

flugblatt

Vereinsmitteilungen des Flugsportvereins
Erlangen-Nürnberg
2021



Aus dem Heft

- Ein Tag im Mai
- Graupner in Groß oder Bau der Pioneer „Hawk“
- Aeronautenfieber
- Ein Highlight für das ganze Dorf
- Sechs auf einen Streich
- Buy & Fly in Pinzberg
- Grundüberholung Motorseglers
- Kunstfluglehrgang mit Hindernissen
- Quadropterflug

Seite

1	Vorwort
2	Bericht des Vorstandes
4	Einmal durch die (halbe) Republik
7	Ein Tag im Mai
16	Graupner in Groß oder der Bau der Pioneer „Hawk“ D-ERSR
28	Aeronautenfieber
39	Ein Highlight fürs ganze Dorf
42	Danksagung
43	Sechs auf einen Streich
47	Bücherseite
51	Motorseglerwartung
53	Die Lust am Fliegen
57	Buy & Fly in Pinzberg
60	Grundüberholung Motorsegler
63	Kunstfluglehrgang mit Hindernissen
65	Quadropterflug
65	Herbstflug zum großen Arber
70	Trauer um Franjo Ivanic
73	Flüge in Abendrot und bei Sunrise
77	Impressum

Termine

12.-26.03.22	Fluglager Aosta	Juni/Juli 22	Barcelonnette
04.6.-19.6.22	Pfingstfluglager	30.7.-14.8.22	Sommerfluglager

Druckdatum:

03.12.2021

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

Kompliment und Dank

Man muss einfach positiv denken, auch bei der alljährlichen Bastelei am Flugblatt. „Liebe Fliegerfreunde“, so begann eine Mail, die Peter am 3. Oktober mit dem Betreff „Vereinsheft 2021“ rundmailte und in der er daran erinnerte, dass kein „Flugblatt“ erscheinen kann, wenn nicht genügend von Mitgliedern geschriebene Beiträge beim Redaktionsteam eintrudeln. Inserate waren nämlich schon da – herzlichen Dank an dieser Stelle an alle Inserenten. Man ist gewohnt, dass das mit den Texten dauert. Peters nächste Mail, knapp einen Monat später, hatte schon den Betreff „langsam wird es Zeit“ und war etwas eindringlicher formuliert. Das wirkte. Wohl deshalb beließ Peter bis zum Schluss die Betreffzeile, wenn er fertige Beiträge an mich weiterleitete: Die „langsam wird es Zeit“-Mails wurden zum beruhigenden Zeichen, das sich das Blatt füllt. Und wie es sich füllte! So viel Seiten hatte das Flugblatt noch nie. Die Artikel waren nicht nur zahlreich und interessant, sondern auch durchwegs gut geschrieben. Kompliment und ebenfalls herzlichen Dank an die Autoren. Einen kleinen Wermutstropfen gibt es dennoch: Wieder ist keine Autorin dabei. Es wird ja hoffentlich nicht daran liegen, das in der ersten Aufforderung nur die „lieben Fliegerfreunde“ angesprochen wurden und nicht die lieben Fliegerfreundinnen.

Das Redaktionsteam (Peter Lütke und Herbert Fuehr)

Liebe Mitglieder,

wie jedes Jahr haltet ihr unser "Flugblatt" in Händen mit allerlei Wissenswertem aus unserem Vereinsleben. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an das Flugblatt-Team rings um Peter Lüthe und Herbert Fuehr und alle Autoren.

Auch das Jahr 2021 war für uns noch kein normales Jahr. Wir mussten und müssen mit Behinderungen und Einschränkungen im Vereinsleben klarkommen.

Bei den Starts und Flugstunden haben wir zwar in etwa gleich viel geflogen wie im letzten Jahr, aber der gesellschaftliche Bereich ist doch ziemlich darniedergelegen. Wir haben gerade mal ein Grillfest auf dem Flugplatz veranstalten können, gemeinsam mit den Modellfliegern, das hat uns allen sehr gutgetan. Im Oktober haben wir dann mit leichter Verspätung unsere Jahresmitgliederversammlung abhalten können, mit über 70 Teilnehmern war sie sehr gut besucht.

Es gab einige Veränderungen im Vorstand: Unser neuer dritter Vorsitzender ist Norbert Pries, neuer Schatzmeister ist Dominik Müller, und die Modellfluggruppe wird künftig von Ralf Kowalski geleitet. Ich danke den scheidenden Vorstandsmitgliedern für ihren Einsatz im Verein und freue mich auf die Zusammenarbeit mit den neuen Teammitgliedern.

Mein besonderer Dank geht an Helmut Seißler, der über viele Jahre als dritter Vorsitzender für den Verein und die Modellfluggruppe tätig war. Die Mitgliederversammlung hat ihn zum Ehrenmitglied unseres Vereins ernannt. Herzlichen Glückwunsch, Helmut.

Im weiteren zeitlichen Verlauf mussten wir uns aber dann gesellschaftlich wieder zurücknehmen: Es ist sehr bedauerlich, dass unser legendäres Werkstattfest nicht stattfinden konnte, und wir unsere diesjährige für Dezember geplante Weihnachtsfeier ebenso absagen mussten.

Bei den Segelfliegern haben wir derzeit eine große Schulgruppe, die maßgeblich zur letztlich doch erfolgreichen fliegerischen Bilanz beigetragen hat. Unsere beiden neuen Fluglehrer Felix Schwab und Frederic Weigert haben ihre Lehrgänge und Prüfungen mit Erfolg absolviert, herzlichen Glückwunsch. Und mit Stefan Vogel, der die Fluglehrerausbildung jetzt im

Herbst begonnen hat, haben wir dann bald drei junge Fluglehrer im Verein, die dem Ausbildungsleiter Harald Graupner als Verstärkung des Fluglehrerteams zur Verfügung stehen. An dieser Stelle geht mein herzlicher Dank an alle Fluglehrer, Flugleiter, Windenfahrer, Schlepppiloten und nicht zuletzt an alle anderen Helfer. Ohne euren Einsatz könnten wir unseren Schul- und Flugbetrieb nicht stemmen.

Im Bereich Modellflug gab es neben dem Flugbetrieb auf unseren beiden Modellflugplätzen zum ersten Mal eine Veranstaltung "Buy and Fly" auf dem Fluggelände in Pinzberg. Eine Mischung aus Modellbaubörse und Freundschaftsfliegen, bei der neben dem Fliegen, Fachsimpeln, Kaufen und Verkaufen natürlich auch das leiblich Wohl nicht zu kurz kam.

Beim Flugzeugpark gibt es auch Neuigkeiten: Unsere Schleppmaschine Piper PA-18, D-EBYO, ist nach knapp drei Jahren Reparatur und Grundüberholung seit Anfang Mai wieder im Schleppeinsatz. Und der Aufwand hat sich gelohnt: Sowohl die Schlepppiloten als auch die Segelflieger sind voll zufrieden mit den Flug- und Schleppleistungen. Und seit dem Frühjahr geht es auch Schritt für Schritt mit der Grundüberholung unseres Motorseglers D-KIAC weiter. Ich bin zuversichtlich, dass wir im kommenden Jahr damit fertig sein werden.

Nach dem Verkauf eines unserer beiden Einsitzer "Discus CS", haben wir uns in diesem Jahr einen gebrauchten Segler gleichen Typs zugelegt. Der Flieger ist in einem deutlich besseren Zustand als der Alte und ist mit sogenannten Winglets an den Flügelenden ausgestattet. Die Flugeigenschaften sind dadurch deutlich harmonischer, was alle Piloten bestätigen. Deshalb werden wir unseren zweiten Discus CS, der sich derzeit in Reparatur bei Fa. Eichelsdörfer in Bamberg befindet, auch mit Winglets ausrüsten, und bei der Gelegenheit auch gleich komplett neu lackieren lassen. Somit haben wir dann zwei gleichwertige und in bestem Zustand befindliche Leistungseinsitzer zur Verfügung, die sich großer Beliebtheit bei den Piloten erfreuen.

Jetzt hoffen wir erneut, dass sich im nächsten Jahr die Lage entspannt und wir uns vor allem im gesellschaftlichen Bereich wieder öfter treffen können. Ich wünsche euch ein frohes, geruhames Weihnachtsfest und einen guten Rutsch, auf dass wir uns im neuen Jahr alle gesund wieder sehen.

Euer Klaus Raeder

Es ist vielleicht ungewöhnlich, einen Jahresrückblick für 2021 mit einer Geschichte aus dem Vorjahr zu beginnen. Was Michael Nissen und Paul Fadler 2020 zu berichten hatten, fand leider in der letzten Ausgabe keinen Platz mehr, ist aber so spannend, dass wir es den Leserinnen und Lesern nicht vorenthalten wollen.

Einmal durch die (halbe) Republik

Am 15. September war es endlich so weit. Gutes Wetter, Mose frisch gewartet und Corona so weit zurückgezogen, dass wir (Michael Nissen und Paul Fadler) uns endlich aufmachen können. Mit großen Plänen über Kassel und Hannover soll es an die Nordsee gehen, wo wir übernachten wollen. Nach kurzen Schwierigkeiten mit der Benzinpumpen-LED geht es dann auch mit dem vollgepackten Mose los.

Hetzleser Berg -> Kassel (1:35h)

Der erste Abschnitt nach Kassel verläuft relativ ereignislos. Die vom Segelflug bekannte Gegend lassen wir bald hinter uns und es geht weiter auf der Frankfurter Karte. Mit Kassel ist unser erstes Ziel bereits ein relativ großer Flugplatz. Dank des Landegutscheinheftes kommen wir jedoch fast umsonst davon.

Kassel -> Hoexter Holzminden (0:22h)

Vom Kassel geht es die Weser entlang nach Norden. Auf einem Hügel liegt der Flugplatz Hoexter Holzminden. Dieser kleinere Flugplatz hat ein Cafe und zwei Bahnen. Leider wird die Asphalt-Bahn gerade erneuert, als wir dort ankommen. Nach einer Landung auf der Gras-Piste - wir mussten zuvor mindestens drei Mal bestätigen, dass wir auch **wirklich** auf der Gras-Piste und nicht der Asphalt-Piste landen - geht es an den Asphaltfräsen vorbei zum Abstellplatz und dann zum Café. Wegen der Baustelle führt der Weg etwas abenteuerlich, mit wenig Flügel-Bodenfreiheit, über Hügel am Rande des Platzes zurück zur Grasbahn.

Von Hoexter ist es dann nur noch ein kurzer Hüpf nach Hildesheim, unserem ersten Tankstopp. Da wir zu diesem Zeitpunkt noch keine Übernachtungsmöglichkeit gesichert haben, beschließen wir uns in Hildesheim darum zu kümmern und - von unserem Schicksal noch nichts ahnend - die zweite Hälfte der Strecke zu planen. Es soll über Hannover nach Hamburg gehen, wo wir spät noch landen können.



Hildesheim -> Hildesheim

Mit vollem Tank und voller Zuversicht machen wir uns auf nach Hannover. Die Platzrunde nach Norden verlassend wollen wir noch etwas steigen, bevor wir uns in Hannover melden. Doch mit einem Schlag müssen wir alle unsere Pläne überdenken: Im Steigflug meldet sich ein seltsames metallisches Scheppern. Trotz der Sicherheit den Falken auf den riesigen Feldern unter uns sicher landen zu können, drehen wir um und begeben uns zurück in die Sicherheit der Hildesheimer Platzrunde. Nach einem warmen Empfang am Funk und weiterhin persistentem Scheppern beschließen wir auf Nummer sicher zu gehen. Wir werfen den Plan, am selbigen Tag noch nach Hamburg zu kommen, über den Haufen, landen nochmals in Hildesheim und versuchen dem Problem auf den Grund zu gehen.

Hoexter Holzminden -> Hildesheim (0:30h)

Unter der Cowling sieht alles normal aus, optisch ist nichts erkennbar. Nach mehreren Tests am Abstellplatz, mit und ohne Cowling, und einem Telefonat mit dem Motorwart Klaus, haben wir einen möglichen Übeltäter gefunden: Mit dem Einbau des neuen Motors waren mehrere Anpassungen der Bleche nötig, die den Luftstrom durch den Sauer-Motor führen. Eines davon produziert ein Scheppern nicht unähnlich zu dem, das wir im Flug

vernommen hatten, wenn man es zum Schwingen bringt. Womöglich kann im Flug, bei richtigem Anstellwinkel und richtiger Geschwindigkeit eben dieses passieren. Wir beschließen den Tag noch mit einer Test-Platz-Runde zu beenden und in Hildesheim zu übernachten.



Highlight des Tages: Waffel in Höxter



Hildesheim -> Hannover (0:26h)

Neuer Tag, neuer Start: Mit dem Bus geht es dieses Mal an den Flugplatz. Parallel erledigen wir die nötigen Start-Vorbereitungen: Flugzeug von der Verzerrung befreien, Flächen abwischen (Tauwasser!), Flugroute planen, NOTAMs und Wetter checken. Wir beschließen letztlich, den Nordsee-Plan zu verwerfen - an der Nordsee hält sich hartnäckiger Nebel, der im Laufe des Tages durch eine Schlechtwetterfront verdrängt werden soll. Unsere Flugvorbereitung sollte stimmig sein, denn es geht direkt zum Verkehrsflughafen Hannover.

Unspektakulär - und ohne "interessante" Motorgeräusche - starten wir in Hildesheim. Flugplatz und Platzrunde kennen wir mittlerweile (fast) wie unsere Westentasche. Direkt nach dem Start melden wir uns sofort bei Hannover Tower, denn die Luftraumgrenze ist nicht weit von Hildesheim entfernt. Hannover besitzt drei Pisten - die beiden Pisten 27L und 27R sind über drei Kilometer lang, wobei Piste 27L aufgrund von Bauarbeiten gesperrt ist. Darüber hinaus gibt es eine kurze Asphalt-Piste 27C. Mit Funkspruch des Towers "Expect Runway 27R" müssen wir aber nicht mal darum bitten, auf der "echten" Piste landen zu dürfen. Während wir im Anflug sind, meldet sich ein KLM-Embraer zum Anflug auf unsere Piste. Nur wenige Kilometer und praktisch parallel zu uns wird der ILS-Verkehr auf die Piste 27R geleitet. Nach Aufsetzen des Jets werden wir mit "D-KHOF, cleared direct approach 27R, caution wake turbulence" zum Flughafen geleitet.



Endanflug in Hannover

Etwas unterschätzt haben wir die Pistenlänge in Hannover - denn nach dem

Aufsetzen rollen wir noch fast eine Minute, bis wir endlich über den Taxiway Lima von der Piste abdrehen können. Wir erhalten direkt die Freigabe zum Kreuzen der Piste 27C. Etwas überrascht werden wir im Anschluss - denn statt zum GAT (General Aviation Terminal) geht es zu einen Außenstellplatz. Das sorgt für kurze Hektik - denn die Rollanweisungen bis zum "Stand 49" gleichen einer kleinen Flughafen-Rundfahrt. Zweites Problem: Auf unseren

Charts - und wir haben wirklich alles ausgedruckt, was es auszudrucken gab - sind keine Abstellplätze eingezeichnet. Und: Schilder- und Rollwegkennzeichnungen sind größtenteils nicht aufgestellt, sondern RIESIG direkt auf den Asphalt gemalt. Was aus einem Jet-Cockpit in fünf Meter Höhe vermutlich klar erkennbar ist, lässt sich aus dem "Rentner-Jet" Falke kaum lesen. Einen Teil unserer Probleme löst ein Follow-Me, das für uns am letzten Taxiway wartet. Geparkt werden wir irgendwo zwischen Tui-Fly-Boeings und einem Embraer-Privatjet aus Russland. Das Follow-Me bringt uns zum GAT.



Zum Verwechseln ähnlich: Flugzeuge mit Streifenlackierung

Hannover -> Stendal

Der Weg ist das Ziel - deshalb geht es direkt nach Ankunft wieder zum Abflug. Natürlich durch die Sicherheitskontrolle, wie sich das gehört. Alle potenziell gefährlichen Gegenstände haben wir natürlich zu Hause gelassen - und unseren Wasservorrat wohlweislich im Flugzeug. Erneut bringt uns ein Follow-Me zum "Stand 49". Fast steigen wir in das falsche Flugzeug - der Embraer-Privatjet sieht dem Falken einfach zum Verwechseln ähnlich. Nach den üblichen Checks geht es in den Flieger und nach einigen Minuten Rollen an den Holdingpoint der Piste 27R. Natürlich hält der Falke eine Überraschung für uns bereit: Trotz ausreichender Öltemperatur kommen wir nicht auf eine ausreichende Drehzahl. Wir probieren es mehrfach - gleiches Ergebnis. Letztlich bleibt uns nichts anderes übrig, als Hannover Tower nach einem passenden Ort für einige Triebwerkchecks zu fragen. Wir machen - natürlich mit Freigabe - einen U-Turn auf der Piste 27R und rollen zur Piste 27C. Nach einer Minute Vollgas erreichen wir dann auch endlich wieder die erhoffte Motordrehzahl. Im Anbetracht der langen Piste vor uns und zahlreichen Felder in Mecklenburg-Vorpommern entscheiden wir uns letztlich für den Start. Im Abflug geht es direkt nach rechts und letztlich Richtung Osten nach Stendal. Wir fliegen vorbei an Uelzen und mehreren Truppenübungsplätzen.



Stillgelegt Mig 21 US zum Anfassen nahe

Die Navigation nach Stendal erweist sich schwieriger als anderswo, denn bei vielen großen Feldern und wenigen Ortschaften gibt es weniger Orientierungspunkte als gewohnt. Der Flugplatz in Stendal ist jedoch kaum zu verfehlen. Die zwei Kilometer Asphaltpiste, mitten in flacher, recht dünn besiedelter Landschaft sind deutlich erkennbar. Der Wind hat aufgefrischt, sodass die Landung zumindest etwas Konzentration erfordert. Überraschung

kurz vor dem Aufsetzen: Der Flugplatz setzt auf Rasenmäähher statt Rasenmäher - kurz vor der Schwelle steht eine Schafsherde - die aber auf den zweiten Blick dann doch umzäunt ist und kein Interesse an der Asphaltpiste hat. Der Weg zum Abstellplatz nimmt wieder etwas Zeit in Anspruch - nicht nur aufgrund der Entfernung, sondern auch aufgrund der Wegqualität.

In Stendal folgt der zweite Tankstopp unserer Reise. Nach erfolgreicher Betankung geht es direkt zum Restaurant am Flugplatz - denn es wird Zeit für einen kulinarischen Zwischenstopp. Leider werden wir enttäuscht: Die Gaststätte wird umgebaut und renoviert. Wir müssen stattdessen mit der MiG-21 vorliebnehmen, die direkt vor dem Restaurant geparkt ist, und wohl letzte Zeugin der NVA-Vergangenheit des Flugplatzes. Leider kann man sie nicht essen, weshalb es nach einigen Bildern recht schnell zurück in unseren Motorsegler und ab nach Berlin geht.

Stendal > Berlin Schönhagen (0:47h)

Der Start in Stendal ist unspektakulär. In einer ausgedehnten Linkskurve um die Stadt herum nehmen wir Kurs auf Berlin, das sich durch einige hübsche Seen im Westen der Stadt ankündigt. In der Ferne sehen wir die Hauptstadt inklusive Fernsehturm. Gegen Ende des Flugs müssen wir auf die Luftraumstruktur achten: Zum einen auf diverse Lufträume von Berlin, zum anderen auf das Vogelschutzgebiet direkt nördlich des Platzes. Die Landung auf Piste 25 erinnert (zumindest ein bisschen) an den Flugplatz Saint Barthélemy, denn vor der Schwelle befindet sich ein überraschend hoher Hügel, der sich mit einem deutlichen Luv bemerkbar macht. In Schönhagen begrüßt uns ein großer Business-Flugplatz. Es erfolgt der lang ersehnte kulinarische Zwischenstopp - natürlich ortsgemäß mit Currywurst und Pommes.

Berlin Schönhagen > Zwickau (1:16h)

Der Abflug gestaltet sich wie immer bei 1,5 Kilometern Pistenlänge unkompliziert. Wir nehmen Kurs auf Zwickau, große Teile entlang der Elbe. Im Wesentlichen können wir direkt fliegen, müssen aber auf die Luftraumstruktur bei Leipzig sowie eine ED-R achten. Der Wind dreht von West nach Nord, sodass wir an unserem zweiten Tag immer zumindest von leichtem Rückenwind profitieren. Nach 1h und 16 Minuten landen wir schließlich in Zwickau für den letzten Tankstopp unserer Reise.

Zwickau > Hof Plauen (0:31h)

Nach einer halben Stunde sind wir wieder in der Luft. Beim Start in Zwickau macht sich deutlich die Graspiste bemerkbar. Kurz nach dem Abheben irritiert der Motor des Motorseglers wieder durch eine ungewöhnliche Geräuschkulisse - wir Steigen zur Sicherheit zunächst in Platznähe, beschließen dann aber unseren Flug nach Hof fortzusetzen (denn die Geräusche sind auch alsbald wieder verschwunden).

Hof-Plauen zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass der Flugplatz ziemlich versteckt liegt. Das Finden des Flugplatzes ist - zumindest wenn man die Höhenangaben auf den Anflugkarten einhält - aus Richtung Norden eine Herausforderung. Erst recht spät erscheint die wie immer lange und breite Asphaltpiste. Unspektakulär landen wir, begleichen unsere "Schulden" in Form des Gutscheineffts und sind auf dem Weg zurück in die Heimat.

Hof-Plauen > Hetzles (0:38h)

Das Ende des Tages macht sich auf unserem letzten Leg langsam aber sicher bemerkbar. Wir fliegen der Abendsonne entgegen; die Strobes sind auch im Cockpit durch Reflexionen bemerkbar. Die ruhige Luft und vertraute Umgebung machen den Flug entspannend. Fast schon ungewohnt ist die Landung auf dem "Flugzeugträger" Hetzles: 6m breit, 600 Meter Piste - geht das überhaupt? Letztlich klappt die Landung natürlich - mit Abzügen in der B-Note. Wir entfernen die Mückenschicht auf dem Flieger und es geht mit "Rattel-Rückenschmerzen" - dafür aber zufrieden und einige Erfahrungen reicher - zurück nach Hetzles und Erlangen.

Fazit:

Sich mit dem Mose aufzumachen und die Welt jenseits der Platzrunde zu erkunden ist die Zeit und das Geld in jedem Fall wert. Wir sind an jedem Flugplatz herzlich und hilfsbereit empfangen worden. Nicht selten haben sich die dortigen Pilot*innen an ihre Zeit und Touren mit einem Falken zurück erinnert. Unter der Woche steht der Vogel meist nur in der Halle und will bewegt werden. Etwas Flexibilität muss man zwar mitbringen, um auf das Wetter Rücksicht nehmen zu können, aber anders als mit dem Segelflieger, kann man sich hier bei (fast) jedem Wetter auf den Weg machen. Wir werden das in jedem Falle nochmal tun. Ein großer Dank an dieser Stelle an unsere Mosewarte - denn ohne Klaus und Wolfgang wären Trips wie dieser nicht möglich.

Michael Nissen und Paul Fadler

Ein Tag im Mai

Der 3. Mai war für mich ein ganz besonderer Tag!

Endlich stand dem Erstflug unser neuen Piper nach 3 Jahren „Wiederaufbauzeit“ nichts mehr im Wege. In zahllosen Stunden wurde von unseren Experten und Helfern ein wunderbares Flugzeug erschaffen, das seinesgleichen sucht. Dass ich den Erstflug machen durfte, habe ich als große Ehre empfunden. Für das Vertrauen möchte ich mich an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken.

Wir (Klaus Raeder, Barny Hochmuth und ich) trafen uns am Morgen des besonderen Tages. Es wurde noch mal alles genauesten durchgecheckt. Nach einigen letzten Standläufen mit dem Kurt Malter auf dem Pilotensitz wurde schließlich der Flieger für den Erstflug freigegeben.



Der Uwe Malter hat mir noch ein paar Tipps gegeben, welche Parameter des Motors ich genauestens beobachten und notieren sollte. Ein 2 stündiger Flug sollte es mindestens werden. Er riet mir allerdings, die erste halbe Stunde lieber im Gleit-Bereich (!) des Flugplatzes Herzogenaurach zu bleiben...
.....ich kann sicherlich eine gewisse Anspannung nach dieser Ansage nicht ganz verschweigen 😊



Nachdem ich am Roll-Halt noch mal den Startcheck gemacht hatte, ging es auf die Bahn...ausrichten, langsam Vollgas geben und rasant ging es los.....was für ein Hochgefühl! Nach gefühlt 100m war ich in der Luft und der Steigflug war einfach großartig!

Im Quer-Abflug habe ich bereits die Platzrunde nach oben verlassen. Nach etwa 3000ft ging es in den Reiseflug, austrimmen und der Flieger flog absolut geradeaus, sämtliche Einstellungen haben gepasst, was durchaus nicht selbstverständlich ist, da z.B. Flächenstreben genauestens eingestellt werden mussten.

Öltemperatur und -Druck blieben im erwarteten Bereich und nach wenigen Minuten im Platzbereich flog ich nach Norden, um im Bereich zwischen Röttenbach und Weisendorf erste Flugzustände wie Langsamflug bei verschiedenen Klappenstellungen, Abkippen, Reiseflug bei unterschiedlichen Drehzahlen sowie Mixereinstellungen bei unterschiedlichen Flughöhen auszuprobieren. Nach etwa einer halben Stunde ging es dann erstmal Richtung Hetzles, um dem „auferstandenen“ Flieger sein neues Revier (☺) zu zeigen.

Natürlich hofft man in so einer Situation insgeheim möglichst vielen Fliegerfreunden diese neue Piper zu zeigen, also flog ich mehrmals zwischen Hetzles, Lauf, Dobenreuth, Burg Feuerstein und Friesen hin und her. Im Hinterkopf immer noch die Sache mit dem Gleitbereich zum jeweiligen Platz versteht sich.

Während der Woche waren die Plätze bis auf den Feuerstein verwaist, dennoch ertönte im Funk die Stimme eines Fliegerfreundes aus dem Nachbarverein und er wusste auch gleich Bescheid (☺).



Schließlich ging es zurück nach Herzogenaurach. Kaum gelandet, wäre ich am liebsten wieder durchgestartet. Vor der Halle beim Malter erwarteten mich dann auch zufriedene Gesichter unsere beiden Werkstattprofis Klaus und Barny.

Ich hatte ja schon viele schöne, besondere Flugerlebnisse, aber das war wieder so ein Flug, den ich nie vergessen werde.



Vielen Dank allen Beteiligten!

Den jetzigen und künftigen Piper-Piloten und Pilotinnen viel Freude und allzeit glückliche Landungen und denen, die hinten dranhängen, wunderbare Starts!

Liebe Grüße

Kalle Ideler

Automotiv
Elektrotechnik
Medizintechnik



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

Graupner in Groß oder der Bau der Pioneer 300 „Hawk“ D-ERSR aus einem Baukasten aus Italien (Reiner Scheler)



Die nach vier Jahren Bauzeit im Jahr 2018 fertiggestellte D-ERSR auf dem Flugplatz Hetzleser Berg

Vorbemerkungen

Schon vor über 30 Jahren befasste ich mich mit dem Gedanken, mir selbst ein eigenes manntragendes Flugzeug zu bauen, und so kaufte ich mir 1988 als einer der ersten in Deutschland die Pläne für eine Vans RV-3. Leider ließ mir mein Beruf keine Zeit zum Bau. Auch fehlte mir der nötige Platz. Am 14.01.2001 stand dann auf dem Flugplatz Hetzleser Berg die Vorführmaschine einer Pioneer 300 der Firma Alpi Aviation (Italien) samt dem deutschem Musterbetreuer Micheal Reis (Inhaber der damaligen Firma UL-Concept) unserem Verein für Probeflüge zur Verfügung. Die einhellige Meinung aller Piloten am Hetzles war, dass das Flugzeug auf der ganzen Linie überzeugt. Die Bauausführung war hervorragend und die Flugeigenschaften suchen über das gesamte, sehr weite Geschwindigkeitsspektrum ihresgleichen. Ein ganz wesentlicher Aspekt war, dass es den Flieger auch als Baukastenflugzeug gab. Es gingen einige Jahre der Entscheidungsfindung und der Vorplanung ins Land, in denen die Stationierung des Fliegers in den Hallen auf dem Hetzleser Berg und die Nutzung der Räumlichkeiten für den Bau bei der Firma Eichelsdörfer Flug-

zeugbau in Bamberg abgeklärt wurden. Und natürlich wurde ich auch Mitglied der Oskar Ursinus Vereinigung (OUV), einem Verein zur Förderung des Flugzeugeigenbaus.



Bestellung und Anlieferung

Mitte des Jahres 2013, kurz vor Eintritt in die Freistellungsphase meiner Altersteilzeitbeschäftigung, bestellte ich dann den Standardbausatz einer Pioneer 300 inklusive einiger Extras bei der Firma UL-Concept von Michael Reis. Zu den Extras zählten die Vorbereitung des Rumpfes zum Einbau eines Gesamtrittungssystems, die Verklebung der CFK-Rumpfschale mit dem hölzernen Rumpferüst auf der Helling des Herstellers sowie Tragflächen in vollbeplankter Ausführung. Außerdem bestellte ich Gasdruckdämpfer für das Fahrwerk, einen Edelstahlauspuff sowie den Motoreinbausatz inklusive der Motorüberwachungsinstrumente. Am 15.01.2014 wurde der „Baukasten“ mit den Bauteilen der Zelle und einigen Kisten und Kartons per LKW von einer slowenischen Spedition von Italien aus in Bamberg bei der Firma Eichelsdörfer angeliefert. Anhand einer

Teileübersicht die unter anderem auch als Inhaltsverzeichnis der Lieferung diente, wurde deren Vollständigkeit geprüft. Dabei stellte ich fest, dass die Tragflächen und Ruder bereits werksseitig mit der Holzbeplankung versehen und an den Rumpf angepasst, die Fensterscheiben mit den Haubenrahmen verklebt und die Fahrwerksbeine vormontiert waren. Dies war ein Entgegenkommen der Firma Alpi Aviation, die Michael Reis erreicht hatte, da während der Fertigung des Bausatzes eine Preiserhöhung von über 10% vorgenommen worden war. Allerdings wurden die Tragflächen in der englischen „Hawk“-Version, d.h. mit nur 7,50 m Spannweite geliefert. Das stellte jedoch bei der geplanten Zulassung als VLA (E-Klasse) keinen Nachteil dar. Zwischenzeitlich war auch das erste Gutachten von Ingo Luz da, dem mir von der OUV zugeteilten Projektgutachter. Er bestätigte dem LBA, dass ich in der Lage bin, ein solches Projekt durchzuführen und die entsprechend benötigten Räumlichkeiten und Werkzeuge vorhanden sind.



Die Bauteile und Kisten in dem für mich in Bamberg zur Verfügung gestellten Raum

Rumpfbau

Beim Aufbau des Rumpfes wurden zunächst die Bodenabdeckungen samt Aussparungen angepasst und mit An- bzw. Einnietmuttern versehen. Dabei zeigten sich einige Problemstellen, die behoben werden mussten. So war die nichttragende Kohlefaseraußenhaut an einigen Stellen schlecht bis gar nicht mit der inneren tragenden Holzstruktur verklebt und musste mit

erheblichem Aufwand neu verklebt gespachtelt und wieder verschliffen werden. Im Bereich des Hauptfahrwerks konnte die geplante Rumpfaussparung nicht wie vorgesehen sinnvoll genutzt werden, sprich eine spätere De- und Remontage der Fahrwerksbeine war nicht möglich und musste entsprechend umgearbeitet werden. Im Anschluss an diese Arbeiten wurde das Brandschott aus Titanblech angefertigt, eingepasst, mit dem Rumpf verklebt und mit hitzebeständigem Silikon abgedichtet. Außerdem setzte ich die benötigten Einnietmutter ein und montierte die Schwenkvorrichtung für das Bugrad und den Heizungskasten. Auch das Hauptschalterrelais, die Lüftungsschläuche, die Kraftstoffpumpe, der Kraftstofffilter und die Luft- bzw. Ölkühler sowie die Ölpumpe für die Propellerverstellung konnte im Zuge dieser Arbeiten mit eingebaut werden. Danach wurde der Motorträger angepasst und mit dem Rumpf verbohrt, ausgerichtet und montiert. Im Fußraum des Cockpits passte ich die Pedale der Seitenruder ein und montierte die Steuermechanik der Knüppelaggregate und den Bremshebel einschließlich des Bremszylinders an die Vorderseite des Holmkastens im Rumpf. Auf die Rückseite des Holmkastens kamen die Antriebseinheiten für das Einziehfahrwerk und für die Landeklappen, sowie das Kugelventil für den Tankwahlschalter.



Nach dem Anpassen und dem Einbau der Hauptfahrwerksbeine, deren Verriegelungsmechanismus samt Antriebsspindeln bildete die Montage des Bugrades an den Motorträger den Abschluss des Fahrwerkeinbaus. Da im Baukasten keine Zuggabel für das Bugrad zum Rangieren am Boden vorgesehen war, beschaffte ich eine Gabel des UL-Flugzeugs Breezer und baute dafür die Bugradachse entsprechend um. Nächste Schritte beim Rumpfausbau waren die Arbeiten mit den Ruderanlenkungen im Heckbereich. Zur Anlenkung von Höhen- und Seitenruder werden Steuerseile verwendet. Für den Anschluss des Höhenruders wird ein

Umlenkhebel im Heckbereich des Rumpfes verwendet, der die Seilzugeingaben auf eine Ruderstange, die zum Ruder führt, überträgt.



Zum ersten Mal auf eigenen Beinen

Bau der Leitwerksteile und deren Anbau

Da ich auf die im Bausatz vorgesehene Seitenrundertrimmung verzichtete und die Trimmklappe nicht wie vorgegeben mit einer Schraube festsetzen wollte, füllte ich die Ausparung mit einem eingeschäfteten Teil. Alle Ruderklappen von Seiten-, Höhen- und Querruder sowie der Landeklappen wurden mit Ceconite bespannt, das mittels Klebelack (fünf Schichten) auf die Struktur geklebt und anschließend mit einem Föhn bzw. mit einem Bügeleisen gestrafft wurde. Anschließend bekam die Bespannung sieben Schichten Spannack aufgetragen. Die Seitenrunderseile wurden mit den Klappen bzw. den Steuerelementen im Cockpit verschraubt bzw. mit Bolzen, Scheiben und Splinten verbunden und nicht wie vorgesehen mit Schlüsselringen gesichert. Zum Abschluss der mechanischen Arbeiten am Rumpf passte ich den Heckkonus an das Rumpfende an und montierte den Schleifsporn am Heck zum Schutz des Rumpfes.

Autopilot

Als Zubehör zum elektronischen künstlichen Horizont der Firma Flybox ist ein zweiachsiger Autopilot erhältlich, den ich auch einbaute. Für die beiden benötigten Stellservos fertigte ich für den Einbau im Rumpf eine entsprechende Halterung aus Aluminiumblechen, wobei die Bleche des oberen Teiles verschweißt wurden.

Motoreinbau

Als Antrieb wird ein Rotax 912 ULS verwendet. Dazu wurde der Motor mit dem Motorträger verschraubt, anschließend die Schläuche für die Benzin- und Ölversorgung sowie für den Verstellpropeller verlegt. Dann wurden der Auspuff und zu guter Letzt der Wasserkühler samt Schläuchen eingebaut. Am Wasserkühler brachte ich, abweichend vom Bausatz, Gummilappen zur Kühlluftführung und zur Abdichtung gegenüber der Cowling an. Bei den Vergasern wählte ich die „Airbox“ in der Variante mit integrierter Vergaservorwärmung, bei der Auspuffanlage die Option aus Edelstahl. Leider passten die vorgesehenen Schläuche der Kühlwasserführung nicht, so dass entsprechende Rohrfittings aus Edelstahlrohr angefertigt werden mussten.



Mechanische Motorbedienung

Die einzelnen Funktionen zur Bedienung des Motors werden mechanisch über Bowdenzüge betätigt, deren Betätigungsknöpfe in der Mittelkonsole befestigt sind. Zentral sind der Gashebel darunter links und rechts die Vergaservorwärmung bzw. der Choke sowie links vom Gashebel der Heizungszug eingebaut. Die Bowdenzüge für das Gas und den Choke laufen durch das Brandschott zu einem Mischer, von dem aus dann die beiden Vergaser betätigt werden. Am Mischer im Bereich des Gaszuges ist auch ein Endschalter für die Fahrwerkswarnung angebracht.

Heizung und Lüftung

Die Kabinenheizung sowie die Vergaservorwärmung beziehen ihre Warmluft aus der Ölkühlerbox. Von dort geht ein Schlauch zur Heizungsbox, die über einen Bowdenzug an der Mittelkonsole zum Fußraum der Kabine hin geöffnet werden kann. Die Frischluft für die Kabinenhaube wird durch eine NACA-Hutze unten an der linken Seite der Cowling durch Schläuche im Fußraum der Kabine zu zwei Lüftungsdüsen im Panel geführt.

Aufbau und Anpassen der Cowling

Nach dem Einbau des Motors wurde die zweigeteilte Cowling angepasst und deren Schnellverschlüsse eingebaut. Zum Anpassen der beiden Hälften der Cowling und für die kreisrunde Propellernaben-Aussparung nahm ich einen gebrauchten Spinner einer DR 400 mit aufgeklebtem Schmirgelpapier. Um die Cowling konzentrisch zur Propellernabe anzuordnen, wurde gemäß Bauanleitung eine Lehre aus Holz angefertigt, die auf die Propellernabe aufgesteckt wurde. Auf diese Lehre wurde dann die Cowling zur Zentrierung provisorisch montiert. Der untere Teil der Cowling ist mit dem Rumpf verschraubt, während der obere Teil mit der Zelle und dem Unterteil mittels Camlock-Verschlüssen verbunden ist.

Propeller

Bei meiner Pioneer 300 wird ein elektrohydraulischer Constant-Speed Propeller der Firma Alisport aus Kohlefaser verwendet. Das Bedienteil mit Regelpotentiometer befindet sich im Instrumentenbrett und überträgt elektrische Signale an eine Hydraulikpumpe, die an der Vorderseite des Brandschotts befestigt ist. Diese Pumpe liefert dann den Hydraulikdruck zum Verstellen der Propellerblätter. Dabei wird das Hydrauliköl per Schlauch über eine Hohlwelle im Getriebe zur Propellernabe geleitet.

Kabinenhaube

Nach dem Aufsetzen der Frontscheibe und der Schiebehaube musste ich feststellen, dass die Übergänge zur Zelle nachgearbeitet, das heißt mit Microballon aufgefüllt und nachgespachtelt werden mussten. Da sich der original Dichtgummi für den hinteren Teil der Schiebehaube als zu weich und damit als ungeeignet herausstellte, beschaffte ich ein härteres Moosgummiprofil.

Rettungsgerät

Mit dem Bausatzes bei der Firma Alpi Aviation bestellte ich auch die Option zur Vorbereitung für den Einbau eines Gesamtrettungsgerätes für das Flugzeug. Daher waren die Halteplatte für den Fallschirm sowie die Stahlseile, die den Schirm mit dem Hauptholmkasten bzw. dem Motorträger

verbinden, bereits eingebaut bzw. vorverlegt. Die Seile wurden während des Baus entsprechend fixiert und das eigentliche Rettungsgerät samt Rakete montiert.

Tragflächen

Bei der Bestellung wählte ich die komplett mit Holz beplankten Flügel. Bei deren Einbau kamen zunächst die Scharniere an die Klappen bzw. in die Flügel dran. Anschließend erfolgte der Einbau der entsprechenden Steuergestänge und Umlenkhebel. Im weiteren Verlauf der Arbeiten wurden die Randbögen angepasst und festgeharzt. Um die Öffnungen in den Tragflächen, auf denen die Handlochdeckel aufgeschraubt werden, wurden die Übergänge mit Micoballon angespachtelt und verschliffen. Das gleiche Verfahren wendete ich für die Tankdeckel an und für die selbst angefertigten Einsätze in den Drainöffnungen zum Abdichten der Öffnungen auf der Unterseite der Tragflächen. Die ganze Oberfläche der Flügel wurde zum Schluss der Arbeiten noch mit einer dünnen Lage Glasgewebe belegt und anschließend verspachtelt und fein geschliffen. Zur Fertigstellung der Tragflächen passte ich dann noch die Tanks ein und befestigte sie mit eingeklebten Leisten aus Holz.



Probemontage

Nachdem endlich alle Rohbauteile fertig gestellt waren, wurden die Teile „verheiratet“. Dabei wurden alle Bauteile zueinander vermessen und entsprechend justiert. Auch das Einziehfahrwerk wurde auf seine Funktion und auf seine Passgenauigkeit hin überprüft. Die Arbeiten für die Polsterung der Sitze sowie die Bespannung der Seitenverkleidungen, die farblich auf die Lackierung des Fliegers abgestimmt sind, wurden aus echtem Leder mit Luftfahrtzulassung bei einem professionellen Sattlerbetrieb in Forchheim

Belastungswerte wurden für die einzelnen Ruder so genau wie möglich eingestellt. Mein Bauprüfer Reinhold Ruß protokollierte und überwachte die Belastungsprüfungen.

Lackierung

Die Firma Eichelsdörfer lackierte meinen Flieger mit deren bewährten Lacksystem. Für die Lackierung wurden Drehvorrichtungen der Firma Eichelsdörfer angepasst und verwendet. Die Grundierung wie auch anschließend der eigentliche Lack wurden aufgespritzt. Dann wurde die eigentliche Farbschicht aufgebracht, um danach die Dekorstreifen mittels Tape und die Kennzeichen mittels selbstklebender Schablonen abzukleben und zu lackieren. Als Grundlage für das Farbschema meiner D-ERSR dienten die Designs von zwei bereits bestehenden Flugzeugen in leicht abgewandelter Form, die ich bereits als Modell gebaut hatte. Das Rumpfdesign meiner Pioneer wurde von der Hirth Hi-27 Acrostar Mk II, D-EOIG inspiriert, mit dem der spätere Kunstflugweltmeister in der „unbekannten Pflicht“, Manfred Strößenreuther, 1973 zweiter bei den deutschen Meisterschaften im Motorkunstflug wurde. Das Grunddesign für die Tragflächen und der Leitwerke meiner D-ERSR stammt von einer Klemm 107, die ab dem Jahre 1959 sowohl von der Firma Faller als auch von der Firma Graupner als Plastik- bzw. als Fesselflugmodell angeboten wurde.

Elektrik

Die elektrische Verdrahtung der einzelnen Baugruppen wie Fahrwerk oder Landeklappen erfolgte nach den speziellen Detailschaltplänen, die von der Firma Alpi Aviation dem Bausatz beigelegt waren. Die Kabel, die kleineren Sicherungsautomaten, Schalter usw. waren im Bausatz enthalten und wurden entsprechend verbaut.

Zusammenbau und Erstflug

Nachdem alle Bauteile endgültig fertiggestellt waren, wurde das Flugzeug zusammengebaut. Es wurden dann nochmals alle Ruder vermessen und entsprechend justiert. Zum Abschluss wurde eine Gesamt- und Schwerpunktwaägung auf drei Plattenwaagen durchgeführt und vom Bauprüfer Reinhold Ruß für den Antrag auf die vorläufige Verkehrszulassung (VVZ), heute „Permit to Fly“, abgenommen. In der Zeit bis zur Erteilung der VVZ wurde ein Großteil der Bodenerprobung auf dem Flugplatz Bamberg durchgeführt. Nachdem vom LBA die VVZ erteilt worden war, fand am 08. August 2019 der Erstflug der D-ERSR unter der Aufsicht von Bauprüfer Reinhold Ruß statt, wobei ich selbst als Erprobungspilot fungierte. Der Erstflug als solches verlief völlig unspektakulär ohne irgendwelche

technische Mängel und dauerte 40 Minuten gefolgt von einer ebenso unspektakulären Landung.

Reiner Scheler



**IHR ANSPRECHPARTNER
SEIT 3 GENERATIONEN.**



**60 JAHRE
PESCHKE**

SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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

Aeronautenieber

Auch Erlangen hatte es gepackt

In den Jahrzehnten von 1880 bis 1910 schwappte eine Erfinderwelle, ein Erfinderieber für Flugapparate um die Welt. Nicht nur in Deutschland und Österreich, in ganz Europa, in Amerika und selbst in Australien wurden unterschiedlichste Luftfahrzeuge projiziert und vereinzelt auch gebaut und getestet.

Die rasante Entwicklung im Eisenbahn- und Straßenverkehr und die Erfindung von Verbrennungsmotoren war für viele ein Ansporn, Pläne für Flugapparate zu entwerfen, mit denen der Luftraum einfach und schnell erobert werden könnte. Viele Erfinder und Konstrukteure – Aviatiker und Aeronauten, wie sie auch gerne genannt wurden – waren davon überzeugt, schon in Kürze würden wir mit ihren Flugapparaten so bequem durch die Luft gleiten, wie wir uns auf der Erde und im Wasser fortbewegen. Umgekehrt wurde beklagt, viele Dilettanten, jeder Schlosser, Schuster oder Zimmermann glaube, einen Flugapparat bauen zu können und ein Patent dafür anmelden zu müssen.

Patente und Erfindungen

In den Erfinderkreisen herrschte eine Goldgräberstimmung, bei der es vor allem wichtig war, mit der Patentanmeldung schnell zu sein, um in der Zukunft Prioritätsansprüche geltend machen zu können. Bei dem Grundsatz Schnelligkeit vor Gründlichkeit waren viele Patente so allgemein und unspezifisch, dass aus ihnen nichts Originäres und in der Praxis Verwertbares zu entdecken ist.

So mancher Konstrukteur verwandte, nachdem er seine Erfindung angemeldet hatte, die meiste Zeit und Energie darauf, seinen Claim verbal zu verteidigen und verlor darüber die praktische Umsetzung aus den Augen. Inzwischen sind sie alle vergessen, die Maxim, Koch, Wellner, Némethy, Buttenstedt oder Kress, die von sich glaubten, das Flugproblem gelöst zu haben.

Im Vergleich zum heutigen Stand der Flugtechnik war ihre Ausgangslage dahingehend einfacher, dass noch offen war, welches System sich durchsetzen würde. Man konnte alle möglichen Pläne vorstellen und sie wurden auch ernsthaft diskutiert. Ob Drachenflieger, Gleitflieger, Schraubenflieger, Schlagflügler, Wendeflügler, Ringflieger entworfen wurden, ob mechanistische Konstruktionen, z. B. mehrstufige Drachen mit

verstrebt und verspannten Flächen oder naturalistische Nachbauten, bei denen Ahornsamen oder Vogelflügel und Federn als Vorbild dienen sollten – kein Prinzip oder System hatte sich bis dahin als überlegen gezeigt. Alle durften noch glauben, den Stein der Weisen hinsichtlich des Menschenfluges gefunden zu haben.

Die Bandbreite der Antriebe, reichte vom Fahrrad mit Tretkurbel bis zu Flugapparaten, die nur auf Schienen in Bewegung gesetzt werden konnten.

Mit den physikalischen Besonderheiten der Luft war man nur beschränkt vertraut, was sich auch in der spezifischen Begrifflichkeit zeigte, wenn etwa von Lufthügeln, Luftpolstern, Luftwellen, einem Vakuum in der Luft oder Ventilen in Tragflächen die Rede war.

Ich will in diesem Beitrag nicht den Erfindungen nachgehen, die zu Erfolgen führten, z. B. von Lilienthal, Bleriot oder der Gebrüder Wright, sondern »Erfindungen« vorstellen, die eher als tollkühn, lustig oder unsinnig zu bezeichnen wären und in Vergessenheit geraten sind.

Dilettanten am Werk

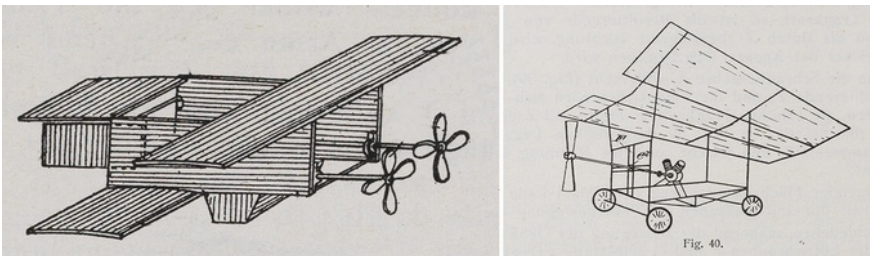


Bild 1

links:

Ein Patent gegen das Abkippen nach vorn oder rückwärts oder seitlich.

Der Patent-Anspruch lautete: »Drachen aus senkrechten und waagerechten, über einander angeordneten Flächen bestehend, dadurch gekennzeichnet, dass die waagerechten Flächen stufenartig gegen einander versetzt und durch symmetrisch zwischen ihnen angeordnete senkrechte Scheidewände mit einander verbunden sind.« (Patent 138 494, vom 5. Mai 1902) Die Zeichnung ist schematisch und soll die grundsätzliche Überlegung beschreiben, dass ein Apparat mit so angeordneten Flächen und

Scheidewänden nicht abkippen kann »wie es zahlreiche Versuche bewiesen haben«.

rechts (Bild 1):

Eine Lenkvorrichtung für eine in alle Richtungen verstellbare Schraube. Die Schraubenwelle ist in einem Gleitstück gelagert, das in den Schlitten zweier senkrechter zueinander beweglichen Schlitten ruht. (Patent 187 862 vom 22. Dezember 1905)

Hinter beiden »Erfindungen« steckt wenig Kenntnis und Verständnis für die Besonderheiten des Fliegens und der Steuerung in der Luft. In einem Kommentar zu solchen Erfindungen hieß es: »Die Ausgaben für ihre Patentanmeldungen sind zum Fenster hinaus geschmissen.«

Der schwäbische Edison

Kein Dilettant, sondern ein erfolgreicher Ingenieur, Erfinder und Unternehmer und Vater der beiden Flugpioniere Hellmuth und Wolf war Albert Hirth. Ca. 350 Patentanmeldungen gibt es von ihm und einige Erfindungen tragen bis heute seinen Namen. Nicht alles, was er erfand, wurde ein Erfolg, so z. B. sein verstellbarer Propeller, für den er 1908 ein Patent anmeldete. Es handelt sich um eine Luftschaube, »deren Flügel in konzentrisch liegende Teile geteilt sind, deren Neigung für sich einstellbar ist.« (Patent 227769 vom 3. November 1908)

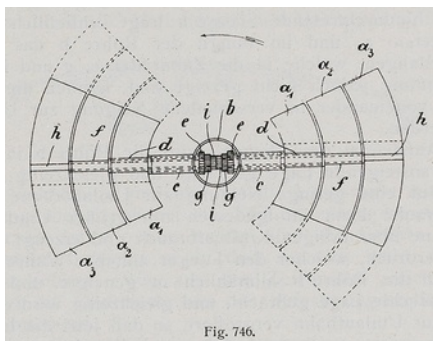


Fig. 746.

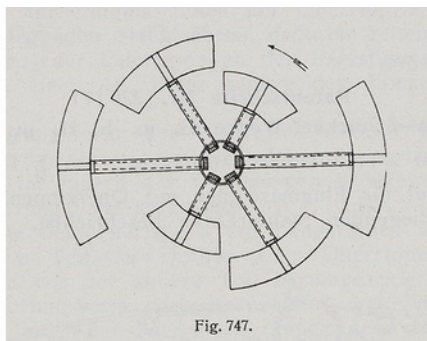


Fig. 747.

Bild 2

links: die Flügelteile auf einer Achse.

rechts: die Teile paarweise versetzt angeordnet.

XXL-Flugapparat

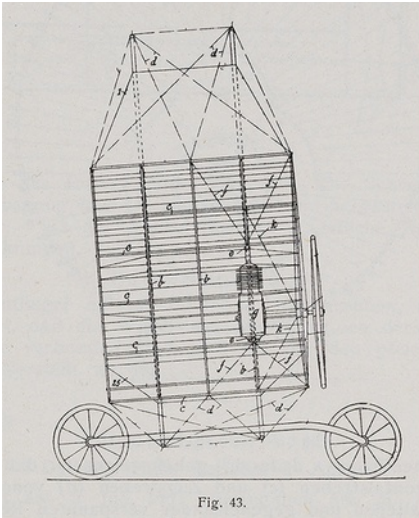


Fig. 43.

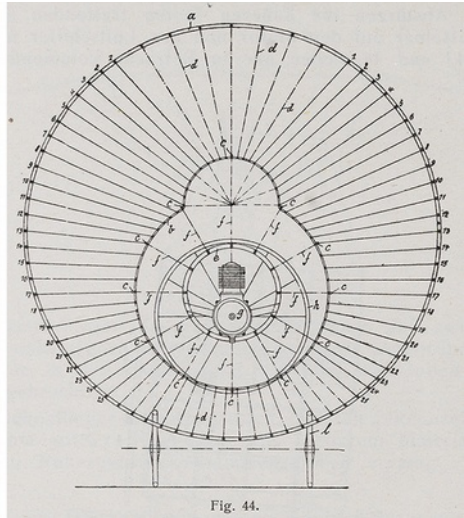


Fig. 44.

Bild 3

Ein Flugapparat mit einer Vielzahl von Segelflächen. In einem Gerüst aus zwei ineinander liegenden röhrenförmigen Reifen aus Stahlrohr oder Bambus, die untereinander durch Drähte verspannt sind, werden Segelflächen eingespannt. Innerhalb der inneren Röhre ist der Motor und die Besatzung untergebracht. Diese Anordnung sollte den Vorteil haben, dass auf kleinstem Raum eine größtmögliche Gesamtsegelfläche untergebracht werden kann. Weiter war wichtig, dass bei Abstürzen die auf die äußeren Reifen treffenden Stöße sich nicht unmittelbar auf den Motor und den Luftschiffer übertragen. (Patent 203 335 vom 21. August 1907)

Konstruktion für Schwerpunktverlagerung

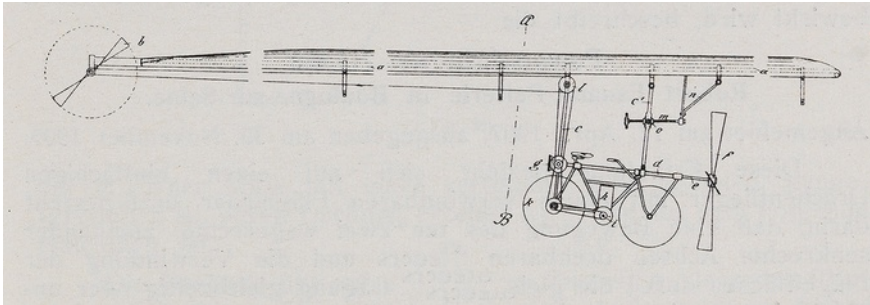


Bild 4

Die beiden Propeller – Steuerschraube b und Antriebschraube f – werden von einem Motorrad angetrieben. Über die »Wirkung« der Schraube b äußerte sich der Erfinder nicht näher. Ihm war vor allem wichtig, dass über die Spindel m der Schwerpunkt des Apparats verlagert und dadurch ein Steig- oder Sinkflug eingeleitet werden kann.

Gasgefüllter Luftwurm

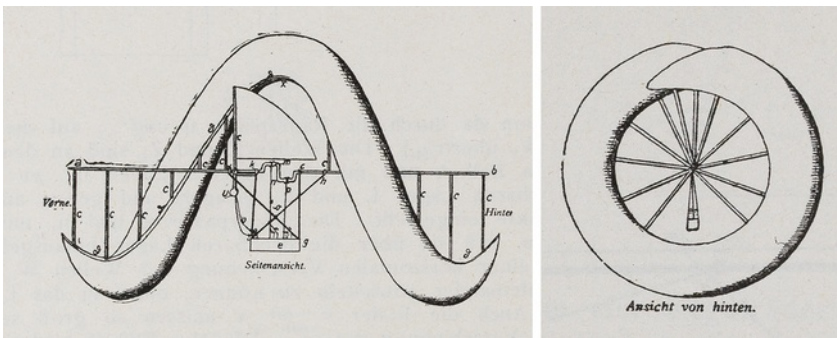


Bild 5

»Ein schraubenförmiger Luftballon, bestehend aus einem langgestrecktem Gassack, welcher schraubenförmig um eine Welle gewunden und von dieser durch Streben in gleichmäßiger Entfernung gehalten wird, während in der Mitte an der Welle ein Korb hängt, aus dem die Welle und damit der Gasbehälter in Umdrehung versetzt werden kann.« In der Gondel sind zwei Personen angedeutet, die über eine Kurbel den Gaswurm in Rotation

versetzen, der sich dann durch die Luft schraubt. (Patent 58092 von E. Hankwitz in Czemelewo bei Damerau ausgegeben am 6. August 1891)

Ringflieger – Vorläufer der Drohne

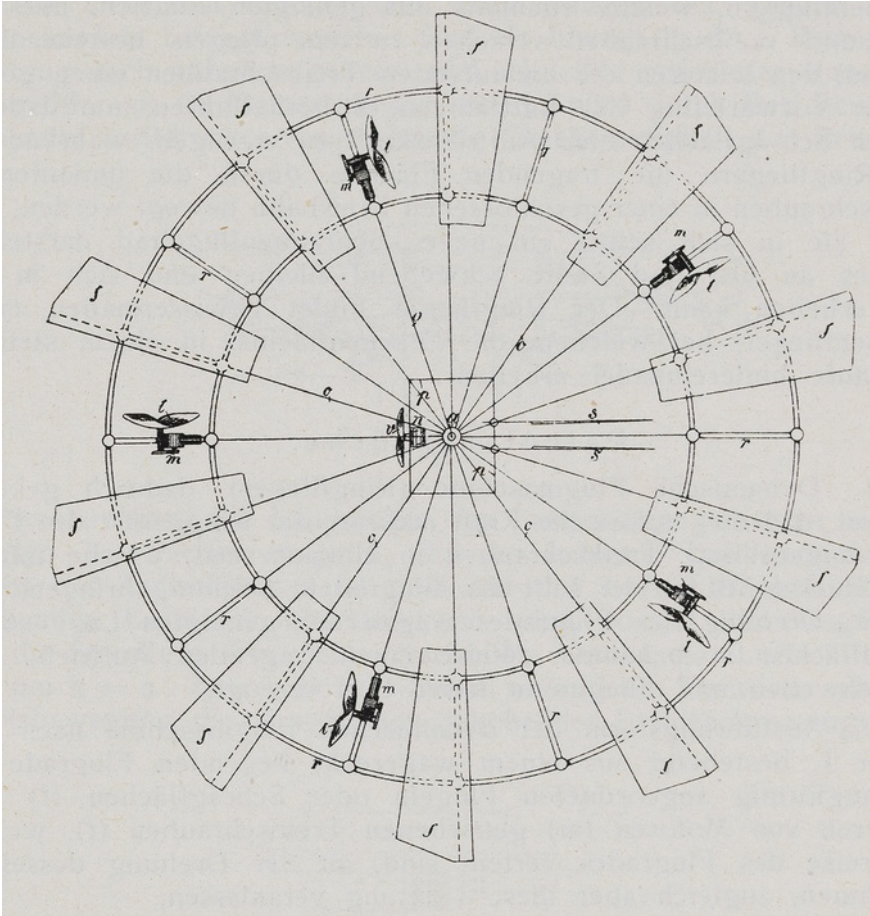


Bild 6

Der Ringflieger »bestehend aus einem waagrecht liegenden Flugrad, an dessen ringförmigen Gerüste zwischen den schiefgestellten Flügelflächen mehrere Motoren mit Luftschrauben angebracht sind, durch deren Betrieb infolge Rückstoßes an der Luft, das Flugrad in Umlauf gesetzt und dadurch

eine Hebekraft erzeugt wird. An der stehenden Achse des Flugrades befindet sich ferner, lose drehbar, aber sich nicht mitdrehend, ein Gestell zur Aufnahme der Insassen nebst einem besonderen Motor mit einer Treibschraube und Steuerruder, zum Zwecke der seitlichen Fortbewegung des Luftschiffes nach irged einer gewünschten Richtung.« (Patent 139493 von Georg Wellner aus Brünn ausgegeben am 21. März 1903)

Luftschaufelrad

Eine weitere Patentanmeldung von Georg Wellner (Nr. 71903 ausgegeben am 13. November 1893) betrifft das von ihm sogenannte Segelrad oder den Wendeflieger, der in ähnlicher Weise wie das Dampfschifftrad im Wasser funktioniert. Beim Segelrad werden die Tragflächen mittels eines Exzenters so verstellt, dass sie je nach Stellung der Tragfläche im Wind oder aus dem Wind sind.

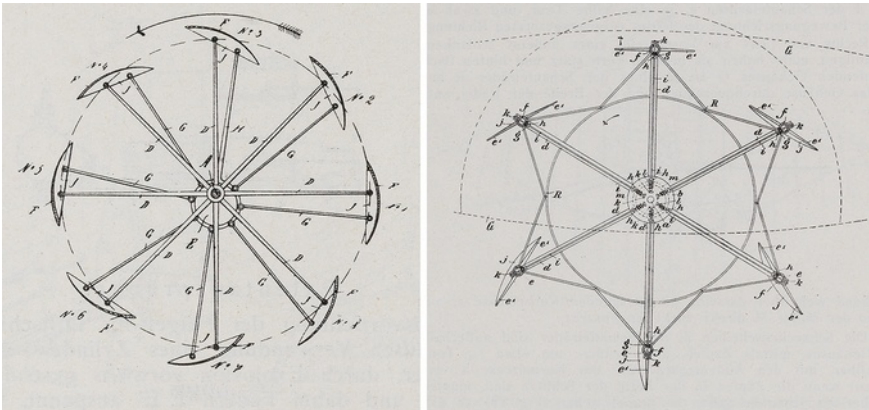


Bild 7

Zwei verschiedene Darstellungen des Wenderadflügels oder Luftschaufelrads. Links aus der Patentschrift von Wellner, rechts aus der Patentschrift von Gustav Koch, seines Zeichens Aeronaut und Flugtechniker aus München von 1894. Anstelle des Exzenters bei Wellner erfolgt bei Koch die Schaufelverstellung über einen Zahnradantrieb.

Koch hat in einer kleinen Schrift mit dem vielversprechenden Titel »Die Lösung des Flugproblems und das Luftschiff der Zukunft« seine Lösung des Flugproblems einem breiteren Publikum vorgestellt und darin findet sich eine selbsterklärende Darstellung seines Flugapparates mit Schaufelradantrieb.

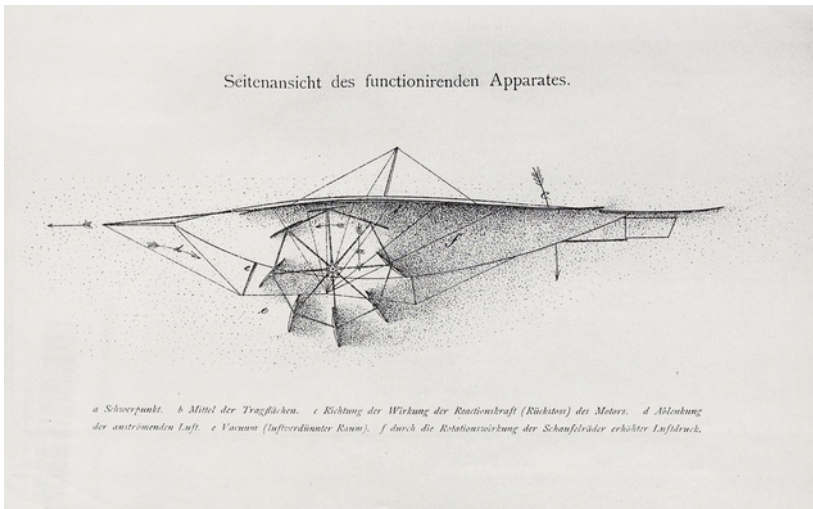


Bild 8

Ein Blender

Emil Némethy, früher Ingenieur der Fuji Paper Company, Japan, dann Direktor einer Papierfabrik in Arad, im damals zu Ungarn, heute zu Rumänien gehörenden Transsilvanien, veröffentlichte 1903 in dem damals sehr renommierten Leipziger Verlag J. J. Weber eine Schrift – vermutlich in Anspielung auf die oben genannte Schrift von Koch – mit dem Titel »Die endgültige Lösung des Flugproblems«.

Némethy behauptete, das »Flugesetz« entdeckt zu haben, nämlich »dass sich vor jeder bewegten Fläche in der Bewegungsrichtung ein Lufthügel bildet, welcher sozusagen unbeweglich an der Fläche anhaftet und mit derselben bei der Bewegung fortschreitet.« Wenn nun eine solche Fläche sinkt, dann muss auch der an derselben anhaftende Lufthügel sinken. Der kann aber nur sinken, wenn ein gleichgroßes Luftquantum in die Höhe gehoben wird. »Die in der Luft sinkende Fläche erfährt also hierbei einen statischen Auftrieb, welcher gleich ist dem Gewicht des dadurch in die Höhe gehobenen Luftquantums ... «

Némethy hat zur selben Zeit 1903 in Frankreich und England Patente angemeldet für einen »aviateur dynamique« bzw. für »Improvements in Flying Machines« die seitenlangen Berechnungen und ein paar sehr einfach gehaltene Zeichnungen enthalten. Ein wichtiges Ergebnis seiner Berechnungen ist die Neigung der Tragflächen von $22,5^\circ$!

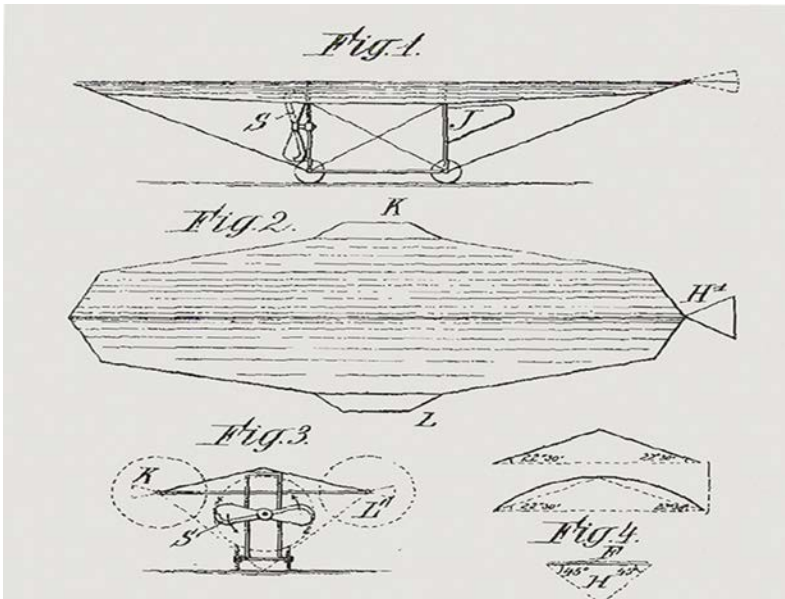


Bild 10

Némethys Patente fanden vermutlich keine weitere Beachtung und er wird hier auch nicht wegen seiner Flugtheorie erwähnt, sondern wegen der Fotos in der oben genannten Schrift.

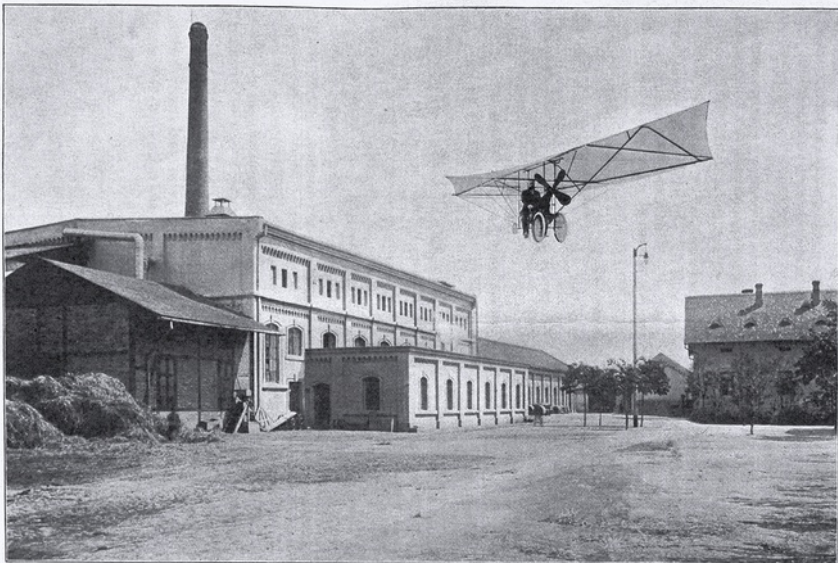


Némethys Drachenflieger in Flugstellung.

Bild 9

Bild 9: Noch nie war Fliegen so bequem und einfach. Der Pilot, vermutlich Herr Némethy persönlich, gleitet völlig entspannt mit seinem Flieger durch die Luft. Und damit wir an der Echtheit des Bildes nicht zweifeln, ist zu lesen, dass es sich um das »Flugrad Némethy« handelt.

Der Erfinder hatte einen zweiten Apparat, einen Pfeilflieger entworfen, den wir hier sehen.



Kombiniertes Bild. Némethys Pfeilflieger in Flugstellung und die Arader Papierstofffabrik, von deren Dach der unbemannte Apparat bei den Versuchen abgelassen wurde.

Bild 11

Hier scheint Herr Némethy tatsächlich vom Dach der Papierfabrik zu segeln. Im Text zu dem Bild heißt es, es sei ein »kombiniertes Bild«, also eine Fotomontage. Tatsächlich sei der »unbemannte Apparat« vom Dach abgelassen worden. Ein bemannter Flug ist mit diesem Bild – wenigstens virtuell – schon bewiesen.

Bei diesen Bildern handelt es sich meines Wissens um die frühesten »fake news« in der Geschichte der neuzeitlichen Luftfahrt.

Ein Erlanger Konstrukteur

Auch in Erlanger Fliegerkreisen gab es Konstrukteure fantastischer Flugapparate. Bei der Ausstellung der Flugsport-Vereinigung 1933 auf dem damaligen Luitpoldplatz, heute Hugenottenplatz, war dieses Kunstwerk »Eigenkonstruktion des verstorbenen Kameraden Dürr« zu sehen.



Bild Dürr

Skepsis, Verwunderung, aber auch Neugierde sind die regelmäßigen Reaktionen auf derartige unbekannte Flugapparate. Die Phantasie der Erfinder ist aufgrund ihrer Schrankenlosigkeit gelegentlich irritierend. Wir sollten nicht alle diese Konstruktionen unter dem Gesichtspunkt »Kann dieser Apparat fliegen?« betrachten. Häufig sind sie einfach nur schön anzuschauen und es wäre sicher spannend den einen oder anderen Apparat im Modell nachzubauen.

Harald Fischer

Ein Highlight fürs ganze Dorf

Meine erste Außenlandung und was ich daraus lernte



31. Juli, eben hat das Fluglager begonnen, schon sind die Ambitionen groß. Pc-met sagt für den Thüringer Wald mäßige bis gute Steigwerte bei 4/8 Bewölkung voraus. Also frühmorgens LS8 raus und 20 Liter Wasser rein. Aus Trainingsgründen lasse ich die 18-Meter-Ohren dran, was bei einigen Kameraden auf Unverständnis trifft. Gegen 10 Uhr sind die ersten Cumulanten über dem Platz, die Basishöhe beträgt leider erst 500 m AGL, für meine Fähigkeiten bei weitem noch nicht ausreichend. Um 11 Uhr strahlt der Himmel wieder blau, aber aus dem Osten ziehen langsam die angesagten 4/8 heran.

Um 12:25 erfolgt dann der F-Schlepp in den ersten (nicht besonders vielversprechenden) Bart des Tages. Mit 1m/s geht es über Ebermannstadt bis an die Basis auf 1200m Grund, der Norden sieht deutlich besser aus. Mein Ziel ist es, über Coburg nach Suhl zu gelangen. Die ersten 50 km nach Norden vergehen buchstäblich wie im Flug, doch über Lichtenfels sehen die Wolken nicht mehr nach 4/8, sondern eher nach 7/8 aus. Die vor einer halben Stunde wie aufgereihten Cumulanten haben sich zu einer grauen, hoch reichenden Abschirmung entwickelt.

Anstatt den Plan Richtung Suhl zu verwerfen, versuche ich ewig zwischen Kulmbach und Ebern wieder auf eine annehmbare Höhe zu kommen. Aus dem einfachen Grund, Sonneneinstrahlung fast gleich null, das würde das Ausgraben schwierig machen. (Vergessen auf Holz zu klopfen)

Endlich finde ich einen Bart, der mich im Vollkreis an die Basis steigen lässt. Oben angekommen erkennt man deutlich, dass die Basishöhe nach Norden stark gesunken ist. Dadurch entscheide ich mich (zu spät) für den Abbruch der Aufgabe. Um den Streckenflug jedoch nicht wegzuerwerfen, richte ich nach Westen auf, wo die Bewölkung deutlich sympathischer aussieht. Also gebe ich als nächsten Wendepunkt Kitzingen an, in diese Richtung steht auch eine schön ausgebildete Wolkenstraße. Nördlich von Bamberg treffe ich Jörg in seinem Discus2ct, zusammen stoßen wir bis Gerolzhofen vor. Hinter Gerolzhofen: Sense. Kein Cumulant mehr, hohe Zirren schränken die Einstrahlung stark ein.



Ich entscheide mich die gleiche Strecke wieder zurückzufliegen, um zumindest einen Sprintschenkel geflogen zu haben. Jörg folgt mir bis Kulmbach, dort trennen sich unsere Wege. Er fliegt über Kronach wieder nach Hause (Bad Königshofen) während ich den Rückweg Richtung Bamberg antrete. Aber das Wetter lässt immer mehr nach, Ausbreitungen überwiegen und die Steigwerte übersteigen 0,5m nur selten. Es ist wie verhext, kein einziger Vollkreis im Steigen und auch der eben gebildete Fetzen lässt das Vario nur auf 0m zurückgehen. Wasser habe ich schon längst abgelassen. Das LX zeigt meine Höhe über Grund mit 500m an, langsam wird es Zeit, der bitteren Wahrheit ins Auge zu sehen.

Neben der Autobahn-Raststätte Stadelhofen an der A70 zwischen Bamberg und Bayreuth sehe ich einen gepflügten Weizenacker, seine Ausrichtung und Länge sind perfekt. Parallel zur Autobahn lege ich meinen Gegenanflug an, führe den Landecheck aus, und mache mich auf den Aufprall gefasst. Im Endteil bemerke ich, dass die Bäume vor dem Acker doch höher sind als ursprünglich angenommen. Aber kein Problem, Klappen wieder ein wenig einfahren, der Acker ist ja lang genug. Nach dem (erstaunlich sanften) Aufsetzen rollt die LS8 sogar noch einige Meter bevor ich um 16:21 zum Stillstand komme. Sofort rufe ich Peter Kubis an, der sich freundlicherweise bereiterklärt, mich wieder nach Hause zu bringen.



Nach einem kurzen Rundgang um den Flieger, erkunde ich die Gegend. Da ich direkt neben der Autobahnraststätte stehe, hoffe ich, dass meine Rückholer die Abfahrt nutzen können, um auf den neben dem Acker gelegenen Feldweg zu gelangen. Das Schloss eines Tores im Zaun um die Raststätte stellt sich als defekt heraus, so kann der Hänger direkt an den Acker gerollt werden.

Bei meinem Anflug habe ich wohl im nahegelegenen Wölkendorf eine Gartenparty überflogen. Hat zur Folge, dass sich eine fröhliche Gruppe von circa 20 Personen der LS8 nähert und mich mit Fragen löchert. Auch die Standard-Frage, ob mir denn der Wind ausgegangen sei, steht im Raum.

Aber die Besucher bieten mir ein Stück Kuchen an, also nehme ich ihnen das nicht so übel. Auch von der Raststätte kommen einige verwunderte Pkw- und Lkw-Fahrer, die mich weiterhin mit Fragen löchern. Bald habe ich das Gefühl, das ganze Dorf sei versammelt. So ein Flieger im Acker scheint das Highlight des Jahres zu sein, der Grundbesitzer taucht jedoch nicht auf. Wobei sich der Flurschaden auch stark in Grenzen hält. Nach eineinhalb Stunden sehe ich den LS8-Hänger aus der Ferne anrollen. An Bord sind Peter und Felix Schwab, die sich trotz der am selben Abend bevorstehenden Mitgliederversammlung bereit erklärt haben, mich aus dem Acker zu fischen. Schnell ist die LS8 verräumt und sind wir auf dem Weg zurück nach EDQX. Trotz vieler Umstände ist alles reibungslos gelaufen ist.

Nach einmal Abwaschen strahlt das Flugzeug wieder wie neu, mir geht es ebenfalls gut, und einen Bauern habe ich auch nicht zur Weißglut gebracht. Fürs nächste Mal: 1. Wetter besser einschätzen 2. Bei solchen Wetterlagen nicht auf Teufel komm raus vorfliegen und 3. näher am Feldweg aufsetzen.
Sebastian Graupner

Danksagung

Liebe Vereinsmitglieder und Freunde von Olaf,



wir möchten mit diesen Zeilen versuchen möglichst viele Spender zu erreichen, um uns ganz herzlich zu bedanken. Die Summe der Spendenaktion hat uns ziemlich sprachlos gemacht. Dem Olaf wäre solch eine Aktion mehr als peinlich gewesen. Er war ein Berufsoptimist und manchmal etwas verträumt, was die Realität betraf. Die Familien hingegen sind äußerst dankbar für die großartige finanzielle Hilfe. So gab es für drängende Probleme eine schnelle Lösung. Das Geld wird von Dr. Berthold Renner verwaltet und steht den Schellenbergern in voller Höhe zur Verfügung.

Zwischenzeitlich sind auch positive Nachrichten aus Oberbayern eingetroffen. Die wichtige Zufahrtsbrücke wurde mithilfe der Gemeinde saniert und wieder befahrbar gemacht. Damit ist eine große Last und Unsicherheit beseitigt. Ein Brand wurde gelöscht und ohne größeren Schaden überstanden. Vorsichtig normalisiert sich das Leben dort wieder. Ihr habt spontan und beeindruckend dazu geholfen. "Danke" allen Beteiligten.

Gudrun und Bili

Sechs auf einen Streich

Ausbildungsrekord am Flugplatz Hetzleser Berg



In der Saison 2021 wurden am Flugplatz Hetzleser Berg (Flugsportverein Erlangen-Nürnberg) gleich sechs Prüfungen zum SPL erfolgreich absolviert.

Lennart Blank und Daniel Püls legten ihre praktische Prüfung bereits im Frühjahr ab, im Oktober zogen dann Holger Becke, Marcus Mayr, Dominik Müller und Jonas van Drunen nach. Prüfer vom Luftamt Nordbayern war jedes Mal W. Schwanitz.

Auch die Erfahrenen unter den Segelfliegern können sich nicht an eine annähernd hohe Zahl an Prüfungen innerhalb eines Jahres erinnern. Wir freuen uns also über einen richtigen Ausbildungsrekord - und das trotz erschwelter Bedingungen für den Flugbetrieb aufgrund von Corona.

Alle Prüfungen fanden in entspannter Atmosphäre statt. Dazu trug sicherlich das gute und langjährige Zusammenwirken, die persönliche Bekanntschaft des Fluglehrer*innen-Teams und das „Urvertrauen“ von Herrn Schwanitz in die verlässliche Ausbildungsqualität am Hetzles mit bei. An einem gewissen Quantum Lampenfieber konnte das natürlich nichts ändern. Das gehört halt einfach dazu und erhöht ja auch die Aufmerksamkeit.

Am Prüfungs-Sonntag, dem 17.10.21 trafen sich alle Prüflinge frühzeitig. Das Wetter war für die Art von Segelfliegen, bei der man längere Zeit am Himmel verweilt, nicht optimal (vorsichtig ausgedrückt). 8/8, niedrige Wolkenuntergrenze, keine vertikale und auch kaum horizontale Luftbewegung. In einem Wort: bleiern. Doch genau deshalb bot dieses Wetter die bestmöglichen Bedingungen für einen erfolgreichen Abschluss der Mission „Prüfung bestehen“. Denn wie wir alle noch aus der Schulzeit wissen, gehört hierzu neben der möglichst lupenreinen Präsentation des Erlernten auch Taktik: nämlich die Umgehung aller irgendwie denkbaren unkalkulierbaren Situationen, wie sie zum Beispiel durch eine Ausdehnung der Prüfungszeit, in unserem Fall der Flugzeit, entstehen könnten. Wer weiß, was einem so erfahrenen Prüfer da alles einfallen könnte! Unsere einhellige Auffassung an diesem Tag: „Je kürzer der Flug, umso besser“, und so waren wir ausgesprochen zufrieden mit dem Wetter.

Kurzfristig entschieden wir uns, den Twin in der Halle zu lassen und ausschließlich mit der ASK zu fliegen. Die wurde ausgiebig gecheckt, alles vorbereitet und dann nochmal gecheckt. Alle Papiere vorhanden? Schnell noch die tückischsten Fragen wiederholen: was muss an Bord sein, in welchem Luftraum sind wir unterwegs und welcher kommt darüber, ab wann darf ich eigentlich einen Passagier mitnehmen und wie war das doch gleich mit der jeweiligen Startart (...)?

Dann wurden die Startnummern vergeben. Wie beim Elfmeterschießen ist das eine wesentliche strategische Entscheidung. Unsere Taktik: je cooler umso später. Also durfte ich beginnen. Im Laufe der Zeit hatte sich ein ansehnliches Grüppchen an Fluglehrer*innen und weiteren Unterstützer*innen eingefunden, die uns Kuchen und Getränke reichten und vor allem: fest die Daumen drückten und mit Kennerblick mitfieberten. Das ist auch ganz typisch für den Zusammenhalt auf dem Hetzles.

Gewiss prägt sich jedem Segelflieger gerade seine praktische Prüfung fest für immer ein. Ich z.B. werde immer die YO vor meinem geistigen Auge sehen, die wie festgenagelt vor meinem roten Faden am grauen Himmel

hängt. Die erste Frage holt mich aus dem meditativen Augenblick: „wo würdest Du denn jetzt landen, wenn wir ausklinken müssten?“ Dann Prüfungsprogramm: Ablagen im Schlepp korrigieren, Rollübung, Kreiswechsel, flacher, steiler, Fahrtkurve, Steilkurve rechts, links, nochmal rechts, langsamer, schneller, dann gaaanz langsam. „Welches Ruder benutzt du jetzt besser nicht und warum?“ Und dann Entspannung: „Stell dir vor ich bin Passagier, du fliegst einfach die Höhe ab und erzählst mir, was du als nächstes tun wirst“. Dann aber auch „Slip im Endanflug und denk dran: keinesfalls vor der Schwelle, sonst war's das“. Also doch nicht ganz so entspannt...

Nach der Landung und der Nachbesprechung freue ich mich, es nun tatsächlich geschafft zu haben. Ein großes Ziel, endlich erreicht. Gratuliert wird Corona-bedingt mit der Ghetto-Faust und sehr, sehr herzlich. Alles zusammen war das ein sehr schöner, erfolgreicher Tag, denn für uns alle verliefen die Prüfungsflüge glatt.

Wie geht sowas?

Aus meiner persönlichen Sicht liegt das zunächst an unseren Fluglehrer*innen, die sehr viel Zeit investieren und immer wieder aufs Neue Geduld, Leidenschaft und Nerven beweisen. Häufig sind nicht nur zwei sondern sogar drei Fluglehrer aktiv am Start, sodass der ansehnliche Flugzeugpark für die Schulung voll genutzt werden kann.

Die Fluglehrer*innen koordinieren für eine sehr stattliche Anzahl an Flugschüler*innen eine gründliche, sichere und umfassende Ausbildung. Der Ausbildungskatalog stellt dabei ja eher die Mindestanforderung dar und wird im Umfang sowie inhaltlich individuell ergänzt. Dabei kennen alle Fluglehrer jederzeit sehr genau den individuellen Ausbildungsstand eines Schülers. So kann ohne größere Umwege an den jeweils nächsten Zielen gearbeitet werden. Insbesondere das, was noch nicht so gut klappt, wird dann intensiv auf unterschiedliche Art und Weise trainiert. Bestimmt braucht eine Fluglehrer*in zusätzlich zum fliegerischen Können auch einiges an pädagogischem Geschick, um die eine oder andere „fliegerische Extravaganz“ auszuwetzen. Und manchmal bestimmt auch Verzicht, wenn Platzrunden schrubben angesagt ist, statt „auf Strecke“ zu gehen. Was aber nie zu kurz kommt am Hetzles ist der Spaß am Fliegen und die gute Laune beim Schulen.

Das miteinander Reden scheint dann auch noch eine sehr wichtige Rolle zu spielen. Dafür stehen die regelmäßigen Debriefings, wo man die Ereignisse und Besonderheiten des Tages im letzten Tageslicht nochmal Revue passieren lässt und miteinander diskutiert. Das steht für Offenheit und Vertrauen, was ganz maßgeblich dazu beitragen dürfte, dass der Flugbetrieb immer noch sicherer und harmonischer wird.

Ganz wichtig ist zu betonen, dass alle weiteren Vereinsmitglieder ebenso einen unverzichtbaren Beitrag zur Ausbildung leisten: alle Windenfahrer („mehr vorhalten, bitte“), Schlepper („beginne mit dem Kasten“), Türmer*innen („bitte den Namen des Piloten nochmal wiederholen“), alle Segelflugkameraden und -kameradinnen (wo ist denn der Caddy jetzt schon wieder!?) u.s.w.

Bei den Diensten haltet ihr den Schüler*innen den Rücken frei, damit die sich mit der Materie erstmal vertraut machen und voll auf die Schulung konzentrieren können. Jeder schaut auf jeden, damit alles so gut funktioniert.

Insgesamt stellt der Ausbildungsrekord in diesem Jahr also eine reife Teamleistung des gesamten FEN heraus. Dafür sagen die „21er“ und alle aktuellen Schüler*innen sehr herzlich Dankeschön für die großartige Unterstützung! Feiern möchten wir natürlich auch noch, doch wegen Corona wird das wohl erst im kommenden Jahr klappen.

Aber damit nicht genug: Die Schüler*innen am Hetzles bleiben zahlreich, denn offensichtlich sprechen sich die guten Bedingungen herum. So stehen in der nächsten Saison wieder einige Meilensteine an - und dafür wünschen wir vor allem Freude am Lernen, Üben und Besserwerden sowie gutes Gelingen.

Auch für die frischen Scheinpiloten wird das Lernen weitergehen. Ganz in dem Sinne, wie es Rabbi nach der letzten Prüfung auf den Punkt gebracht hat: „Damit habt ihr nun die Lizenz zum lebenslangen Lernen erworben.“

Für die „21er“:

Holger Becke

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

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

Im Banne des Hetzlas

Das erste Buch ist ein Heimatbuch vom Berg und seiner Umgebung mit besonderer Berücksichtigung von Neunkirchen a. Brand und Hetzles.

Im Vorwort zu diesem Buch „Im Banne des Hetzlas“ verweist die Witwe des Herausgebers, Karoline Kauper, u.a. auf die Errichtung des Flugplatzes auf dem Hetzlas durch den Fliegerclub Nürnberg

Dieses Heimatbuch wurde dem Fliegerclub von der Flugsportvereinigung Erlangen zum 40-jährigen Bestehen mit folgender Einleitung überreicht: (Auszug)

„Liebe Nürnberger Fliegerfreunde!

Sie feiern heute das 40-jährige Bestehen des Fliegerclub. Wir Erlanger Segelflieger freuen uns, dass wir davon über die Hälfte der Zeit Ihrer Segelfluggruppe auf dem Hetzleser Berg in guter Fliegerkameradschaft verbunden sein durften. Ja- im Grunde verbindet unsere Vereine schon seit den 50-iger Jahren eine Freundschaft, die sich in gemeinschaftlicher Nutzung der Flugplätze in Erlangen und Großenbuch nicht erschöpft hat und von der wir zuversichtlich hoffen dürfen, dass sie noch viele Jahre andauern wird.

Schon in den dreißiger Jahren haben wir Erlanger versucht, den Hetzles fliegerisch zu erschließen, „Harte Landungen“ -auch Bruch genannt- haben uns davon Abstand nehmen lassen.

Es ist Ihr Verdienst, den Bann gebrochen zu haben und den Hetzles der fliegerischen Nutzung zuzuführen, ein Verdienst, von dem wir heute alle zehren.

(Hetzlas ursprünglich überlieferter Name vom Hetzles)

Auszug aus dem Inhaltsverzeichnis:

I. Der Hetzlas:

Die landschaftliche Schönheit des Hetzlas, Der Hetzlas und seine Namen, Der Hetzlas und seine Steinbrüche, Geschützte Pflanzen auf dem Hetzlas, Schutzwürdige Naturgebilde, Quellen und Bächlein am Hetzles.

II. Geologischer Aufbau der Heimat.

III. Vorgeschichte:

Hallstattgräber, Stand auf dem Hetzlas eine mittelalterliche Burg oder eine vorgeschichtliche Fliehbürg?, Quellen

IV. Geschichte der Territorienbildung

V. Neunkirchen am Brand (Auszug):

Deutung des Ortsnamens, Eingreifen des Hochgerichtes gegen Adlige, Verleihung besonderer Marktrechte, Der Bauernkrieg, Der Marktgrafenkrieg, Große Schicksalsschläge für den Markt, Bayern wird Königreich 1806, Einführung des Pflasterzolls 1823, Hochwasserkatastrophe vom 17/18. August 1926, Sagen aus Neunkirchen a. Brand u.v.m.

VI. Ort Hetzles (Auszug)

Der Ortsname Hetzles, Der Herrenhof, Ortschronik, Große Söhne der Heimat, Bräuche, Sagen, Flurnamen, Fränkische Tracht, Fränkische Bauweise,

VII. Dörfer um den Hetzlas (Auszug) mit den jeweiligen Ortschroniken z.B. Ermreuth, Pommer, Rödlas, u.v.m.

Ein Heimatbuch zum „versinken“ in den langen Winternächten aus dem Jahre 1949 und dennoch in der heutigen Zeit aktueller denn je. Unschwer ist zu erkennen, dass sich Herr Kaupert nicht darauf beschränkt, Bekanntes zu reproduzieren, sondern mit großem Eifer alte Quellen nachging und versuchte auf wissenschaftlicher Basis ein genaues, umfassendes Bild der Landschaft und Geschichte der Region und von „unserem“ Hetzles zu zeichnen.

Ein weiteres Buch welches es mir angetan hat und aus heutiger Sicht archaisch anmutet nennt sich

„Leitfaden für Flugschüler“

Von Ingenieur C. Kreuter

(Chefpilot der Militärflygerstation Stefano-Konstantinopel) von 1917.

Im Vorwort beschreibt Kreuter:

Während die 1. Auflage dieses Büchleins in ihrer sachlichen Kürze nur dazu berufen war, den bereits auf einer Fliegerschule befindlichen Flugschülern ein praktischer Leitfaden zu sein, habe ich in der vorliegenden 2. Auflage neben anderen Erweiterungen auch einige allgemeinen flugtechnische Ausführungen hinzugefügt, um auch denen meiner verehrten Leser gerecht zu werden, die noch nicht mit der Fliegerei in nähere Berührung gekommen sind und nur aus reinem Interesse sich mit der jungen Zunft vertraut machen wollen.

Der Flugschüler wird darin viel Wissenswertes finden, manchen praktischen Wink, der ihm die Ausbildung erleichtert und ihn vor dem gefürchteten „Kleinholz“ bewahrt.

Unter dem Kapitel:
„Vorbereitung zum Flug“
Erklärt C. Kreuter:

Selbstverständlich muss der Körper des Fliegers auch durch genügendes und gutes Essen gestärkt werden. Vor einem Fluge vermeide man möglichst den Genuss von blähenden Gemüsen und moussierenden Getränken. Vor jedem Fluge Sorge man für Entleerung der Blase, da sonst bei einer harten Landung leicht eine Blasenzerreissung eintreten kann, die meist zum Tode führt.

Zum Thema Landen vermerkt Kreuter:

Das Landen ist das schwierigste beim Fliegen und kann nur durch viel Übung gut erlernt werden. Richtet man zu früh aus, so schwebt die Maschine in mehreren Metern schon parallel zum Boden, verliert dabei immer mehr an Geschwindigkeit, sackt durch und platscht auf.

Fängt der Schüler zu spät ab und prallt das Flugzeug auf den Boden auf, so wird es meist durch die Federung noch einmal in die Luft geworfen. Beim ersten Aufprall geht meist nichts entzwei, beim zweiten nach dem Sprung gibt es todsicheren Bruch. (Wie wahr!)

Zum Thema: Das fliegen bei böigem Wetter, beschreibt Kreuter u.a.

Die Luft ist selten ganz ruhig, sondern meist mehr oder weniger böig. Wie bereits erwähnt, bringt der Wind dem Flugzeugführer Böen. Ein anderer Feind des Fliegers ist die Sonne.

Wenn im Sommer bei klarem, blauen Himmel die lachende Sonne die Erdenbürger zum Spaziergehen einlädt, dann ist für den Flieger „schlechtes Wetter“!

Die sogenannten Sonnenböen entstehen entstehen durch die ungleichmäßige Erwärmung der Erdoberfläche. Die Sonnenböen sind Vertikalböen; sie machen sich durch ein ruckartiges Fallen und Steigen des Flugzeuges bemerkbar. Fällt das Flugzeug plötzlich durch, so ist am besten, das Steuer ganz ruhig zu halten. Ein Anziehen des Höhensteuers würde das Wegsacken nur noch begünstigen.

Eine Lektüre für kalte und verregnete Sonntage. schmunzeln ist dabei garantiert.

Für unsere Flugschüler besitzen wir jedoch zeitgemäße Unterrichtsliteratur über Technik, Luftrecht, Navigation, Meteorologie, Menschliches Leistungsvermögen, Technik und Taktik des Motor- und Segelfliegens, und vieles mehr. Ein Besuch in der Bibliothek lohnt sich!

Zum Nachschlagen befinden sich auch die gesamten gebundenen Ausgaben der Flug Revue von 1958 bis 2017, Komplette Jahrgänge vom Aerokurier 2015-2020, Fliegermagazin und Flugzeug Classic 2017-2020.

Auch bei unseren Umliegenden Vereinen ist unsere Bibliothek inzwischen bekannt so dass der eine oder andere Fliegerkamerad zum Ausleihen der Bücher kommt.

Die Vielfältigkeit unserer Bibliothek verdanken wir natürlich unseren Vereinsmitglieder die der Bibliothek die Bücher zur Verfügung stellten. Unsere Bibliothek ist weiterhin ausbaufähig und wir nehmen als Spende auch weiterhin alle Bücher die in irgend einer Art mit der Fliegerei zu tun haben an, die Bücher werden mit Spendernamen versehen, Katalogisiert und den jeweiligen Fachgebieten zugeordnet. Es liegt in euren Händen dass die Bibliothek wächst. Danke!

Euere Bücherwürmer Harald und Rabbi

Motoseglerwartung D-KHOF



Die 100-h Kontrolle ist wieder fällig und unser Motorseglerwart Klaus Loy und Sigi Bulikewitz übernehmen die Arbeiten.



Neben dem obligatorischen Ölwechsel werden auch die Zündkerzen getauscht.

Immerhin ist bei der Kontrolle noch ein defekter Schlauch aufgefallen der von Klaus erneuert wurde. Nur so kann ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet werden.

Ein Herz für Studenten und Piloten!

20% 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

Die Lust am Fliegen

Interview mit Fluglehrer und Verkehrspilot in spe, Felix Schwab

Er ist ein beliebter Pilot für Gästeflüge – nahm unter anderem schon einer skeptischen BR-Journalistin die Angst vor dem Segelfliegen -, war Jugendleiter, macht eine Ausbildung zum Verkehrspiloten, ist seit einigen Wochen auch Fluglehrer beim Flugsportverein und kann sich nicht vorstellen, seinen Sport irgendwo anders als auf dem Hetzleser Berg auszuüben. Im Interview spricht Felix Schwab über seine Erfahrungen und seine Pläne.

Flugblatt: Die warst zweieinhalb Jahre lang im Verein Jugendleiter. Welche Aufgaben hattest Du?

Felix: Es fing bei diesen ganz formellen Aufgaben an, zum Beispiel bei Vorstandssitzungen und bei dessen Entscheidungen die Interessen der Jugendgruppe klar zu vertreten. Dazu gehörte auch die Organisation des Fluglagers und der Camping-Möglichkeiten. Jugendleitung, das ist so etwas wie die Schnittstelle zwischen Vorstand und Jugendlichen. Durch Corona war das natürlich alles etwas komplizierter.

Flugblatt: Man hat ja auch mit Jugendlichen und Heranwachsenden zu tun, die zum Teil noch (spät)pubertäre Probleme haben und vielleicht am Wochenende manchmal lieber woanders hingingen als auf den Flugplatz, wo doch Disziplin herrscht.

Felix (lacht): Es ist ja bei mir auch noch nicht so lange her, dass ich in diesem Alter war. Von daher konnte ich mich schon gut hineinversetzen, wenn jemand was anderes machen möchte. Außerdem geschieht das ja alles auf freiwilliger Basis, und der Umgang ist eher kameradschaftlich, nicht von oben herab.

Flugblatt: Trifft man sich auch außerhalb des Fluglagers und des Flugplatzes?

Felix: Durch Corona waren auch diese Aktivitäten eingeschränkt. Aber es ist schon so, dass man einige Leute besser kennen lernt, sich mit sich ihnen häufiger außerhalb des Flugplatzes trifft, andere Sachen gemeinsam macht und auch enge Freundschaften entstehen.

Flugblatt: Wie viele von denen, die mit dem Segelfliegen anfangen, bleiben dann auch wirklich bis zu den Prüfungen bei der Stange?

Felix: So pauschal kann man das nicht sagen. Aber man merkt ja schon während der Ausbildung, wer Lust hat, weiterzumachen und wer nicht dabeibleibt. Zu den Letzteren gehören vielleicht zwei von zehn.

Flugblatt: Und wie es das mit den so genannten Erwachsenen im Verein – haben die ein aufmerksames Auge auf die Jugend?

Felix: Es kommt dann schon immer mal wieder zu Spannungen zwischen einzelnen älteren Vereinsmitgliedern und den Jugendlichen. Da ist es die Aufgabe des Jugendleiters, zwar nicht parteiisch zu sein und sich auf eine Seite zu stellen, aber auch nicht zuzulassen, dass Einzelne komplett gegen die Jugendgruppe sind. Der Jugendleiter muss besonnen reagieren. Man muss immer bedenken, dass es sich um Jugendliche handelt, die in der Lebenserfahrung noch nicht so weit sind, wohl auch schwächer und leichter angreifbar. Die muss der Jugendleiter schon mal verteidigen und in Schutz nehmen. Er kann sie aber auch nicht pauschal für unschuldig erklären. Doch mit gesundem Menschenverstand lässt sich das schon regeln.

Flugblatt: Fiel es Dir schwer, das Amt Jugendleiters abzugeben?

Felix: Da ich zusammen mit Max Sonneck Bezirksjugendleiter bin, der alle Jugendgruppen Mittelfrankens vor der Landes-Luftsportjugend vertritt, habe ich auch einige andere neue Aufgaben zu erledigen, deshalb bin ich ganz froh, dass jetzt Christoph Bungeroth im Verein mein Amt übernimmt.

Flugblatt: Welchen Rat gibst Du ihm mit?

Felix: Das ist gar nicht so einfach. Da muss jeder seinen eigenen Weg finden. Es gibt nicht den einen richtigen. Jeder hat seine eigene Herangehensweise, seine eigenen Stärken und muss seine eigenen Erfahrungen machen.

Flugblatt: Du bist ja jetzt auch noch Fluglehrer. War da die Erfahrung als Jugendleiter ein zusätzlicher Anstoß?

Felix: Natürlich hat man als Fluglehrer vor allem mit jungen Menschen zu tun. Aber das war nicht primär meine Motivation. Ich möchte die Erfahrungen, die ich gesammelt habe, gerne weitergeben. Ich fliege gerne und mir macht es Spaß, wenn ich den Leuten etwas mitgeben kann, wenn sie etwas lernen und erfolgreich sind. Das ist ein schönes Gefühl.



Flugblatt: Zusätzlich lässt Du Dich zum Verkehrspiloten ausbilden, unter anderem in den USA. Wie wertvoll war es, dass Du das Segelfliegen gut beherrschst?

Felix: Wenn man mit einer gewissen Erfahrung herangeht, macht das vieles leichter, man muss nicht alles erst von Grund auf lernen. Bis zum Motorflugschein brachte mir die Erfahrung vom Segelflug einiges, im späteren Verlauf der Ausbildung reicht die Komplexität der Aufgaben – sowohl theoretisch als auch praktisch – jedoch über die des Segelfliegens hinaus.

Flugblatt: Wie groß sind die Chancen, eines Tages im Cockpit eines Passagier- oder Frachtflugzeugs zu sitzen?

Felix: Ich hoffe doch, dass sie groß sind. Mit der nötigen Anstrengung und Zuversicht wird es funktionieren, da bin ich mir sicher.

Flugblatt: Und wie ist das mit dem Studium?

Felix: Es ist ein duales Studium, Luftverkehrsmanagement und die Ausbildung zum Verkehrspiloten. Beide ergänzen sich.

Flugblatt: Fliegen, Fluglehrer sein, duales Studium – wie ist das alles unter einen Hut zu bekommen?

Felix: Das hat ja alles miteinander zu tun. Wenn ich für meine Verkehrspiloten-Lizenz etwas lerne, ist das ja im weitesten Sinne auch für meine Fluglehrer-Tätigkeit auf dem Hetzleser Berg nützlich. Natürlich hatte ich ein großes Pensum zu erledigen und die Tage waren gut gefüllt mit Aufgaben. Aber mit der richtigen Zeiteinteilung ist das hinzukriegen.

Flugblatt: Wie sehen Deine weiteren Pläne aus?

Felix: Erst einmal will ich die Ausbildung zu Ende bringen und schauen, dass ich einen Job als Verkehrspilot bekomme. Das nimmt die nächsten eineinhalb Jahre in Anspruch. Daneben will ich auch Erfahrung als Fluglehrer auf dem Hetzleser Berg sammeln und selber fliegen, zum Beispiel mich mehr im Leistungssport engagieren und an Wettbewerben teilnehmen. Es macht ja auch viel Spaß, ich denke nur an Theoriewochenenden und Trainingslager im D-Kader. Das ist sehr hilfreich, denn ein guter Pilot hört nie auf zu lernen, sage ich immer.

Flugblatt: Die bleibst also dem Hetzleser Berg und dem Verein erhalten?

Felix: Auf jeden Fall. Es zeigen ja auch andere Beispiele, dass das funktioniert, egal wo man wohnt oder arbeitet. Ich kann mir nicht vorstellen, woanders zu fliegen.

Die Fragen stellte Herbert Fuehr

Buy & Fly in Pinzberg

Gemeinsames Fliegen mit Modellbau-Bazar



Von Ralf Kowalski kam die Idee eines Buy & Fly auf dem Fluggelände Pinzberg, natürlich unter Beachtung der im Sommer ja gelockerten Coronaregeln. Für Sonntag, 3.10., waren die Mitglieder von 35 Modellflugvereinen im Umkreis von 80 km zum gemeinsamen Fliegen und Modellbau-Bazar eingeladen. Ca. 250 Modellflieger und Familienanhang konnten wir in Pinzberg begrüßen. Zunächst aber musste vorbereitet werden. So entstand am Samstag auf der Nachbarwiese ein Parkplatz für die Gäste, wurden Biertische gemietet und Toiletten aufgestellt. Mit der Verpflegung war ein Food-Truck beauftragt worden.

Das Wetter am Sonntag war leicht bewölkt, vor allem vormittags mit lebhaftem Wind, der aber die Piloten nicht vom Fliegen abhielt. Überhaupt war fliegerisch einiges geboten. Zahlreiche Großmodelle von der Wilga, die das Modell einer polnischen Czapla auf Höhe schleppte, bis zur von ihrem 13-jährigen Piloten gekonnt geflogenen Edge war alles vertreten. Besondere Erwähnung verdient auch noch das Modell eines chinesischen Chendu J10 Fighterjets mit Turbine und Schubvektorsteuerung.



Ralf und sein Team kann man zu dieser gelungenen Veranstaltung nur beglückwünschen.



Text Michael Klotz, Bilder Sebastian Schroer

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

Otto Lilienthal



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

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

Grundüberholung Motorsegler

Nachdem unsere Piper wieder in der Luft ist, haben wir im Mai die Grundüberholungsarbeiten am Motorsegler D-KIAC wieder aufgenommen. Die Arbeiten am MoSe mussten ja unterbrochen werden, da uns die Piper "in die Quere" gekommen war und deren Reparatur und Überholung hatte höhere Priorität.

Zu diesem Zeitpunkt (2018) waren die Tragflügel des Motorseglers bereits fertig bespannt und lackiert und lagern seitdem bei Fa. Eichelsdörfer in Bamberg.

Was ist jetzt noch zu tun?

Restarbeiten im Cockpitbereich

Anpassung Seitenleitwerksflosse

Endmontage Brandspant

Anpassung GfK-Verkleidungen im Cockpitbereich

Bespannung und Lackierung des Rumpfes bei Fa. Eichelsdörfer in Bamberg

Flügel-Rohbaumontage

Einbau Motor und Propeller

. . . und viele weitere "Kleinigkeiten", die aber viel Zeit kosten

Erstflug ist dann am Freitag . . .

Nachfolgend ein Paar Bilder aus der Werkstatt





Kalle Ideler bei der Arbeit



Rumpfgerüst mit Seitenleitwerksflosse



Kunstflugehrgang mit Hindernissen

Trotz schlechten Wetters für alle Teilnehmer ein Erfolg



RV-7 beim Schlepp der Gundelfinger DG1000

Vom 21. bis 28. Juli war es wieder so weit. Der Förderverein Segelkunstflug Bayern e.V. veranstaltete einen Grund- und Weiterbildungslehrgang zum Segelkunstflug am Flugplatz Gundelfingen. Dabei waren dieses Jahr aus unserem Verein Karl-Heinz Ideler als Kunstfluglehrer, Ralf Hierl als Weiterbilder und Paul Fadler im Grundlehrgang.

Neben der theoretischen Ausbildung, bzw. Weiterbildung stand die praktische Schulung im Vordergrund. Dafür hatten wir zwei ASK, eine DG1000, eine Pilatus B4, ein Fox und eine SZD 59 zur Verfügung, um allen ein passendes Flugzeug bieten zu können. Bei den Grundschülern ging es in der praktischen Ausbildung darum, ein Grundprogramm einsitzig vorfliegen zu können, bestehend aus Looping, Ab- und Aufschwung, Turn und Rolle. Bei den Weiterbildern dagegen war das Hinarbeiten auf das Gold-, Silber- und Bronze- Programm des Aeroclubs, sowie die Einweisung auf neue Flugzeugtypen das Ziel.



Lehrgangsleiter Ulli Schwarz beim Auslesen des G-Loggers



Kalle an seinem Lieblingsplatz



Anstrengung im Rollenkreis

Das Tagesziel war dabei, jedem Teilnehmer drei Starts zu ermöglichen und den Theorieunterricht nach dem Einhalten abzuhalten. Aufgrund des mittelmäßigen Wetters mussten an manchen Tagen auf große Wolkenlöcher gebaut oder der Theorieunterricht vorgezogen werden, um Schauer zu überbrücken. Trotz alledem war es bis zum Ende des Lehrgangs allen Anfängern möglich, das Grundprogramm abzulegen und damit die Berechtigung für den Segelkunstflug zu erhalten – mehr als die Hälfte schafften es sogar direkt bis zum Bronze-Abzeichen.

Paul Fadler

Quadrocopterflug

Ich behaupte alle, die trotz kurzfristig ausgefallener Jahreshauptversammlung am 08. August bei der Grillfeier auf dem Flugplatz waren, werden sich daran noch erinnern: Während wir das Grillgut verspeisten zog noch ein Schauer über den Platz, aber kurz vor Sunset riss es dann auf. Was dann für einige Minuten zu erleben war, war ein wunderbares Naturschauspiel mit dem Sonnenuntergang im Westen, einem Regenbogen im Osten und überall dazwischen leuchtende, tief ziehende Wolken und dampfende Wälder.

Als es noch leicht regnete, riskierte ich einen Start mit dem mitgebrachten Quadrocopter, um die tolle Atmosphäre in einem Video festzuhalten. Herausgekommen sind Aufnahmen mit einer Lichtstimmung, wie ich den Flugplatz bisher noch nicht gesehen habe und mittendrin spielen die Jungen Frisbee, die Alten fachsimpeln und schauen dem Wetter zu und ein Modellflieger zieht auch noch seine Kreise.



<https://youtu.be/Uu5hA11ENSo>



Herbstflug zum großen Arber

Mein geplanter Alpenflug musste in diesem Jahr leider ausfallen. Trotz hervorragender Wetterbedingungen in den Alpen machten mir diverse Nebelfelder in den GAFOR-Gebieten Südbayerisches Hügelland (74) und Östliches Alpenvorland (82) und auch das lokale Wettergeschehen bei uns einen unbeschwernten Hinflug unmöglich.

Daher entschloss ich mich spontan zumindest einen kleinen Flug in den „Bayerischen Wald“ zu unternehmen. Das Wetter für diesen Tag sah sehr vielversprechend aus. Begleitet wurde ich von Harald Fischer, der mich bei meinen Fotoaktivitäten fliegerisch und navigatorisch unterstützen konnte.



Stadt Amberg

Da unser GPS im Motorsegler nicht funktionierte, mussten wir wie in „alten Zeiten“ terrestrisch per Karte navigieren. Erleichtert wurde uns die Aufgabe da unser Ziel der „Große Arber“ schon weithin sichtbar war. Der Hinflug erfolgte über Hersbruck, Amberg, die Schwandorfer Seenlandschaft und Cham.



Murner See bei Schwandorf, im Hintergrund der Sonderlandeplatz Schwandorf

Der Murner See eignet sich im Sommer auch für Badeausflüge. Es gibt auch einige extra angelegte Sandstrände. Das Besondere ist das leicht alkalische Wasser.



Der „Große Arber“ war an diesen Tag sehr gut besucht



Großer Arber in Richtung Nord-Ost fotografiert

Nicht nur zum Wandern eine Attraktion. Wir fliegen über den Gipfel des „Großen Arber“. Im Gleitbereich des Gipfels befindet sich der Flugplatz Arnbruck.

Auf den Rückflug machen wir noch einen kleinen Abstecher zur Burg Hohenstein. Das herbstliche Wetter mit den prächtigen Farben der Wälder lädt gerade zu zum Fotografieren ein.



Burg Hohenstein

Die herrlichen Farben laden auch zur Herbstzeit zum Fliegen ein. Man muss nur die kürzer werdenden Tage mit seinen häufigen Nebellagen im Auge behalten. Peter Lütke

Trauer um Franjo Ivanic



Am 19. Juli verstarb unser früherer Segelfluggruppenleiter Franjo Ivanic nach kurzer schwerer Erkrankung im 79. Lebensjahr.

Noch eine Woche vor seinem Tod kam Franjo mit der ganzen Familie auf den Hetzles. Es war der Tag, an dem wir unsere AW verabschiedet hatten, dem Flugzeug, das er immer besonders gern geflogen ist. Fröhlich und ausgelassen war er, und keiner von uns hätte auch nur im Entferntesten gedacht, dass dies sein letzter Besuch auf seinem Flugplatz sein würde.

Franjo Ivanic kam 1976 auf den Hetzles. Er erwarb die Segelflugglizenz und im Anschluss bei der Motorfluggruppe des Fliegerclubs Nürnberg den Motorflugschein. Dort, in Herzogenaurach, lernte er seine Ehefrau Monika kennen. Moni war damals aktive Motorfliegerin und Fallschirmspringerin.

Franjo war insgesamt 10 Jahre Gruppenleiter der Nürnberger Segelflieger, dem Amt, das heute sein Sohn Tim innehat. Er leitete die Segelfluggruppe von 1991 bis 1993 sowie von 1997 bis 2005. Die Zeit dazwischen verbrachte

er mit seiner Familie in Singapur. Franjo war ein rühriger Gruppenchef, der aber auch konsequent entscheiden konnte. Fliegerfreunde, die damals noch jung waren, erinnern sich, dass er für die Jugend stets ein offenes Ohr hatte und sie mit Rat und Tat unterstützt hat. Als Anerkennung für seine ehrenamtliche Tätigkeit wurden ihm vom LVB die Ehrennadeln in Silber und in Gold verliehen. Franjo hatte gemeinsam mit Moni über viele Jahre unser Vereinsheim geleitet. Es wurde gegessen, auch getrunken und nicht selten heftig debattiert. Unvergessen sind die zahlreichen Ausflüge, Feste und Weihnachtsfeiern einschließlich der legendären Tombola, bei denen Franjo auch gerne persönlich aufkochte. Viele von uns denken mit Wehmut an diese vergangene Zeit zurück.

Wir werden unseren Franjo als engagierten, aufmerksamen und fröhlichen Menschen in Erinnerung behalten.

Franz Maier

Jetzt bestellen!



Liebe Luftsportfreunde,
das Buch über die Erlanger
Flieger erscheint im Januar.



Fertig zum Schnupperflug. Kurt Schultheiß mit Flugschüler, ca.1932

›Erlanger Flieger‹ ist das erste Buch, in dem ein bayerischer Luftsportverein von Anfang bis 1945 umfassend dargestellt wird.

266 Seiten mit über 220 Abbildungen in Farbe

Subskriptionspreis bis 31.12.2021: € 32,- 

Preis ab 1.1.2022: € 39,-

Jetzt bestellen bei: hfisher@haraldfisherverlag.de

Flüge im Abendrot und bei Sunrise

2021 brachte auch für die Jugend viele schöne Erlebnisse



Der 17. Juli ist ein grauer verregener Tag, sodass auf den ersten Blick kein Flugbetrieb möglich ist. Aber zum Abend hin reißt der Himmel auf, und der Drang der Jugend, doch noch in die Luft zu kommen, ist wie immer voll da. Also entscheiden wir uns kurzerhand, um 18:30 Uhr Windenbetrieb aufzubauen. Die Wolken versprechen auf jeden Fall einen tollen Sonnenuntergang. Um 19:19 Uhr geht der erste Windenstart raus, die ASK ist mit Chris und Lennart bemannt. Langsam geht die Sonne unter, Ben sitzt weiter unermüdlich auf der Winde. Beim dritten Start reißt in großer Höhe das Schleppseil, wir schleppen weiter mit 2 Trommeln, während Ben und ich das dritte spleißen. Auch ich darf dann drei Starts in den inzwischen feuerroten Himmel machen. Um 21:40 setzt die ASK zum letzten Mal des Tages auf der 07 auf.

Insgesamt brachten wir in diesem Zeitraum mit Mindestbesetzung neun Starts in die Luft. Mit von der Partie waren Sebastian, Christoph, Lennart, Clemens und Ben, es ist auf jeden Fall eine Wiederholung wert!

Anfang August startete dann das diesjährige Sommerfluglager trotz Widrigkeiten in Form der (damals nachlassenden) Pandemie und des Wetters, das zunächst verregnet und abgeschirmt war und deswegen thermisch ungeeignet. Am 5. August spitzte sich die Wetterlage drastisch zu. Der Sturm bot der übernachtenden Jugendgruppe, die sich deswegen in den Tower zurückgezogen hatten, einen spektakulären Anblick.



Zum Wochenwechsel fand das Sommerfest bei einzigartigem Wetter statt. Beim einladenden Buffet kamen alle auf ihre Kosten.

In der zweiten Woche entspannte sich die Wetterlage, während sich die thermischen Bedingungen so weiter verbesserten. Wolken-thermik und Blauthermik wechselten sich ab und erleichterten bzw. erschwerten das Hängenbleiben.

Wie in vorangegangenen Jahren, fand auch diesen Sommer das Sunrise-Fliegen innerhalb der Jugendgruppe statt. Für mich war es das erste Sunrise-Fliegen und ich bin froh, dass alles reibungslos ablief, weil man doch meist um die Uhrzeit nicht genug Helfer hat. So hatten wir uns am Abend des 11. August spontan zum Sunrise-Fliegen entschieden. Noch am Abend bauten wir den Flieger und die Winde auf, damit wir am nächsten Morgen schnell beginnen konnten. Sebastian und Chris hatte sich entschlossen, in der Winde und auf dem Turm zu schlafen. Der Rest von uns hat beim DuoDiscus geschlafen. Außerdem mussten wir noch einen Plan erstellen, damit jeder zumindest einmal in die Luft kommt und gleichzeitig ein Flugleiter, Windenfahrer und Scheinpilot auf der jeweiligen Position bereit ist. Nun war alles vorbereitet, wir gingen alle gespannt auf den nächsten Tag schlafen.

Als dann die Morgendämmerung einsetzte, standen wir auf, checkten den Flieger, zogen die Seile aus und warteten auf den richtigen Zeitpunkt für den ersten Start. Wir hatten enormes Glück mit dem Wetter, die Stimmung in der Luft mit der, gerade über den Horizont ragenden, Sonne und dem leichten Nebel war unbeschreiblich. Wir alle waren begeistert, und jeder hat seinen Flug genossen. Als man dann die Sonne auch vom Boden aus sehen konnte, stellten wir den Flieger ab und legten noch ein kleines Schläfchen ein, um noch am späteren Flugbetrieb gestärkt teilnehmen zu können.

Bemerkenswert war diesen Sommer auch, dass wir des öfteren Besuch von Hubschraubern der US-Army über unserem Platz bekommen haben, was natürlicherweise für einige Ablenkung sorgte.



Ende der zweiten Woche konnte Timo außerdem meine B-Prüfung erfolgreich absolvieren. Mit dieser konnte er seine Umschulung auf den Astir vornehmen und allein mehrere schöne und lehrreiche Flugstunden unternehmen. Timo: „Dies führte mir nochmals vor Augen, welcher Unterschied zwischen Doppel- und Einsitzer liegt, und wie sehr ich das Flugerlebnis mit letzterem genieße.“

Mit vereinten Kräften und engagierter Organisationsarbeit ist es auch in diesem Jahr wieder gelungen, ein Sommerlager auf die Beine zu stellen, das alle Beteiligten und Teilnehmenden in guter Erinnerung behalten werden.

Und auch wir sind alle angewiesen auf Hilfe von Jung und Alt, haben hoffentlich alle zusammen gelernt und mit in der Flugplatz-Familie viel Spaß gehabt.

Schöne besinnliche Grüße von der Jugend

Sebastian, Clemens, Martin, Christoph, Ben, Julia, Moritz, Lennart, Yannick und Phillip



BESSER FÜRS KLIMA
BESSER FÜR MICH

* ERconomy proNatur – 100 % Sonne, Wasser, Wind

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

... nichts liegt näher
www.estw.de

ESTW
ERLANGER STADTWERKE

Impressum



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

1. Vorstand	Klaus Raeder Kreuzstr. 19; 91077 Neunkirchen (Geschäftsstelle) ✉ vorstand-1@fsv-en.de
2. Vorstand	Franz Maier ✉ vorstand-2@fsv-en.de
3. Vorstand	Norbert Pries ✉ vorstand-3@fsv-en.de
Schriftführerin	Viola Weigert ✉ schriftfuehrer@fsv-en.de
Schatzmeister	Dominik Müller ✉ schatzmeister@fsv-en.de
Gruppenleiter Segelflug	Tim Ivanic ✉ segelflug@fsv-en.de
Gruppenleiter Modellflug	Ralf Kowalski ✉ modell-referent@fsv-en.de
Pressereferent	Herbert Fuehr ✉ presse@fsv-en.de
Jugendleiter	Christoph Bungeroth ✉ jugend@fsv-en.de

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



Girokonten für die ganze Familie

Für jeden Kunden genau das richtige Girokonto!

direkt GIRO: Ideal für Kunden, die ihr Girokonto online oder via App führen möchten.

classic GIRO: Orientiert sich vollständig an Ihren Bedürfnissen.

mein GIRO: Kostenloses Girokonto für Kinder und junge Leute bis zum 27. Geburtstag¹.

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 für Schüler, Auszubildende und Studierende bis max. zum 27. Geburtstag. Stand 10/2021

