

flugblatt

**Vereinsmitteilungen des Flugsportvereins
Erlangen-Nürnberg
Heft 1/2016**



Aus dem Inhalt:

Berichte der Segel- und Modellfluggruppe

Neue Scheinpiloten

Reiseberichte Toulouse, Barcelonnette und Aosta

**Flugsportverein Erlangen-Nürnberg erhält den
Peschke Jugendförderpreis 2016**

Schülerfliegen

Seite

1	Vorwort
1	Bericht 1. Vorsitzender
3	Wettbewerb Roitzschjora 2016
4	Rekorde und Erfolge: Bericht aus der Jugend
5	Flugsportverein Erlangen-Nürnberg erhält den Peschke Jugendförderpreis 2016
6	Rekordverdächtiger Pilotenzuwachs 2016
7	BAYAIRN 2016
9	Caipiabend am 13.08.2016 auf der Friesener Warte
11	Simon Sandler fliegt im D-Kader
12	Gymnasiasten gehen in die Luft
15	Segelfliegen in Barcelonnette im Juli 2016
23	Außenlandung in Thüringen
26	Das Schicksal einer Segelfliegerfreundin
26	Erlanger Werkstatt war propenvoll!!
28	Modellfluggruppe 2016
31	Die Hetzleser Fliegerbibliothek
36	Aosta 2016 – Fliegerurlaub mit Hindernissen
38	Frankreichflüge mit der Taifun-Flugerlebnis
44	Neue Stromanschlüsse und Verbesserung Zufahrt zum Campingplatz
45	Impressum

Termine

10.12.16	Weihnachtsfeier im „Roten Ochsen“ Kalchreuth	13.05.-26.05.17	Fluglager Lienz
11.03.-25.03.17	Fluglager Aosta	03.06.-18.06.17	Pfingstfluglager
01.04.17	Auswintern	29.07.-13.08.17	Sommerfluglager
08.04.17	Anfliegen		

Druckdatum:**Druckauflage:**

29.11.2016

400

Vorwort

Herbert Fuehr und Peter Lütke

Im letzten *flugblatt*, das sie gestaltete, hat sich Barbara mit der Bitte verabschiedet, das Vereinsheft möge in andere – nicht ausdrücklich jüngere – Hände übergehen, an jemand mit neuen Ideen und frisch motiviert. Nun, beim Alter zumindest eines der beiden Nachfolger kann man, ohne Barbara näher zu treten, sagen, dass eine Verjüngung deutlich nicht stattgefunden hat. An der Motivation fehlt es nicht, an neuen Ideen basteln wir noch. Insgesamt aber können wir auf die solide Grundlage aufbauen, die Barbara in 14 Jahren *flugblatt* gelegt hat. Zum Beispiel auf die vielen Mitglieder, die (nicht immer so schnell wie wir es gewünscht hatten, aber doch zuverlässig) ihre Beiträge lieferten. Daraus ist wieder ein buntes Kaleidoskop unseres jüngsten Vereinsgeschehens geworden, von Erfolgen und Enttäuschungen, von erfahrenen Piloten, dem aufstrebenden Nachwuchs und nicht zuletzt der Modellbaugruppe. Dafür herzlichen Dank an alle Autoren. Und ein ganz besonders herzlicher Dank noch einmal an Barbara, die uns das *flugblatt* voll flugtauglich übergeben hat.

Liebe Mitglieder des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg,

das Jahr Zwei des fusionierten Vereins FEN neigt sich mit großen Schritten dem Ende zu und ich habe das Gefühl, als sei es nie anders gewesen.

Im täglichen Vereinsleben des jetzt deutlich größeren Vereins ist schon so etwas wie Routine eingekehrt. Natürlich gibt es noch viele kleine "Baustellen", aber die meisten lassen sich durch das Engagement von Mitgliedern und Vorstand meist problemlos lösen.

Im abgelaufenen Jahr ist wieder eine Menge passiert, fangen wir mit Positivem an:

In Sachen Flugzeuge gibt es inzwischen eine Arbeitsgruppe um Stefan Vogel, die unseren gesamten Flugzeugpark durchleuchtet und Strategien für die nähere Zukunft entwickelt, nach der Devise: Was haben wir, was wollen wir und was können wir uns leisten? Verstecken brauchen wir uns mit unseren Fliegern natürlich überhaupt nicht, im Gegenteil, aber wir haben jetzt wieder viele junge Piloten, die auch stark am Streckenflug interessiert sind, und auch darauf wollen wir uns einstellen.

Wir denken aber natürlich auch an unsere Motorsegler-Piloten. Da unser MoSe, die AC, bald einen neuen Motor braucht und wir den Flieger auch grundüberholen wollen, haben wir im Frühjahr einen sehr günstigen Falken aus der Schweiz erstanden, den wir jetzt gerade herrichten (neuer Motor und einige Schönheitsreparaturen). Er wird noch im Winter flugklar werden und steht dann als "Ersatz" für die AC zur Verfügung, die dann in die Grundüberholung geht. Somit kann der MoSe-Betrieb ohne Unterbrechung weiterlaufen. Mein herzlicher Dank geht an dieser Stelle an unsere Werkstattleiter Barny, Reser, Ronald, Tom und nicht zuletzt Klaus-Peter sowie alle anderen, die mit großem Einsatz die Arbeiten in der Werkstatt und an den Flugzeugen vorantreiben.

Leider gibt es auch Negatives: Wir haben den Prozess um das UL Sting verloren, das hat viel Nerven und viel Geld gekostet. Es hat nicht sollen sein, das Gericht konnte sich unserer Argumentation nicht anschließen. Zwischenzeitlich haben wir uns aber entschieden, die Sting zu behalten und in den normalen Flugbetrieb zu integrieren. Ein Verkauf, der ursprünglich angedacht war, hätte zu weiterem Geldverlust geführt und das konnten und wollten wir nicht riskieren. Zumal der Flieger ja auch bei den UL-Piloten äußerst beliebt ist. Es gibt eben nur die Gewichtsproblematik. Aber wir können hoffen, dass sich in den nächsten Jahren vielleicht doch Grundlegendes ändert an dieser Thematik.

Und auch in Sachen Infrastruktur ist im Verein richtig viel los, ob Türverbreiterung in der Werkstatt (damit der Mose durchpasst) oder neue Stromanschlüsse auf dem Campingplatz oder die Verbesserung unseres Zufahrtweges und vieles mehr: Dank an alle, die sich da "reingehauen" haben bzw. es noch tun.

Sehr erfreulich ist, dass sich auch in unserer Jugend wieder was bewegt. Die "Luftlummelz", wie sie sich nennen, sind engagiert, tun was für die Öffentlichkeitsarbeit und wollen vor allem natürlich richtig viel fliegen - gut so. Hervorheben möchte ich, dass unser Simon Sendler als 17-jähriger schon in den D-Kader des Luftsportverbandes Bayern (LVB) aufgenommen wurde. Damit gehört er zu den 20 leistungsstärksten Segelflug-Junioren in Bayern. Herzlichen Glückwunsch, Simon.

Ich hoffe aber auch, dass sich in den nächsten Jahren aus dieser Generation Mitglieder finden, die sich in der Vereinsführung mit engagieren wollen. Ich erinnere daran, dass das Amt des Schriftführers nach wie vor vakant ist. Im nächsten Jahr auf der

Mitgliederversammlung müssen wir diesen Job neu besetzen. Also Freiwillige vor.

Über die Aktivitäten der Modellfluggruppe kann ich weniger Details berichten, aber auch dort ist man sehr aktiv: Ich nenne hier Ferien- und Schüler-Fliegen und die verschiedenen Wettbewerbe, die von den Modellfliegern auf ihren beiden Flugplätzen organisiert werden. Diese Aktivitäten sind ungemein wichtig für die Öffentlichkeitsarbeit, weil wir nur so langfristig Nachwuchs gewinnen können. Auch hier geht mein Dank an alle, sie sich für den Verein engagieren.

Euch allen wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr, vor allem viel Gesundheit. Hoffen wir für 2017 auf gutes Flugwetter und eine unfallfreie Saison mit vielen schönen Flügen und Aktivitäten.

Euer Klaus Raeder

Wettbewerb Roitzschjora 2016

Stefan Vogel

In dieser (Wettbewerbs-) Saison nahm ich an den Qualifikationsmeisterschaften zur DM 2017 vom 28.7.-6.8.2016 in Roitzschjora/nordöstlich von Leipzig mit (leider) mäßigem Erfolg bei sehr durchwachsenem Wetter teil. Gestartet wurde in drei Klassen (Club, Standard und 18-Meter) mit insgesamt 83 Flugzeugen. Ich war mit unserer schönen LS 1d in der Clubklasse dabei.

Von zehn möglichen Wertungstagen konnten wetterbedingt lediglich nur drei Tage genutzt werden. An Flugtag 1 und 3 konnte ich mich mit Platz 18./ 15. im guten Mittelfeld platzieren. An Tag 2 kostete mir eine Außenlandung, 20 km nach dem Startort, sehr viele Punkte und auch ein gutes Endergebnis. Letztendlich reichte es im Gesamtergebnis für Platz 25.

Trotzdem macht die Clubklasse mächtig Spaß;-) Mal sehen was die Zukunft bringt!

Rekorde und Erfolge: Bericht aus der Jugend

Max Breuer

Für mich verging die Saison so schnell wie kaum eine zuvor, und das, obwohl die Jugend so viel Zeit wie wohl noch nie auf dem Flugplatz verbracht hat. Das liegt vor allem daran, dass wir dieses Jahr ab März quasi jedes Wochenende (egal ob Regen oder Sonne) am Flugplatz verbrachten und so der Flugplatz für einige ein zweiter Wohnsitz wurde. Aber auch in Sachen Fluglager hat die Jugend vermutlich einen neuen Zeit-Rekord aufgestellt: Ausgewählte Mitglieder der Jugendgruppe hielten es ganze vier Wochen am Stück auf dem schönen Fluggelände Hetzleser Berg aus.

Abgesehen davon beteiligte sich die Jugendgruppe, wie auch schon letztes Jahr, an vielen gemeinsamen Aktionen. Da waren zum einen alljährlichen Fluglager, Rock im Hangar, der Caipiabend auf der Warte, Sunrisefliegen, eine Schulaktion mit dem Herder- Gymnasium Forchheim und die Teilnahme am Bayairn (ex LaJu) (Siehe Seite 7).

An dieser Stelle möchte ich mich auch ganz herzlich bei einigen Mitgliedern bedanken, die die Jugendgruppe ganz besonders unterstützt haben: Zum Einen wären da Tobias Praus, Thomas Hanika und Peter Kubis, die bei vielen der oben genannten Aktionen als Fahrer, Helfer oder Besucher die Jugendgruppe selbstlos unterstützen. Zum Anderen möchte ich mich noch bei allen Fluglehrern bedanken, die uns einige der Aktionen erst ermöglichten. (insbesondere sind hier die beiden Fluglager zu nennen)

Auch in Sachen Ausbildung hatten wir dieses Jahr einige Erfolge zu vermelden:

- Ben machte seine A-Prüfung
- Ben, Max und Felix schulten auf den Einsitzer um und absolvierten ihren 50-Kilometer-Flug mit einem rekordverdächtigen Durchschnitt von ca. 30km/h :)
- Ben und Felix bestanden auf Anhieb ihre praktische Prüfung und dürfen sich somit Pilot nennen.
- Simon wurde Mitglied im bayerischen D-Kader (siehe Seite 11)

Zum Schluss bleibt mir eigentlich nur noch zu sagen, dass die Saison 2016 sehr schön war und ich mich jetzt schon auf das nächste Frühjahr freue. Bis dahin eine schöne Winterpause!

FEN erhält den Peschke Jugendförderpreis 2016

Herbert Fuehr

Dass unser Verein ausgezeichnete Nachwuchsarbeit leistet, hat sich auch in diesem Jahr mehrfach bestätigt. Unter anderem erhielt er den Peschke Jugendförderpreis 2016.



Mit der Ehrung wollen die Stifter, das Münchner Versicherungs-Unternehmen Siegfried Peschke KG, die ehrenamtliche Arbeit von Mitgliedern und Fluglehrern würdigen, aber auch das Engagement der Nachwuchs-Piloten. Die fünf jungen Flugschüler erhalten auch eine Unterstützung zur ihrer Segelflugausbildung.

Keiner hat es sich nehmen lassen, selber nach Fürstenfeldbruck zu reisen um im Rahmen der Bayerischen Fliegertags den Preis persönlich entgegen zu nehmen.

Ausgezeichnet werden Vereine, die die meisten 14- bis 20-Jährigen gewonnen haben, die Mitglied werden und das Fliegen lernen. Der Flugsportverein Erlangen-Nürnberg ist erst Ende letzten Jahres aus dem Fliegerclub Nürnberg und der Fliegervereinigung Erlangen hervorgegangen, die schon seit langem das Segelfluggelände Hetzles bei Neunkirchen/Brand (Kreis Forchheim) gemeinsam betreiben. Leon Bidner, Niklas Escherich, Ben Paulsen, Felix Schwab und Ronja Wabnitz sind 2015 neue Mitglieder geworden und haben zum Teil schon erstaunlich Fortschritte gemacht. Sie sind alle zwischen 14 und 16 Jahre alt. Mit in Fürstenfeldbruck war auch Simon Sendler, der im letzten Jahr zu den Preisträgern gehörte. Zu den diesjährigen Gewinnern zählt auch die Fliegervereinigung Schwabach.

Die FEN-Jugendgruppe ist auch unter den Namen "Hetzleser Luftlummelz" sehr aktiv auf YouTube und Facebook.



dorn MX
IT Systemingenieure

- Microsoft Infrastrukturen
- überregional
- Sharepoint & Cloudsysteme
- für Unternehmen
- Office 365 & E-Mailsysteme
- zertifiziertes Personal
- Monitoring & Serverbetreuung
- günstig durch Effizienz

© thomas.dorn@dornmx.de ☎ +49 (911) 37 66 96 - 24
http://www.dornmx.de

Rekordverdächtiger Pilotenzuwachs 2016

Ben Paulsen

Auch in Sachen Schulung ist der Flugsportverein Erlangen-Nürnberg ein Vorzeigeobjekt, insgesamt vier der zahlreichen Segelflugschüler absolvierten erfolgreich ihre praktische Prüfung. Unter den Jugendlichen Prüfungsanwärtern befanden sich Ben Paulsen und Felix Schwab, von den jung gebliebenen Flugbegeisterten schafften es Regina Schwarz und Jürgen Naczynski ebenfalls zu ihrem lang ersehnten Schein.

Am Sonntag, den 16. Oktober, war es soweit: Als Erster, der einen F-Schlepp mit dem Prüfer Werner Schwanitz machen durfte, war Jürgen an der Reihe und wir freuten uns alle, als wir ihm nach seinem zweiten F-Schlepp zu seinem frisch erhaltenen Schein gratulieren durften. Danach absolvierte Ben ebenfalls erfolgreich die praktische Prüfung. Nach lediglich 105 Starts und nur gut einem Jahr Schulung ist nun auch er einer unserer mittlerweile rund 60 Scheinpiloten. 13 Minuten nachdem der Prüfer ihm die Hand geschüttelt hat, stieg Felix in den Twin II und durfte diesem ebenfalls sein Können beweisen. Auch mit ihm war der Prüfer durch und durch zufrieden. Da Regina an diesem Tag leider im Urlaub war, holte sie

zu unser aller Freude spontan am darauf folgenden Sonntag ebenfalls ihre Prüfung nach, die sie auch mit Bravour bestand.



Scheinprüfungen 2016:

Felix Schwab
Ben Paulsen
Regina Schwarz
Jürgen Naczynsky

A-Prüfungen:

Herbert Fuehr, Harald Fischer
Dimitri Gottmann, Peter Kubis
Sigi Nüßlein, Regina Schwarz
Ben Paulsen

BAYAIRN 2016

Max Sonneck

Am Freitag, den 2.9.2016, ging es los zum Landesjugendtreffen (BAYAIRN). Wir, das sind Felix Schwab, Max Breuer und ich, fahren gemeinsam mit dem Auto zum Flugplatz Burg Feuerstein. Dort wurden wir freundlich von der Landesjugendleitung empfangen, anschließend registriert und in Gruppen eingeteilt. Dann und nach einem T-Shirt-Kauf ging es zum Zeltaufbau. Apropos T-Shirt, sie waren so günstig, dass wir uns ernsthaft überlegten, ein paar mehr zu kaufen - damit wir wieder einige Putzlappen haben.

Der Zeltaufbau lief ein bisschen schleppend, da man sich teilweise nicht einig war, wie welches Zelt aufgebaut werden sollte. Nach „Fertigstellung“ der Schlafplätze wurden wir auch schon zum Abendessen gerufen: leckere „drei im Weggla“. Dann ließen wir am großen Feuer nieder. Da sich an diesem Tag am Feuerstein ein Flugschüler freigeflogen hatte, zogen wir natürlich das altbekannte Ritual durch. Die Flugschule hat sich eine besondere Variante der Tradition einfallen lassen: Dem Schüler wird ein Eimer Wasser über seine vier Buchstaben geschüttet, und dann dürfen alle einmal sensibilisieren. Zum Pech des Flugschülers waren ca. 90 Personen anwesend. Wenn der nicht Deutscher Meister wird... Nach nettem Gitarrenspiel von Wolfgang Buhrow und dem Knüpfen neuer Kontakte am Feuer gingen wir ins Bett. Schließlich wollten wir am nächsten Tag fliegen!

Samstagsmorgen wurden wir etwas unsanft geweckt. Denn der Flugplatz Burg Feuerstein besitzt einen Sanka mit funktionierendem Martinshorn. Das macht einen Riesenlärm. Mittlerweile war ein weiterer Jugendlicher, Paul Mück, zu uns gestoßen. Während des leckeren Frühstücks gab es das Briefing für den Tag. Es standen verschiedene Aktionen für die Jugendlichen zur Auswahl, darunter ein Fallschirmlauf. Die gemessene Zeit floss in die Gruppenwertung ein. Der Lauf war sehr anstrengend, aber Spaßig.

Andere wurden plötzlich zu einer Golfcart-Fahrt gerufen. Das war sehr spannend: Dem Fahrer wurden die Augen verbunden und der Beifahrer musste die Kommandos für die Fahrtrichtung innerhalb eines Parcours geben. Wir alle wissen, dass so etwas meistens in einem riesigen Chaos endet – natürlich passierte das auch hier. Die schnellste und am besten eingespielte Gruppe brauchte 11 Minuten, die langsamste fast eine Stunde. Wir sind ja auch Flieger und, wie manche schmerzlich feststellen mussten, keine Autofahrer.

Und dann ging es zum fliegerischen Teil. Bei der Registrierung hatte jeder Jugendliche eine Boardkarte erhalten, die angab, in welchem Luftfahrzeug am nächsten Tag geflogen oder mitgeflogen werden durfte. Zur Auswahl standen, eine Beech Bonanza mit V-Leitwerk und eine Piper Saratoga, die zu unserem Erstaunen sogar unseren Jugendleiter begeistern konnte - aber auch nur wegen ihrer Sitzanordnung. Natürlich kam der Segelflug nicht zu kurz. Im Angebot waren ein Flug im Arcus T des LVB und ein Segelkunstflug in einem Perkoz.

Da es auch Leute gibt, die wegen eines Medical-Entzugs mit dem Segelfliegen nicht weitermachen können, wurde uns eine andere Art des Fliegens näher gebracht: das Gleitschirmfliegen. Es war sehr interessant, mit einem etwas labilen Schirm durch die Gegend zu

rennen und ihn oben zu halten. Nachdem sich die Jugendlichen in dieser Disziplin erfolgreich versuchten, kamen wie durch Zufall unser Segelflugreferent, Thomas Hanika, und unser Scheinpilot Peter Lütke vorbei. Beide versuchten sich natürlich, mehr oder weniger gut, in der Aufgabe des Gleitschirmfliegens.

In der Fliegerei passieren leider auch manchmal Unfälle, daher hielten örtliche Feuerwehr und Rotes Kreuz, Vorträge zum Thema: „GFK und CFK Brände löschen“, und „Rettung einer verunfallten Person aus einem Segelflugcockpit“.

Nach diesem vollgepackten Tag, lud uns die Jugendleitung zu einer Party ein. Im ersten Partyteil, bespielten uns die „Läufer Schlepplampen“ mit gutem Cover-Classicrock. Den zweiten musischen Part übernahm ein DJ, mit aktueller Musik. Für Speis' und Trank war natürlich gesorgt. Auf dieser Party ließ die Jugend den Abend gebührend ausklingen.

Am nächsten Morgen waren sie etwas müde. Aber es musste weitergehen. Die Jugendleiter gingen zu einer Versammlung, der Rest der Teilnehmer musste aufräumen. Um 11 Uhr trafen sich alle zu der Preisverleihung. Dort wurden die Teams der Olympiade geehrt. Unterm Strich bekam jeder einen Preis. Als die Verleihung vorbei war, war auch das Wochenende vorbei und wir mussten heim. Felix wurde Stillecht mit dem UL von Thomas Hanika abgeholt, der Rest fuhr mit dem Auto nach Hause. Das Fazit des Wochenende ist, dass wir viel Spaß hatten, nette Leute kennen lernten und auf jeden Fall im nächsten Jahr wieder kommen.

Caipiabend am 13. August auf der Friesener Warte

Felix Schwab und Ronja Wabnitz

Auch dieses Jahr gab es wieder den traditionellen „Caipi-Abend“ bei unseren Fliegerkollegen auf der Friesener Warte. Ursprünglich entstand dieses Fest vor einigen Jahren als Dank an die Friesener Fliegerfrauen. Die bezaubernde Atmosphäre auf der Warte hierbei hat sich über die Jahre hinweg jedoch in den umliegenden Flugsportvereinen herumgesprochen, weshalb sich von Jahr zu Jahr auch Mitglieder aus anderen Vereinen dort versammeln, um bei Caipirinha und Spanferkel den Sommer zu genießen.

Selbstverständlich wurden die Mitglieder unseres Vereins wieder herzlichst eingeladen. In den vergangenen Jahren zeigte sich, dass die Warte aus der Luft wesentlich leichter zu finden war als mit dem Auto. Daraus entwickelte sich in der Jugendgruppe unseres Vereins schnell der Wunsch, das stabile Hochdruckwetter zu nutzen und mit

zahlreichen Seglern auf der Warte „einzufallen“, und erst am nächsten Morgen wieder nach Hause zu fliegen. Bereits einige Tage im Voraus wurde kontinuierlich die Wetterprognose für das besagte Wochenende beobachtet. Ebenfalls war es wichtig, ausreichend Spanngurte zur Verzerrung aufzutreiben, da die Flugzeuge für eine Nacht unter den Sternen übernachten mussten. An der Umsetzung sollte es nicht scheitern, denn Rabbi, einer unserer verantwortungsvollen Fluglehrer, genehmigte diese Aktion unter der Voraussetzung, dass alle Piloten an diesem Abend nüchtern bleiben. Schnell wendeten sich einige Schüler und Scheininhaber der Idee wieder ab und suchten sich eine Mitfahrgelegenheit...



Nachdem alles für den bevorstehenden Abend organisiert war, wurden zwei Doppelsitzer und ein Einsitzer des Vereins, sowie die Privatmaschine eines unserer Fluglager-Gäste aus Kaufbeuren für den Flug nach Friesen vorbereitet.

Nacheinander schleppte

Kalle in der Piper die Flugzeuge über die Piste 26 in Richtung Norden. Nach mehr oder weniger erfolgreichen Landungen in Friesen machte man

sich unverzüglich ans Festmachen und Sichern der Flugzeuge. Bevor wir uns zu den „am Boden gebliebenen“ Mitgliedern unseres Vereins an den Tisch setzten, schlugen wir unsere Nachtlager auf, eng aneinander gereiht im Schutz des Discus Cs. Der bestens besuchte Caiپی- Abend startete nach kurzer Willkommensrede mit der Eröffnung des Buffets, wo es hervorragend zubereitetes Spanferkel gab. Als allmählich die Dämmerung hereinbrach, sorgten bunt beleuchtete Bäume sowie Caiپis und gute Musik für eine einzigartige Stimmung. In gemütlicher Runde tauschte man bei lauen Sommernachts-Temperaturen Geschichten aus dem Fliegerleben aus und genoss das Beisammensein. Gegen 24 Uhr begaben wir uns verantwortungsvoller Weise in Richtung Schlaflager. Unter freiem Himmel konnten wir mit Blick auf die Sterne hervorragend schlafen.

Zur perfekten Uhrzeit wurden wir am nächsten Morgen durch die ersten Sonnenstrahlen geweckt. Mit Autos und vorbereiteten Flugzeugen machten wir uns früh auf den Rückweg, um rechtzeitig zum Frühstück wieder auf dem schönsten Flugplatz der Welt zu sein.

Simon Sendler fliegt im D-Kader

Herbert Fuehr

Unser Simon hat es geschafft: Er ist in den D-Kader des Luftsportverbandes Bayern (LVB) aufgenommen worden und gehört damit jetzt offiziell zu den 20 leistungsstärksten Segelflug-Junioren im Freistaat. Das beweist zum einen die Stärke des 17-Jährigen, zum anderen aber auch die gute Nachwuchsarbeit unseres Vereins, der dafür schon mehrfach ausgezeichnet wurde (siehe auch Seite 5) Aber die Kategorie des D-Kaders ist etwas ganz besonderes, für den Verein und seinen Piloten.

Die jungen Piloten widmen sich ganz intensiv dem anspruchsvollen Streckenflug und wollen ihn durch Training, Fortbildung und Wettbewerb auf höchstem Niveau halten. „Ich war selbst überrascht, als die Nachricht von der Berufung kam“, sagte Simon freudestrahlend, als ihm im Spätsommer die Nachricht überbracht wurde. „In den D-Kader zu kommen war schon lange mein Traum“. Nun gehört er mindestens ein Jahr dazu.

Geschafft hat er das zum einen durch die Teilnahme an LVB-Lehrgängen: Mit seinen drei besten Flügen (gewertet wird in erster Linie die Streckenlänge) kam er in die Rangliste der 15 besten bayerischen Junior-Piloten; das ist eine der Voraussetzungen für die Berufung. „Aber eigentlich kam alles wegen Lima“, betont der Schüler, der nächstes Jahr auch Abitur macht, am Forchheimer Herder-Gymnasium. Lima, das ist ein einwöchiger spezieller Lehrgang für angehende Streckenflieger. Er hat ihn in Beilngries absolviert. Wer hier sehr gut abschneidet, kann in den D-Kader kommen. Simon Sendler schaffte es.

Nun, da die Flug-Saison auf dem Hetzleser Berg vorüber ist, will er sich intensiv auf den D-Kader vorbereiten. Im Dezember findet „zum Teambuilding“ (Sendler) das erste Treffen der 20 Mitglieder statt, von denen 15 schon in diesem Jahr dabei waren. Dann folgen intensives Training und Vorbereitungen auf die ersten Wettbewerbe. „Man muss das ganze Jahr von Anfang an volle Leistung bringen“, sagt der FEN-Pilot, „denn nur die 15 besten bleiben im Kader, fünf neue rücken für das folgende Jahr nach“ - wie jetzt Simon Sendler.

Gymnasiasten gehen in die Luft

Text und Fotos: Herbert Fuehr

Es ist schon Tradition, dass Pennäler des Forchheimer Herder-Gymnasiums auf den Hetzles kommen, um sich in Theorie und Praxis des Segelfliegens einweihen zu lassen. Das war eine Idee ihres Mitschülers Simon Sendler, der ja mittlerweile zu den erfahrenen und ausgezeichneten Piloten des FEN zählt. Der Vorschlag wurde im Verein begeistert aufgenommen und auch heuer wieder mit vereinten Kräften in die Tat umgesetzt.



Gruppenfoto

18 Schülerinnen und zwei Schüler der Jahrgangsstufen acht bis zehn waren es, die sich entschieden hatten, den Projekttag des Gymnasiums auf dem Hetzles zu verbringen. Die weibliche Übermacht geht nach Auskunft der begleitenden Lehrkräfte zum größten Teil darauf zurück, dass an der Schule insgesamt ein Verhältnis 80 zu 20 besteht. Aber weshalb die Jungs gerade bei

diesem Sport so auffällig zurückhaltend waren, konnten auch sie nicht erklären. Jedenfalls steht die Geschlechterverteilung im krassen Gegensatz zu der unter den FEN-Aktiven.

Nachdem Rabbi anschaulich in Aerodynamik und andere theoretische Grundlagen eingeweiht hatte und die Schüler Cockpit und Instrumente kennengelernt hatten, war es vor allem der anschließende praktische Teil, der sie begeisterte: ein Windenstart mit den Piloten Rabbi und Klaus-Peter. Der oder dem einen oder anderen mag es am Start etwas bange gewesen sein, als sie sahen, wie das Flugzeug binnen Sekunden auf knapp 300 Meter emporschießt. Aber nach einem Flug zwischen vier und 18 Minuten und der sanften Landung strahlten alle um die Wette. Außerdem bastelten alle unter fachkundiger Anleitung der Modellbaugruppe Balsa-Segelflugmodelle, die sie erst um die Wette starten ließen und dann noch einmal fürs abschließende Gruppenbild mit Schulungsflugzeug. Am längsten hielt sich Elenas Modell in der Luft, nämlich genau 16 Sekunden. Dafür durfte sie zu einem längeren Segelflug per F-Schlepp starten – mit Simon Sandler am Steuerknüppel.



„Rabbi“ gibt eine Einführung in die Kunst des Segelfliegens



Probesitzen im Segelflieger

Ein Flugzeug zu erfinden ist nichts.
Es zu bauen ist der Anfang.
Fliegen, das ist Alles.

Otto Lilienthal



P.O.P.P.

GmbH&Co.KG

Breitweidig 1 91301 Forchheim

www.popp-group.com Tel.09191/979790-0

Segelfliegen in Barcelonnette im Juli 2016

Peter Lütke

Dieses Jahr (08.07. bis 23.07.2016) fahre ich mit Heiner und Martin zum ersten Mal nach Barcelonnette. Wir treffen uns am Freitag (08.07.16) in Erlangen an der Werkstatt zur Abfahrt.

Kurz zuvor musste noch das Kullerrad vom DuoDiscus repariert werden, der Schlauch war mir im völlig überhitzten Auto geplatzt. Wir starten gegen 15:30 Uhr. Da ich den größeren Duo-Hänger ziehe fahre ich bereits vor und wir vereinbaren uns später zu treffen. In Bregenz an der Uferstraße am Bodensee finden wir wieder zusammen und können uns ab dann über die vom Heiner mitgebrachten Walkie-Talkies verständigen. Wir fahren über Bern und Genf weiter Richtung Grenoble. Morgens überfällt uns aber dann doch die Müdigkeit und wir machen auf einen Autobahnrastplatz kurz vor Grenoble eine kurze Pause.

Die verbleibende restliche Strecke können wir dann bei bestem Wetter gut bewältigen und erreichen unserer Ziel gegen 12:00 Uhr. Wir stellen unsere Flieger am Flugplatz ab und fahren anschließend zu unserem Quartier, eine kleine Ferienanlage mit kleinen einfachen Holzhütten in einen Kiefernwald gelegen, dafür aber unweit vom Flugplatz (1 km).

Die nächsten Tage versprechen hochsommerliche Temperaturen bis 29 Grad, so können wir jeden morgen auf der Veranda unserer Hütte frühstücken.

Besichtigung der Außenlandefelder

Den einzigen wirklich schlechten Tag nutzen wir uns geeignete Außenlandefelder im Norden anzusehen. Da wir auch vorhaben, Strecken zu fliegen ist eine Begutachtung der Felder ein sehr wichtiges Unterfangen und soll uns bei den späteren Flügen die notwendige Sicherheit geben.

Zwei Felder gestalten sich wegen des hohen Bewuchses zwar als bedingt landbar, bei einen stört allerdings die im Endteil vorhandene Stromleitung (Saint Blaisse), die nach Angabe im Außenlandekatalog unterflogen werden sollte. Mich durchschleicht dabei ein eher mulmiges Gefühl und nehme mir vor diesen Acker nur im allergrößter Not zu nutzen.

Ein weiterer (Espinasses) sehr kritischer Acker liegt in westlicher Richtung vom Platz. Dort hat der Bauer senkrechte Stangen zur Bewässerung installiert, die bei einer Landung erst kurz vor dem Aufsetzen zu erkennen wären, erst Recht bei einer abendlichen Landung in der Dämmerung. Eine Landung wäre zwar theoretisch neben den Stangen denkbar, aber da der Bauer sicherlich die Stangen in den kommenden Tagen an unterschiedlichen Stellen platzieren wird, scheidet dieser Acker für uns aus. Eine andere Stelle, direkt am See gelegen, der auch als UL-Platz genutzt, ist dagegen eine gute Alternative.

In Barcelonnette muss für alle neuen Piloten ein Checkflug mit einem einweisungsberechtigten französischen Fluglehrer absolviert werden. Besonderer Schwerpunkt wird dabei auf das sichere Fliegen am Hang, vor allem Einhaltung der nötigen Geschwindigkeiten, gelegt. Aber auch diese Prozedur überstehen wir (Heiner und ich) ohne größere Probleme.

Endlich der erste Start

Bei unseren ersten Flug erkunde ich mit Martin im Duo die nähere Umgebung. Wir fliegen bei guter Thermik am Hang Richtung Norden und er zeigt mir den Col de Vars. Hier zahlt sich die gute Vorbereitung aus, die ganzen Pässe sind bereits im LX hinterlegt, so wissen wir ganz genau, welche Höhe erforderlich ist, um ins nächste Tal zu gelangen. Als nächster Flugplatz in Richtung Norden liegt Saint-Crépins, der bereits aus Passhöhe des Col de Vars sicher zu erreichen ist. Nach einer kleinen Hängepartie am Prachaval schaffen wir den Sprung hinüber zum „Glacier blanc“. Von dort fliegen wir Richtung Westen zum Gipfel des „La Barre des Ecrins“ und erreichen 3470 m an Höhe. Wir genießen das Panorama und sehen eine Seilschaft, die sich über den Gletscher bewegt.

Leider liegt der Gipfel in Wolken und wir müssen vorher wieder abdrehen. Wir fliegen noch Richtung Briançon nach Norden und nutzen eine Wolkenstraße, die sich in Nord-Westlicher Richtung erstreckt. Wir kommen sehr schnell voran und ohne Kreisen erreichen wir den Außenlandeacker "Le Casset", den wir uns Tage zuvor angeschaut hatten. Eine Landung sollte hier problemlos möglich sein, nur der hohe Bewuchs könnte zu Schäden am Fahrwerk führen.

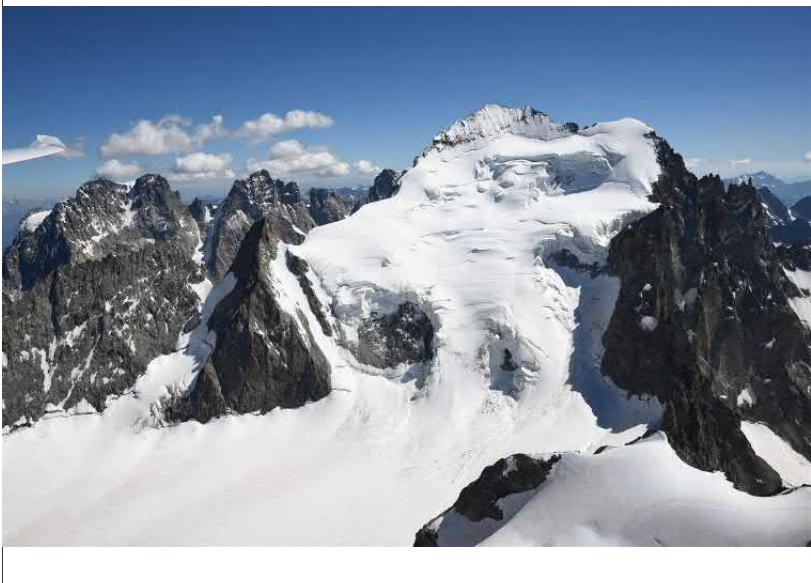


Bild 1: La Barre des Ecrins

Flug zum Aletschgletscher

Heiner legt heute einen Ruhetag ein und überlässt uns den DuoDiscus. Der Tag verspricht gute Thermik und ich starte mit Martin bereits um 12:00 Uhr. Bereits der erste Bart lässt uns mit knapp 2m/s schnell über die ersten Hänge steigen, ein Zeichen dass wir noch viel früher hätten starten können. Wir fliegen wieder Richtung Norden da wir hier die besseren Bedingungen erwarten. Schnell erreichen wir wieder den Col de Vars und fliegen in Nord-Östlicher Richtung weiter, da hier die Berge höher reichen und wir uns das Auffinden der Thermik in Hangnähe leichter vorstellen. Wir kommen schnell voran und erreichen Briançon.



Bild 2: Vorbeiflug am Gipfel des Ecrins

Weiter nördlich werfen wir nochmal einen Blick auf Le Rosier, einen Außenlandeacker den wir ein paar Tage vorher von unten besichtigt haben. Weiter nördlich bei Bardonecchia im Susatal sehen wir auf den Gipfel eine alte Befestigungsanlage aus dem 2. Weltkrieg, Wir nehmen Kurs auf den Col d'Etache und sind uns noch nicht ganz sicher, ob ein weiterfliegen möglich ist. Die Basis ist noch nicht sehr hoch, wir entschließen uns aber dann doch den Pass zu überqueren.

Vom Col d'Etache ins Modanetal wird es erwartungsgemäß schwierig, wir versuchen an den Hängen Thermik zu finden. Östlich vom Flugplatz Solliers (Lanslebourg-Mont-Cenis) haben wir ganz schwaches steigen und fliegen den Hang rauf und runter verlieren aber trotzdem stetig an Höhe. Am Ende zeigt der Höhenmesser 100 m weniger an, auf Dauer wird das hier also nichts mehr. Zum Glück beobachte ich einen Schweizer Segelflieger, der es etwas weiter im Nord-Osten auf der anderen Talseite (L'Arpont) probiert hat und schon deutlich an Höhe gewonnen hat. Wir tun es ihm nach und fliegen ihm nach. Ich werde schon langsam nervös, der

Endanflugrechner zeigt für den Flugplatz Solliers nur noch 600 m bei einer Distanz von 22 km an. Da ich in den Bergen immer ganz gerne mit großzügigen Sicherheitsaufschlägen rechne, ist es für uns jetzt auch die letzte Chance noch aus dem Mondanetal wieder herauszukommen.

Aber der Einstieg glückt und wir gewinnen schnell wieder an Höhe. Jetzt scheint der Weiterflug ins Aostatal gesichert und wir fliegen Kurs auf den Col de l'Iseran, der auf 2764 m Höhe liegt.

Jetzt beginnt für mich das Heimspiel denn im Aostatal kenne ich mich bestens aus, immerhin haben wir hier die letzten Jahre zum Wellenfliegen ausgiebig nutzen können. Wir überqueren das Tal zur Fallère und gewinnen schnell wieder an Höhe. Über der Wasserleitung geht es nun schnell weiter vorbei am Stausee „Lago di Place Moulin“ zum Matterhorn, allerdings nicht wie gewohnt in starken Turbulenzen, wie wir es von den Wellenflügen im März gewohnt sind, sondern ganz entspannt gleiten wir den Gipfel entgegen. Da wir gut in der Zeit liegen fliegen wir noch weiter ins Rhonetal im Kanton Wallis und überqueren das Tal auf die nördliche Seite um von dort weiter östlich zum Aletschgletscher zu gelangen. Hier sind Massen von Gleitschirmflieger unterwegs die uns aber auch die Thermik zeigen. Am Aletschgletscher mache ich noch schnell ein paar Fotos und wir entschließen uns zur Rückkehr. Das Ziel, noch zum Furkapass zu gelangen geben wir wegen der fortgeschrittenen Zeit auf.

Beim anfliegen der Hänge achten wir darauf, nicht zu weit nach unten abzugleiten, um nicht in den Schatten zu kommen. Da wir aber unsere Höhe gut halten können, gestaltet sich der Rückflug als nicht mehr ganz so schwierig und wir fliegen die Stellen an, die uns schon auf dem Hinflug gute Thermik gebracht haben. Am Col de l'Iseran müssen wir etwas aufpassen, da der Pass mit seinen 2764 m sehr hoch liegt und wir doch immer wieder lange Gleitstrecken ohne nutzbare Thermik überwinden müssen.

Nach insgesamt 8 Stunden und insgesamt 547 km landen wir wieder in Barcelonnette.



Bild 3: Der Gipfel des Matterhorns liegt direkt vor uns



Bild 4: Aletschgletscher

Nicht ganz unwichtig ist die Nachbearbeitung der durchgeführten Flüge. Im OLC lassen sich einfach die Begegnungen mit anderen Maschinen herauslesen und kann dies zur Optimierung des Flugweges nutzen. Wir haben beobachtet, dass andere Flieger immer wieder andere Entscheidungen beim Vorfliegen getroffen haben (besser links oder rechts am Berg vorbei). Hier lässt sich wunderbar ablesen, welche getroffene Entscheidung letztendlich die Optimale war und kann dies bei späteren Flügen mit berücksichtigen.

Es gibt noch mehr als fliegen

Aber auch so hat Barcelonnette einiges zu bieten. Ich nutze die freien Tage, die nähere Umgebung zu erkunden. Der erste Ausflug führt mich zum Lac d'Allos, der höchstgelegene natürliche See in Europa in einer Höhe von 2229 m inmitten des Nationalparks du Mercantour gelegen. Ich fahre Richtung Süden über den Col d'Allos, eine sehr enge Passstraße die in der Vergangenheit auch schon mehrmals als Strecke für die Tour de France genutzt wurde. Dementsprechend viele Radfahrer sind hier auch unterwegs.

Weiteres Ziel waren die Seen „Lac de Vens“, zunächst muss ich aber den „Col de la Bonette“ bis hinauf auf 2715 m überwinden. Ich sehe schon die ersten Hinweisschilder Richtung Nizza, die Fahrzeit beträgt von Barcelonnette etwa gut 3 Stunden. Die Seen erreicht man über einen Wanderweg in etwa 2 Stunden, Fahrmöglichkeit besteht keine. Sehr empfehlenswert, nicht nur wegen der vielen Murmeltiere.

Reinhold und Inge haben die Gelegenheit genutzt, uns in Barcelonnette auf ihrer Motortour durch Frankreich zu besuchen, natürlich nicht ganz ohne Hintergedanken. Sie erfuhren von Martin Vogel, dass wir im gleichen Zeitraum in Barcelonnette verweilen.

Da das Wetter mitspielt, fliegt Reinhold im DuoDiscus mit Martin. Ihnen gelingt ein grandioser Flug zum Matterhorn und Reinhold ist sichtlich beeindruckt und steigt abends begeistert wieder aus.

Ich unternehme mit Inge eine kleine Wanderung zum Lac des Sagnes und können die Ruhe am See genießen.

Insgesamt sind wir mit dem DuoDiscus 53 Stunden geflogen, welches fast die Hälfte der Jahresgesamtflogzeit entspricht. Vielleicht hilft dieser Bericht im nächsten Jahr eine größere Gruppe für das Alpenfliegen in Frankreich begeistern zu können. Für mich jedenfalls soll es nicht der letzte Urlaub dort gewesen sein.



Bild 5: Lac D'Allos im Nationalpark Du Mercantour

Staatl. gepr. Augenoptiker · Augenoptikermeister · Optometrist EGO, WVAO

DER BRILLENMACHER

KARL SCHWAB

Forther Hauptstraße 49 · 90542 Eckental-Forth

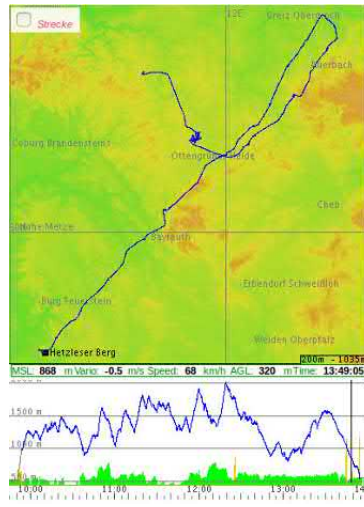
Tel.: 091 26 / 29 37 47 · Fax: 091 26 / 29 37 67

Außenlandung in Thüringen

Sebastian Hausleider

Schon die ganze Woche war für Samstag, den 26.06 Streckenwetter vorhergesagt. Das Briefing von Franz am Samstagmorgen bestätigte meinen Eindruck nochmals: „Die 500 sollten eigentlich drin sein“.

Insgesamt sechs Streckenflieger waren wir an diesem Tag, die vor dem Schulbetrieb in die Luft gebracht wurden. Ich durfte als Erster starten und flog mit 700 m über Hetzles zügig Richtung Erzgebirge ab. Unter der noch recht niedrigen Basis trug es gefühlt überall, sodass ich nur 25 Minuten später, als Simon Sandler gerade erst ausgeklinkt hatte, schon Bayreuth hinter mir gelassen hatte. Die Probleme der anderen im Funk, eckige Bärte,



schlechte Steigwerte konnte ich absolut nicht nachvollziehen, bei mir war alles prima. Auch Hof war schnell überwunden, aber ab hier war absehbar, dass es nach Nord-Osten nicht ewig weiter gehen würde, denn es zog zunehmend zu. Ich flog noch bis Zwickau und machte dann kehrt zurück Richtung Rehau. Stefan Vogel berichtete von inzwischen schwierigen Verhältnissen zwischen Hetzles und Bayreuth und die letzten richtig schönen Wolken standen inzwischen über dem Thüringer Wald, sodass ich nach Nord-Westen abbog. Brauchbares Steigen zu finden, war inzwischen ziemlich schwierig geworden. Auf der Höhe des Flughafens Hof-Plauen war ich dann so tief, dass ich mich vorsorglich am Turm meldete und eine eventuelle Landung ankündigte. Der Controller war sehr nett, er versicherte mir mehrmals, dass absolut keine Flugzeuge im Anflug seien und

erlaubte mir auch noch direkt über der Piste nach Steigen zu suchen. Nach fünf Minuten in einem Nullschieber ohne merklichen Höhengewinn meldete sich ein weiterer Segelflieger, ebenfalls mit eventueller Landeabsicht in Hof. Es war Michael Nissen, mit dem ich mich fortan gemeinsam nach oben kämpfte.

40 Minuten nach der Anmeldung in Hof hatte ich endlich wieder genug Höhe, um weiter zu fliegen. Die Wolken über dem Thüringer Wald lockten immer noch, sodass ich den Nord-West-Kurs fortsetzte. Eine ziemlich dumme Entscheidung, denn die mühsam über Hof erkämpften Meter glitt ich nur noch ab. Der Flug endete um Punkt 16:00 Uhr in einem Weizenfeld in Thüringen. Michael schlug den direkten Weg nach Hetzles ein und kam, wenn auch nicht ganz einfach, noch zu Hause an.



Von einem Vater mit seiner Tochter, die nach meinem tiefen Überflug über den Dorfspielplatz nach dem Rechten sehen wollten, ließ ich mir gleich den Namen des Landwirts und den Weg in die nächste Gaststätte geben.

Als ich 20 Minuten später von der Gaststätte mit Essen, Getränken und Putzeimer (zum Flieger putzen) zurückkam, stand schon die Polizei vor dem Feld. Diese war heilfroh, zu dem Flugzeug im Feld nun auch den zugehörigen Piloten zu kennen und wollte lediglich die Papiere überprüfen. Ein Opa mit seinem Enkel half mir noch, den Flieger auf den nahe gelegenen Feldweg zu schieben, sodass ich schon einmal mit Putzen anfangen konnte.



Um 20:00 Uhr kamen die beiden Rückholer an, um 21:00 Uhr war der Flieger verladen, gegen 00:00 waren wir wieder zurück am Platz.

Ein riesiges Dankeschön geht an dieser Stelle an Thomas Dorn und Sascha Kretschmann für das unkomplizierte Rückholen, an Hans-Peter für das rekordverdächtige Instandsetzen des Schadens und an meine Freundin für das geduldige Ertragen meines extravaganter Hobbies, dass auch vor so unwichtigen Sachen wie dem Geburtstag der eigenen Freundin keinen Halt kennt.

Die Antwortmail des Landwirts:

Guten Abend Herr Hausleiter, aus dem Urlaub zurück habe ich mir von Ihrer Landung berichten lassen und bin froh, dass Sie mit dem Flieger die Landung gut überstanden haben. Die Flug- und Kultur-schäden sind überschaubar. Gemessen am Bierpreis auf der „Erlanger Berchkerba“ wären das mögliche „3 Maß“ Bier.

Grüße aus Thüringen nach Franken

Das Schicksal einer Segelfliegerfreundin

Verena Neumeier

Es war ein wunderbarer sonniger Sonntag, der nach draußen lockte, z.B. zum gemeinsamen Wandern, Radfahren oder zum EM-Public-Viewing im Biergarten und es war mein Geburtstag. Doch was macht mein Freund – von langer Hand angekündigt und von mir missgebilligt? Er geht Segelfliegen – an diesem wunderschönen Geburtstag! Das Versprechen von Sebastian lautete so: „Um 18 Uhr treffen wir uns zum Anschauen des Achtelfinales im Biergarten und feiern deinen Geburtstag.“ Frühmorgens machte sich Sebastian auf den Weg zum Flugplatz und ich verbrachte den sonnigen Tag mit meinen Eltern auf dem Walberla, mit Vorfreude auf den Abend! Um 16.30 Uhr kam der Anruf: „Ich bin in Thüringen gelandet, ich und das Flugzeug sind heil. Vor Mitternacht bin ich wahrscheinlich nicht daheim.“ Das Ende von Lied: Ich bin ziemlich wütend alleine in die Stadt gefahren und habe mit Linda und Markus das Fußballspiel genossen. Dass die Beiden, vor allem Linda, meinen Ärger nur allzugut verstehen konnten, überrascht nicht. Es ist wohl das Schicksal einer jeden Segelfliegerfreundin/-frau, dass man SEHR viel Geduld braucht. Das Gute an der Sache (ich habe nachgeschaut): Das nächste Mal habe ich im Jahr 2021 am Wochenende Geburtstag.

Erlanger Werkstatt war proppevoll!!!

Barny

„Grandioses“ Werkstattfest am 11.11.16 in der Werkstatt in Erlangen. Die anfänglichen Bedenken, es würde fast niemand zum Werkstattfest kommen, weil sich nur sehr wenig Mitglieder per mail anmeldeten, haben sich nicht bestätigt!

Ca. 50 Mitglieder - zum Teil mit Begleitungen - waren dem Aufruf zum köstlichen Weißwurst- und Leberkässhmaus gefolgt.

Und als dann das frisch vermählte Paar Franz und Ruth kamen, wurden sie mit viel Beifall begrüßt – noch mehr Beifall gab' es als Franz bekannt gab, dass er das Essen und Trinken (Bier: Storchenbräu Erlangen) übernehmen würde. Besonders hat mich gefreut, dass unsere „Luftlümmele“ auch da waren, denn eine junge und lustige Truppe braucht jeder Verein – freuen wir uns dass es sie

gibt, auch wenn es nicht immer so läuft, wie wir „Ältere“ uns das vorstellen – daran denken ! Auch wir waren mal jung !!??



Die gute Stimmung drohte dann gegen 22:00 zu kippen, als Thomas und Simon (auch bekannt unter „Hotty Helene“) unaufgefordert begannen, Weihnachtslieder zu singen ?? – nein – zu grölen !! Das war wahrhaftig kein Ohrenschmaus und nach ca. 10 min flogen dann auch ein paar Plastikflaschen in deren Richtung mit dem Ergebnis, dass sie zwar widerwillig, letztendlich aber doch ihre „Gesangsdarbietung“ beendeten.

Wie lange sich das Fest hingezogen hat, kann der Schreiber dieser Zeilen nicht beurteilen – bin um 22:30 nach Hause – hoffe jedoch, dass auch zur Werkstattarbeit in diesem Winter doch einige den Weg in die warme Werkstatt finden werden ??



Übrigens - so sieht der Mose aus (21.10.16), wenn man beim Tanken Benzin verschüttet ABER dieses Benzin nicht abwischt! Übrigens – das lässt sich nur sehr schwer wieder rauspolieren!!

Modellfluggruppe 2016

Michael Klotz

Nach einem niederschlagsreichen Frühjahr, das bis in den Juni hineinreichte, konnten wir uns von Juli bis September einer schönen Flugsaison mit vielen sonnigen und oft auch relativ windstillen Tagen erfreuen. Wie jedes Jahr standen einige Routineterminen an. Zu nennen ist hier etwa der wie immer von Klaus Bungeroth organisierte Stadtpokal F3B-A Anfang Juli, bei dem mit Klaus und Christian Karbacher gleich zwei Erlanger Piloten die vorderen beiden Plätze belegten. Wie schon im letzten Jahr schloss sich auch heuer wieder ein F5J-Wettbewerb am nächsten Tag an, der mit 32 Teilnehmern deutlich stärker besucht war als der F3B-Wettbewerb vom Vortag; doch auch hier konnte sich Klaus den Platz ganz oben auf dem Siegestreppchen sichern.

Das Ferienfliegen fand wie üblich an zwei Terminen am ersten und letzten Sonntag der Sommerferien statt. Der erste Termin war dabei deutlich besser besucht und konnte auch trotz Gewitterwarnungen durchgeführt werden. Erst gegen Ende der Veranstaltung zog nördlich des Marloffsteiner Platzes eine Gewitterzelle vorbei Richtung Hetzles, die uns so plötzliche und starke Windböen brachte, dass so mancher Pilot seine liebe Mühe hatte, sein Modell sicher zu landen. Nach ca. 15 Minuten war der Spuk dann wieder vorbei, ohne dass am Platz ein Tropfen Regen gefallen wäre. Letzteres lässt sich leider vom traditionellen Sonnwendfeuer im Juni

nicht sagen, das wetterbedingt abgesagt werden musste. Neben den genannten Routineterminen gab es Mitte Juni auch ein Funfly am Pinzberger Platz mit Elektroseglerwettbewerb und Pylonrennen. Schon im Vorfeld schied dabei der Autor dieser Zeilen aus, weil er seinen Segler beim Probeflug auf der Oberkante des Schutzzaunes "geparkt" hatte, ein Manöver, das in zwei gebrochenen Flächen endete ... Unbeschadet diese Malheurs und der eher bescheidenen Teilnehmerzahlen hat das Funfly allen Teilnehmern viel Freude bereitet, so dass eine Wiederholung im kommenden Jahr und dann hoffentlich mit mehr Teilnehmern durchaus wünschenswert wäre.

Völlig spontan kam es Ende Juli dann noch zu einem kleinen Flugtag am Pinzberger Platz. Die vierte Klasse der Pinzberger Grundschule hatte ihr Kommen im Rahmen eines Wandertags angekündigt und Platzwart Hilmar Dittrich bat um tatkräftige Unterstützung durch Piloten. Bei Würstchen und Limo konnten die Schulkinder dann die Flugvorführungen vom Motorsegler über diverse Kunstflugmodelle bis zum großen Scaleheli beobachten. Für besondere Begeisterung sorgte dabei die große Extra von Manuel Bernhard, die der Pilot unter lauten "Manu, Manu"-Rufen der Kinder durchs Programm zog. Am Ende gab es dann noch ein schönes Abschiedsbild.



Arbeitstechnisch gab es an beiden Plätzen einiges zu erledigen. Wie man sich erinnern wird, wurde im letzten Jahr mehrfach in den Pinzberger Container eingebrochen und beim letzten Einbruch sogar der Mäher entwendet. So standen in Pinzberg vor allem die Anschaffung eines neuen Mähers und die Sicherung des Containers im Vordergrund. Beides hat unser Platzwart Hilmar bravurös gemeistert: der Pinzberger Platz verfügt nun über einen professionellen Mäher, der sowohl größer dimensioniert als auch stärker motorisiert ist, als sein Vorgänger. Der Container ist durch einen von Hilmar selbst konstruierten Doppelstahlriegel gesichert, der außen vor die Tür des Containers geschoben und fest verschlossen wird. Über Gleit- und Rolllager ist der schwere Riegel dabei gut handhabbar. Zweifellos hat sich Hilmar hier sehr um den Verein verdient gemacht!

Da auch in Marloffstein prinzipiell von Diebstahlsgefahr auszugehen ist, wurde von Hilmar und den beiden Marloffsteiner Platzwarten, Ralf Entian und Stefan Wenzel, an der Hütte ein baugleicher Riegel installiert. Dabei zeigt sich allerdings, dass die Wände der Marloffsteiner Hütte alles andere als gerade sind, was die Installation nicht gerade erleichterte. Neben der Installation des Riegels gab es aber auch anderes zu tun. So musste die Pflasterung um die Hütte instandgesetzt werden, weil sie derart von Mäusen und anderem Getier untergraben war, dass die Pflastersteine stellenweise einfach nach unten durchfielen. Ralf investierte hier etliche Stunden, karrte Sand vom Platz zu Hütte, füllte auf und setzte das Pflaster wieder ein. Noch rechtzeitig vor dem Wetterwechsel im Oktober wurde schließlich auch noch das Vordach der Hütte erneuert. Dank des Engagements der Platzwarte können wir unsere beiden Plätze nun zum Ende der Saison beruhigt in den Winterschlaf schicken.

Die Hetzleser Fliegerbibliothek

Harald Fischer
Robert Wolfrum

Der Anfang

Viele Hetzleser Piloten haben zuhause Bücher übers Fliegen rumstehen. Wenn der eine und andere ein paar davon abgibt, dann haben wir den Anfang einer Bibliothek. Alle profitieren davon, die einen bekommen mehr Platz in der Wohnung und den anderen steht Literatur zur Verfügung, die sie sonst nie kennenlernen würden. Und das alles kostenneutral!

Das etwa war die Idee für die Hetzleser Fliegerbibliothek. Robert Wolfrum hat mit den ersten 50 Büchern den Grundstock geliefert, und nach einer ersten Rundmail hatten wir im Frühjahr schon 300 zusammen. Und nach einer zweiten Rundmail vom Juni liegen wir nun bei über 550 Bänden.

Der Platz in den beiden Bücherschränken wird langsam knapp.

Ein Raum für die Bibliothek war auch schnell gefunden. Das ehemalige Billi-Zimmer, durch einen Wassereinbruch stark in Mitleidenschaft gezogen, wurde gerade renoviert, ein neuer Boden verlegt, Strom und Internet neu eingerichtet – also wieder bewohnbar gemacht und als Lehrerzimmer eingerichtet. Hier war an einer Wand noch Platz für zwei hölzerne Rollschränke, die für unseren Zweck bestens geeignet sind.

Der Aufruf für die Bücherspende war überaus erfolgreich: fast jedes Wochenende lagen ein paar einzelne Bände oder standen ganze Kartons mit Büchern im Frauenhaus oder im Lehrerzimmer. Oft war nicht einmal ein Zettel dabei, von wem die Bücher stammen. Über 20 Spenderinnen und Spender sind es bisher, die zum Bestand beigetragen haben. Den Flug an den Wolken z. B. nicht nur von Reichmann, sondern mit den Worten auch anderer Autoren erklärt zu bekommen, ist eine solche Bereicherung. Um deutlich zu machen, dass jedes Buch willkommen ist, bekommt es einen Aufkleber mit einer Eingangsnummer und dem Namen des Stifters und wird im Katalog eingetragen. Von einem kleinen Teil der Bücher ist ein zweites, drittes oder sogar viertes Exemplar vorhanden. Um Platz für

weitere neue Bücher zu haben, haben wir diese Dubletten in einem Schrank im Flur untergebracht.

Die Gliederung

Wer etwas sammelt – seien es Briefmarken oder Schmetterlinge – weiß, ohne ein System ist die Übersicht schnell verloren und das Suchen und Finden eine Glücksache. Auch bei Büchern ist das so. Wie ordnet man so viele Bücher?

In unserer Bibliothek haben wir mit zwei Hauptgruppen angefangen: Unterricht und Unterhaltung. Die Unterrichtsbücher sind einfach nach dem Theorieunterricht geordnet: Luftrecht, Navigation, Meteorologie, u.s.w.. Viel schwieriger ist es beim anderen Teil, bei den Büchern, die keine Lehrbücher sind. Wenn man die ersten Bände in die Hand nimmt, fallen einem sehr schnell Unterscheidungen ein, wie man die Bücher ordnen könnte, etwa: alte – neue Bücher, Allgemeines – Spezielles, Bildbände – Textbände, Ernst – Humor, Flugzeuge – Personen, Motorflug – Segelflug – andere Luftsportarten, Zivil – Militär, Vergangenheit – Gegenwart – Zukunft, u.s.w.

Wir haben mit 10 Fächern angefangen, es hat sich aber schnell gezeigt, dass viele Bücher doch nicht recht zusammenpassen oder auch in anderen Fächern gut aufgehoben wären. Nun sind wir bei 20 Fächern und die Einteilung funktioniert jetzt viel besser.

Die Systematik ist nun folgende:

01	Flugzeuge	08	Prüfungen
01a	Einzeltypen	09	Luftrecht
01b	weitere Fluggeräte	10	Meteorologie
02	Fliegen allgemein	11	Navigation
02a	Segelfliegen	12	Aerodynamik
03	Geschichte	13	Konstruktion u. Bau
04	Militärluftfahrt	14	Modellflug
05	Biographien	15	Sicherheit
06	Belletristik	16	sonstiger Luftsport
06a	Humor, Comics	17	Raumfahrt
07	Schulung allgemein	18	Chroniken
07a	Schulung-Segelflug	19	Zeitschriften
07b	Schulung-Motorflug	20	Sonstiges

Benutzung

Fast alle Bücher können ausgeliehen werden. Es genügt, Name und Signatur in die Ausleihliste einzutragen und einen Stellvertreter an die Stelle des Buches zu stellen. Die Stifter der Bücher gehen davon aus, dass ihre Bücher gut verwaltet und aufbewahrt werden. Es ist auch der explizite Wunsch einiger, dass ihre Bücher von allen ohne Einschränkung ausgeliehen werden können, dass aber der Schwund möglichst gering bleibt. Robert Wolfrum oder Harald Fischer sind am Wochenende fast immer am Platz, so dass die Möglichkeit besteht, in die Bibliothek zu kommen und Bücher auszuleihen. Natürlich ist es viel anregender am Regal entlang nach einem Buch zu suchen als in einem Katalog. Bisher hat das mit der Ausleihe auch ganz gut geklappt.

Schmankerl

An dieser Stelle sollen zukünftig einzelne Bücher aus unserer Bibliothek vorgestellt werden, die uns besonders aufgefallen sind. Heute beginnen wir mit zwei Werken über das Segelfliegen, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten.

1. Ein sehr opulent aufgemachtes Werk im Leineneinband mit Goldprägung und im großen Querformat von 37 x 30 cm hat den Titel "Wunder des Segelfluges" von 1935. Im eigentlichen Sinne ist es kein Buch, sondern ein Sammelalbum. Die meisten kennen solche Alben vom Fussball. Auch schon vor 80 Jahren gab es solche Bildersammlungen, und nur ganz wenige sind erhalten geblieben. Damals wurden sie häufig von Zigarettenfirmen herausgegeben. Unser Album war im strengen Sinne kein Werk zum Sammeln und Einkleben von Bildern, sondern ein von höchster staatlicher Stelle protegiertes Propagandamaterial. Die makellosen und akkurat eingeklebten Originalfotos und die Portraits der damaligen Parteigrößen machen das deutlich. Die 220 Fotos zeigen die Segelfliegerei vor allem der 20er und 30er Jahre, wie sie in keinem Druckwerk besser dargestellt sind. Dieses sehr seltene Buch wurde von Billi Werthner gestiftet.

2. "Welche Sollbruchstelle wollen sie haben?" "Dunkelschwarz und doppelt." Solche Sprüche finden wir in dem wunderbaren Comic "Der Finalflug" von Thilo Jantz. Wer sowas schreibt, der weiß, wovon er spricht. Der Autor war selber aktiver Segelflieger und hat diesen

witzigen Comic über eine internationale Meisterschaft verfasst. Sebastian Graupner hat sein Exemplar der Bibliothek geschenkt.

Da uns dieses Heft so gut gefallen hat, haben wir uns mit dem Autor in Verbindung gesetzt und ein paar Exemplare bei ihm gekauft. Und wem das Heft auch gefällt, der kann eines der paar Exemplare, die wir haben, zum Preis von 6 Euro auch gerne in der Bibliothek erwerben – ein schönes Weihnachtsgeschenk!

Quiz

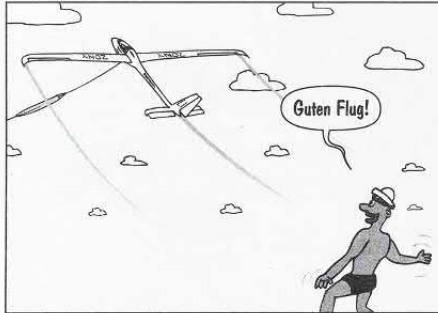
Um die Bibliothek bekannt zu machen und einen Anreiz zu geben, mal in das eine oder andere Werk genauer hineinzuschauen, haben wir im Sommer ein Quiz ausgetüftelt. Ein paar haben den Fragebogen ausgefüllt und ihre Lösungen abgegeben. Das Quiz läuft noch bis Ende des Jahres. Die Fragebögen liegen in der Bibliothek.

Die Preise bleiben gleich:

1. Preis: Fluggutschein im Wert von € 50,-
2. Preis: Fluggutschein im Wert von € 40,-
3. Preis: Fluggutschein im Wert von € 30,-
- 4.- 6. Preis: je ein blaues Vereins T-Shirt

Dank

Vielen Dank allen, die zum Entstehen der Bibliothek beigetragen haben, die den Raum hergerichtet und eingerichtet haben und natürlich allen, die den Aufbau der Bibliothek mit Buchspenden unterstützt haben.



Aosta 2016 - Fliegerurlaub mit Hindernissen

Franz Maier

Im März fanden wir uns zum traditionellen Fluglager in den italienischen Südalpen ein. Mit von der Partie waren Peter Obermann, Thomas Dorn, Thomas Hanika, Klaus Müller, Sebastian Hausleider und Felix Schwab, sowie Gudrun Werthner, Regina Dorn und Ruth Maier (ehemals Eichenmüller) mit den Hunden Sit und Miles. Drei Segler wurden über die Alpen gezogen: der Duo (D-4901), der Twin (D-3954) und die LS4 (D-2029). Ich hatte das Vergnügen, bei schönstem Wetter die Stemme meiner Haltergemeinschaft (D-KMFW) von Burg Feuerstein nach Aosta zu fliegen. Während des Vorbeiflugs am Monte Rosa ereignete sich eine Antriebsstörung. Zum Glück reichte die Höhe aus, um Aosta bequem im Segelflug zu erreichen.



Bodenseepassage mit Rheinmündung bei Bregenz

Die Zusage der Fa. Stemme, das technische Problem ließe sich zeitnah vor Ort lösen, erfüllte sich leider nicht. Und weil mein Motorsegler fest im Fluglager eingeplant war, charterte ich kurzerhand den doppelsitzigen Janus vom Aeroclub Aosta. So mussten wir auf keinen Flug verzichten. Zwar stellte sich während des Urlaubs nicht die begehrte Wellenwetterlage ein, die Thermik war aber ganz ordentlich und wir konnten fast täglich fliegen.

Sebastian und Felix waren erstmals in Aosta dabei und sehr beeindruckt vom Durchstreifen der hochalpinen Winterlandschaft. Felix hielt die Höhepunkte seiner Erlebnisse in einem schönen Video fest, auf unserer Vereinshomepage ist es zu sehen.



Kameramann Felix, Regina und Ruth mit Sit und Miles

Auch ich hätte gerne unentwegt das Segeln genossen, mußte mich aber auch um meinen gestrandeten Motorsegler kümmern. Während des vom Stemmewerk angeratenen Überführungsflugs nach Locarno wurden Klaus und ich von einem abrupten Antriebsausfall überrascht. Wir segelten raus aus den Alpen und erreichten mit knapper Not Gattinara, einen kleinen privaten Grasplatz im piemontesischen Weinbaugebiet. Aus Locarno reisten unsere Schweizer Stemme-Kollegen an, während sich gleichzeitig meine Fliegerkameraden aus Aosta auf den Weg machten. Mit vereinten Kräften beförderten wir den unhandlichen Vogel bei Nacht und Regen auf den Anhänger zum Abtransport nach Locarno.



Nach der Landung in Gattinara

Aus der geplanten Erholungsreise ist ein Abenteuerurlaub geworden. Die spannenden und im Rückblick doch auch schönen Erlebnisse bleiben sicher lange in Erinnerung. Dennoch - im nächsten Alpenfluglager darf es gerne wieder gemütlicher zugehen.

Frankreichflüge mit der Taifun

Nico Neuß

Das vergangene Jahr 2016 war reichlich unangenehm für mich, wenigstens soweit es das Fliegen mit meiner Taifun betraf. Eigentlich muss es ja "unsere Taifun" heißen, denn ich besitze sie zusammen mit meinem Partner Michael, der in Toulouse lebt und Anwalt bei Airbus ist. Diese unübliche Konstellation ist auch der Grund dafür, dass unsere Taifun wenigstens zweimal im Jahr einen längeren Flug macht: Einmal im Juni/Juli von Frankreich nach Deutschland und dann wieder im Oktober/November zurück nach Frankreich. Ein bisschen wie ein Zugvogel also, denn in Südfrankreich ist die kalte Jahreszeit nicht gar so kalt, und es kann

oft auch dann geflogen werden, wenn ganz Deutschland unter tief hängenden Wolken und Hochnebel leidet.

In den vorigen Jahren war es immer so gewesen, dass mein Partner die TN (das Kennzeichen der Taifun ist D-KJTN) nach Biberach/Riss (EDMB) flog und ich dann den Rückflug nach Toulouse übernahm. Biberach ist der Flugplatz, wo wir beide vor vielen Jahren mit dem Fliegen angefangen haben und wo die TN immer noch einen Sommerstellplatz in der dortigen Werkstatt besitzt.



Bild 1

In diesem Jahr nun hatte Michael im Juni keine Zeit und war deswegen erleichtert, als ich sagte, dass ich diesmal auch den Transfer nach Deutschland machen würde. Ich bin daher am Sonntag, den 19. Juni, nachmittags mit dem Zug zum Münchner Flughafen gefahren, habe dort im Hotel übernachtet und bin gleich am nächsten Morgen nach Toulouse geflogen. Dort holte mich Michael ab und brachte mich auch gleich zur TN.

Um etwa 12 Uhr Ortszeit startete ich dann zu einem Flug, der mein bislang weitester mit der Taifun werden sollte. Er begann in einer recht dunstigen Atmosphäre mit kleineren Cumuli bei ca. 3000 Fuß, über dem Massif Central war die Basis dann aber bereits auf 5000-6000 Fuß angestiegen, so dass ich immer noch darunter fliegen und den einen oder anderen Aufwind mitnehmen konnte. Bei Lyon musste ich wegen des ausgedehnten CVFR-Gebiets unter 2000 Fuß

sinken, was aber nicht sonderlich schlimm war, denn wegen einer Abschirmung gab es auch kaum noch Thermik. Erst zum Schweizer Jura hin entwickelte sich das Wetter dann zu einem ganz ordentlichen Segelflugwetter, bei dem ich des öfteren unter Cumuli und Wolkenstraßen Höhe tankte, wobei der Motor dann niedrigtouriger oder gar im Leerlauf lief.

Nach etwas über fünf Stunden und mit noch etwa 13 Litern Sprit im Tank kam ich in Biberach an, und die Taifun bekam ihren Platz in der Werkstatt. Zwei Wochen später flog ich sie dann nach Herzogenaurach, wo sie ihre Funk- und Transponderprüfung bestand. Dann ging es am 7.7 zur Jahresnachprüfung bei Reinhold Russ nach Bamberg, wo dieser leider feststellen musste, dass unser Motor auf allen Zylindern viel zu wenig Kompression hatte.



Bild 2

Ich durfte zwar noch nach Herzogenaurach zurückfliegen, aber dort begann dann eine längere Reparaturphase mit Ausbau unseres Sauer-Motors, Hinbringen zur Firma Sauer, zwei Wochen Warten, Abholen und Wiedereinbau, vergebliche Einstellversuche am Vergaser, Ersetzen von falschen Vergaserdüsen, Einbau eines EGT usw. Diese Reparaturphase war erst nach anderthalb Monaten mit einer Abnahme durch Reinhold Russ zu Ende. Ohne Wolfgang (Buhrow), dem ich für seine Hilfe bei der Aktion besonders danken möchte, hätte ich keine Chance gehabt. Ebenso gebührt der Firma Malter großer Dank, weil sie uns -wann immer nötig- mit

Verschiedenstem unterstützt haben. Und auch Klaus-Peter (Voigt) hat mir da einige Tipps gegeben.

Mit der reparierten Taifun habe ich dann in diesem Jahr leider nur noch eine längere Reise in Deutschland gemacht, nämlich nach Lübeck (EDHL) hin und zurück. Lübeck ist ein netter Platz, wo die TN sogar einen Hallenplatz bekommen konnte, direkt neben einer anderen Taifun stehend, während ich mich mit meiner Frau eine Woche lang am Meer und in der Holsteinischen Schweiz aufhielt. Alle anderen Reisepläne wurden aufgrund der langwierigen Reparatur gestrichen.

So blieb für ein Taifun-Flugerlebnis nur noch der Rückflug nach Frankreich. Die Taifun stand im September oben auf dem Hetzles, und nachdem ich in den letzten Septemberwochen einen Kampf gegen Mäuse geführt hatte (Ergebnis: sieben tote Mäuse durch Mausefallen im Cockpit), wollte ich die Taifun möglichst bald nach Südfrankreich zu fliegen, wo sich die Mäuse ganzjährig im Freien aufhalten. Um Urlaubstage zu sparen, bot sich dafür das durch den Tag der deutschen Einheit verlängerte Wochenende Anfang Oktober an.



Bild 3

Samstag, den 1. Oktober, war nicht fliegar. Entsprechend dem Wetterbericht war klar, dass ich einmal zwischenlanden musste, weil die Entfernung Hetzles-Toulouse über 1000 km Luftlinie beträgt und hinter einer durchziehenden Kaltfront erheblicher Gegenwind zu erwarten war. Diese Zwischenlandung musste außerdem auf einem Zollflughafen stattfinden, weil Frankreich das Schengen-Abkommen leider momentan aufgrund von Terrorängsten ausgesetzt hat. Nach weiterem Telefonieren mit einigen Flugplätzen entschloss ich mich, in Lyon-Bron (LFLY) zwischenzulanden.

Es wurde Sonntag, der 2. Oktober. Wegen des schlechten Wetters konnte ich erst gegen halb zwei bei leichtem Regen starten. Die Basis war anfangs mit 2000 Fuß niedrig, stieg dann aber an, und die Sicht war durchweg hervorragend. Weil im Süden noch die Front hing, bin ich zuerst Richtung West bis Pforzheim geflogen und dann Richtung Südwest über Freiburg und Basel nach Lyon. Auf dem ganzen Flug hatte ich kräftigen Gegenwind von wahrscheinlich mehr als 20 Knoten (das GPS zeigte 80kt Groundspeed, normal sind bei der Taifun eher 100-110kt). Dementsprechend dauerte dieser Flug auch mehr als 4 Stunden, und ich landete erst um halb sechs abends in Lyon.



Bild 4

In Lyon-Bron gibt es ein Hotel direkt am Platz, in dem ich mich einquartierte. Ein wenig wollte ich dann noch von Lyon sehen, und außerdem zu Abend essen, schließlich war ich ja in Frankreich! Der

nicht nur deutsch sprechende, sondern sogar in Deutschland aufgewachsene Portier empfahl mir das Restaurant "A la pêche aux moules". Anschließend genoss ich noch die Nachtstimmung auf dem Pont Bonaparte über der durch Lyon fließenden Sône (Bild 1). Für den Weiterflug am 3. Oktober wurden die vielen in den Karten eingezeichneten militärischen Tieffluggebiete wichtig. Die einen Uneingeweihten von einem Frankreichflug abschrecken können. Aber tatsächlich ist das in Frankreich sehr gut gelöst, weil oft nur sehr wenige dieser Gebiete für einige Stunden am Tag aktiv sind, und diese Zeiten sind über das Internet ganz einfach abrufbar. Dadurch werden einerseits militärischer und ziviler Verkehr sehr effektiv getrennt, und andererseits halten sich die Einschränkungen für die zivile Luftfahrt in Grenzen.

Die wunderschöne Küste entlang

Das Wetter war Klasse, und weil mein Rückflug nach Deutschland erst für den frühen Dienstagmorgen gebucht war, kam ich auf die Idee, nicht direkt nach Toulouse zu fliegen, sondern einen kleinen Umweg entlang der Mittelmeerküste zu machen. Ich bin deshalb über Valence Richtung Mittelmeer geflogen. Diesmal hatte ich sehr starken Rückenwind, die Groundspeed betrug bis zum Meer meist um die 130 kt. Der Informationsdienst in Montpellier lotste mich zu einer VFR-Route längs der Küste. Von dort flog ich nach Westen die auch von oben wunderschöne Küste entlang (Bild 2 zeigt Sête). Zwischen Béziers und Narbonne verließ ich das Mittelmeer und flog west-nordwestlich über Carcassonne nach Toulouse Francazal. Francazal ist ein Militärflugplatz, dessen ziemlich leere Hallen auch von einigen Privatfliegern benutzt werden. Auch unsere Taifun hat dort viel Platz, wie man auf Bild 3 sehen kann. Als mein Partner etwas später zum Flugplatz kam, haben wir noch die Flächen angeklappt, und sie dann in ein Plastikzelt geschoben, das mein Partner ihr zwecks Staubschutz gebastelt hatte.

Weil auch Michael nur wenig später um 6:45 Uhr zu einer Dienstreise nach Sevilla starten musste, konnte er mich ohne viel Mehraufwand mit zum Flughafen Toulouse Blagnac nehmen. Von diesem Flughafen aus starten alle Linienflüge, und auch die Firma Airbus hat dort ihren Sitz. Am Flughafen Toulouse Blagnac trennten sich unsere Wege.

Pünktlich um 6:15 Uhr begann dann der Rückflug. Es war noch dunkel, aber als dann auch noch über den Schweizer Alpen die Sonne aufging (Bild 4), konnte ich den Blick kaum vom Fenster lösen. Zuletzt war der Anflug auf München beeindruckend, bei dem

wir nacheinander drei Wolkenschichten durchstiegen. Kurzum, es war mein bislang schönster Linienflug.

Damit war das Taifun-Jahr für mich beendet und ich habe den Stab an meinen Partner weitergegeben, der sie (hoffentlich) oft fliegt. Auch nächstes Jahr werde ich daher sicherlich wieder in Richtung Frankreich unterwegs sein. Hat jemand von euch Lust mitzufliegen? Schließlich sind ja auch Sting, Dynamic, Stemme, Moran gut für solche Streckenflüge zu gebrauchen.

Neue Stromanschlüsse und Verbesserung Zufahrt zum Campingplatz

Mit schweren Gerät wurde im November 2016 Mineralbeton für die Zufahrt zum Campingplatz und der Vorplatz vor dem Toilettenplatz aufgebracht. Mit einer großen Rüttelplatte wurde anschließend der Boden verdichtet. Des Weiteren wurde der Stromanschluss für den Campingplatz erneuert. Vielen Dank an alle beteiligten Helfer, besonders aber an „Egus“ und Heiner!





Impressum

Das Flugblatt ist das Vereinsorgan des Flugsportvereins Erlangen-Nürnberg. Der Verkaufspreis ist durch den Mitgliedbeitrag abgegolten.

- | | |
|--------------------|---|
| 1. Vorsitzender | Klaus Raeder Tel.: 09134/90 78 87
Kreuzstr. 19; 91077 Neunkirchen (Geschäftsstelle) ✉ Klaus.Raeder@raevo.de |
| 2. Vorsitzender | Ernst Rouschal Tel.: 09134/99 78 00
✉ Ernst.Rouschal@t-online.de |
| 3. Vorsitzender | Helmut Seißler Tel.: 09132/73 64 15
✉ Modellbauzentrum.Erlangen@t-online.de |
| Schriftführer | derzeit nicht besetzt |
| Schatzmeister | Thomas Dorn Tel.: 0911/32 16 088
✉ tdorn@dornmx.de |
| Segelflugreferent | Thomas Hanika Tel.: 09135/72 51 26
✉ thomas@hanika-co.de |
| Modellflugreferent | Bernd Puderbach Tel.: 09191/79 75 70
✉ Bernd.Puderbach@t-online.de |
| Pressereferent | Herbert Fuehr Tel.: 09131/49 00 51
✉ herbert.fuehr@gmx.net |
| Jugendleiter | Max Breuer Tel.: 09131/30 30 85
✉ max.breuer@outlook.de |

Die Verfasser sind für den Inhalt ihrer Texte selbst verantwortlich.
Bankverbindung: Sparkasse Erlangen,
IBAN: DE58 7635 0000 0000 0133 10 BIC: BYLADEM1ERH

Rebecca Friedrich
Kundenberaterin in der Geschäftsstelle
Herzogenaurach – Haydnstraße

Banking ist einfach.



sparkasse-erlangen.de

Ihre Sparkasse für zuhause und unterwegs!

direkt GIRO – das kostenlose* Online-Konto bietet Ihnen umfangreiches und sicheres Online- und Mobile-Banking via PC, Tablet und Smartphone-App.

Alle Informationen erhalten Sie bei unseren Beratern oder unter Telefon 09131 824-500 (Mo. – Fr. jeweils von 8:00 bis 20:00 Uhr).

* Entgelte für Online-Banking: chipTAN-Generator einmalig 16,09 € inkl. Versand; smsTAN 0,09 € und pushTAN 0,04 € pro Benachrichtigung.
Stand: 08/2016



Jetzt auch mit
paydirekt

Wenn's um Geld geht

 **Sparkasse
Erlangen**