

NEWS

Fachausschuss Ausbildung will Kommunikation verbessern
Keine Lufttüchtigkeitsanweisung für Gurte Bitterwasser-Cup mit neuen Regeln
Neue Sicherheitsauflagen in Frankreich
Neue DMSt-Wettbewerbsordnung
Neues Fluggelände in Rumänien
segelfliegen bei facebook

VERBÄNDE

Segelflugkonferenz USA: Schnee-Chaos in Little Rock, Arkansas

Es war zum ersten Mal, dass das dreitägige amerikanische Segelfliegertreffen im zweijährigen Zyklus stattfand. Ein ungewöhnlich heftiger Winter brachte sogar in den Clubs, die normalerweise das ganze Jahr fliegen können, den Segelflugbetrieb zum Stillstand. Und somit sahen viele eine Gelegenheit, alte Freunde zu treffen, das Neuste vom Neusten, aber auch liebevoll restaurierte Oldtimer zu bewundern...

Frauke Elber

IGC-Jahrestagung in Lausanne: Alles andere als Routine

Die IGC, die „International Gliding Commission“, ist bekanntlich das ranghöchste Gremium des Weltsegelfluges. Sie ist eine von zehn „Air Sport Commissions“ unter dem Dach der FAI. Sie definiert die sportlichen Regeln für den Segelflug, die Regeln für Rekorde, für Rangabzeichen, für internationale Meisterschaften, sie definiert Segelflugzeugklassen und manch anderes mehr.

Das olympische Museum in Lausanne war auch in diesem Jahr die Bühne für die 33 Delegierten der 53 in der IGC vertretenen Nationen. Große und kleine Themen, dicht gepackt in eine fünfseitige Agenda, standen im Mittelpunkt dieser Sitzung. Und doch war es diesmal keine reine Routinesitzung, dazu waren einige der Themen zu brisant. Mit Konzentration, Ernsthaftigkeit und Leidenschaft wurde um richtige Wege gerungen, insbesondere um die Einführung einer 13,5-m-Klasse in der Nachfolge der „world class“. Naturgemäß ist die Sicht der verschiedenen Mitgliedsländer zu verschiedenen Themen und Problemen sehr unterschiedlich. Seien wir uns bewusst, dass wir hier in Deutschland und in ganz Mitteleuropa geradezu paradiesische Verhältnisse haben, was die Infrastruktur für unseren Sport anbetrifft. Kleine Länder haben oft so gut wie keine Infrastruktur und mit ganz elementaren Problemen zu kämpfen. Aber alle Länder haben das gleiche Gewicht bei Entscheidungen in der IGC, etwas, das zu akzeptieren ist.

In diesem Zusammenhang ist es wert, die Arbeit der „country development working group“ der IGC hervorzuheben, die eine Umfrage von weltweit mehr als 3000 Piloten statistisch ausgewertet hat und deren Ergebnisse unter <http://igc-survey.fai.org/files/onlineSurvey.pdf> nachgelesen werden können...

Hanno Obermayer

GLOSSE

Schmelzt die alten Flieger ein!

Vinon im Frühjahr 2001: Ein Mann schlendert über den Flugplatz und erblickt eine ASW 20, zufälligerweise mit der Werknummer 1. Er fragt den Piloten höflich, ob er sich hineinsetzen dürfe. Natürlich. Der Mann klettert in den Rumpf, zückt ein Maßband,

vermisst den Innenraum, steigt aus und erklärt hernach vor versammelter Mannschaft, dass man in der ASW 20 zwar mehr Platz hätte, seine neue DG 800 dafür aber ein Sicherheitscockpit besäße. Schon damals ahnte man: Der Chef von DG-Flugzeugbau fackelt nicht lange und nimmt kein Blatt vor den Mund...

Helge Zembold

VEREINSORGANISATION

(Dienst-)Leistungen im Segelflug

Das Thema „Dienstwahrnehmung“ im Vereinsflugbetrieb führt immer wieder zu kontroversen Diskussionen, aber auch zu spannenden Lösungsvorschlägen. Auf unseren Artikel „Stell' dir vor, es ist Hammerwetter und keiner fliegt“ (segelfliegen 01/2010) gab es einige Leserreaktionen, die wir hier vorstellen.

Florian Bartels ist Mitglied der Luftsportgemeinschaft Wolfenbüttel, deren Situation im Ausgangsartikel als damals anonymes Beispiel dargestellt wurde. Schon seit Langem versucht man, eine Lösung für die mangelnde Bereitschaft der Mitglieder zu finden, Flugbetriebsdienste wahrzunehmen und damit einen Flug- und Schulbetrieb zu ermöglichen. Mittlerweile werden einige Ansätze konkretisiert, erläutert Florian Bartels:

Voraussetzungen für den Flugbetrieb

Grundsätzlicher Sinn eines gemeinnützigen Luftsportvereins ist es, seinen Mitgliedern die Möglichkeit zum Fliegen zu geben und dies zu möglichst günstigen finanziellen Konditionen (neben anderen Werten wie Familienfreundlichkeit oder Erholungs- und Spaßfaktoren). Dazu ist es nötig, dass jedes Mitglied seinen Beitrag leistet. Dieser splittet sich meistens in einen direkten finanziellen Grundbeitrag, Fluggebühren, einen Werkstattbaustundenbeitrag und sonstige Sozialdienste wie Reinigungsdienste oder Aufgaben bei Festivitäten. Die Mithilfe zur Ermöglichung des Flugbetriebes wird als selbstverständlich angesehen.

Nun scheint der Mannschaftsgedanke nicht mehr weit verbreitet zu sein, denn in vielen Vereinen werden Mitglieder zur Ausübung der Flugbetriebsdienste verpflichtet. Diese „Verpflichtung“ wird jedoch nicht allzu ernst genommen und führt dazu, dass eingeteilte Mitglieder nicht erscheinen. Fehlt es an der Verlässlichkeit, leidet die Ausbildung, Flugschüler verlieren das Interesse. Damit fehlt ein essentielles Fundament der gesunden Vereinsstruktur. Rückläufige Mitgliederzahlen bedeuten erhöhte Dienstbelastungen der verbleibenden Flugbetriebsteilnehmer und führen zu einer weiteren Unzufriedenheit...

Helge Zembold

ENTWICKLUNG

Genug Potenzial für ein Segelkunstflugzeug

Während im Segment der Hochleistungsflugzeuge immer neue Entwicklungen auf den Markt kommen, sieht es für den Bereich der voll kunstflugtauglichen Maschinen eher trüb aus. Neuentwicklungen sind nicht in Sicht, der MDM 1 „Fox“ wird nur noch auf Anfrage produziert, lediglich die SZD-59 als Weiterentwicklung des Jantar Standard 3 aus den Neunzigern ist noch als Flugzeug aus laufender Produktion erhältlich.

Grund genug für „segelfliegen“-Leser und Kunstflieger Dirk Maslonka, sich Gedanken über Innovationen für den Markt der Segelkunstflugzeuge zu machen. In seinem Leserbrief (segel-

fliegen 01/2010) richtete er an die heimischen Hersteller die Frage, ob es nicht möglich sei, eine bestehende Konstruktion mit einigen Modifikationen voll kunstflugtauglich zu machen – vorzugsweise einen Zweisitzer, der damit auch schulungstauglich wäre. „segelfliegen“ hat bei den deutschen Segelflugzeugbauern nachgefragt – deren Begeisterung hält sich allerdings in Grenzen.

„Die Beliebtheit des Kunstfluges steigt – warum greifen die deutschen Hersteller nicht das Monopol der Polen für Segelkunstflugzeuge an?“, fragt der Student der Luft- und Raumfahrttechnik. Seiner Meinung nach gäbe es vor allem im Hause Alexander Schleicher genug Potenzial, mit vergleichsweise geringem Aufwand ein Kunstflugzeug zu entwickeln, das in seinen Flugleistungen mit dem Fox gleichziehen könne...

Helge Zembold

Strahlsegeln – die Zukunft des Segelfliegens?

Hin und weg – das ist es, was dem motorisierten Segelflug Attraktion verleiht, ihm neue Möglichkeiten, mehr Bewegungsraum und Zukunft gibt. Noch einen Schritt weiter geht die Idee des Strahlsegelns mit dem sich unser Autor, Mitglied der Flugwissenschaftlichen Fachgruppe Göttingen e.V. auseinandergesetzt hat.

Das Fliegen verbindet uns mit dem Traum von Ferne und Weite. Weil uns diese Fernen heute so nahe erscheinen, hat der Segelflug viel von der einstigen Anziehungskraft eingebüßt. Es fehlt an Nachwuchs und damit an Boden- und Werkstattpersonal. Unmotorisierte Segler sind schwierig in die Luft zu bekommen. Die Idee des Motorseglers sollte schon immer den Segelflug von dem Nachteil, welcher gleichzeitig seine große Herausforderung darstellt, befreien: Abhängigkeit vom Aufwind und personalintensivem Fremdstart. Eigenstart ist heutzutage wichtiger denn je!

Grundidee

Ein Segelflugzeug, als Flugzeug ohne Antrieb, muss es mit seiner Energie, der Höhe, sparsam umgehen. Der Widerstand W eines Segelflugzeuges ist deutlich kleiner als die Auftriebskraft A . Das Verhältnis von Auftriebs- zu Widerstandskraft heißt Gleitzahl E und kann bei Standardklasse-Flugzeugen von 300 kg Fluggewicht einen typischen Wert von $E = 30$ oder höher annehmen...

Georg E. Koppenwallner

WETTER

Thermikstraßenkarten

Seit einigen Jahren gibt es in der Akaflieg Frankfurt die Gewohnheit, Anfang April in die Pyrenäen nach La Cerdanya zum Fliegen zu fahren. Für einen Neuling in dieser Region stellt sich die Frage, wie man sich auf das Fliegen in einem unbekanntem alpinen Gebiet vorbereiten kann.

Selbstverständlich besorgt man sich die gängigen Karten und bereitet die Flugplätze und Außenlandefelder darauf vor. Wer dies im alpinen Raum nicht macht, gefährdet sich und andere. Jedoch wäre es schön, sich nicht nur auf das sichere Landen, sondern auch das erfolgreiche Streckenfliegen vorbereiten zu können. Im Zeitalter des Internets gibt es hier eine Plattform, in der wir Segelflieger unser Wissen sammeln, austauschen und gemeinsam erweitern können.

Datenbasis

Bereits in der Vergangenheit hat es sich bewährt, die Erfahrung aus vielen Streckenflügen auszuwerten. Der OLC wäre hierfür eine prima Datenquelle, wenn die Organisatoren die Daten unserer Flüge für die Forschung zugänglich machen würden. Leider erlaubt es die kurzsichtige Politik der Betreiber nur, in mühevoller Kleinarbeit tageweise einzelne Flüge herunterzuladen. Trotz dieser Bremse für die Datengewinnung konnten rund 50 Streckenflüge aus den Jahren 2007-2009 im Zeitraum 15. März bis 15. April aus dem OLC extrahiert werden. Die nachfolgenden Auswertungen stützen sich auf diese Daten...

Alfred Ultsch

Wetterkunde ist keine Hexerei

Bernhard Eckey, deutscher Segelflieger, ausgewandert nach Australien, gibt in seinem Buch „Advanced Soaring Made Easy“ Tipps rund um den (Strecken-) Segelflug für Anfänger und Fortgeschrittene. Wir wollen in loser Folge einige Kapitel aus seinem Buch vorstellen.

Die Rolle des Taupunkts

Es ist zwar ganz interessant zu wissen, welche vertikale Ausdehnung Kumuluswolken erreichen werden, aber der Segelflugpilot möchte auch wissen, ob sich überhaupt Kumuluswolken entwickeln und wie hoch die Basis sein wird. Es ist nicht schwierig diese Frage zu beantworten, wenn wir den aktuellen Taupunkt wissen und die Wirkungen der Luftfeuchtigkeit verstehen.

Kalte Luft kann weniger Wasser absorbieren als warme Luft. Luft ist zudem niemals ganz trocken, sie enthält immer Feuchtigkeit. Wieviel Wasser Luft maximal aufnehmen kann, hängt fast ausschließlich von der Lufttemperatur ab. Der Taupunkt ist also diejenige Temperatur definiert, bei der die Luft mit Wasserdampf gesättigt ist. Passiert dies am Boden, sprechen wir von Nebel. Der Taupunkt bestimmt also, ob sich Wolken bilden und wenn ja, in welcher Höhe...

Bernhard Eckey

WELLE

Wellenwetterlagen im Spiegel der Vorhersage

Das zentrale Thema des diesjährigen Treffens der Leewellen-Interessierten in Göttingen war, die Wellenvorhersagen im Bereich der norddeutschen Mittelgebirge auf den Prüfstand zu stellen. Anhand von erfolgten Wellenwetterlagen des vergangenen Jahres wurden die Eintrittshäufigkeit der Vorhersage und die Auflösungsqualität der Wellenstandorte in den regionalen Prognosekarten kritisch hinterfragt.

Die Abbildung 1 zeigt ein eindrucksvolles Foto einer großflächigen Ac lent im Leebereich des Harzes – aufgenommen am Vormittag des 29.11.2009. Bemerkenswert ist, dass an diesem Tag nicht nur im Lee des Harzes Wellenflüge durchgeführt wurden. Auch aus dem Weserbergland, den Alpen, aus dem Riesengebirge (von Klix aus!), dem Altvatergebirge und sogar aus der Hohen Tatra wurden Wellenflüge mit z.T. über 500 km im OLC gemeldet.

Gibt es solche Tage, an denen die Luftmasse per se großräumig schwingt oder beeinflussen sich hier gestaffelte orographische Hindernisse, die als Auslöser und als Verstärker wirken, gegenseitig? Wie gut kann man solche „Supertage“ vorhersagen?...

Karl Heinz Dannhauer

HANGFLIEGEN

Immer schön am Hang lang – Fliegen am Ith ist der Hit

Unser Bericht über das ganz spezielle Hangfliegen am Ith in der Januar Ausgabe hat viel Staub aufgewirbelt, war er doch sehr emotional und auch ein wenig provokativ verfasst. Die am Ith beheimateten Segelflieger legen dabei großen Wert auf sicheres Fliegen – das ist nicht weniger attraktiv, das klingt nur ein wenig anders. Der Flugspaß im Weserbergland bleibt aber ungebrochen: Fliegen am Ith ist der Hit!

Wer gerne Kreuzworträtsel löst, wird ihm irgendwann begegnen: Höhenzug im Weserbergland mit drei Buchstaben. Segelflieger würden es ein wenig umformulieren: Höhenzug im Weserbergland mit drei Segelflugplätzen. Berühmt, mitunter auch berüchtigt, das in diesem Gebiet einzigartige Hangaufwindssystem, das stundenlange Hang- oder Wellenflüge ermöglicht.

Der Ith, ca. 22 km lang, verläuft in nordwest-südöstlicher Ausrichtung zwischen der Weser und der A7, mit derzeit zwei Pässen, die hin und wieder beim Deutschland- oder Niedersachsen-Rennen der Radfahrer bewältigt werden müssen. Auf der nordöstlichen und südwestlichen Seite führt jeweils eine einzige Kreisstraße, die über 20 km nahezu parallel zum Gebirgszug verläuft.

Ith-Hangflug seit 80 Jahren

Der Ith als Höhenzug (max. Höhe 439 m NN) bietet nicht nur Natur-, Wander- und Kletterfreunden ein hervorragendes Gelände, er eignet sich auch bestens für Luftsportler. Insbesondere Drachen- und Segelflieger kommen hier auf ihre Kosten, wenn vornehmlich bei südwestlichen Winden auf der Luv-Seite ausgezeichnete Hangflugbedingungen herrschen...

Krista Gross und Klaus Edelmann

SCHWEIZ

Familie und Fliegen: Belastung oder Ausgleich, Jahrestreffen 2010 der Schweizer Segelfliegerinnen

Nicht jede Pilotin sucht ihr Glück unter weißen Cumuluswolken am fernen Horizont. Nein, es gibt unter uns auch jene, die bleiben am liebsten über dem Flugplatz in einer quadratischen Box mit je einem Kilometer Seitenlänge. Die Pilotinnen, die ihre Füße gen Himmel strecken und mit höchster Präzision und Fingerspitzengefühl elegante Kunstflugfiguren an den Horizont zeichnen. Mit und ohne Motorenpower. Die Vizekunstflug-Schweizermeisterin Susanne Vogelsang ist eine von ihnen. Sie erzählte anlässlich des 27. Jahrestreffens der Schweizer Segelfliegerinnen Ende Januar in Olten von agilen, übermotorisierten Flugzeugen, 4-Punkt Rollen und dem „Fliegen für die Jury“.

In Olten, einer Stadt mit eigenem Flugplatz und langer Fliegertradition, führte die neue Präsidentin, Barbara Meyer, durch die Generalversammlung der Schweizer Segelfliegerinnen. Nach einer herzlichen Begrüßung von Stadtpräsident Ernst Zingg, nutzten Charly Bachmann, Präsident des Aeroclub Olten, und Christian Heimlich, Vize-Obmann der SG Olten, die Gunst der Stunde und luden die gut dreissig Pilotinnen auf eine baldige „Außenlandung“ auf den Flugplatz Olten ein. Neben den beiden Ehrenmitgliedern Heidi Götz, die zahlreiche Frauenrekorde im Schweizer Segelflug für sich beanspruchen kann, und Regula Hug, der Ballonpionierin, wurden weitere Gäste herzlich begrüßt und vorgestellt. Trotz einer leicht rückläufigen Mitgliederzahl konnten 2009 Jahr wieder neue aktive Pilotinnen aufgenommen

werden. Ebenfalls neu ist auch unser Vorstandsmitglied Aurélie Gelin. Mit ihr ist nun endlich die französische Schweiz wieder im Vorstand vertreten...

Stefanie Hautle

Der Flugplatz Münster im Wallis: Eine Perle für jedes Fliegerherz

Während diese Zeilen über den Flugplatz Münster im Wallis entstehen, herrschen draußen Temperaturen um den Gefrierpunkt und es liegt Schnee. Mitten im Januar gehen die Gedanken zurück in den Sommer 2009, sie schwelgen in den Erinnerungen an meine Flugwoche im letzten Juli im Wallis, genauer gesagt auf dem ehemaligen Militärflugplatz Münster im Goms.

Die Sonne scheint, als Jean Paul Berner und ich im Konvoi mit je einem Anhänger am ersten Samstag im Juli 2009 auf dem Flugplatz eintreffen. Der Empfang von der Lagerleitung (Fritz Gilomen und Peter von Burg) ist herzlich. Nach wenigen Formalitäten, wie Kontrolle des Flugbuches und des aktuellen Trainings bezieht Jean Paul seine Ferienwohnung im Ort und ich schlage mein Zelt auf dem Flugplatzgelände auf. Die renovierten sanitären Einrichtungen und die moderne Großküche im Clubhaus lassen für Campier-Freunde keine Wünsche offen.

Wetterkapriolen und Flugerlebnisse

Der Duo Discus der Segelfluggruppe Freiburg ist schnell montiert und findet im Hangar gleich neben dem C-Büro einen Platz. Das Wetter spielt uns am Ankunftstag einen kleinen Streich, kaum habe ich mein Zelt aufgebaut, beginnt es auch schon zu regnen. Das instabile und eher schwüle Wetter verwandelt das Tal in eine Hexenküche mit Wetterkapriolen. Doch schon am Sonntag können erste Check- und „Spazierflüge“ im Goms gemacht werden. Die erste Lagerwoche zeichnet sich aus durch Wetter für lokale Flüge, für Wellenflüge und mittlere Streckenflüge, zum Beispiel ins Tessin.

Am Sonntag machen wir Piloten der Segelfluggruppe Freiburg unsere ersten Flüge. Ich bin bereits nach einem Hüpfen von dreißig Minuten ziemlich beeindruckt von der „Enge“ des Tals und der Höhe der umliegenden Berge. Es ist doch schon eine Weile her, seit ich in den Alpen geflogen bin. Dieses beengende Gefühl verschwindet im Laufe der Woche schnell. Der Schein trägt, das Auge gewöhnt sich rasch wieder an die Verhältnisse im Hochgebirge und was folgt sind Genuss und lehrreiche, schöne Flüge...

Daniela Nowak

WETTBEWERB

Zukunftsweisende Sponsoringansätze

Der Segelflug-Grand-Prix ist als Wettbewerbsform vor allem auf medienwirksame Berichterstattung ausgelegt. „segelfliegen“-Redakteur Helge Zembold sprach mit Tilo Holighaus, der im Januar neben Uli Schwenk, Patrick Puskeiler und Mario Kießling als weiterer deutscher Pilot beim Welt-Grand-Prix in Santiago de Chile an den Start ging, über die Besonderheiten des Wettbewerbes und die Möglichkeiten zur Präsentation in der Öffentlichkeit.

segelfliegen: Tilo, Du hattest die Möglichkeit, nach 2009 bereits zum zweiten Mal an einer Grand-Prix-Veranstaltung in Chile teilzunehmen. Welche Eindrücke hast Du mitgebracht?

Tilo Holighaus: Chile ist ein grandioses Segelfliegerland, das

aufregendste, was man sich vorstellen kann. Man startet im Herzen einer Millionenstadt und ist eine halbe Stunde später in der absoluten Einsamkeit ohne jegliche Zivilisation. Durch die unglaublichen Energien, die die Landschaft freisetzt, ist die Gegend eine Rennstrecke, wie man sie sich besser nicht vorstellen kann. Für einen Wettbewerb ist es fantastisch, weil man jeden Tag fliegen kann, und die Chilenen waren großartige Ausrichter...

Helge Zembold

Das Landebier auf der Dopingliste

Egal ob Leichtathletik-Wettkämpfe oder Tour de France: Ständig steht die Frage im Mittelpunkt, wieviele Athleten wohl gedopt sein mögen. Im Segelflug stellt sich diese Frage momentan nicht, dennoch legen die nationalen und internationalen Luftsportverbände großen Wert darauf, den Ruf eines sauberen Sports zu wahren. Deshalb gelten auch für Leistungs-Segelflieger strenge Richtlinien, was die Einnahme von Medikamenten angeht.

„Dopingkontrollen in unserem Sport sind für mich völlig selbstverständlich und jegliche Diskussion über Sinn und Unsinn halte ich für absolut überflüssig“, sagt Christof Geissler, Sprecher der Segelflug-Nationalmannschaft. Bei jeder Besprechung der Nationalmannschaft werde erneut auf die Wichtigkeit hingewiesen, vor der Einnahme von Medikamenten zu überprüfen, inwieweit sie doping-kritisch seien. „Für jeden der keine besonderen gesundheitlichen Probleme hat, reicht es einmal am Anfang der Saison die Beispielliste zulässiger Medikamente auf den Laptop herunter zu laden. In den Apotheken kennt man sich nicht überall aus und letztlich ist der Sportler selbst verantwortlich was er einnimmt“, so der Doppelsitzer-Pilot...

Helge Zembold

SICHERHEIT

Beim Notabsprung ist Höhe Zeit

Berichte über Notabsprünge aus Segelflugzeugen sind selten. Nach unserer Anleitung zum Notabsprung durch einen versierten Fallschirmspringer (segelfliegen 01/10) hat uns der Erfahrungsbericht eines Piloten erreicht, der einen Notabsprung nach einer Kollision relativ glimpflich überstanden hat.

„Ich bin 2003 über Saanen in der Schweiz mit meiner ASW 20L frontal mit einer Schweizer DG 500 zusammengestoßen. Der vorne sitzende Pilot der DG wurde vermutlich schon durch den Crash getötet, der hintere Pilot und auch ich konnten das Wrack jeweils unverletzt verlassen.“

Die Höhe über Grund beim Zusammenstoß betrug mehr als 2500 Meter. Meinem Flugzeug wurde der rechte Flügel herausgerissen und das Höhenleitwerk abgebrochen, die DG hat es auch in mehrere Teile zerlegt. Der Rumpf der ASW 20 mit der linken Fläche hat sofort stark gedreht (so ähnlich wie beim Flachtrudeln) und es war so kaum möglich, sich unter dem am Rumpf befestigten Instrumentenbrett zu befreien...

Fallschirmsprunglehrer Thomas Vilter hat die Beschreibung des Notabsprungs untersucht und kommentiert:

Höhe ist Zeit! In der hier beschriebenen Situation hatte der Pilot, bedingt durch die komfortable Höhe über Grund, immerhin den Faktor Zeit auf seiner Seite. Sich aus einem engen Cockpit zu befreien und noch dazu in einem unkontrollierbaren Flugzu-

stand ist schon eine Aufgabe. Das kostet Zeit und damit lebenswichtige Höhe! Darüber hinaus sorgen die einwirkenden Zentrifugalkräfte unter anderem dafür, dass man die Hände nur unter großer Kraftanstrengung in die Körpermitte bekommt, um die Anschnallgurte zu lösen oder um sich von anderen Ausrüstungsteilen zu befreien. Ist dann die Haube weg, wird der Körper zusätzlich durch den sehr hohen Luftwiderstand in das Cockpit gedrückt. Dann heißt es sich regelrecht aus dem Flieger heraus zu kämpfen. Hier empfehle ich ein paar Exit-Übungen zum Saisonstart...

Markus Müller

Vorreiter Berlin: Referat Flugsicherheit in Eigenregie

Nach der Schließung des Büros für Flugsicherheit und dem Wegfall der Flugsicherheitsinspektoren besteht für viele Flugsportler gerade zum Beginn der neuen Saison noch immer die Frage, wie die Arbeit in diesem Bereich zukünftig aussieht und gewährleistet werden soll. Der Luftfahrtlandesverband Berlin im DAeC e. V. hat zur Gewährleistung der Flugsicherheitsarbeit zum Beginn des Jahres 2010 ein eigenes Referat gegründet. Wir haben uns dazu mit dem neuen Flugsicherheitsreferenten Jens Lange unterhalten.

Brigitte Gabler: Jens, du bist seit Januar für dieses Referat zuständig. Wie bist du zu dieser Tätigkeit gekommen?

Jens Lange: Ich bin seit langer Zeit im Rahmen der GPL-Theorieausbildung für den Landesverband Berlin im Fach Luftrecht tätig. Nach dem Wegfall der Flugsicherheitsinspektoren, deren Vortrag ein fester Bestandteil der Theorieausbildung war, suchte man zunächst eine Vertretung. Durch das Fach Luftrecht bestand eine gewisse Nähe zu dieser Tätigkeit und so übernahm ich zunächst die Vertretung. Daraufhin erfolgte dann nach einigen Beratungen und Absprachen die Berufung in dieses Amt, welches ich gern übernommen habe...

Brigitte Gabler

FRAUEN

Hexentreffen 2010

Seit 35 Jahren kommen Deutschlands Segelfliegerinnen am letzten Januarwochenende zum Hexentreffen zusammen. In diesem Jahr war Frankfurt der Austragungsort, und trotz „widrigen Winden“, Schnee und Eis erreichten über 80 Teilnehmerinnen sowie zahlreiche Begleiter das Ziel – nicht auf dem Besen oder im Flugzeug, sondern per Auto oder Bahn.

2005 gab es bereits ein Hexentreffen in Frankfurt, damals noch von Dr. Angelika Machinek gemeinsam mit Ingrid Blecher organisiert. Das diesjährige Treffen hatten Ingrid Blecher, Sue Kussbach und Susanne Schödel als Erinnerung an die Segelfliegerin Angelika für und mit dem nach ihr benannten Förderverein AMF durchgeführt. Der – wenn auch kleine – Erlös des Tages floss in die Arbeit des Vereins.

Weltrekorde und Weltmeisterinnen

Das Highlight diesmal war die Präsentation der US-amerikanischen Weltrekordpilotin Carol-Ann Garratt aus Florida. Gebannt verfolgten die Zuhörer ihren spannenden und lebendigen Bericht über ihren Flug rund um die Welt mit einer Mooney in achteinhalb Tagen.

Susanne Schödel

WISSENSCHAFT

Flugleistungsvermessung einmal anders: Idaflieg-Vermessung des SG 38

Fast jeder Pilot eines Segelflugzeuges kennt die Geschwindigkeitspolare seines Flugzeuges. Das Wissen um das fluggeschwindigkeitsabhängige Eigensinken im gesamten Geschwindigkeitsbereich ermöglicht es ihm, dessen Leistungsfähigkeit im Streckenflug optimal auszunutzen. Vom weltweit meistgebauten Segelflugzeug (korrekter wäre die Bezeichnung Gleitflugzeug), dem 1938 von Edmund Schneider in Grunau vorgestellten Einheits-Schulgleiter SG 38, war bisher allerdings keine Polare bekannt.

Zeitgenössische Datenspiegel nennen für den SG 38 einzig eine beste Gleitzahl von 10 bei 52 km/h und ein geringstes Sinken von 1,3 m/s bei 48 km/h. Als Mario Selss den Studenten der Idaflieg (Interessengemeinschaft der deutschen Akademischen Fliegergruppen) auf dem 2009er Sommertreffen seinen in den frühen 50er-Jahren gebauten SG 38 zum „Ausprobieren“ zur Verfügung stellte, meinte er „Ihr könnt ihn ja mal vermessen!“. Verrückt, aber dennoch ein reizvoller Gedanke, den die Idaflieger mit viel Spaß an der Sache aufgriffen und in die Tat umsetzten.

Meßmethode

Auf den Idaflieg-Sommertreffen werden – neben vielen anderen interessanten Forschungsaufgaben – auch die Flugleistungen von Segelflugzeugen vermessen. Diese Vermessungen werden von den Studenten der Akafliegs in Zusammenarbeit mit dem IFF (Institut für Flugführung der TU Braunschweig) und dem DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) durchgeführt. Das übliche Messverfahren ist das Vergleichsflug-Verfahren, bei dem im Formationsflug mit einem „kalibrierten“ Segelflugzeug für jeden Geschwindigkeits-Messpunkt der Sinkgeschwindigkeits-Unterschied zwischen den Flugzeugen ermittelt wird, früher mittels Foto-Dokumentation am Anfang und Ende jeden Messpunktes, heute per GPS-Aufzeichnung. Damit lässt sich die Polare eines Segelflugzeuges sehr präzise bestimmen. Voraussetzung ist das Vorhandensein eines kalibrierten Vergleichsflugzeuges wie der DG-300/17 des DLR: ihre absolute Leistung wurde bei einer Vielzahl von Höhenstufen-Messflügen bestimmt...

Jochen Ewald

FORSCHUNG

Klaus Ohlmann und René Heise: Grenzen bestehen nur in den Köpfen

In einem Gespräch mit segelfliegen berichtet Klaus Ohlmann über die vergangene Wellensaison. Anlass war eine zweitägige Vortragsreihe in der Offiziersschule der Luftwaffe in Fürstentfeldbruck, in der er zusammen mit Rene Heise vor Flugschülern und Fliegerärzten der Bundeswehr das Mountain Wave Projekt darstellte.

Mit der Schilderung einer ungewöhnlichen Rekordwetterlage, der Konfluenz des subtropischen und polaren Jets über dem Andenmassiv, eröffnete Mountain-Wave- Projektleiter Major Rene Heise im Audimax der Offiziersschule der Luftwaffe in Fürstentfeldbruck eine zweitägige Vortragsreihe, an der auch Weltrekordflieger Klaus Ohlmann, ehemaliger Sportsoldat und Stabsarzt d.R. nach erfolgreicher Rekordsaison über den argenti-

nischen Anden teilnahm. Den angehenden Piloten der Bundeswehr brachte Ohlmann dabei die spannende Geschichte einer seiner Weltrekordflüge, in diesem Fall die freie Strecke über 2.256 km, näher. Ohlmann erläuterte dabei auch die Verwendung der Turbulenz- und Höhenwindvorhersagen des Amtes für Geoinformationswesen der Bundeswehr zur Flugwegplanung und -optimierung...

Lothar Schwark: Wie waren die Vorbereitungen zur Wellensaison 2009/2010?

Klaus Ohlmann: Mit dem Nimbus-4DM von Christoph Ritter hatte ich in Argentinien das ideale Flugzeug für die mittlerweile doch recht hoch liegenden Rekorde in der Offenen Klasse. Christoph hat keine Kosten und Mühen gescheut, das Flugzeug optimal für diesen Zweck auszurüsten. Dieser Vogel ist in einem Topzustand und wurde für Geschwindigkeiten in großen Höhen modifiziert. Das Risiko des Querruderflatterns aufgrund der geflogenen Höhen wurde durch diese Maßnahme deutlich verringert.

LS: Ist es nicht gefährlich, im Grenzbereich unterwegs zu sein?

KO: Ich fliege knapp am roten Strich! Aber ich vermeide strikt, diesen Bereich auch nur minimal zu überschreiten. Bei Höchstgeschwindigkeit und großen Höhen halte ich den Steuerknüppel stets mit beiden Händen...

Lothar Schwark

WINDE

Einfacher = sicherer?

Die physikalischen und flugmechanischen Grundlagen zum Windenstart haben Karl Höck, Siegfried Piontkowski und andere Autoren in früheren segelfliegen-Ausgaben bereits umfassend erläutert. Mit einem Blick „über den Tellerrand“, oder besser gesagt auf den Windenbetrieb in Großbritannien, möchte ich ein paar Gedanken zu den üblichen „Durchführungsverfahren“ aufzeichnen, die vielleicht helfen, die Unfallgefahren im Windenstart zu senken.

Meine Eindrücke auf dem Segelflugzentrum in Lasham – eines der größten weltweit – und anderen, nach den Regeln der British Gliding Association (BGA) betriebenen Flugplätzen, waren die eines sehr entspannten, angenehmen „Betriebsklimas“ ohne Stress und Schreiereien. Jeder weiß was er zu tun hat und hält die Augen offen. Wer „neu“ am Platz ist oder sich „suboptimal“ verhält, wird freundlich in die Verfahren und das Verhalten am Platz eingewiesen. So ein Umfeld ist „gesund“ für die Flugsicherheit, die Vermeidung von unnötigem Stress ermöglicht es den Piloten und allen Flugbetriebsbeteiligten, sich voll auf ihre Aufgaben zu konzentrieren.

Entspannter Start

Beginnen wir mit der Startaufstellung: Wenn es mal langsam geht, weil die vorne stehenden Piloten noch nicht mit ihrer Vorbereitung fertig sind, werden nicht sie zur Eile gedrängt, sondern die weiter hinten Stehenden gebeten, sich rechtzeitig vorzubereiten („Wir ziehen euch dann vor, dann geht's flotter...“)...

Jochen Ewald

ULTRALEICHT

Hilfe! Ich bin ULSF-positiv

Nein, es kam nicht wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Schleichend, unauffällig, unbemerkt. Die ersten Symptome hatte ich überhaupt nicht wahrgenommen, denn alles fing ganz harmlos an.

Wegen einer Berichterstattung zum gerade laufenden Zellenwart-Lehrgang war ich in den Hunsrück nach Bad-Sobernheim gefahren. In der aufgeräumten Halle des LSVRP hing wie immer ein kleiner weißer Plastikflieger an der Hallendecke. Der hat mich aber überhaupt nicht interessiert. Früher nicht und diesmal schon gar nicht. Denn meine große Leidenschaft, die ist aus purem Holz geschnitzt. Sie trägt am Schwanz ein elegantes „V“ - nicht so ein Allerwelts-„T“. Das unscheinbare „Dingsda“ am Haken an der Hallendecke hat mir demnach nichts zu bieten, was mich irgendwie begeistern könnte. Es wird, wie immer, einfach von mir ignoriert.

Die Besprechung ist beendet, doch bevor ich fahre, möchte ich mich nur noch kurz bei Carl Otto Weißel, dem Geschäftsführer des LSVRP, verabschieden. Im Gespräch bemerkt er so mal eben nebenbei, dass mich ja vielleicht auch noch ein ganz anderes Thema interessieren könnte. „In der Pfingstwoche veranstalten wir auch in diesem Jahr wieder unsere Sobernheimer Banjo-Woche“. „Hm – ja und? Ist das denn was Besonderes? Banjo-Woche?“, frag´ ich sichtlich irritiert.

Banjo? Davon hatte ich doch früher schon mal irgendwo gehört. Hat irgend was mit UL-Segelfliegen zu tun, mit der ich mich noch nie beschäftigt habe. Und überhaupt: In so ein Dingsda mit Styroporgerippe in der Flächennase hocke ich mich sowieso nicht rein...

Klaus Burkhart

EVENT

OLC-Alpenflug-Symposium 2010: Die Vision, neue Wege zu gehen

Zum ersten Alpenflugsymposium hatte der OLC heuer nach Zell am See gerufen. Die Vision lautet: unterschiedliche Flugsportarten wie Segelfliegen, Drachenfliegen und Paragleiten in einen gemeinsamen Kosens zu bringen. Es geht um die gemeinsamen sportlichen Interessen.

Auch wenn sich die Flugsparten technisch, politisch sowie wirtschaftlich voneinander separieren lassen, heißt das ja noch lange nicht, dass die Piloten das auch tun. Es macht viel mehr Sinn, sich zu arrangieren und vor allem auszutauschen, schließlich nutzt man nicht nur die gleichen thermodynamischen Bedingungen, sondern auch dieselben Lufträume, die stets enger werden.

Vor diesem Hintergrund feierte das OLC Alpenflugsymposium am 6. Februar 2010 in Zell am See seine Geburtsstunde. Im Publikum saßen etwa 50% Segelflieger, 30% Paragleiter und 20% Drachenflieger. Dementsprechend bunt gestaltete sich auch das Rahmenprogramm mit hochkarätigen Vorträgen...

Tom Weissenberger

URLAUB

Soar Hawaii

“Hawaii has some of the world’s best soaring conditions” mag für den Segelflug etwas übertrieben sein, aber Spaß macht es trotzdem. Hawaii ist weltberühmt als Surferparadies. Dass man auch mit Segelflugzeugen ‚surfen‘ kann, dürfte einigen Segelflugpiloten neu sein. Nun hat es doch einmal geklappt und ich hatte die Möglichkeit, nach Hawaii zu reisen...

Thomas Wendl

PORTRAIT

Segelflugzentrum Königsdorf: Ein halbes Jahrhundert Erfolgsgeschichte

Im Jahre 1959 machten die Segelflieger um Erhard Samper und Fritz Kraatz nach mehrjähriger Suche nach einem geeigneten Segelfluggeländes unter abenteuerlichen Bedingungen die ersten Probestarts auf nassen Streuwiesen am nördlichen Rand der Königsdorfer Filz, dem Gelände, das man heute als Segelflugzentrum Königsdorf kennt. Erste Pachtverträge mit Grundeigentümern wurden abgeschlossen, umfangreiche Drainage- und Erdarbeiten in Angriff genommen.

Erster offizieller Start vor 50 Jahren

Im Frühjahr 1960 hielt der damalige Vereinsvorsitzende Fritz Kraatz die Genehmigung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr in Händen, zunächst befristet auf ein Jahr. Sie musste zunächst jährlich verlängert werden, weil hier eine Autobahnverbindung Salzburg – Kempten geplant war. Mit den ersten 24 Grundbesitzern wurden Pachtverträge abgeschlossen. Am 23.4.1960 konnte dann der erste offizielle Start auf dem Segelflugplatz durchgeführt werden. Im ersten Jahr konnte wegen Nässe nur an vier Tagen geflogen werden, am Standplatz der Winde in Richtung Wald stand das Moorwasser knöcheltief. Auch 1961 gab es nur sechs Flugtage und 1962 fiel der Flugbetrieb buchstäblich ganz ins Wasser.

Abenteuer pur

Der anfängliche Flugbetrieb wurde unter abenteuerlichen Bedingungen durchgeführt. Die Seile der Startwinde wurden auf einem Schlitten, bestehend aus dem abgeschnittenen Dach eines VW- Käfers, mit Hilfe einer Seilrückholwinde über Sumpf und Matsch zur Startstelle gezogen. Einige Male halfen US-Truppen aus Bad Tölz mit schwerem Gerät aus, damit die Erdarbeiten bewältigt werden konnten. Das Gelände lag damals tiefer, so wie es vom nacheiszeitlichen Wolfratshauer See hinterlassen wurde: tief unten eine wasserundurchlässige Tonschicht, darauf Moorboden mit einer Dicke bis zu 1,5 m...

Mathias Schunk und Jürgen Würdehoff