

# flugblatt

Vereinsmitteilungen des Flugsportvereins  
Erlangen-Nürnberg  
2023



## Aus dem Heft

- Lohnender Ausflug zum Hugo-Junkers-Museum
- Klaus Bungeroth erfolgreich bei den Bavarian Open 2023
- Innovativ und umweltfreundlich
- Nostalgie, Flugspaß und Gemeinschaft
- Helgoland mit dem UL
- BADELU
- Aufregende Woche in den Bergen
- Lange Nacht der Wissenschaften
- „Sting“-Nachfolger kommt im Bausatz

**Seite**

1	Vorwort
2	Bericht des Vorstandes
4	Highlight in Lillinghof
7	Lohnender Ausflug zum Hugo-Junkers-Museum
15	Unvergessliches Erlebnis
18	Ralf Kowalski: Auf zu neuen Höhen – „in der Liebe und in der Luft“
19	Klaus Bungeroth erfolgreich bei den Bavarian Open 2023
21	Innovativ und umweltfreundlich
28	Nostalgie, Flugspaß und Gemeinschaft
31	Zwei Tage voller Flugspaß
33	Memoriam Rudolf Nigratschka
36	Helgoland mit dem UL
45	BADELU
53	Modellversuch: Streckenflug-Coaching
58	TMG Schulung
60	Prüfungen
61	Aufregende Woche in den Bergen
68	Schöner Schein
70	Mit dem Mose nach Burg Feuerstein
71	Kurzer Bericht von der Langen Nacht der Wissenschaften
73	„Sting“-Nachfolger kommt im Bausatz
77	Impressum

**Termine**

03.24	Fluglager Aosta	Juni/Juli 24	Barcelonnette/ Serres/ Puimoisson?
18.5.-01.6.24	Pfingstfluglager	27.7.-10.8.24	Sommerfluglager

**Druckdatum:** 03.12.2023  
**Druckauflage:** 500

**Kontakt**

Web: [www.fsv-en.de](http://www.fsv-en.de)  
Verein: [info@fsv-en.de](mailto:info@fsv-en.de)  
Segelflug: [segelflug@fsv-en.de](mailto:segelflug@fsv-en.de)  
Modellflug: [modell-anflug@fsv-en.de](mailto:modell-anflug@fsv-en.de)

Titelfoto: Sebastian Graupner „Wilder Kaiser“

## Vorwort

Zeitschriften, die etwas auf sich halten, beginnen auf einer der ersten Seiten mit dem Editorial, einer Art Vorwort des Herausgebers/der Herausgeberin, oder des Chefredakteurs/der Chefredakteurin, die aus dem Nähkästchen des Redaktionsalltags plaudern und den Inhalt des Blattes schmackhaft machen wollen. „Eine Art Vorspeise, die dem Leser gereicht wird, um ihm Lust auf mehr zu machen“, hat es ein schlauer Kopf einmal genannt. Beim „Flugblatt“ ist das sehr viel bescheidener und heißt einfach „Vorwort“ - schon weil es keine Chefredaktion gibt und der Herausgeber, wenn man so will, die Vorspeise selbst serviert. Vorsitzender Klaus Raeder verrät („Liebe Mitglieder“), was sich im Verein Spannendes getan hat und auf den nächsten Seiten zu lesen sein wird. Zum Alltag der Zwei-Mann-Redaktion nur so viel: Er besteht zunächst einmal aus Warten. Warten darauf, dass die angekündigten oder angefragten Beiträge per Mail eintrudeln – das zieht sich dann zwischen der ersten Aufforderung bis lange nach Redaktionsschluss hin. Der eine der beiden Blattmacher (Herbert) redigiert sie, wobei es hauptsächlich auf grammatikalisch und orthografische Fehler ankommt, nicht auf den Stil: Es sollen ja sehr persönliche Eindrücke wiedergegeben werden. Überschriften kommen auch hinzu, sie sollen möglichst zum Lesen anregen - wie, ob eher locker oder sachlich-nüchtern, ist Geschmackssache. Der andere Blattmacher (Peter) macht sich schon mal Gedanken, wie er die Artikel, Fotos und – ganz wichtig – Inserate platzieren kann, was ihm wegen des stockenden Eingangs der Beiträge sehr viel Kreativität und Flexibilität abverlangt. Zur Absprache genügt ein Mail-Austausch, der zum Schluss hin sehr rege werden kann und bisher jedes Mal zum erwünschten Ergebnis geführt hat: Ein „Flugblatt“ als Spiegel des Vereinslebens. Allen Beteiligten herzlichen Dank dafür.

Peter Lütke und Herbert Fuehr

## Liebe Mitglieder,

heute melde ich mich wieder mit einem kleinen Resümee des vergangenen Jahres. Zunächst geht mein Dankeschön an die Redaktion und alle, die einen Beitrag zu unserem Heft geschrieben haben. Auch in Zeiten digitaler Medien.

Jetzt hat sich wieder alles eingespielt, ein normales Jahr liegt hinter uns und ich empfinde es so, dass die Zeit gerast ist. Aber das liegt vielleicht am Alter.

Wir haben stabile Mitgliederzahlen, allerdings macht sich auch bei uns der demografische Wandel bemerkbar: 60 Prozent unserer aktiven Mitglieder sind älter als 50 Jahre.

Es ist also besonders wichtig, im Bereich der Mitgliederwerbung, speziell bei Jugendlichen, weiterhin aktiv zu bleiben.

Die Anzahl Starts und Landungen auf dem Flugplatz Hetzleser Berg bewegte sich in etwa auf dem Vorjahres-Niveau. Im Bereich Modellflug gab es eine erhebliche Steigerung des Flugbetriebs mit über 30 Prozent mehr Flugbewegungen. Sicher auch ein Effekt der neuen PV-Anlage in Marloffstein, die das Laden der Flugzeug-Akkus erheblich erleichtert.

Es waren auch wieder viele Mitglieder auf Fluglagern, Lehrgängen und Wettbewerben unterwegs.

Aosta in Italien ist inzwischen fest im Kalender eingeplant und auch der Wettbewerb auf dem Klippeneck erfreut sich großer Beliebtheit, heuer waren drei Pilot/innen am Start. Dabei hat Viola Weigert den dritten Platz in Ihrer Klasse erfliegen. Herzlichen Glückwunsch. Ein Pilot ist auf dem Qualifikationswettbewerb in Hockenheim mitgeflogen und eine Pilotin hat am Alpen-Lima-Lehrgang in Ohlstadt/Pömetsried teilgenommen. Last, not least hat ein Nachwuchspilot erfolgreich am Lima-Lehrgang in Weißenburg teilgenommen.

Bei den Modellfliegern gab es auch eine Reihe von Wettbewerben, in Pinzberg die „Bavarian Open“ mit dem Stadtpokal Erlangen in der Klasse F5J, bei denen sich Klaus Bungeroth hervorragend platziert hat. Auf dem Modellfluggelände Marloffstein fand der Retro-Modellflugtag statt, bei dem über 60 Oldtimer ausgestellt waren und natürlich auch viel geflogen wurde.



Nachdem wir in diesem Jahr den Pachtvertrag eines wichtigen Grundstückes auf dem Hetzles für weitere 30 Jahre verlängern konnten, haben wir jetzt Planungssicherheit für den Flugplatz und können dringend anstehende Investitionen in die Infrastruktur auf dem Hetzleser Berg in Angriff nehmen.

Jetzt wünsche ich euch viel Spaß beim Lesen unseres „Flugblattes“, ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Euer

Klaus Raeder

## Highlight in Lillinghof

### Pfingst-Fluglager mit bestem Wetter und hochmotivierten Jung-Piloten

Von Maximilian Grasnick

Vom 27.05 bis zum 11.06 waren dieses Jahr Pfingstferien und somit Fluglager am Hetzleser Berg. Das heißt, sofern das Wetter es zulässt, wird zwei Wochen täglich mit verschiedenen Aktionen geflogen. Das Wetter dieses Jahr übertraf alle Erwartungen, weshalb wir hoch motiviert und zahlreich anwesend waren. Es konnte, so wie es sein soll, jeder flugwürdige Tag voll genutzt werden, obwohl keine Dienste eingeteilt waren. Der Streckenflug folgte dem Wetter entsprechend, wodurch an dem letzten Sonntag 13 Piloten knapp 4.500 km zurücklegten. Ich selbst habe meine Umschulung auf den Einsitzer geschafft und konnte direkt viel Flugerfahrung mit unseren Astiren sammeln. Seine ersten Alleinflüge konnte Burghard trotz Regen mit viel Erfolg abschließen, er wurde abends traditionell „sensibilisiert“.



In unserer Jugendgruppe haben wir, wieder stark vertreten, die ganzen zwei Wochen am Platz geschlafen. Das Frauenhaus bewohnten wir dafür wie gewohnt zusammen mit einer Siebenschläfer-Familie. Täglich wurde gemeinsam gekocht und gegessen, auch wenn es mal nur Nudeln mit Tomatensoße gab. Neu konnten wir zwei Schnupperer in unsere Gruppe aufnehmen, die von Anfang an gut integriert wurden und bei allen Aktionen motiviert dabei waren. Rabbi hat uns dann gleich in seine Aglio-Olio-Künste eingewiesen, auch wenn die anderen Fluglehrer wegen des Knoblauchgeruchs am nächsten Tag etwas streikten.



Als Highlight dieses Jahr zähle ich die Einladung der Jugend des Nachbarvereins Lauf-Lillinghof, wo wir als Jugendgruppe mit acht Flugzeugen eingeflogen sind. Die Landung auf dem Platz war für mich etwas spannend, da ich bei meinem Freund Martin in einem Duo-Discus hinten drin saß und die kurze Bahn zum ersten Mal angeflogen bin. Sicher gelandet, wurden wir empfangen und haben gemeinsam unsere Flugzeuge sicher geparkt. In der Laufer Halle gab es dann Spanferkel, und wir trafen nette Leute, mit denen wir einen schönen Abend verbracht haben. Die Laufer



Jugend war gut vertreten und hat uns bei der Aktion super unterstützt, wobei wir in ihrem Jugendraum einen Platz zum Schlafen bekamen. Maximilian Sonneck hat uns freundlicherweise die nötigen Sachen mit dem Auto im Voraus hingefahren. Gut ausgeschlafen wurden wir dann frühmorgens mit Hilfe der von Lauf neu ergatterten Dynamic und unserer Piper zurück zum Hetzles geschleppt. Der Schlepp war interessant, da die Dynamic bei Schleppegeschwindigkeiten doch einen starken Anstellwinkel hatte, jedoch durch den Turbo ein ähnliches Steigverhalten zeigte. Mit den zwei Schleppmaschinen kamen wir rasch nach Hause, sodass der Flugbetrieb pünktlich beginnen konnte.

Inspiziert von der in Lauf herrschenden Gemeinschaft kam uns die Idee, ein Burgergrillen in unserem Verein zu veranstalten. Organisiert von der Jugend haben wir super Burger mit selbstgemachten Buns servieren können. Dies war dann am letzten Freitag der Auftakt für den folgenden Clubabend, wobei die Burger so gut ankamen, dass wir etwas später beginnen mussten.

## Lohnender Ausflug zum Hugo-Junkers-Museum

Sascha Kretschmann und Mario Vogel waren mit der D-KHOF in Dessau

Von Sascha Kretschmann



*Hinflug: Sascha, Navigation (links), Mario, Pilot (rechts)*

Am 07. Juli 2023 traf ich mich mit Mario Vogel um 07:30 Uhr am Flugplatz Hetzleser Berg, um unserer gemeinsamen Begeisterung für die Luftfahrt nachzugehen. Nachdem der erste Anlauf wegen gravierender Gewitter ausgefallen war, sollte es nun mit der D-KHOF, bei wolkenlosem Himmel und leichtem Nordwestwind (300°/15 km/h), zum 255 km entfernten Flugplatz nach Dessau (EDAD) gehen.

Dabei handelt es sich um einen Teil des ehemaligen Flugplatz-Geländes der Hugo-Junkers-Flugzeugwerke, benannt nach dem deutschen Flugingenieur Hugo Junkers (1859-1935). Er wird heute von der Flugplatz Dessau GmbH betrieben. Am nordöstlichen Rande des – wohlgemerkt ehemaligen – Flugplatzgeländes befindet sich das heutige Technikmuseum Hugo Junkers, dessen Besucher neben Junkers-Motoren, Wärme- und Haushaltstechnik die Hauptattraktionen F-13 und eine Ju-52 bestaunen dürfen. Für

Luftfahrtbegeisterte eine hervorragende Möglichkeit, den Ausflug Richtung Norden mit ein bisschen Geschichte zu verbinden.

Also wurde die D-KHOF vollgetankt und nach einem kurzen, morgendlichen Briefing konnten sich die beiden Piloten dank des Flugleiters Klaus Raeder in Startrichtung 07 in die Lüfte begeben.



*Geiseltalsee südlich von Halle (Saale)*

Startzeit 06:47 UTC, zu dieser Tageszeit war die Luft noch entsprechend ruhig. Verkehr gab es an diesem Freitagmorgen kaum, was den beiden die Hörbereitschaft auf Langen Information eindeutig widerspiegelte. Der Kurs wurde in Richtung 013° gesetzt, dabei ging es zunächst über die östliche Gebirgskante, querab, rechts an Ebermannstadt vorbei übers Wiesenttal, weiter auf Kurs links an Hollfeld vorbei, bevor die erste große Auffanglinie, die A70, markant am Horizont erschien. Dahinter konnte man den Main überqueren und in der Ferne zur rechten Seite Kulmbach erkennen. Kurze Zeit später war in Kronach eindrucksvoll die Burg zu erkennen. Anschließend erhob sich der Thüringer Wald, wo sich ein paar wenige Navigationspunkte identifizieren ließen. Die zweite, sehr markante Auffanglinie und mit tollem Ausblick bildete die dahinterliegende Hohenwarthe-Talsperre.

Dann wurde es allmählich wieder flacher, und querab der Stadt Pössneck konnte man bereits die Stadt Jena erkennen, die etwas später über den



rechten Stadtrand überflogen wurde. Jetzt wechselte die Umgebung auch ihre Farben, sie wurde nach den Grüntönen eher in beige-braune Ackerlandschaften getaucht. Es dauerte anschließend nicht lange, bis Leipzig mit seinen markanten Braunkohle-Kraftwerken in der Ferne erschien. Der gesetzte Kurs erlaubte es den beiden, an der linken Flanke der Kontrollzone des Flughafens Leipzig/Halle (EDDP) und links an der Stadt Halle vorbeizufiegen. Von dort aus wurde der Kurs in Richtung 030° korrigiert, und es war nur noch ein Katzensprung, bis sich die untere Stadtgrenze von Dessau über der Cowling abzeichnete.



Die Platzrunde wurde der D-KHOF über den linken Gegenanflug zur Piste 27 zugeteilt. Zweifelsohne war diese Anflugrichtung eindrucksvoller, da man hier das ehemalige und aktuelle Fluggelände gut überblicken konnte. Im linken Queranflug zur Piste 27 flogen wir zunächst exakt über eine westliche

und vielbefahrene Stadtstraße. Im Endteil zur 27 ging es dann über das ehemalige Luftfahrtgelände, wo sich heute mit einer S-förmigen Kurve eine stadteinwärts gerichtete Landstraße befindet, die einen Teil der alten und markant betonierten Landebahn durchquert. Im Endteil wurde uns das Ausmaß des ehemaligen Fluggeländes erst richtig bewusst. Der heutige Flugplatz ist nur noch halb so groß wie das ehemalige Fluggelände. Darüber hinaus konnte man im Endteil zur 27 das Museumsgelände zur rechten Seite erkennen, da auf dem freien Museumsgelände ein paar alte russische Kampfflugzeuge stehen (MiG-21, MiG-23 & Su-22) und auch ein blau-weißes Passagierflugzeug (Iljuschin Il-14) ins Auge stach.

Nach der Landung (08:44 UTC) wurde zunächst betankt, vor Ort durch den Einmannbetrieb der heutigen GmbH. Es herrschte nicht viel Betrieb am Flugplatz. Ein schattiges Plätzchen gab es bei satten 35°C für die D-KHOF leider nicht, dafür ein halb von der Sonne verbranntes Vorfeld.

Das Trügerische war die anschließende Distanz und Orientierung zum Museumsgelände. Verlässt man das Flugplatzgelände, läuft man zunächst ca. 10 min auf dem Bürgersteig entlang genau der Landstraße, die später S-förmig durch die gekreuzte Landebahn des ehemaligen Fluggeländes führt. Dies erweckt den Eindruck, dieser Straße blind zu folgen, jedoch muss man eine seitliche Abzweigung nehmen, um dann einen weiteren, fast 20-minütigen Fußmarsch zum Museum anzutreten.







Sascha (links) und Mario (rechts) im Passagierraum der Ju-52

Dann endlich betraten wir das Gelände des Technikmuseums Hugo Junkers. Direkt am Eingang stand das blau-weiße Passagierflugzeug Iljuschin Il-14 und dahinter die bereits erwähnten russischen Kampfflugzeuge. Das Wettergeschehen hat hier über die Jahre starke Spuren hinterlassen, es hätte sich hier auch um eine Art Flugzeugfriedhof handeln können. Uns zog es dann erst einmal in die schattige Museumshalle, deren Kassenhäuschen gleichzeitig ein kleiner Fan-Shop ist. Der Shop war allerdings weniger interessant, da sich 20 Meter dahinter und mit majestätischem Anblick die Ju-52 befand. Man sagt, dieses Flugzeug wurde von der Lufthansa von zwei Kapitänen geflogen. Über eine seitliche Treppe hinauf konnte man das Flugzeug sogar betreten. Alles wirkte ziemlich eng und schmal, das Cockpit konnte man hinter einer Plexiglasscheibe aus dem Passagierraum, der mit 8 Sitzen bestückt war, bestaunen.

Economy? Mehr Beinfreiheit? Fehlanzeige! Das Interieur hatte einen steilen Neigungswinkel mit wenig Platz, noch weniger hatte die Flugbegleitung im hinteren Teil des Flugzeugs, hier konnte man nur einen Klappstuhl bestaunen. Es hinterließ jedoch einen bleibenden Eindruck, einmal am „Fensterplatz“ und mit Blick über die rechte Tragfläche in der Ju-52 gesessen zu haben.

Anschließend zog es uns zur F-13. Sie konnte zwar nicht von innen erforscht werden, allerdings gab es eine seitliche Leiter und ein Podest, sodass man

direkt in das Flugzeug und das Cockpit sehen konnte. Man stelle sich vor, dies war womöglich der Zugang der beiden Piloten, da diese das offene „Cabrio-Cockpit“ von außen betreten mussten und es keine Verbindung zum Passagierraum gab, der ganzen vier Personen Platz bot.



Im weiteren Verlauf des Besuchs konnten wir viele Vitrinen mit ehemaliger Pilotenkleidung, Flugzeugmodellen, Flugzeugteilen und alten Instrumenten bestaunen. Außerdem wurden Triebwerke offengelegt, sodass man seitlich in die Motoren und Verdichter hineinblicken konnte. Eine große Tischvitrine ahmte das ehemalige Fluggelände nach, so bekam man neben den Bilderserien hier auch eine dreidimensionale Vorstellung des ehemaligen Fluggeländes. Am westlichen Ende befanden sich auch ein alter DDR-Polizeiubschrauber (MIL Mi-2, D-HZPE), ein altes Jagdflugzeug (Jak 27), sowie ein Segelflugzeug an der Decke (Olympia-Meise) und eines am Boden (SG-38). Im Laufe des Rundgangs ging es dann auch an gewaltigen Schiffsmotoren vorbei, und ehe man sich's versah, landete man in der Haushaltsabteilung. Wer die Evolution aus Küchen- und Badezimmertechnik durchlaufen hat, ist mit dem Besuch auch schon durch. Für Flugsimulations-Begeisterte bietet sich im Übrigen die Möglichkeit, über die Website eine geführte Simulation zu buchen und mit einem Besuch zu koppeln.

Da vor uns noch zwei Stunden Rückflug lagen, entschieden wir uns, auf Nahrungssuche zu gehen, da die Snacks bereits aus waren. An dieser Stelle sei betont, dass sich Nachahmer dieses Trips unbedingt verstärkt selbst versorgen müssen. Es gibt sehr wenige Möglichkeiten an der Stadtgrenze, etwas zu essen und zu trinken zu bekommen. Die auf den Karten verzeichneten Lokalitäten schienen bereits länger und auch dauerhaft geschlossen zu sein. Der Extrafußmarsch bei 35°C war für uns am Ende aber nicht ganz umsonst, da eine Bäckerei für Schatten sorgte und uns mit Wasser, Kaffee, Cookies und Tomate-Mozzarella-Semmel das Überleben sicherte.

Nach der Stärkung ging es ohne Umweg wieder zum Fluggelände und auf direktem Wege zur D-KHOF. Vor dem Start galt es, sich mit 30°C warmen Wasser aus dem Flugzeug ordentlich zu hydrieren. Der Rückflug war aufgrund der sich entwickelten Thermik deutlich unruhiger, viel Verkehr war jedoch weiterhin nicht zu verzeichnen. Mario und ich flogen schließlich um 12:13 UTC auf identischer Route zurück zum Hetzleser Berg, den wir sicher um 14:17 UTC erreichten.

Saschas Tipp: Für Luftfahrt-Begeisterte ein lohnenswerter Ausflug, ausreichend Zeit und sorgfältige Selbstversorgung sollten eingeplant werden.

Mario kommentiert den Tag wie folgt: „Das war ein sehr schöner Flug und vor allem auch Ausflug. Die Verbindung aus Fliegen und dem Museumsbesuch war eine gelungene Kombination. Und es wird sicher nicht unsere letzte Unternehmung bleiben, die nächsten Flüge sind schon in Planung.“

Weiterführende Informationen:

<https://www.flugplatz-dessau.de/>

Landegebühr 5€

<https://technikmuseum-dessau.org/>

Eintritt Museum 7€ Erwachsene, 3 Kinder

**IHR ANSPRECHPARTNER  
SEIT 3 GENERATIONEN.**



**60 JAHRE  
PESCHKE**

SIEGFRIED PESCHKE KG  
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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

## Unvergessliches Erlebnis

### Schlechtes Wetter konnte Spaß beim Lima in Weißenburg nicht trüben

Von Lennart Blank

Als ich mit Sebastian an einem regnerischen Samstag in Weißenburg ankam, begrüßte uns ein unerbittlicher Regenschauer. Vor uns erstreckten sich 25 Hänger, ein beeindruckender Anblick, der mich zunächst überwältigte. Später erfuhr ich, dass die Hälfte der Flugzeughänger den anderen Campern aus Ohlstadt gehörte, die parallel ein Fluglager veranstalteten.



*Blick auf den Flugplatz Weißenburg aus der „Bayern-Yankee“, dem Arcus T*

Das Abendessen war meine erste Gelegenheit, die anderen neun Teilnehmer kennenzulernen. Unsere Trainer hatten eine besondere Teambuilding-Maßnahme geplant: ein Spiel namens Flunkyball. Trotz der Anspannung und des neuen Umfelds gewannen wir Trainees selbstverständlich –ein erster kleiner Triumph, der die Stimmung für die kommenden Tage setzte...



*Patrick und ich schlängeln uns durch die Regenschauer, rechts unten der Brombachsee*

Leider sah die Wettervorhersage für die nächsten Tage düster aus. Wir konnten zwar ausschlafen, aber vom Fliegen, geschweige denn Streckenfliegen war keine Rede. Der dritte Tag brachte eine Wendung: Das Wetter war halbwegs fliegbar, und ich hatte das goldene Los gezogen, im Arcus T fliegen zu dürfen. Auch wenn das Wetter keinen Streckenflug zuließ, genoss ich jede Minute in dem 20-Meter-Wölbklappen-Mutterschiff.

Unsere Abende wurden durch schöne Sonnenuntergänge und viele tiefe Überflüge verschönert. Als besonderes Highlight fand am selben Abend eine Autoshow auf unserer Landebahn statt, die eine völlig andere Atmosphäre auf den Flugplatz brachte.

Der Mittwoch bot endlich besseres Wetter, das hieß um 7 Uhr Früh aufstehen und im „Grid“ aufreihen. Ich hatte die Ehre, mit Patrick Benoist von Burg Feuerstein zu fliegen. Er zeigte mir, wie man wirklich Strecke fliegt. Wir navigierten durch Regenschauer und fanden dank ihm jede tragende





*Gemeinsames Abendessen, immer begleitet von wunderschönen Sonnenuntergängen*

Linie, da ich mit meiner verregneten Haube nichts sah. Gemeinsam absolvierten wir eine 300 km lange Aufgabe – mein erster und einziger Streckenflug im Lima, dennoch war es beeindruckend und vor allem lehrreich.

Die folgenden Tage waren erneut von schlechtem Wetter geprägt. Als Alternative besuchten wir das Airbus-Werk in Donauwörth, eine Gelegenheit, die uns dank unseres Trainers, der dort arbeitete, ermöglicht wurde. Zusätzlich organisierten die Trainer weitere Teambuilding-Spiele, um die Zeit sinnvoll zu nutzen.

Am letzten Tag, da das Wetter wieder keinen Streckenflug zuließ, veranstalteten die Trainer einen "Kurbelwettbewerb" im Rahmen des Limacup 2023. Das Ziel war es, innerhalb von 30 Minuten den größten Höhengewinn zu erzielen. Trotz harter Konkurrenz, unter anderem einer LS3 und einer Elfe, gab ich nicht auf und konnte überraschend den Limacup mit unserer LS4 gewinnen, was mir ein Jahresabonnement bei Topmeteo einbrachte.

Rückblickend war meine Zeit in Weißenburg eine unglaublich bereichernde Erfahrung. Ich lernte nicht nur viele nette Leute kennen und knüpfte wertvolle Kontakte, sondern entwickelte mich auch im Streckenflug weiter. Ich kann den Lima jedem ambitionierten Streckenpiloten nur wärmstens empfehlen, es war ein unvergessliches Erlebnis.

## Ralf Kowalski: Auf zu neuen Höhen – „in der Liebe und in der Luft“



Mit großer Freude möchten wir verkünden, dass unser geschätzter Modellflug-Referent Ralf Kowalski am 24. Oktober 2023 den Bund der Ehe eingegangen ist. In einer herzlichen standesamtlichen Zeremonie in Bubenreuth feierte Ralf mit seiner Anette diesen bedeutsamen Lebensabschnitt, begleitet von Freunden und Familie.

Ralf ist nicht nur ein leidenschaftlicher Modellflieger, der seine Flugmodelle bis an ihre Grenzen bringt, sondern er hat auch den wahren Flug der Liebe gefunden. Die Faszination und Hingabe, die er in seine Flugmodelle steckt, spiegeln sich jetzt in seiner Liebe zu seiner frisch angetrauten Ehefrau Anette wider.

Wir möchten Ralf und seiner besseren Hälfte unsere herzlichsten Glückwünsche aussprechen. Möge ihre gemeinsame Reise genauso aufregend und erfüllend sein wie die Flüge, die Ralf mit seinen Modellen unternimmt. Wir sind dankbar, einen so engagierten Modellflug-Referenten in unserer Mitte zu haben.

Alles Gute und unbegrenzte Abenteuer für das frisch vermählte Paar!



## Klaus Bungeroth erfolgreich bei den Bavarian Open 2023

### Hervorragende Platzierung in der anspruchsvollen F5J-Klasse

Von Peter Schneller

Die F5J-Klasse ist eine anspruchsvolle Disziplin im Modellflug, die höchste Präzision und Fertigkeiten erfordert. Klaus Bungeroth bringt die nötigen Fähigkeiten mit und konnte bei der Bavarian Open 2023 in dieser Klasse zwei Erfolge feiern.

Beim F5J-Wettbewerb müssen die Piloten mit ferngesteuerte Elektro-Segelflugzeugen versuchen, aus einer minimalen Anfangshöhe von 200 Metern eine Flugzeit von exakt 10 Minuten und eine genaue Landung zu erreichen. Dabei ist die Geschwindigkeit des Flugzeugs ebenso wichtig wie die Suche nach Thermik und die präzise Steuerung. Ein kleiner elektronischer Baustein speichert die Höhe, in der der Motor spätestens nach max. 30 Sekunden ausgeschaltet wird, und verhindert ein erneutes Einschalten während des Flugs. Für eine Vielzahl von Kriterien gibt es Punkte oder Punktabzüge... (Link zu F5J Regeln).

### Dritter beim Stadtpokal Erlangen

Klaus Bungeroth zeigte als Teilnehmer bei den Bavarian Open 2023 seine tollen Fähigkeiten im Modellflug. Beim Stadtpokal Erlangen, der im Rahmen des Wettbewerbs stattfand, erreichte er einen hervorragenden dritten Platz unter insgesamt 40 Teilnehmern. Was diesen Erfolg besonders beeindruckend macht, ist die Tatsache, dass er in den Vorrunden gleich zweimal die maximale Punktzahl von 1000 erzielte. Dies unterstreicht seine Fähigkeit, die Flugbedingungen und Thermiken optimal zu nutzen. Großen Dank auch an die Organisatoren des Wettbewerbs in Pinzberg!!

### Bayernweit einer der Besten

Doch damit nicht genug, denn Klaus Bungeroth setzte seine erfolgreiche Teilnahme bei den Bavarian Open F5J 2023 fort. In der Gesamtwertung dieses Wettbewerbs, der aus sechs Teilwettbewerben besteht, erreichte er einen bemerkenswerten sechsten Platz. Beachtlich ist, dass er sich in diesem bayernweiten Wettbewerb gegen 86 Teilnehmer aus 60 verschiedenen Vereinen behauptete. Diese Platzierung zeugt von seinem großen Können und seiner langjährigen Erfahrung im Modellflug.

Herzlichen Glückwunsch

# Hossbach Sensor Technologie



**Sensorlösungen  
für industrielle Anwendungen**

Heinrich - Stranka - Strasse 3-5  
90765 Fürth

[www.hst-hossbach.de](http://www.hst-hossbach.de)

## Innovativ und umweltfreundlich

### PV-Anlage für den Modellflugplatz Marloffstein

Von Bernd Puderbach



#### Motivation

Das Projekt "Ladestation für einen Modellflugplatz" zielt darauf ab, eine innovative und umweltfreundliche Lösung für das Aufladen von Flug-Akkus in abgelegenen Außenbereichen zu schaffen.

Da in der Nähe unseres Modellflugplatzes bei Marloffstein kein Stromnetz zur Verfügung steht, wird die Ladestation über eine Photovoltaik-Anlage mit umweltfreundlicher Sonnenenergie versorgt.

## Hintergründe – Entwicklung des Modellflugs

In den letzten zwei Jahrzehnten hat sich der Modellflug stetig weiterentwickelt, insbesondere im Bereich der elektrischen Antriebe. Seit den 2000er Jahren führte dies zu einer kontinuierlichen Verbesserung und Optimierung der Antriebstechnologie. Durch den Einsatz leistungsfähiger und gleichzeitig gewichtsoptimierter Elektromotoren und Lithium-Akkus konnte die Performance der Flugmodelle enorm gesteigert werden.

Die einfache Handhabung der Elektroantriebe und Akkus und deren günstige Preisentwicklung führten zu großer Beliebtheit der elektrischen Fluggeräte und zu deren häufigem Einsatz auf unseren Plätzen.

Durch die möglichen hohen Laderaten können Modellpiloten ihre Flugzeuge innerhalb kurzer Zeit wieder einsetzen, auch wenn sie nur über wenige Akkusätze verfügen.

Eben dieser Umstand begünstigt auch den Einsatz unserer neuen Schleppmaschine für den F-Schlepp-Betrieb mit den Seglerpiloten unseres Vereins.

Zudem haben wir schon seit ca.10 Jahren sehr gute Erfahrungen mit unserer PV-Anlage am zweiten Modellflugplatz bei Pinzberg gemacht.

## Randbedingungen

### Örtliche Situation

Die örtliche Situation am Modellflugplatz bei Marloffstein stellt eine besondere Herausforderung für die Installation der Ladestation dar. Der Flugplatz selbst liegt an einer Ortsverbindungsstraße, etwa 700 Meter von Marloffstein entfernt. Die Gerätehütte, die üblicherweise für die Installation einer PV-Ladestation genutzt wird, befindet sich etwa 200 Meter vom Flugplatz entfernt an einem schattenspendenden Waldrand und kommt daher als Standort nicht in Frage. Die Ladestation muss deshalb auf dem Modellfluggelände selbst errichtet werden. Dabei ist wichtig, dass sich sie gut in das Landschaftsbild einfügt, ästhetisch ansprechend, funktional und robust gestaltet ist.



### **Gesetzliche Bestimmungen**

Da der Modellflugplatz bereits seit Jahren im Flächennutzungsplan eingetragen ist, war das Einholen einer separaten Baugenehmigung beim Landratsamt nicht notwendig.

In unserem Fall wirkt sich zusätzlich positiv aus, dass kleine PV-Anlagen mit einem Flächenbedarf unter 9 x 3m seit 2021 nicht mehr genehmigungspflichtig sind. Das erleichtert den Bau und die Installation der Ladestation erheblich.

Dennoch ist es sinnvoll, vor Beginn eines solchen Projekts Rücksprache mit den zuständigen Behörden zu halten, um sicherzustellen, dass alle lokalen Bau- und Genehmigungsvorschriften eingehalten werden. Dadurch können mögliche Komplikationen vermieden und das Projekt reibungslos umgesetzt werden.

### **Projektteam**

Zur Umsetzung dieses aufwendigen und komplexen Projektes wurde ein kompetentes Projektteam bestehend aus zwölf Mitgliedern, die über das nötige Know-how und die erforderlichen Fähigkeiten verfügen, zusammengestellt. Deren Aufgabenbereich umfasste die Planung, die

konstruktive und bauliche Umsetzung und die notwendige Kommunikation mit den zuständigen Behörden zur reibungsfreien Durchführung des Projektes.

Namentlich zu nennen sind:

Hilmar Dittrich – Konstrukteur, mechanischer Teil

Dietmar Sierk – Konstrukteur, elektrischer Teil

Heiko Weber – Materialbeschaffung elektr. Komponenten, Bauarbeiten

Patrick Tangelst – mechanische Werkstatt, Fertigung, Montage

Ralf Kowalski – Organisator und Gesamtprojektleiter

Teilefertigung, Bauarbeiten, Montage

Thomas Krauß

Peter Schneller

Jan Schmidt

Kleinteilefertigung

Thilo Fischer

Joseph Heinz

Uwe Wilting

Bernd Puderbach

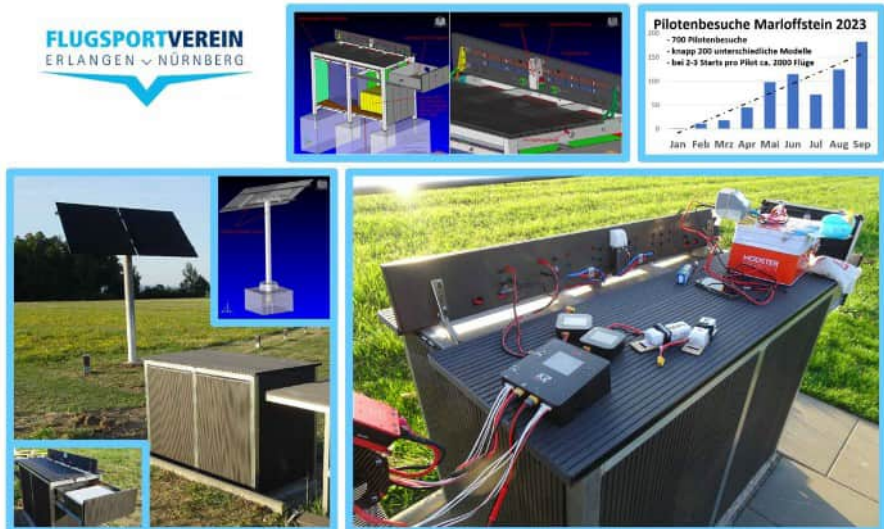
## **Planung**

Auf der Teamsitzung im Januar 2023 stellten die beiden Konstrukteure Hilmar Dittrich (Mechanik) und Dietmar Sierk (Elektrik) das im Vorfeld erarbeitete Konzept vor. Bei der mechanischen Ausführung wurden alle technischen, umweltspezifischen und gestalterischen Aspekte für den Außeneinsatz berücksichtigt.

Bei der elektrischen Ausführung wurde zusätzlich die Eignung für den Einsatz am Pinzberger Fluggelände beachtet, da die dort eingesetzten Bleibatterien inzwischen ihr Lebenszeitende erreicht hatten.

Um die Anlagen auf beiden Plätzen elektrisch gleich aufbauen zu können, entschieden wir uns für ein 28-V-System, das im Vergleich zur anfangs

betrachteten handelsüblichen 48-V-Lösung deutlich kostengünstiger realisierbar war.



Die Ladestation in Marloffstein stellt zwei Ausgangsspannungen zur Verfügung, DC 12V und DC 28V, die jeweils an 4 Paare von 4 mm-Standard-Buchsen ausgegeben werden.

Die Buchsen sind in einem klapp- und verriegelbaren Panel des Ladetisches eingefasst.

Die Energieversorgung übernehmen zwei PV-Panels mit insgesamt 800 Wp, die auf einem separaten Mast unweit des Ladetisches angebracht wurden.

Die elektrische Energie wird in einer ausreichend dimensionierten Batterie im Ladetisch, die für das schnelle Laden von Flug-Akkus ausgelegt ist, gespeichert.

Außerdem bietet der Ladetisch eine Schublade für die Unterbringung von für den Flugbetrieb relevanten Unterlagen wie Flugbuch und Platzordnung usw..

### Umsetzung

Die PV-Ladestation stellt eine komplette Eigenkonstruktion dar, sowohl in der Planung als auch in der Umsetzung. Gleichwohl bedient sie sich handelsüblicher Komponenten.

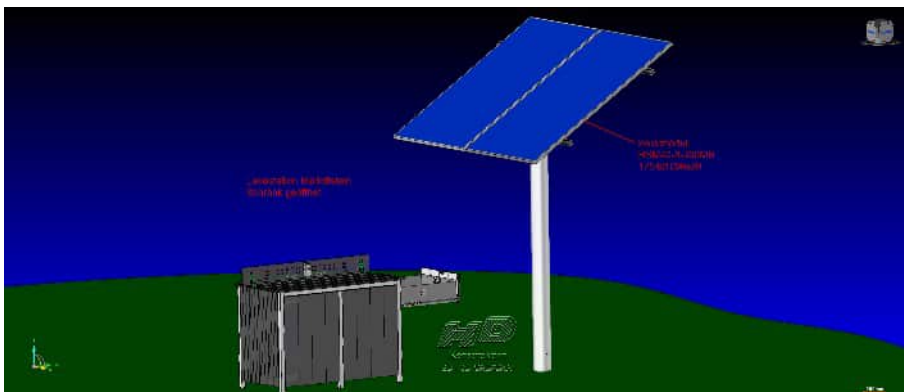


Im Februar 2023 war die Detailplanung abgeschlossen und so konnte mit der Materialbeschaffung auf Basis der fertigen Stückliste begonnen werden. Die Materiallogistik mit ihren Lieferzeiten war eine richtige Herausforderung, denn aus Halbzeugen und Rohmaterialien mussten noch über 200 Einzelteile vom Projektteam angefertigt und zusammengefügt werden. Trotz dieser Schwierigkeiten konnte mit den Aushubarbeiten Mitte Juni 2023 auf dem Platz begonnen werden. Parallel dazu startete in der Werkstatt von Patrick Tangelst die Montage der Ladestation. Mitte Juli war das Werk vollbracht: Die Endmontage und Inbetriebnahme der Ladestation wurden erfolgreich durchgeführt.

Am 20. Juli 2023 wurde schließlich das Gemeinschaftswerk nach nur sechs Monaten Projektlaufzeit (!) zur Nutzung durch die Mitglieder freigeben – eine herausragende Leistung des gesamten Projektteams!

Die feierliche Einweihung mit einer Rede des Modellflieger-Vorstands Bernd Puderbach, der die Leistungen des Teams würdigte, fand im Beisein des Bürgermeisters der Gemeinde Marloffstein, Eduard Walz, am 22. Oktober 2023 bei angenehmem Herbstwetter statt. Der ursprünglich geplante frühere Termin musste wetterbedingt verschoben werden. Im Anschluss daran rundeten fachliche Gespräche unter den Teilnehmenden bei Brodwoschd-Weckla und Getränken das Tagesprogramm ab.

Aus Sicht des Modellfliegervorstands hätte dieses besondere Ereignis durchaus eine größere Beteiligung seitens der Mitglieder verdient gehabt.





**Fazit**

Dieses Projekt schuf eine attraktiv gestaltete und funktionale PV-Ladestation für den Modellflugplatz bei Marloffstein, die allen Modellfliegern das Aufladen ihrer Akkus vor Ort und somit einen regen Flugbetrieb erlaubt. Darüber hinaus steht auch eine Energieversorgung für sonstige Zwecke und eine Schublade zur Aufbewahrung des Flugbuchs direkt am Platz zur Verfügung.

Die motivierende Teamarbeit und das lobenswerte Ergebnis wirken sich positiv auf den Modellflugbetrieb und auf das Vereinsleben aus und dienen als gutes Beispiel für zukünftige Vereinsprojekte.

Wohlmeinende Rückmeldungen von regelmäßigen Besuchern und Passanten zur PV-Anlage und zum Gesamterscheinungsbild des Geländes zeigen, dass die Integration ins Landschaftsbild sehr gut gelungen ist.

## Nostalgie, Flugspaß und Gemeinschaft

### Retro-Modellflugtag in Marloffstein bei traumhaften Wetter

Von Peter Schneller



Am 24. September 2023 fand in Marloffstein ein tolles Ereignis statt, das die Herzen von Modellflug-Enthusiasten höher schlagen ließ: der Retro-Modellflugtag. Unter strahlend blauem Himmel und bei traumhaftem Wetter versammelten sich Flugbegeisterte aus der Region, um einen Tag lang die Faszination des Retro Modellflugs zu erleben.

### Über 60 ausgestellte Modelle

Das Highlight des Tages war zweifellos die beeindruckende Ausstellung von über 60 Retro-Modellflugzeugen und jeder Menge Zubehör. Von den frühen Pionieren der Luftfahrt bis zu den klassischen Modellen vergangener Jahrzehnte war alles vertreten. Die Liebe zum Detail und die „Handwerkskunst“, die in diese Modelle gesteckt wurden, waren

bewundernswert und zeigten die Hingabe der Modellflug-Community.

Ein besonderer Dank gilt Gerhard Roth, der eine beeindruckende Sammlung von Retro-Modellen, Equipment und Katalogen zur Schau stellte. Seine Leidenschaft und sein Engagement für den Retro-Modellflug sind inspirierend und trugen sehr zum Erfolg des Events bei.

### **Durchgehender Flugbetrieb und Toller Sound**

Der Retro-Modellflugtag bot nicht nur eine Augenweide, sondern auch ein Spektakel für die Ohren. Die vielen Verbrennungsmotoren, die die historischen Modelle antrieben, erzeugten einen unverwechselbaren und nostalgischen Sound, der die Atmosphäre des Tages perfekt untermalte. Der durchgehende Flugbetrieb sorgte dafür, dass die Modelle in Aktion bewundert werden konnten, und die Piloten zeigten beeindruckende Flugmanöver.

### **Windenschlepp und F-Schlepp für unsere Segler**

Neben den klassischen Modellflugzeugen kamen auch Segelflug-Enthusiasten auf ihre Kosten. Mit Winden- und F-Schlepp-Möglichkeiten konnten Segelflugzeuge in die Lüfte befördert werden, und die spektakulären Aufstiege boten atemberaubende Anblicke.

### **Urkunden für jeden Teilnehmer**

Als Anerkennung für die Teilnahme erhielt jeder Modellflug-Pilot eine Urkunde, die ihre Leidenschaft und ihren Beitrag zum Retro-Modellflug würdigte. Diese Geste unterstrich die Wertschätzung und das Gemeinschaftsgefühl unter den Teilnehmern.

### **Leibliches Wohl und herzlicher Dank**

Das leibliche Wohl der Besucher war ebenfalls gesichert. Die Veranstalter sorgten für köstliche Bratwürste, verlockenden Kuchen, duftenden Kaffee und eine breite Auswahl an erfrischenden Getränken. Die Verpflegung trug dazu bei, dass der Tag in geselliger Runde genossen werden konnte.

Die reibungslose Durchführung dieses Events wäre ohne die Unterstützung vieler fleißiger Helfer und unseres „Pressefotografen“ Wolfgang nicht möglich gewesen. Ihr unermüdlicher Einsatz und die professionelle Dokumentation des Tages sind unschätzbar.

### **Ausblick auf das kommende Jahr**

Das Retro-Orga-Team, bestehend aus Ralf, Gerhard, Tommi und Peter, bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmern, Besuchern und Unterstützern des Retro Modellflugtags in Marloffstein. Wir freuen uns bereits auf das nächste Retro-Treffen im kommenden Jahr und darauf, die Faszination des Retro Modellflugs gemeinsam erneut zu erleben.

## Zwei Tage voller Flugspaß

### Buy & Fly Modellflugveranstaltung und Sommerfest 2023 in Pinzberg

Von Peter Schneller



An einem sonnigen Wochenende im Juli 2023 fanden unser jährliches Buy&Fly-Event und das Sommerfest in Pinzberg statt. Die Veranstaltung wurde von Ralf Kowalski ins Leben gerufen und zog Besucher aus der Region an. Mit leckerem Essen, beeindruckenden Modellflugvorführungen und einer „natürlichen“ Flug-Einlage in den späten Abendstunden wurde dieser Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis.

Vorstand Bernd Puderbach eröffnete die Modellflugveranstaltung und das Sommerfest mit einer Rede, in der er zugleich die Besucher begrüßte. Er ermunterte sie, Spaß zu haben und den Tag in vollen Zügen zu genießen. Ein toller Teil dieses ersten Tages war zweifellos auch das leckere Essen. Doch während sich die Gäste bei den Speisen und Getränken vergnügten, kam es am frühen Abend zu einer unerwarteten Maikäfer-Invasion.

Die kleinen Insekten setzten alle unfreiwillig in Bewegung und fügten dem Fest eine Portion Naturwunder hinzu.

Das sehr heiße Wetter am zweiten Tag war wohl ein kleines Hindernis für einen größeren Besucher-Ansturm, aber keines für die etlichen Modellflieger, die mit ihren verschiedenen Modellflugzeugen den Himmel mit Farben und Formen erfüllten und so für einen spektakulären Anblick sorgten.

Die Buy & Fly Modellflugveranstaltung und das Sommerfest in Pinzberg wurden zu einem unvergesslichen Tag des Gemeinschaftsgeistes und der Feierlichkeiten und dauerten bis in die späten Abendstunden. Ralf und sein Team können auf eine schöne Veranstaltung zurückblicken, die die Menschen in der Region und unsere Vereinsmitglieder zusammengebracht hat.

Vielen Dank dafür und auch Dank an all die Helfer dieses Events.

## In Memoriam Rudolf Niegratschka

Von Franz Maier

Im Mai dieses Jahres erhielten wir die traurige Nachricht, dass unser Ehrenmitglied und Fluglehrer-Urgestein Rudolf Niegratschka im 92. Lebensjahr gestorben ist. Rudis Familie kam nach dem Krieg aus dem mährischen Olmütz nach Mittelfranken. Seine fliegerische Heimat fand er 1953 bei den „Freunden der Friesener Warte“, die fünf Jahre später im Fliegerclub Nürnberg aufgingen.

In der Ausbildung von Flugschülern und Fluglehrern fand Rudolf Niegratschka seine große Leidenschaft. 1964 legte er in Unterwössen die Fluglehrerprüfung ab, Klaus Müller wurde sein erster Flugschüler. In dieser Zeit trat die erste Fluglehrergilde, die weitgehend aus ehemaligen Weltkriegspiloten bestand, zunehmend in den Hintergrund. 1967 wurde Rudi Ausbildungsleiter und legte dank seiner fortschrittlichen Lehrmethoden den Grundstein für eine hochwertige Segelflug- und Motorsegelerausbildung, die den Schulbetrieb auf dem Hetzles bis heute prägt. 1979 gab er sein Amt an Bili Werthner weiter.



1971 mit Klaus Müller (Chronik Fliegerclub Nürnberg)

In den Wintermonaten engagierte sich Rudolf in der Vereinswerkstatt, die anfangs noch in der Nürnberger Großweidenmühlstraße beheimatet war. Vor allem seine technischen Fähigkeiten als Entwickler bei der Firma Grundig kamen dem Verein zugute und führten schon damals zu einer modernen Avionik-Ausstattung des Flugzeugparks. Auch beim Ankauf gebrauchter Flieger war sein sachkundiger Rat stets gefragt.



1959 im Fluglager Aigen (Chronik Fliegerclub Nürnberg)

Gemeinsam mit Hans Singer etablierte Rudi Niegratschka unsere ersten Segelfluglager im Gebirge. Seit 1958 waren Reutte, Aigen, Fayence, Lienz und Aosta regelmäßige Ferienziele. Auch Rudis Ehefrau Waldtraud war als aktive Pilotin stets dabei. Das Segeln in den Alpen wurde von Generation zu Generation weitergetragen und hat bis heute einen festen Platz in unserem Vereinsleben.





*Rudi nach seinem 10 Tsd. Start (Fam. Niegratschka)*

Rudolf Niegratschka erhielt in seinem Fliegerleben mehrere Auszeichnungen. Er war Träger der LVB-Ehrennadel in Silber und in Gold sowie der Fluglehrer-Ehrennadel in Gold. Im Alter von 80 Jahren beendete er seine aktive Laufbahn. Am 15. Mai 2023 ist er nun verstorben, im 70. Jahr seiner Mitgliedschaft! Rudi Niegratschka hat einen festen Platz in unserer Vereinsgeschichte.

## Helgoland mit dem UL

### Die Insel ist für Piloten ein lohnendes Ziel und niemals Routine

Von Thomas Dorn

Unsere einzige deutsche Hochseeinsel ist auch für Hobby-Piloten ein beliebtes Ziel. Mit dem UL vom Hetzleser Berg erreicht man die Düne von Helgoland sogar noch schneller als mit dem Highspeed-Katamaran „Halunder Jet“ von den Hamburger Landungsbrücken.

Für mich war es der vierte Ausflug an die Nordseeküste und Helgoland. Geplant war sie eigentlich schon Ende Juli, musste aber wegen des schlechten Wetters verschoben werden. Den Fehler zu früher Hotelbuchungen mache ich hoffentlich auch nicht wieder.

Glücklicherweise stellte sich Anfang September eine stabile Hochdrucklage ein, und am 6. September waren alle GAFOR-Gebiete in der Republik durchgehend „blau“. Kurz nach Sonnenaufgang begann die erste Etappe, schnurgerade auf 330° in 4.000ft, vom Hetzleser Berg (EDQX) nach Ganderkesee (EDWQ). Bei leichtem Rückenwind erreichte die D-MDEN den 420km entfernten Platz westlich von Bremen in knapp zwei Stunden. Nach der Landung über die „26“ und dem Bremsen schonenden Ausrollen bis Bahnende gab es auch gleich die Rollfreigabe bis zur Tankstelle.

Schon während des Flugs fragte ich mich, ob denn in diesem Jahr die MoGas Zapfsäule auf Anhieb funktionieren würde. Und wie schon in den beiden Vorjahren musste ich wieder den Turm zweimal über Funk um einen Reset der Zapfsäule bitten, bis die Sting wieder aufgetankt werden konnte.

Das UL vollgetankt, ging es nach genau einer Stunde weiter Richtung Norderney (EDWY). Optisch beeindruckt von den vielen nach Nord-Süd ausgerichteten, grünen und gelbbraunen „Handtüchern“ des hügellosen Geländes, kam dann nach einer halben Stunde und in einer Höhe von 2.700ft schon die TMZ Wittmund, an deren nordwestlichen Ende Norderney gut zu sehen war.



„Start bei Sonnenaufgang“, 06.09.23, Thomas Dorn



„Route nach EDWP“, 06.09.23, Thomas Dorn

Aus der Platzrunde in 700ft war die Landung nach 37 Minuten Flugzeit in östlicher Richtung und bei leichtem Seitenwind kein Problem. Das schöne Wetter hatten vor mir schon mindestens 30 andere Piloten für einen Besuch auf Norderney genutzt, und ständig wurden es mehr. Vermutlich nahm deshalb die Dame am Turm meine Landgebühr grußlos entgegen und fragte blicklos, ob ich länger als vier Stunden bleiben möchte.

Für den empfehlenswerten Inselrundblick vom Leuchtturm brauchte es keine vier Stunden. Als Elektriker hatte es mir besonders die „riesige Glühbirne“ des Leuchtturms angetan, die ich mir bei Nacht vorzustellen versuchte.



„EDWY vom Leuchtturm“, 06.09.23, Thomas Dorn

Von Norderney sind es nur ein paar Flugminuten zur westlichen Nachbarinsel Juist (EDWJ). Die Nordplatzrunde führte in 600ft im Gegenanflug über die Nordküste, links unten den Blick auf den kilometerlangen, einsamen Standstrand, ein wichtiger Grund für das „Inselhopping“. Die Landebahn erinnert mit den Pflastersteinen an eine fränkische Hofeinfahrt, und auch sonst war hier richtig was los. Wo sonst wird man gleich nach der Landung von einem Follow-me-Caddy bis zum

Stellplatz gelotst und kann sechs leuchtend gelbe Motorfalken mit der Aufschrift „Airbus“ starten, landen und tanken sehen? Später stellte sich heraus, dass die Airbus Hamburg allen neuen Azubis einige Tage Motorseglertraining spendiert hat.



*„Westliches Norderney“, 06.09.23, Thomas Dorn*

Der Fußweg durch die Dünen zum Strand dauert keine zehn Minuten und begegnet sind mir dorthin nicht mehr als ein halbes Dutzend Strandgäste. Den Flugplan nach Helgoland hatte ich mit Start um 16:30 Uhr aufgegeben, somit blieben einige Stunden für Sonnen, Baden und Bummeln übrig.

Über die „flughafen-helgoland.de“ wird immer der aktuelle Wind auf EDXH angezeigt und schon vor dem Start auf Juist war ziemlich klar, dass nur die „15“ als Landerichtung in Frage kommen kann. Über diesen Weg bin ich noch nie auf Helgoland angekommen, der Anflug aus Südwest würde direkt über den Südhafen östlich um die Düne herumführen.

Es ist immer wieder ein komisches Gefühl, mit Schwimmweste in ein einmotoriges Flugzeug zu steigen. Am besten verdrängt man die daraus folgenden Gedanken und konzentriert sich auf die Checks vor dem Start.





„Ein Franke im Meer“, 06.09.23, Thomas Dorn

Direkt nach dem Querabflug, auf 3000ft steigend, sieht man nur noch „blau“. Der ungewohnt ruhige, 28-minütige Flug nach Helgoland führt unweigerlich den Blick des Piloten nach unten und die „kleinen“ Containerschiffe implizieren Hoffnung, bei einem Motorausfall im Gleitflug die Nähe eines dieser Objekte zu erreichen. Nach halber Strecke in nordöstlicher Richtung taucht zwischen Horizont und Meer ein vager Schatten auf, und nach weiteren fünf Flugminuten ist schon der rote Felsen der Hauptinsel und der Funkturm auszumachen.

Rechts am Südhafen vorbei ging es auf 800 MSL in den Gegenanflug zur Piste „15“. Über Funk bekam ich noch den Start einer Echo-Maschine mit, diese war querab der Bahn auch gut zu erkennen. Sicherheitshalber ging ich erst auf Platzrundenhöhe (600ft), als die gestartete Maschine nach Südwesten abdrehte. Der Endanflug führte direkt über den Nordstrand der Düne, wo ich an die Auseinandersetzung mit einer übereifrigen Robbenshützerin vom Vorjahr denken musste.



*„Helgoland, Südhafen“, 06.09.23, Thomas Dorn*

Die Landung verlief konzentriert gut, über Funk bat die außerordentlich freundliche Türmerin um platzsparendes Parken, was ich nach dem Ausstieg mit dem sofortigen Anlegen meiner gelben Warnweste belohnte. Die mitgebrachten Gurte verzurrten die Flächen der Sting sicher mit den schweren, kaum zu bewegenden Betonreifen am Boden.

Von der Düne gibt es nur einen Weg zu meiner Unterkunft auf der Hauptinsel, nämlich die halbstündliche, gerade verpasste Fähre. Der 5 km lange Rundweg auf dem Oberland der Hauptinsel gehört zum Pflichtprogramm eines jeden Helgoland-Besuchers, und es versteht sich von selbst, dass man vom Unterland zum Oberland nicht den



Aufzug benutzt. In diesem Jahr hatte ich mir die „Tour“ zum Sonnenaufgang vorgenommen. Mit Taschenlampe und Blick in den Sternenhimmel wählte ich den Rundweg beginnend in westliche Richtung. Entlang an Ferienwohnungen und Kleingärten, neben den überwachsenen Kratern der, glücklicherweise erfolglosen, britischen Bombardierung vor 77 Jahren ging es zur „Langen Anna“ (schlanker Felsen am Meer) und dann zurück, an den Brutstätten der Basstölpel (einheimische Vögel) vorbei bis zum Leuchtturm und Sendemasten.

Für den Rückflug am nächsten Tag hatte ich mir als „Tankstelle“ Rothenburg an der Wümme (EDXH) ausgesucht, nachdem andere Piloten im Vorjahr diesen Platz nett geschildert hatten.



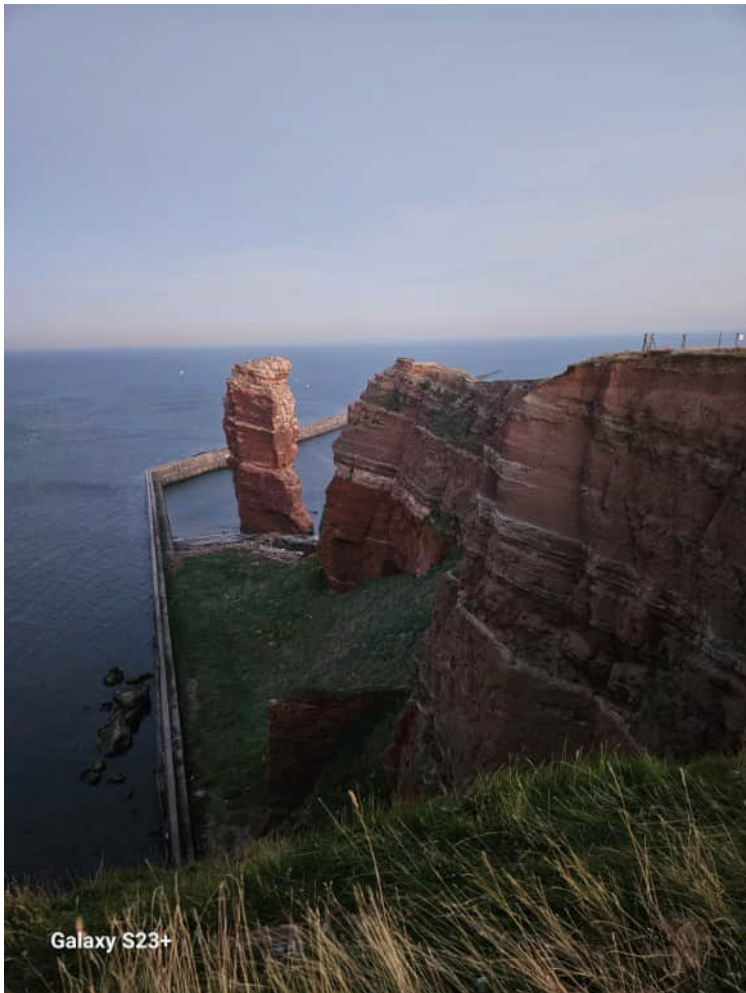
„Basstölpel“, 04.07.18, Thomas Dorn

Also fuhr ich am 7. September mit der Fähre in rauer See zurück zur Düne. Eine gute Rundumsicht der Sandinsel bekommt man von „Jonny Hill“, mit Blick auf das VOR und Flugplatz. Von hier aus lassen sich auch die kurz vor der Mittagspause ankommenden Flugzeuge gut beobachten.

Um 11:45 (LT) ging es dann mit Flugplan, FIS und Steuerkurs  $171^\circ$  wieder zurück zum Festland, westlich in 3000ft durch die TMZ Nordholz, um dann ab Bremerhaven in knapp 20 Minuten die Platzrunde von Rothenburg an der Wümme zu erreichen.

Nach der Landung über die „08“ ergab die Frage über Funk nach der „Dankstelle“ doch die erstaunliche Zurechtweisung, dass „dies hier bei uns Tankstelle heißt“. Das waren längst nicht alle „freundlichen Hinweise“ des

Türmers an einen fränkischen Piloten. Die Tankstelle konnte nur über einen Tank-Chip entsperrt werden, den man persönlich am Turm abzuholen und zurückzubringen hatte. Wie schön kurz ist doch der Weg am Hetzles nach dem Auftanken. Der nächste „Anpiff“ erwartete mich bei der Rückgabe des Tank Chips, wo wohl in der Zwischenzeit sich die DFS bei dem Türmer erkundigt hatte, ob nun die D-MDEN am EDXH schon gelandet wäre. Dass man dann nur das MoGas nicht mit „aerops“ bezahlen durfte war auch schon egal, ... nur noch weg.



„Lange Anna“, 07.09.23, Thomas Dorn

Aber auch dies ist in Rothenburg an der Wümme nicht so einfach. Mitten auf dem Rollfeld war eine Herde Drohnenpiloten unterwegs und der Türmer war über Funk schlichtweg nicht mehr erreichbar. Glücklicherweise hatte ich noch eine Festnetznummer, weitergeleitet auf das Mobiltelefon der „Flugaufsicht“. Der Türmer war mit dem Handfunkgerät auf dem Gelände unterwegs, und nach dem knappen „Start nach eigenem Ermessen“ konnte sich die Sting Richtung Hannover und Eisenach (EDGE) auf den Weg machen.

Die Querung der CTR Hannover in 2000ft war äußerst unkompliziert, die Anweisung vom Tower beschränkte sich auf „fliegen Sie einfach rechts der A7 bis Lima“. Die aktive Acro-Box Hildesheim wurde nach frühzeitigem Hinweis von Langen westlich umflogen, die restlichen 30 Minuten bis Eisenach-Kindel waren dann eher eintönig.

Eigentlich wollte ich mir in Eisenach das Bach-Haus ansehen, aber durch den langen Aufenthalt in Rothenburg wurde die Zeit knapp. So reichte es nur für ein mäßiges Abendessen im Garten des Flugplatzrestaurants und eine Stimmungsaufnahme der dortigen, lokalen Gäste. Nun endlich konnte ich auch „aerops“ testen und war positiv überrascht, wie unkompliziert das Bezahlen der Landegebühr sein kann.

Der letzte Abschnitt „Eisenach-Kindel - Hetzleser Berg“ dauerte weniger als eine Stunde, und schon über dem Thüringer Wald wurde die Landschaft vertraut. Wegen der günstigeren Windverhältnisse verlief der Flug größtenteils auf „FL85“, vorbei an Coburg, Lichtenfels und dem Feuerstein. Deutlich vor Sonnenuntergang erreichte die D-MDEN den schmalen Landestreifen des Hetzleser Berg, mit einer sanften Landung in östlicher Richtung. Der Urlaub war dann erst eine Stunde später und nach Sonnenuntergang vorbei, als die D-MDEN gut geputzt und ausgeräumt in der Halle stand, wie auch das geschriebene Bordbuch im Regal.

Eine für mich neue fliegerische Erfahrung war, dass ich mir dieses Mal keinerlei Sorgen über das Wetter machen musste. Und trotzdem ist jeder Flug und jeder Flugplatz anders, egal wie oft man schon die Strecke geflogen und an einem Platz gelandet ist. Persönlich freue ich mich auf das Jahr, wo wir vom Hetzleser Berg zweiseitig an die Nordseeküste fliegen können, dann sind vielleicht Strecken wie Hannover - Eisenach auch nicht mehr eintönig.

## BADELU

Schon mal etwas vom »Ba de Lu« gehört? Die Älteren im Verein kommen ins Schwärmen, wenn man sie auf den Badelu – den Ball der Luftfahrt – anspricht.

Der vom Fliegerclub Nürnberg ausgerichtete Ball der Luftfahrt war 27 Jahre lang, von 1966 bis 1992, ein gesellschaftliches Großereignis, das weit über Nürnberg hinaus Aufmerksamkeit fand und Besucher aus der ganzen Republik zu Gast hatte. Bälle waren nach dem Krieg eine beliebte Möglichkeit, sich abzulenken, zu freuen und Geselligkeit zu erleben.

Aus dem Jahr 1952 ist eine Einladungskarte zu einem Flieger-Maskenball überliefert, zu dem noch der »alte Naziflieger« [so hatte er sich selbst genannt!] und Ortsgruppenleiter Karl Seit eingeladen hatte.



1964 wurde die Meistersingerhalle Nürnberg eröffnet und nachdem man in den früheren Jahren in verschiedenen, in der Regel zu kleinen Sälen Bälle veranstaltet hatte, ging der Fliegerclub Nürnberg das Wagnis ein, diesen großen Saal mit ca. 1300 Plätzen zu bespielen. Ende November / Anfang Dezember wurden das Große Foyer und der Große Saal der Meistersingerhalle von den Mitgliedern des Fliegerclubs in Eigenleistung für den Ball festlich hergerichtet.

Bekannte Schlagerstars und in der Regel zwei hervorragende Tanzorchester und Bands sorgten für die musikalische Unterhaltung und lieferten Musik für die langen Tanzabende.

Der Programmablauf blieb während der ganzen Jahre gleich, lediglich die Akteure waren jeweils andere.

Die Garde-Mädchen des Karnevalvereins Nürnberger Luftflotte überreichten als Willkommensgruß im Foyer der Meistersingerhalle ein Glas Sekt, den Frauen eine kleine Süßigkeit, Lebkuchen oder z. B. Koalabärchen oder einen bunten Fächer, meistens gespendet von der Firma Schöllner. Dann wurden die Türen zum großen Saal, der nur dezent durch hunderte Tischkerzen beleuchtet war, geöffnet. An der Decke über der Bühne hing ein Schulgleiter oder ein Fesselballon, der angestrahlt wurde, und weitere Flugzeugmodelle hingen über dem Publikum. Der ganze Saal war mit Blumen geschmückt. Die Gäste waren jedes Mal von der prächtigen Ausschmückung des Saals überrascht und begeistert.

Eine Jugendkapelle aus der näheren Umgebung von Nürnberg spielte beim Einzug der Gäste und dann alle drei Musikgruppen gemeinsam den Fliegermarsch.

Zum offiziellen Ballbeginn begrüßte der Vorsitzende des Fliegerclubs die Gäste; in den ersten Jahren war das Wilhelm Pfohmann, dann Hermann Streng, später Werner Teichmann und in den letzten Jahren Klaus Stimmer.

Der Schirmherr bzw. die Schirmherrin hielt eine kurze Ansprache und zeigte sich regelmäßig überwältigt von der Großartigkeit des Balls; – bärenstark, Ball der Bälle.

Dann wurde bis ca. 22 Uhr getanzt und anschließend trat der Star des Abends mit seinem Programm auf. Nach Mitternacht war das fränkische

Mundartkabarett, die Peterlesboum, obligatorisch. 1987 ist Karl Vogt, einer der beiden, gestorben, wodurch dieser Programmpunkt wegfiel.

Im großen Foyer vor dem Saal gab es ein Büffet mit eigener Musik. Der Höhepunkt des Balls war die Ziehung des Hauptgewinns, ein Freiflug für zwei Personen in eine deutsche Stadt, gestiftet von der Deutschen Lufthansa.

Anschließend Tanz bis 4 Uhr, was viele als zu kurz beklagten. Nachdem die Gäste gegangen waren, musste aufgeräumt und bis zum nächsten Morgen alle Spuren des Balls beseitigt werden. Eine gewaltige Aufgabe für die Freiwilligen des Clubs.



Die Schlager und Künstler, die damals modern und allgemein bekannt waren, sind heute weitgehend vergessen. Wer aber einmal im Internet recherchiert, findet fast zu jeder hier genannten Person oder Gruppe einen



ausführlichen Eintrag, der manche Überraschung bereithält. Für Fans von Oldies – bei YouTube wird man zu jedem Star fündig. Viel Vergnügen!



Nachfolgend eine Liste aller Bälle, Stars und Sternchen und Schirmherrschaften:

1. Badelu 1966; Künstler und Ballett der Städtischen Bühnen Nürnberg.
2. Badelu 1967; Bruce Low, Ballett des Stadttheaters Würzburg, Helmut-Högel-Sextett.  
Schirmherr Franz Josef Strauß
3. Badelu 1968; Beauty Milton, Nürnberger Tanzorchester, Helmut-Högel-Sextett.  
Schirmherr Staatsminister Dr. Otto Schedl



4. Badelu 1969; Gisela Marell, Tenor Michael Theodore, Percy Stuart (alias: Claus Wilcke).

Schirmherr: OB Dr. Andeas Urschlechter, Ehrenmitglied des Fliegerclub

5. Badelu 1970; Jacqueline Boyer.

Schirmherrin: Elly Beinhorn

6. Badelu 1971; Teddy Parker, Karol Vlach (tschechischer Tenor), Tanzorchester Harry Paul.

Schirmherr/in: ?

7. Badelu 1972; Mary Roos, Orchester Ernst Jäger, Conny Wagner Sextett.

Schirmherr: Günther Graf von Hardenberg (Präsident des DaeC)

8. Badelu 1973; Freddy Breck, Tanzorchester Hugo Strasser, Manfred Breuer Sextett.

Schirmherr: Prof. Dr. Hans Süssenguth (Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa)

9. Badelu 1974; Nina und Mike, Helmut Högl, Roy Etzel.

Schirmherrin: Hanna Reitsch

10. Badelu 1975; Ireen Sheer, Helmut Högl-Sextett, Roy Etzel.

Schirmherr: Generalmajor Dipl. Ing. Richard Frodl, (Befehlshaber des Wehrbereichs VI – Bayern)

11. Badelu 1976; Tanzorchester Kai Warner, Noris-Swingtett, Manfred-Neuner-Rhythmusgruppe;

im Rahmen der 200-Jahr-Feier der USA die Dragoner des 2. Kavallerie-Regiments der Südkaserne Nbg.

Schirmherr: Regierungspräsident Heinrich v. Mosch

12. Badelu. 1977; Max Greger, Noris-Swingtett, Roby-Langer-Trio.

Schirmherr: Richard Altvater (LVB-Präsident)

13. Badelu 1978; Joan Orleans, Ambros Seelos Show-Band, Tanzorchester Hugo Strasser.

Schirmherr: Georg Brütting (Präsident des Deutschen Aero-Club)

14. Badelu 1979; Juan Tabasco, Ballorchester Jeff Conway, Noris Swingtett.

Schirmherr: Anton Jaumann (Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr)

15. Badelu 1980; Bruce Low, Orchester Frank Valdor mit »seiner rassigen, dunkelhäutigen Damengruppe«, wie im Clubheft zu lesen war.  
Schirmherr: Senator Walter Braun (Präsident der Nürnberger Industrie- u. Handelskammer)
16. Badelu 1981; »russische Sängerin Tamara mit Balalaika-Ensemble« (evtl. Tamara Gverdsiteli), Soundorchester Roy Etzel, Tanz- und Showorchester Niko von Uslar und die Studiker  
Schirmherr: Dr. Willi Fritz (Präsident des Bayerischen Landessportverbandes)
17. Badelu 1982; Camillo Felgen, Tanzorchester Hugo Strasser, Noris-Swingtett.  
Schirmherr: Richard Stücklen (Präsident des Deutschen Bundestages)
18. Badelu 1983; Nymphenburg Strings, Niko und die Studiker, Roby Langer Trio.  
Schirmherr: Hans Wolf (Präsident der Segelflugschule Zell am See, Salzburger Flugpionier, Präsident der Salzburger Segelfliegervereinigung)
19. Badelu 1984; Trompetenduo Monja & Hagen, Tanzorchester Frank Seliga, Bert Fischer Sextett. Schirmherr: Dr. Herbert Culmann (Präsident des Deutschen Aero-Clubs e.V.)
20. Badelu 1985; Bernhard Brink, Noris-Swingtett mit Sängerin Jutta, Tanzorchester Hugo Strasser.  
Schirmherr: Burkhard Grob (Hersteller von Kunststoff-Segelflugzeugen und Motorseglern)
21. Badelu 1986; Ingrid Peters, Ambros Seelos-Showband, Tanzorchester Georg Rohmer.  
Schirmherr: OB Dr. Andreas Urschlechter (ließ sich entschuldigen)
22. Badelu 1987; Big-Band der Bundeswehr mit Sängerinnen 3 Majories, Casablanca-Show-Band, Robby-Langer-Trio, Tanz-Turnier-Club, Erlangen.  
Schirmherr: Dr. Oscar Schneider (Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau)
23. Badelu 1988; Rockin'Karo's, Studiker, Noris-Swingtett, Robby Langer Trio.  
Schirmherr: Dr. Jürgen Warnke (Bundesminister für Verkehr)

24. Badelu 1989; Conferencier Heinz Haffki, Bata Ilic, Ambros Seelos-Orchester, Tanz- und Showband Georg Rohmer, Vorführung von Federflugmodellen.

Schirmherr: OB Dr. Peter Schönlein

25. Badelu 1990; (Mary Roos angekündigt, erkrankt) Cindy Berger, Tanzorchester Hugo Strasser, Noris Swingtett, Parodist Bernd Händel.

Schirmherr: Richard Altvater

26. Badelu 1991; Orchester Ambros Seelos, Show-Band Georg Rohmer.

Schirmherr: Prof. Gero Madelung (LVB-Präsident)

27. Badelu 1992; Big-Band Wolf Kaiser, Tanz- und Showorchester Andorras, The Rockabillies.

Schirmherr: Dr. Gustl Drechsler (Präsident der IHK Nürnberg)

Nach 27 Jahren stellten die Veranstalter das Projekt ›Badelu‹ auf den Prüfstand. War der Ball in den mittleren Jahren bereits im Sommer ausverkauft und hatte der Club Jahr für Jahr fünfstellige Gewinne mit dem Ball erwirtschaftet, so war diese Erfolgskurve in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken. Gründe dafür gab es mehrere; die Bereitschaft der Clubmitglieder, ein so großes Fest weiterhin in eigener Regie zu stemmen, war gesunken. So konnten auch andere Veranstaltungen, wie der regelmäßige ›Tag der offenen Tür‹ am Hetzles, nicht mehr organisiert werden. Dieses Problem, fehlendes Engagement für den Verein, ist also nicht neu!

Ein anderer wichtiger Punkt war die Veränderung des Publikums. Viele der alten Freund- und Bekanntschaften der unmittelbaren Nachkriegszeit waren nach einem Vierteljahrhundert auf natürliche Weise zu Ende gegangen. Eine neue Generation war herangewachsen, deren Freizeitgestaltung sich geändert hatte und der ein breiteres Angebot für Freizeitaktivitäten zur Verfügung stand.

Bei der Jahreshauptversammlung 1993 war die Fortsetzung des Badelu ein Hauptpunkt; höhere Besucherzahlen, Kooperation, neue Werbemöglichkeiten, neue Interessentenkreise waren die üblichen Vorschläge, wie der Ball am Leben gehalten werden könnte. Das waren aber keine Lösungen, sondern lediglich die Problembeschreibung.



Und auch das Lamento darüber, dass mit dem Ende des Badelu auch ein Teil der Tradition, die den Fliegerclub vor allen anderen Luftsportvereinen auszeichnete, zu Ende geht, half nicht weiter.

Der Beschluss, den Ball zunächst für das Jahr 1993 auszusetzen, bedeutete sein tatsächliches Ende, den Versuch einer Neuauflage gab es nicht.

## Modellversuch: Streckenflug-Coaching

Von Tim Ivanic

*Im losen Verbund durch die Saison: Erstmals haben sich am Hetzles Streckenflugneulinge und alte Hasen gemeinsam daran gemacht, gemeinsam konsequent den Gleitbereich des Platzes zu verlassen. Dabei haben nicht nur die Newbies etwas gelernt*

Allein vier neue Scheinpiloten im Jahr 2023, viel unentdecktes Potential und ein paar erfahrene Streckenflieger, die ihr Wissen gern weitergeben wollten – so begann das als Pilotprojekt geplante Coaching-Jahr 2023. Dabei hat sich Initiator Tim Ivanic bewusst am Begriff des Coachings orientiert, der im Gegensatz zum „klassischen“ Training weniger rigide Strukturen und Pläne, dafür mehr Austausch, mehr Entdecken und mehr Raum für individuelle Anpassungen beinhaltet.

Daniel Püls, der selbst schon Flüge bis zu 700 Kilometer verbuchen konnte, bevor er zum Coachingprogramm stieß, hatte sich ambitionierte Ziele für die Saison gesetzt: Die 800 Kilometer vom Hetzles aus sollten fallen. Dabei hoffte er, im Rahmen des Coachings Impulse für seine weitere fliegerische Entwicklung zu erhalten. Sein Coach Tim weiß: „Manches sieht man einfach bei sich selbst nicht und es ist hilfreich, Dinge, die man selbst schon gar nicht mehr bemerkt, durch einen erfahrenen Piloten gespiegelt zu bekommen und sie sich somit vom Unterbewussten ins Bewusstsein zu schaffen“.

Die acht Coaches und fünf bzw. sechs Coaches, die die Saison 2023 nutzen wollten, trafen sich zunächst für einen Kennenlernermin. Hier bot sich die Gelegenheit, anhand eines Trainingsplanes des LVB-Trainerteams über die eigenen Ziele, Schwächen, Stärken und Prioritäten nachzudenken. Nachdem Ziele definiert waren, teilten die Coaches die Teams ein, die für die Saison zusammenarbeiten sollten. Dabei war die Art und Weise der Zusammenarbeit bewusst keinen Leitlinien oder Mindestanforderungen unterworfen, sondern sollte sich ganz an den Bedürfnissen und den zur Verfügung stehenden Ressourcen orientieren. Wer lose Begleitung wünschte, sollte ebenso auf seine Kosten kommen wie diejenigen, die gern engere Betreuung und Anleitung in Anspruch nehmen wollten.

Angesetzt waren für den Saisonbeginn für jeden Teilnehmer mindestens ein Flug mit seinem Coach im Doppelsitzer. Ausgehend davon, was sich dabei als besondere Schwerpunkte herausstellen sollte, bekamen die Coachees

eine Beratung, wo sie zu eigenen Verbesserung ansetzen könnten. Ebenso wurde den Teilnehmern (und einer Teilnehmerin) auch gespiegelt, was bereits gut lief und was die Stärken waren, auf die sie aufbauen konnten.



*Der geschulte Blick über die Schulter: Daniel Püls mit Coach Tim Ivanic im Duo auf einem 540-km-Flug im Mai.*

Motiviert gingen die Coachees ihre Saison an und schwärmten öfters gemeinsam, im Team, oder auch im Doppelsitzer aus, um die weitere Umgebung zu erkunden. Nicht wenige machten dabei besondere Erfahrungen wie die erste richtige Außenlandung, das Umfliegen von Lufträumen oder die ersten Flüge über 300 Kilometer.

Holger Becke, der als frischer Scheinpilot seine ersten Streckenflugversuche im Rahmen des Coaching-Programms unternahm, beschreibt seine Lernkurve diese Saison als besonders steil: „Für mich ist das Streckenflugcoaching eine tolle Initiative erfahrener Segelflieger, um den Coachees nach dem Schein die ersten wichtigen Schritte weg vom Platz und damit wichtige neue Erfahrungen zu machen und an Sicherheit zu gewinnen. Ich persönlich habe in der Saison viel gelernt – sowohl von den Coaches als auch von den anderen Vereinskameraden, sei es im Teamflug über zuvor unbekanntem Terrain, auf dem vorderen oder auch mal auf dem hinteren Sitz oder auch am Boden bei der Flugplanung und Vorbereitung. Von der theoretischen Seite her habe ich von der Gruppe gute Anregungen bekommen, um die vielfältigen Lerninhalte zu strukturieren und meine eigenen Ziele im Blick zu behalten.“

Mein besonderer Flug war derjenige zusammen mit Franz, als wir über dem Bindlacher Berg ein Stück im Pulk der Deutschen Meisterschaft mitgeflogen sind, letzten Endes haben wir uns aber dann aus Kulmbach zum Hetzles zurückschleppen lassen.“



*Ausgelassene Stimmung nach der Außenlandung in Kulmbach: Holger Becke (vorn) mit Coach Franz Maier.*



Auch Viola Weigert, die das Coachingprogramm nutzte, um sich auf den Klippeneck-Wettbewerb vorzubereiten, hat einige Erkenntnisse mitgenommen: „Ich habe gemerkt, dass ich meine Kommunikation im Teamflug noch verbessern kann. Die Ausdauer und Konzentration bei längeren Flügen aufrechtzuerhalten ist eine Herausforderung. Am Ende gelang es mir dann doch, bei freien Flügen die Streckenplanung zu optimieren – doch noch das eine oder andere Eck auszufliegen und nicht zum Abkürzen zu neigen, hat nochmal eine Verbesserung gebracht.“

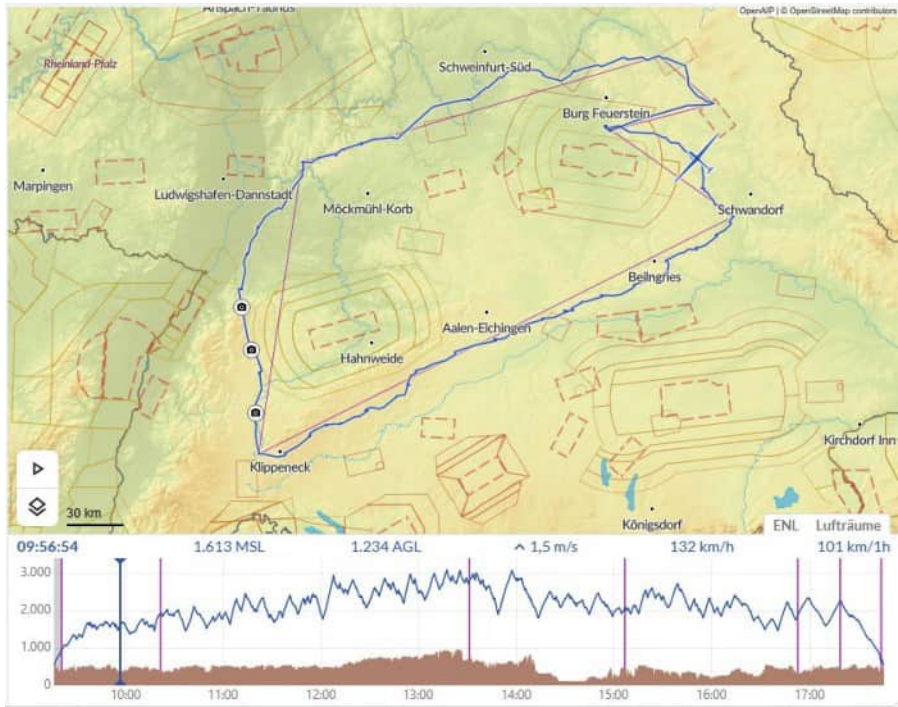
Dass Violas Beharrlichkeit sich ausgezahlt hat, beweist ihr 3. Platz in der Wertung der Clubklasse auf dem Klippeneck-Wettbewerb 2023. Es kam aufgrund schlechten Wetters nur ein Wertungstag zustande. Umso höher ist Violas Leistung einzustufen, denn wer schon einmal einen Wettbewerb zum größten Teil im Regen in Zelt oder Wohnwagen verbracht hat, weiß, dass hier mentale Stärke und Geduld doppelt gefordert sind.



*Viola Weigert auf dem Treppchen des Klippeneck-Wettbewerbs 2023, hinter Adrian Tschui und Gunther Holder.*

Insgesamt war die Saison für Viola von logistischen Herausforderungen geprägt: Anhaltend schlechtes Wetter im August und Tage, an denen keine Kinderbetreuung für die kleine Tochter Marina organisiert werden konnte, stellten Violas Nerven immer wieder auf die Probe.

Auch für Daniel Püls zahlte sich die Saison aus. 813 Kilometer konnte er mit seiner neuen JS3-RES erfliegen. Der Beweis, dass oftmals die Grenzen, von denen wir glauben, dass sie uns gesetzt sind, nur in unseren Köpfen existieren.



*Daniels Flug mit der JS3 am 17.6.2023 – mit einem Schnitt von 94km/h rund um Nürnberg und Stuttgart.*

Für die Saison 2024 planen wir, das Coachingprogramm mit leichten Modifikationen fortzusetzen. Wer Interesse an einer Teilnahme hat, der meldet sich bei Tim oder Stefan.

## TMG-Schulung

### Vom betreuten Rollen zum Alleinflug

Von Dominik Müller

Es war Herbst, die Segelflugsaison war vorbei und da saß ich nun, träumend in den Himmel schauend. Das Segelfliegen ist mir über die vergangenen Jahre so sehr ans Herz gewachsen und hat seither einen so großen Teil meiner Freizeit eingenommen, dass die Zeit außerhalb der Saison schnell Entzugerscheinungen in mir auslöst. Das Gefühl kennen sicherlich alle von uns.



*Schulung mit Rabbi*

Öfter mal in Vereinsflieger und in die Webcam schauend, stellte ich fest, dass unser Motorsegler eigentlich das ganze Jahr über geflogen wird. Wie schön muss es wohl sein, über die bunten Wälder im Herbst zu fliegen? Was für ein Gefühl von Freiheit es wohl ist, unabhängig von Thermik fliegen zu gehen? Oder unser Land etwas planbarer von oben zu entdecken? Schnell war für mich klar: Der MoSe-Lappen muss her!



Vor Schulungsbeginn musste allerdings erst mal die Zuverlässigkeitsüberprüfung beantragt werden. Der Papierkram mit den deutschen Behörden bremste mich jedoch ein paar Monate aus. Die Prüfung fiel wohl besonders gründlich aus – mit dem Ergebnis: „persönliche Zuverlässigkeit festgestellt“. Halleluja.

Mit allen erledigten Anmeldungen und Zetteln in der Tasche stand der erste Flugtag mit Rabbi an. Wie auch beim Segelfliegen steht vor jedem Flug ein gründlicher Check des Fluggerätes an. Dabei hat mir Rabbi gleich eine Einweisung in die Funktionsweise des Motors

gegeben und mir viele weitere wichtige Dinge rund um den Motorsegler gezeigt.

Nach dem ersten Starten des Motors sind wir erst mal die Piste auf- und abgerollt, damit ich ein Gefühl für den Wendekreis und die Steuerung am Boden bekomme. Danach folgte ein erster Flug, für Gleiches in der Luft. Nach einigen Platzrunden mit Full-Stops sowie Touch & Gos hatte ich nach etwa 3 Stunden die Gelegenheit das Erlebte und das viele Gelernte verarbeiten zu können. Mein Resümee nach dem Tag: Irgendwie ist der MoSe auch „nur“ ein Flugzeug. Während im Segelflieger vor allem Feinfühligkeit und das Lesen der Natur im Vordergrund stehen, so kommt im MoSe der großräumigeren Navigation, Flugplanung und den Instrumenten und Bedieneinheiten eine größere Bedeutung zu.

In den nächsten Monaten flog ich abwechselnd mit Rabbi und Kalle und konnte durch deren jahrzehntelange Erfahrung viele hilfreiche Tipps mitnehmen. Die Ausbildung brachte mich nach Hof, nach Kulmbach und zuletzt bis nach Gera, von wo aus ich meinen letzten Ausbildungsabschnitt, die 150 km im Alleinflug, abschließen konnte.

Zum Zeitpunkt, an dem dieser Artikel erscheint, werde ich hoffentlich meine Prüfung schon erfolgreich abgelegt haben. In jedem Fall freue ich mich riesig auf das kommende Jahr: Sowohl auf Flüge im Segelflieger als auch in unserem schicken MoSe.

## Prüfungen

In diesem Jahr konnten wir 3 neue Scheinpiloten ausbilden und es gab 2 erfolgreiche A-Prüfungen und eine TMG-Prüfung. Bemerkenswert ist, dass wir fast die ganze Saison ohne unsere ASK 21 auskommen mussten, dieses aber gut mit den beiden Twins abfedern konnten.

PPL-C: Clemens Krumme, Armin Viebeck, Moritz Siebold

A-Prüfung: Burghard Roth, Matt Bjork  
Theorie-Prüfung TMG: Dominik Müller

**Herzlichen Glückwunsch!**

## Aufregende Woche in den Bergen

### Als Neuling beim Alpenlima 2023 in Ohlstadt-Pömetsried

Von Sebastian Graupner

In den Alpen fliegen... das wär' was! Die Bilder aus den zurückliegenden Aosta-Fluglagern hatten es mir wirklich angetan, aber als Schein-Frischling überwog dann doch immer der Respekt vor den Gefahren und Tücken der Bergfliegerei. Als ich aber hörte, dass sich Manuela mit dem 2cT für den diesjährigen Alpenlima in Ohlstadt angemeldet hatte, schossen mir die Eindrücke der vergangenen Alpenfluglager wieder in den Kopf.

Schon 2006 war ich als zweijähriger in Lienz dabei (wobei ich zugeben muss, diese Erinnerungen existieren nur noch auf Bildern), im Mai 2012 folgte dann die erste Golfcar Einweihungswoche auf dem damals brandneuen Flugplatz Ohlstadt-Pömetsried. Also, Flugplatz nicht ganz unbekannt, als Student sowieso mit zu viel Zeit ausgestattet und noch 2 Teilnehmerplätze frei: Gute Ausgangslage.

Nächster Schritt: Welcher Flieger kommt mit? Zu Anfang stand der Plan im Raum, sich mit dem Herrn Ausbildungsleiter (auch bekannt als mein Vater) einen Vereinsduo zu teilen. Da er aber doch lieber am Boden bleiben wollte, fiel die Entscheidung auf die DG202 von Frank, der mir seinen Flieger mit allem Zubehör dankenswerterweise für die Woche zur Verfügung stellte. Noch im letzten Winter hatten wir das Instrumentenpanel und die Elektrik überholt, sodass der Flieger (bis vielleicht auf den Hänger) als gut lehrgangstauglich eingeschätzt wurde. Als Bodenmannschaft konnte ich meine Eltern dann doch noch überzeugen, die ganze Aktion gut getarnt als „Eine Woche Urlaub in Südbayern“.

Die Abfahrt war für Freitagmittag geplant, heißt also am Wochenende vorher Flieger und das ganze Zubehör organisieren. Kurz vor dem Abbauen dann der Supergau: Durch ein Missgeschick fällt das Windenseil auf die linke Fläche und durchschlägt den Sandwich auf Holmhöhe. Fotos gemacht, Mail an LuVo, ist wohl mit 2 Streifen Nitto nicht zu reparieren, der Flieger muss nach Bamberg. Noch vier Werkzeuge bis zur Abfahrt. Durch die schnelle Hilfe von Klaus ist der Flieger Montagmittag beim Eichelsdörfer, und der Chef legt sofort Hand an. Kaum zu glauben, aber Donnerstag ist der Sandwich wieder aufgebaut, die Stelle lackiert, gefinished und sogar das Kennzeichen auflackiert (Ein weiterer weißer Fleck auf dem Flieger...). Hier nochmal ein



großes Dankeschön an Klaus und das Team in Bamberg für die schnelle und kompetente Hilfe.

So kann es pünktlich am Freitag mit dem ganzen Paket gen Süden gehen. In Ohlstadt angekommen hieß es wie immer erstmal: Zelt aufbauen, Hänger irgendwo abstellen und die anderen Teilnehmer suchen. Im Lauf des Nachmittags trafen dann mehr und mehr Hänger ein, unter diesen auch Manuela mit der CN und der LVB-Arcus.

Am Folgetag früh dann das erste Briefing mit den Trainern, es standen die üblichen Kennenlernflüge an. Für mich sehr interessant, da ich wirklich noch nie den Fall hatte, dass man im Flug zum Gelände aufschauen muss. Da ich der einzige Teilnehmer mit Wölbklappenflieger war, wurde ich standardmäßig auf dem Arcus eingeteilt. Es gibt schlimmeres...



*Anflug auf den Ohlstädter Hang mit dem Arcus*

Als letzter Trainee startete ich mit B-Kader Trainerin Ute Baranowski vor einem aufziehenden Regenschauer. Dieser sorgte für wunderschöne Lichtverhältnisse im Voralpenland mit einem wirklich stark ausgeprägten Regenbogen am Ohlstädter Hang. Nach 30 Minuten am Hang ging es dann auch schon wieder zurück auf den Platz (WeGlide ID des Fluges: 301581). Ehrlicherweise reichten mir diese 30 Minuten als Training nicht aus, um mich am nächsten Tag mit der 202 in die tiefen Berge zu wagen. Also bekam ich für den ersten richtigen Lehrgangstag den Platz vorne im Arcus zugesprochen.

Das Wetter war bei weitem nicht so gut vorhergesagt. Im Team von Trainerin Ute (hinten im Arcus) war eine LS7 und eine der LS8 aus Bayreuth. Nach



einem kurzen Motorlauf an der Mittagsspitze ging es gen Osten, vorbei an Kufstein ans Kaisermassiv. Über Hochfilzen



*Kaisermassiv*



*Speicher Durlaßboden mit Blick auf die Venedigergruppe*

und Saalbach erreichten wir nach ca. 2 Stunden Flugzeit das Riemannhaus am Steinernen Meer. Der Weg nach Osten wurde uns nun vom Salzburger Luftraum versperrt, weswegen wir umkehrten und uns auf den Rückweg machten. Diesen Schenkel legten wir etwas südlicher aus, er führte uns über Zell am See und Neukirchen durch die Kitzbühler Alpen. Nachdem wir Großglockner und Großvenediger links von uns gelassen hatten, erreichten wir die Tuxer Alpen und querten die Hornspitze am Hintertuxer Gletscher in FL118, um dann westlich des Brenners wieder Kurs auf Ohlstadt zu nehmen. Dafür querten wir die Innsbrucker Kontrollzone nach Norden und flogen über das Karwendel zurück. Ein unglaublich lehrreicher und eindrucksvoller Flug ging so nach knapp 6,5 Stunden zu Ende (WeGlide ID: 302931).

Am darauffolgenden Tag griff mein Welpenschutz nicht mehr, also steckte ich früh die DG zusammen, machte die Sauerstoffanlage klar und stellt mich ins Grid. Heute sollte es mit der DG500 aus Aichach nach Westen an die



*Steinernes Meer über dem Riemannhaus*

Schweizer Grenze gehen. Schlussendlich war das Wetter aber extrem durch lokale CBs gestört, sodass wir uns nur im Bereich der Ammergauer Alpen aufhielten. Einen Schenkel konnten wir mit viel Mühe von den Geierköpfen zur Zugspitze legen. Reutte und die Tauern waren zu den Greifen nah, aber thermisch leider nicht erreichbar (WeGlide ID: 304271).

Der nächste Tag war ähnlich vorhergesagt, unterm Strich zeigte sich das Wetter aber deutlich besser als am Vortag. Dieses Mal sollte es im Team mit dem Duo aus Bayreuth (bemannt mit B-Kadertrainer Georg Baier) und einem Discus CS ins Engadin gehen. Also schnell noch die Schweizer Lufträume in den Rechner gehämmert und ab ging das. Nachdem der Trainee im Duo nach dem Start nochmal abgesoffen ist, verzögerte sich unser Abflug um etwa eine Stunde. Naja, mehr Zeit diese wirklich atemberaubende Landschaft zu genießen. Schon vor Abflug lag die Basis über FL100, wir sollten sie im Tagesverlauf auch nicht mehr erreichen können.



*Anflug auf die Zugspitze*

Heute war der Anflug auf die Tauern ein Klacks, so war auch die weitere Strecke bis zur Valluga bei St. Anton schnell zurückgelegt. Dort drehten wir auf Südkurs, wobei wir eine stetige Wetterverschlechterung beobachten mussten. Jetzt konnte ich meine Trumpfkarte spielen: Die 202 ist bei solchen Wetterlagen einfach ein Biest - Ständig als höchster im nächsten Bart angekommen und den Duo im Vorflug hinter mir gelassen. Am Piz Buin mussten wir umkehren, da Schauer und Ausbreitungen von Westen hereinrollten. Kurz nochmal den italienischen Luftraum am Reschensee gestreichelt, bevor wir über die Öztaler Alpen den Heimweg antraten. Das Gefühl, die Öztaler Gletscher aus FL145 zu bewundern, einfach unbeschreiblich.

Ich trödelte ein wenig, da ich einfach nicht genug von dieser Aussicht bekam. So machten sich der Duo und der Discus schon mal auf den Heimweg, während ich über dem Brechkogel langsam meine Höhe für den Einflug in den kontrollierten Luftraum von Innsbruck abglitt. Die Controller sind extrem freundlich, aber auch nur, wenn man ihnen genau sagt, wo man ist und wo man hinwill. Als Ortsfremder war es doch etwas schwierig, im Vorhinein alle Gipfelnamen auswendig zu lernen, also Google Maps befragt, und prompt hatte ich Innsbruck hinter mir gelassen und befand mich auf Kurs Heimat. Dieser führte mich in 3010 m an der Zugspitze vorbei, natürlich ließ ich es mir nicht nehmen, der dortigen Besucherterrasse einen Besuch abzustatten. (Anmerkung: Natürlich mit genug Sicherheitsabstand zu den Trageseilen der Zugspitzbahn). Ich hatte aber irgendwie immer noch nicht genug. Nach meiner Rückkehr verbrachte ich noch zwei Stunden in der Gegend um den Herzogenstand und ließ so diesen Flug ausklingen. Im Abendlicht und nach fast 7,5 Stunden in der Luft setzte die DG wieder auf ihrem Startplatz auf (WeGlide ID: 305473). Nach dem Abrüsten gab es wieder feinste Speisen von Trainer und Grillmeister Georg Schulte.

Die darauffolgenden zwei Tage waren von früh bis spät verregnet, sodass wir sie für den anstehenden Theorie-Stoff und die Referate nutzten. Der Freitag war wieder fliegbar vorhergesagt, also früh alles aufgebaut, eingeteilt und gegriddet. Als Thermikschnüffler sollte der Arcus auch wegen der steigenden Temperaturen als erstes raus. 30 min Unklarheit, dann hören wir leise den Rattel vom Heimgarten dröhnen. Kurz danach Gewissheit: Thermisch zu schwach für Strecke, und auch Hangschrubben ist anspruchsvoll. Der Tag wird geöffnet und freies Fliegen angeboten. Ich entscheide mich aber gegen den kostspieligen F-Schlepp in eine ungewisse Zukunft und räume den Flieger etwas getrübt wieder in den Hänger. Aber trotzdem insgesamt die fliegerisch wohl aufregendste Woche meiner noch

kurzen Fliegerkarriere, ich kann es kaum erwarten den Alpen einen erneuten Besuch abzustatten!



*Ohlstadt Flugplatz*

Zum Schluss nochmal ein gesondertes Dankeschön an den FEN für die Bereitstellung der Sauerstoffanlage und an Frank für den Flieger, dank des Cockpits wohl der beste Sightseeing-Segelflieger, den es gibt.

## Schöner Schein

### Freude über die bestandene Prüfung

Von Clemens Krumme

Das diesjährige Sommerfluglager fand vom 13.7.- 13.8.2023 statt und war ein recht ruhiges, was vor allem dem Wetter geschuldet war. Die erste Woche war geprägt von Abschirmungen und zahlreichen Schauern, die das Fliegen meist nur in der Platzrunde ermöglichten. Trotzdem hatten wir durch das schlechte Wetter fantastische Sonnenuntergänge, wie im Bild zu sehen ist.



*Fantastische Sonnenuntergänge am Hetzles*



Doch für mich persönlich hatte die erste Woche auch einen Grund zur Freude, denn ich absolvierte meine Scheinprüfung. Es war zumindest an diesem Tag fliegbares Wetter, und so entschloss sich mein Prüfer, doch auf den Flugplatz zu kommen und sich hinter mich ins Cockpit zu gesellen. Ich war natürlich nervös, aber am Ende des Tages waren es drei ganz normale Flüge mit ein paar Übungen und theoretischen Fragen. Der einzige Unterschied war, dass mir nach der letzten Landung mit vielen Handschlägen gratuliert wurde.



### *Überlandflug mit dem DuoDiscus*

In der zweiten Woche verbesserte sich die Wetterlage etwas, sodass sogar einzelne Überlandflüge möglich wurden. Ich vertrieb mir die Wartezeit auf meinen Schein, also mit ein paar Flügen mit Lennart im Duo Discus, um das bessere Wetter zu nutzen.

Eine weitere erfreuliche Nachricht war, dass unsere ASK21 zurück auf den Flugplatz gekommen ist. Sie stand uns also nach einer knappen Saison wieder zur Verfügung und unterstützte die Schulmannschaft wieder. Insgesamt blieb es aber ein ziemlich ereignisloses Fluglager, was leider dem Wetter geschuldet war.



## Mit dem Mose nach Burg Feuerstein

### Bayerischer Luftsportverband lädt zum Fly In auf der Burg Feuerstein

Von Peter Lütke

Am ersten Septemberwochenende lädt der Bayerische Luftsportverband zum traditionellen Fly In auf der Burg Feuerstein (EDQE) ein. Wir, Jürgen Schmidt und ich, nehmen die Gelegenheit wahr und fliegen bei schönstem Wetter mit dem Motorsegler die kurze Strecke zum Nachbarplatz. Solche Treffen haben den Vorteil, auch mal exotische Typen zu begutachten und mit den einen oder anderen Piloten einen Erfahrungsaustausch im Rahmen eines persönlichen Gesprächs zu führen.



## Kurzer Bericht von der Langen Nacht

Von Harald Fischer

Zur Erinnerung: Die erste Lange Nacht der Wissenschaften, an der wir teilgenommen haben, war im Oktober 2019, damals noch als Gast bei den Informatikern in einem Raum in der Tech-Fak. Dann kam Corona und die Lange Nacht 2021 wurde auf Mai 2022 verschoben. Diesmal hatten wir unsere Werkstatt in der KSS als eigene Station eingerichtet. Das Interesse war – gemessen am Aufwand – sehr groß.

Für 2023 hatten wir wieder das gleiche Programm vorbereitet: Auf der Wiese vor dem Eingang war ein Astir zum Einsteigen aufgebaut. Nachdem es immer wieder anfang zu regnen, zogen die Gäste es aber vor, schneller nach innen zu gehen. Die Ausstellungstafeln und unsere Filme vom Segelfliegen fanden dadurch größere Aufmerksamkeit.

In der Werkstatt war diesmal kein Mose, sondern »nur« ein Discus zu besichtigen, was aber die intensiven Gespräche mit den Besuchern in keinster Weise einschränkte. Bis zum Schluss wurde gezeigt, erklärt und gefachsimpelt.



*Wolfgang Buhrow gibt Einblicke in die Segelflerei*

Das meiste Interesse fanden wieder die Flugsimulatoren, sowohl der, den wir vom Feuerstein geliehen hatten, als auch der, den die Modellflieger mit ihrem großen Bildschirm aufgebaut hatten.

Zum Abschluss des Rundgangs konnten sich die Gäste noch stärken. Julius Theke fand so großen Zuspruch, dass bereits nach der Hälfte des Abends alles ausverkauft war.

Den »schwersten« Job hatte Martin, der bis zum Ende in der dunklen Nacht und bei Regen unermüdlich die Ticketkontrolle durchführte. Mit 360 gezählten Gästen war die Besucherzahl etwas geringer als bei der letzten Langen Nacht. Aber alle Beteiligten, hatte ich den Eindruck, hatten es gerne gemacht und waren mit der Veranstaltung zufrieden. Nochmals vielen Dank.



*Julia Wunderlich kümmert sich um die Getränkeausgabe*

## “Sting“-Nachfolger kommt im Bausatz

### Neues Ultraleicht Dynamic WT9 ist robust und spart Kosten

Von Klaus Raeder

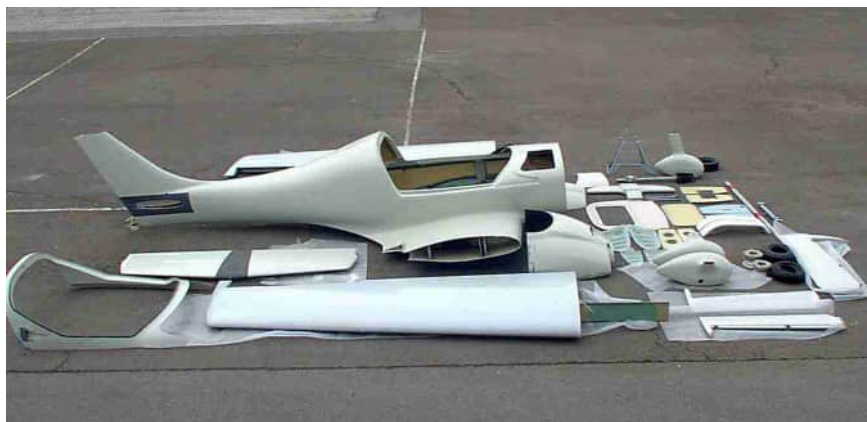
Unser bisheriger Ultraleicht-Flieger „Sting“, den wir seit vielen Jahren in Betrieb haben, und der fliegerisch von allen Piloten sehr gelobt wird, hatte von Anfang an einen gewichtigen Nachteil: Eine viel zu geringe Zuladung. Der Flieger kann kaum doppelsitzig geflogen werden, was den Flugspaß erheblich einschränkt.

Das zulässige Maximalgewicht der ULs lag anfangs bei nur 472,5 kg, so auch bei unserer Sting. Vor einigen Jahren wurde von den zuständigen Behörden das Maximalgewicht für neu zugelassene ULs auf 600 kg angehoben, was die Zuladungsproblematik der UL-Klasse deutlich entschärfte. Vom Hersteller unseres ULs wurde uns daraufhin Hoffnung gemacht, dass eventuell eine Auflastung auf wenigstens 540 kg möglich sein könnte. Leider hat sich jetzt abschließend ergeben, dass eine Auflastung für unsere Sting nicht möglich ist.

Und so haben wir im Frühjahr entschieden, uns nach einem neuen Ultralight umzusehen und die Sting zu verkaufen.

Folgende Kriterien muss das neue UL erfüllen: 600 kg Maximalgewicht, robuste Bauweise, gute Flugeigenschaften und, nicht zu vergessen, einsetzbar als Schleppflugzeug für Segelflugzeuge.

Die Wahl fiel auf die „Dynamic WT9 600“ von der Firma Aerospool, einem der führenden Hersteller von Ultralights. Dieser Typ war eigentlich schon vor 10 Jahren unser Wunsch-UL, der Kauf war aber nicht finanzierbar. Auch heute gehört die Dynamic nicht zu den preiswertesten ULs auf dem Markt. Aber die Firma Aerospool bietet den Flieger auch als Bausatz an, und den haben wir jetzt bestellt. Die Kostenersparnis liegt im mittleren 5-stelligen €-Bereich und wir haben im Verein auch das notwendige technische Know-How zur Umsetzung dieses Projektes.



*Das sind die wesentlichen Bauteile und Komponenten des Bausatzes*



*Und so wird der Flieger aussehen, wenn er fertig ist.*

Das Bau-Team steht in den Startlöchern und wartet auf die Lieferung des Bausatzes. Wir wollen alles daransetzen, den Flieger Ende nächsten Jahres in die Luft zu bekommen. Erstflug wird in jedem Fall am „Mittwoch“ sein.



PARKWOHNANLAGE

*für Senioren*

Familie Müller und das Team der  
Parkwohnanlage für Senioren  
in Uttenreuth wünscht allen  
Mitgliedern eine besinnliche  
Weihnachtszeit und viele  
eindrucksreiche Flüge in der  
Saison 2024.



Lande auf unserer Homepage:  
[www.parkwohnanlage.de](http://www.parkwohnanlage.de)





So fühlt sich's an mit  
**ECHTEM Grünstrom\***

### Grünstrom in Premiumqualität

- 100 % Strom aus erneuerbaren Energien
- Unterstützung der Energiewende (Neuanlagenförderung + Ausbau)
- faire und kundenfreundliche Vertragsbedingungen
- zertifiziert durch die Nr. 1 der deutschen Ökostromsiegel

\* TÜV-zertifiziert und mit ok-power-Siegel | [www.estw.de/gruenstrom](http://www.estw.de/gruenstrom)



## Impressum



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

1. Vorstand	Klaus Raeder Kreuzstr. 19; 91077 Neunkirchen (Geschäftsstelle) ✉ <a href="mailto:vorstand-1@fsv-en.de">vorstand-1@fsv-en.de</a>
2. Vorstand	Franz Maier ✉ <a href="mailto:vorstand-2@fsv-en.de">vorstand-2@fsv-en.de</a>
3. Vorstand	Bernd Puderbach ✉ <a href="mailto:vorstand-3@fsv-en.de">vorstand-3@fsv-en.de</a>
Schriftführerin	Viola Weigert ✉ <a href="mailto:schriftfuehrer@fsv-en.de">schriftfuehrer@fsv-en.de</a>
Schatzmeister	Dominik Müller ✉ <a href="mailto:schatzmeister@fsv-en.de">schatzmeister@fsv-en.de</a>
Gruppenleiter Segelflug	Tim Ivanic ✉ <a href="mailto:segelflug@fsv-en.de">segelflug@fsv-en.de</a>
Gruppenleiter Modellflug	Ralf Kowalski ✉ <a href="mailto:modell-referent@fsv-en.de">modell-referent@fsv-en.de</a>
Pressereferent	Herbert Fuehr ✉ <a href="mailto:presse@fsv-en.de">presse@fsv-en.de</a>
Jugendleiter	Lennart Blank ✉ <a href="mailto:jugend@fsv-en.de">jugend@fsv-en.de</a>

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



# Klimawälder für ER(H)

**Eine Kooperation zwischen Sparkasse, der Waldbesitzervereinigung Erlangen-Höchstädt e.V. und der Forstbehörde sorgt für den Aufbau klimatoleranter Mischwälder.**

**Die Sparkasse pflanzt bei Kontoeröffnungen für Neugeborene symbolisch neue Bäume. Mit einem solchen Konto leisten Sie also auch einen Beitrag für die Zukunft unserer Region.**

Weitere Informationen finden Sie unter [www.sparkasse-erlangen.de/nachhaltigkeit](http://www.sparkasse-erlangen.de/nachhaltigkeit) oder bei Verwendung des QR-Codes.



**Weil's um mehr als Geld geht.**



[sparkasse-erlangen.de/  
nachhaltigkeit](http://sparkasse-erlangen.de/nachhaltigkeit)