

flugblatt

Vereinsmitteilungen des Flugsportvereins
Erlangen-Nürnberg
Heft 1/2018



Nürnberger Flugpioniere - Die Wurzeln unseres Vereins

Reiseberichte

- Flug zur Nordsee
- Aosta
- Barcelonnette

Racing Task auf der Alb (DJM)

Der Verein feiert seinen Geburtstag
Modell F-Schlepp in Marloffstein

Seite

1	Vorwort
2	Bericht des Vorstandes
4	Alpenfluglager Aosta
9	Vom Hetzles über die Nordsee nach Dänemark
20	Nürnberger Flugpioniere – Die Wurzeln unseres Vereins
31	Bücherseite
33	Cartoon Let's do a Wing!
34	Mit Schockstarre in den Gurten der Piper
38	Mein erster 500er – Streckenflug zwischen Schauern und Gewittern
42	Alpenfluglager in Barcelonnette
49	Racing Task auf der Alb - Simon bei der deutsche Junioren-Meisterschaft
52	Zuwachs in der Bibliothek
53	Helmut Seißler und die frühen Jahre der Modellfliegerei
55	Modell F-Schlepp in Marloffstein
58	Traueranzeige Günther Pusch
59	Sebastians 520-km-Streckenflug
62	Prüfungen 2018
66	Der Verein feiert seinen Geburtstag
69	Impressum

Termine

15.12.2018	Weihnachtsfeier	Mai ?	Fluglager Lienz
März 2019	Fluglager Aosta	April-Juli ?	Barcelonnette
13./14.07.2019	Flugplatzfest		

Druckdatum:

21.11.2018

Druckauflage:

400

Kontakt

Web:

www.fsv-en.de

Verein:

info@fsv-en.de

Segelflug:

segelflug@fsv-en.de

Modellflug:

modell-anflug@fsv-en.de

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,

Sebastians Bericht über seinen 500-km-Streckenflug endet mit einem Satz, der als Motto über (nicht nur) diesem Flugblatt stehen könnte: „Ein tolles Hobby habe ich mir da ausgesucht.“ Tatsächlich spricht aus jedem der Artikel die Lust an der Fliegerei im FEN, sei es bei Streckenflügen von Hetzles aus, bei Wettbewerben oder bei Fluglagern in den Alpen. Der Begeisterung kann selbst ein unfreiwilliger Kopfstand, über den natürlich auch berichtet wird, nichts anhaben. Aufstehen und weiterfliegen, dann ist der Schock schnell überwunden, und der materielle Schaden lässt sich gemeinsam beheben. Von dieser Leidenschaft hat sich auch die Jugend anstecken lassen, auch wenn sie sich das in dieser Ausgabe schriftlich eher nicht so anmerken lässt. An den Fluglagern jedenfalls nahmen die Jugendlichen mit Feuereifer und mit großem Erfolg teil.

Was für ein tolles Hobby das Segelfliegen ist, wollen wir im nächsten Jahr verstärkt an die Öffentlichkeit tragen, denn wird der 111. Geburtstag des Vereins gefeiert, mit einem Fest auf dem Flugplatz und mit einer Ausstellung in etlichen Orten der Umgebung. Auch darüber, also die Geschichte des Vereins und darüber, wie es in den nächsten (mindestens 111) Jahren weitergehen soll, informiert diese Flugblatt-Ausgabe, ebenso über das Fest selbst, so weit jedenfalls die Vorbereitungen bis Redaktionsschluss gediehen sind. Ein kleines Team ist schon seit Wochen an der Arbeit. Alle Mitglieder, ihre Angehörigen und Freundinnen/Freunde sollen sich auf jeden Fall schon mal den Fest-Termin fest vormerken: Hetzleser Berg, Samstag 13. und Sonntag 14. Juli.

Herbert Fuehr und Peter Lütke

Liebe Mitglieder

Wieder ist ein Jahr zu Ende, irgendwie geht das alles viel zu schnell, findet Ihr nicht auch? Ich freue mich, dass wir Euch wieder ein richtig dickes Flugblatt zum Jahresende überreichen können mit vielen Beiträgen unserer Mitglieder, vielen Dank dafür. Es gibt viel zu berichten. Ich möchte den Autoren im Heft aber nicht vorgreifen, nur ein paar Anmerkungen zu einigen Ereignissen.

Unsere Segelflieger waren wieder richtig gut unterwegs Sie unternahmen viele Streckenflüge vom Hetzles aus, und es fanden zwei Fluglager in den Südalpen statt, nämlich in Aosta und in Barcelonnette. Aosta ist ja schon seit vielen Jahren ein traditionelles Ziel für die Hetzleser Segelflieger, es sind verstärkt auch viele Jugendliche dabei, die sich von den "Alten Hasen" in die Gebirgsfliegerei einweisen lassen. Das Fluglager in Barcelonnette, wo bisher nur unser Martin Rennert zweimal im Jahr geflogen ist, findet auch verstärkt Zuspruch unter den Jungen und älteren Piloten. Dort wurden auf Vereinsflugzeugen über 80 Stunden geflogen.

Im August waren dann zwei Mitglieder auf zentralen Segelflugmeisterschaften unterwegs. Stefan Vogel mit der LS4 beim Qualifikations-Wettbewerb in Zwickau und Simon Sandler mit der LS8 auf der Deutschen Jugendmeisterschaft in Grabenstetten, wobei ich es mir nicht habe nehmen lassen, Simon neben seinem Vater als Rückholer auf diesem Wettbewerb zu begleiten.

Auch unsere Modellflieger waren wieder sehr aktiv: Hallenfliegen im Winter, Ferien- und Schülerfliegen, Stadtpokal und andere Wettbewerbe. Und unsere Modellflieger haben 365 Tage im Jahr offizielle Saison: Abfliegen ist am 31.12. und Anfliegen am 01.01. eines jeden Jahres. Das haben wir bei den "Großen" nicht zu bieten.

Leider hatten wir auch einen kuriosen Unfall auf dem Hetzleser Berg: Klaus-Peter lag mit der Piper EBYO nach der Landung "plötzlich auf dem Rücken". In diesem Heft schildert er selbst, wie er das erlebte. Es geschah vor meinen Augen. Ich saß auf dem Turm und das Erste, was mir in den Kopf schoss, war: "Nur kein Feuer". Ich alarmierte sofort die Rettungsleitstelle, aber nach zwei Minuten sah ich Klaus-Peter unverseht aus der Piper steigen. Gott sei Dank, er war unverletzt. Ich konnte vorläufig Entwarnung geben bei Feuerwehr und SAR-Hubschrauber. Dann lief die in solchen Fällen übliche Maschinerie ab mit Polizei, Luftfahrt-

Bundesamt, Luftamt, Versicherung usw. Der Sachschaden war erheblich. Praktisch jede Hauptkomponente des Fliegers hatte was abbekommen: Propeller und Motor, Rumpf, beide Flügel, Leitwerk. Die geschätzten Reparaturkosten übersteigen die ausbezahlte Versicherungssumme. Wir haben trotzdem entschieden, den Flieger wieder aufzubauen. Ergebnis wird eine komplett grundüberholte Piper PA-18 sein. Wir werden alles daransetzen, dass die EBYO in 2019 wieder in die Luft kommt.

Habt viel Vergnügen bei der weiteren Lektüre dieses Heftes.

Euch allen wünsche ich ein frohes Weihnachtsfest, einen guten Rutsch und für 2019 eine unfallfreie Flugsaison.

Euer Klaus Raeder

Wo die Thermik brüllt

Alpenfluglager Aosta

Das traditionelle Alpenfluglager in Aosta war Ende März - wie auch in den vergangenen Jahren - heuer wieder unser Ziel. Aosta liegt im Norden Italiens, umgeben von zahlreichen Dreitausendern und in unmittelbarer Nähe zu bekannten Bergen wie dem Matterhorn oder dem Mont Blanc. Schon die Fahrt war teilweise sehr sehenswert: Einmal quer durch die Schweiz, vorbei am Genfer See, Serpentina bergauf zum St. Bernhard Pass, der unter meterhohen Schneemassen lag und schließlich wieder abgab und hinein in das Aostatal zur Stadt Aosta.

Nach 12 Stunden Fahrt kamen Max und ich in der Dämmerung am Flugplatz in Aosta an und wurden von Franz in Empfang genommen. Kurz darauf kamen auch Tom und Regina, gemeinsam bezogen wir unsere Unterkunft. Dann hieß es erst einmal was essen! Also wieder ins Auto und ca. zehn Minuten in das Hotel Monte Emilius, in der weitere Vereinskameraden untergebracht waren, die bereits eine Woche früher angereist sind. Von hier aus bietet sich ein ganz besonderer Ausblick über die Stadt Aosta bei Nacht, da das Hotel ca. 200 Meter höher gelegen ist am Fuße des gleichnamigen Hausberges Monte Emilius. Gestärkt, aber müde von der Fahrt ging es dann ins wohlverdiente Bett.



Am nächsten Morgen wurden wir von einem stahlbauen Himmel und einer beeindruckenden Kulisse begrüßt. Dieser Anblick war jeden Morgen immer wieder atemberaubend. Im Frühstücksraum erwartete uns ein ausgiebiges Frühstück in unserer kleinen Runde. Wir waren also bereit für unseren ersten Flugtag in den Alpen! Am Flugplatz wurden wir von Allesandro

begrüßt, der in Aosta im Winter Fluglehrer ist und den Ablauf koordiniert. Nach einer kurzen Einweisung und einem Wetterbriefing stand fest: Heute geht es hoch hinaus: Während der Hetzles noch im Winterschlaf lag, brüllte hier förmlich die Thermik. Basishöhen von über 3000m. Das ließen wir uns nicht zweimal sagen, also auf durch die Sicherheitskontrolle, (Aosta ist ein

Regionalflyhafen, allerdings ohne kommerziellen Flügen) die Flieger vorbereiten und an den Start schieben.

Als das Schleppflugzeug vor uns rollte, ging es los: Es zog uns über die 1500m x 30m breite Piste, hinweg über die Stadt Aosta bis wir schließlich in 1500m MSL ausklinkten und uns nun im Hangflug Meter für Meter erarbeiteten. Einmal über dem Grat des Berges angekommen, war es uns erlaubt, Vollkreise zu fliegen und immer mehr die wahnsinnige Aussicht der schneebedeckten Berge zu erfahren.



Ab jetzt zeigte mir Peter Obermann, mein Copilot Stück für Stück das Aostatal und das Verhalten in den Bergen.



Eine West-Ost gerichtete Aufreihung sorgte dafür, ohne zu Kreisen das Tal auf und ab zu fliegen, und wir konnten uns somit gänzlich auf die imposante Kulisse einlassen. Es ging vom Mont Blanc, vorbei am

Matterhorn bis hin zum mächtigen Monte Rosa Massiv. Damit neigte sich der erste Tag dem Ende. Als wir unsere Höhe abgebaut hatten, setzten wir zur Landung an. Nachdem alle Flieger sicher verstaubt waren, ging es auf einen Abstecher – mal kürzer mal länger – in die Flugplatzkneipe, bevor wir zurück in unsere Unterkunft gegangen sind um uns für das Abendessen noch einmal frisch zu machen.

Es folgten zwei lustige, wunderschöne und kurzweilige Wochen. Das Wetter war fast immer fliegebar, und wenn nicht gab es ein großes Alternativprogramm: Vom Skifahren bis zum kulturellen Entdecken der Stadt auf den Spuren der Römer.

Ich möchte besonders aber noch auf einen Flugtag eingehen: Es war mein erster Start auf einem Einsitzer in den Alpen am 01. April (Ostersonntag). Im Briefing wurde wieder einmal gute Wolken thermik bis über 3000m vorhergesagt und starker Nordwestwind, der uns alle auf eine Welle hoffen ließ. Wir waren für den Flug (wie jeden Tag) für alles vorbereitet: Warme Kleidung, Skyboots und Sauerstoff. Nach dem F-Schlepp klinkte ich über der Stadt aus und kurbelte bis an die Basis. Von dort aus flog ich Richtung Monte Rosa Massiv, parallel zu der Bergkette, auf die der Wind quer weht.

Am Rand einer Wolke merkte ich wie ich im Nichts plötzlich ganz ruhiges Steigen über 2 m/s habe und fliege immer weiter entlang der Bergkette. Das Steigen bleibt konstant, und schnell bin ich über den Wolken und die Landschaft unter mir wird immer kleiner. Ich gerate in eine Welle, die mich auf über 5200m trägt, also höher als die Gipfelhöhe des Mont Blanc (4.810m). Von dort aus bietet sich mir ein gewaltiger Ausblick: Im Norden die in Wolken verhangene Schweiz, östlich das Matterhorn und das Monte Rosa Massiv, im Süden die halbrunden Ausläufer der Westalpen bis zum Mittelmeer und letztendlich westlich der Mont Blanc. Ein Anblick, der mir mein Leben lang in Erinnerung bleiben wird.

Aosta ist folglich ein Sightseeing Urlaub: Ohne Zwang das Aostatal kennenzulernen und gleichzeitig auf Augenhöhe mit weltbekannten Bergen zu sein. Es waren zwei wunderschöne Wochen mit allen die mit dabei gewesen sind und ich freue mich auf das nächste Mal Aosta!

Simon Sandler

Scharfes Sehen für Piloten!



**Sehleistung OK?
Jetzt zum Check
direkt zu uns!**

Staatl. gepr. Augenoptiker · Augenoptikermeister · Functionaloptometrist

DER BRILLENMACHER

KARL SCHWAB

Forthner Hauptstraße 49 · 90542 Eckental-Forth

Tel.: 091 26 / 29 37 47

- ✓ Umfangreiche Augenprüfung
- ✓ Individuelle Sehberatung
- ✓ Spezialist für **ZEISS Skylet®** Gläser
- ✓ Spezialist für Gleitsichtgläser + Kontaktlinsen

GALAXA
KOMPETENZ IM AUGENOPTIK

Ray-Ban
GENUINE SINCE 1937

ZEISS



Eine Reise mit vier Anläufen

Vom Hetzles über die Nordsee nach Dänemark



Es war ein langjähriger Traum von mir, die Nordseeküste mit dem Flugzeug zu besuchen. Irgendwie war er vorhanden, aber die Realisierung wurde immer wieder verschoben. Dieses Jahr wollte ich es dann endlich planen und durchziehen – den Besuch von Norddeutschland, den Niederlanden und Dänemark. Da die Distanzen groß sind, fiel meine Wahl sofort auf die D-MDEN, die ja für Überlandflüge bestens geeignet ist und man sie auch unter der Woche für einen längeren Zeitraum buchen kann. Die ursprüngliche Planung sah so aus, am ersten Tag bis Norderney zu fliegen, dort zu übernachten und dann über Emden nach Holland zu fliegen. Die nächste Übernachtung war in Leer oder Papenburg geplant, von dort aus sollte es über Cuxhaven nach St. Peter-Ording gehen, wo die dritte Übernachtung geplant war. Am nächsten Tag sollte der Flug nach Sylt und nach Dänemark führen, und irgendwo in Flensburg oder in der

Nähe war die vierte Übernachtung geplant. Die Heimreise sollte dann über Lübeck, Braunschweig, den Harz und den Thüringer Wald zum Hetzles verlaufen. Mein Hauptwunsch war es, das Land und viele Flugplätze zu sehen und nicht einfach nur geradeaus durchzurauschen. Soweit die Theorie! In der Praxis scheiterte es daran, dass beim ersten Versuch ein Bremszylinder defekt wurde und die Sting erst einmal repariert werden musste.

Beim zweiten Anlauf war das Flugzeug zwar intakt, aber das Wetter schlecht und die Rhön dicht... Also blieb das Flugzeug am Boden. Am nächsten Tag, Dienstag, den 26. Juni sollte es laut Wetterbericht besser werden. Also bat ich den Barny, mich morgens um 9:00 Uhr starten zu lassen. Ich war am Platz, der Himmel war mit Wolken in 3000 ft Höhe verhangen, und es sah nicht gut aus. Aber der Wetterbericht sagte ja, dass es schön werden sollte – aber Papier ist halt geduldig. Als alles verladen und die Maschine vollgetankt war, startete ich mutig in Richtung Norden. Schon am Feuerstein nieselte es, aber ich flog weiter. Bis Bamberg geht es immer.....

Landen und abwarten

In Bamberg hörte der Regen auf und ich flog bis Haßfurt. Dort nieselte es, und ich dachte, bis zur Rhön ist es nicht so weit - also war Landen und Abwarten angesagt. Nachdem nach einer Stunde keine Besserung eingetreten war und ich ein ungeduldiger Mensch bin, beschloss ich zum Hetzleser Berg zurück zu fliegen. Der dritte Versuch war also wieder nichts – Pleiten, Pech und Pannen.

Barny blieb am Platz und reparierte mit Klaus die CN. Wir unterhielten uns über das elende Wetter und Barny sagte, es soll am Nachmittag besser werden.

Ich wartete - und plötzlich um 15 Uhr sah man am Horizont in NNO einen blauen Streifen. Barny sagte: "Das isst - du kannst dann losfliegen, wenn er da ist." Die Sting war noch vollgeladen und vollgetankt, und so brauchte ich wenigstens nichts vorzubereiten.

Ich rief auf der Wasserkuppe an, ob sie Betrieb hätten und ob man dort landen könnte. Betrieb hatten sie, aber die Landung wurde mir nicht erlaubt. Ich beschloss also erst einmal bis Bad Neustadt an der Saale zu fliegen, dort die Lage zu sondieren und dann weiter in Richtung Norden. Auf dem Weg nach Kassel liegt die ED-R 97A und -B. Dieses Gebiet sollte man unter der Woche tunlichst meiden. Also flog ich über Ziegenhain, Fritzlar, Grifte nach Kassel und landete dort erst einmal. Ich musste

nämlich meine ganzen Sichtenflugblätter und Karten umsortieren... Es war dann schon spät, und ich wollte nicht in Kassel übernachten. Deshalb telefonierte ich mit Höxter Holzminden, die als Verkehrslandeplatz unter der Woche geöffnet haben, um dort gegen 19:00 Uhr zu landen. Dort oben herrschte dann auch ein starker kalter Nordwind, der mich bei der Landung auf die 31 durch die Waldschneise ordentlich durchbeutelte. Höxter Holzminden ist ein netter Platz mit Restaurant und man kann dort auch MoGas tanken. Die Leute dort waren sehr nett.

Einer der Piloten fuhr mich dann zu einer Pension, dort machten sie mir sogar noch ein Schnitzel zum Abendessen. Todmüde ging ich ins Bett. Am nächsten Tag wachte ich um 8 Uhr auf, aber es war Nebel und so konnte ich mir Zeit lassen.



Ich nahm dann ein Taxi und fuhr zum Flugplatz, machte die EN startklar und tankte noch. Danach ging es über Hameln-BadPyrmont und Diepholz nach Ganderkesee. Dort machte ich erst einmal Mittag und aß das Stammgericht, das mit der Türmer empfohlen hatte. Danach flog ich über Wilhelmshaven, dessen Industrieanlagen und Raffinerien man gut 50 km weit sieht, weiter nach Wangerooge. Dort herrschte viel Betrieb, und der Flugleiter dort hatte große Probleme mich am Funk zu verstehen. Als

ich dort gelandet war, empfahl er mir, dass ich mir den Ort ansehe und dass sie sogar ein Pottwal-Skelett hätten. Das machte ich auch – aber alle Leute saßen in den Kneipen und Cafes und sahen sich das WM-Spiel Deutschland gegen Südkorea an. Fußball interessiert mich nicht so, deshalb konnte ich an den Strand gehen und die Einsamkeit genießen. Wangerooge ist wirklich schön. Ich glaube, da werde ich mal im Sommer Urlaub machen.

Vor dem Weiterflug musste zunächst das Funkproblem gelöst werden, der andere Kopfhörer verbesserte die Kommunikation deutlich. Ich flog über die Inseln bis nach Juist. Eigentlich wollte ich bin nach Borkum, aber wenn ich dort gelandet wäre, hätte ich auch dort übernachten müssen. Ende Juni dort ein Zimmer für eine Nacht zu bekommen ist gar nicht so einfach -also beschloss ich nach Emden zu fliegen, vor allem wollte ich vor 19 Uhr dort sein, denn dann endet die Betriebszeit des Flugplatzes.

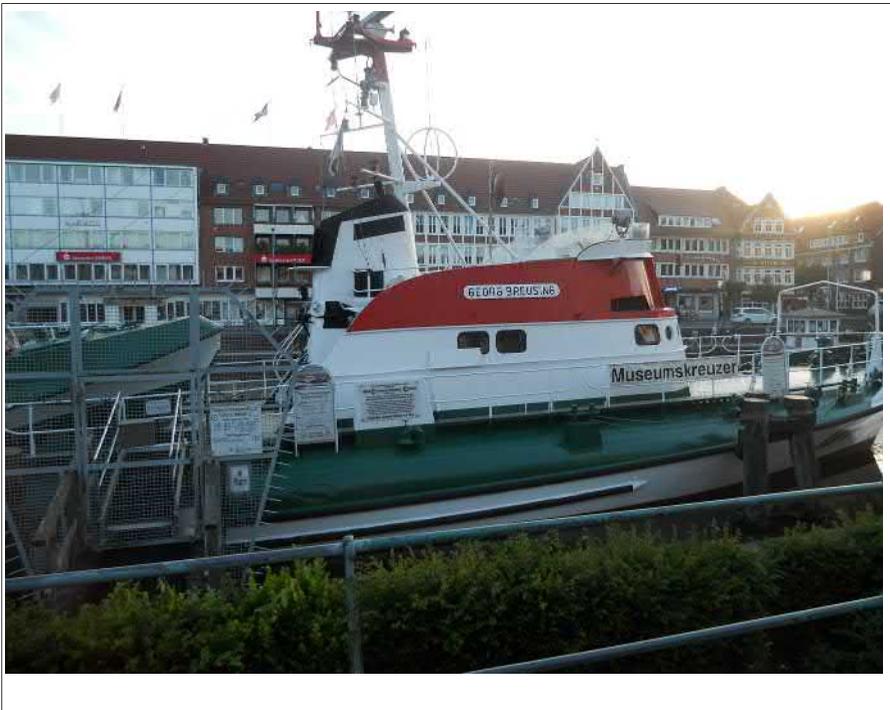
In Emden unterhielt ich mich dann mit dem Türmer und dann mit einem kurz zuvor gelandeten Motorseglerpiloten. Der war ein pensionierter Verkehrspilot, und machte Urlaub in Emden und erzählte mir, er sei so gut untergebracht und ich solle dort anfragen, ob sie noch ein Zimmer frei hätten. Das hatten sie. Ich habe mir dann Emden angesehen – eine wunderschöne Stadt mit einem Hafen, der bis in die Stadt geht. Dort liegen historische Segelschiffe und ein alter Seenot-Rettungskreuzer. Und es gibt sogar ein Hafen-Restaurant, in dem man ausgezeichnet essen kann!

Am nächsten Morgen ging es dann weiter nach Holland. Zunächst musste ich dafür aber einen Flugplan ausfüllen und eine halbe Stunde warten – die Holländer wollen das so.

Von Emden nach Oostwold ist es eigentlich nur ein Katzensprung aber O.K..

Oostwold ist ein sehr gepflegter Grasplatz mit einigen Maschinen und einem Restaurant. Der Flugleiter spricht ausgezeichnet Deutsch und Englisch, und es war kein Problem dort mit der Landung.

Von Oostwold nach Leer-Papenburg war es nicht weit und da braucht man angeblich keinen Flugplan - also habe ich auch keinen ausgefüllt. Ich wollte vor allem dorthin, weil man da sehr günstig MoGas bekommt. Also startete ich und flog über die Grenze. Als ich dann mit Leer-Papenburg Kontakt aufnahm, kam noch eine Transall der Bundeswehr vor mir rein und ich musste verzögern, denn die macht ja große Wirbelschleppen. Also kreiste ich südlich und westlich des Platzes und wartete, wie es weitergeht. Die Transall wendete am Ende der Bahn und ich dachte, die rollt zurück, aber sie nahm Fahrt auf und startete entgegen der Landerichtung wieder heraus. Erst danach konnte ich landen, tanken und zu Mittag essen.



Derart gestärkt flog ich dann die nächste Etappe nach St. Michaelisdonn in Schleswig-Holstein. Zunächst über den Jadebusen, die Weser und dann über Nordholz und die Elbe bis St. Michaelisdonn. Es war Nachmittags und ich trank einen Kaffee und musste die Übernachtung planen. Entweder ich fliege bis St. Peter-Ording oder bis Pellworm. Ich rief dort an, ob man dort landen dürfte und ich holte mir 2 Telefonnummern für Unterkünfte.

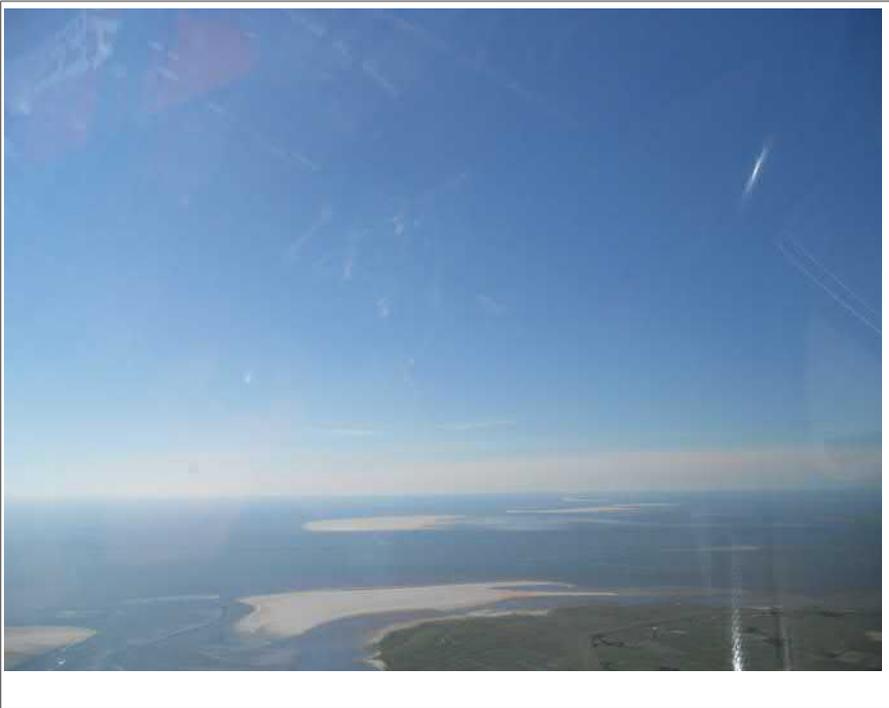
Beide Hotels telefonierte ich an, aber keiner ging ran und so beschloss ich nach St. Peter Ording zu fliegen. Wenn man auf 3000 ft steigt, hat man so eine tolle Aussicht, daß man Nord- und Ostsee gleichzeitig sehen kann. Außerdem sieht man die Masten und den Leuchtturm von Helgoland aus dem Dunst herausragen - ein unglaublicher Anblick.

Es ging bei tiefblauem Himmel übers Meer auf die Halbinsel Eiderstadt und über St. Peter beschloss ich doch noch ein bisschen weiterzufliegen.



Also ab nach Pellworm- dort wollte ich aber noch nicht landen und flog weiter zur Hallig Hooge, kreiste darüber und flog nach Langeneß. Eigentlich war Föhr zum Greifen nahe und so beschloss ich, dort zu landen. Leider ging am Funk keiner ran und ich kreiste ein paar mal über dem Platz. Also ging es weiter nach Sylt, denn die sind ja ein Verkehrsflughafen. Ich flog die Insel der Reichen, Coolen und Schönen über Sierra 1 und Sierra2 an und hatte einen wunderschönen Ausblick auf die Nordspitze von Amrum und auf Hörnum. Wenn man auf so einem Verkehrsflughafen landet, ist alles ganz anders. Ich kam mit der D-MDEN an das GAT2 Terminal und wollte gerade mit den Mitarbeiterinnen reden – da bekam ich gleich meinen ersten Anschiss. Ich habe keine Warnweste – also musste ich eine zu 4 € erwerben. Danach schleppte ich meine Taschen ins GAT Terminal und dann bedeutete man mir, daß ich keine Gepäckstücke stehen lassen dürfte, während ich die anderen holte - wegen Terrorgefahr! Also überzeugte ich die beiden Frauen, daß das wirklich harmlos ist und durfte sie dann stehen lassen, bis ich den Rest aus dem Flugzeug geräumt habe. Danach konnte ich den Haubenschutz nicht alleine anbringen, denn der Steife Wind wehte ihn mir immer wieder weg.

Schließlich erbarmte sich ein Mitarbeiter und half mir, den Haubenschutz anzubringen und ich konnte endlich zahlen und auschecken.



Nun brauchte ich aber auch noch eine Übernachtungsmöglichkeit auf Sylt... Also fragte ich im GAT Terminal, ob sie da nicht eine Liste mit Hotels hätten, wo man ein Zimmer bekommen kann. Ich rief dann dort in einem Hotel an und fragte, was es kosten würde, eine Nacht dort zu verbringen. Freundschaftspreis 430 €;-) ich erschrak erst einmal und dann sagte ich nur: "wissen Sie, in Hamburg bekommt man für das Geld eine Frau dazu:-)". Dann fragte ich einen Taxifahrer und der wusste dann viel besser Bescheid und ich kam im Hotel Westerland unter – für weniger als die Hälfte. Gut – Sylt ist schon sauteuer, aber da wollte einer echt Kasse machen.

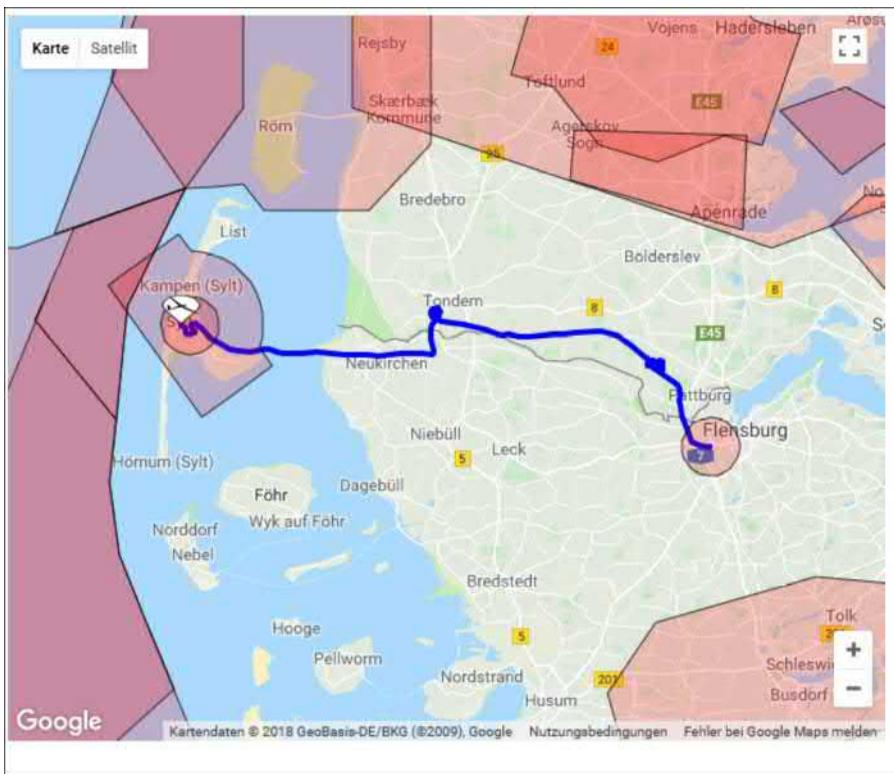
Ich habe mir dann noch den Strand angesehen und das Treiben dort – nur fürs Baden war es mir bei 20 Grad eindeutig zu kalt. Am nächsten Morgen war es furchterlich neblig und es bestand keine Möglichkeit zu starten. Also ließ ich den Tag ganz entspannt beginnen und gegen 10 Uhr begann der Nebel sich aufzulösen.



Da das Flugzeug nur bis Samstag 10 Uhr zur Verfügung stand plante ich, den Besuch Dänemarks und den Rückflug innerhalb eines Tage durchzuführen. Von Sylt zu einigen Flugplätzen in Syddanmark gibt es einen sogenannten kleinen Grenzverkehr - da muss man nur per Funk seinen Zielflughafen angeben und man kann losfliegen. Ansonsten ist der Dänische Luftraum voller Pflichtmeldepunkte und ziemlich kompliziert. Also gab ich an, nach Tønder (Tønder) zu fliegen. Ich habe mich natürlich in der dänischen AIP schlau gemacht und flog zwischen Avenødt and Tønder über die Grenze. Ich funkte natürlich an – und was passierte? Nichts! Kein Mensch meldete sich am Funk und so beschloss ich, über dem Flugplatz zu kreisen – Nichts zu sehen. O.k. die haben geschlossen. Der nächste Flugplatz ist Kursø-Padborg. Der ist schon deutlich größer als Tønder und besitzt eine asphaltierte Bahn. Also versuchte ich dort mein Glück und es meldete sich wieder keiner. Ich kreiste darüber und es war wieder nichts los. Entnervt beschloss ich nach Flensburg-Schäferhaus zu fliegen.

Dort wurde ich vom Flugleiter erst mal richtig aufgeklärt: “Die Dänen sind total entspannt – die kennen so was wie einen Flugleiter gar nicht - da

landest Du einfach und da gibt es einen Briefkasten und da steckst du 10 Euro rein und das wars. Bis man nach Dänemark kommt da sind sie sehr kompliziert – aber wenn du erst mal drin bist – interessiert es niemanden.“ Nach dieser Aufklärung war ich wieder ein Stück schlauer, aber jetzt war es zu spät. Der Heimflug wartete schließlich auf mich und ging über Schleswig und Hohn nach Lübeck-Blankensee, wo ich tanken wollte. Leider gab es nur AVGAS 100 LL und ich tankte nicht voll, da ich zu geizig war. Ich startete in Richtung 07 heraus und wollte über Sierra ausfliegen über Ratzeburg und den See, aber dann bemerkte ich schon die Katastrophe – das GPS wurde nicht erkannt. Also beschloss ich zurückzufliegen, zu landen und erst mal mich dem GPS zu widmen.



Nach zwei Telefonaten erfuhr ich, daß man das FLARM zuerst einschalten muss und dann erst später da GPS. Danach lief alles wieder und ich hatte bestimmt noch eine Stunde Zeit verschenkt.

In Lüneburg und Celle war kein Betrieb, deshalb musste ich in Braunschweig zwischenlanden um nochmals teures AVGAS zu tanken.

Ich hatte viel wertvolle Zeit verloren, aber ich überflog den Ostharz, der einen wunderbaren Stausee bei Ilsenburg hat und einen unglaublichen Ausblick auf den Brocken bietet. Leider wurde es wieder 19 Uhr und so kam ich nur bis Obermehler Schlotheim. Dort gab es gar nichts – außer einem Flugplatz und ein bisschen Industrie. Einen Gasthof oder ein Hotel sucht man dort vergeblich.

Ich wollte ein Taxi rufen – aber da ging nur der Anrufbeantworter ran. Nach einer halben Stunde sprach ich nochmals aufs Band und verkündete, daß ich zu Fuß unterwegs bin. Ich packte meine Reisetasche, meinen kleinen Rucksack und die Kartentasche. Derart bepackt, stapfte ins nächste Dorf (Großmehlra) und fragte dort einen Mann im Garten nach dem nächsten Gasthof. Der war sehr nett, aber er sagte, daß es hier nichts mehr gibt und er bot mir an mich nach Grabe zur Furthmühle zu fahren. Das sind ca. 15 km und ich wurde nicht enttäuscht. Es gab ein freies Zimmer, das sehr gut ausgestattet war und ein Buffet zum Abendessen, das ausgezeichnete Speisen hatte. Ich kann die Furthmühle nur weiterempfehlen.

Am nächsten Tag nahm ich ein Taxi und fuhr zurück nach Obermehler-Schlotheim – das kostete dann 30 €... Da sieht man mal wie nett und hilfsbereit die Osis sind.

Morgens hatte der Nordostwind stark aufgefrischt und blies teilweise 18 Knoten. Das ist für ein UL schon sehr grenzwertig, aber da der Platz 1450 m lang und 30 m breit ist und weit und breit keine Hindernisse stehen, die Verwirbelungen machten, beschloss ich in Richtung 11 zu starten. Der Flug ging über Gotha, Suhl (Achtung ED-R 95 A und B) und Coburg zum Hetzleser Berg.

Der starke Wind machte den ganzen Flug bis über den Thüringer Wald sehr turbulent und erst in Coburg wurde es wieder ruhig und ich landete um 10:09 wohlbehalten am Hetzleser Berg, wo nur ein leichter Nordost Wind wehte.

Fazit – es macht einfach Spaß in die Ferne zu fliegen und unter der Woche ist die D-MDEN meistens frei. Probiert es aus!

Michael Kunz

**VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER FÜR
LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN SEIT ÜBER 50 JAHREN.**



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.de

Nürnberger Flugpioniere – Die Wurzeln unseres Vereins

Die Wurzeln unseres Vereins

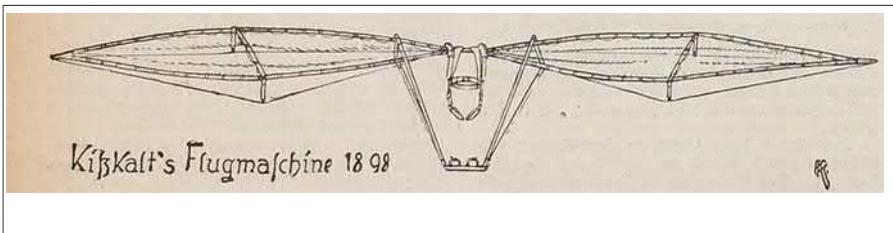
Der Schwingenflieger von Mögeldorf

Der Zimmermann und Meister seines Berufes, Adam Kißkalt, geb. 6. Mai 1869, darf als Nürnberger Flugpionier der ersten Stunde bezeichnet werden. Heute, rund 120 Jahre später, soll an seinen phantastischen Flug erinnert werden.

Die Vorbereitungen

Kißenkalt und sein Freund, Ingenieur Philipp Enders (manchmal auch Endres geschrieben), entwarfen Pläne, bastelten Modelle und unternahmen im Laufe der Jahre Flugversuche mit ihren Konstruktionen. Von seiner Hochzeitsreise schickte Enders seinem Freund aus Italien ein Bündel Bambusrohre für den Bau eines größeren Flugapparates, eines Schwingenfliegers.

Kißenkalts Schwingenflieger



Der geschickte Zimmermeister baute aus diesem Material Tragflächen mit einer Spannweite von 11 und einer maximalen Breite von 1,5 Metern. Anschließend wurden die Tragflächen mit Seide bespannt. Vom Fußbrett, auf dem der Pilot stand und durch Riemenverschluß über den Schuhen festgeschnallt war, führten vier Bambusstäbe schräg seitwärts nach oben in die Flügel. Die Flügel wurden durch ein „Gehänge“ zusammengehalten, das aus Schulterpolsterung und Leibriemen sowie Handgriffen bestand. Die Vogelschwingen nachgeformten Tragflächen waren in der Längsachse dreigeteilt und in der Mitte aufklappbar, so dass beim Anziehen der Beine die Flügel aufwärts standen und Luft durch den Klappschlitz eindringen ließen. Beim Strecken der Beine bewirkte die Senkung der Flügel zugleich die Schließung der Luftklappen. Durch die Schnellkraft der Beine entstand

so ein „Luftkissen“, auf dem das Gerät eine gewisse Trag- und Steigfähigkeit erlangte. Der Apparat erhielt den Namen „Kißkalt's Flugmaschine 1898“ Wir sehen hier eine Skizze der damalige Konstruktion.

Der erste Fernflug

Flugpionier Adam Kißkalt



Zur Erinnerung an meinen ersten
Flug (Mögelhof - Rechenberg) am
15. Nov. im Jahre 1898.

Adam Kißkalt

Eine Weidefläche am Kanal in der Gibitzenhofer Gegend sah die ersten Versuche des Erfinders.

Am 15. November 1898 kam Adam Kißkalt dabei mit seiner „Flugmaschine 1898“ zu ersten „Fernflug“.

Der aber stand noch gar nicht im Programm! Es war mehr oder weniger ein misslungener, ein unfreiwilliger Start. Der Erfinder und seine Freunde hatten den Apparat in Mögeldorf auf eine Holzhütte, wie man sie auf Bau- oder Lagerplätzen findet, gestellt. Adam Kißkalt wollte von diesem Standort lediglich auf die vorgelagerte Wiese abhüpfen, was er, wie berichtet wurde, auch zweimal machte. Beim dritten „Start“ fegte ein Windstoß daher und nahm den übenden Aviatiker hoch in die Lüfte.

Kißkalt war über seinen „Aufschwung“ derart verwundert, dass er den Ruf ausstieß: „Ach Gott, mei Frau und meine armen Kinder!“ Wie angewurzelt standen seine Freunde, ratlos ob dieser urplötzlich durch Naturgewalt geschaffenen völlig neuen Situation. Derweil trug der Wind den Flieger immer höher und höher und immer weiter weg vom Startplatz, es sollen 100 Meter gewesen sein und die Flugrichtung hat natürlich der Wind bestimmt. Seine Freunde am Boden liefen dem Flieger ratlos hinterher.

Ein rotierender Luftkreisel

Schließlich begann der allmählich wieder ruhiger und unternehmungslustiger gewordene „erste Flieger Nürnbergs“ seine auf ebener Erde oft erprobten Bein-Schnellversuche mit dem Apparat, doch unglücklicherweise knickte die rechte Flügelverbindung am „Gehänge“. Jetzt war die Bewegungsmöglichkeit des Insassen der Maschine völlig unterbunden, die Maschine flatterte als rotierender Luftkreisel über die östlichen Vorortsäcker Nürnbergs ins Blaue; wer schon einmal die Kapselblätter des Ahornbaumes zur Erde tanzen sah und die drehenden Bewegungen dieser sogenannten „Nasenzwicker“ kennt, der kann sich vergegenwärtigen, wie sich der abenteuerliche „Fernflug“ von Meister Kißkalt abgespielt haben muss.

Die Feuerwehr befreit den ausgeschalteten Vogelschwinger

Die hohen Bäume auf dem Rechenberg unterbrachen endlich das einmalige Erlebnis der Beteiligten. In den Wipfeln verfang sich die Maschine und schwebte mit ihrem ausgeschalteten Führer so lange zwischen Himmel und Erde, bis die Feuerwehr zur Rettung herbeieilte.

Die für solche Expeditionen zwar noch nicht geschulte, aber stets geistesgegenwärtige Wehr war sofort Herr der Lage und befreite Kißkalt und seine Maschine aus der seltsamen Lage. Das ganze Erlebnis war

selbstverständlich Tagesgespräch in Nürnberg und darüber hinaus. Meister Kißkalt huldigte weiter seiner Leidenschaft, den letzten Geheimnissen des Vogelfluges und seiner Auswertung für den Menschen auf den Grund zu kommen, doch kam es nicht mehr zu größeren fliegerischen Taten, als es der erste unvorhergesehene Weitflug von Mögeldorf zum Rechenberg war ... (Sonntags-NZ, 3./4. Febr. 1934)

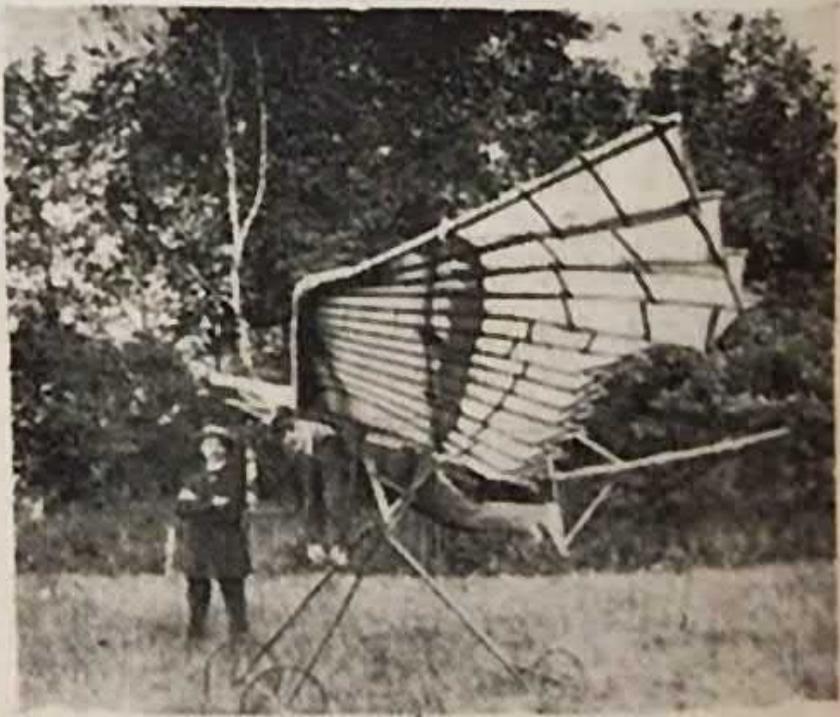


Bild 03: Schwingenflieger-Modelle

Eine andere Version

Im Bericht aus dem Jahr 1955 von einem „der wenigen Nürnberger Bürger, die jene Zeit miterlebten und sich seitdem mit der Fliegerei beschäftigen“ heißt es, nicht Kißkalt, sondern sein Freund Enders sei der kühne Flieger gewesen. Der Augenzeuge, damals ein junger Bub, ging mit seinem Vater und einem Freund seines Vaters am Rechenberg spazieren: „Enders schnallte sich in die Riemen, trat in die Pedale und sprang mit dem

Flugzeug vom Dach einer Bauhütte herab. Der erste Versuch scheiterte. Auch der zweite. Beim dritten aber blies der Wind sehr kräftig in die Tragflächen, hob das „Flugzeug“ hoch und zum Schrecken Enders sowohl wie des Kißkalts segelte ersterer, dabei eine Höhe von über 100 Meter erreichend, durch die Nürnberger Luft. Droben bekam eine Tragfläche einen Knacks. Enders wurde es schwül, seine Maschine flog rücklings. Er konnte aber seinen Schwingeflieger glücklicherweise herunterdrücken. Und der erste Nürnberger, der mit eigener Kraft dem Himmel um mindestens 100 Meter näher kam als der gewöhnlich sterbliche, landete schließlich in der Pappel am Rechenberg.“ ...



Das Schwingenflugzeug aus den Jahren 1911–12
von Heinz

Bild 04:

„Dann tat es einen lauten Krach – und aus war der Spuk“, heißt es in dem Bericht weiter. "Die Männer glaubten schon einer Halluzination zum Opfer gefallen zu sein und machten sich stumm auf den Heimweg. Neues Erstaunen: Im Pappelgeäst saß anstelle des Eichhörnchens ein Mensch, ein etwa 25jähriger Mann mit einem schwarzen Schnurrbart, der bemüht war, von seinem Hochsitz herunterzukommen. Und ringsum lagen allerhand Gestänge und Leinenfetzen, über deren Sinn und Herkunft wir uns gar keine Vorstellungen machen konnten. Bald darauf kamen Männer mit Fahrrädern. Sie umarmten das nach meiner Bubenansicht menschengewordene Eichhörnchen, führten Freudentänze auf und tasteten den Baumhocker ab. Er hatte außer zünftigen Hautabschürfungen und blauen Flecken keine ernsthaften körperlichen Schäden aufzuweisen.“ (NN, 4.Juni 1955)

Die Frage, was ist wahr, was ist falsch an dieser Geschichte, lässt sich nicht einfach beantworten. Besondere Evidenz sollte die Geschichte durch das von Kißkalt signierte „Photo“ bekommen, auf dem die Bauhütte, seine Freunde und natürlich er im Flug zu sehen sind. Schon beim ersten Blick ist aber ersichtlich, dass dieses Photo eine phantastische Montage ist. Text und Photo ergänzen und bestätigen sich gegenseitig und lassen der Phantasie viel Raum.

Kißkalts Fliegerkarriere war mit dem Flug zum Rechenberg beendet. „Berufliche Aufgaben hielten den Erfinder vor weiterer Steigerung seiner fliegerischen Aktivität ab.“ Den muskelkraftbetrieben Schwingenflug hatte Enders vermutlich als jugendliches Abenteuer verbucht, darüber geschwiegen und den „Ruhm“ Kißkalt überlassen. 1934 wurde Kißkalt im Rahmen eines Klubabends der Ortsgruppe Nürnberg des Deutschen Luftsportverbandes von Dr. Seit im Auftrag des damaligen Staatsministers Esser für seine Pionierleistung geehrt. „Auf Befehl der Regierung, die diesen Pionier der Luftfahrt nicht vergessen habe, dürfte Kißkalt von Nürnberg aus nach freier Wahl einen Flug unternehmen.“ Zum 90. Geburtstag der Witwe des Flugpioniers erschien in den Nürnberger Nachrichten am 27./28. Januar 1962 ein Artikel über das Ehepaar und den berühmten Flug. Wir erfahren dort auch, dass das Ehepaar 14 Kinder hatte. Adam Kißkalt starb 1941.

Flugtechnische Gesellschaft Nürnberg-Fürth

Was hat die Geschichte von Kißkalt und Enders mit uns zu tun? 1908 gründete Phillip Enders mit einige weiteren Flugtechnikern die „Flugtechnische Gesellschaft Nürnberg-Fürth“. Die „Flugtechniker“ waren neben den „Luftschiffern“ die zweite Gruppe, die sich um die Luftfahrt kümmerte, wobei die Flugtechniker sich mit der Frage befassten, wie

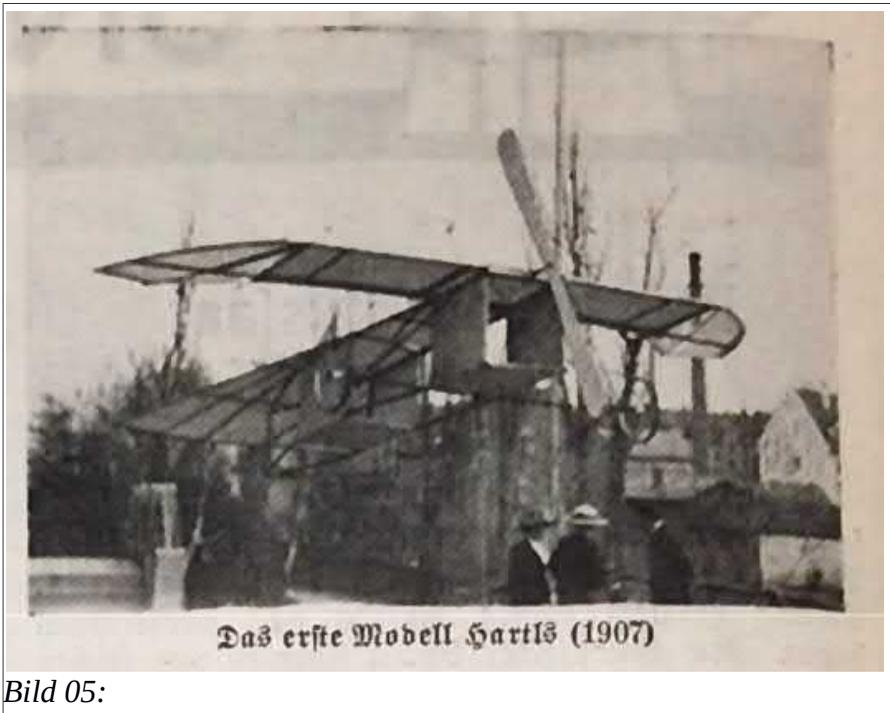


Bild 05:

können „Apparate schwerer als Luft“ zum Fliegen gebracht werden. Aus der Perspektive der Flugtechniker von damals war die technische Entwicklung noch offen. Entscheidend für alle Konstrukteure war, dass sie wussten, dass das Fliegen mit einem Apparat „schwerer als Luft“ möglich ist. Das hatten unter anderem die Brüder Wright bewiesen. Diese Tatsache war der Funke für unzählige neue Ideen und Konstruktionen. Es gibt keine andere Phase in der Luftfahrtgeschichte, in der innerhalb weniger Jahre so viele Luftfahrzeuge und Modelle geplant, als Patente angemeldet, zum Teil gebaut und wieder in Vergessenheit geraten sind. Die Überzeugung „was die können, das kann ich auch“, dazu handwerkliches Können und viel Selbstvertrauen waren die wichtigsten und bei vielen auch die einzigen Zutaten für die Arbeit an diesem Thema. Die Ansätze für die Lösung des Flugproblems hätten unterschiedlicher nicht sein können: Die einen gingen vom Körper- und Flügelbau der Vögel aus, andere befassten sich mit den aerodynamischen Studien von Lilienthal, wieder andere ließen sich von Bildern, Zeichnungen und Berichten über die Wrightschen Apparate inspirieren.

Auch in Nürnberg treffen wir Flugtechniker an, die sehr unterschiedliche Ansätze im Flugapparatebau verfolgten. Wenigstens ein paar Bilder von ihren Apparaten sind erhalten. (Bild03, 04, 05)

Neben dem Bau von Flugapparaten hat sich die Flugtechnische Gesellschaft vor allem auch um die Verbreitung des Fluggedankens durch zahlreiche Vorträge verdient gemacht. 1911 wollten unsere Vorgänger einen besonders großen Coup landen:

„Internationale Flugzeug-Ausstellung" Nürnberg 1911.

"Im Monat Juni findet in Nürnberg eine Internationale Flugzeug-Ausstellung statt. Der Stadtmagistrat Nürnberg soll bereits die große Maschinenhalle im Luitpoldhain, welche ca. 9000 qm Grundfläche besitzt, zur Verfügung gestellt haben. Das mächtige eiserne Bauwerk, ist wie kein zweites in Deutschland für die Ausstellung geeignet und sogar in der Lage ein Zeppelin Luftschiff größter Type aufzunehmen. Das Arrangement der Ausstellung liegt in den Händen der Flugtechnischen Gesellschaft Nürnberg, die schon entsprechende Vorbereitungen für das sichere Gelingen des Unternehmens getroffen hat. Eine große Anzahl In- und Ausländische Flugzeugfabriken haben sich bereits Plätze gesichert, sodass heute schon angenommen werden kann, daß die Ausstellung sehr interessant werden dürfte, was mit Rücksicht auf die wirtschaftliche und nationale Bedeutung mit Freude zu begrüßen wäre. Nürnberg ist ganz speziell und wie keine zweite Stadt in Süddeutschland für eine derartige Ausstellung geeignet und dürfte auch der große Fremdenverkehr der alten Noris dazu beitragen, daß die Ausstellung ohne große finanzielle Opfer einen würdigen Abschluss findet.“ (Flugsport, 1911, S. 63)

Kurze Zeit später erschien die Mitteilung: „Die für Nürnberg projektierte Ausstellung findet nicht statt.“

Eine weitere atemberaubende Aktion unserer Flugtechniker war ein Preisausschreiben 1911. Für den ersten Flug um die Burg wurde ein Preisgeld von beachtlichen 1500 Mark ausgesetzt. Die näheren Bedingungen lauteten:

„Der Aufstieg hat auf dem vom Mittelpunkt der Stadt etwa 6 km entfernten Exerzierplatz Hainberg stattzufinden, die Stadt ist über den Hauptbahnhof bis zur Burg zu überfliegen, letztere zu umkreisen; Ort und Art der Landung ist freigestellt. Maximalhöhe während des Fluges über die Stadt 300 Meter. ...“ (Fränkischer Kurier, 6. Mai 1911)

Eine Flughöhe von maximal 300 Metern über der Stadt vorzuschreiben, zeugt von völliger Unkenntnis der Zuverlässigkeit des Flugzeugs und war völlig verantwortungslos. Allein das Spektakel für die Einwohner hatten die Flugtechniker im Auge. Es ist nicht bekannt, dass jemand dieses Risiko eingegangen wäre.



Ein erfolgreicherer Ereignis als die zwei zuvor genannten war die Einweihung und Eröffnung der Flugzeughallen auf dem Exerzierplatz am Hainberg.

„Die Flugtechnische Gesellschaft Nürnberg-Fürth hat am 9. Juli ihre Flugzeughallen durch eine Einweihungsfeierlichkeit in Betrieb genommen. Bankdirektor Wittekind begrüßte die Anwesenden und gedachte der theoretischen Arbeiten der Gesellschaft, um das Interesse für die Flugtechnik durch Vorträge in die weitesten Kreise der Einwohnerschaft hineinzutragen. Er dankte ferner der Militärverwaltung für das Entgegenkommen, daß sie den Platz für Übungszwecke zur Verfügung gestellt habe. Mit einem Hurrah auf das fernere Gedeihen der Gesellschaft schloss er seine Ansprache. Nachdem Baumeister Kehr die technischen Einrichtungen des Flugplatzes erläutert hatte, erklärte Ingenieur Enders seinen Flugapparat, einen Eindecker mit dem charakteristischen Stahlrumpf.“ (Flugsport, 1911, S. 574f.) (Bild 06)

Erster Zusammenschluss

Außer den Flugtechnikern, die sich mit dem Fliegen „schwerer als Luft“ befassten, gab es in Nürnberg einen weiteren Verein, der ebenfalls 1908 gegründet wurde und sich dem Thema Fliegen aus der Perspektive „leichter als Luft“ widmete. Während wir uns erstere als mehr oder weniger erfolgreiche über Probleme brütende Erfinder vorstellen, die selten oder gar nie den Fuß vom Boden brachten, waren letztere bei jeder passenden Gelegenheit häufig mit einer Flasche Schampus auf Fahrt in luftigen Höhen. Die Luftschiffer im „Nürnberger Verein für Luftschiffahrt e.V.“ zusammengeschlossen, verstanden sich als Sportler. (Bild07)

Im April 1912 fand die erste Fusion in unser langen Vereinsgeschichte statt, indem sich die beiden Vereine, die „Flugtechnische Gesellschaft Nürnberg-Fürth“ und der „Nürnberger Verein für Luftschiffahrt“ zu dem, zumindest im Namen paritätisch vertretenen „Verein für Luftschiffahrt und Flugtechnik e. V.“ zusammenschlossen. In den beiden genannten Vereinen liegen die Wurzeln unseres heutigen Vereins, die lediglich durch das Dritte Reich unterbrochen wurden. 2019 sind es also 111 Jahre seit der Gründung.

Harald Fischer

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

Otto Lilienthal



P.P.P. GmbH & Co.KG
www.popp-group.com

Breitweidig 1, 91301 Forchheim
Tel.: 09191/979790-0 info@popp-group.com

Bücherseite....Bücherseite...Bücherseite... Bücherseite.....

Da unsere Bibliothek inzwischen kolossal „angewachsen“ und im fränkischen Raum auf Flugplätzen einmalig ist, wollen wir in lockerer Reihenfolge immer das eine oder andere Buch sowie Anekdoten und Auszüge rund um unsere Bücherei vorstellen und Euch nahe bringen.

Das erste Buch ist ein Lehrbuch Über die Gleit- und Segelflugschulung (so der Buchtitel) aus dem Jahre 1934 von Fritz Stamer. Er war ab 1921 bis 38 Leiter der Segelflugschule auf der Wasserkuppe und beschreibt im Vorwort: "Um auf Gleit- und Segelflugzeugen zu schulen, müsste eine, von den bisherigen Arten der Schulung völlig verschiedene Methode gefunden und entwickelt werden. Seit dem Jahre 1921 ist dieses System vom Verfasser auf der Wasserkuppe geschaffen und entwickelt worden."

Sehr intensiv geht Stamer auf die Methodik der Segelflugschulung ein, gibt Anweisung für die Behandlung des Schülers, die Wahl des Schulflugzeuges, aber auch Empfehlungen an den Lehrer in diesem Buch weiter.

Selbst 85 Jahren nach Erscheinen des Buches haben seine Aussagen – auch wenn sie etwas „Altmodisch“ und lustig klingen noch heute ihre Richtigkeit, und gar manchen Verhaltenskontext wäre in der heutigen Zeit wünschens- und nachahmenswert.

Stamer hat unterteilt (auszugsweise)

Was man als Lehrer vom Schüler verlangen muss:

- Absolute Offenheit und Ehrlichkeit über alle Eindrücke während des Fluges.
- Zurücktreten vom Flug, wenn er Hemmungen verspürt.
- Unbedingten Gehorsam beim Fliegen.
- Rücksichtnahme auf das Maschinenmaterial.
- Sitzenbleiben nach der Landung.
- Nach einem evtl. Bruch sofortiges Winken mit dem Taschentuch, wenn nichts passiert ist.
- Sofortige Meldung, wenn an der Maschine etwas Außergewöhnliches bemerkt wurde.
- Bei Transporten immer an der Maschine bleiben.

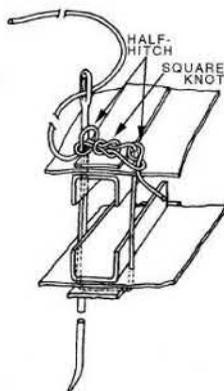
- Bei Transporten und Reparaturen tatkräftig mit zugreifen.
- Für anvertrautes Werkzeug, Startseil, Transportwagen und dergl. gewissenhaft sorgen.
- Gute Kameradschaft halten.
- Wenn es einmal nicht nach Wunsch vorwärts geht, nie miesmachen.

Aber auch für Lehrer hat er Merkregeln erstellt, die heute noch so aktuell wie damals sind:

- Achte montags besonders auf Schüler.
- Schule vorsichtig, wenn viele Zuschauer im Fluggelände sind.
- Dulde niemals Mätzchen, wie Hände vom Steuerknüppel loslassen, winken, Publikum andrücken usw.
- Schule nicht direkt nach dem Mittagessen, der Verdauungsvorgang macht den Körper träge.
- Achte immer auf richtige Verspannung der Maschine. Das ist außerordentlich wichtig!
- Zwingen nie einen Schüler zum Fliegen, führe zwanglose Reihenfolge ein
- Bei besonders schweren oder besonders leichten Schülern gleiche durch Zusatzgewichte die Falschlastigkeit aus.
- Lasse möglichst immer den Schüler, der den nächsten Flug hat, vom Transport zurücktreten.
- Dulde nicht, dass die Schüler die Kritik des Fluges geben.
- Bei Drückebergern lege den Schülern Selbsthilfe nahe (Röhngeist, Heiliger Geist oder ähnliches)
- Achte darauf, dass stets alle Spansschlösser weit genug eingedreht und gesichert sind.
- Bei Maschinen, die neu oder neu montiert sind, prüfe stets, ob alle Ruder richtig angeschlossen sind, dass auf die jeweilige Knüppelbewegung auch richtige Ruderbewegungen erfolgen.
- Nie schimpfen, niemand macht absichtlich Bruch oder absichtlich Fehler.
- Und zum Schluss- Ruhe- Ruhe- und immer wieder Ruhe. Nie etwa anmerken lassen und wenn unter der Mütze sämtliche Haare zu Berge stehen!!!

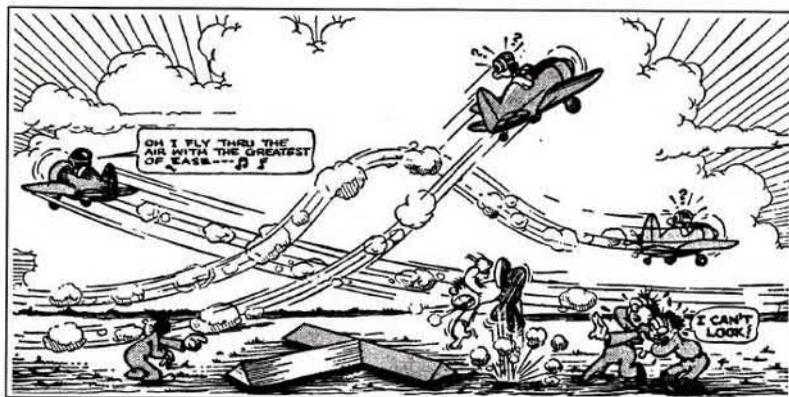
5 - Let's Do a Wing!

The Starter Knot. This handy knot is used when you start a sequence of rib lacing. It is simply a square knot with a half-hitch on each side.



The starter knot can also be used as a single lace in places where you cannot tie continuous seine knots. If you have a lot of time, you could lace your entire airplane with starter knots.

Ready? We'll begin on the next page.



Die Erde stand Kopf

Mit Schockstarre in den Gurten der Piper

Eigentlich schreibt man an dieser Stelle stolz über Erfolge, berichtet mit Begeisterung über tolle Segelflüge und Wettbewerbe, über hohe Startzahlen und Ausbildungserfolge. Ich möchte aber hier über einen Schaden schreiben, das macht sich etwas kurios aus unter den Erfolgsmeldungen.

Lange haben wir gesucht und waren stolz, letztlich ein gutes Schleppflugzeug mit 180 PS erworben zu haben. Damit war es nun möglich, unsere Streckenflieger auch mit vollen Wassertanks sicher in die Thermik zu ziehen. Das ist auch eine Erfolgsmeldung, aber die einzige meiner Geschichte.



Am 9. August 2018 lag ich bei der Landung plötzlich auf dem Rücken, ich hatte noch das Gurtzeug der Piper um und sie lag mit mir auf dem Rücken. Ich dachte nur, „Mist, warum nur...“, was ist geschehen? Ich sage Euch nur, es ist ein saublödes Gefühl, wenn vor Dir alles kracht und die Scheiben zersplintern. Glücklicherweise war mir nichts passiert. Zwei kleine Schrammen an den Schienbeinen. Ich sagte mir, ruhig bleiben, Schalter ausmachen, die Kameraden werden gleich da sein. Ich wollte mich nicht abschnallen, denn vor meinem Gesicht war ein Haufen Splitter von der

Verglasung. Auch eine Erfahrung, wenn man da im Schock auf dem Rücken liegt, findet man die Schalter nicht so schnell oder gar nicht. Ich habe krampfhaft über den Brandhahn nachgedacht, ich wusste nicht, wo der Brandhahn ist bzw. habe ihn nicht gefunden.



Ein großes Lob an die Rettungsmannschaft. Unser Vorsitzender war auf dem Turm und hat alles perfekt organisiert. Wie gehofft, waren auch gleich die ersten Helfer bei mir. Jürgen Naczynsky schaute durch das verbeulte Fenster. Mund zu Mund-Beatmung war glücklicherweise nicht notwendig. Er löste den Gurt, so dass ich mich abstützen konnte und half mir aus dem Flugzeug. Nun stand ich neben unserem stolzen Schleppflugzeug, das nun nicht mehr so stolz aussah. Warum.., weshalb.., wenn.., hätte.., hätte... Es half alles nichts mehr, die Piper streckte die Beine nach oben, wie ein hilfloser Marienkäfer. Oh je, welch ein Schaden!

Nur noch ein Häuflein Unglück blieb übrig. Mit vereinten Kräften und mit Hilfe unseres Traktors stellten wir die Piper wieder auf die Räder. Nun wurde der ganze Schaden sichtbar, wie eine lahme Ente ließ sie den rechten Flügel hängen, das Gesicht voll zerschrammt, der Propeller sah aus wie ein Korkenzieher. Wie sie mich so traurig ansah, versprach ich ihr, ich werde Dich wieder in die Lüfte bringen.

Meine Emotionen waren die folgenden Tage mehr darauf gerichtet, dass man so einen Flieger nicht einfach beerdigen kann. Da hänge ich viel zu sehr an solchen Oldtimern, die es immer noch wert sind, die Lüfte zu erobern. Ich überlegte schon, wo ich sie bei mir einquartieren könnte. Glücklicherweise hat die nüchterne Rechnung des Vorstandes dazu geführt, dass die Piper wieder aufgebaut werden soll. Mir fiel ein Stein vom Herzen. Nach der Freigabe durch die Versicherung konnte nun die "Wiedergeburt" in die Wege geleitet werden.

Am 5. Oktober starteten wir das Projekt „Fly again“. Stück für Stück, Baugruppe für Baugruppe haben wir uns vorgenommen und in die Einzelteile zerlegt. Alles wurde fotografiert und beschriftet. Ob wir alles richtig gemacht haben, werden wir spätestens beim Aufbau merken. Tatkräftig nahm sich Kalle die Elektrik und Instrumentierung vor, Rabbi versuchte die Steuerseile zu entflechten, Paul kämpfte mit den Sitzen, Rolf demontiert den Motoranbau, Klaus freute sich, die Piper "auszuziehen". Man braucht ungefähr 80 Stunden, und die Maschine steht vollkommen nackt in der Werkstatt. Nun konnte man den Schaden am Rumpfgerüst genau begutachten. Es ist ein Leichtflugzeugbau, da verbiegen sich bei einem Überschlag sehr leicht viele Streben und Verbindungen. Die vier Streben vorn, die den Querträger für die Flächenbefestigung halten, sind verbogen und eingeknickt. Sie müssen ausgetauscht werden. Die wirkenden Kräfte haben noch einige Rohre aus der Richtung gebracht, die man hoffentlich auch wieder richten kann.



Der Rumpf muss nun zur Firma Gomolzig. Diese Firma baut Komponenten für Flugzeuge und hat eine Helling für eine Piper. Das ist vereinfacht gesagt, ein Gestell, auf dem die konstruktiven Positionen der Einzelteile genau festgelegt sind. Dadurch weiß man, wo ein Spant sitzen muss, wo

die Flächenanschlüsse sind, wo die Stringer verlaufen. In die Helling wird unser Rumpf gestellt und geschaut, wo die Fixpunkte hingewandert sind. Wenn dann alles wieder an der richtigen Position ist, dann passen auch die Flügel wieder an den Rumpf. Einige Teile werden wir auch erneuern müssen. Sie sind stark verbeult oder zerrissen.



Die Flügel bestehen aus Aluminiumrippen und zwei Holmen. Alles ist mit kleinen Blechschrauben verschraubt. Pro Flügel müssen sieben Rippen ausgetauscht werden. Dazu müssen geschätzte 600 Schraubchen entfernt, die Teile ersetzt und alle Schrauben wieder eingesetzt werden.

Dann beginnt wieder der eigentlich Aufbau. Der wird leider nicht in 80 Stunden möglich sein. Das 15-fache dürfte realistischer sein. Zuerst wird der ganze Innenausbau erfolgen. Da werden neue Lager, neue Steuerseile und verschiedene Kleinteile eingebaut. Das Instrumentenbrett wird optimiert. Erst zum Schluss bekommt die Piper ein neues Kleid, ob geblümt oder schlicht müssen wir noch aussuchen. Aber Ihr könnt sicher sein, am Ende wird da eine strahlende neue Piper stehen, die sich dann wieder in die Lüfte schwingen wird und bei jedem Flug stolz zum Hetzles schauen wird.

Klaus-Peter Voigt

Mein erster 500er

Streckenflug zwischen Schauern und Gewittern

Für Mittwoch, den 9. Mai waren die Vorhersagen verschiedenster Wettermodelle sehr gut.



Mittwochs fliegen? Ja! Da Simon und ich langsam aber sicher auf der Zielgeraden unser schulischen Laufbahn angekommen sind, profitieren wir aus „entzerrten“ Unterrichtszeiten und schulfreien Tagen. Obwohl wir anfangs Schwierigkeiten hatten, genug Personal für einen Flugbetrieb zu organisieren, erbarmten sich Klaus, Barny und Rabbi zu helfen und uns somit das Fliegen an diesem Tag zu ermöglichen. Vielen Dank nochmal an dieser Stelle!

Der Deutsche Wetterdienst prognostizierte für Mittelfranken gute Steigwerte (bis zu 3 m/s) und eine Arbeitshöhe von bis zu 2500 m AMSL. Auch andere Gebiete wie die Fränkische- und Schwäbische Alb waren

ähnlich gut oder teilweise noch besser vorhergesagt. Bereits um halb neun war ich an diesem Tag auf dem Flugplatz, um mit den Startvorbereitungen zu beginnen.

Der grobe Plan war es, die Kontrollzone von Nürnberg zu umrunden und somit eine Strecke von 400 km zu erfliegen. Bereits am Vorabend entschieden Simon und ich von der 18 Meter-Klasse des Vereins Gebrauch zu machen. Gesagt getan – Simon flog die Ls8 (D-5808) und ich unseren Discus 2cT (D-KFCN). Um einen engen Teamflug durchzuführen, ist es hilfreich, wenn beide Flugzeuge des Teams über ähnliche Flugeigenschaften verfügen. Simon tankte deshalb 100 Liter Wasserballast in die Flächen der Ls8, somit nähern sich die Gleiteigenschaften der beiden Flugzeuge einem ähnlichen Wert an.



Um 10:00 Uhr UTC schleppte uns Rabbi mit der Piper (D-EBYO) auf 500 Meter, wo wir ausklinkten und den ersten Bart unseres Fluges auskurbelten. Mit Steigwerten von bis zu 1,5 m/s arbeiten wir uns nach Bayreuth vor, wo uns in ca. 1300 m AGL der Einstieg in eine Wolkenstraße Richtung Weiden/Oberpfalz gelang. Da die Luftmasse von Osten zunehmend labil wurde und erste Schauer erkennbar waren, entschieden wir uns, die ED-R Hohenfels westlich zu umfliegen.

Als nächsten Wendepunkt legten wir nun Amberg ein, um anschließend auf die Fränkische Alb zu gelangen. Mit steigender Wolkenbasis wurden auch

die Bärte immer besser und zuverlässiger. Dies ermöglichte uns schon bald mit einer Geschwindigkeit von mindestens 150 km/h vorzufliegen. Vorbei am Brombachsee flogen wir mit Rückenwind (ca. 25 km/h) auf dem Abschnitt bis Aalen-Heidenheim über eine Strecke von 170 Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 117 km/h. „Das gibt Punkte im Speed-OLC!“



In Aalen angekommen mussten wir feststellen, dass die Alb schlechter ging als gedacht. Um unseren guten Schnitt nicht zu verspielen, tendierten wir dazu, uns auf Kurs Richtung Giebelstadt zu begeben. Auch auf diesem Stück konnten wir viele Wolkenstraßen ausnutzen und schnell vorfliegen. Weil die Steigwerte nun etwas schlechter waren als auf dem letzten Schenkel (nur noch 1,7 m/s), ging der Schnitt auf 85 km/h zurück. Betrachtet man die Länge dieses Schenkels (etwa 100 km), ist diese Geschwindigkeit jedoch völlig vertretbar.

Der Bedeckungsgrad verringerte sich ab Giebelstadt, was zur Folge hatte, dass die Abstände zwischen den einzelnen Wolken größer wurden. Dennoch zogen die Aufwinde zuverlässig bis auf 2400 m MSL. Die geplante Strecke von 400 km würden wir so sicher schaffen.

Kurzerhand legten wir fest, diesen Schenkel bis Hassfurt zu verlängern, das wären dann die 500 km, wenn wir es zum Hetzles zurückschaffen. Auch dies gelang uns problemlos und wir erreichten um 15:00 Uhr UTC

Hassfurt in 1900m MSL. Nun galt es einen sicheren und möglichst schnellen Endanflug auf den Hetzles zu planen.

Im Osten Bayerns waren Überentwicklungen mit Schauern und Gewittern zu erkennen, die westwärts zogen und uns folglich entgegenkamen. Die verbleibende Strecke führte uns entlang der A70 über Bamberg zurück in die Heimat.



Neben der „500“ mit einem 93er Schnitt auf unserem Logger, stand nach der Landung etwa 15 Kilometer östlich unseres Flugplatzes eine Gewitterzelle, die uns vermutlich erwischte hätte, wenn wir den Endanflug langsamer durchgeführt hätten.

Insgesamt sind Simon und ich äußerst zufrieden mit diesem Flug. Für mich waren diese 500km die bisher weiteste Distanz, die ich im reinen Segelflug zurückgelegt habe. Auch der Gesamtschnitt von 93 km/h und der Speed-OLC-Schnitt von 104 km/h stellen für mich eine persönliche Bestleistung dar. Tage wie dieser Mittwoch machen Lust auf mehr und bestätigen meine Behauptung, dass es nicht vieles auf der Welt gibt, das besser ist als Segelfliegen!

Felix Schwab

Grandiose Ausblicke

Alpenfluglager in Barcelonnette

Nach 2 Jahren wird es wieder Zeit, ein Gebirgsfluglager in Barcelonnette durchzuführen. Diesmal starten wir in einer etwas größeren Gruppe: Neben den Ur-Gestein Martin Rennert sind auch Thomas Hanika und unsere beiden Jung-Piloten Felix Schwab und Simon Sendler dabei. Dazu stoßen wird auch Klaus-Dieter Krüger aus Düsseldorf, der von uns allen die größte Streckenflugerfahrung in den Bergen mitbringt. Felix und Simon haben sich entschieden, schon ein paar Tage vorab loszufahren, um noch einige Tage an der Côte d'Azur verbringen zu können. Sie nehmen den Discus (D-4317) mit und stellen ihn zwischenzeitlich am Flugplatz in Barcelonnette ab. Ich werde wieder den DuoDiscus (D-4950) runterziehen.



Bergmassiv westlich von Mont Dauphin

Die Fahrt ist gewohnt anstrengend, und wir legen kurz hinter Grenoble eine längere Pause ein. Bei bestem Wetter erreichen wir am nächsten Tag den Flugplatz. Nach der Ankunft kümmern wir uns zunächst um unsere Ferienwohnung, da die telefonische Kontaktaufnahme unterwegs während der Fahrt etwas holperig verlief. Am Ende können wir aber dann doch die direkt am Flugplatz gelegene Wohnung beziehen, wenn auch die Ausstattung etwas behelfsmäßig ausfällt.

Auch in diesem Jahr standen wieder tolle Flüge an: Wir erkunden den Nationalpark d'Écrins im Nord-Westen mit seiner Gletscherwelt, fliegen bis ins Mondane-Tal im Norden vorbei an Besançon und Col d'Eteche, aber auch der Süden bis hinunter nach Fayence war vor uns nicht sicher.

Besonders in Erinnerung bleibt mir unser Formationsflug am 17. Juli, bestehend aus Klaus-Dieter in in der DG, der auch die Führung übernimmt, Martin in seiner LS10, Simon im Discus und wir (Thomas und ich) im DuoDiscus.



Lac de l'Ascension am Pic du Haute Mouriare

Zunächst fliegen wir in südlicher Richtung zum Col d'Allos, überqueren den Pass in 2242 m Höhe und dann weiter entlang des Parcours vorbei am Cheval Blanc und Coupe. Der Cheval Blanc ist ein recht markanter Berg, der mit seinen glatten Flanken sehr gut vom Wind angeblasen wird und gute Aufwinde verspricht. Der Montagne de Coupe weiter südlich, eine lang gezogene Felskante östlich von Digne-les-Bains, verspricht bei entsprechender Windlage schnelles Vorankommen. So macht Segelfliegen Spaß! Vorbei am Grand Canyon du Verdon fliegen wir weiter bis kurz vor Fayence, wenn auch das letzte Stück nur im Gleitflug zu überbrücken ist. Aber wir wollen so nah ans Mittelmeer, wie es die Luftraumstruktur und natürlich unsere Höhe zulassen.



Blick auf Cannes und St. Raphael

Uns bietet sich ein grandioser Ausblick auf St. Raphael und Cannes. Die Küste ist zum Greifen nah und ließe sich leicht im Gleitflug erreichen. Wir kehren aber bald wieder zurück, und der Wiedereinstieg in den Bergen gestaltet sich recht sportlich. Wir kreisen eng beieinander und schaffen den Aufstieg. Unsere „Experten“ geben nun richtig Gas, um uns zu zeigen, dass man auch in tiefer Gangart schnell vorfliegen kann. Leider rächt sich diese Strategie, und nördlich vom Lac de Castillon verlieren wir uns zunächst. Jeder kämpft nun für sich selbst, wir schrauben uns im Duo mühsam über einer Bergflanke nach oben, den rettenden Außenlandeacker nördlich vom See immer im Auge. Der mit uns in der Thermik kreisende Drachenvlieger ist keine echte Hilfe, wir behindern uns eher gegenseitig als das wir uns unterstützen könnten. Ich bin froh, etwas später einen eigenen Bart anzurühren. Thomas kann ganz entspannt die Aussicht auf den Lac de Castillon genießen, mit seinen türkisfarbenen Wasser herrlich anzusehen. Martin hat es etwas weiter nach Thorame verschlagen, wo er sich auch wieder nach oben kämpfen kann. Nach diesen kurzen „Durchhänger“ finden wir wieder zusammen und können den Formationsflug in nördlicher Richtung am „Parcours“ fortsetzen.

Wir kommen schnell voran und überfliegen den Col de Vars (2109 m), vorbei an Mont Dauphin und Briançon. Wir visieren zunächst den Col



Simon im Discus am Montagne de Coupe (Parcours)

d'Etache (2799 m) und wollen dann entscheiden, ob wir noch weiter ins Mondane-Tal vorfliegen. Falls wir den Pass auf den Rückweg nicht mehr schaffen sollten, bleibt zwar noch der Flugplatz Sollieres im Mondane-Tal, aber für die Rückholtour bleibt dann nur noch der Weg über Grenoble. Diese Nacht kämen wir sicherlich nicht mehr nach Hause.

Die Bewölkung nimmt nach Norden weiter zu, wir entscheiden uns aber trotzdem zum weiterfliegen. Nördlich vom Lac du Mont Cenis am Roc Noir erwischen wir sehr gutes Steigen. Die dunklen Wolken und das hochalpine Gelände, in dem wir uns befinden haben schon eine mystische Wirkung auf uns und ist in Worten nur schlecht zu beschreiben. Man muss es einfach erlebt haben!

Am nächsten Tag fliegt Klaus-Dieter beachtliche 750 km in der DG 100. Da sind wohl noch einige Aufenthalte in Frankreich notwendig.

Da wir nicht für jeden Piloten einen Sitzplatz haben und für gegebenenfalls anfallende Rückholtouren auch eine Bodenmannschaft, bestehend aus einer Person, da sein muss, nutze ich die Gelegenheit für Wanderungen in die nähere Umgebung. Mit Thomas unternehme ich einen Ausflug zum Lac



Glacier Blanc am Barre des Ecrins

d'Allos, den ich schon zwei Jahre vorher besucht hatte. Ein wunderbarer Rundweg um den See mit anschließenden Aufenthalt im Restaurant lassen die Zeit wie im Flug vergehen (diesmal aber am Boden). Wir genießen den Ausblick auf den See mit seiner einzigartigen Flora und Fauna. Ich unternehme noch weitere Wanderungen zum Col de Larche und weiter zum Lac du Lauzanier und Lac d'Oronaye, wo sich sehr gut Murmeltiere beobachten lassen.



Murmeltier vor seinen sicheren Bau

Da wir die volle Tageslänge für unsere Flüge nutzen wollen, nehmen wir die Gelegenheit gerne wahr, die uns der dortige Club bietet, nämlich erst um 20:00 Uhr zu landen. Da kann so ein Tag schon mal recht lang werden, bis alle Flieger wieder ordentlich verstaubt sind und die Flüge ausgelesen sind. Daher haben wir uns entschieden, abends selbst für die Verpflegung zu sorgen. Die Einkäufe werden immer vom nichtfliegenden Personal erledigt



Felix im DuoDiscus

und so erwisch es mich auch irgendwann. Die gewünschte Bestellung, unter anderem auch Spinat zu besorgen, setze ich auch folgerichtig um, nur war man am Abend mit der von mir besorgten Menge nicht ganz einverstanden. 1 Paket für 6 Personen war da doch ein bisschen wenig für unsere ausgehungerte Truppe. Das bekomme ich heute noch zu hören!

Wir planen aber im jeden Fall für das nächste Jahr wieder eine Fahrt nach Barcelonnette, nur die Ferienwohnung sollte dann vielleicht etwas mehr Komfort bieten.

Peter Lütke



Lac du Lauzanier in der Nähe vom Col de Larche



Lac de Serre Poncon



Discus am Parcours

Racing Task auf der Alb

Simon bei der deutsche Junioren-Meisterschaft

Am 28. Juli ging es für mich mit Flieger im Schlepptau ein weiteres Mal nach Grabenstetten auf der Schwäbischen Alb. Nachdem hier letztes Jahr die Qualifikationsmeisterschaft erfolgreich stattgefunden hatte, war Grabenstetten der Ausrichter der diesjährigen deutschen Meisterschaft der Junioren, an der ich teilnehmen durfte.

Das Schlaflager war schnell aufgebaut, und ich habe mich schnell wieder in das bereits bekannte Grabenstetten eingelebt und bekannte Leute gesehen. Am Abend vor dem ersten Wertungstag fand das Eröffnungsbriefing statt. Mittlerweile war auch Klaus (Raeder) angereist, der mich in der ersten Wettbewerbswoche unterstützt und mir geholfen hat. Nach einigen kürzeren und längeren Grußworten wurde die Eröffnung mit dem organisatorischen und sportlichen Teil abgeschlossen. Jetzt hieß es nur: noch einmal schlafen!



Simon vor der LS8

Die Prognosen für die kommenden zwei Wochen waren heiß und sonnig, und so begann auch der erste Tag: 7 Uhr aufstehen und Frühstück, 8 Uhr Flieger aufbauen, Wasser tanken und startbereit in der Startaufstellung

abstellen, 10 Uhr Briefing und Verteilung der Tagesaufgaben - und damit begann das ewige Warten. Leider war der Thermikbeginn nicht immer so wie vorhergesagt, somit mussten wir warten, bis wir starten konnten – oder eben nicht...

Bereits der erste Tag war ein Hammertag. Aufgabe der Standardklasse: 432 km Racing Task auf der Schwäbischen Alb. Die komplette Alb war wunderschön entwickelt, also quasi eine Wolkenstraße auf der Albkante, direkt in der Aufgabe. Am Ende des Tages waren sich alle sicher: Besser geht kaum noch. Der Tagessieger erreichte über die Aufgabe eine Schnittgeschwindigkeit von 131,84 km/h. Doch es folgte noch der ein oder andere schnellere Flug.



Startaufstellung am Flugplatz Grabenstetten

Der spannendste Tag war mit Abstand der 5. Wertungstag. Eine 330km lange Racing Task rund um den Luftraum von Stuttgart. Wir waren recht spät um 13 Uhr gestartet, doch das Wetter war ganz und gar nicht gut. Die Clubklasse, die vor uns gestartet war, kreiste bereits in großen Pulks und stieg nur schwach. Nun sind wir von der Standardklasse noch hinzugekommen, allerdings mit Wasser in den Flächen, weshalb wir noch schlechter stiegen. Aber irgendwie schafften wir es, uns zu halten, dann wurden die Steigwerte etwas besser und die Clubklasse machte sich auf den Weg, während die Standardklasse noch wartete. Steigwerte maximal 1m/s, 1/8 Cumuli, die Stück für Stück abgetrocknet sind, bis sich um kurz vor 16 Uhr (!!) jemand über die Startlinie traute und der Rest mitflog.

Ich hatte schon kurz überlegt, umzukehren, denn mir schien dies völlig unmöglich. Wenn man die Aufgabe im Kopf mit einem 80er Schnitt durch-

rechnet, dann würde sie bis ca. 20 Uhr dauern. Im Pulk ging es aber gut voran: Irgendjemand fand immer einen Bart, und jeder Bart wurde auch mitgenommen. So schlichen wir dahin: Die Schwäbische Alb hinunter, den Schwarzwald rauf, kurz vorm Kraichgau Richtung Osten an der nördlichen Luftraumkante von Stuttgart entlang, hier war es jetzt komplett Blau. Wir flogen über das Kraftwerk Neckar-Ulm, und erwarteten haben dort das „Hämmerle“, doch auch hier war nichts. Schließlich flogen wir am östlichen Luftraumrand Richtung Süden und schmissen uns auf die Alb. Hier ging es dann für ca. 20 der 26 Standardklasse-Piloten nicht mehr weiter, wir landeten um 19:40 Uhr in Gerstetten. Am Ende des Tages erfüllten vier Piloten die Aufgabe, denn sie waren etwa eine halbe Stunde früher losgeflogen.



In den zwei Wochen der deutschen Meisterschaft konnte ich sehr viel für mich mitnehmen. Ich bin sehr froh darüber, dass ich daran teilnehmen durfte und zusammen mit den anderen Junioren aus ganz Deutschland auf einem sehr hohen Niveau geflogen bin. Dieser Dank gehört natürlich insbesondere auch dem Verein für die Nutzung der LS8, sowie Klaus, der mich bestens unterstützt hat. Es war auch ein schönes Gefühl, mitzubekommen wie viele das Live-Tracking verfolgt haben und mich während oder nach den Flügen angeschrieben haben.

Am Ende des Wettbewerbes hatten wir 14 mal auf- und abgerüstet und Wassergetankt, bei neun Wertungstagen. Zwei Wochen, die mir noch lange in Erinnerung bleiben werden!

Simon Sendler

Zuwachs in der Bibliothek

Auch dieses Jahr hat unsere Bibliothek wieder Zuwachs bekommen. Zwar nicht mehr so viel wie in den ersten Jahren; inzwischen haben wir über 650 Bücher. Besonders erfreulich ist, dass regelmäßig Bücher ausgeliehen werden, was ja der Sinn dieser Einrichtung ist. Der aktuelle Katalog ist als sortier- und durchsuchbare Tabelle im Vereinsflieger hinterlegt.

Da unsere Bibliothek ja gänzlich aus Geschenken besteht und einem geschenkten Gaul man bekanntlich nicht ins Maul schauen soll, sind etliche Titel inzwischen drei- und viermal und noch häufiger vorhanden. Was macht man mit den vielen doppelten Büchern? Wir sind nun dazu übergegangen, unsere neuen Mitglieder und Schüler, die besondere Leistungen erbracht, z. B. die A-Prüfung bestanden haben, mit einem passenden Buch aus diesem Bestand zu beschenken. Wir denken, den Neuen mit einem dieser Bestseller (z. B. Brütting, Kreipl, Reichmann) eine Freude zu machen und ihr, die die Bücher gestiftet habt, dürft stolz darauf sein, einem Nachwuchspiloten unter die Arme gegriffen zu haben.

Harald und Rabbi

Diamant und Smaragd

Helmut Seißler und die frühen Jahre der Modellfliegerei

Der 60. Geburtstag von Helmut Seißler ist nicht nur ein Anlass, einem Pionier der Modellfliegerei zu gratulieren, sondern auch für einen ganz persönlichen Rückblick auf die frühen Jahre dieses Sports in Erlangen. Helmut war schon früh vom Fliegen begeistert und hat nach einer technischen Ausbildung bei Siemens mit der Herstellung von Modellflugzeugen und der Gründung des Modellbaugeschäfts weitergemacht. Weit über Erlangen hinaus waren seine Segelflugmodelle "Diamant" und "Smaragd" bekannt.



Das Foto zeigt Walther Lotze und Helmut Seißler (re.) mit einer elektrifizierten Version des "Diamant"

Er wuchs wie ich in Buckenhof auf. Mein Vater war praktischer Arzt in Buckenhof und hielt gerne einen Mittagsschlaf. Helmut aber ließ auf der Wiese hinter unserem Haus mit einem Kumpel gern ein Fesselflugmodell, motorisiert mit einem Hobby Taifun Dieselmotor, kreisen. Die Modelldieselmotoren wurden damals mit einem Äther/Rhizinusölgemisch betrieben und waren höllisch laut. Schalldämpfer gab es kaum und wenn nur mit geringer Wirkung. So wurde Helmut von meinem Vater ermahnt, zu einem anderen Zeitpunkt seinem Hobby nachzugehen.

Ausweichmöglichkeiten gab es auch auf Wiesen und Feldern. Heute sind sie vollgebaut.

Ich begann damals meine Fliegerkarriere mit dem kleinen Uhu, der mit Jetex-Düsenantrieb oder Rauchsätzen ausgestattet wurde. Danach kam dann auch ein Fesselflugmodell vom Typ Graupner Mustang, das aber wegen eines Kurbelwellenschadens nach Absturz nicht lange flog. Ersatz war aufgrund des knappen Taschengeldes nicht möglich; Modellfliegen war damals ein teures Hobby.

Nach einer Segelflugausbildung auf Burg Feuerstein wand ich mich dann wieder dem Modellflug zu und trat 1980 in den Verein ein. Die FVE -Fliegeraktivitäten auf dem Exerzierplatz waren für mich immer sehr attraktiv, unter anderem auch wegen der US-Militärflugzeuge, die dort landeten (Beaver, Piper, Hubschrauber Bell 47 G, Sikorsky S58, etc.). Die Schultheißsandgruben in Buckenhof waren damals tolle Abenteuerspielplätze für alle Jungs. Vom Grubenrand aus konnte man seine Segler starten lassen, und die Sandloren konnte man (nach Feierabend der Arbeiter) von der Lok abkuppeln und den Seilbahnberg zur Fördermaschine herunterfahren.

Es gab sehr schöne Biotope; in den glasklaren Grundwasserseen, wo man im Sommer baden und mit Flößen herumfahren, im Winter aber auf dem Eis hetscheln konnte. Die Störche fanden einen reichen Nahrungstisch bedingt durch viele Frösche, Molche, Ringelnattern etc.

Es war eine wunderbare Zeit ohne PC und Handy. Wir hatte nur uns, die Natur, viele Kumpels mit dummen Ideen und natürlich auch das hochinteressante Panzerübungsgelände in Tennenlohe.

Walther Lotze

Wie bei den „Großen“

Modell F-Schlepp in Marloffstein



Was in der "großen" Fliegerei eine Selbstverständlichkeit ist, ist im Modellflug eher die Ausnahme: ein Fluggerät in gemeinsamer Tätigkeit in die Luft bringen. Aus der Frage, wie man den Modellflug kooperativer gestalten kann, entstand im Herbst 2017 die Idee, ein vereinseigenes Motorflugzeug für den Seglerschlepp anzuschaffen, das vor allem am Marloffsteiner Fluggelände zum Einsatz kommen sollte. Schöner Nebeneffekt: die Segler können auf eine eigene Motorisierung verzichten, was Gewicht spart und vor allem auch den Scale-Seglern zugutekommt.

Die Wahl eines geeigneten Schleppmodells fiel auf die Graupner Jodel DR 400 mit einer Spannweite von 2,2 Metern und einem angegebenen Gewicht von knapp 9 kg. Das Original ist ja bekanntlich auf dem Feuerstein als Schleppmaschine im Einsatz. Ralf und Thommy übernahmen, als treibende Kräfte des Projekts, die Beschaffung und den Aufbau des Modells. Das Modell sollte elektrisch betrieben sein; der verbaute Axi 5345, der an zwölf Lipozellen über 3 kW liefern kann, ist darauf ausgelegt auch größere Segler mit bis zu 9 kg in die Luft zu bringen.

Der Erstflug der Jodel im April dieses Jahres fiel durchaus ernüchternd aus. Die Grundgeschwindigkeit des Modells erwies sich aufgrund des großen Gewichts als relativ hoch und das Fahrwerk hielt den Belastungen auch bei sauberen Landungen kaum stand. Relativ bald tauschte Thommy das originale Hauptfahrwerk durch ein stabileres geschlepptes Fahrwerk aus.



Auch der Seglerschlepp war anfangs ein abenteuerliches Unterfangen. Ralfs Ka8 zeigte aufgrund der hohen Grundgeschwindigkeit des Schleppers einen starken Drang zum Wegsteigen und musste mit viel Tiefenruder hinter dem Schlepper gehalten werden. Erst der Einbau von Störklappen, die beim Schlepp teilweise gefahren sind, brachte Besserung. Andere Segler waren hier deutlich zahmer. Im Schleppbetrieb zeigte sich dann auch ein weiteres Problem der DR 400: durch die lange Kabinenhaube bedingt ist die Schleppkupplung deutlich hinter dem Schwerpunkt der Maschine angebracht, was die Manövrierbarkeit im Schlepp erschwert. Ein Hochdecker wie die Piper Cub hätte dieses Problem nicht.

War der Anfang auch schwer, so war die Lernkurve in den nächsten Wochen und Monaten doch steil. Ralf und Thommy machten sich als Schleppiloten mit den Eigenheiten der Jodel zunehmend vertraut und



auch die Seglerpiloten Hartmut, Norbert, Frank und Mike entwickelten zunehmend Routine. Eine Akkuladung erlaubt vier bis fünf Schlepps und bei einer Ladezeit von ca. 30 Minuten kann der Schleppbetrieb fast durchgehend aufrecht gehalten werden. Anfang Oktober konnten wir den hundertsten Schlepp bei von Ralf gestiftetem Bier und Bratwürsten an der Marloffsteiner Vereinshütte feiern.

Die Anschaffung der Schleppmaschine hat sich aus unserer Sicht auf jeden Fall gelohnt. Weitere am Seglerschlepp Interessierte können sich bei Ralf unter 01511 5564462 melden.

Michael Klotz

Wir trauern um unseren Fliegerkameraden
Günther Pusch



Viel zu früh verstarb
Günther am 18.07.2018 im Alter von 70 Jahren.
Er war seit 1992 Mitglied der Modellfluggruppe.

Günther hat im Laufe seiner Mitgliedschaft viele Flugodelle,
oft Scalemodelle, gebaut und geflogen.
leider konnte er in den letzten Jahren krankheitsbedingt
nur noch selten am Flugbetrieb teilnehmen.

Er wird uns in bester Erinnerung bleiben.

**Vorstand und Mitglieder
Flugsportverein Erlangen-Nürnberg**

Was für ein tolles Hobby

Sebastians 520-km-Streckenflug

10:44 Uhr ist es, als der Discus geschleppt von der BY am Platz abhebt. Insgesamt sind wir heute 10 Piloten, die auf Strecke gehen. Ich fliege heute mit Stefan, der sich die LS4 genommen hat, im Team. Mein Discus hat einen Gleitpunkt mehr und ich bin recht zuversichtlich dass ich mein weniger an Können mit dem mehr an Gleitleistung kompensieren kann.

Von Bart zu Bart springen wir schnell Richtung Südosten, wir überfliegen Amberg i.d. Oberpfalz und nähern uns Regensburg. Bei Schwandorf kreist Stefan bereits 400 m über mir und gewinnt schnell weiter an Höhe. Ich weiß, dass irgendwo hier das Steigen sein muss, ich suche auch in Windrichtung, finde aber nichts. Als Stefan an der Wolkenbasis ankommt, liegen bereits 800 Höhenmeter zwischen uns, sodass wir beschließen, uns hier zu trennen. Ein Gleitpunkt unterschied war dann offensichtlich doch zu wenig....



Hastig suche ich im LX den nächstgelegenen Flugplatz, denn inzwischen habe ich nur noch 500 m über Grund. Mit Kurs auf den Flugplatz Schwandorf raste ich bereits die Frequenz vom dortigen Turm. Wie bestellt, steht kurz vor dem Platz ein Aufwind, in den ich zufällig hinein stolpere. Er bringt mich in nur 9 Minuten wieder an die Wolkenuntergrenze. Freud und Leid liegen beim Streckenfliegen oft nah beieinander. Weiter geht's!

Bei Regensburg reift eine Idee in mir. Der Segelflugwetterbericht verspricht gute bis sehr gute Thermik bis 17:30 Uhr. Die Zeit müsste ausreichen, einmal um die Kontrollzone des Nürnberger Flughafens zu fliegen. An diese Strecke habe ich mich bisher noch nicht gewagt. Die Gelegenheit könnte ich nutzen, um erstmals meine Heimat am Brombachsee von oben zu sehen. Ich wende das Flugzeug um 90° und nehme Kurs auf den Brombachsee.



Das Wetter hält, was der DWD verspricht, von Regensburg bis zum Brombachsee benötige ich keine 1,5 h. Ich fliege jetzt das erste mal in

einer Gegend, in der ich mich auch am Boden wirklich auskenne. Als ich direkt über dem Brombachsee bin will ich Kurs auf mein Heimatdorf nehmen, stelle aber schnell fest, dass das gar nicht so einfach ist. Das LX kennt „Gundelsheim an der Altmühl“ natürlich nicht, ich könnte mich am Fluss Altmühl orientieren, aber die ist entweder so klein oder so trocken, dass ich sie im ersten Moment von hier oben nicht sehe. Ich erkenne aber Weißenburg, dort bin ich lange zur Schule gegangen. Von dort aus hängele ich mich die kleinen Ortschaften weiter Richtung Westen, genau die Strecke, die der Schulbus früher immer genommen hat. Gar nicht so einfach, denn von hier oben sehen die Dörfer alle irgendwie sehr ähnlich aus. Plötzlich erkenne ich unsere markante Kirche und wenige Sekunden später bin ich direkt über dem Dorf. Dort unten erkenne ich mein Elternhaus und wie der Großbauer gerade ein Feld bestellt, ein großartiges Gefühl.

Ich mache jede Menge Fotos um später meinen Eltern davon zu erzählen. Dabei achte ich peinlichst genau darauf, dass auf jedem Foto auch wirklich die Fläche des Discus zu sehen ist, sonst hätte ich die Tour ja auch mit dem Mose machen können.

Das Wetter bleibt wie vorhergesagt den ganzen Tag großartig, so dass ich meine Ziele nochmals großzügig erweitere. Ich werde an diesem Tag noch den Thüringer Wald und auch das Fichtelgebirge bei Bayreuth von oben sehen, bevor ich nach 6,5 h und 520 km wieder am Hetzleser Berg lande.

Nachdem das Flugzeug geputzt und aufgeräumt ist lade ich den Flug hoch. Zwar habe ich wieder mal versäumt das Dreieck zu schließen was mich 30% der Punkte gekostet und den letzten Platz in der OLC (Online Contest) Wertung eingebracht hat. Das stört mich aber überhaupt nicht, mein eigentliches Highlight bleibt das Überfliegen meines Heimatdorfes. Als ich dann realisiere, dass ich heute morgen noch über Regensburg war, dann Brombachsee und Altmühlsee überflogen habe und Nachmittags in Ansbach, Coburg und, Bayreuth vorbeigesehen habe, denke ich mir noch: „Ein tolles Hobby habe ich mir da ausgesucht.“

Sebastian Hausleider

Prüfungen 2018

A-Prüfungen

29.05.2018 Jonas van Drunen
10.06.2018 Sebastian Graupner
02.08.2018 Ferdinand Heim
19.08.2018 Paul Fadler

B-Prüfungen

15.07.2018 Wolfgang Bücherl B-Prüfung
07.08.2018 Jonas van Drunen B-Prüfung

PPL-C Prüfung

14.10.2017 Harald Fischer
03.10.2018 Christoph Bungeroth
11.11.2018 Peter Kubis

UL

Martin Terlinden
Barny Hochmut

TMG

18.11.2018 Sascha Kretschmann

Herzliche Glückwünsche an allen Prüflingen und hoffentlich immer unfallfreie Flüge!

Peter erlebte seine Prüfung so:

Sonntag der 11.11. Um 07:30 stehe ich auf und schaue nach draußen. Die Sonne scheint. Super. Kurz danach zieht sich plötzlich der Himmel zu und es fängt an zu regnen. Das kann doch nicht wahr sein, heute mache ich meine Prüfung! Kurzer Blick auf die Wetterapp die mir verrät, dass das Wetter am Hetzles doch besser wird, also Abfahrt zum Flugplatz. Chris kommt mit. Kaum auf dem Platz, kommt auch schon Rabbi - und mit ihm die Sonne, wie könnte es anders sein. Die Wolken verziehen sich. Es dauert nicht lange, da nähert sich ein grauer Golf: Harald und Sebastian sind auch wegen mir gekommen, kurz darauf auch noch Thomas und Ferdi. OK, jetzt haben wir einen Türmer (Thomas), einen Schlepper (Rabbi), einen Fluglehrer (Harald), einen Flächenmann (Chris) und von allen volle Unterstützung für mich.

Die ASK machen wir fertig und ich rufe, wie verabredet, Prüfer Schwanitz an. Mit Harald machen wir noch einen Start, Rabbi lässt uns direkt in die laminare Strömung einsteigen, herrlich! Ich fühle mich gut und entspannt.

Der Prüfer kommt, wir machen den Check, kurze Diskussion, und los geht's. Ich steige in den Flieger rein, aber was ist verdammt bloß los mit mir? Aufregung pur, aber gleich so eine, dass ich fast vergesse, die Klappen zu verriegeln. Peter, konzentriere dich! Dann Start, Schlepp, Übungen. Mit allem ist der Prüfer zufrieden. Nun kommt die Landung, er verlangt Slip im Endteil. Ich melde Position, ziehe die Gurte nach, schaue Richtung Landebahn und Windsack, alles OK. Nur warum kommt diese Aufregung verdammt nochmal wieder? Ich bin zu hoch, aber wie! Ich drehe in den Endanflug und habe immer noch 180 m. Ich höre die Stimme von Kalle: "Jetzt ziehst du voll die Klappen raus!". Das mache ich und fange an mit dem Slip. Nun hängt die rechte Fläche zu tief, und ich fliege einen Bogen nach rechts. Ausleiten, Korrektur, und wieder slippen. Ich sehe, dass alle am Start mir zuschauen. Die schwitzen sicherlich genauso wie ich, besonders Harald, er wir weitere graue haare bekommen. Ausleiten, abfangen, ausschweben - und ich bin am Boden. Abbremsen ausrollen. Junge du bist durchgefallen, ist meine erste Gedanke. Aber der Prüfer sagt, "wir machen noch einen, weil die erste Landung kann ja Zufall sein". Mein zweiter Flug ist gelungen.

Danke an meine FEN Familie, die mich unterstützt, mit mir schwitzt, mit mir den letzten Schritt zum Piloten feiert.



Am 19.08.2018 besteht Paul Fadler seine A-Prüfung. Herzlichen Glückwunsch!

Und so schildert Christoph seine Prüfung

Die Angst meines Prüfers

Am Tag meiner Prüfung, einem Mittwoch, war es sehr windig und ich dementsprechend nervös, was mir bestimmt auch jeder ansehen konnte. Gegen Mittag rief mich mein Prüfer an. Er fragte mich, wie das Wetter oben sei und meinte, dass er nicht über 15 Knoten fliegen wolle. Ich konnte ihn beruhigen, wir lagen nämlich knapp drunter. Gegen 15 Uhr sollte es losgehen. Wegen der stürmischen Verhältnissen hatte Rabbi mir geraten, die Prüfung eher am Wochenende zu machen, wo weniger Wind vorhergesagt war. Harald war der Meinung, dass man auch bei solchen Wetterverhältnissen fliegen können muss. So entschied ich mich, erst mal zwei Starts mit Lehrer zu machen.

Der erste Start war mit Andreas. Die Übungen in der Luft waren gut, nur den Slip im Endteil hab ich nicht auf die Bahn gemacht, sondern eher in Richtung Startwagen. Somit entschied ich mich, auch in der Prüfung keinen Slip im Endteil zu machen. Der zweite Start mit Harald verlief gut.

Dann kam der Prüfer auf den Flugplatz und fragte mich zuerst etwas Grundsätzliches: Ob und wann ich denn welche Dokumente mitführen müsse. Die Frage beantwortete ich natürlich souverän. Danach wurde es schwieriger. Es ging um die Ausübungsvoraussetzungen, dabei grillte er mich genauso wie Dieter seine Flugschüler, was sich im Nachhinein als nicht als so tragisch herausstellte.

Dann kam der praktische Teil, der in meiner geliebten Twin II stattfand.

Beim Start redete mir der Prüfer mit lautem Ein- und Ausatmen gut zu und machte mir Mut. „Ahh sehr gut“ oder bei der Hangkante: „Und jetzt noch sicher durch die Turbulenzen, dann hast du es eigentlich schon geschafft.“ Der Prüfer sagte das immer mit einem gestresst klingenden „Hauchen“, was mir in meiner Angst, nicht zu bestehen, in dem Moment gar nicht aufgefallen war. Wir flogen dann noch Thermik und ganz locker die restlichen Übungen.

Dann die Landung. „200 Meter, Gurte fest, Wind unverändert, Landegeschwindigkeit 120“. Meine Landeeinteilung war sehr passend für den Wind, nur kamen von hinten immer wieder die Stimmen die mir so Sachen sagten wie: „Das wird gut, das fühle ich ... Und jetzt sauber ins Endteil ... Das wird gut und jetzt nur noch sauber abfangen“. Nach der gelungenen Landung stiegen wir aus, der Prüfer gab mir die Hand und gratulierte.

Harald erzählte mir im Nachhinein, dass der Prüfer genauso aufgeregt wie ich war. Wegen des starken Windes. Da wusste ich, was diese ganzen Aussagen von hinten zu bedeuten hatten: Er machte sich selbst Mut, dass alles gut läuft.



Windige Angelegenheit - Sascha Kretschmann nach erfolgreicher TMG-Prüfung in Dobbenreuth

90? 100? 111!**Der Verein feiert seinen Geburtstag**

Selbst wenn Murphys Gesetz in Kraft treten sollte, wonach alles schiefgeht, was schiefgehen kann, steht doch eines unwiderlegbar fest: Der Flugsportverein Erlangen-Nürnberg wird 2019 stolze 111 Jahr alt. Ebenso fest ist auch der Wille, dies am Wochenende 13./14. Juli gebührend zu feiern. Betrachtet man die lange Zeit, die sich ein kleines engagiertes Team für die Vorbereitungen genommen hat und noch nehmen wird, dürfte auch Murphy chancenlos sein.

Am Alter des Vereins gibt es nun ein für allemal nichts mehr zu rütteln. Das ist das amtliche Endergebnis von Harald Fischers hartnäckiger Recherche, die den Verein und viele andere zunächst in Verwirrung gestürzt hatte.. Letztlich sind wir ihm sehr dankbar, dass er sich die Mühe gemacht hat, aus vielen vielen Puzzleteilen die Geschichte des Vereins bzw. der Vorläufer-Vereine zusammenzutragen und zusammenzufügen und mit überholten Darstellungen aufzuräumen. Wobei er vor zwei Jahren keine große Begeisterung ausgelöst hatte, als er entdeckte, dass die 2017 geplante 90-Jahr-Feier keine solche werden kann, weil der Verein viel älter ist. Gefeierte wurde 2017 dennoch, da allerdings nachträglich die 2015 vollzogene Fusion des Fliegerclubs Nürnberg und der Flugsportvereinigung Erlangen zum FEN. Das Medieninteresse jedenfalls war dem Verein und seiner mysteriösen Geburtsstunde sicher.

Harald lüftete schließlich das Geheimnis endgültig: Der Verein ist nicht 90 Jahre alt und nicht 100 (ein Jubiläum, das nicht gefeiert wurde) , sondern wurde 2018 stolze 110. Kein Anlass, gleich noch einmal ein Fest zu organisieren. Weshalb also nicht im Jahr darauf, also 2019, dem 111. Geburtstag feiern?

Gesagt, getan. Es wird nicht nur das Fest im Juli geben, sondern ein Begleitprogramm. Eine Ausstellung an mehreren Orten. Auf Tafeln ist zu sehen, woher der Verein kommt, wie er sich heute präsentiert und wie er sich weiterentwickeln will, zum Beispiel in der Nachwuchsförderung und in einer ökologisch orientierten Richtung. Zu sehen ist die Ausstellung unter anderem in Nürnberg und Erlangen, in Neunkirchen am Brand und in Gräfenberg.

Die Themen der Ausstellung prägen dann auch das Fest, das ausdrücklich keine Lauffahrtveranstaltung, also kein Flugtag, sein soll. Die rechtlichen Anforderungen etwa wegen der Sicherheit wären zu hoch gewesen. Es soll ja auch kein Event mit spektakulären Shows werden, sondern die Gelegenheit, bei Speis' und Trank die Fliegerei und die Flieger besser kennen zu lernen, wobei der Schwerpunkt eindeutig auf der Segelfliegerei liegt. Angeboten werden dazu unter anderem Gruppenführungen über den Flugplatz. Mit dabei ist auch der historische Schulgleiter SG 38. Natürlich ist auch die Ausstellung zu sehen. Die Modellfluggruppe des FEN präsentiert sich wieder in einer eigenen Vorführung, die schon 2017 große Begeisterung ausgelöst hatte.

Auf der langen To-do-Liste des Vorbereitungsteams steht auch schönes Wetter. Sollte dieser Programmpunkt nicht verwirklicht werden können - eintrüben kann sich der Himmel, aber garantiert nicht die Stimmung.

Herbert Fuehr



BESSER FÜRS KLIMA
BESSER FÜR MICH

* ERconomy proNatur – 100 % Sonne, Wasser, Wind

|STROM|WÄRME|ERDGAS|WASSER|STADTBUS|BÄDER|

... nichts liegt näher
www.estw.de

ESTW
ERLANGER STADTWERKE



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	Franz Maier Tel.: 0175/2946769  fmaier63@gmx.de
3. Vorsitzender	Helmut Seißler Tel.: 09132/73 64 15  Modellbauzentrum.Erlangen@t-online.de
Schriftführer	Stefan Vogel Tel.: 0911/5188416  wls-stefanvogel@web.de
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	Ben Paulsen Tel.: 09135 721635  ben.l.paulsen@gmail.com

Die Verfasser sind für den Inhalt ihrer Texte selbst verantwortlich.

Bankverbindung: Sparkasse Erlangen,
IBAN: DE58 7635 0000 0000 0133 10 BIC: BYLADEM1ERH

Rebecca Bäßler
Kundenberaterin in
der Geschäftsstelle
Herzogenaurach –
Haydnstraße

Bankwechsel¹ ist einfach.
Kommen Sie jetzt zu uns!

**direkt GIRO – das kostenlose² 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 824-0 (Mo. – Fr. jeweils von 8:00 bis
20:00 Uhr).

- ¹ Gemäß Zahlungskontengesetz sind alle Banken verpflichtet, Ihren Kontowechsel innerhalb von 10 bis 12 Tagen ab Beauftragung für Sie abzuwickeln.
- ² chipTAN-Generator einmalig 17,09 € inkl. Versand; Für die pushTAN Benachrichtigung 0,04 €. Wird nur erhoben, wenn die TAN vom Kunden angefordert, der Zahlungsauftrag vom Kunden mit der bereitgestellten TAN erteilt worden und dieser der Sparkasse zugegangen ist.
Stand: 09/2018



Jetzt auch mit
paydirekt

Wenn's um Geld geht



**Stadt- und Kreissparkasse
Erlangen Höchststadt Herzogenaurach**

sparkasse-erlangen.de/direktgiro