

Verein Aktuell

März 2004

Arbeitsdienst am 13.03.2003 „Langes Feld“

Am Samstag den 13.03.2004 treffen wir uns um 10 Uhr zum Arbeitsdienst auf unserem Modellflugplatz. Wer zu Hause eine Schaufel oder einen Rechen hat, bitte mitbringen (ansonsten sind aber auch Geräte vor Ort).
Thomas

Nostalgie – Treffen am 20.03.2003 um 14.00 Uhr Auf dem Dörnberg

**Nostalgie-Nachmittag
im Fliegerlager
auf dem Dörnberg**

Am 20.03.2004 ab 14.00

findet zum ersten Mal auf dem Dörnberg im Fliegerlager der FSV-Kassel-Zierenberg ein Nostalgetreffen statt.

Auf dem Fliegerberg mit langer Tradition sollen alte Erinnerungen über die Pionierzeit der Groß-Segelfliegerei und die Anfänge in Sachen Modellflug aufgefrischt werden.

Eingeladen ist jeder, den dieses Thema interessiert. Mitgebracht werden kann alles, was sich so auf dem Dachboden, im Keller oder Bücherregal zu diesem Thema findet. D.h. zum Beispiel alte Fotos und Berichte, Bücher zum Thema, eigene Erzählungen, Modelle, Baupläne u.s.w.

Sollte der Nostalgie-Nachmittag auf großes Interesse stoßen, werden wir ihn in regelmäßigen Abständen wiederholen.

Wir freuen uns auf Euch und einen schönen Nachmittag im Fliegerlager.



Thomas



Mit dem D-AMPFER auf Affenfahrt

Elektroflug in Wetzlar

In Garbenheim bei Wetzlar findet am 7.3.2004 der Elektroflug Wettbewerb für Jedermann statt. Anmeldungen bitte an Günter Fehl.
Thomas

Laucha 2004

Vom 04.-09.04.2004 findet unsere Vereinsfahrt nach Laucha statt. Anmeldungen bitte an Uwe Lauterbach oder Kai Reuter.
Thomas



Der Erfinder

Auf eigener Gedanken Frucht will einst er durch die Wolken gleiten. Nun fand er, was er längst gesucht. Was fehlt, sind nur noch Kleinigkeiten!

Thomas

Regelmäßige Modellfliegerversammlung

Jeden letzten Dienstag im Monat findet im TSG-Vereinsheim in Niederzwehren ab 19.00 Uhr unsere Modellfliegerversammlung statt. Hier wird Vieles über unsere Modellflug Aktivitäten berichtet. Unsere Mitglieder geben tolle Berichte und erzählen Neuigkeiten. Auch die Modellfliegerfrauen treffen sich zu einer gemütlichen Runde am gleichen Termin. Leider sieht man meistens dieselben Gesichter, obwohl wir doch etwa 170 Modellflieger sind. Da es sehr wichtige Themen für die Zukunft gibt und viele Entscheidungen getroffen werden, wäre es wünschenswert, wenn sich die Beteiligung bessern würde. Einmal im Monat kann man sich doch mal aufrappeln, um am Vereinsleben teilzunehmen. Wir würden uns alle sehr freuen Euch zu sehen.

Thomas

Endergebnisse F3B, Eurotour und Deutsche Meisterschaft 2003

In diesem Jahr konnte unser Kasseler F3B-Team wieder völlig überzeugen! Unter 294 Teilnehmern in der Eurotour belegte Reinhard Liese den 1. Platz und Bernd Klose den 13. Platz in der Gesamtwertung. Bei der Deutschen Meisterschaft gewann wiederum Reinhard Liese und Bernd Klose wurde sechster. Gratulation zu diesen tollen Ergebnissen.

Thomas



Bernd Klose

Flugsportvereinigung Kassel – Zierenberg e. V.

Modellfliegerfreizeit Laucha 26.-31.10.2003

Am Sonntag gegen ca. 8:30 starteten wir (Erik, Günter, Andreas, Uwe und ich) Richtung Haus der Luftsportjugend in Laucha / Saale, um unsere Vereinsfreizeit zu verbringen.

Dieses Jahr waren wir nicht so viele Personen, was sich dadurch positiv auf den zur Verfügung stehenden Platz für jeden von uns im dortigen Bastelraum auswirkte!

Für alle, die Laucha nicht kennen: Laucha liegt in der Nähe von Naumburg an der Saale und ist ca. 285 km von Kassel entfernt. Das dortige „Haus der Luftsportjugend“ liegt auf einem Plateau und ist landschaftlich sehr reizvoll. Es lassen sich dort so gut wie alle Arten des Flugsports betreiben (Segelflug, Motorflug, Gleitschirmfliegen, Ballonfahren, Hangflug, Modellflug, ...). Der Hang ist sehr weitläufig und lädt zum „hangfetzen“ ein. Leider sind auch sehr stachelige Sträucher Teil der Hangbepflanzung, die wir bei diversen Modellbergungsaktionen zu spüren bekamen! Gebastelt wurde wieder wie immer bis tief in die Nacht hinein. Natürlich musste dabei auch die (balsa) staubige Luft so manches Mal mit div. Getränken bekämpft werden.

Die Verpflegung und Unterkunft war wie immer super. Das Beste jedoch an dieser Freizeit war diesmal das Wetter!!! Wir hatten die ganze Woche Sonnenschein und Hangwind. – Unglaublich für diese Jahreszeit, da hatten wir es schon deutlich schlechter! Wir gingen jeden Tag 2 bis 3mal raus zum Fliegen, mal auf den Platz, mal zum Hang.

Das waren die Bauprojekte:

Andreas – Motorflieger nach FMT Bauplan

Erik – V-Star und div.

Günter – V-Experience

Uwe – Wasserflugzeug

Kai – Cassutt Boo Ray

Leider finden seit 2003 die Übungsleiterlehrgänge für Modellflieger nicht mehr in Laucha, sondern in Wetzlar an einem Wochenende mit sehr viel Theorie und wenig Praxis statt.

Es wäre daher wünschenswert, wenn wir durch unsere Vereinsfreizeit in Laucha diese Institution wieder unterstützen würden!

Hier schon mal der zugesagte Freizeittermin für 2004:

04.-09.04.2004

Alle Interessierten bitte bei Uwe oder Kai melden

(uwLauterbach@gmx.de) oder (KaiReuter@web.de).

Kai.



Andreas unterstützen



Nach dem Erstflug

Warum benötigen Segelflieger ein Brecheisen?

(Aus der Clubzeitung der Segelflieger Eskilstuna/Schweden, von Lars Jonsson, Segelflugreferent)

Es muss einen historischen Zusammenhang zwischen einem Brecheisen und dem Segelflug geben. Ganz gleich welche Hallentore vorhanden sind, sie sind in der winterlichen Jahreszeit ohne den Einsatz eines Brecheisens nicht zu öffnen. Falls einige Leser vermutlich anderer Meinung sind und das Gegenteil beweisen können, höre ich gerne von ihnen.

Mit dem Einsatz des Brecheisens kann man die Tore stückchenweise bewegen. Aber auf halbem Wege geraten sie oft aus der Spur. Dasselbe Werkzeug ist dann Retter in der Not. Die Tore wieder in die Spur zu bekommen, erfordert eine gewisse Anstrengung und auch handwerkliches Können. Aber mit dem Brecheisen bleibst du der unschlagbare Anwender dieser Technik.

Das weiß ich durch meine jahrelange Forschung und Erfahrung mit diesem Phänomen. Jeden Winter überzeugt es mich aufs Neue, das Brecheisen war ein Altersgenosse der Gebrüder Wright und bei deren ersten Flügen schon dabei. Vermutlich gab es keinen Schnee in Kitty Hawk und war es auch nicht so kalt. Aber ich glaube, dass mit einer tiefer gehenden Untersuchung der Nachweis des Brecheisens für die oben genannte Anwendung auch dort nachgewiesen werden kann.

Ich weiß nicht, ob Lilienthal ein Brecheisen hatte, aber vorstellbar wäre das schon. Auch meine ich so etwas im letzten Jahr auf der Wasserkuppe gesehen zu haben.

Ich bitte darum, das Brecheisen schnellstens in unserem Segelflughandbuch als „Werkzeug“ auf zu listen.

Mit einem Langohr unterwegs

Was würde man nicht alles anstellen, um einmal einen Platz in einer ASH-25 zu ergattern und womöglich damit Überland zu fliegen. Bei mir ergab sich im Sommerlager in Klix die Gelegenheit, dass ich einen wunderschönen Flug mit einem Freund miterleben durfte, sozusagen im Tausch gegen meinen Ford Focus.

Überraschenderweise treffe ich Christel und Heinz-Adolf Schreiber wieder, als ich nach der Anreise von Köln auf dem Flugplatz eintreffe. Wir kennen uns schon lange von verschiedenen Wettbewerben. Außerdem verbindet uns die Mitgliedschaft in der Akaflieg Braunschweig. Die beiden haben ihre ASH-25 mit dem Wettbewerbskennzeichen XT dabei, besser gesagt haben sie einen Anteil an einer Haltergemeinschaft in Bonn-Hangelar. Der ursprünglich geplante Fliegerurlaub in Norwegen musste leider abgesagt werden und so kommt es, dass wir uns in Klix wieder sehen.

„Blümi“ hat für den 20. Juli wieder super Wetter angekündigt, was Christel jedoch nicht davon abhält zum Töpfermarkt nach Görlitz zu fahren. Sie überlässt mir den hinteren Platz in der „25“ und ich stelle meinen Wagen zur Verfügung, so dass der Campingbus nicht abgebaut werden muss. Vorher hilft sie uns beim F-Schlepp in die Luft.

Um 11.30 Uhr sind wir startklar hinter der hochbeinigen, blau-gelb lackierten Wilga vom Platz, nachdem alle Utensilien im Cockpit verstaut sind wie Getränke, Jacken, Logger, Karten, etc. Zwar haben wir einen Motor dabei, der dient jedoch nur als Heimkehrhilfe, so dass ein Eigenstart nicht möglich ist. Sein Gewicht incl. Treibstoff treibt die Flächenbelastung über 40kg/m².

Flugsportvereinigung Kassel – Zierenberg e. V.

Zuvor haben wir einen Probelauf gemacht und die Reißleine zum Anlassen benutzt, um die Batterie zu schonen. Sie wirkt wie ein Fremdkörper in dem hochmodernen Flugzeug. Assoziationen mit einem Rasenmäher lassen sich nicht ganz vermeiden.

Am Boden folgen die langen Ohren von XT der Schwerkraft nach unten. Sie schütteln sich erst widerwillig auf der rauen Grasbahn als die Wilga anrollt, haben jedoch keine Wahl und müssen immer mehr Auftrieb erzeugen während der Schleppzug beschleunigt, wobei sie sich beträchtlich heben. Schließlicht beschreibt der Flügel eine atemberaubende Biegelinie und es hebt den schweren Rumpf des Doppelsitzers aus dem gut gefederten Fahrwerk. Wir sind frei, es kann losgehen.

Die Wetteroptik sieht viel versprechend aus. Flache Kumuli verteilen sich nördlich vom Platz über der vom Tagebau geprägten Landschaft der Oberlausitz. Ich bin jetzt das dritte Mal in Klix. Jedes Mal hat sich das Landschaftsbild verändert, weil sich die Braunkohlegruben langsam mit Grundwasser füllen, das früher abgepumpt wurde. In einigen Jahren wird sich wohl eine ausgedehnte Seenplatte gebildet haben. Nach dem Ausklinken geht's mit 0,5-1m/s langsam nach oben. Der extrem schlanke, biege weiche Flügel hat's mir angetan. Außen scheint er beim Kreisen fast senkrecht in den klaren Himmel über Klix zu zeigen. Jede Böe und jede Eingabe des Piloten wird von den Reaktionen der nachgiebigen Struktur begleitet.

Auf der Fluganmeldung stehen 736km. Unser "Fähnchenflug" führt zuerst nach Klötze vor der Lüneburger Heide, weiter über die Mecklenburgische Seenplatte bis Fürstenberg – ein weißer Fleck auf meiner privaten Landkarte, zurück nach Genthin nahe der Elbe, und wieder zum Ausgangspunkt Klix. Die Alternative wäre eine Berlinumrundung gewesen, aber Christel und Heinz-Adolf haben in den letzten Tagen schlechte Erfahrungen über dem Oderbruch gemacht. Das hat uns heute davon abgehalten. Wir haben gleich zwei Logger mit an Bord. Einer ist fest eingebaut, den anderen haben wir im Kofferraum verstaut.

Die Entscheidung zum Abflug fällt leicht angesichts der Wetterentwicklung. Die ersten Wolken, die wir auf Kurs erreichen, ziehen bereits mit 2,5m/s im Mittel bis auf 1600m. Ich darf gleich zu Anfang das Steuer übernehmen und bekomme eine Einweisung von Heinz-Adolf. Die Ruderabstimmung ist sehr gut bis auf die hohen Pedalkräfte, was kein Wunder ist bei dem großen Leitwerk. (Später stellt sich heraus, dass ein Teil davon gar nicht auf aerodynamische Kräfte zurückzuführen ist, sondern mein Pilot benutzt die Pedale bisweilen unbewusst als Ruhekissen für seine müden Füße, während ich mich abmühe.) Bei der Suche nach Thermik unter den Wolken geht schon mal leichtes Zittern durch die Struktur. Dann wird's höchste Zeit zum Einkreisen, das wegen der geringen Rollwendigkeit ziemlich lange dauert. An den koordinierten Ablauf beim Einkreisen mit dem schweren Dampfer (Verzeihung) muss ich mich erst gewöhnen, das heißt rechtzeitig die Fahrt auf das richtige Maß abbauen, Wölbklappe setzen, mit Vollausschlägen einleiten, warten bis die Querneigung erreicht ist, Knüppel kurz in die andere Ecke - das gibt einen Kick um die Hochachse – und 95-

100km/h beim Kreisen einstellen. Der Faden zeigt idealerweise leicht nach außen.

Nach einer Stunde überfliegen wir Oehna, die Standardwende vom 300er, und kommen in den Fläming. Ich habe das Steuer bis Klötze wieder abgegeben - Zeit, um sich in Ruhe umzusehen und für's leibliche Wohl zu sorgen. Mittlerweile liegt die Basis bei 2000m. Bis zur Elbe bietet die walddreiche Landschaft relativ wenig Abwechslung. Dafür präsentiert sich der Fläming wieder mal als Rennstrecke mit entsprechend geringem Kurbelanteil. In der Regel fliegen wir 150-180km/h zwischen den Wolken und verzögern nur in Steiggebieten, wobei sich die Phase bis die überschüssige Energie aus dem Vorflug in Höhe umgewandelt ist, ewig in die Länge zieht - ein berauschendes Gefühl. Der Havelkanal und die Elbe mit ihren weiten Niederungen kreuzen unseren Kurs. In großen Schleifen sucht sich der Fluss seinen Weg zum Meer. Zahlreiche Buhnen und der helle Uferstreifen setzen sich gegen die dunkel erscheinende Fahrinne ab, auf der Schaumkronen hinter den Schiffen das Licht weiß reflektieren. Auf der anderen Seite des Stroms tangieren wir den Truppenübungsplatz Gardelegen, der sich 20km weit in die Wälder schneidet. Das Beschränkungsgebiet ist heute nicht aktiv, so dass wir geradewegs zur Wende fliegen können. Das schöne Wetter lädt zum Weiterflug in die Lüneburger Heide ein. Von dem erwarteten Aufzug im Westen ist noch nichts zu sehen. Wir drehen jedoch ab nach Nordosten über die Agrarlandschaft der Altmark.

Der lange Sommer hat deutliche Spuren hinterlassen. Auf den Feldern gibt es viele ausgetrocknete Stellen ohne Bewuchs. Düdelüdelü..., das Vario überschlägt sich plötzlich. Der stärkste Bart des Tages schleudert XT mit konstant 4,5m/s auf 2500m Höhe. Heinz-Adolf erinnert sich an ähnliche Verhältnisse bei der Segelflug WM 1984 in Texas, wo er Teilnehmer in der Standardklasse war. Was für ein Gegensatz zum letzten Jahr als der Osten zur gleichen Zeit unter den Wassermassen der Jahrhundertflut versank. Wir überqueren die Elbe ein zweites Mal, diesmal in der anderen Richtung. Bald rückt im Norden die Müritz in's Blickfeld. Ein großer Nimbus mit seinen langen, eleganten Schwingen gesellt sich zu uns. Zusammen gleiten wir über immer mehr Seen hinweg, jeder hat eine charakteristische Form, teilweise sind sie mit Kanälen verbunden, das Wasser schimmert in verschiedenen Farbtönen über dem Grund der Seen. Es gibt so viel zu sehen, dass das Fliegen zur Nebensache wird: weiße Strände, Inseln und Untiefen, Brücken, kleine Ortschaften an den Seen, Segelboote und vieles mehr. Da wir gut in der Zeit sind - der Schnitt bisher beträgt 120km/h - verlagern wir die Wende 20km nach Osten. Unser Begleiter zieht noch weiter während wir umdrehen und uns auf den Weg nach Genthin machen.

Der Rückflug nach Westen wird etwas holprig. Irgendwie haben wir die „falsche Spur“ gewählt oder sind einfach zur falschen Zeit am falschen Ort. Nicht nur, dass die Wolken im Gegenlicht anders erscheinen, sie ziehen auch nicht richtig oder lösen sich sogar auf. Dazwischen geht's kräftig nach unten, da hilft auch der gute Gleitwinkel nicht mehr weiter. Zu allem Überfluss stört auch noch das Beschränkungsgebiet Berlin. Leicht frustriert tanken wir vor der Wende erst einmal 1300

Flugsportvereinigung Kassel – Zierenberg e. V.

Höhenmeter in mäßigem Steigen, wo der Pilot einer Ka6 mit uns um die Wette fliegt.

Beim Wettbewerb wär's das gewesen. Na ja, was soll's. So wie's aussieht gestaltet sich der Heimflug wieder problemlos, wenn auch die Steigwerte etwas nachlassen. Die Wälder in der Umgebung von Lüsse, sonst immer gut für 5m/s Steigen, halten sich ebenfalls vornehm zurück. Dafür steigt die Basis weiter an, fast auf 2700m, und bald darauf meldet der Endanflugrechner, dass wir in Reichweite von Klix sind. Kaum zu glauben, wir sind noch 130km vom Platz entfernt. Unterwegs treffen wir einige Bekannte, auch unser Nimbus taucht wieder auf. Oft ziehen wir nur kurz hoch und gleiten majestätisch weiter, wo andere Segelflieger scheinbar mühsam Höhe tanken müssen. „Wozu haben wir schließlich eine 25“, flötet Heinz-Adolf. Ein Gefühl der Überlegenheit stellt sich ein. Zum Schluss steigen wir nördlich vom Platz noch mal über 2000m und verlängern bis Görlitz an der polnischen Grenze. 45 Minuten Gleitflug in ruhiger Luft bilden den Abschluss eines traumhaften Fluges und nach 864km Gesamtstrecke setzt XT um 20.00 Uhr wieder auf der Landebahn in Klix auf, wo wir von Christel erwartet werden.

Zurück am Stellplatz treffen wir Klaus-Peter Herzog und Michael Leismann. Die beiden haben sich bereits das erste Bier genehmigt nach ihrem 670er Dreieck mit dem Duo Discus um Berlin. Es gibt viel zu erzählen. Wir erfahren, dass auch alle anderen Vorhaben der Vereinskameraden geglückt sind. Der Sommer 2003 wird uns noch lange in Erinnerung bleiben.

Um 20.30 Uhr schweben die letzten Streckenflieger in Klix ein. Was für ein Tag. Ausgerechnet heute konnte ich in einer ASH25 mitfliegen, denke ich mir. Glück muss man haben - und gute Freunde!

Uli Potthoff

Happening auf dem Acker

Welche Zutaten braucht man für eine Außenlandung? Hier ist eine gute Rezeptur:

- Schön weit vom Platz wegfiegen.
- Eine Prognose wie diese: „Nöö, die Gewitter ziehen am Platz vorbei. Habt ihr doch gestern gesehen.“
- Eine Portion Übermut: „Wird schon gut gehen, ging immer gut.“
- Den Überlandflug erst abrechnen, wenn die Lage aussichtslos ist.
- Nicht mit Hilfsmotor fliegen wie MM – die Feiglinge.
- Besonders viel Spaß macht es in der Gruppe, alleine wäre ja auch langweilig.

Klix 2003, es ist der letzte Flugtag. Alle Punkte sind erfüllt, aber mir geht erst nach 3 Stunden ein Licht auf. Immerhin bin ich danach mental schon weiter als die anderen: 41, E2 und der Duo. Die ahnen ja noch gar nicht, was auf sie zukommt. Die riesigen Gewittertürme über dem Erzgebirge ziehen nach Norden anstatt nach Osten, wie es geplant war. Über Cottbus steht der letzte Bart. Noch 60km nach Süden und am Platz fängt's an zu regnen. Zwischendurch nur Schauer, kaum Sonnenschein.

Hmm, was nun? „Flieg' über die Schwarze Pumpe.“ gibt einer im Funk zum Besten.

Hört sich plausibel an. Industriethermik geht immer, denke ich mir, da lohnt sich auch der Umweg, und dann

ab nach Hause. Am Platz wird's schon wieder abtrocknen.

Die Luft ist tot. Irgendwie geht's auch nicht richtig vorwärts. Haben wir denn so starken Gegenwind? Das ist doch ungerecht. Schwarze Pumpe und Industriethermik, dass ich nicht lache, wo ist die denn? Bloß weg hier, in die Sonne und tatsächlich, hier und da ruckelt's. Das Vario geht sogar auf Null. Ich bin noch 800m hoch. Das Gefühl beschleicht mich, dass ich langsam und qualvoll sterben muss. Das gebe ich dann auch über Funk durch und mir wird sofort klar, dass ich mich zum Gespött der Leute mache. Ist der denn völlig bekloppt. 800m und Außenlanden, wo gibt's denn so was. Huch, da ist ja noch einer. „Hallo E2, lasst uns mal vorfliegen.“

„Okay, komm hierher, hier geht's.“ „Gut, ich komme.“ Dieser blöde, lange Schatten, immer wenn's mal hochgeht, kommt dieser blöde Schatten und macht alles kaputt. Ich hasse Dich! Also gut, weiter in die Sonne. Das Spielchen wiederholt sich immer wieder. Wir arbeiten uns langsam aber sicher herunter. Du blöder Schatten, Miststück!!

Okay, okay, Du hast gewonnen, wir geben wir uns geschlagen. „K.-P., welcher Acker?“ „Unter uns.“

Was, unter uns? Wo? Ach ja. Mein Gott, das Feld kann es ja mit jedem Airport aufnehmen. Nun gut, drehen wir noch eine Ehrenrunde. Dann gleite ich über 2km Acker, setze auf, es rumpelt und ich stehe. K.-P. kommt gleich hinterher. Er will es noch gar nicht glauben, wähnt sich noch im sicheren Endanflug.

„Na K.-P., war wohl ein bisschen Gegenwind, hast Dich verrechnet, was?“ „Hmm, ich versteh' das nicht.“

Der Himmel sieht trübe aus. Kommt da etwa noch einer? Tatsächlich, sieht aus wie Wolfgang. Der ist ja noch schön hoch. Plötzlich ändert sich die gerade Flugbahn und sieht aus wie die eines Trabanten, der von seinem Planeten eingefangen wird. Ich wusste gar nicht, dass wir so hohe Gravitationskräfte aussenden. Außenlanden mit seiner ASW-24, eine Vorstellung, die Wolfgang zum Wahnsinn treiben muss. Das schöne Flugzeug. Komisch, nach der Landung guckt er gar nicht so trübe aus der Wäsche, wie ich dachte.

Wen haben wir denn da? Will der auch hier landen? Sieht aus wie unser Duo Discus. Na schön, schau'n wir mal. Das soll eine Ziellandung sein? Die bleiben mitten auf dem Feld liegen, unglaublich.

„Sooo..., wer hat denn die Landung gemacht?“ „Tanja!“

„Nöö, Bernhard!“ „Nöö, Tanja“

Wer denn nun? Sag mal, waren die sich beim Fliegen auch so uneinig? Das muss ja schrecklich gewesen sein. Da ist ja schon wieder einer. Nun reicht's aber. Das sind Christel und Heinz-Adolf Schreiber mit ihrer ASH-25. Also, die kommen nach Hause, das ist sicher.

„Hallo Uli, hier ist Xray Tango, wie geht's denn?“ Blöde Frage!

„Das sieht aber schööön aus von oben.“ flötet Christel. „Wir machen mal ein Foto.“ Ja, ja, fotografiert Ihr nur. Warum habe ich einen Cirrus und keine „25“? Ich verkaufe die Drecksboxe.

Kurze Zeit später kam der Hänger-Konvoi mit Karl-Heinz (RW), Marianne (41), Jürgen (Duo) und Stephanie (E2) am Steuer. Erwähnenswert ist noch, dass es anfang zu regnen und dass Marianne spontan und desorientiert auf das Feld fahren wollte, wo sie hoffnungslos stecken geblieben wäre. Ach nein, sie wäre gleich in den Graben

Flugsportvereinigung Kassel – Zierenberg e. V.

gefallen und die Schnauze des Mazda wäre' platt gewesen. Wir konnten sie gerade noch abhalten. Zurück am Platz fing ich mir einige amüsierte Blicke ein. Wieder zu viel im Funk gequatscht, dachte ich mir. Nächstes Mal halte ich die Klappe und lande ganz stumm und einsam, mache alles mit mir selbst aus. Das schwöre ich!

Und was lernen wir daraus? Nicht übermütig werden, und immer schön auf dem Teppich bleiben!

Uli Potthoff

Renovierung des Damen-Waschraumes

Viele fleißige Hände arbeiten derzeit an der Renovierung im Fliegerlager.



Stephan Johannes



Werner Hanzek



Herbert Händler überprüft die Wände und knabbert an den Fliesen



Der Dörnberg – Cup feiert sein 10-jähriges Jubiläum

Mit einer Steigerung um das Sechsfache bezogen auf das Jahr 2000, meldeten die Segelflieger 145 Flüge mit etwa 30.000 Streckenkilometern einen neuen Cup-Rekord.

In der Hauptkonkurrenz ist das Ergebnis:

1. Timo Hentze 1634 Punkte
2. Harald Poppenhäger 1578 Punkte
3. Stefan Krull 1485 Punkte

In der Doppelsitzerklasse sieht es wie folgt aus:

1. Jürgen Hochhuth 518 Punkte
2. Uli Potthoff 518 Punkte
3. Christian Ditzel 501 Punkte

Alle weiteren Ergebnisse sind am Schwarzen Brett auf dem Dörnberg zu lesen.

Theoretischer Unterricht und Prüfungsergebnisse

Der theoretische Unterricht wird auch von Flugschülern unserer Nachbarvereine rege genutzt. Besonders stark ist der Wolfhager Verein dabei vertreten. Wir finden, das ist gute Nachbarschaftshilfe (keine Schwarzarbeit!).

15.02.2004/WM

Zur theoretischen PPL – C - Prüfung sind Anna Reuter und Sebastian Schier von der FSV KS angemeldet.

Reza Shabani qualifizierte sich zum ATPL

An der RWL Flugschule in Mönchen-Gladbach (German-Flight-Academy) absolvierte Reza die Ausbildung zum Verkehrspiloten.



Das alles in einer Rekordzeit von Juli 2002 bis Januar 2004.

Parallel dazu machte er ein Fernstudium zur Erlangung der „Long Range“ – Berechtigung. Wir gratulieren herzlich.

Fluglehrerweiterbildung war am 07.-08.02.2004 auf dem Dörnberg

Mehr als 50 Segelfluglehrer aus Nordhessen (einige kamen auch aus dem Bezirk Darmstadt) nahmen an dem amtlich anerkannten Kurs teil. Organisiert hatte die Veranstaltung Matthias Hucke vom LSV Hofgeismar, die Logistik erfolgte durch die FSV Kassel. Reiner Hentze versorgte die Anwesenden mit Essen und Trinken. Referenten kamen vom RP – Kassel Klaus Viehmann, Swen Lehner von DG Flugzeugbau, Reiner Rose vom OLC, Dr. Kahlmeyer und Dr. Sauer sprachen über medizinische Aspekte, Alexander Körber referierte als FSI über Unfallverhütung und Jörg Dumann hatte das Thema Leewellen in den Mittelgebirgen gewählt.

Neu in einer solchen Veranstaltung war der Beitrag von Reiner Rose zum Thema: Erfolgreich Segelfliegen. Um zu organisieren, zu motivieren und um Vorbild zu sein, braucht man den befähigten „Kümmerer“. Das ist der Segelflugreferent, der Erfahrung im aktiven Sport besitzt, selbst möglichst auch aktiv sein soll, Ausstrahlung besitzt und integrationsfähig ist. Er ist ein Organisations-, Führungs- und Motivationstalent.

Eine große Chance für die Öffentlichkeitsarbeit sieht er in dem neuen permanenten Segelflug-Sportergebnis. Hier wird wöchentlich die Liga 1 mit den 30 besten Vereinen vorgestellt. Die Liga 2 ist die Landesliga der 16 Bundesländer.

Theoretischer Unterricht und Prüfungsergebnisse

Der theoretische Unterricht wird auch von Flugschülern unserer Nachbarvereine rege genutzt. Besonders stark ist der Wolfhager Verein dabei vertreten. Wir finden, das ist gute Nachbarschaftshilfe (keine Schwarzarbeit!).

Zur theoretischen PPL – C - Prüfung sind Anna Reuter und Sebastian Schier von der FSV KS angemeldet.

Rolf Herzog besitzt jetzt den PPL-A (National)

Ein Vorbild für Viele ist die Leistung von Rolf Herzog. Wenn Andere sich zur Ruhe setzen, nimmt er sich eine große theoretische und auch praktische Aufgabe vor. Er hatte sich das Ziel gesetzt, eines Tages auch den PPL-A (Motorflug) zu besitzen. Und genau das Ziel hat er erreicht. Wir gratulieren herzlich.

Flugsportvereinigung Kassel – Zierenberg e. V.

So sieht das neue Flugzeug ASW 28 aus

Wann wird es erstmals auf dem Dörnberg starten?



Segelfliegerlager vom 19.07. – 30.07.2003 Flugplatz Bronkow

Angeregt durch den LSV Hofgeismar wird das diesjährige Fliegerlager auf dem Flugplatz Bronkow stattfinden. Bekanntlich scheidet Klix wegen der dort stattfindenden Wettbewerbe für dieses und nächstes Jahr aus. Bronkow liegt an der A13 ca. 30 km westlich Cottbus im Herzen der Thermik auf dem Sandboden der Mark Brandenburg und bietet eine gute Infrastruktur bei akzeptablen Preisen. Für die Streckenflieger dürfte die enge Bindung mit den Experten aus dem LSV Hofgeismar ein besonderer Reiz darstellen. Wer mehr erfahren möchte klick www.fcbronkow.de.

Bernhard

Bronkow Fliegerfreizeit 19-30.07.2004

Vorbesprechung am 13.3., 18:00 Uhr auf dem Dörnberg.

Preise und Unterkunft

Teilnehmergrundgebühr für die 1. Woche:
Fluggrundgebühr pro Tag: 4,00 Euro pro Pilot
Winde: 2,50 Euro, F-Schlepp: 2,80 Euro/Min
Unterkunft pro Tag: 5,00 Euro pro Person mit Zelt, im Vereinsheim, Caravan mit Stromanschluss.
Brötchen können gebracht werden, Küche im Vereinsheim kann benutzt werden.

Zweite Woche: Streckenfluglehrgang, Nenngeld 15,00 Euro pro Pilot, keine Fluggrundgebühr, andere Kosten wie oben, Verpflegung wird in dieser Woche sichergestellt - Bäckerauto bringt jeden Morgen frische Brötchen, Abends holen wir aus der Bauernküche ganz leckeres warmes Essen (ca. 5,00 Euro/Person) - wurde in der Vergangenheit durch unsere Gäste sehr gerne in Anspruch genommen. Abrechnung Essen und Brötchen jeden Tag, da wir beides am Tag zuvor bestellen müssen.

Wegen anderer Unterkünfte könnt Ihr auf folgenden Internetseiten suchen:

www.altdoebern.de, www.amt-altdoebern.de,
www.calau.de.

Im Vereinsheim befinden sich 3 große Zimmer mit 6 Doppelstockbetten, ein Zimmer mit 3 Doppelstockbetten und 2 kleine Zimmern mit 4 Schlafgelegenheiten.

Ansonsten haben wir einen großen Sozialtrakt mit den sanitären Einrichtungen, Bad mit Dusche etc. sowie eine große Küche und Essenraum.

Bezüglich Hotels und Ferienwohnungen bitte mal Kontakt mit unserem Mitglied Wolfgang Marko aufnehmen. (<mailto:Wolfgang.Marko@t-online.de> oder W.Marko@ahg-gruppe.de).

Modellflug

15.02.2004/WM

Unser Flugplatz hat einen Durchmesser von etwa 1 km. Das heißt, wir haben reichlich Platz. Selbstverständlich sind Modellflieger gleichberechtigte Sportfreunde. Nun sind aber Modellflieger nicht gleich Modellflieger. Bei sehr großen Modellen müssen wir uns schon erheblich aus dem Weg gehen. Gerade in den Zeiten wenn die Streckenhaie los wollen oder wiederkommen, muss eine konkrete Abstimmung erfolgen. Aber wenn Ihr an Eurem Platz keine Probleme mit derartigen Abstimmungen habt, dann werden wir sie in Bronkow auch nicht haben.

Bernhard

Anfliegen Modellflug

Anfliegen auf dem „Langen Feld“ ist für den 28.03. ab 10,00 Uhr geplant. Segel - und Elektroflug am 20.05. ab 10,00 Uhr.

Thomas

Modellflug auf dem „Graner Berg“

Am 25.04. ist ein Freundschaftsfliegen beim LSV Wolfhagen geplant. Es ist unsere Absicht, besseren Kontakt zu den Vereinen in der Region aufzubauen. Deshalb rege Teilnahme bitte. Ansprechpartner für Wolfhagen ist Andre Müller, Telefon 05692 – 99 62 70.

Thomas

Terminplan

1. Anfliegen Segelflug 03.04.2004
2. Reinigung Fliegerlager 03-04.04.2004
3. 09.04.2002 Segelfliegerversammlung
4. Osterlehrgang 05.04.-17.04.2004
5. Sommerlehrgang 02.08.-13.08.2004
6. 17. Dörnbergwoche 13.08.-22.08.2004
7. Sommerfest 07.08.-08.08. 2004 Tag der offenen Tür (80 Jahre Fliegen auf dem Dörnberg)
8. Fliegerlager Bronkow 19.07.-30.07.2004
9. Doppelsitzer Wettbewerb WAKU 01.08.-14.08.
10. Herbstlehrgang 18.10.-30.10.2004
11. Abfliegen

Ergebnisse Jahreshauptversammlung 2004

Die Ergebnisse werden in der nächsten Verein Aktuell veröffentlicht.

Vorab folgende Mitteilung: Alexander Knierim wurde von der Versammlung aus der Flugsportvereinigung ausgeschlossen.

Altfluglehrer Willi Siegmann wurde auf Grund seiner Leistungen für den Verein, verbunden mit seiner langjährigen Tätigkeit als Fluglehrer und aktives Mitglied zum Ehrenmitglied ernannt.

Wir gratulieren herzlich.