen Bart an der Crête des Selles, der uns nochmals bis auf 2900 m katapultierte. Dabei entstanden wunderschöne Fotos vom Fliegen an der Wolke, weil wir im Lee der Wolke bis weit über die Untergrenze steigen und schließlich wie ein Vogel zwischen den Wolkenfetzen hindurch fliegen konnten.

Dass so etwas gelang, dafür möchten wir uns an dieser Stelle bei Wolfgang Herzog bedanken, der durch sein Engagement für die Jugend Flüge wie den oben beschriebenen ermöglichte (auch richtiges Hangfliegen will erst einmal gelernt werden!). Sein Engagement ging allerdings weit über den fliegerischen Teil

hinaus. So besuchte Wolfgang uns spontan an einem unserer letzten Urlaubstage und führte uns auf die Spitze der kleinen Céüse – sicherlich ein weiteres Highlight.

PORTRAIT

Präzisionsinstrumente aus Jungingen

Am Fuße der Schwäbischen Alb und im romantischen Killertal gelegen, präsentiert sich die Gemeinde Jungingen mit 1500 Einwohnern als übersichtlicher und moderner Ort. Annähernd 1000 Arbeitsplätze hat der Ort zu bieten und besitzt die größte Kaufkraft der Region Neckar- Alb. 16 fleißige Mitarbeiter der Gebr. Winter GmbH & Co. KG Bordgeräte und Feinmechanik sorgen dafür, dass Jungingen in Fliegerkreisen weltbekannt ist. Kaum ein Segelflugzeug, Motorsegler oder UL-Flugzeug, das nicht mit mechanischen Instrumenten der Traditionsfirma Winter ausgerüstet ist. Auch Fallschirmspringer vertrauen beim Fall in die Tiefe auf die Präzisionsinstrumente aus Jungingen. Am 01. Oktober 1931 hat die Erfolgsstory begonnen, als Eugen, Heinrich und Willi Winter die damalige Gebrüder Winter OHG zur Produktion von meteorologischen Instrumenten gründeten. Bedingt durch den Bedarf wurden ab 1935/36 erste Höhenmesser für Segelflugzeuge hergestellt.

ZUBEHÖR

Kupplungen rechtzeitig zur Überholung! Änderung der Betriebszeit (TBO) gefährdet Sicherheit

Mit dem Ende der Flugsaison und dem Beginn der Werkstattarbeit ist der Zeitpunkt gekommen, sich mit dem Thema „Kupplungsüberholung“ zu beschäftigen. Der Zustand der Kupplung sollte im Rahmen der „Winterarbeit“ kontrolliert werden, um die Betriebssicherheit in der kommenden Saison sicherzustellen.

Acht Jahre nach Änderung der Betriebszeit (TBO) der Kupplungen liegen ausreichend Daten vor, um eine gründliche Analyse der Auswirkungen auf den Zustand der Kupplungen durchzuführen. Grundlage ist die Auswertung der Überholprotokolle der letzten acht Jahre – dies entspricht zwei Überholzyklen nach der alten Regelung.

Folgende Fragen stehen im Raum:

- Hat die Neuregelung der TBO einen Einfluss auf den Zustand der Kupplungen?
- Wie verantwortungsvoll gehen die Halter mit der neuen Regelung um?

Hier noch einmal zur Erinnerung die aktuelle Regelung im Vergleich zur vorherigen:

Bis Juli 2001 galten als Laufzeit für Tost-Kupplungen zwischen zwei Grundüberholungen vier Jahre oder 2000 Starts (je nachdem was früher eintritt).

In der TM 1-2001 vom Juli 2001 wurde die zeitliche Begrenzung aufgehoben. Seitdem wird das Intervall zwischen den Grundüberholungen über die Anzahl der Betätigungen der Kupplung definiert, die sich aus der Startzahl ergibt. Wenn eine Bug- und eine Schwerpunktkupplung im Segelflugzeug vorhanden sind, ergibt sich die Startzahl aus der Summe der Startarten F-Schlepp und Windschlepp. Beide Kupplungen hängen am selben Betätigungszug und werden also jeweils beide ausgelöst. Multipliziert man die Startzahl mit dem „Betätigungsfaktor“, kommt man auf die Anzahl der Betätigungen. Nach 10.000 Betätigungen ist die Laufzeit-Ende erreicht, die Kupplung muss zur Grundüberholung zum Hersteller geschickt werden.

MODELLE

Minis für Liebhaber

Ein kleiner Streifzug durch die Geschichte von Spielzeugautos mit Segelflugzeuganhängern und ihren mitunter kuriosen Konstruktionsdetails.

Jedem dürften die kleinen Matchbox Metall-Autos bekannt sein. Für die seit 1949 in aller Welt verbreiteten Matchbox-Spielzeugautos galt die Devise 3 Inch lang, d.h. das Modell sollte möglichst eine Länge von drei Inch, also ca. 7,62 cm haben, damit es in die einheitliche Verkaufsverpackung in Form einer Streichholzschachtel, eben der „Matchbox“ verstaut werden kann. Der Maßstab der Fahrzeuge wurde dann entsprechend variiert, so dass jedes Modell in die Einheitspackung passt. Daher ist auch der zwischen 1976 und 1978 von Matchbox angebotene Segelflugzeugtransporter incl. Deichsel etwa genauso lang wie die jeweiligen Zugfahrzeuge, was natürlich nur die Verladung eines verhältnismäßig kleinen Segelflugzeuges erlaubt.