

LUFTPOST

AUSGABE 3 – DEZEMBER 2021

Bauer Grewe

GELUNGENER ERSTFLUG UNSERES GRUNAU BABYS

SG 38 FLIEGEN AUF DER WASSERKUPPE

SEGELFLIEGEN IN DÄNEMARKS DÜNEN



Erstflug Grunau Baby

Das Highlight des Jahres

Sonntag, 24. Oktober 2021. Ich sitze im Auto Richtung Flugplatz. Kein gewöhnlicher Tag, heute soll der Erstflug unseres Grunau Babys stattfinden.

2 1/2 Jahre nachdem wir es aus Dänemark bekommen haben, etwa 2000 Arbeitsstunden Restaurierung später. Johannes Krane hatte dem Flieger bereits am 24.7. bei der Abnahme seinen Segen erteilt, aber die Bürokratie ... Nun ist es also soweit, der Spezialschlepper ist bestellt, unsere Sunderaner Freunde schleppen mit einem Ultraleicht C42, wegen der Geschwindigkeit. Helfer, Freunde und Gönner werden da sein.

Während der Fahrt kommen mir auch die Phasen der Restaurierung in den Sinn, die vielen Verleimungen, Schrauben, Beanspruchung und Lackierung, haben wir alles richtig gemacht?

Ist alles fest und richtig eingestellt?

Hätten wir nicht hier und da, sind die Steuerseile fest verquetscht, die Spannschlösser gesichert?

Wie wird der Start auf der Kufe klappen? Wird der UL uns trotzdem vom Boden bekommen?

Was wenn sich etwas löst? Der Fallschirm ist doch nur eine Notlösung. Ist das etwa Angst die da nach mir greift? Nein, aber etwas nervös werde ich schon. War ich nicht auch etwas zu schwer? Aber den Erstflug einem Anderen überlassen und dem Risiko aussetzen? - Nein, auf keinen Fall!

In Schüren ist heute normaler Segelfluggetrieb, daher ist genug Personal da. Erstmals wird das Baby zum Start geschafft.

Nochmal gründlich checken, alle Verbindungen prüfen, kritisch schweift der Blick über das doch sehr kleine Flugzeug. Den letzten Flug hatte das Baby 1988 in Dänemark. 1954 wurde es in Hamm gebaut.

Ok, alles klar, also mal den Fallschirm angelegt (diesmal nicht mit der üblichen Routine) und in das enge Cockpit gezwängt. Es ist kalt und die Jacke dick, viel Platz habe ich nicht aber ich komme überall gut dran.

Dies ist für mich das erste Mal hinter einem UL im Schlepp und Stefan (der Schlepper) hat in Schüren noch nie geschleppt. Wäre schön wenn ich eine Funkverbindung hätte, aber nein, haben wir nicht, wer hatte damals schon Funk. Vielleicht hilft winken.

Wir starten auf dem Gras wegen der Kufe. Ein Kuss und die besten Wünsche von meiner Freundin, Fliegerhaube auf, Brille runter. Das Seil strafft sich, wir rutschen vorwärts und es dauert etwas bis der Mann an der Fläche loslassen kann, aber dann sind das Baby und ich auch sofort in der Luft.

Sobald der Ruderdruck da ist und der Flieger abgehoben hat, ich spüre wie die Tragflächen uns heben, da ist auch die Nervosität weg.

Zwar achte ich peinlichst genau auf alle Geräusche, jede Zuckung des Knüppels, auf den Fahrtmesser und auf den Boden der sich immer weiter entfernt. Mich trennt nicht viel von der Luft und dem freien Fall. Aber das Baby trägt sicher und reagiert auf alle Ruderausschläge sehr angenehm. Ich lass mich etwas höher schleppen und bedauere, dass ich Stefan nicht sagen kann wohin ich will. Bei rund 50 km/h Wind in der Höhe komme ich schlecht vorwärts. Setzt er mich zu weit in Richtung Calle ab, dann komme ich nicht zurück und muss auf einen Acker.

Aber Stefan hat ein Einsehen und zieht mich nach Büenefeld. Ausklinken und wir sind allein, nur der Wind pfeift uns um die Ohren und Streben. Vorsichtige Kurven, ein bisschen Fahrt aufnehmen, Klappen testen. Alles wunderbar, der Vogel liegt sehr angenehm in der Hand. Mit rund 1,7 Metern pro Sekunde fällt das Baby, etwa doppelt so schnell wie unsere moderne DG.

Aber da liegen auch fast 70 Jahre Segelfluggeschichte zwischen den Konstruktionen.

So ist der Boden schnell wieder da und ich konzentriere mich auf die Landung. Allzu weit darf man die Platzrunde nicht ausfliegen. Nach kaum 15 Minuten bin ich wieder am Boden. Freude bei mir und dem Baby und allen Gönnern und Freunden.

Der zweite Start war dann aber ein echter Genuss. Da konnte ich dann wirklich die Freiheit, den Wind um Streben und Flächen genießen! Irgendwie ist man bewusster unterwegs in einem offenen Cockpit.

Martin hat dann auch noch einen Start gemacht und ist glücklich gelandet. Jetzt kann jeder Scheininhaber einsteigen, die Kiste ist endgültig flugklar und wartet auf Thermik über 1,7 Meter pro Sekunde.

Und das Baby möchte andere Babys und Oldtimer treffen, das hat es mir in den wenigen Minuten verraten ;-)
Meinen Dank an alle Helfer in der Werkstatt über all die Monate!

Jörg Kirtz

PS. Scannen Sie den QR-Code oder geben Sie folgenden Link ein für das Video vom Erstflug:
<https://youtu.be/VyhQYBhz590>



Ausziehen, laufen, los...

SG38 Fliegen mit Gummiseilstart

...unter diesem Motto erfüllten sich drei Segelflieger einen lang gehegten Traum – Gummiseilstarts mit dem SG 38 auf der Wasserkuppe, dem mit 950 m höchsten Berg der Rhön und der „Wiege des Segelflugs“.

Schöner hätte das Wetter für das geplante Wochenende Anfang Oktober nicht sein können. Mit einer tollen Truppe der Akaflieg Braunschweig und den beiden Fluglehrern Florian und Alex war ausreichend Personal für den Gummiseilstart vor Ort.

Pünktlich am Samstag um 9.00 Uhr erschienen 25 extrem fluggeile Segelflieger, um den Schulgleiter auszuhallen und sich nach einer Einweisung durch Fluglehrer Florian zum Startplatz zu begeben. Hier ging es dann auch direkt zur Sache. Das Gummiseil wurde ausgelegt und der erste Pilot zum Start vorbereitet.

Auf jeder Seite des Gummiseils wurden 8 Personen eingeteilt, hinten am SG 38 die Haltemannschaft mit 4 Personen. Mit dem Fluglehrer an der Fläche, zwei Trecker-Fahrern zum Rücktransport nach der Landung und einem Startschreiber waren so alle Teilnehmer beschäftigt.

Nach der Fertigmeldung des Piloten hallten die Kommandos durch die klare Luft:

„Startmannschaft“ – „Bereit“
 „Haltemannschaft“ – „Bereit“
 „Ausziehen“ (die Startmannschaft zieht das Gummiseil aus)
 „Laufen“ (die Startmannschaft läuft so schnell es geht den Berg hinab)
 „Los“ (die Haltemannschaft lässt die Halteseile aus den Händen gleiten)

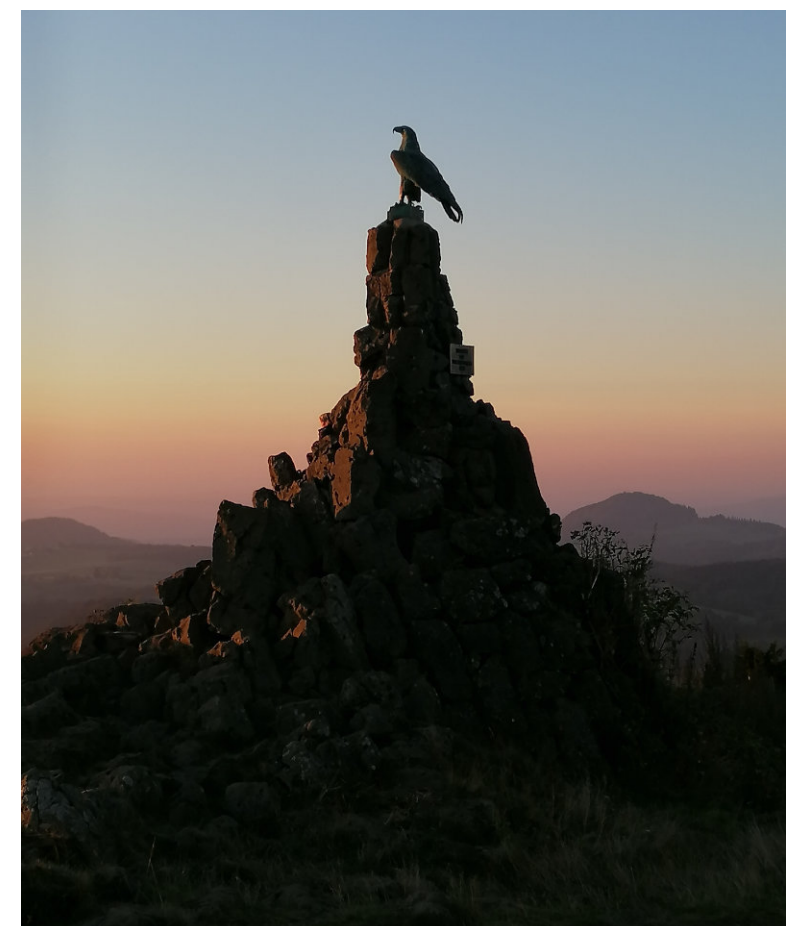
Der SG 38 wird so mit Menschenkraft auf eine atemberaubende Geschwindigkeit von ca. 80 km/h gebracht und steigt einige Meter in die Lüfte, um nach einer Flugzeit von ca. 20 Sekunden wieder Kontakt mit der Erde zu bekommen.

Nun wird jeder denken, 20 Sekunden, das lohnt sich gar nicht. Doch weit gefehlt. Ein unbeschreibliches Gefühl von Freiheit macht sich nach dem Abheben im offenen Flieger breit und jeder Pilot hat nach der Landung ein breites Lächeln auf dem Gesicht.

Nach knapp 40 Starts endet der Samstag für alle in einem Gasthof bei leckerem Essen und ein paar Bierchen in gemütlicher Runde. Auch der Sonntag wird noch ausgiebig genutzt und die Schlagzahl durch die Optimierung aller Abläufe kräftig erhöht. Im 7 Minuten Takt wird der Flieger nun in die Lüfte katapultiert, sodass fast alle Teilnehmer ihre Gummiseilstart-Berechtigung erhalten.

Ein fantastisches Wochenende, da waren sich die Teilnehmer einig, ging zu Ende und mit einem großen Dank an die Organisatoren des OSC Wasserkuppe traten alle den Heimweg an mit dem Gedanken – „Wir kommen wieder an diesen magischen Ort!“

Astrid Zeutschner





Alte Segelflugschule in Schüren

Übernahme und Erhalt

- ein heißes und schwieriges Thema
Aber beginnen wir, zum besseren Verständnis

im Sommer 2018 - Der Landrat des Hochsauerlandkreises und damit Chef der Flugplatz GmbH und Eigentümer des Geländes und der Gebäude auf dem Flugplatz Meschede – Schüren macht bei einem Besuch des Platzes aus Interesse eine Begehung der „alten Segelflugschule“. Er ist erschüttert, hat Sorge um den Brandschutz und untersagt die Nutzung der Zimmer in der Dachetage.

11. Okt. 2018 - Vorstand und Beirat beschäftigen sich in der Sitzung mit dem Problem.

LSV und HFS lassen ein Brandschutzgutachten erstellen, demzufolge knapp 90.000 € zur Beseitigung der Mängel aufzubringen wären.

24. Nov. 2018 - in der Mitgliederversammlung des LSV Meschede wird die Abtretung der Nutzungsrechte für den „Briefingraum“ und den „Mädchenschlafraum“ beschlossen. Beide Räume möchten wir vom HFS gerne für unser Museum nutzen.

Dann passiert, trotz Nachfrage bei der Flugplatz GmbH, lange Zeit nichts!!

12. Jan. 2020 - im Protokoll der Vorstands- und Beiratssitzung lesen wir:

Jörg informiert über den aktuellen Stand der Entwicklungen zum Gebäude „Alte Segelflugschule“ am Flugplatz in Schüren. Der HSK, in Person Herr Strätmann, als Eigentümer des Gebäudes, hat im Gespräch signalisiert, dass der Kreis kein Interesse hat und keine Möglichkeiten sieht Geld für die anstehenden Brandschutzmaßnahmen bereit zu stellen. Der HSK möchte das

Gebäude zum symbolischen Preis lieber an die/ einen der Nutzer veräußern. Eine Anschubfinanzierung wurde in Aussicht gestellt.

Für den HFS bedeutet das, dass eine Nutzungsgenehmigung der von uns angedachten Räumlichkeiten derzeit nicht erteilt werden kann.

Jörg hat nun Fakten und Daten zu Kosten und Einnahmen zum Gebäude gesammelt. Gemeinsam mit Pascal und Jörg fand am 07. Jan. 2020 mit der Immobilienberaterin der Sparkasse eine Besichtigung statt. Ihr Eindruck war durchaus positiv.

Einstimmig wurde vom Vorstand und Beirat beschlossen die Idee des eventuellen Kaufs der „alten Segelflugschule“ weiter zu verfolgen.

Kurzfristig sollen Gespräche mit dem Vorstand des LSV Meschede und der Flugplatz GmbH / Kreis geführt werden. =

10. Sept. 2020 - auf Einladung des Kreises findet ein Gespräch mit Vertretern des Kreises, der Flugplatz GmbH und der beiden Vereine LSV und HFS statt. Fazit: der Kreis wird bis Anfang 2021 eine Kostenaufstellung zur Gebäudesanierung erstellen.

03. März 2021

Vorstands- und Beiratssitzung vom HSK und Flugplatz GmbH nichts Neues! Bis auf 2 Zimmer sind im Obergeschoss alle Mietverträge gekündigt.

07. Juni 2021 - Protokoll der Online - Mitgliederversammlung
= Punkt 6. **Museum am Flugplatz Meschede – Schüren, Stand der Dinge**

Leider musste der Vorstand mitteilen, dass der Hochsauerlandkreis, als Eigentümer des denkmalgeschützten Gebäudes, sich entschlossen hat, das Gebäude über Makler zum Kauf anzubieten. Zwar soll ein neuer Eigentümer gehalten werden die Interessen der Vereine zu berücksichtigen... Diese Informa-

tionen sind inoffiziell und führten zu regen Diskussionen über das Verfahren.

Juli 2021 - erscheint ein Expose zum Gebäude „alte Segelfliegerschule“ und den beiden Vereinen wird vom Kreis die Möglichkeit gegeben vorab, bis Ende August 2021 (auf unseren Antrag später verlängert bis zum 30. Sept. 2021) ein Kauf- und Finanzierungsangebot abzugeben.

Juli – Sept. 2021 - Vorstand und Beirat führen zahlreiche Sondierungsgespräche mit der Bank, dem Baugutachter, Fördergeld-Gebern und am 22. Sept. ein Gespräch mit dem Amt für Denkmalschutz des LWL, dem Bauamt der Stadt Meschede und der Denkmalbeauftragten der Stadt Meschede. Am 24. Sept. folgen noch Gespräche mit dem DAeC/Landesverband und dem Landessportbund.

27. Sept. 2021 - beschließt die Mitgliederversammlung unseres Vereins, dass der Vorstand im Sinne der Vorlage ein Kaufangebot beim Kreis einreichen soll.

29. Sept. 2021 – Abgabe des Angebots

09. Nov. 2021 – auf Einladung des HSK stellen die Vorsitzenden des HSF die Projektidee mit einer PowerPoint-Präsentation dem Landrat, dem Kämmerer, dem Geschäftsführer der Flugplatz GmbH, dem Leiter des Gebäudemanagements und dem Vorsitzenden der Gesellschafterversammlung vor. Eine kleine Einführung in die bald 90 jährige Geschichte des Gebäudes und Gedanken zum Museum sollen den ideellen Wert des Gebäudes aufzeigen. Wir machen deutlich, dass es uns in erster Linie um den Erhalt des Gebäudes und die Einrichtung unseres Museums geht! Der Erwerb des Gebäudes stand für uns nie im Vordergrund und rückte erst durch die drohende Vermarktung in den Fokus.

In der Darstellung der Finanzplanung können wir auch die Unwägbarkeiten - steigende Zinsen, steigende Baukosten und immer größeren Leerstand - nicht unerwähnt lassen.

Auch der Landrat merkt an, wie klein unser Verein für eine solche Aufgabe ist.

Wir zeigen noch einmal auf, dass eine anderweitige Nutzung (Baugenehmigung 1935 sieht eine Nutzung als Unterkunft und Schulungsgebäude für Segelflieger vor) vom Bauamt der Stadt nicht genehmigt wird. Dies ist wohl allen Beteiligten inzwischen klar.

Seitens des Kreises werden keinerlei Anregungen, Pläne oder Vorschläge gemacht.

Selbst die vor einem Jahr vom Kreis in Aussicht gestellte Kostenaufstellung zur Sanierung des Gebäudes gibt es unseres Wissens nach nicht.

Nach einer Stunde verließen wir enttäuscht, ohne greifbare Lösung die

Gesprächsrunde.

Nun ist der Kreis mit seinen Fachbereichen wieder am Zug. Wir sind gespannt!

Ute Kirtz-Hackenberg

Termine 2022

06. März 15:30 Uhr
Jahreshauptversammlung mit
Neuwahlen (online oder in Schüren)

16. April Samstag
Taufe des Grunau Babys

11. September
Tag des Offenen Denkmals

Ende September
Küstenfliegen Dänemark

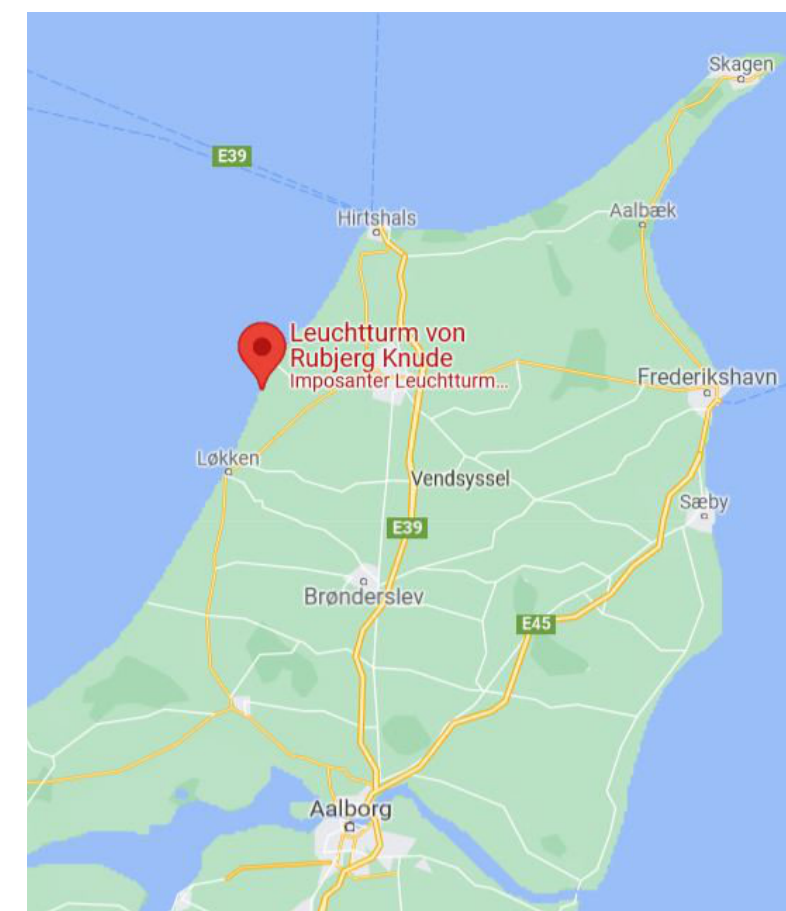


Wenn der Sand zwischen den Zähnen knirscht...

...dann ist der Wind genau richtig, um an den Dünen im nördlichen Dänemark zu fliegen.

Ab Ende September halten einige Mitglieder des dänischen Oldtimervereins (DASK, <https://www.dask-vgc.dk/DaskNy/>) ein besonderes Auge auf die Wetterlagenentwicklung, speziell Windrichtung und -geschwindigkeit in Lønstrup, welches an der nördlichen Westküste oberhalb des Limfjords liegt. Ab Anfang der Woche lässt sich erkennen, ob die richtige Lage kommt. Richtig heißt nordwestlicher Wind mit mindestens 8-9 m/s im Schnitt. Mit besser werdender Prognosegenauigkeit kommt Donnerstagabend die „Go – No go“ Entscheidung.

Wie das Wochenende nach einem „Go“ aussieht, beschreibe ich euch im Folgenden.



Samstagmorgen um 05:30 treffe ich in der Dunkelheit am Flugplatz Arnborg ein.

Auf diesem Platz hat unser Oldtimerverein seinen Hangar und Werkstatt. Das Licht aus dem Hangar und das halboffene Tor verrät mir, dass ich trotz der Herr-Gotts-Frühe nicht allein bin. Zwei weitere Vereinsmitglieder spuken durch die Dunkelheit und gemeinsam spannen wir 3 Transportanhänger hinter unsere Autos und los geht's mit einer gut 3-stündigen Fahrt durch Mittel- und Nord-Dänemark.

Der Kaffee dampft aus der Thermoskanne und die zähe Zeit hinter dem Lenkrad vergeht in spannender Erwartung auf das Kommende recht schnell. Schon mehrmals ist es mir passiert, dass ich Arnborg bei völliger Windstille verlassen habe. Windstille, Hangfliegen, klingt mehr nach „No go“. Nach einer Stunde Fahrt, ohne sich im Wind wiegende Bäume zu sehen, fängt man an nicht stubenreine Sätze für den Anruf an die Meteorologen zu formulieren. Aber jedes Mal, spätestens nördlich von Aalborg, wenn die ersten Böen den Anhänger tanzen lassen, werden die Formulierungen wieder sauberer.

So gegen 9 Uhr treffen wir auf unserem „Flugplatz“ ein. Okay, der Begriff „Flugplatz“ ist vielleicht ein wenig übertrieben. Der „Platz“ besteht aus einer ca. 300 m lange Wiese, direkt hinter den Dünen, wo normal Kühe grasen. In diesem Jahr haben wir ca. 50 m Startstrecke verloren, da die Düne als Wanderdüne, sich jedes Jahr ca. 2m ins Land frisst, und wir dieses Jahr die Einbuchtung vor der Düne verloren haben, in welche wir normal die Winde stellten.

Schon während des Aufrüstens der mitgebrachten Flugzeuge bemerkt man den ersten Sand in den Augen und zwi-



schen den Zähnen. Gut so, spürt man es nicht, dann ist der Wind zu schwach um hängen zu bleiben. Unser Flugzeugpark besteht typisch aus ein bis zwei Doppelsitzern (Gö-4, K2, K4, Specht, K13, oder der fliegende Stehbierhalle Polyt-III), sowie zwei bis drei Einsitzer (Grunau Baby, Olympia Meise, K6 oder K8).

Nach dem Aufrüsten ein kurzes Briefing und kurz danach geht dann der erste Start. Start, auch wieder so eine Übertreibung, gerade wenn du dich richtig in den Steigflug gelegt hast, klinkt das Seil auch schon wieder aus.

Je nach Mut, Flugzeug und Sollbruchstelle, gibt's zwischen 90 bis 120 m, also nicht viel mehr als bei einer Seilrissübung. Reicht aber auch, denn ausgeklinkt wird gleich hinter der Düne und nach 100-200 m vorfliegen erreicht man die Vorderkanten und damit das Steigfeld. Steigfeld, auch wieder eine Übertreibung, mehr als einen viertel bis halben Meter lockst du der Düne nicht aus den Rippen.

Das Erste was man instinktiv macht ist rechts abbiegen und ab in Richtung höchster Stelle beim alten Leuchtturm. Hier ist die Düne so um die 90 m hoch und nach ein Paar Zügen vor und zurück des Hanges befindet man sich mit dem Baby in Nerven beruhigenden 150 Höhenmetern wieder. Du bist froh über jeden einzelnen der 17 Gleitzahlpunkte des Babys. Auch am Hang zählt Gleitzahl, oder besser gesagt geringstes Sinken, und man kann deutlich die Leistungsunterschiede sehen. Mit dem Baby ist, je nach Windstärke, bei 150 m Schluss, mit der K13 bekommst du 190 bis 200 m hin und mit der K6 oder K8 geht's noch mal eine Spannweitenlänge höher.

Von der höchsten Stelle fällt die Düne gen Nord und Süd, in Richtung der Dörfer Lønstrup und Løkken, ab auf 20-50 m. Fliegst du von der höchsten Stelle mit ca. 150 m auf dem Höhenmesser Richtung Lønstrup oder Løkken steht das Vario anfangs meist auf Sinken. Die Düne fällt schneller ab als dein Gleitwinkel, womit man schnell höher als das Aufwindfeld fliegt. Es hat mich schon ein Paar Flüge gekostet meinem Gehirn einzureden, dass dies schon alles so seine Ordnung hat. Alle Alarmsignale stehen halt auf Rot; keine Höhe, nicht viel zu landen und um es perfekt zu machen auch kaum viel mehr als Mindestgeschwindigkeit auf der



Uhr. Irgendwann, bei 80-100 m kommt es dann ganz langsam und vorsichtig, das sehnsüchtig erwartet Steigen. Ich habe bemerkt, dass Steigen an der Düne meistens zusammen mit einem deutlich absinken der Schultern und dem lauten Ausruf: „Und? Geht doch!“ kommt.

Je nach aktueller Nervenlage dreht man zwischen Sommerhausgebiet und dem Dorf Løkken wieder gen Norden. Langsam steigt die Düne an und mit ihr der Segler. Aus dem Süden ist man beim ersten Vorbeifliegen des Leuchtturms so um die 50 m über dem Sand und kann den Wanderern zuwinken. Weiter gen Norden, hier verliert die Düne schnell an Höhe und man erreicht das Dorf Lønstrup meistens nur im



Sinken und mit sehr guter Laune. Du fliegst jetzt „deutlich“ über der Kante, also jede Menge Höhenüberschuss. Halb in der Kurve gegen Süden ändert sich die Laune schlagartig. Erstens fliegst du immer noch im Sinken, aber diesmal fliegst du entgegen der schnell ansteigenden Kante. Die Gleitzahl des Baby's passt hier gefühlt eher der Beschreibung des Cw Wertes der Eiger Nordwand. Nur wenn der Wind stark ist, kommst du auf Hangkantenhöhe am Leuchtturm vorbei, sonst ist Hangpolieren angesagt. Die anderen Jungs, in ihren Hochleistungsmaschinen wie K6 oder K8, ziehen mit einem deutlich breiterem Grinsen über dir vorbei. Nach ein paar Runden auf und ab gewöhnt man sich langsam an die Eindrücke und jetzt beginnt man den Flug zu

genießen. Auf der einen Seite das tiefblaue mit Schaumkronen überzogene Meer, auf der anderen Seite sich abwechselnde Heidelandschaft unterbrochen von hellleuchtendem Sand, sowie Sommerhäusern hinter Hecken. Von diesen Bildern kann man nicht genug bekommen. Die Zeit vergeht rasend schnell und eine Stunde am Hang gleicht gefühlt einer Platzrunde ohne Thermik.

Zur Landung fliegt man den „Platz“ von Norden an, wenn man genügend Höhe für den Anflug an der höchsten Stelle getankt hat. Einen richtigen Gegenanflug gibt es nicht, man lässt sich seitlich vom Wind in den Queranflug drücken. Das Endteil legt man kurz, steil und mit jeder Menge Fahrüberschuss aus, welche zügig verschwindet, wenn man erstmal unterhalb Dünenhöhe ist.

Auch nach der Landung bleibt man in seinen Gedanken am Hang hängen, während man den nächsten zum Start klar macht. Es dauert schon seine Zeit wieder herunterzukommen.

Gegen Abend, wenn der Wind schwächer wird, geht das gemeinsame Abrüsten los. Meist verschlingt es das letzte Abendlicht, bevor alle Flieger wieder auf den Anhängern stehen. Nach 10 Stunden in Wind, Sand und Salz, bist du nur noch Müde, aber Glücklich und wirklich eine Erfahrung reicher.

Vor den Rückreisen „überfallen“ wir gemeinsam die lokale Kneipe, denn so langsam ist das Müsli des Frühstücks verbrannt. Wird nur ein Tag geflogen, dann sind wir meistens so gegen 1-2 Uhr nachts wieder in Arnborg. Bleibt der Wind über das ganze Wochenende passend, dann mietet man sich entweder eine Hütte auf dem Campingplatz

oder frühzeitig ein Sommerhaus für das Wochenende. Ich habe in all den Jahren in Lønstrup allerdings nur einmal erlebt ein ganzes Wochenende mit der richtigen Windrichtung und Stärke zu haben.

Ob unser Baby schon mal in Lønstrup geflogen hat ist mir nicht bekannt, da könnte Jörg mal im alten Bordbuch blättern. Auf jeden Fall sollte das Baby Lønstrup (wieder)erleben und daher hier zum Abschluss eine Einladung die September / Oktober Wochenenden im nächsten Jahr freizuhalten. Es ist ein Erlebnis hier an den Dünen zu segeln wie die Möwen.

Frank Drinhaus

Historisches

Dünen Segelfliegen in Lønstrup ist übrigens nichts neues. Schon 1939 errichtete der dänische Segelflug Verband dort ein Lager und einen Hangar. Während der deutschen Besatzungszeit, von 1940 bis 1945, war Lønstrup einer der wenigen Plätze wo, wenn auch unter sehr strengen Auflagen, aktiv Segelflug betrieben werden konnte. Heute kann man nur noch das Fundament des alten Hangars erkennen, alle Gebäude sind nach dem Krieg verschwunden.

Links

<https://www.youtube.com/watch?v=h-3xJ18y1B4> zeigt einen kleinen Film des diesjährigen Treffens und bei <https://www.dask-vgc.dk/DaskNy/> gibt's mehr Informationen über unseren Verein und unsere Flotte, die sich von Stamer-Lippisch Zögling von 1926 bis LS1-0 Werknummer 2, d.h. der ältesten noch fliegenden Maschine aus dem Hause LS, streckt.

Alle Jahre wieder...

bitten wir Sie, liebe Mitglieder, Freunde und Gönner unseren Verein mit Spenden zu unterstützen!

Sie können sehen und lesen, wie viele Projekte wir im vergangenen Jahr mit viel Engagement und Begeisterung in die Hand genommen haben.

Unser Grunau – Baby hat einen Hallenplatz und der muss, wie die Miete für die von unserem Verein genutzten Räume in der „alten Segelflugschule“, bezahlt werden. Gerne möchten wir auch erste Pläne für unser Museum konkretisieren, nutzbar bereits beim „Tag des offenen Denkmals“ 2022 und und und



unterstützen Sie uns bitte

- mit Fotos und Dokumenten aus Hinterlassenschaften
- indem Sie unsere Idee verbreiten und mittragen
- finanziell!!

Selbstverständlich bekommen Sie eine Spendenquittung!

Vor allem aber bleiben Sie gesund wünscht

Ute Kirtz – Hackenberg
2. Vorsitzende



Das grüne „Krokodil“

Viel Arbeit auf zwei Rädern



Am 14. Mai wurde in Belgien, im Auftrag von Frank Hofmann, ein Anhänger erworben, groß genug um darin sowohl das Baby als auch die Ka 2 b zu verstauen. Der Anhänger muss natürlich noch deutsche Papiere und TÜV bekommen.

Für die Entrostung und TÜV Vorbereitung war ein Wochenende geplant.

Beim Oldtimerclub Medebach bekamen wir die Möglichkeit die Werkstatt samt Bühne zu benutzen.

Aus dem einen Wochenende wurden dann aber doch fünf, trotz der zahlreichen Helfer. Teilweise wurde mit 6 Personen am Anhänger gearbeitet, - ein tolles Team!

Schweißarbeiten waren auch erforderlich, hunderte von Nieten wurden gelöst und erneuert. Der Rahmen wurde entrostet und gestrichen und die gesamte Elektrik wurde neu verlegt.

Letztendlich scheiterten wir an der Achse, es gab keine Papiere, kein Typenschild und auch keine Bremswirkung. Das wird der TÜV nicht abnehmen.

Deswegen haben wir uns, in Absprache mit Frank, für eine neue Achse entschieden, die aber erst in drei Monaten geliefert wird.

Bestückt wird der Anhänger in Zukunft mit Rollpaletten die auf das jeweilige Flugzeug angepasst sind. So können wir die Paletten auch in der Halle zur Lagerung der Flieger nutzen. Eine Idee von unseren dänischen Freunden.

Also noch ein bisschen Arbeit bis zum Frühjahr, aber dann sollte unsere kleine Flotte mobil sein.

Danke an Frank für die zukünftige Nutzung und an alle Helfer !

Jörg Kirtz





Liebe Freundinnen und Freunde des HFS!

Ich möchte Euch einen schönen Gruß zu Weihnachten und zum bald beginnenden neuen Jahr aus dem wunderschönen Namibia schicken. Ich bin jetzt schon fast anderthalb Monate hier und konnte einige wunderschöne Flüge machen. Allerdings schwappt die Corona-Geschichte auch hierher. So wurde durch einen Federstrich der EU und auch Deutschland das Überle-

ben vieler Lodges und der dort arbeitenden Menschen in Frage gestellt. Aus Sorge vor der Omikron-Variante wurde Namibia (und alle Länder des südlichen Afrika) als Virus-Variantengebiet eingestuft, was zu einer "Flucht" vieler Touristen geführt hat (und das obwohl die Variante in Namibia bisher nicht nachgewiesen wurde).

Ich wünsche uns allen für das kommende Jahr, erstmal, dass alle gesund bleiben und dass dieses Virus nicht mehr in alle Planungen und Geschehnisse eingreifen kann, dann natürlich ganz viele schöne Flüge im Baby oder anderen schönen Fluggeräten und dann natürlich, dass wir in irgendeiner Weise unserem Ziel, einem Museum in der alten Segelflugschule näher kommen.

Ganz viele liebe Grüße aus Pokweni

Katharina (Tinka)

Kontaktinformationen



Postfach 1340
59853 Meschede



vorstand@fluggeschichte-sauerland.de



www.fluggeschichte-sauerland.de



VR 1873, Amtsgericht Arnsberg
Steuernummer 334/5770/4554



[@HistorischerFlugsportvereinSauerland](https://www.facebook.com/HistorischerFlugsportvereinSauerland)