



segelfliegen

das magazin für segelflieger



Deutschland EUR 6,10
EU-Länder EUR 6,90
Schweiz CHF 11,50

B 63027 • ISSN 612-174

FLUGZEUGE

Nimbus 4DLM

SG 38 Schulgleiter

SICHERHEIT

Landwiese aussuchen

Nachlese 2008

WETTBEWERB

Grand Prix in Chile

DM Clubklasse

Inhalt



segelfliegen

Das Magazin für den Segelflieger

IMPRESSUM

segelfliegen – Das Magazin für den Segelflieger

erscheint 2-monatlich im bg-verlag
Anschrift Verlag und Redaktion:
bg-verlag
Lindenbergerstr. 39a
86807 Buchloe
fon +49 (0)8241-9183333
fax +49 (0)8241-9183334
e-mail: office@bg-verlag.de
www.segelfliegen-magazin.de

PRODUKTMANAGEMENT:
Patrick Gabler

CHEFREDAKTION:
Brigitte Gabler

STÄNDIGE FREIE MITARBEITER:
Corinne Baudisch, Thomas Bergmann,
Jochen Ewald, Klaus Fey, Ludwig
Haslbeck, Lucretia Hitz (CH), Jan
Lyczywek, Kathrin Scherer (CH),
Lothar Schwark

GRAFIK:
composito verlagsservice

ABO-SERVICE
Wellhausen&Marquardt Medien
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085
Hamburg
Tel.: +40 (0) 40-429177-100
Fax.: +49 (0) 40-429177-199
E-Mail:
service@segelfliegen-magazin.de

Heftbestellung unter:
www.segelfliegen-magazin.de

VERLAGSVERTRETUNG SCHWEIZ
Lucretia Hitz
Tel.: +41-(0)79 412 44 23
E-Mail: dagobert@spin.ch

VERLAGSVERTRETUNG USA:
Hannes Linke
217 W.Ellis Ave
Ingelwood CA 90302 USA
e-mail: hanneslinke@earthlink.net

INTERNETAUFTRITT: Baudisch Design
e-mail: baudisch@baudisch-design.de,
www.baudisch-design.de

ANZEIGEN: Holger Back
Tel.: 0172-6918221
e-mail: info@back-staab.de

DRUCK: Holzmann Druck
GmbH&CoKG,
Gewerbestraße 2, D-86825 Bad
Wörishofen

BEZUGSPREIS: Einzelpreis Euro 6,10,
Jahresabonnement Euro 36,00 frei
Haus, EU-Länder Euro 6,80 (Abo
40,00 EUR). Schweiz SFR 10,50 (Abo
65,00 CHF), USA Jahresabo 65 USD,
übriges Ausland auf Anfrage.

Übersetzung, Nachdruck sowie
fotomechanische, elektronische oder
digitale Wiedergabe von Teilen der
Zeitschrift oder im Ganzen sind nur mit
schriftlicher Erlaubnis des Verlages
gestattet. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte, Fotos Zeichnungen und
Datenträger wird keine Haftung
übernommen.
(ISSN 1612-1740)

Titel

Sepp Holzapfel: In der Welle über Argentinien

Poster

Schempp-Hirth: der neue Arcus

Mai/Juni 2009

MEINE MEINUNG

8 Zwei Jahre Berichterstattung an der Bundesliga-Front Ein erstes, ehrliches Fazit. **Helge Zembold**

NEWS

10 FLARM goes Transponder / AFM-Mentoring-Programm / Bitterwaser Lodges & Flying Centres / EQIP – neue Adresse, neue Produkte für den Windenstart / TOST-Neuheiten zur AERO 2009 / Segelflugverband der Schweiz: Luftraumverstoße / IGC-Frühjahrstagung 2009 in Lausanne

MESSE

14 Aero 2009: Europas Super-Messe für Sportfliegerei Fast alle Neuerscheinungen wurden „ausstellungsfertig“. **Jochen Ewald**

16 Neuheiten aus den Nachbarländern Jet-Antrieb und Elektromotor liegen im Trend. **Ludwig Haslbeck**

SICHERHEIT

20 Flugsaison 2008 – Nachlese Gerade zu Saisonbeginn sollten wir uns vielleicht auch mal mit sicherheitsrelevanten Themen auseinandersetzen. **Holger Fuhr**

21 Sicherheitsstrategien für den Segelflug Grundlagenstudie korrigiert Unfallprävention. **Babette Demgensky**

TRAINING

22 Außenlandefelder finden und auswählen Aus der Höhe sind viele Vor- und Nachteile der Felder, viele Hindernisse und Gefahren nicht unbedingt direkt sichtbar. **Jan Lyczywek**

STRECKENFLUG

24 Außenlandefeld: trau schau wem Man muss sich davon befreien, eine Landung bei den Kühen als persönlichen Misserfolg zu werten. **Klaus Burkhard**

TESTBERICHT

26 Nimbus 4DLM: Optimierte Spitzenklasse Der jüngste Spross der Schempp-Hirth Doppelsitzerfamilie als eigenstartfähiger Nimbus 4DLM. **Jochen Ewald**

Vorschau Juli 2009

geplant sind u.a. folgende Themen:

- **Grand Prix in Chile, Teil 2**
- **Training: Gratquerung**
- **Die Geschwister des Adlers**

Das Heft 4-2009 erscheint Ende Juni 09

segelfliegen im Abo – pünktlich bei Ihnen zu Hause!

Bestellen Sie unter:

service@segelfliegen-magazin.de
www.segelfliegen-magazin.de

22



26



30



58

OLDIES

- 30 Renaissance des Schulgleiters SG 38** Gutmütig auch im F-Schlepp, im Auto-Schlepp und an der Winde. **Mario Selss**
- 30 Schulgleiter SG 38** Er ist wohl eines der am weitesten verbreiteten Flugzeuge in den 40er-Jahren. **Alexander Görnitz**

ENTWICKLUNG

- 32 Idaflieg-Wintertreffen:Forschen, bauen, fliegen** Wir müssen in den nächsten Jahren wieder verstärkt ein Augenmerk auf die Forschung und Entwicklung legen. **Andreas Lutz**

SCHWEIZ

- 36 Fehler als Sicherheitsressourcen nutzen** Fehler passieren, das ist nicht zu vermeiden. Was wir aber vermeiden können ist, immer wieder den gleichen Fehler zu machen. **Alfred Ultsch**
- 38 In der kommenden Saison neu bei SchänisSoaring: Glider-Cup** – der sanfte Einstieg in genussvolles Streckenfliegen – auch für Dich? **Lucretia Hitz**
- 39 SchänisSoaring setzt in der Ausbildung auf eigenstartfähige ASK 21 Mi** Dieses Angebot steht auch Pilotinnen und Piloten, die nicht in Schänis fliegen, offen. **Peter Schmid**

WETTER

- 40 Das Wetter in Bildern** Gegen den Wind / Aufrüstübung / On Top. **Jan Lyczywek**
- 42 Thermik-Prognosen selbstgemacht** Erfahrungen mit CU2.5 und Micromet. **Frank Pennauer**

WINDE

- 44 Die Steuerung des Windenstarts.** Erfahrung und Gefühl, damit regelt der Windenfahrer den Start. Das funktioniert, optimal aber ist es nicht. **Berthold Schieck**

FOTOGRAFIEREN

- 48 Wo war das gleich?** Geotagging – Verorten von Fotos mittels Loggeraufzeichnung. **Jan Lyczywek**

PORTRAIT

- 50 Fliegerträume aus Kirchheim/Teck** Von der GÖ1 „Wolf“ bis zum Nimbus 4 – die Erfolgsmodelle aus dem schwäbischen Traditionsunternehmen **Lothar Schwark**

URLAUB

- 52 Faszination Chile** Klaus Ohlmann sagt: „Gegen diese Landschaft erscheinen einem die Alpen wie eine Sandburg auf dem Kinderspielplatz“. **Karl-Eugen Bauder**

VEREINE

- 54 FLYTOP-Training in Hamburg-Boberg** So lernen wir, gefährliche Situationen schon im Vorfeld zu verhindern. **Inga Wiesner**

GESCHICHTE

- 56 100 Jahre Segelflug in Dessau** Eine Zusammenfassung der Chronik von Hans-Georg Landes. **Brigitte Gabler**

WETTBEWERB

- 58 Chile – Ein Grand Prix der Superlative** Tagebucheinträge erzählen nicht nur von einem top organisierten Wettbewerb, sondern auch von einer grandiosen Landschaft und fliegerischen Highlights, die man in der Form selten erlebt. **Tilo Holighaus**
- 62 Spitzensport, Geselligkeit und entspannte Atmosphäre** Vorschau auf die Deutschen Meisterschaften der Clubklasse auf dem Flugplatz Winzeln-Schramberg. **Lothar Schwark**
- 64 Neuauflage des CIM in Rieti** Die Italiener gehen neue Wege: hochklassige Wettbewerbe werden von einem zentralen Gremium, das auch über finanzielle Mittel verfügt, organisiert. **Ludwig Haslbeck**

Unsere Titelthemen

Leserpost	6
Bibliothek	65
Termine	67

100 Jahre Segelflug in Dessau

VON BRIGITTE GABLER

(EINE ZUSAMMENFASSUNG DER CHRONIK VON HANS-GEORG LANDES)

FOTOS: FLIEGERKLUB „HUGO JUNKERS“ DESSAU E.V.

Sie waren mit die Ersten in Deutschland: die flugbegeisterten Dessauer besitzen eine der ältesten Segelfluggruppen. 1908 schwang sich dort Siegfried Schütz in die Luft, ein Jahr später Conrad Polter. 1910 wurde der „1.Desauer Flugsport Klub 1910“ gegründet. Seither hat die Dessauer der Segelflug nicht mehr losgelassen.

Der erste Gleitdoppeldecker vom Typ „Chanute“ war ein waghalsiger Eigenbau mit sechs Metern Spannweite aus mit Draht verspanntem Bambusrohr und leichtem Wachstuch. Gezogen von einer Wäscheleine machte die Konstruktion in den Akener Sanddünen 1911 ihre ersten Hüpfer. Das war den jungen Flugenthusiasten Ansporn genug, um vom Taschengeld eine „Etrich Taube“ zu bauen. Ein paar Monate später aber waren die Finanzen und damit der Flugsport Klub am Ende.

Kein Grund zum Aufgeben. 1922 wurde der „Flugtechnische Verein Dessau“ aus der Taufe gehoben, Flugpionier Conrad Polter zu dessen Leiter ernannt. 15 Vereinsmitglieder um die Ingenieure Hoffmann und Hübner machten sich an die Arbeit und zogen 1923 eines der ersten deutschen Hochleistungs-Segelflugzeuge – „Der Dessauer“ (16,65 m Spannweite) – aus der Werkstatt. Mit zwei dieser Flugzeuge nahmen die Dessauer im August 1923 am Rhön-Wettbewerb auf der Wasserkuppe teil.

Mit Junkers eng verbunden

Auf den „Flugtechnischen Verein“ folgte 1924 die „Interessengemeinschaft für Segelflug Dessau“. Materielle und finanzielle Unterstützung erhielt sie von Prof. Hugo Junkers. Conrad Polter konstruierte den Doppelgleitdecker „Anhalt“, weitere Schulflugzeuge folgten, darunter die „Hans Hucklebein“, mit der im Februar 1926 in Steutz der Schulbetrieb aufgenommen wurde. Ab Dezember saßen die Jungflieger

dann in einem „Zögling“. Segelfliegen war zwar attraktiv – im Oktober 1928 zählte die Interessengemeinschaft 100 Mitglieder, 45 davon waren Jungflieger – aber wenig lukrativ. Fehlendes Geld bedeutete auch für die Interessengemeinschaft das Aus und die Flieger begaben sich 1929 unter das Dach des „Anhaltischen Verein für Luftfahrt“. Ein Flugtag sollte der Bevölkerung am 7. Oktober 1929 die Luftfahrt näher bringen. Es kamen auch Zehntausende – und drückten sich die Nase am Zaun platt, weil ihnen die 50 Pfennige für den Eintritt zu teuer waren.

Ein nächster Schritt für die Dessauer Segelflieger war die Gründung der „Junkers Segelfluggruppe“ im Juni 1930. Dank der Junkerswerke standen bald zwei neue Segelflugzeuge auf dem Gelände: ein „Grunau 31 Baby“ mit Namen „Hertha Junkers“ und ein „ESG 29“ mit Namen „Flügge“. Die Sensation folgte am 20. März 1932: ein Zehn-Minuten-Segelflug über Dessau! Hans-Georg Renner toppte das schon wenig später. Am 12. Juli schwebte er mit der „Hertha Junkers“ eine Stunde und acht Minuten über Dessau. Und wieder gab es Werbeflugtage, an denen den staunenden Gästen Gummistart, Autoschlepp und Flugzeugschlepp demonstriert wurden.

Mit der Eigenständigkeit der Segelflugbewegung war es 1933 dann vorbei, alle Dessauer Flugvereine wurden in den „Deutschen Luftsport-Verband“ integriert. Den Ton gaben aber weiterhin die Jungflieger aus der Junkers-Gruppe an. Sie dominierten die Rhön-Wettbewerbe und heimsten auch als Erste das internationale Leistungszei-

chen „Silber C“ ein, zuerst Konrad Pernthaler, dann Heinz Krenz und Hans Georg Renner. 1942 war es mit dem Segelflug in Deutschland dann aber erst mal vorbei.

Fliegen zu Zeiten der DDR

Einmal mehr war es Conrad Polter, der 1950 den Segelflug in Dessau wieder belebte, zunächst mit dem Bau von Flugmodellen und dann gemeinsam mit Rudi Schnurrbusch als Lehrer für Flugtechnik und Aerodynamik. Am 3. Oktober 1953 um 17.30 Uhr war es dann soweit: zum ersten Mal nach dem 2. Weltkrieg startete wieder ein Segelflugzeug – ein „SG-38“ hing auf dem Flugplatz Dessau an der von Bitterfelder Segelfliegern selbstgebauten Winde. Das Reichsbahnausbesserungswerk Dessau (RAW) finanzierte den „SG-38“, der VEB Zementanlagenbau Dessau ein „Baby IIb“ für die Dessauer Segelflieger. Auch mit der Winde ging es voran, im RAW wurde eine Seilrückholwinde entwickelt, die nach ihrer Erprobung für alle Flugplätze der DDR in Serie gebaut wurde.

Jetzt wurde auch wieder fleißig geschult und der Segelflug stolz präsentiert. Dazu zog man das „Baby IIb“ von Hand ins Stadtzentrum von Kleinkühnau. Im Dezember 1958 begann auch in Dessau die Doppelsitzerschulung, das RAW hatte dafür einen „FES Lehrmeister“ und zwei Rettungsfallschirme gekauft.

In den 60er- und 70er-Jahren standen Winden- und F-Schlepp-Start auf dem Schulungsprogramm und das wurde intensiv genutzt. Am 21. August 1960 wurde unter

Flugleiter Rudi Körting der bis heute gültige Tagesrekord von 60 F-Schlepp-Starts aufgestellt. Die schlechte Nachricht aus dieser Zeit: Das uneingeschränkte Fliegen war vorbei, die Dessauer mussten mit einer kleinen Flugplatzzone vorlieb nehmen mit zulässigen Höhen von 600 m, später 500 m über Grund. Streckenflüge mussten von der zentralen Flugüberwachung der GST in Neuenhagen bei Berlin genehmigt werden. Und es wurde eher schlechter denn besser mit den Flugsperren, bald durfte auch an den Wochenenden oft nur von 14 bis 18 Uhr geflogen werden.

Die Dessauer machten das Beste draus. Im Juni 1971 belegte Reinhard Gutenmorgen auf einem „Pirat“ den 3. Platz seiner Klasse bei den DDR-Meisterschaften im Segelflug, Siegfried Beckmann gelang am 18. Juli 1971 in 6.21 Stunden Flugzeit das erste 300-km-Dreieck auf einem „Pirat“ und Margot Krusche gewann 1976 bei den DDR-Juniorinnenmeisterschaften die Geschwindigkeits- und die Strecken- und damit die Gesamtwertung.

Die rigorosen Bestimmungen trieben auch kuriose Blüten, so mussten Segelflugzeuge nach Erreichen ihrer Nutzungsdauer von maximal 15 Jahren dauerhaft entsorgt werden: „FSE Lehrmeister“, „Libelle“, „Meise“ und „Jaskolka“ wurden zerlegt und gingen anschließend auf dem Gelände des Flugplatzes in Flammen auf. Das diente, wie es hieß, der Sicherheit.

Um die ging es auch 1979, genauer gesagt um die Staatssicherheit. Nachdem einige DDR-Bürger mit Flugzeugen in den Westen geflüchtet waren, wurden 50 Prozent aller Flugplätze an der Westgrenze und unter dem Luftkorridor geschlossen. Die Dessauer Segelflieger transportierten Flugzeuge und Winden nach Bitterfeld auf den Flugplatz Renneritz. Die Mannschaft war aber deutlich geschrumpft, alles was „Westver-

wandtschaft“ hatte, war mit sofortiger Wirkung vom Flugbetrieb ausgeschlossen.

In Renneritz sperrte ein hoher Drahtzaun das Fluggelände ab, die Türen und Tore mussten täglich „entplombt“ werden, vom Flugschüler bis zum Fluglehrer musste jeder einen jährlichen Personalfragebogen abgeben und zur „Gewährleistung ständiger Funkverbindung“ durfte nur mit Kopfhörern aus dem Motorflug geflogen werden. Der Flugbetrieb begann (nach der Fahrt auf dem LKW von Dessau nach Renneritz) morgens um 7 Uhr mit einem Morgenappell und die Flugschüler hatten sich in „ordentlicher Körperhaltung“ beim Fluglehrer zum Start oder zur Auswertung nach dem Alleinflug zu melden.

Die Wende bringt den Neuanfang

Als hätten sie auf die politischen Veränderungen nur gewartet, begannen die Dessauer Segelflieger noch im Oktober 1989 damit, den Flugbetrieb in Dessau zu reorganisieren. Im Januar 1990 wurde der Fliegerklub „Hugo Junkers“ Dessau e.V. gegründet und am 14. April 1990 wurde der „Puchacz DDR-3611“ mit Fluglehrer Rudi Körting und Hans-Georg Landes an Bord von der „Herkules IV“-Winde auf 350 m Ausklinkhöhe geschleppt.

Noch zweimal wurde der Flugplatz kurzzeitig geschlossen und es dauerte noch bis Mai 1994, bis der Fliegerklub endlich einen Pachtvertrag mit der Stadt Dessau in der Tasche hatte. Die Mühen hatten sich also gelohnt, endlich hatten die Dessauer Segelflieger wieder einen eigenen Flugplatz und zwar auf der Südseite des Verkehrslandeplatzes Dessau. Der zwei Meter hohe Zaun, der das Gelände umschließt, war allerdings nicht nur für die Segelflieger gewöhnungsbedürftig.

Seit Februar gehörte das erste



Segelflieger vor der original Junkers Flughalle

Kunststoff-Flugzeug, eine „LS 1d“ zum Flugzeugpark der Dessauer. Es war eine Spende des ehemaligen Fluglehrers Fritz Kräske. 1998 gesellte sich ein „Astir“ dazu, der mit finanzieller Unterstützung durch Ehrenmitglied Bernd Junkers vom Landsberger Segelflugverein Geratshof erworben wurde. Im Mai 2001 eröffnete eine „DG 300“ über einen Nutzungsvertrag mit der Besitzerin dem Streckenflug der Dessauer Piloten ganz neue Möglichkeiten.

Die neue Ära: Motorsegelflug

Das neue Jahrtausend läutete im Fliegerklub Dessau eine neue Ära ein: mit dem Kauf des „Falke“ vom Polizeisportverein Dessau (PSV) konnte die Motorseglerausbildung angeboten werden. 12 Mitglieder des PSV wechselten zum Fliegerklub, unter ihnen Silke Ruhme. Ihrer Motorsegler- und Motorfluglizenz wollte die engagierte Pilotin nun auch den Segelflugschein anfügen. Bei einem Ausbildungsflug mit dem „Bocian“ verunglückte sie zusammen mit ihrem Fluglehrer Rudi Körting tödlich. Was in dem „Falke“ steckt, erprobten Ina und Hagen Heine im Sommer 2003: sie flogen mit dem Bitterfelder Team Kuhlmann/Steinborn zum Nordkap.

Für den Streckensegelflug war das Jahr 2003 ein Meilenstein. 14 Piloten erfliegen in der Vereinswertung Sachsen-Anhalt den 4. Platz. Insgesamt kamen 10.259 Streckenkilometer zusammen.

Längst mischen die Dessauer auch im Wettbewerbsgeschehen mit, 2008 z.B. waren sie in Klix, in Schönbeck beim Elbe-Saale-Pokal und in Gardelegen vertreten. Und sie schlagen sich wacker – kein Wunder, die Dessauer haben das Kämpfen gelernt.



Ein Schulgleiter SG-38 von 1953 am Start