

flugblatt

Vereinsmitteilungen des Flugsportvereins

Erlangen-Nürnberg

Heft 1/2020



Aus dem Heft

- Turbulenzen um die Ampel
- Wie man kein Fliegerdenkmal baut
- Flugsimulator als Ersatzdroge
- Zwischen Großglockner und Drei Zinnen
- Flug in den Sonnenaufgang
- Mein erstes 700er
- D-EBYO: alles neu
- Kunstflug unter idealen Bedingungen
- Modellflug im Aufwind
- Ein intensives (Schulungs-) Jahr

Seite

| | |
|----|---------------------------------------|
| 1 | Vorwort |
| 2 | Bericht des Vorstandes |
| 4 | Turbulenzen um die Ampel |
| 7 | Wie man kein Fliegerdenkmal baut |
| 21 | Flugsimulator als Ersatzdroge |
| 25 | In luftiger Höhe – mal ganz anders |
| 28 | Zwischen Großglockner und Drei Zinnen |
| 32 | Flug in den Sonnenaufgang |
| 35 | E-Fliegen in die Zukunft |
| 39 | Mein erstes 700er |
| 45 | D-EBYO: alles neu |
| 53 | Kunstflug unter idealen Bedingungen |
| 59 | Rekord bei Windenstarts |
| 60 | Ein Nachruf auf Dieter Schultheiss |
| 62 | Modellflug im Aufwind |
| 65 | Ein intensives (Schulungs-) Jahr |
| 70 | Ausgezeichneter Fliegernachwuchs |
| 71 | Flugzeiten |
| 73 | Impressum |

Termine

| | | | |
|---------------|------------------|---------------|-----------------|
| 13.-27.03.21 | Fluglager Aosta | Juni/Juli 21 | Barcelonnette |
| 25.5.-04.6.21 | Pfingstfluglager | 30.7.-14.8.21 | Sommerfluglager |

Druckdatum:
03.12.2020

Druckauflage:
500

Kontakt

Web: www.fsv-en.de
Verein: info@fsv-en.de
Segelflug: segelflug@fsv-en.de
Modellflug: modell-anflug@fsv-en.de

Vorwort

Liebe Mitglieder, Leserinnen und Leser,

Als im Frühsommer deutlich wurde, dass dieses Jahr vom Coronavirus geprägt sein würde, war es uns beiden als Redaktionsteam aus ganz eigennützigen Gründen schon ganz bang: Wenig Aktivitäten, wenig zu berichten, dünne Flugblatt-Ausgabe. Aber weit gefehlt. Das Vereinsheft hat mehr Seiten als die Ausgabe des letzten Jahres, nicht nur, weil es mehr Windenstarts gab, mehr Nachwuchspiloten und mehr A-Prüfungen. Alle Aktiven (und nicht nur sie) hatten sich viel einfallen lassen, um aus der Situation das Beste zu machen – selbst in der Zeit, als ein Startverbot herrschte. Manche gewannen dem Simulator neue Seiten ab oder entdeckten den Reiz des Radelns, die Jugendgruppe ging im Klettergarten Betzenstein in die Lüfte, und einem Team von Spezialisten kam die ruhigere Zeit entgegen, als sie die Piper EBYO nach deren Bruchlandung von 2018 wieder so aufrichtete, dass sie wie neu ist.

Nichts zu berichten? Im Gegenteil: Es gab auch noch das Alpenfluglager und eine Kunstflug-Lehrgang, ein Sunrise-Fliegen, und Felix Schwab gehört wohl zu den Jüngsten, die einen 700-er schafften. Dann haben wir noch einen fundierten historischen Rückblick auf die weniger rühmliche Geschichte des Nürnberger Fliegerbundes, der Anfang der 30-er Jahre deutschnationalen Antidemokraten ein Denkmal setzen wollte (daran aber scheiterte). Und schließlich einen Blick in die Zukunft: das E-Fliegen und das Solarprojekt unseres Vereins. Es hakt unverschuldet noch etwas, aber 2021 wir es mit neuem Schwung weitergehen, Corona hin oder her. Am liebsten ohne Virus – das Ende der Pandemie ist natürlich allen zu wünschen.

Herbert Fuehr, Peter Lütke

Liebe Mitglieder,

ein ungewöhnliches Jahr neigt sich dem Ende und es ist nicht absehbar wie es weitergeht.

Das hat uns als Verein auch sehr getroffen: Die Vereinsaktivitäten mussten im Frühjahr eingestellt beziehungsweise stark eingeschränkt werden. Der Flugbetrieb auf dem Hetzleser Berg und den beiden Modellflugplätzen in Marloffstein und Pinzberg konnte erst Ende Mai wieder aufgenommen werden unter Einhaltung der entsprechenden Schutz- und Hygieneregeln. Und nachdem im Sommer eine leichte Besserung eingetreten war, müssen wir jetzt im Herbst/Winter wieder mit Einschränkungen leben.

Unsere Jahreshauptversammlung im Frühjahr konnte leider auch nicht wie geplant stattfinden. Nachdem klar wurde, dass wir in diesem Jahr überhaupt keine "richtige" Versammlung werden durchführen können, haben wir uns entschieden, die vorgesehene Tagesordnung im Rahmen einer schriftlichen Abstimmung umzusetzen. Diese Möglichkeit wurde den Vereinen vom Gesetzgeber ausnahmsweise für dieses und auch für das nächste Jahr eingeräumt. Die Hürde, dass sich mindestens 50 Prozent der Mitglieder daran beteiligen müssen, haben wir geschafft: Es haben über 200 Vereinsmitglieder abgestimmt (deutlich über 50 %). Ein herzliches Dankeschön an alle, die mitgemacht haben.

Trotz allem sind wir dann doch in der abgelaufenen Saison einigermaßen viel geflogen, zwar weniger als die letzten Jahre, aber vor allem unsere Schulgruppe hat fast 20 Prozent mehr Schulstarts durchgeführt als in 2019. Wir haben derzeit einen sehr regen Zuspruch an neuen Mitgliedern und das wirkt sich im Schulbetrieb aus. Mein großer Dank an alle Fluglehrer, Flugleiter, Windenfahrer, Schlepppiloten und Helfer für ihren unermüdlichen Einsatz. Und damit die Belastung für die Lehrer erträglich bleibt, befinden sich aktuelle zwei junge Mitglieder in der Ausbildung zum Fluglehrer.

Und nun hoffen wir, dass sich vielleicht schon im Laufe des nächsten Jahres die Situation etwas entspannt, und wir neben dem fliegerischen auch wieder im gesellschaftlichen Bereich aktiv werden können.

Ich wünsche euch trotz allem frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr, bleibt gesund und passt auf euch auf. Alles wird gut.

Euer Klaus Raeder

Turbulenzen um die Ampel

Auf dem Hetzles regelt Lichtzeichenanlage den öffentlichen Verkehr

Seit Mitte des Jahres regelt eine Lichtzeichenanlage den öffentlichen Verkehr am Ostende unseres Flugplatzes. Erhebliche Turbulenzen hatten zu deren Installation geführt, aber der Reihe nach:

Schocknachricht zum Jahresbeginn

Ende Januar erreichte uns vom Luftamt Nordbayern die Nachricht, dass unser Flugbetrieb für den öffentlichen Verkehr eine erhebliche Gefährdung darstellt. Kurzfristig sei das Problem nur durch eine ferngesteuerte Ampelanlage zu lösen, die unverzüglich zu errichten sei. Anderenfalls könne kein regulärer Flugbetrieb stattfinden. Grund für diese Maßnahme war eine Sicherheitsüberprüfung nach dem schweren Unfall auf der Wasserkuppe, bei dem drei unbeteiligte Fußgänger zu Tode kamen.



Ampel Richtung Pommern

Verhandlungen mit Luftamt und Marktgemeinde

Der Vorstand hat umgehend die Marktgemeinde Neunkirchen informiert mit der dringenden Bitte, eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung zu erlassen. Beim Gesprächstermin mit Bgm. Richter und dem Leiter des Baureferats konnte Herr Pierdzig vom Luftamt die Verantwortlichen von der absoluten Notwendigkeit der Ampelanlage überzeugen. Mitte Mai erreichte uns endlich die vom neuen Bürgermeister Walz unterschriebene Anordnung. Die Kommunalwahl und der Wechsel des Gemeinderats

bedingten die 10-wöchige Verzögerung. Aufgrund der COVID-19-Einschränkung hätten wir aber ohnehin nicht früher fliegen dürfen.

Ampel in Eigeninitiative errichtet

Aufgrund des fachkundigen und engagierten Einsatzes von Andreas Zimmermann und Kalle Ideler ist uns die Investition eines größeren 4-stelligen Betrages in eine Ampel mit Funkfernsteuerung erspart geblieben. Die beiden hatten die Bauteile sehr günstig beschafft und eine hochwertige Anlage gebaut. Auch die Steuerung ist sehr clever gelöst: sie erfolgt nicht wie üblich über Funk, was wegen der großen Strecke zum Turm recht störanfällig wäre, sondern über bereits vorhandene Stromleitungen. Bei den Arbeiten haben Paul Fadler, Daniel Püls, Sigi Bulikewitz, Simon Sendler, Peter Kubis und Ralf Hierl mitgewirkt.



Bautrupps beim Einbetonieren

[

Ausblick

Um auch vor den betroffenen Anwohnern die Notwendigkeit der Ampelanlage zu rechtfertigen, haben wir auf Wunsch der Gemeinde eine Verkehrszählung durchgeführt. An einem durchschnittlichen Flugbetriebstag überquerten demnach etwa 75 Fußgänger, Autos, Traktoren, Fahr- und Motorräder den Platz. Gut möglich, dass die Ampel nur ein erster Schritt ist zu der von uns favorisierten Ostverlagerung des Weges.

Text und Fotos: Franz Maier

*Automotiv
Elektrotechnik
Medizintechnik*

HD

Konstruktion
2D - 3D CAD/CAM

*Luftfahrtindustrie
Sicherheitstechnik
Optotechnik*

Hilmar Dittrich – Neuweiherstraße 44 – D-91083 Baiersdorf
Tel: 0 91 33 / 60 37 20 HD-Kon@t-online.de

Konstruktionsbüro mit innovativem Service
Wir realisieren Ihre Ideen unter Einsatz neuester Technologien
Projektbetreuung vom Entwurf bis zur Serienfertigung

IDE E

- Design - Funktion - Lösungsvarianten - Entwurf - technische Machbarkeit

KONSTRUKTION

- 3D-Konstruktion aller Bauteile - Materialien - Fertigungsbetrachtung

PROTOTYP

- Funktionsprototyp - 3D-Druck - Rapid Prototyping - Zukaufkomponenten

SERIENFERTIGUNG

- Fertigungsorientierte Konstruktion aller Bauteile und benötigte Werkzeuge
- Montagevorrichtungen mit Montageanleitungen und Dokumentation
- Prüfstationen und Messvorrichtungen zur Qualitätssicherung
- Terminbezogene Fertigungsplanung mit neuesten Bearbeitungstechniken

Wie man kein Fliegerdenkmal baut

Friesener Warte blieb in 30-Jahren deutschnationales Monstrum erspart

Zu Beginn der 1930er Jahre gab es in Nürnberg drei Fliegervereine, die Flugsport aktiv betrieben. Der größte und älteste war der ›Nordbayerische Luftfahrtverband‹, die beiden anderen, die ›Fliegervereinigung Nürnberg‹ und der ›Deutsche Fliegerbund‹ waren ursprünglich Traditionsvereine ehemaliger Feldflieger und begannen erst Ende der 1920er Jahre mit dem aktiven Flugsport.

Gegensätze

Während der ›Nordbayerische Luftfahrtverband‹ unter den damaligen politischen Verhältnissen sich intensiv für den Modell- und Segelflug engagierte, stand vor allem beim ›Deutschen Fliegerbund‹, mit dem wir uns hier befassen werden, die Traditionspflege und der Kampf gegen das bestehende politische System, also gegen die Weimarer Republik im Vordergrund. Exemplarisch für diese Haltung sind Äußerungen der Vorsitzenden der beiden Vereine. Heinrich Barth, der Präsident des NLV, sagte über seinen Verein: »Nicht nur eigenen Interessen diene der N. L. V., er stellte sich im Interesse des Flugsports, der ein Volkssport werden soll, allen befreundeten Vereinen zur Verfügung, um der Sache zu dienen, und die Vereine von der Biertischpolitik weg zum aktiven Fliegen, und sei es nur zum Segel- und Modellflug, zu bringen.«ⁱ Der Vorsitzende des Deutschen Fliegerbundes, Zahnarzt Dr. Karl Seit, rühmte sich, dass die Ortsgruppe Nürnberg »schon seit dem Jahre 1923 im Hakenkreuzlager« stand.ⁱ An anderer Stelle betonte er, wie sehr er sich solche Lehrer wünsche, die »mit jeder Faser ihres Herzens den Kampf gegen ein Regime führte[n], das zu einem deutschen Untergange führen mußte.«ⁱⁱ Biertischpolitik auf der einen und aktiver Flugsport auf der anderen Seite waren wichtige Unterscheidungsmerkmale der Vereine.

Ein weiteres Zeichen für die unterschiedliche Politik und den ›Geist‹ der Vereine war die Namensgebung für ihre Flugzeuge. Das erste Flugzeug des NLV wurde 1928 zum seinem 400sten Todestag auf den Namen ›Albrecht Dürer‹ getauft, es folgten dann in rascher Folge ›Hesselberg‹, ›Nürnberg‹, ›Erich Kempe‹, ›Faber Castell‹ und als letztes 1933 ›Dr. Hans Luther‹ für dessen Verdienste um den Deutschen Luftfahrtverband.

Beim ›Deutschen Fliegerbund‹ hieß das erste Segelflugzeug ›Walter‹, »zum ehrenden Gedenken an den kaum 20jährig als Feldflieger gefallenen Sohne des Stifters des Täufings, des Lebkuchenfabrikanten Seim.«ⁱⁱ Das nächste Flugzeug erhielt den Namen ›Ritter von Röth‹. Von Röth, so heißt es in der Begründung für die Wahl seines Namens, »hat unter 28 Luftsiegen allein 20 Fesselballone abgeschossen und so unvergängliche Lorbeeren an seinen Namen geheftet. Wer Ritter v. Röth kannte, sein allzeit bescheidenes Auftreten und seinen glühenden Glauben an Deutschlands Zukunft, der weiß auch, daß diese Taten, die in hingebungsvoller Liebe für Volk und Vaterland geleistet wurden, unvergessen bleiben werden.«ⁱⁱ Ein weiteres Flugzeug wurde ›Turm‹ getauft mit dem Wunsch, »daß an der Segelfliegerjugend alles, was undeutsch sei, abprallen würde, wie an den Türmen und Mauern unserer Stadt einst alle Angriffe der Gegner abgeprallt sind.«ⁱⁱ

Wie weit die politischen Gegensätze auch bei den einzelnen Vereinsmitgliedern virulent waren, ist im Detail nicht zu ermitteln. Es gab Gemeinsamkeiten die alle Vereine teilten, z. B. die jährlichen Totenfeiern für die gefallenen Flieger oder die Ablehnung des Versailler Vertrags, der für alle große Einschränkungen der Fliegerei zur Folge hatte.

Im Oktober 1929 richtete der NLV am Hesselberg den ersten Bayerischen Segelflugwettbewerb aus. Neben den Vereinen aus Augsburg, Schwabach und Erlangen nahm auch der Deutschen Fliegerbund daran teil. Während sich der Hesselberg immer mehr zu einem Zentrum des Segelfliegens in Nordbayern entwickelte und weitere Vereine immer wieder zum Segelfliegen zum Hesselberg kamen, nahm der ›Fliegerbund‹ offenbar nur dieses eine Mal an einem Wettbewerb teil, der vom NLV ausgerichtet wurde.

Die Friesener Warte

Im folgenden Jahr beteiligte sich der ›Fliegerbund‹ an einem Wettbewerb in Bayreuth, führte die meisten Übungsflüge aber wohl am Hainberg bei Fürth durch. Das Ziel des ›Fliegerbunds‹ war, ein eigenes Fluggelände zu finden und dort seßhaft zu werden. Man fand dieses Gelände schließlich auf der Friesener Warte.

Die Gendarmeriestation Buttenheim meldete am 22. März 1931 an das Bezirksamt Bamberg, »der Deutsche Fliegerbund hielt am Sonntag 22. März 1931 auf dem südlichen Teil der Friesener Warte seine ersten Probeflüge ab. Die Leitung der ganzen Veranstaltung lag in den Händen des 1. Vorsitzenden Herrn Dr. Seit. [...] Gegen 12 ½ wurden von dem Kraftwagenführer Max Wimmer von Nürnberg, der Kampfflieger im Felde war, zwei Flugversuche unternommen, die sich auf dem Plateau der Friesener Warte auf einige Hundert Meter Entfernung erstreckten ...«ⁱⁱ

Schon einen Tag später reagiert das Bezirksamt: »Ihr Plan [...] zur Durchführung von Segelflügen kam völlig überraschend und verdient ernste Beachtung. Seit längerem besteht von amtswegen der Plan den Bergstock der Friesener Warte wegen der geologischen und botanischen Eigenart als Naturschutzgebiet zu bestimmen. Bevor in der einen oder anderen Richtung etwas geschieht, wäre es von grossem Interesse zu erfahren, wie die Ausführung der Segelsportstation evtl. gedacht ist.«ⁱⁱ

Die Polizeistation Hirschaid hatte den Auftrag, die Aktivitäten auf der Friesener Warte zu beobachten und meldete, dass Ortschaften und Straßen in der Gefahrenzone lägen. Es sei damit zu rechnen, dass die einzelnen Grundstücksbesitzer wegen Betretens fremder Grundstücke Anzeige erstatten könnten. Außerdem sei die Friesener Warte an einen Schäferibesitzer verpachtet, womit der Fliegerbund keine Berechtigung habe, dort ständig Flüge auszuführen. Der Fliegerbund ließ sich durch die anfänglichen Bedenken nicht abschrecken, auf der Friesener Warte weiter zu üben und das Gelände auch umzugestalten. Eine Betriebsgenehmigung für den Flugbetrieb war nicht erforderlich, es genügte das Einverständnis der Grundstücksbesitzer.

Im Oktober 1931 schreibt der Bund Naturschutz an das Bezirksamt, dass er zu seinem grossen Bedauern feststellen musste, »daß durch die sich dort seit einiger Zeit niedergelassenen Segelflieger die schönen Kiefern bäume an Rande [...] fast restlos gefällt sind [...]«ⁱⁱ. Nach einem Schreiben der Forstsamtaussenstelle Geisfeldⁱⁱⁱ waren bisher etwa 20 größere Bäume gefällt worden, was aus forstwirtschaftlicher Sicht keine Schädigung der Waldwirtschaft darstellte. Die Friesener Warte habe vom Standpunkt des Naturschutzes unter den Segelfliegern kaum gelitten, und es wurde auch nicht empfohlen, gegen das Unternehmen vorzugehen, solange sich die Abholzung nicht über einen großen Raum erstreckte. Weiter heißt es: »Die Gemeinde Friesen ist begreiflicherweise dafür, weil

sie sich gesteigerten Verkehr und erhöhte Einnahmen verspricht. Die Stellungnahme des Bundes ›Naturschutz‹ ist mir sehr erwünscht und ich werde auch in diesem Sinn, da ich auch selbst Mitglied bin, möglichst mitarbeiten. Etwas Durchgreifendes wäre jedoch meines Erachtens nur dann zu erreichen, wenn die Friesener Warte zu Naturschutzgebiet erklärt würde, und daran ist gegenwärtig wohl kaum zu denken.«^{IV}

Die Bezirksverwaltung hatte keine Veranlassung, gegen den Segelflugbetrieb auf der Friesener Warte einzuschreiten. Mit den Grundbesitzern und dem Pächter des Plateaus scheint der ›Fliegerbund‹ sich geeinigt zu haben. Die Eingriffe in die Natur schienen bis dato wohl nicht besonders gravierend gewesen zu sein.

Das Fliegermahnmal

Der ›Deutsche Fliegerbund‹ verstand sich als ein Verein, für den der Flugsport nicht das einzige Ziel war, sondern der auch politische Akzente setzen wollte.

Am 27. April 1932 reichte Heidingsfelder, der Geschäftsführer des ›Fliegerbunds‹, Pläne für ein Denkmal beim Landbauamt und parallel beim Bezirksamt ein, ohne eine Stellungnahme der Gemeinde Friesen abzuwarten.

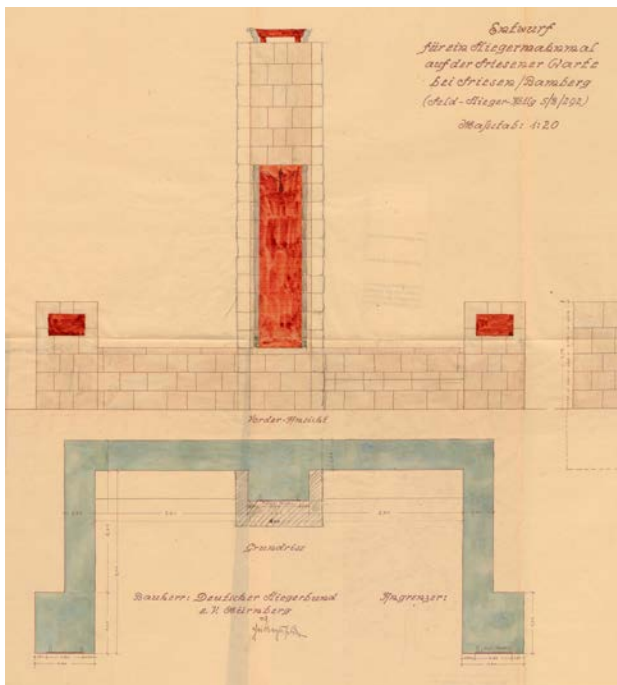


Bild 1: Entwurf Heidingsfelder

Zu den Plänen schreibt Heidingsfelder: »Das Mahnmal kommt auf Gemeindegrund zu stehen, der Gemeinderat wie die Angrenzer haben ihre Einwilligung bereits gegeben. Das Mahnmal wird aus Dolomitbruchsteinen erstellt und es erhält die 6 m hohe Säule eine Kupfer – Feuerwanne; auf der Vorderseite wird eine Kupfertafel mit den Namen der Gefallenen der Fliegerabteilung 5/292/ B angebracht, zu diesen zählen u.a. auch Oberleutnant Immelmann und Ritter v. Mulzer.«^{iv}

Am 3. Mai 1932 teilt der 1. Bürgermeister von Friesen dem Bezirksamt per Telefon mit, dass der Fliegerbund mit dem Bau bereits begonnen habe.

Daraufhin wird vom Bezirksamt die Gendarmerie-Station in Hirschaid angewiesen, den Bau sofort einzustellen. Drei Tage später findet eine Besichtigung der Baustelle durch das Landbau- und Bezirksamt statt. »Es wurde gerade von 4 Personen gearbeitet, der Wortführer bemerkte, er

habe von Nürnberg von Herrn Heidingsfelder den Auftrag bekommen weiterzuarbeiten mit dem Bemerken, dass der Bau vom Bezirksamt genehmigt sei. Dabei konnte nicht bestritten werden, das die Gendarmerie im Auftrag des Bezirksamtes den Bau eingestellt hat.

Ich habe selbst die sofortige Einstellung der Bauarbeiten verfügt und vor Fortsetzung eindringlich gewarnt, zumal die Genehmigung noch gar nicht erfolgt und fraglich sei.«

Auch die Gemeinde Friesen fühlte sich durch dieses schroffe Vorgehen des ›Fliegerbundes‹ überrumpelt und fasst am 5. Mai im Gemeinderat einstimmig den Beschluss »daß Gemeindegut nicht zu Privatzwecken abgegeben werden darf.«

Schon am 9. Mai wird über das Baugesuch entschieden. »Das unterfertigte Amt beschliesst [...] als zuständige Baupolizeibehörde: 1. Dem Deutschen Fliegerbund e.V. in Nürnberg wird die baupolizeiliche Genehmigung zur Errichtung eines Fliegermahnmals auf der Friesener Warte bei Friesen nach dem Entwurf von Stockhausen in Nürnberg versagt.

2. Der Deutsche Fliegerbund e. V. in Nürnberg hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Für diesen Beschluss wird eine Gebühr von 10 RM festgesetzt.

Gründe:

[...]

Die Gemeinde Friesen hat am 5.5.1932 beschlossen, dass Gemeindegut nicht zu Privatzwecken abgegeben werden darf. Die Gemeinde Friesen hat deshalb die Zustimmung zur Errichtung des Mahnmals auf Gemeindegut versagt. Schon aus diesem Grund wäre deshalb die baupolizeiliche Genehmigung ... zu versagen. Der vorliegende Entwurf eignet sich auch nicht für eine Naturhöhe, wie die Friesener Warte sie darstellt.

Da der gesuchstellende Verein ohne baupolizeiliche Genehmigung mit dem Bau begonnen hat und trotz wiederholter Baueinstellung die Arbeiten fortgesetzt wurden, bestand kein Anlass, den Verein zu einer Aenderung des Entwurfes zu veranlassen oder ihn anzuweisen, sich erst das Verfügungsrecht über den Baugrund zu sichern.

Es war deshalb in der Hauptsache zu beschliessen, wie geschehen. [...]

Da trotz wiederholten Verbotes die Bauarbeiten fortgesetzt wurden, wird das Bezirksamt auch Strafeinschreitung veranlassen und vom Gericht die Beseitigungsbefugnis für den ohne Genehmigung ausgeführten Bau erwirken.«

Einen Tag später, am 10. Mai wendet sich Heidingsfelder mit Vorwürfen an den Gemeinderat von Friesen. Im Januar habe man die Pläne vorgetragen und »Ein Einwand wurde von keiner Stelle erhoben, sodass ein stillschweigendes Einverständnis angenommen werden mußte«. Die Pläne seien vom 28.4. bis 3.5. »ungenutzt in der Bürgermeisterei, ob mit Vorbedacht oder ohne, ist von hier nicht feststellbar, liegen geblieben. [...] Wir begannen am 1.5. mit dem Bau des Denkmals, da wir uns nicht vorstellen konnten, daß dieser Bau der ›Den Dank des Vaterlandes‹ an die gefallenen Brüder darstellen soll, von irgend einer Stelle nicht genehmigt werden sollte. [...] Wir glauben nun nicht dass Böswilligkeit der Vater dieses Beschlusses gewesen ist, Tatsache ist doch, darüber wurde von uns nie ein Zweifel gelassen, dass das Denkmal nach Fertigstellung der Gemeinde Friesen zu treuer Obhut übergeben wird; es dürfte somit die Zurverfügungstellung von gemeindlichem Baugrund, auch auf Grund des nachträglich nach Einreichung unseres Planes gefaßten Beschlusses, nur eine Formsache sein. Der Gemeinderat hat nicht dem Deutschen Fliegerbund nachzulaufen, es wäre aber nur ein Akt der Gutnachbarkeit gewesen, Unstimmigkeiten durch persönliche Rücksprache zu klären, nachdem auch eine Abteilung in Friesen zum Segelfliegen weilte.«

An das Bezirksamt wendet sich Heidingsfelder mit dem Hinweis, »dass Unsummen Geldes vom Staat u. Gemeinden für Hebung des Fremdenverkehrs und für Werbungszwecke ausgeworfen werden und die Errichtung des Fliegerdenkmals nicht nur heuer, sondern jedes Jahr tausende von Besuchern auf die Friesener Warte führen dürfte, so ist uns dieser Beschluß nicht ganz verständlich.« Er erwähnt weiter, daß die Fliegervereinigung ›Unsummen Geldes‹ in das Gelände von Friesen gesteckt habe und gerade das Hinterland, das einen Dörrröschenschlaf führe, habe eine finanzielle Stützung bitter nötig. »Wir geben uns der angenehmen Hoffnung hin, dass wir mit Unterstützung des verehrl. Bezirksamtes den Dank des Vaterlandes unseren gefallenen Helden der

Luft gegenüber doch noch bis zu 26. Juni – dem Tag der Halleneinweihung – erweisen können.«

Das Bezirksamt sah keinen Grund, den Bescheid aufzuheben. Da die Polizei in ihrer Bereitschaft, ihren Aufgaben pflichtgemäß nachzukommen, nicht immer zuverlässig war, wird vom Bezirksamt am 18. Mai auch an dieser Stelle nachgefasst »Die Gendamerie ist persönlich verantwortlich dafür, dass das Denkmal auf der Friesener Warte nicht weiter geführt wird; ein etwaiger Weiterbau ist tatsächlich zu verhindern.«

Der »Fliegerbund« suchte dann nach einem privaten Grundstück für das Denkmal und Bürgermeister Böhm meldete am 23. Mai 1932 an das Bezirksamt. »Der Fliegerbund hat jetzt käuflich ein eigenes Grundstück als Eigentum erworben und will darauf sein Denkmal in Form einer Piramite [sic!] bauen. Es ist das Grundstück von Paul Saffer N 10 Pl. N. 939.«

Mit dem eigenen Grundstück verbesserten sich die Chancen auf die Genehmigung des Denkmals und so wendet sich Heidingsfelder am 23. Mai wieder an das Bezirksamt. »Wenn wir in unserem heißen Wollen für Volk und Vaterland nun eine bestehende Verordnung übertreten haben, so kann unser Beginnen, das begeisterte Jugend in freiwilliger Arbeitspflicht an dem Mahnmal der gefallenen Brüder arbeiten heißt, doch nicht mit den bestehenden Bestimmungen gemessen werden. Die auferlegte Gebühr von 10.– RM trifft uns sehr hart, umso mehr, da wir gerade aus unserer Notlage heraus das Denkmal nur aus Spenden erbauen können, die auch den Fortbetrieb unserer vaterländischen Arbeiten ermöglichen sollen.« Die moralische Überheblichkeit des ehemaligen Fliegers im Umgang mit Behörden und auch in der öffentlichen Meinungsbildung z. B. in dem Schreiben an die Gemeinde Friesen kommt hier wieder zum Ausdruck. – Sachlich sei zu bemerken, schreibt Heidingsfelder, dass der Deutsche Fliegerbund nun ein eigenes Grundstück besitze. »Somit dürfte einer Genehmigung des Baues durch das Bezirksamt nichts mehr im Wege stehen,

[...]

«

So einfach ging es natürlich nicht. Das Bezirksamt hatte sich zwischenzeitlich mit den Planungsunterlagen an den Landesausschuss für Naturpflege in München gewandt und das Ergebnis erhalten, »dass der Landesausschuss für Naturpflege mit Rücksicht auf die Erhaltung des Landschaftsbildes nicht in der Lage ist, dem vorgelegten Denkmalsentwurf die Zustimmung zu erteilen. München, den 7. Juni 1932« Weiter wurde

vom Landesausschuss empfohlen, den Landesverein für Heimatschutz bezüglich des künstlerischen Wertes oder Unwertes des Denkmals zu befragen.

Am 20 Juni fand eine erneute Ortsbesichtigung auf der Friesener Warte statt an der Heidingsfelder, der 2. Bürgermeister von Friesen, der Leiter des Bezirksamtes, Herr Kötnitz, und Studienrat Rühl, der 1. Vorsitzende des Vereins für Heimatschutz und Heimatkunde für Erlangen und Umgebung, teilnahmen.

Das Ergebnis dieser Besichtigung ist als Vermerk des Bezirksamtes kurz zusammengefasst: »Der Sachverständige hielt den schon gewählten Platz für den richtigen und wirksamsten für den Zweck. Er unterstützt auch das Vorbringen Heidingsfelders den Platz mit dem angefangenen Bau zu belassen und keine Neuregelung zu verlangen. Der Sachverständige hält die steile Form der Säule für nicht geeignet. Heidingsfelder ist mit einer Änderung des Planes wiederum einverstanden und mit einem Entwurf des Bauamtes ebenfalls. Die Einweihung des Mahnmals sei auf Mitte September verschoben worden. Die Frage nach Beibehaltung des Platzes wurde nicht entschieden. Er hält es für die einzige Möglichkeit zwischen den beiden beteiligten Grundstücken einen Tausch herbeizuführen.«

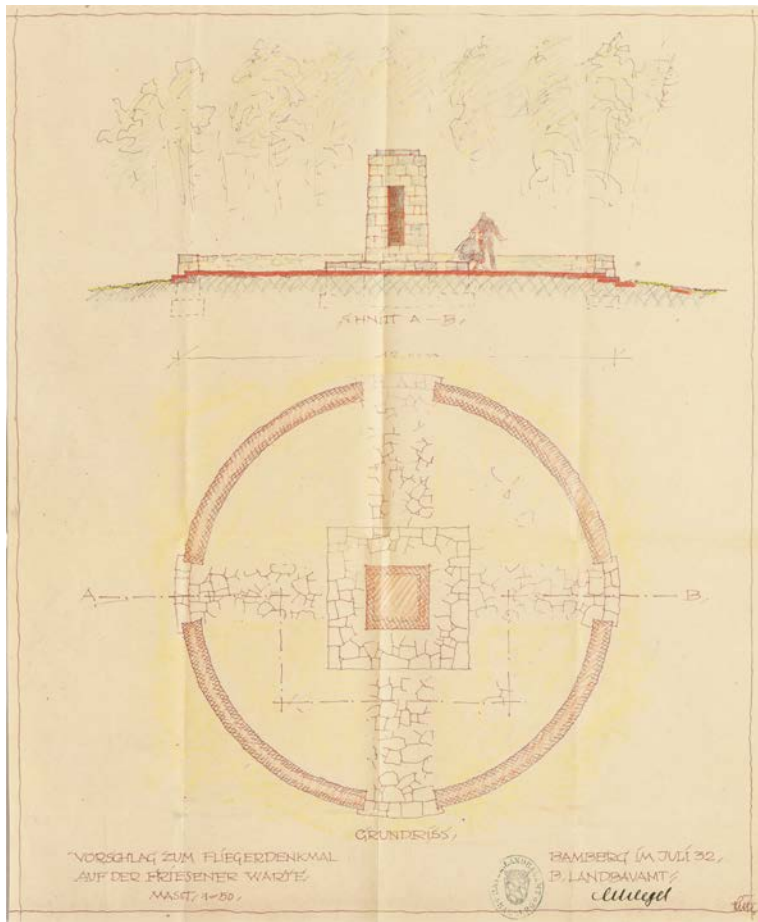


Bild 2: Entwurf Landbauamt

Der Sachverständige favorisierte also das Gemeindegrundstück, auf dem mit dem Bau schon begonnen wurde. Das bedeutete, die beiden Grundstücke müssten getauscht werden. Eine Einigung mit der Gemeinde Friesen über den Grundstückstausch wurde dann auch relativ schnell (26. Juni) gefunden. Die Pläne für die Umgestaltung des Denkmals – nicht so steil und hoch, sondern mehr in die Breite gehend – wurden vom Landbauamt, das schon den ersten Entwurf für gut befunden hatte, zügig

vorgelegt und es wurde ergänzt: »Sollte Mangel an Zeit oder Mitteln eine Vereinfachung erforderlich erscheinen lassen, so wird vorgeschlagen, das Denkmal in 2 Abschnitten zu errichten, zuerst den Klotz im Mittelpunkt, samt Platte und später die Umfassungsmauer mit Treppen.« Das Bezirksamt trägt am 29. August kleinere Bedenken gegen die neuen Pläne vor: »Es wird der Entwurf des Landesbauamtes zur Ausführung genehmigt mit dem Abmass, dass der äußere Steinkranz nicht aufgemauert sondern bis zu 1 Meter Höhe in lose aufgeschichteten Natur-Kalksteinblöcken ausgeführt wird. Damit entfällt auch das Bedenken wegen der erhöhten Kosten.

Mit der Ausführung könnte sofort begonnen werden, unter dem Vorbehalt, dass ordnungsgemässe Pläne in dem vorgeschrieben Sinne binnen 8 Tagen vorgelegt werden.«

Der Fliegerbund lehnt den Entwurf des Landbauamtes ab, denn, »wenn die Säule auf dem ursprünglich geplanten Platz zu stehen käme, dann müsste bei 12 Meter Durchmesser wertvolles Baumaterial abgeholzt werden, was der Fliegerbund unbedingt vermeiden möchte.

Sollte die Umrandung am Wandrand entlang gehen, dann würde das Mahnmal zu sehr im Vordergrund stehen und ein Starten und Landen von Segelflugzeugen an dieser geeignetsten Stelle unmöglich machen.« Ein neuer Plan des Architekten Bosch wird eingereicht und am 18. Oktober erfolgt eine neue Stellungnahme des Bayerischen Landesausschusses für Naturpflege zu den beiden neuen Entwürfen vom Landesbauamt und vom Architekten Bosch:

»Der Entwurf des Landbauamtes Bamberg trägt zweifellos der landschaftlichen Umgebung, in welcher das Denkmal gestellt werden soll, in weit höherem Grade Rechnung als der Plan des Herrn Architekten Bosch. Gegen die Ausführung des ersteren erhebt daher der Landesausschuss... keine Erinnerung.«

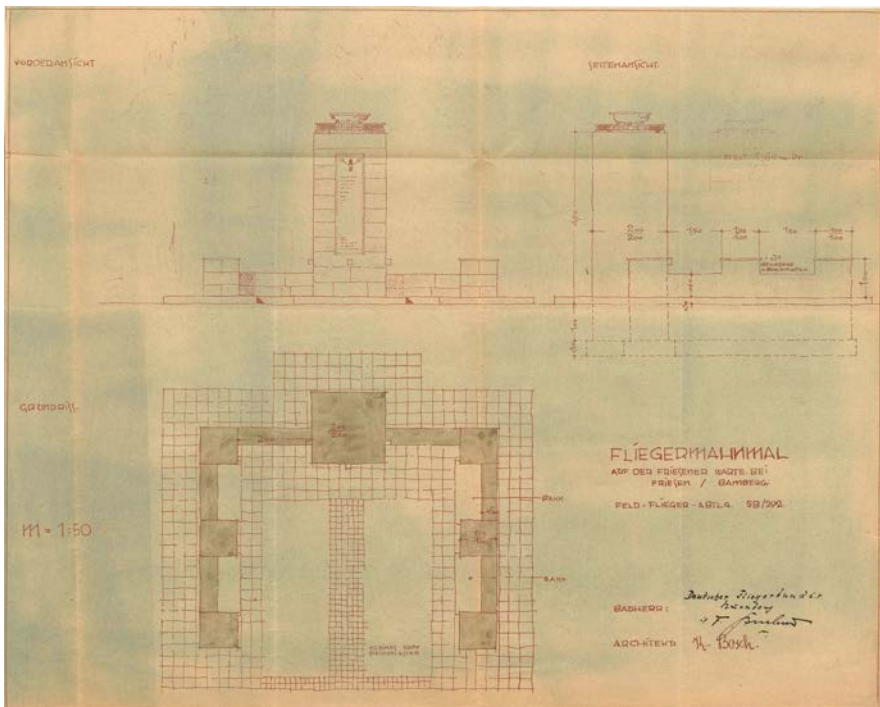


Bild 3: Entwurf Bosch

Der geplante Einweihungstermin 26. Juni 1932 war längst verstrichen und ein Denkmal stand immer noch nicht. Der Fliegerbund hatte den Plan des Landbauamts abgelehnt und der Landesauschuss den des Architekten Bosch.

Dr. Seit und Grohrock, die Führer des Fliegerbunds, teilen am 31. Oktober 1932 dem Bezirksamt resigniert mit: »dass sich der Deutsche Fliegerbund e. V., Nürnberg, leider veranlasst sieht, seinen Denkmalbau auf der Friesener Warte einzustellen, da ihm durch das Bezirksamt Bamberg unüberwindliche Schwierigkeiten in dieser Sache bereitet werden. Es ist uns unmöglich, die durch den Denkmalsbau geplante Ehrung der gefallenen Flieger im Weltkrieg durchzuführen. Wir müssen uns deshalb

begnügen, den Dank des Vaterlandes für die hervorragenden Taten und Leistungen der Flieger in unserem Herzen abtragen. «Dass der Leiter des Bezirksamtes, Herr Köttnitz, an den Denkmalplänen wenig Gefallen fand, geht aus mehreren handschriftlichen Notizen hervor; einmal vermerkt er : »Die Stimmung der Bevölkerung ist gleichfalls gegen ein solches Denkmal, welches meines Erachtens besser in eine städtische Anlage, als auf einer solche Naturhöhe passt.« (Notiz vom 4. Juni) Das Denkmal hatte in seiner Form als aufragende viereckige Säule Ähnlichkeit mit dem Fliegerdenkmal in Nürnberg. Ein gemauerter Steinkranz wurde gegenüber lose aufgeschichteten Natur-Kalksteinblöcken als zu massiv abgelehnt. Man wollte kein dominantes Bauwerk auf der Friesener Warte. Mit ein paar Änderungen wäre das Denkmal bescheidener ausgefallen und auf weniger Widerstand gestoßen. Auch im Gemeinderat von Friesen, der zunächst einstimmig gegen das Denkmal votierte, fanden sich im Laufe der Verhandlungen Befürworter des Denkmals und des Geländetausches. Mit mehr Geduld und weniger moralischem Druck, als Heidingsfelder ihn auszuüben versuchte, wäre das Denkmal wahrscheinlich zur Ausführung gekommen.

Vom Geschäftsführer des Fliegerbundes, Heidingsfelder, der selbst Polizist bei der Landpolizei war, hätte erwartet werden können, dass er sich an bestehende Bestimmungen hält und nicht ›heisses Wollen für Volk und Vaterland‹ gegen geltendes Recht in Stellung bringt. Verhandeln und einen Ausgleich finden war aber nicht die Strategie des Fliegerbundes, die eigene Sache stand über allem anderen, und man sah sich moralisch auf der richtigen Seite. Der Bundesführer Seit nennt dann auch das Bezirksamt, das unüberwindliche Schwierigkeiten bereite hätte, als den Schuldigen, dass auf der Friesener Warte kein Fliegerdenkmal steht.

Text: Harald Fischer

Bildnachweise: Staatsarchiv Bamberg; Akten des Bezirksamtes Bamberg II 1932; Fliegermahnmal auf der Friesener Warte, Signatur K5 Nr. 10119

* * *

Ein ausführlicher Beitrag über die frühen Jahre des Luftsports in Nürnberg erscheint in dem Ausstellungskatalog: Wiltrud Fischer-Pache/Daniela Stadler/Ulrike Swoboda/Steven M. Zahlaus (Hg.): Weimarer Republik Nürnberg 1918–1933 (Ausstellungskatalog des Stadtarchivs Nürnberg 28), Nürnberg 2021 ISBN 978-3-925002-58-8 (2 Bände, erscheint voraussichtlich im Frühjahr 2021)

- 1) *um Geleit, S. 2. in: 3. Bayerischer Segelflugwettbewerb am Hesselberg 1931*
- 2) *NZ, 6. September 1933*
- 3) *ET, 19. November 1934*
- 4) *NZ 14. April. 1930*
- 5) *NZ, 17./18. Mai 1930. Friedrich von Röth konzentriert sich auf den Abschuss von Ballonen, weil deren Besatzungen durch Fallschirmabsprünge größere Überlebenschancen als Flugzeugbesatzungen hatten. Wir würden das als ein Zeichen der Menschlichkeit im Kriegsgeschehen bezeichnen. Von Röth schied an Silvester 1918 durch Suizid aus dem Leben, was ebenfalls nicht recht in das Bild eines Helden passt.*
- 6) *NZ, 16. März 1931*
- 7) *Staatsarchiv Bamberg Segelfluggelände in Friesen, Signatur: K5, Nr. 10960, 22. März 1931*
- 8) *Ebda, 23. März 1931*
- 9) *Ebda, 24. Oktober 1931*
- 10) *Ebda, 18. November 1931. Die Leitung der Forstamtsaußenstelle in Geisfeld äußerte sich in einem ausführlichen Schreiben gegenüber dem Forstamt Schesslitz.*
- 11) *Ebda.*
- 12) *Staatsarchiv Bamberg; Akten des Bezirksamtes Bamberg II 1932; Fliegermahnmal auf der Friesener Warte, Signatur K5, Nr. 10119Z*

Flugsimulator als Ersatzdroge

Wie FEN-Piloten die erste Corona-Welle meistern



Das war kein schöner Start in die Saison: Statt abzuheben und die Freiheit unter den Wolken zu genießen, mussten die Piloten unseres Vereins im wahrsten Sinne des Wortes auf dem Boden bleiben: Die Corona-Pandemie erzwang ein Startverbot, und der allgemeine Shutdown auch für den Breitensport traf die Segelflieger besonders hart, gerade weil ausgerechnet da ideales Flugwetter herrschte. Manch einer lief, wie es Rabbi ausdrückte, „mit Scheuklappen durch die Gegend, um die schönen Wolken nicht zu sehen“, die günstige Aufwinde versprachen.

Klar, man hatte viel Verständnis für das Flugverbot. Für die FEN-Piloten konnte es keine Extrawurst geben. Und außerdem, so sagte es Stefan Vogel in einem Gespräch mit den Erlanger Nachrichten, sei für Segelflieger die Sicherheit ganz wichtig, und in diesem Fall „hat Leben zu schützen

oberste Priorität“. „Entzugserscheinungen“ blieben freilich nicht aus. Und die meisten fanden auch Wege, damit umzugehen. Einige entdeckten andere spannende Sportarten wieder neu, andere blieben irgendwie doch mit der Fliegerei verbunden.

Für Stefan Vogel war der Flugsimulator die beste „Ersatzdroge“. Nicht irgend einer, sondern Condor 2, von Segelfliegern für Segelflieger gemacht und dementsprechend realistisch und detailgetreu gestaltet, bis hin zu den Flugplätzen und den unterschiedlichsten Landschaften. Für ihn ist das eigentlich keine Neuentdeckung in der Corona-Zwangspause – er hat ihn schon vorher schätzen gelernt, bei Schlechtwetter und auch für Trainingszwecke. Etwa auch, um für Wettbewerbe die Taktik zu trainieren.

Bei Condor 2 kann man die Wetterbedingungen einstellen, unter denen man fliegen will. Was noch mehr Spaß macht, wenn man nicht allein startet, sondern mit anderen zusammen, einfach zum Vergnügen oder unter Wettbewerbsbedingungen. Wer bei Condor eingeloggt ist, kann sich beteiligen, bis zu 60 Spieler sind möglich. „Das geht sogar international“, erläutert Stefan, „aber wir verabreden uns zum Fliegen meist hier innerhalb des eigenen Vereins und mit dem Segelflug Club Lauf“. Vom FEN waren neben ihm auch Felix Schwab und Frederic Pflaum dabei.

Einer der Mitspieler legt das Land fest, wo geflogen werden soll, und den Flugplatz – sei es in Europa oder in einem anderen Kontinent –, außerdem die Wetterbedingungen und die Aufgaben, die erfüllt werden müssen. Dann geht es los, mit Windenstart oder Flugzeugschlepp. Eine Skype- oder Whatsapp-Verbindung ersetzt den Sprechfunk, die Flugdaten werden vom Simulator aufgezeichnet. Und zum Schluss kann ein Sieger gekürt werden, nach dem gleichen Wertungssystem wie bei richtigen Wettbewerben. Für die kann Vogel mit dem Simulator auch gut Taktik trainieren.

Aber bei aller technischen Perfektion: Es sei kein Ersatz für das richtige Fliegen oder für die geplanten Wettbewerbe, die damals abgesagt wurden und für die er und viele andere Piloten sich schon intensiv vorbereitet hatten. „Ich habe über Ostern gelitten“, sagt Stefan Vogel, „bei dem herrlichen Wetter wäre ich jede Minute geflogen“.

Frederic Pflaum dagegen war erst durch Corona und einen Tipp Vogels auf die „Ersatzdroge“ gekommen. Auch er lobt die Präzision des Simulators. Da könne er auch schon mal riskantere Manöver wagen, die in Wirklichkeit für ihn nie infrage kämen, etwa tief am Hang entlang zu fliegen. Sogar

Kunstflug sei möglich („aber das habe ich noch nicht probiert“). Was ihm besonders gefällt, ist, dass er auch zu später Stunde starten kann, nachdem er tagsüber andere Sportarten absolviert hat. Also tagsüber laufen oder radfahren, abends einen Simulator-Wettbewerb fliegen.



Jürgen Naczynsky war von dieser Art des Ausgleichs fürs richtige Segelfliegen mit so begeistert. Er braucht das echte Cockpit-Gefühl, mit der Landschaft unter sich, mit all dem Rumpeln und Ruckeln im Flug und den Beschleunigungskräften bei Steilkurven. Er hat einen anderen Ausgleich gefunden: Gartenarbeit ist für ihn „die beste Substitutionstherapie“. Dennoch, das gibt er zu, sind „die Nebenwirkungen schon ziemlich heftig“. In der Anfangszeit machte er sich auch nützlich, in dem er Schutzmasken nähte. Später entdeckte er auch die Vorzüge von E-Bikes.

Sebastian Hausleider ist Berufsschullehrer und druckte zusammen mit Kollegen in den beiden ersten Aprilwochen in der Schule mithilfe von 3-D-

Druckern Gestelle für Schutzvisiere, die hauptsächlich von Ärzten und für Pflegeheime gebraucht wurden. Die Visiere selbst bestanden aus Overheadfolien, die niemand mehr braucht. Produktion und Verteilung gingen dann in andere Hände über, „weil wir Lehrer ja auch wieder mal Unterricht machen müssen“.

Kalle Ideler hätte den Anfang der Corona-Krise beinahe in der Türkei durchstehen müssen. Er wollte dort einem Freund bei der Überführung eines Segelbootes nach Griechenland helfen. „Wir sind aber an den Grenzsicherungen gescheitert und bei stürmischer See zurück gesegelt,“ sagte er damals den Erlanger Nachrichten. „Glücklicherweise haben wir noch einen der letzten Heimflüge erwischt.“ Die Zwangspause zuhause nutzte für Wanderungen mit seiner Frau, Touren auf dem Mountainbike oder dem Tourenrad. Aus Facebook konnte man seine immer anspruchsvolleren Touren nachverfolgen. Ein Kunstflug-Lehrgang, bei dem er als Lehrer tätig sein soll, wurde verschoben (dazu ein gesonderten bericht in dieser Flugblatt-Ausgabe). Sorgen machte er – Mitbesitzer einer Kunstflug-Maschine - sich auch um die Motorflugzeuge, die auf dem Hetzleser Berg in den Hallen stehen, denn die Motoren drohten innen zu korrodieren. Sie haben die Zwangspause aber alle gut überstanden.

Ein anderer Kunstflug-Experte des Vereins verbrachte die Tage der massiven Einschränkungen in Dießen am Ammersee. Er konnte ihnen auch etwas Gutes abgewinnen und sprach eher von einer Zeit der Entschleunigung. Fluglehrer Robert Wolfrum, der in der Flugsaison gewöhnlich oft tagelang auf dem Hetzleser Berg lebt, genoss es, mehr Zeit fürs Privatleben zu haben. Er macht Radtouren, arbeitete im Garten und bildhauerisch in seinem Atelier - er ist ja auch Kunst-Professor. Außerdem konnte schon mal in Ruhe Lehrgänge für seine Tätigkeit als Segelfluglehrer der Bundeswehr in Roth planen. Langeweile empfand er nie „aber ich fiebere der Zeit entgegen, an der ich wieder auf meinen geliebten Hetzleser kann, um unter den Wolken zu tanzen.“

Damit alles in Schuss ist, wenn der Flugbetrieb wieder losgeht, nutzte Bernhard Hochmuth die Zeit für wichtige Reparatur- und Aufräumarbeiten. Einige andere Piloten halfen ihm dabei. Einiege Flugzeuge mussten zur Reparaturnach Bamberg gebracht und wieder abgeholt werden. Diese Aufgabe füllte schon einen Großteil der Zwangspause. „Und wenn ich mal nicht für den Verein unterwegs bin, dann arbeite ich im Garten und braue Weizenbier“. Text: Herbert Fuehr

In luftiger Höhe – mal ganz anders

Jugendgruppe im Kletterpark Betzenstein

Um das Gemeinschaftsgefüge auch abseits des Flugplatzes zu stärken, organisierte unser Jugendleiter Felix Schwab einen Ausflug in den Betzensteiner Kletterwald. Und so kam es, dass sich am 18. Juli die Jugendgruppe des FSV auf den Weg ins oberfränkische Betzenstein zum dortigen Kletterpark machte. Nach einer fünfzig-minütigen und sehr kurvigen Fahrt durch die fränkische Pampa kamen wir dort schließlich auch alle gut gelaunt an. Einziger Wehmutstropfen war das Wetter, welches ausgerechnet an diesem Tag auch hervorragende Segelflugbedingungen versprach.





Der Kletterwald bietet insgesamt acht verschiedene Parcours welche allesamt unterschiedliche Schwierigkeitsgrade aufweisen; von sehr leicht bis durchaus anspruchsvoll. Nach einer sehr ausführlichen Sicherheitseinweisung durften wir uns selbst an den Parcours probieren. Gut gesichert musste man in luftiger Höhe diverse Hindernisse überklettern, was die einen mehr und die anderen weniger elegant bewältigten. Ein besonderes Highlight war hierbei der Flying-Fox-Parcours,

welcher aus mehreren Seilrutschen bestand und zudem über das Bezensteiner Freibad hinwegführte. Das Klettern machte auf jeden Fall ordentlich Spaß und am Schluss schafften es auch alle wieder heil auf den Erdboden, so dass wir niemanden in den Bäumen zurücklassen mussten. Nach gut drei Stunden waren die meisten auch mit ihrer Kraft am Ende, und wir gaben unsere Ausrüstung wieder zurück.

Neben dem Kletterwald bietet die Anlage auch noch ein Aktionsgelände, in welchem diverse Aktivitäten wie etwa Bogenschießen oder Axtwerfen angeboten wurde. Wir entschieden uns zum Abschluss noch einen kleinen Axtwurfwettbewerb zu veranstalten, wobei Jung gegen „nicht-mehr-ganz-so-jung“ antrat. Nach einigen mehr oder weniger zielgenauen Axtwürfen blieb die Erkenntnis, dass wir es vielleicht doch eher beim Segelfliegen belassen sollten.

Zum Schluss bleibt mit nur noch unserem Jugendleiter Felix zu danken der die Organisation für diesen gelungenen Ausflug übernommen hatte und damit dieses Erlebnis erst ermöglicht hatte.

Text: Lukas Kreuzer

Fotos: Max Sonneck

Zwischen Großglockner und Drei Zinnen

Alpenfluglager in Lienz im Sommer 2020



Anflug auf den Grossglockner

Das wir in diesem Jahr noch einen Segelfliegerurlaub machen können trotz der Restriktionen, die uns die Pandemie aufzwingt, kam für mich dann doch überraschend. Nachdem wir schon unseren jährlichen Urlaub in Süd-Frankreich abgesagt haben, das verfügbare Zeitfenster erschien mir einfach zu knapp aufgrund der angekündigten Reisebeschränkungen, sollte doch zumindestens eine Woche Segelfliegen in den Lienzener Dolomiten möglich sein.

Eine kleine Gruppe aus bergbegeisterten Segelfliegern ist schnell gefunden: Mit Bili Werthner und Klaus Müller sollten zwei unserer erfahrensten Piloten mit dabei sein. Unterstützung fanden sie durch Regine, Thomas Dorn und mir. Ich übernehme den Hin- und Rücktransport unseres DuoDiscus. Auf der Mitnahme der LS4 verzichteten wir da Klaus leider kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen absagen muss.

Wir starten erst im Spätsommer Ende Juli. Traditionsgemäß wurde der Flugplatz Lienz immer schon im Mai von uns besucht da um diese Zeit mit wesentlich stabileren Wetterlagen zu rechnen ist. Zum Spätsommer ist in den Bergen meist mit einer Zunahme der Gewittertätigkeit zu rechnen die wir nach Möglichkeit aus dem Weg gehen wollen.

Die relativ kurze Anfahrt nach Lienz gestaltet sich problemlos und wir erreichen den Flugplatz in Nikolsdorf planmäßig. Nach Bezug unseres Quartiers rüsten wir am nächsten Tag unseren Flieger auf. Unterstützt werden wir dabei durch Freunde von Thomas und Regine, die uns am Wochenende einen kurzen Besuch abgestattet haben.

Wetterbedingt starten wir erst am Montag und lassen uns zum Hochstein schleppen. Unter 1100 m Grund auszuklinken ist schon recht sportlich und ich riskiere daher lieber keinen Absauffer und ziehe die Klinke in ausreichender Höhe. Wir arbeiten uns zunächst achten fliegend am Hang nach oben und nachdem der Grat überstiegen ist können wir in der vollen Thermik kreisend schnell Höhe gut machen.



Bergsteigergruppe auf den Gipfel des Grossglockners

Wir nehmen uns vor zum Großvenediger und Großglockner zu fliegen. Bei der heutigen Wetterlage scheint unser Vorhaben möglich zu sein und wir kommen in der guten Thermik schnell voran. Über den Gipfel des Großglockners angekommen beobachten wir aus direkter Nähe eine größere Ansammlung von Bergsteigern die wohl auch gerade den Ausblick genießen, wenn auch aus anderer Perspektive als wir. Wir lassen gerne die Eindrücke auf uns wirken und verweilen noch einige Zeit über den Gipfel bis wir uns zum weiterfliegen entschließen. Mit einer Arbeitshöhe von 4000 m sollten noch einen Abstecher in die Sextener Dolomiten möglich machen. Zunächst arbeiten wir uns nördlich des Pustertal Richtung Westen vor um dann bei Toblach nach Süden zu den „Drei Zinnen“ vorzudringen.



Flug zu den „Drei Zinnen“ in den Sextener Dolomiten

Aus Erfahrung sinkt die Basis häufig ab und wir versuchen mit maximaler Höhe die Talquerung vorzunehmen. Wir fliegen bis kurz vor den „Drei Zinnen“ und machen noch einige Fotos. Noch weiter nach Süden traue ich mich dann doch nicht vor da ab hier das Gelände sehr ungemütlich wird.

Einen Notlandeacker, den wir uns vor Jahren bei Cortina d'Ampezzo mal angeschaut hatten flößt mir auch heute noch einigen Respekt ein.

Fliegerisch hat die Woche leider für mich nicht mehr viel zu bieten was uns aber nicht davon abhält, unsere Outdoor-Aktivitäten einzustellen. Wir unternehmen noch Wanderungen zur Dolomitenhütte, zum Hochstein mit Besteigung des „Bösen Weibela“ (2521 m), zur Roana Alm und Winklerner Hütte und mit einer kleinen Wanderung rund um den Tristacher See.

Leser sollten sich nicht zu sehr durch das Wetter verschrecken lassen. Die Erfahrung der vergangenen Jahre zeigt doch das es auch anders gehen kann. Flüge entlang des Alpenhauptkammes zum Brenner oder zur Kärntener Seenlandschaft im Osten entschädigen für so manche Wetterkapriolen der verganenen Jahre.

Text und Fotos: Peter Lütke



dorn MX[®] IT Systemingenieure

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

@ thomas.dorn@dornmx.de

☎ +49 (911) 37 66 96 - 24
<http://www.dornmx.de>

Flug in den Sonnenaufgang

Unser Ausflug zum Sunrisefliegen nach Bad Neustadt a. Saale

Am 30.07.20 begab es sich, dass Felix und ich die Idee hatten, eine gemeinsame Fliegerfreundin in Bad Neustadt zu besuchen. Ursprünglich war der Flug für den folgenden Freitag geplant, aber als wir erfuhren, dass am nächsten Tag ein Sunrisefliegen stattfinden soll und wir dazu eingeladen wurden, änderten wir unseren Plan und wollten schon am Donnerstag fliegen. Beim Sunrisefliegen geht es darum, den Sonnenaufgang aus der Luft zu erleben. Zurück zu unserer Geschichte. Nach dem die Entscheidung getroffen war, Donnerstag zu starten, begann Felix die Flugvorbereitung für unsere Piper PA-18 AW. Ich unterstütze ihn dabei so gut es ging. Die Routen- und Beladepfanung war abgeschlossen. Nun bereiteten wir die Maschine vor mit Gepäck einladen und tanken. Die Piper ist ein erstaunliches Raumwunder, dafür dass das Gepäckfach nicht sehr groß ist.



Das

Bordbuch muss geführt werden

Als alles eingeräumt und vorbereitet war checkte Felix als verantwortlicher Pilot die Maschine fertig und wir nahmen beide Platz in der Piper. Nach einem erfolgreichen Start um kurz vor 8 bewegte sich die AW durch sehr ruhige Luft zügig unserem und ihrem Schlafplatz entgegen. Unsere Flugroute führte uns über Forchheim nach Bamberg und den Main entlang Richtung Bad Neustadt an der Saale. Dort angekommen setzte Felix in einem malerischen Sonnenuntergang zur Landung an, welche auch gut gelang und nach dem Abstellen wurden wir auch schon von den Fliegerkameraden vor Ort begrüßt.

Der Abend verlief dann noch relativ ruhig, nach guten Gesprächen und ein zwei Bier für mich gingen wir schlafen, weil mir Freitag früh raus mussten. Ein bisschen bereuten wir es, als der Wecker um 03:30 klingelte, aber wir sollten entschädigt werden. Wir schafften es vor den heimischen Piloten in den Flieger und machten an diesem Tag den ersten Start aus Bad Neustadt heraus. Wir konnten einen wunderschönen Sonnenaufgang genießen und wussten wieder, warum fliegen das beste Hobby der Welt ist.



Sonnenaufgang über Unterfranken

Nach einer ausgedehnten Platzrunde landeten wir erneut bei unseren Gästen, um noch ein bisschen Zeit dort zu verbringen und ein bisschen beim Flugbetrieb mitzuhelfen. Da die AW wieder am Hetzles gebraucht wurde, starteten wir so, dass wir pünktlich zum Schulstart wieder in der Heimat sind.

Auf dem Rückflug verlief alles zügig und reibungslos und es blieb sogar genug Zeit für die Bordverpflegung. Als der Hetzleser Berg wieder am Horizont auftauchte war wieder sofort ein Gefühl für Heimat da. Felix absolvierte eine sehr schöne Landung und nachdem wir die Maschine abgestellt, getankt und geputzt haben, verbrachten wir den Freitag in Hetzles beim Flugbetrieb.

Ich möchte Felix für die Möglichkeit danken, die er mir gegeben hat, bei so einem Flug dabei zu sein.

Es war eine super Zeit, einer meiner schönsten fliegerischen Erlebnisse.

Text: Maximilian Sonneck Bilder: Felix Schwab und Maximilian Sonneck



Anflug der DG 1001 e neo am Hetzles

E-Fliegen in die Zukunft

FEN-Piloten testeten auf den Hetzles die DG 1001 e neo

Der Einstieg ins E-Fliegen nimmt immer konkretere Formen an. Große Begeisterung herrschte, als im September eine DG 1001 e neo zum Probefliegen auf dem Hetzleser Berg landete. „Mit diesem Flugzeug katapultieren wir uns von den 80-er Jahren ins Jahr 2020“ meinte Harald Graupner begeistert. Überwiegend positiv war auch das Urteil der anderen „Test-Piloten. Die DG 1001 e neo ist ein doppelsitziges Segelflugzeug, das in der Nase einen Elektromotor als Hilfsantrieb hat. Genau das Richtige also für unseren Verein, der ja schon im letzten Jahr bei seinem 111-jährigen Vereinsjubiläum betont hatte, dass dem E-Fliegen die Zukunft gehört.

Kurz vor Ende der Saison 2020 nahmen sechs erfahrene Piloten des FEN – Fluglehrer und Werkstatt-Spezialisten – die Gelegenheit wahr, die DG auf dem Flugplatz Hetzleser Berg (Landkreis Forchheim) zu testen. „Sehr gutmütig, fliegt wie auf Schienen“ notierte einer der Tester. Vielleicht gehört der Zweisitzer in nächster Zeit zum Flugzeugpark des FEN.

Hier das Gesamturteil im Einzelnen:

1. Aufrüsten
 - a. Sehr einfach
 - b. Flächen relativ leicht
 - c. 3 Leute reichen (2 Versierte zur Not auch)
2. Handling am Boden
 - a. Flieger mit über 500 kg sehr schwer
 - b. Kuller sollte stets montiert sein
 - c. Wiederholter Spontaneinsatz aufwendig, v. a. am Start 07 (mindestens 4 Mann zum Schieben benötigt)
2. Sitzkomfort
 - a. Vorne sehr bequem, sehr große Piloten müssen Knie anwinkeln
 - b. Hinten keine Pedalverstellung, Größenanpassung über Sitzschale (etwas umständlich)
2. Flugeigenschaften
 - a. Sehr gutmütig, fliegt „wie auf Schienen“
 - b. Braucht starke Schleppmaschine da über 500 kg Leermasse!
 - c. Kurvenwechsel etwas träger als beim Duo
 - d. Gleitzahl etwas schlechter als beim Duo
 - e. Bremsklappenwirkung sehr gut
 - f. Wenig direkte Rückmeldung von Flugfehlern und kaum Fahrtgeräusch, daher für Anfängerschulung weniger geeignet
2. Fazit
 - a. Geeignet für Streckenflug und Hinführen von Piloten zum Streckenflug
 - b. Kaum Außenlanderisiko
 - c. Geeignet für Kunstflug
 - d. Geeignet für Trudeleinweisung
 - e. Eher nicht für Anfängerschulung und spontane (Gast-)flüge, da sind Ask und Twin praktischer und flexibler



Besonderes Lob bekam der Elektromotor. Er ist „einfach und idiotensicher“, im Gegensatz zu den bisher üblichen Zweitakt-Hilfsmotoren. Er lässt sich mit Knopfdruck einschalten – dann klappen die Propeller aus, die sonst an die Schnauze angelegt sind - und stufenlos regeln. Mit einem rund 60 Kilo schweren Akku-Satz kann der Doppelsitzer aus eigener Kraft 70 Kilometer weit fliegen. „Damit kann man bequem eine Thermik ansteuern“, sagte einer der Fluglehrer, „und wenn die Aufwinde ganz weg sind, lässt sich immer noch der nächste Flugplatz erreichen“. Außenlandung auf freiem Feld, die zudem einen aufwändigen Rücktransport erfordern, wird es dann nicht mehr geben.

Aus diesem Grund ist die DG 1001 ideal für Streckenflüge, aber auch für die Ausbildung von fortgeschritteneren Flugschülern und von Streckenfliegern. Kunstflug-tauglich ist der Doppelsitzer auch. Für Flug-Anfänger allerdings ist er weniger geeignet. Weil er „wie auf Schienen“ dahingleitet, sind Fahrtgeräusche kaum zu bemerken, die auf Flugfehler aufmerksam machen.

Kleiner Wermutstropfen: Allein mit dem Elektromotor kann das E-Flugzeug nicht starten. Es muss weiterhin mit einer Seilwinde oder einem Schleppflugzeug auf Flughöhe gebracht werden. Die Ökobilanz dieser Art des Fliegens wird auf den ersten Blick auch dadurch getrübt, dass die Akkus ja immer aufgeladen werden müssen.



Doch beim FEN hat man schon einen Schritt weiter gedacht. Schon vor Ende der Saison sollte ein Solarprojekt in Angriff genommen werden: Eine Fotovoltaik(PV)-Anlage auf dem Dach einer Flugzeug-Halle. Sie soll nicht nur die Akkus der DG laden, sondern auch die der anderen Segelflugzeuge, die ja für Funk und Instrumente ebenfalls Strom brauchen. Und für die nächste Seilwinde, denn die soll ebenfalls elektrisch betrieben werden, nicht mehr mit Verbrennungsmotor. Und nicht zu vergessen: auch die E-Bikes. Mit denen zunehmend Vereinsmitglieder auf den Hetzleser Berg kommen, können geladen werden.

Leider hat der Anbieter den Plänen vorläufig einen Strich durch die Rechnung gemacht. Im kommenden Jahr ist ein neuer Anlauf geplant. In jedem Fall ist das Solarprojekt vorrangig, um im Flugbetrieb zunehmend auf ökologische Weise autark zu werden. Und als (vorläufigen) krönenden Abschluss kann sich der FEN-Vorstand den Kauf einer DG 1001 e neo vorstellen.

Text: Herbert Fuehr Fotos: Christian Eble

Mein erstes 700er

Ambitionierte Strecke, zähes Ende



Startvorbereitung

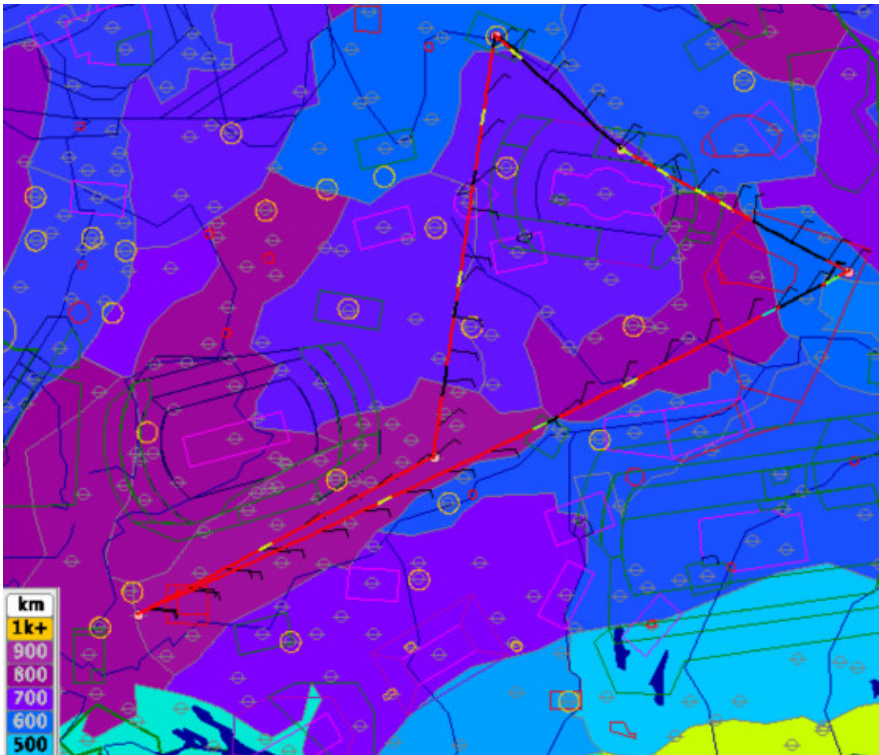
Bereits einige Tage zuvor wurde die Luftmasse die sich in Süddeutschland hinter durchgezogenen Kaltfronten bildete, als sehr gut prognostiziert. Die Zufuhr von Kaltluft in Verbindung mit Hochdruckeinfluss versprach lange Thermikzeiten und sehr gute Steigwerte. Nachdem ich die vergangenen „Hammertage“ dieser Saison aus zeitlichen Gründen leider nicht nutzen konnte, war ich um so glücklicher, dass der beste Tag unter Einfluss der besagten Kaltluftadvektion auf einen Sonntag fiel (12.07.2020).

Mein Tag begann an diesem Sonntag schon um 06.00 Uhr. Neben einer ordentlichen Ladung Kaffee zum wach werden des Piloten, tankte ich nach dem Ausräumen aus der Halle auch ca. 60 Liter Wasser in die Flächen unseres Discus 2cT „D-KFCN“. Dies führte laut meiner Berechnung zu einer Abflugmasse von ca. 480kg und somit zu einer Flächenbelastung von ca. 41,5 kg/Quadratmeter.

Mit Frederic (Glasflügel 304) und Stefan (Ls8) arbeitete ich nach dem Aufbauen an einer adäquaten Streckenwahl für den bevorstehenden Flugtag.

- Im Osten sollte die CU-Thermik zunächst gut sein, gegen Nachmittag jedoch breitlaufen.
- Auf der Schwäbischen Alb waren ganztags sehr gute Steigwerte (3-4m/s) ohne Störfaktoren zu erwarten.
- Die Steigwerte im Erzgebirge und im Thüringer Wald waren durchschnittlich deutlich schlechter vorhergesagt.

Diese Eindrücke bewegten uns dazu folgende Aufgabe auszuschreiben und anzumelden:



Hetzleser Berg–Nittenau–Klippeneck–Giengen–Hassfurt–Hetzleser Berg
721km , 475km FAI (Quelle: Java TopTask, dwd)

Gesagt getan: Gegen 10 Uhr Ortszeit, was im Nachhinein wie so oft zu spät war, bereitete ich mich auf den Start hinter unserer Piper (D-EBAW) vor. Der Schlepp mit Wasser verlief problemlos, sodass ich in 500m AGL ausklinkte und nach einem kurzen Motortest nach Osten abflog. Gerade morgens ist das Überfliegen der fränkischen Schweiz/Hersbrucker Schweiz auf Grund weniger Landeoptionen und geringer Basishöhen oftmals „spannend“.

Die Basis stieg jedoch schon nach kurzer Zeit auf angenehme 900m AGL an, sodass ich zügig zur ersten Wende in der Oberpfalz kam. Von hier aus ging es nördlich an Regensburg vorbei in Richtung Altmühltal. Bereits vormittags war hier zeitweise das Breitlaufen der Wolken zu erkennen, was zu Einbußen bei Steigwerten und meiner Höhe über Grund führte.

Die Südkante der Alb, sowie das Donautal sahen selbst um 12 Uhr lcl noch sehr feucht aus, weshalb ich entschied, das Nördlinger Ries nördlich zu umfliegen, um somit den Sprung auf die schwäbische Alb an Aalen vorbei zu probieren. In der Nähe der Stadt Ellwangen konnte ich nun meinen ersten „Kracher“ des Tages finden, der mich mit 4 m/s zügig auf komfortable 2000m MSL beförderte.

Top motiviert und beeindruckt von der grandiosen Optik auf der schwäbischen Alb setzte ich den Flug zur zweiten Wende am Klippeneck fort. Etwas Rückenwind (10km/h) und Wolkenaufreihungen ermöglichten hier einen Speed-OLC Schnitt von 103km/h über 2,5h (258km). Wie es im Lehrbuch geschrieben steht, nahm ich die „Rückenwind-Wende hoch“ und wendete im DAeC-Schlüssellochsektor über dem Klippeneck in 2300m MSL.

Auch der nächste Schenkel bis zur Wende in Giengen (124km) sah vielversprechend aus. Trotz Wolkenstraßen kam ich gegen den Wind etwas langsamer als erwartet voran (87km/h) und erreichte die Wende in Giengen um 16:30 lcl.

*Zwischenstand: 520km geflogen, 200km to go. 05h50min im Cockpit. Der Abschnitt der nun folgt, glich einem Trauerspiel –
Eine Lehre für das Thermik-Finden am Abend: Oben bleiben!*

Ständig die Uhrzeit, den Schnitt und das Thermikende im Blick, verlor ich oft den Anschluss an die noch übrigen, nicht breitgelaufenen Wolken auf dem Weg nach Hassfurt und musste mich mit schlechteren Steigwerten zufrieden geben, die mich wiederum langsamer machten. Die Verkettung der beschriebenen Fehler führte letztendlich dazu, dass ich meine 4. Wende „Hassfurt“, die mittlerweile unter hoher, abschirmender Bewölkung lag, nicht mehr erreichen konnte. Um den Flug nicht völlig zu vergeigen, traf ich nun eine Entscheidung, die sich als sehr gut herausstellen sollte:



Ich kürzte ca. 15 km vor Hassfurt ab und flog Bamberg an, denn hier kenne ich den wohl zuverlässigsten Aufwind-Spot der Region.

Tatsächlich gelang es mir, um 19:00 Uhr südlich von Bamberg mit 1,4m/s Steigen die Endanflughöhe auf meinen Zielflugplatz zu kurbeln. In fast schon „toter“ Luftmasse glitt ich nun die verbleibenden 35km ab und konnte zusehen wie die Zahl auf dem LX von „699km“ auf „700km“ umsprang. Was für ein toller Moment!

Zusammenfassend bin ich trotz aller Fehler sehr zufrieden mit diesem Flug:

- Ausgeschriebene Aufgabe (fast) beendet
- Ohne Motorhilfe den Heimatplatz erreicht

– 714km, 9h Flugzeit

<https://onlinecontest.org/olc-3.0/gliding/flightinfo.html?dsId=7951751>

Ein großes Dankeschön gilt der Bodencrew am Hetzles, dem Flugsportverein Erlangen-Nürnberg e.V. für die Bereitstellung dieses großartigen Flugzeugs und Simon, der mich vom Boden aus nach besten Möglichkeiten mit Wetterinfos versorgt hat.

Bericht und Fotos: Felix Schwab

Ein Herz für Studenten und Piloten!

15% Rabatt



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

DER BRILLENMACHER
KARL SCHWAB

Forther Hauptstraße 49
90542 Eckenthal-Forth
Tel. 09126 293747
info@brillenmacher-schwab.de
www.brillenmacher-schwab.de



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

GALAXA
KOMPETENZ IN AUGENOPTIK

Ray-Ban
GENUINE SINCE 1937

ZEISS

D-EBYO: alles neu

Wie wir die Piper wieder aufbauten – ein zeitlicher Überblick

Zwei Jahre ist es her, dass wir im „Flugblatt“ über die Bruchlandung der Piper EBYO berichteten und darüber, dass in der Vorstandschaft der Beschluss reifte, das Flugzeug wieder weitgehend mit Bordmitteln aufzubauen. Unser technischer Leiter Bernhard „Barny“ Hochmuth, der sich selbst als „Spezialist fürs Grobe“ bezeichnet, schildert hier chronologisch einzelnen Stationen dieser mühsamen, aber letztlich sehr erfolgreichen Arbeit.



Die alte D - EBYO

- 09.09.2018 Überschlag der Piper auf EDQX
- 11/2018 Vorstandschaft und Gruppe beschließen, die Piper wieder aufzubauen
- 27.11.2018 Rumpf zur Fa. Gomolzig Aircraft Services (Ruhrgebiet) gefahren (an sehr vielen Stellen verbogen, Querkraftbeschläge verbogen)
Schäden an den Tragflächen:
Flügel links: Wurzelrippe gebrochen, Rippen 2-4 und 9-15 geknickt, Untergurt gerissen, Tank verbeult, Hauptbeschlag verbogen, Streben verbogen Flügel rechts: Rippen 1-4 und 6-13 gebrochen, Nasenbleche 4 und 5 verbeult, Tank verbeult, Streben verbogen
- 12/2019 Aufbau eines Helltisches für die Flügel und Bestellen der Ersatzteile
- 05.02.2019 Beginn der Arbeiten „neue Flügel“
- 26.02.2019 Rumpf von der Fa. Gomolzig abgeholt
- 08.04.2019 Rohbaumontage mit Uwe Malter (Fa. Malter Air Service, Herzogenaurach)
- bis Bespannen von Seitenruder, Höhenflosse und -ruder,
24.07.2019 Landeklappen, Querruder
- 19.08.2019 Flügel nach Bamberg zum Bespannen gefahren
- 16.09.2019 Rumpf für Schweißarbeiten nach Bamberg zu Fa. Eichelsdörfer
- 30.09.2019 Flügel fertig zum Lackieren Fa. Eichelsdörfer lackiert weiß, hellblau und kobaltblau
- 01.10.2019 Rumpf von Eichelsdörfer geholt – Beginn der Einbauarbeiten (Seileinzugsvorrichtung, Formleisten, Seilrollen Seitenruderseile, Querruderseile, viele Handlochdeckel, Plexiglasscheiben front, seitlich, oben, Umbau Airbox, Motoreinbau, Umbau Cowling, Benzinleitungen, Auspuff, viele Meter Kabel, und, und, und, und...
- 25.06.2020 Rumpf nach Bamberg zum Bespannen und Lackieren gefahren

- 26.08.2020 Beginn der Bespannarbeiten am Rumpf
- 31.08.2020 Fahrwerksbeine bespannen
- 12.09.2020 Rumpf wird weiß lackiert, dann hellblau, dann kobaltblau
- 02.10.2020 Rumpf aus Bamberg geholt
- 15.10.2020 Zusammenbau der YO in der Werkstatt in Erlangen KSS
Grobeinstellung der V-Form der Flügel, Spornrad montiert,
Bleche Übergang Flächen/Rumpf hergestellt und montiert.

Was ist noch zu tun ??

Wir haben ca. 90% der Arbeiten erledigt – der Rumpfunterboden muss noch montiert werden, der Motor muss noch eingepasst werden, dann noch viele, viele Kleinigkeiten (z.B. Frontscheibe, Seitenscheiben montieren, Räder auf Fahrwerk montieren, Bremsen anschließen und, und, und ...) dann alles nach Herzogenaurach – dort zusammenbauen, die restlichen Arbeiten durchführen (z.B. Querruderseile verbinden) und von Fa. Malter Air Service abnehmen lassen – dann von Herzogenaurach nach Hetzleser Berg fliegen!!!



Klaus Raeder (Leitungsteam und Organisation, Teilebeschaffung, GfK Spezialist, Problemlöser, Nichtaufgeber)

Corona verzögert das alles auch noch kräftig – ich vermute mal es wird sicher Donnerstag evtl. Freitag bis wir unsere neue YO auf unserem Flugplatz willkommen heißen können.

Damit dies alles überhaupt möglich war und noch ist, darf ich die Hauptpersonen, die bis heute insgesamt viele 1000 Arbeitsstunden geleistet haben, namentlich benennen und Ihnen auf's herzlichste Dankeschön sagen:



Klaus-Peter Voigt (Leitungsteam, Antreiber und handwerkliches Universalgenie)



Rolf Drossel (Konstruktions-, Schweiß- und Schleifarbeiten)



Kalle Ideler (Instrumente, Elektrik, Elektronik, Licht)



Bernhard Hochmuth (Rumpfbespannspezialist, Lackierarbeiten, Helfer für Alles, Spezialist für's Grobe)

Norbert Vogel (Spezialist für Spezialaufgaben). Hab' ich leider kein Bild gefunden



Dieter Strembski (Spezialist für das Design der YO und weitere optische Verschönerungen)



Die noch nicht ganz neue D – EBYO

Natürlich gibt es noch viele weitere Helfer, die ich hier nicht einzeln nennen will – auch denen ein herzliches Dankeschön für die geleistete Arbeit an der YO.

Bleibt alle gesund, damit ihr dieses wunderschöne Flugzeug fliegen sehen könnt ! ?

Euer Technischer Leiter

Barny

**IHR ANSPRECHPARTNER
SEIT 3 GENERATIONEN.**



**60 JAHRE
PESCHKE**

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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



Kunstflug unter idealen Bedingungen

Auch zwei Vereinsmitglieder beim Lehrgang in Beilngries

Insgesamt 25 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, darunter sieben Fluglehrer trafen sich am 11. September 2020 zu einem einwöchigen Ausbildungslehrgang für Segelkunstflug auf dem Flugplatz in Beilngries. Darüber hinaus stießen auch noch fünf weitere Teilnehmer an einzelnen Tagen als Tagesgäste dazu.

Der Lehrgang war eine Zusammenarbeit des Luftsport-Verbandes Bayern, des Fördervereines Segelkunstflug Bayern, und des Luftsportvereines Beilngries.

Bei diesem Lehrgang sollten zum einen interessierte Einsteiger die Möglichkeit haben, die Grundausbildung für den Segelkunstflug zu absolvieren. Zum anderen hatten Fortgeschrittene, die bereits eine Kunstflugberechtigung besaßen, die Möglichkeit, unter fachlicher Anleitung neue Figuren zu lernen, und auch Leistungsabzeichen in Bronze, Silber oder Gold zu erwerben.

Ursprünglich sollte der Lehrgang bereits im Mai stattfinden, doch konnte der, wie viele andere Veranstaltungen auch, wegen Corona zunächst nicht durchgeführt werden. Es wurde ein Ersatztermin im September anberaumt, und nach langem Bangen und Hoffen war der Kurs schließlich unter Einhaltung der entsprechenden Schutzmaßnahmen zu unserer großen Freude dann tatsächlich möglich.

Der Wetterbericht kündigte eine Hochdrucklage mit viel Sonnenschein, kaum Wolken und spätsommerlicher Wärme an, also ideale Bedingungen. Der Flugplatz Beilngries liegt etwa 1,5 Kilometer südöstlich der Stadt Beilngries im Altmühltal auf 369 m Höhe. Die Start- und Landebahn liegt in Richtung 10/28 und ist 600 m lang und 25 m breit.

Die meisten Lehrgangsteilnehmer*Innen reisten bereits am Freitagabend zur Teilnahme am Briefing an. Von unserem Flugsportverein Erlangen-Nürnberg mit dabei waren unser Fluglehrer Kalle Ideler und Ralf Hierl als Flugschüler, bzw. Weiterbilder.



Am nächsten Morgen wurden zunächst die mitgebrachten Flugzeuge aufgebaut.

Wir hatten für den Lehrgang ein breites Spektrum an Segelflugzeugen am Start:

Als Schulungsdoppelsitzer standen mehrere ASK 21 sowie auch ein FOX für die Fortgeschrittenen zur Verfügung. Für das Training im Einsitzer gab es eine Pilatus B4, die uns von Frank Anton zur Verfügung gestellt wurde - dafür an dieser Stelle nochmal vielen Dank - und die SZD 59 Acro des Fördervereins Segelkunstflug Bayern. Darüber hinaus hatten einige Teilnehmer*Innen auch ihre eigenen Flugzeuge (Lo 100, SZD 59 und eine weitere B4) dabei.

In den acht Lehrgangstagen wurden insgesamt 365 Starts durchgeführt, im Schnitt also mehr als 45 Starts pro Tag. Unsere beiden unermüdlichen Schlepp-Piloten sind aus ihren WT-9 Dynamics praktisch nur noch zum Tanken ausgestiegen. Aufgrund des bestens organisierten Flugbetriebes mussten die Turbomotoren nur selten abgestellt werden.



Die Schleppflugzeuge waren ständig im Einsatz

Unglaubliches leisteten auch die Fluglehrer, die jeden Tag von früh bis spät um alle Achsen gedreht wurden, und G-Kräften in allen Richtungen ausgesetzt waren.



Dennoch gelang es unserem immer gut gelaunten Fluglehrer-Team, jeden der vielen Teilnehmer auf genau seinem individuellen Leistungsniveau abzuholen, das jeweilige Können der Schüler zu vertiefen und zu verbessern, und auf die nächsten Herausforderungen vorzubereiten.



Ganz besonderer Dank gehört auch den gastfreundlichen Fliegerfreunden vom Luftsportverein Beilngries, die uns in allen Belangen so freundlich unterstützt haben. Vor allem auch das leckere Essen, welches fast jeden Abend gekocht wurde, wird uns noch lange in Erinnerung bleiben. Unglaublich war auch die wunderbare Gruppendynamik unter den aus ganz Deutschland und auch aus Italien angereisten Kunstflieger*Innen, die sich während des Lehrgangs entwickelte.





Unter diesen wirklich optimalen Bedingungen konnten sich alle Teilnehmer am Ende des Lehrganges darüber freuen, ihre Ziele erreicht zu haben. Acht Pilotinnen und Piloten erwarben die Segelkunstflug Lizenz. Insgesamt elf Leistungsabzeichen wurden errungen: 8 x Bronze, 1 x Silber und 1 x Gold.

Mir persönlich hat es wieder unheimlich viel Spaß gemacht. Ich kann jedem nur empfehlen, Segelkunstflug mit einem unserer erfahrenen Fluglehrer mal auszuprobieren. Es ist nicht zuletzt auch ein Flugsicherheitstraining. Man lernt alle möglichen und unmöglichen Fluglagen kennen, und wie man diese auch wieder sicher recovers.

Wer nach der Lektüre dieser Zeilen Lust an der akrobatischen Segelfliegerei bekommen hat, kann auch mal auf der Webseite www.LVB-Segelkunstflug.de vorbeischaun, da gibt es noch weiterführende Informationen.

Text und Fotos: Ralf Hierl

Rekord bei den Windenstarts

Die diesjährige Windensaison war ausgesprochen erfolgreich. Trotz eines verspäteten Saisonstarts konnten in diesem Jahr über 1562 Windenstarts durchgeführt werden, eine Steigerung zum Vorjahr um gut 22 %.

| Jahr | 1918 | 1919 | 2020 |
|--------|------|------|------|
| Starts | 1087 | 1279 | 1562 |

Besonders die intensiven Schulungsaktivitäten ist diese Steigerung zu verdanken. Vielen Dank an dieser Stelle an alle Windenfahrer für die tolle Leistung!



Das Leben eines Windenfahrers – Christian Eble bei der Ausführung seines Dienstes

Text: Peter Lütke



Ein Nachruf auf Dieter Schultheiss

Am 4. Juni 2020 verstarb unser Ehrenvorsitzender Dieter Schultheiss plötzlich und unerwartet kurz vor seinem 85. Geburtstag.

Dieter kam 1951 als 16-Jähriger zur Flugsportvereinigung Erlangen, deren 1. Vorsitzenden er 1968 wurde. In diesem Amt hat er die Geschicke des Vereins maßgeblich mitgestaltet – ganze 37 Jahre lang! Zudem war er fast ebenso lange Geschäftsführer der Flugplatz Herzogenaurach GmbH, deren Mitgesellschafter wir heute noch sind. Zahlreiche Ehrungen wurden ihm zuteil, wie die Ehrennadel des LVB in Silber (1966) und in Gold (1976), die BLSV Verdienstnadel in Gold (2002) und die Daidalos Medallie des DaeC (2005).

Als traditioneller Familienunternehmer war Dieter Schultheiss ebenfalls in hohem Maße ehrenamtlich aktiv. Er war langjähriger Präsident des Bundesverbandes der Ziegelindustrie, engagierte sich in der Lokalpolitik und förderte das Kulturleben in der Region. Für seine gesellschaftlichen Verdienste wurde Dieter Schultheiss mit dem Bundesverdienstkreuz erster Klasse und mit dem Bayerischen Verdienstorden ausgezeichnet.

Wir Mitglieder des FSV Erlangen-Nürnberg verneigen uns in Dankbarkeit vor Dieter Schultheiss. Wir werden unseren Freund und Förderer stets in bester Erinnerung behalten.

Text: Franz Maier / Bild: Familie Schultheiss

Modellflug im Aufwind

Gute Entwicklung auch im Corona-Jahr

Wie überall sonst war auch die Flugsaison 2020 der Modellflieger von Corona bestimmt. Mitte März, also pünktlich zu Beginn der Außensaison, mussten die Fluggelände gesperrt werden und auch die Modellflieger begaben sich in den Lockdown. Schnell war klar, dass Veranstaltungen wie das traditionelle Schülerfliegen nicht würden stattfinden können. Mit wärmerem Wetter und Abflauen der Coronainfektionen konnten dann im Mai die Gelände in Pinzberg und Marloffstein unter Auflagen wieder geöffnet werden, denn der Modellflug zählt ja zu den Individualsportarten. Das Wetter spielte mit und lockte die Piloten auf die Plätze. Und so konnten im Sommer doch noch einige Veranstaltungen stattfinden.



Precedence beim Pinzberger Seglerschlepp © Hilmar Dittrich

So trafen sich im Juli die Modellflieger zum gemeinsamen Seglerschlepp in Pinzberg. Die Graupner Jodel DR400 brachte die Segler mit dem Schleppeil nach oben und der Cub-ähnliche Hochdecker *Precedence* brachte die Segler per Huckepack auf Höhe. Übrigens: der *Precedence* wurde von unserem ältesten noch aktiven Modellflieger, Kilian Schechtel, aufgebaut und sein Enkel, Dominik, hat in pilotiert.

Im August fand das von Ralf organisierte Zeltlager, ebenfalls in Pinzberg, statt. Vom EasyGlider bis zum großen Scale-Warbird war an dem Wochenende alles vertreten. Nach dem Fliegen saßen die Teilnehmer noch lange bei angenehmen Temperaturen im Schein des Lagerfeuers zusammen, natürlich unter Wahrung der Abstandregel.



Warbird beim Pinzberger Zeltlager © Michael Klotz

Auch der von Klaus und Christian organisierte F5J-Wettbewerb im September konnte stattfinden und erfreute sich vieler Teilnehmer. Die Gruppenstarts und -landungen der leichten Elektrosegler waren schon sehenswert und so mancher Segler wurde noch knapp über dem Boden in Pirouetten gezwungen, um auch die letzte Thermik auszukurbeln und die geforderte Flugzeit möglichst zu erreichen.



Gruppenstart beim F5J-Wettbewerb in Pinzberg © Michael Klotz

Die einzige Spartenversammlung des Jahres fand dann Anfang Oktober im Sportheim des SpVgg statt. Hier gab es einiges zu bereden, denn die Modellfluggruppe benötigt einen neuen Kassierer und einen neuen Platzwart für Marloffstein. Im kommenden Jahr und mit dem regulären Ablauf der Amtszeit werden sich auch Helmut als 3. Vorstand des Vereins und Bernd als Modellflugreferent nach insgesamt 14 Jahren der Tätigkeit in diesen Ämtern nicht mehr zur Wahl stellen. Mitte Oktober wurde der Prozess zur Besetzung der offenen Positionen in der Modellfluggruppe – zunächst im Leitungsteam – gestartet, mit dem Ziel, alle Modellflieger noch deutlich vor Weihnachten zu informieren und einzubinden. So der Planungsstand zum Redaktionsschluss für dieses Flugblatt am 16.11.2020.

Sehr gefreut hat uns, dass wir unter den acht Neuzugängen in der Modellfluggruppe auch drei Jugendliche begrüßen dürften! Die Entwicklung geht hier in eine gute Richtung.

Trotz Corona eine erfreuliche Entwicklung.

Text: Bernd Puderbach, Fotos: Michael Klotz

Ein intensives (Schulungs-) Jahr

Neun A-Prüfungen und ein paar andere Zahlen

Es ging ja früh und vielversprechend los: am 22. Februar hatten wir eine ausfliegbare Scherungswelle am Platz stehen, die wir auch für längere Schulungsflüge nutzten. Es war eine interessante Erfahrung bei 80 km/h Wind auf der Nase über Grund rückwärts zu fliegen und dabei mit etwa 0,5m/s zu steigen!



Doch dann kam sehr schnell der Corona-Lockdown, und bis Mitte Mai war erst mal Schluss mit der Fliegerei. Einige optisch sehr schöne Thermiktage gingen uns so durch die Lappen. „Das Jahr fängt ja gut an...“ mag sich der eine oder andere gedacht haben.

Trotzdem wurde es noch ein sehr erfolgreiches Schulungsjahr! Als wir dann wieder fliegen durften, kamen plötzlich immer mehr Schüler – inwieweit das mit der Pandemie zusammenhing, bleibt wohl für immer ein Rätsel. So traten insgesamt sechs neue Schüler in den Verein ein, die auch alle sehr aktiv am Flugbetrieb teilnahmen. In den Fluglagern waren wir oft mit drei Schuldoppelsitzern und den zwei Einsitzern am Start, um alle in die Luft zu bekommen.

Auf diese Weise haben wir in diesem Jahr 1170 Segelflugstarts in der Schulung durchgeführt, davon 1086 an der Winde. Das entspricht einem Anteil von fast genau 60% der gesamten Segelflugstarts am Hetzleser Berg, die restlichen 40% sind Segelflugstarts von Scheinpiloten. Zum Vergleich: vor ein paar Jahren (2017, 2018) lag dieses Verhältnis genau andersherum (60% Schein, 40% Schulung).

Die Flugzeiten im Segelflug am Hetzleser Berg waren in etwa vergleichbar zu denjenigen der letzten Jahre. Hier stehen 1064 Stunden für 2020 im Hauptflugbuch, im Vergleich zu 958 Stunden (2019) und 1267 Stunden (2018). Hier ist das Verhältnis sehr konstant 25% Schulung und 75% Scheinpiloten.



Daniel nach bestandener A-Prüfung muss sich den Ritual der Segelflieger zur Sensibilisierung des Hinterteils unterziehen



Insgesamt hatten wir dieses Jahr neun (!) **A-Prüfungen** im Segelflug:

Daniel Püls (21.06.)

Lennart Blank (12.07.)

Philipp Roth (29.07.)

Yannick Blank (05.08.)

Clemens Krumme (23.08.)

Moritz Siebold (19.09.)

Martin Leineweber (11.10.)

Lukas Kreuzer (11.10.)

Und ganz knapp nach dem Abfliegen noch:

Dominik Müller (25.10.)

Auch Holger Becke, der schon in anderen Vereinen allein geflogen ist, hatte am 30.07. seinen ersten Alleinflug auf unserem Flugplatz.

Einen **Alleinflug auf dem MoSe** gab es auch (Paul Fadler, 27.09.). Darüber hinaus gab es eine **SPL-Prüfung** (Sebastian Graupner, 07.11.) und eine **TMG Prüfung** (Felix Schwab, 03.07).



Nach bestandener Prüfung von Sebastian Graupner

Viele der Interessenten, die erst im Herbst bei uns auftauchten, mussten wir auf das neue Jahr vertrösten – Entspannung ist also nicht in Sicht. Genug Arbeit also für unsere zwei neuen Segelflughlehrer „in spe“, Felix Schwab und Frederic Pflaum.

Und last but not least ein großes Dankeschön an die Windenfahrer, Flugleiter, und übrigen Vereinsmitglieder, die uns bei der Schulung unterstützen und ein effektives und so erfolgreiches Arbeiten ermöglichen.



Text: Harald und Rabbi

Ausgezeichneter Flieger-Nachwuchs

Auch heuer wieder Peschke-Preis für FEN-Jugendförderung

Gute Nachwuchsarbeit zahlt sich aus: Beim begehrten Peschke-Preis für Jugendförderung ist unsere Verein praktisch schon auf eine Auszeichnung abonniert. Auch in diesem Jahr gehörte der FEN wieder zu denen, die jeweils im Vergleich zum Vorjahr die meisten Jugendlichen gewinnen und ausbilden konnten. Es gab heuer sieben Gewinner des Preises, den eine auf die Fliegerei spezialisierte Versicherungsvermittlung stiftet. Der FEN dem die Ehrung zuteil wurde, und das nicht zum ersten Mal. Beim Bayerischen Fliegertag in Fürstenfeld konnten sieben FEN-Nachwuchspiloten ihren Gewinn in Empfang nehmen, nämlich Gutscheine für ein Budget für Fluggebühren in dieser Saison.

Die Gewinner des FEN sind :

Lennart Blank

Yannik Blank

Markus Gambach

Clemens Krumme

Philipp Roth

Sebastian Schroer

Moritz Siebold

Mit ihnen freute sich auch der FEN-Vorstand über die erneute Auszeichnung. „Wir bedanken uns ganz herzlich bei der Vereinsjugend für ihr fröhliches engagiertes Mitmachen und bei den Fluglehrern für den kompetenten und stets inspirierenden Unterricht“, sagte der stellvertretende Vorsitzende Franz Maier.

Herbert Fuehr

Flugzeiten Segelflug

| Kennzeichen | Muster | Starts | Flugzeit [h] |
|-------------|------------------------|--------|--------------|
| D-8694 | Grob G103 „Twin II“ | 572 | 115.57 |
| D-6848 | ASK 21 | 604 | 125.78 |
| D-0591 | Grob G103 C „Twin III“ | 179 | 77.03 |
| D-4950 | Duo Discus | 104 | 84.80 |
| D-4901 | Duo Discus | 25 | 39.52 |
| D-7512 | Jeans Astir | 79 | 39.80 |
| D-9646 | Astir CS 77 | 87 | 51.62 |
| D-0306 | Ka 8 b | 39 | 20.35 |
| D-2029 | LS 4-b | 62 | 67.67 |
| D-8125 | Discus CS | 104 | 79.33 |
| D-5808 | LS 8 | 32 | 89.13 |
| D-4317 | Discus CS | 30 | 23,6 |
| D-KFCN | Discus-2cT | 23 | 92.42 |
| D-0470 | LS 1-d | 2 | 6.88 |

Flugzeiten Motorflug

| Kennzeichen | Muster | Starts | Flugzeit [min.] |
|-------------|-------------|--------|-----------------|
| D-EBAW | PA-18-150 | 502 | 71.38 |
| D-KHOF | SF 25 C | 522 | 175.30 |
| D-MDEN | TL 96 Sting | 243 | 90.9 |

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 |
| Schriftführerin | Viola Weigert Tel.: 09131/917 6876  violaweigert@gmx.de |
| Schatzmeister | Thomas Dorn Tel.: 0911/32 16 088  tdorn@dornmx.de |
| Segelflugreferent | Tim Ivanic Tel.: 0179/944 8940  tim.ivanic@gmail.com |
| 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 | Felix Schwab Tel.: 0176 76322467  felixceg@gmail.com |

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



Entscheiden ist einfach.



sparkasse-erlangen.de/giro

Weil wir für jeden Kunden genau das richtige Girokonto haben!

direkt GIRO

→ Ideal für Kunden, die ihr Girokonto online oder via App führen möchten.

classic GIRO

→ Orientiert sich vollständig an Ihren Bedürfnissen.

mein GIRO

→ Verzinstes Girokonto für Kinder und junge Leute bis 27 Jahre¹.

Mit der Sparkassen-Card überall bequem bezahlen und an rund 23.500 Sparkassen-Geldautomaten in Deutschland und vielen weiteren Geldautomaten weltweit Geld abheben.

¹ Kostenlos bis zum 18. Geburtstag bzw. für Schüler, Auszubildende und Studierende bis max. zum 27. Geburtstag. Zinsen bis 2.500 € Guthaben, Zinssatz freibleibend. Stand 08/2020

Wenn's um Geld geht



Stadt- und Kreissparkasse
Erlangen Höchststadt Herzogenaurach