



RUNWAY 36*

Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar e.V.

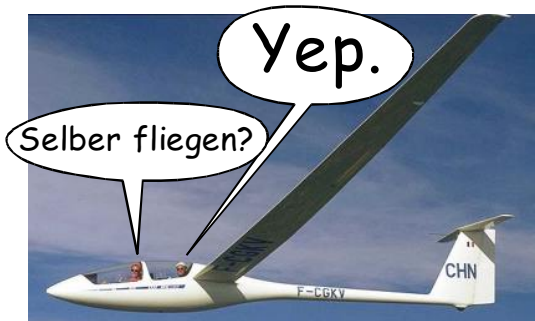
Donaueschingen: Die Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar e.V. (LSB) besteht seit mehr als 50 Jahren und hat ca. 140 Mitglieder. Geflogen wird auf dem Flugplatz in Donaueschingen.

Die LSB unterhält dort ein Segelfluggelände, sechs Segelflugzeuge, zwei Motorflugzeuge, einen Motorsegler, ein Ultraleichtflugzeug, zwei Flugzeughallen, Startgerät und ein Vereinsheim mit angrenzender Werkstatt.

Die LSB besitzt die Berechtigung für die Segelflug-, Motorsegelflug- und Ultraleichtflugausbildung, die in Theorie und Praxis von erfahrenen Fluglehrern

ehrenamtlich durchgeführt wird. Sämtliches Fluggerät wird gemäß strengen Vorschriften (deutlich strenger als der „TÜV“ für Autos) inspiziert und gewartet; u.a. ist dort einmal pro Jahr eine gründliche Untersuchung und Abnahme durch einen amtlichen Prüfer vorgeschrieben.

Donaueschingen bietet das ganze Jahr über optimale Bedingungen für alle Flugaktivitäten und ist ein guter Ausgangspunkt für tolle Flüge – auch ganz ohne Motor (ja richtig, auch *ohne* Motor kann man richtig weit fliegen, mehr dazu weiter hinten!).



„Yep.“: Der Traum vom Fliegen muß keiner bleiben!

Ob mit oder ohne Motor, bei uns im Verein kann man fliegen – und fliegen lernen! Wir stellen moderne Flugzeuge zur Verfügung und bieten die fundierte Ausbildung dazu an. Und die kostet nix extra: Die Flugstunde mit Lehrer kostet keinen Cent zusätzlich – es fallen nur die normalen Fluggebühren an! Warum? Weil wir die Freude an unserem Sport gerne weitergeben möchten und ihn erschwinglich halten wollen.

Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein...

Die Faszination des Fliegens muss man wohl einmal selbst erlebt haben, um all die zu verstehen, die davon schwärmen. Kaum ein Sport bietet so viele Aspekte: Von der totalen Entspannung über die sportliche Herausforderung, von der Technikbegeisterung über die Ästhetik, vom Spaß an der Natur bis hin zur



körperlichen Höchstleistung beim Kunstflug reichen die Erlebnismöglichkeiten. Und noch weiter... only the sky's the limit!

**Hört sich ja gut an...
...aber is es sicher?**

In der Ausbildung zum Privatpiloten wird nichts dem Zufall überlassen. Durch eine gründliche Ausbildung wird der sichere Umgang mit dem Element Luft und der dabei benötigten Technik vermittelt. *Draufgänger sind nicht gefragt.* Ein gründlicher Check des Flugzeugs vor jedem Flug ist ebenso notwendig wie die sichere Beherrschung von Verfahren zur Bewältigung von potentiellen Gefahrensituationen. Das Fluggerät wird ständig gewartet und entspricht sehr hohen Sicherheitsanforderungen und internationalen Luftfahrt-Standards. Schließlich muss Sicherheit für jeden Piloten stets oberstes Gebot sein.



* Runway (Piste) 36: So wird die Start- und Landebahn in Donaueschingen bezeichnet, wenn nach Norden (360°) gestartet und gelandet wird. Andersherum heißt es Runway 18, wenn in Richtung Süden (richtig: 180°) an- und abgeflogen wird.



Wie werde ich Segelflugpilot?

Voraussetzungen:

- Mindestalter 14 Jahre
- Fliegerärztliche Untersuchung
- < 18 Jahre: Einverständniserklärung der Eltern



Sind diese Voraussetzungen erfüllt, kann es gleich richtig losgehen: Zunächst einmal wird mit Fluglehrer in unseren doppelstzigen

Schulungsflugzeugen ASK 13 und ASK 21 mit Doppelsteuer geflogen. Nach ca. 60 bis 90 Starts beherrscht man das Flugzeug soweit, dass man seinen ersten Alleinflug machen kann. Nach drei Alleinflügen ist mit der A-Prüfung der erste Ausbildungsabschnitt

beendet. Anschließend wird auf ein einsitziges Muster umgeschult. Nachdem man auch schwierigere Übungen wie den Seitengleitflug oder sauberes Steilkreisen beherrscht, folgt die B-Prüfung, die den zweiten Ausbildungsabschnitt



abschließt. Im dritten Ausbildungsabschnitt wird das Fliegen in der Thermik geübt, und nach einem 30-minütigen Alleinflug steht am Ende dieses Abschnitts die C-Prüfung an. Eine navigatorische und eine meteorologische Streckenflugeinweisung durch den Fluglehrer schließen zusammen mit einem selbstständig durchzuführenden 50 km-Überlandflug die praktische Ausbildung ab. Bis hierher hat man mindestens 30 Stunden in der Luft verbracht, davon mehr als die Hälfte alleine. Der

theoretische Unterricht, der mindestens 60 Stunden in den Fächern Luftrecht, Technik, Navigation, Meteorologie und Verhalten in besonderen



Fällen umfasst, wird in den Wintermonaten von unseren Fluglehrern gehalten. Nach Erwerb des Funksprechzeugnisses kann die theoretische und anschließend die praktische Prüfung abgelegt werden. Ab jetzt darf man (wenn man mindestens 17 Jahre alt ist) eigenverantwortlich fliegen!

Man muss sich im klaren darüber sein, dass Segelfliegen ein unglaublich faszinierender, aber auch zeitintensiver Sport ist. Engagement ist gefragt. Ein Tag, an dem man fliegen will, beginnt mitunter

morgens um 9:00 Uhr und endet abends mit dem Einräumen der Flugzeuge. Besonders als Flugschüler sollte man regelmäßig an den Wochenenden auf den Flugplatz kommen, denn wer nur sporadisch schult, vergisst in der



Zwischenzeit viel vom Gelernten, und die Ausbildung zieht sich in die Länge. Wer aber einmal die Faszination des Segelflugs erfahren hat,

den zieht es von ganz alleine am nächsten Wochenende wieder auf den Flugplatz. Und der Flugtag ist dann wieder mal viel schneller vorbei, als einem eigentlich lieb gewesen wäre...



Die Kosten im Griff:

Auch den Flugschein gibt's natürlich nicht umsonst. Weil einem aber die Gebühren und Beiträge erst einmal nichts sagen, haben wir uns bei unseren jungen Segelfliegern erkundigt, wie viel sie für ihren Schein insgesamt (Vereinsbeiträge, Fluggebühren, Funksprechzeugnis, fliegerärztliche Untersuchung...) ausgegeben haben, und wie lange ihre Ausbildung gedauert hat*:

Axel, 24 J.	Yves, 25 J.	Dominik, 19 J.
2 Jahre	2 Jahre	1½ Jahre
1500 €	1800 €	2100 €
„Standard“: Eine ganz normale Schulung im Verein...	„Gemischtes Doppel“: 2 Wochen auf einer Flugschule (höhere Preise als im Verein) zum Reinschnuppern in den Sommerferien bis zum ersten Alleinflug, dann weiter im Verein.	„Turbo“: intensive Schulung im Verein, auch auf unserem Motorsegler, der pro Stunde deutlich mehr kostet, aber mehr Flexibilität bei der Ausbildung bietet.

* Diese Kosten fallen natürlich nicht auf einen Schlag an, sondern erst im Verlauf der Ausbildung. Durch persönlichen Einsatz und z.B. durch Ableistung von Arbeitsstunden im Verein, die mit 7,67 € pro Stunde vergütet werden (bei uns gibt's keine Pflichtarbeitsstunden!), kann man sich die Ausbildung natürlich auch günstiger gestalten.

Und man darf auf keinen Fall vergessen, dass der Spaß schon mit dem ersten Start beginnt!

Eine kurze Geschichte des Segelfluges:



Der Begriff „Segelflug“ wurde das erste Mal von Otto Lilienthal (1848–1896) benutzt. In seinen über zweitausend Gleitflügen hat er als Erster systematisch Untersuchungen über das Fliegen angestellt, von denen später viele Flugpioniere profitiert haben. In den USA waren es die Gebrüder Wright, die ab 1903 erste Flugversuche wagten – allerdings mit Motorkraft. Die erste Flugvorführung der Brüder in Europa weckte auch in Deutschland wieder die Begeisterung für das Fliegen, welche nach dem Tode Lilienthals weitgehend erloschen war. 1911 wurde die Rhön als das ideale Gleitfluggelände in Deutschland entdeckt, und 1912 wurde dort ein erster inoffizieller Streckenweltrekord im motorlosen Flug aufgestellt: 838 m in 1 Minute und 52 Sekunden! Nach dem Krieg verboten die Versailler Verträge den Betrieb und den Bau von Motorflugzeugen in Deutschland, was zu einem Wiederaufschwung des Segelflugs führte: Die Hängegleiter entwickelten sich zu Segelflugzeugen. Schon 1922 gelangen die ersten Stundenflüge im Hangaufwind der Wasserkuppe. Allerdings gab es zu dieser Zeit noch keine Möglichkeit, sich fernab von Berghängen



So flog alles an...



Der Vampyr – ein Meilenstein

Sicherheit beim Segelfliegen:

Was nicht da ist, kann auch nicht kaputtgehen – Segelflugzeuge haben keine Motoren. Die Steuerung ist rein mechanisch und durch die ständige Wartung sehr zuverlässig. Es wird generell nur mit Fallschirmen geflogen, die sich auch aus niedriger



Ein Segelflugzeuganhänger samt Inhalt

Höhe öffnen. Jeden Winter wird der Flugzeugpark einem Generalcheck unterzogen und von einem Prüfer unter die Lupe genommen. Vor jedem Flug muss jedes Flugzeug immer gründlich gecheckt werden – ein fester Bestandteil der Ausbildung. Kein Schüler darf alleine fliegen, bevor nicht mehrere Fluglehrer die nötige Ausbildungsreife festgestellt

antriebslos in der Luft zu halten und größere Strecken, auch über einer Ebene, zurückzulegen. Als dann 1924 das Fliegen mit leichten



Damit lernte man früher fliegen...

Motorflugzeugen wieder erlaubt wurde, schien das Ende des Segelflugs gekommen. Erst Max Kegel, der berühmte „Gewittermaxe“, erbrachte mit einem Flug in ein Gewitter den unfreiwilligen Beweis, dass thermische Aufwinde existieren. Zwei Jahre später gelang es dann Robert Kronfeld, in einem „Aufwindkamin“ hochzukreisen – er benutzt



...und damit heute!

als erster ein Variometer – womit der Weg für den Strecken- und Dauerflug geebnet war. Heutige Segelflugzeuge sind High-Tech und bestehen nicht mehr aus stoffbespannten Holzgerippen, sondern aus modernsten faserverstärkten Kunststoffen, die die Segelflieger als erste für sich entdeckten, und die mittlerweile auch in Formel-1-Rennwagen oder schussicheren Westen Anwendung finden. Der Streckenflugweltrekord liegt nicht mehr bei 840 Metern, sondern bei über 2.500 km (an einem Tag, ohne Motor!). Höhen bis zu 14.000 m wurden schon erflogen. Und alles ohne Motor, nur durch die Nutzung der Energie, die von der Atmosphäre frei Haus geliefert wird. Donnerwetter...



Ein Nimbus 4 (genau wie Harry Potters Nimbus 2000 ein echtes Spitzenmodell)



haben. Wenn die Thermik (der Aufwind) mal früher „abstellt“ als gewollt, kann man völlig unbeschadet auf einer ganz normalen Wiese oder auch einem Feld landen – jedes Segelflugzeug ist hierfür ausgelegt. Keine Notlandung also, sondern eine Außenlandung. Das Flugzeug kann auseinandergenommen werden und passt dann in einen speziellen Autoanhänger wie im Bild. Ein modernes Segelflugzeug kann locker bis zu 250 km/h schnell fliegen und hält mehr als doppelt so hohe Belastungen aus wie ein Airbus! Auch Kunstflug ist kein Problem, sondern sogar eine eigene Disziplin. Rechts im Bild übrigens zwei unserer jungen Kunstflugpiloten in unserer ASK 21!





Segelflug:

Mitgliederstärkste Sparte. Der Flugbetrieb findet am Flugplatz Donaueschingen statt. Für die Schulung ist der Platz aufgrund seiner großzügigen

Abmessungen geradezu ideal. Bei Windenbetrieb ist eine hohe Startfrequenz und eine zügige Ausbildung möglich. Normalerweise wird an der Winde gestartet. Eine Doppeltrommel-Winde mit einem starken V8-Motor zieht die Flugzeuge in wenigen Sekunden an einem 1300 m langen Stahlseil auf 300–400 m Höhe, meist genug, um Anschluss an die Thermik zu finden

und sich auf Überlandflug zu begeben. Dank der befestigten Piste können schon zeitig im Frühjahr Flugzeugschlepps erfolgen, wenn auf der Rasenpiste noch kein Betrieb möglich wäre. Leistungsfieger können von Donaueschingen aus in den Hochschwarzwald geschleppt werden, wo sich früh Thermik finden läßt, Flugschülern wird die Flugzeugschlepp-Ausbildung erleichtert.

Weitere Fragen beantworten Ihnen gerne der Ausbildungsleiter Klaus Ickert, ☎07032/72985 oder email kl.ick@t-online.de, Fluglehrer Wilfried Vosseler, ☎0771/63331 oder Eugen Wintermantel, ☎07721/4850 oder email eugenwintermantel@web.de.



Oder Motorsegler?

Mit dem Motorsegler zu fliegen, macht einfach Spaß. Unabhängig von Aufwinden kann man ohne viel Aufwand die Aussicht von oben voll

genießen. Die Ausbildung umfasst mindestens 35 Stunden, 60 Starts und Landungen und zwei

Dreiecksflüge über 300 km. Die Theorie besteht aus denselben Fächern wie beim Segelflug, plus motorflugspezifische Fächer, insgesamt 80 Stunden. Für Umsteiger vom Segelflug oder Motorflug gibt's Erleichterungen!

Fragen können Ihnen am besten beantworten: Peter Hummel, Abteilungsleiter Motorsegler, ☎07721/26842 und unser Motorsegler-Lehrer Uwe Schlote ☎07721/33259.



Oder Ultraleicht?

Der Trend: Schicke kleine Flugzeuge, die günstiger im Betrieb sind als ein normales Motorflugzeug, aber ein ganz besonderes

Flugerlebnis bieten. Unser Eurostar ist kein mit Stoff

bespannter Drahtverhau, sondern ein flottes Ganzmetallflugzeug neuester Bauart! Für Inhaber eines anderen Flugscheines ist die Umschulung besonders einfach.

Auskünfte erteilen Ihnen auch wieder gerne Klaus Ickert oder die anderen oben genannten Personen!



Oder Motorflug?

Auch Motorflieger kommen bei uns auf ihre Kosten. Zwei

Motorflugzeuge stehen zur Verfügung: Die 4-sitzige Schleppmaschine „Jodel Remorqueur“ D-

sitzige Schleppmaschine „Jodel Remorqueur“ D-

EISF kann besonders gut für Rundflüge benutzt werden. Ein ausgesprochen komfortables Reiseflugzeug ist unsere 4-sitzige Piper PA28 D-EDKU. Über Einzelheiten und die günstigen Chartermöglichkeiten informiert Sie gerne der Abteilungsleiter Motorflug Peter Greuner, ☎0771/4730.

Übrigens: Jugendgruppe!



Unser Verein hat eine tolle Jugendgruppe. Wir organisieren ein Sommerlager mit Übernachtung und Verpflegung auf dem Flugplatz, nehmen an

Wettbewerben teil, und grillen auch mal nach dem Flugbetrieb am Platz. Im Winter gibt's ein Hüttenwochenende, Ausflüge, Skiausfahrten oder auch einen Snowboard-Kurs und natürlich das alljährliche Volleyballturnier der Segelflieger in Dettingen (Party inclusive!), das wir schon dreimal hintereinander gewonnen haben. Und wer's noch nicht gemerkt hat: Bei uns sind Mädels und Jungs natürlich gleichermaßen willkommen!

Noch Fragen?

Hoffentlich! Wir stellen gerne noch mehr Informationen zur Verfügung. Jede der oben erwähnten Personen gibt gerne Auskunft! Einfach mal fragen... oder natürlich unter www.lsb-donaueschingen.de die LSB-Homepage besuchen – wir freuen uns drauf! Bis bald!