



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



DORNIER MUSEUM

10-JÄHRIGES JUBILÄUM

AERO 2019

VORSCHAU AUF FRIEDRICHSHAFEN

EUROGLIDE 2018

2000 KILOMETER DURCH EUROPA

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250



Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

Wir stellen Dynatec Seile für sehr viel verschiedene Anwendungsbereiche her. Und mit jedem neuen Bereich lernen wir für alle anderen dazu. Die neue Hoistline „V4“ ist das Ergebnis aller Erkenntnisse aus diesen vielen verschiedenen Praxisgebieten. So entsteht ein spezielles profiliertes, optimiert konstruiertes und mit der neuesten Technik imprägniertes Startseil der vierten Generation. Damit bietet Ihnen die neue Hoistline „V4“ die größte Performance, die größte Sicherheit und die beste Lebensdauer die wir jemals hatten.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „V4“ 5 mm	3.200 daN	1,40 kg



Hoistline „orange“

Die neue Hoistline „orange“ unterscheidet sich durch den Einsatz eines völlig neuen Beschichtungssystems von den bisherigen Startseilen. Mit der neuartigen „selbstschmierenden“ Oberfläche ist eine deutlich höhere Lebensdauer zu erwarten. Auch sie ist wie alle bisherigen Hoistline Startseile thermisch gereckt, um die optimale Dehnung und Tragkraft zu erreichen.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „orange“ 5 mm	2.700 daN	1,40 kg



Hoistline „yellow“

Diese Variante der Hoistline wurde entwickelt um besonders starkem Verschleiß ausgesetzten Bereichen im Startseil wie z.B. einer Kuppe oder einem stark befahrenen Querweg mehr Sicherheit zu geben. Mit mehr Material bei nahezu gleichem Durchmesser, gewährt sie die dazu nötige Lebensdauer. Sie kann im Startseil auch problemlos mit der Hoistline „orange“ gemischt werden.

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „yellow“ 6 mm	3.200 daN	1,60 kg



Hoistline „Groundline“

Die Hoistline „Groundline“ ist ein Packlagenseil für die ersten Lagen auf der Seiltrommel. Für diesen Einsatzzweck wurde sie speziell entwickelt. Auf die ersten Lagen der Seiltrommel wirkt ein besonders hoher Druck. Dadurch kann es zu entsprechenden Verformungen oder auch Beschädigungen an den Seilen dieser ersten Lagen kommen. Um den finanziellen Verlust dabei gering zu halten, haben wir ein neuartiges Seil für diesen Einsatzzweck entwickelt. So ist die „Groundline“ besonders druckstabil und abriebfest. Zudem ist sie deutlich günstiger als die Hoistline Startseile. Wichtig ist, dass die „Groundline“ so aufgespult werden muss, dass beim Start noch genügend Dynatec Hoistline Schleppseil auf der Trommel verbleibt, um die nötigen Kräfte zu übertragen. Die Groundline ist problemlos mit dem „normalen“ Hoistline Spleiß mit jeder anderen Hoistline zu verbinden.

Seil- Nenndurchmesser	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „Groundline“ 5 mm	1,25 kg

- rund 80% leichter als Drahtseil
- sehr hohe Bruchfestigkeit
- höhere Lebensdauer als Drahtseil.
- besonders gut spleißbar
- wesentlich einfacheres Handling
- leichteres Ausziehen

Vorseilsystem

Vorseil

- ca. 9 mm Spezialseil
- 3 Meter lang
- mit 5 t Dyneema Kern
- Beiderseits Schlaufen mit Ovalring und Doppelringpaar
- Besonders steif



Zwischenseil

- ca. 14 mm
- 10 Meter lang
- Beiderseits Schlaufen
- Optimale Dehnung
- roter oder grüner Kennstreifen



Artikel	Gewicht
Vorseil 3 Meter Eine Seite Ovalring Andere Seite Doppelringpaar	0,5 kg
Zwischenseil 10 Meter Beide Seiten Schlaufe	1,4 kg

Lippmann
German Roper

Dubbenwinkel 11

D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Besuchen Sie uns
auf der AERO
Stand B4-005

PARTS, ANNEXES, OPT-OUT: MUSS DAS ALLES SEIN?



LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

während wir uns Ende März 2019 auf die AERO mit mehr als 700 Ausstellern aus 38 Ländern und auf den Frühling freuen, bereitet vielen Briten und noch mehr Europäern das unendliche Brexit-Dilemma große Sorgen. Was reitet eigentlich ein Mitgliedsland – leider erwägen auch andere Ähnliches – , diese große und mühsam aufgebaute Gemeinschaft und das Erreichte hinter sich zu lassen?

Auf die Fliegerei und die zitierte AERO bezogen: Viele der überaus kreativen, oft kleinen Hersteller wären erst gar nicht in Friedrichshafen, wenn es eine EU oder EASA mit ihrem einheitlichen Regelwerk nicht gäbe. Zugegeben, es war ein schwieriger und teils holpriger Weg seit Gründung der EASA im Jahr 2002. Auch wir Flieger haben gerne und heftig auf die Behörde geschimpft, genau wie auf die Deutsche Bahn und den Stau auf der A1. Wer die langen und zähen Prozesse bis zum Inkrafttreten einer EASA-Regularie bemängelt, sollte sich vor Augen führen, wie viele Experten daran beteiligt sind, in wie viele Sprachen zum Beispiel ein Begriff wie „Auffrischungsschulung“ übersetzt werden muss – und zwar so, dass Parlamentarier, die meist keine Flieger sind, ihn verstehen! Ich muss dabei immer an den Philologenscherz denken, nach dem das Baskische und das Finnische die schwierigsten Sprachen Europas seien – und dass davon allein das Finnische so schwer sei, dass nicht einmal die Basken es verstünden ...

Missverständnisse oder Fehler sind also unvermeidbar. Aber alles lässt sich – wie zum Beispiel beim SPL oder PART M Light (s. Seite 5 und 6) – auch wieder reparieren oder vereinfachen.

Inzwischen ist das Geschimpfe offensichtlich weniger geworden und Begriffe wie LAPL, SPL, FI, IHP und SEP gehören zum fliegerischen Alltag. Nicht oder nur sehr schwierig lässt sich reparieren, wenn ein Land austritt. Dann schwindet ein Stück der fast grenzenlosen Freiheit – nicht über, sondern unter den Wolken. Jene Freiheit, die Marc Theisen und seinem Team beim Wettbewerb EUROGLIDE eine Woche Dauergrinsen bescherte. Die Freiheit, im Gasballon oder mit dem 600 kg-MTOM-UL ganz Europa zu bereisen.

Das ist nicht nichts. Denken wir daran, wenn uns die Regularien mal wieder nerven!

Klaus Fey

INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 9

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

UL-MUSTERPRÜFUNGEN FÜR ERHÖHTE
ABFLUGGEWICHTE SIND IM GANGE 11

LUFTRECHT

EASA STELLT
MISSVERSTÄNDNISSE KLAR 12
EISCHALTEN IST PFLICHT! 13

AERO

DESTINATION FRIEDRICHSHAFEN 14

FLUGSICHERHEIT

NACHDRÜCKEN GENÜGT NICHT! 18

SEGELFLUG

NEUES BUCH FÜR DIE SEGEL-
FLUGAUSBILDUNG 19

EUROGLIDE 2018 20

MUSEUM

10 JAHRE DORNIER-MUSEUM 22

FALLSCHIRM

JUNGE LEISTUNGSSPRINGER
GESUCHT 25

BALLON

DER TRAUM VOM GASBALLON 26

LANDESVERBÄNDE

BREMEN 28
HAMBURG 32
NIEDERSACHSEN 34
RHEINLAND-PFALZ 42

FLUGSICHERHEITSPREIS 50

KLEINANZEIGEN 50

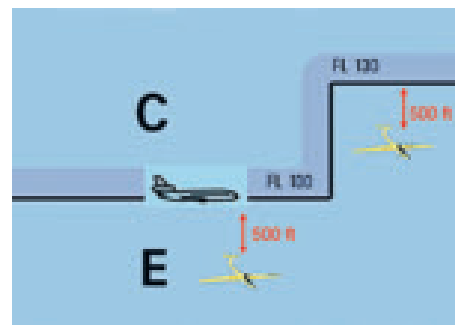
IMPRESSUM 50



500 FT ABSTAND ZUM LUFTRAUM C

Die Deutsche Flugsicherung bittet alle VFR-Piloten dringend, den Luftraum E nicht bis an die unmittelbare Grenze zum darüber liegenden Luftraum C auszunutzen, sondern nur bis maximal FL 95 (2.900 m) zu steigen. Im Alpengebiet bis FL 125.

Das betrifft insbesondere Segelflugzeugführer, Gleitschirm- und Hängegleiterpiloten mit Luftfahrzeugen und Luftsportgeräten ohne Transponder. So entsteht eine natürliche Verkehrstrennung zum direkt darüber fliegenden schnellen IFR-Verkehr. Hintergrund ist die Luftraumstruktur über Deutschland, in der abgesehen von den Halbkreisflughöhen keine vertikale Trennung von 500 ft zwischen IFR- und VFR-Verkehr herrscht. Die Bitte der DFS bezieht sich konkret auf die Vermeidung gefährlicher Annäherungen im Höhenband um FL 100 (Alpenraum: FL 130), in dem IFR-Verkehr durchaus mit Geschwindigkeiten von mehr als 250 Knoten operiert.



Die Deutsche Flugsicherung bittet um 500 ft Abstand zum Luftraum C. Grafik: DFS

AOPA



NACHTS IST ES KÄLTER

... als draußen. Beim Safety Letter Nr. 41 handelt es sich weniger um eine typische Veröffentlichung zur Unfallprävention, wie wir sie sonst von der AOPA kennen und schätzen. Autor Stefan Wahler leistet vielmehr eine selten ausführliche Darstellung rund ums Thema „Sichtflug bei Nacht“.

Er beleuchtet die luft- und lizenzenrechtlichen Eigenheiten des Nachtflugs ebenso wie die Flugzeugausrüstung und verrät diverse Kniffe, um den Flug durch die Finsternis souverän zu meistern. Als Vorstufe zum echten IFR-Betrieb bietet der Sichtflug bei Nacht einige Herausforderungen, aber auch unvergleichliche Erlebnisse. Safety Letter Nr. 41 weckt die Lust, es selbst zu versuchen.

Alle Safety Letters seit 2012 stehen auf der Website

www.aopa.de als Download zur Verfügung.



AOPA-Safety-Letter mit umfassender Info über Nachtflug



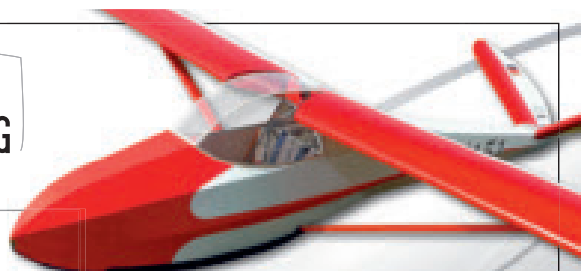
www.aopa.de



ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG

- Ihr Flugzeug benötigt eine neue Bespannung?
- Bringen Sie es ins ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG!
- Unser geschultes Team bespannt Ihr Flugzeug fachgerecht innerhalb von ca. einer Woche.
- Wir bespannen mit dem innovativen Gewebe **ORATEX® UL 600** und **ORATEX® 6000**.

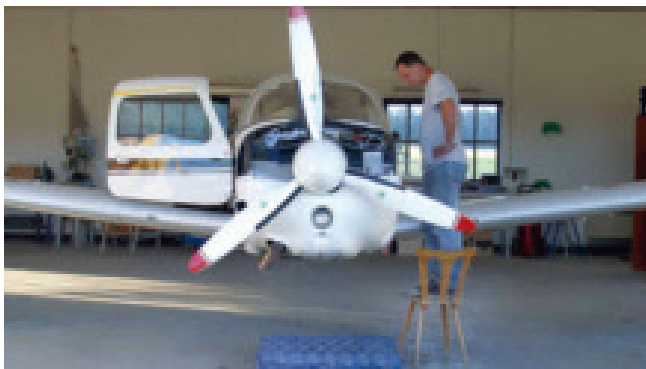
www.OratexBespannwerk.com



**SIE BRINGEN ES -
WIR BESPANNEN ES!**

... und wenn Sie Ihr Flugzeug nicht zu uns bringen können, dann kommen wir auch zu Ihnen!

PART M LIGHT – EINFACHER SCHRAUBEN



Von Part M light erhoffen sich nicht zuletzt viele ehrenamtliche Techniker in den Vereinswerkstätten Erleichterungen bei der Flugzeugwartung. Foto: Reinhold Wagner

Am 28. Februar 2019 wurde endlich der jahrelang herbeigesehnte Part M light abgesegnet, der die Regeln zur Wartung für Flugzeuge bis 2.730 kg MTOM vereinfachen soll. Die Gesetzesvorlage der EASA wurde nach Vorarbeit der Verbände zwar bereits im April 2016 eingereicht, Personalengpässe in der EU-Kommission verzögerten sie aber um fast drei Jahre. Zum Inkrafttreten muss die neue Vorschrift noch veröffentlicht werden.

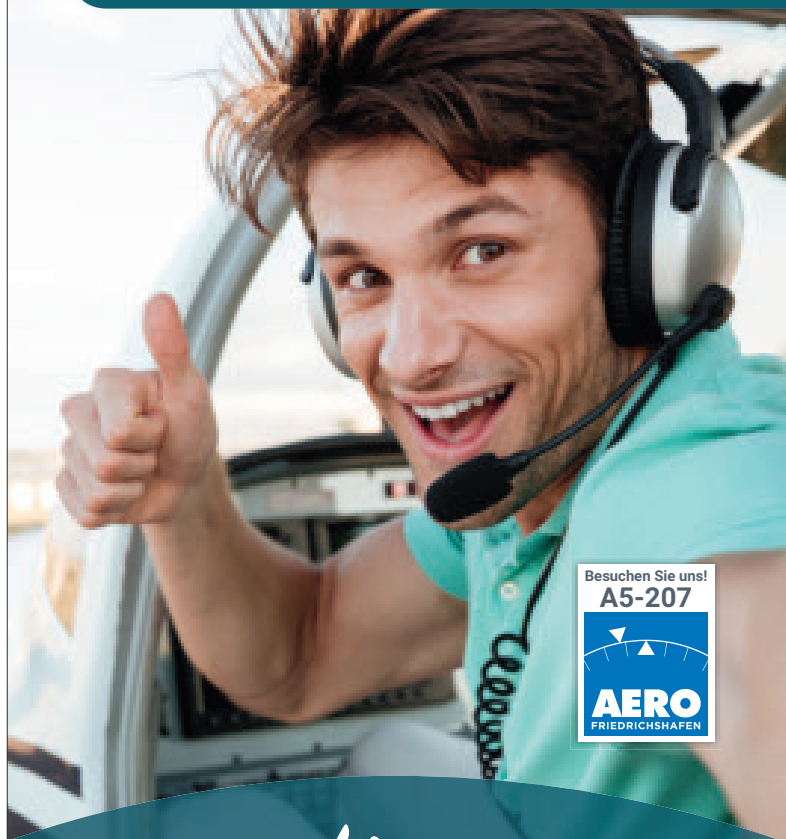
Vor allem Inhaber des einstigen technischen Ausweises der Luftsportverbände, im Volksmund „Wartschein“ genannt, erhoffen sich von Part M light mehr Kompetenz und Kostenersparnis bei der Wartung von Vereinsflugzeugen. Wie die Regelungen letztlich ausfallen, bleibt erfahrungsgemäß aber vorsichtig abzuwarten.

10.000 POWERFLARM WELTWEIT



PowerFLARM Nummer 10.000 wurde in einem Hughes MD 500 Helikopter installiert.

Der Schweizer Hersteller des Antikollisionsgeräts FLARM meldete im März das 10.000ste verkaufte PowerFLARM. Es ging nach England und tut dort in einem Helikopter Dienst. PowerFLarm ist auf die Belange des Motorflugs abgestimmt, besitzt die dreifache Reichweite eines „normalen“ FLARM, ist tauglich für ADS-B und bietet eine intuitivere Hinderniswarnung. Weltweit wurden seit 2004 rund 40.000 FLARM aller Bauvarianten verkauft, vor allem für Segelflugzeuge.



Besuchen Sie uns!
A5-207



#Aviationexam



Fragenkataloge
für Flugschüler

Learning Management
System (LMS) für
Flugschulen & Vereine

Prüfungssoftware
für Behörden



EISENSCHMIDT
DFS GROUP

NUR NOCH SPL

Bis Ende des Jahres erwartet die EASA die Annahme ihrer „Opinion 1/2019“ durch die EU-Kommission. Ziel sind wichtige Vereinfachungen und Erweiterungen im Lizenzwesen für den Segelflug:

- Lehrberechtigten genügt dann ein Überprüfungsflug mit einem qualifizierten Fluglehrer (FI) anstatt der aufwendigen Kompetenzbeurteilung durch einen Prüfer (FE) bei jeder dritten Verlängerung ihrer Berechtigung.
- Der von der EASA geschaffene LAPL (S) entfällt, es gibt nur noch die Segelfluglizenz SPL.
- Dennoch wird im europäischen Raum nur noch das LAPL-Medical für den Segelflug gefordert. Ein wichtiger Punkt für Segelflieger über 50, die dann nur noch alle zwei Jahre statt jährlich zum Fliegerarzt müssen.
- Eine Anfängerschulung für den Motorseglerschein SPL (TMG) ist wieder möglich.
- Die Segelkunstflugberechtigung wird in zwei Level aufgeteilt, Basic und Advanced.



Die EASA will das Lizenzwesen im Segelflug vereinfachen, auch für die Lehrberechtigten. Und der LAPL (S) ist dann Geschichte. Foto: Reinhold Wagner

JUNKERS

UL - RETTUNGSSYSTEME

PERSONEN - RETTUNGSFALLSCHIRME

BERATUNG | OPTIMIERUNG | VERKAUF
EIN - / AUSBAUSERVICE

UL - FLUGSCHULE | WARTUNG & REPARATUR
ONLINESHOP



+49 (0) 92 21 / 879 312



info@junkers-profly.de



junkers-profly.de



April 10 - 13, 2019
Friedrichshafen | Germany

**THE GLOBAL SHOW
FOR GENERAL AVIATION**

Junkers Profly GmbH
Stand-Nr.: B2-201

**ES ERWARTEN SIE
VIELE INFOS ZUM
THEMA SICHERHEIT
BEIM FLIEGEN!
NEHMEN SIE AN
UNSEREM
GEWINNSPIEL
AUF DER AERO 2019
TEIL!**

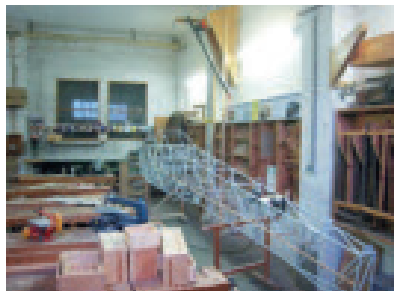
DER WALDORF-FALKE

Eine Gruppe von Schülern der Freien Waldorfschule Braunschweig e. V. restauriert unter fachkundiger Anleitung einen Bergfalke II. Über das Projekt informiert fortlaufend eine Website mit dem ellenlangen Namen:

braunschweigerschulprojektbergfalke.wordpress.com

und auch in den sozialen Medien finden sich bereits Spuren. Der Rumpf samt seinen Einbauten soll noch vor den Sommerferien fertig werden, ebenso die Leitwerke. Die Flügel werden in der Werkstatt des Aeroclub Braunschweig restauriert.

Projektleiter Bernd Junker vom DAeC Bundesausschuss Kultur plant mittelfristig die Gründung eines Vereins oder einer Stiftung zum Erhalt historischer Luftfahrzeuge in Braunschweig. Die Zeit, bis der Bergfalke wieder fliegt, könnte sich



An der Freien Waldorfschule Braunschweig läuft ein Projekt zur Restaurierung eines Bergfalke II. Hier sieht man das Rumpfgerüst im Werkraum.

Foto: Bernd Junker

durch etwas finanzielle Unterstützung verkürzen. Die nächsten größeren Posten bilden die Beschaffung von Bespannstoff und die Lackierarbeiten. Die Kontonummer für Spenden findet sich auf der oben genannten Website.

SONSTIGES

TANTE JU KOMMT HEUTE NICHT

Nach dem tragischen Absturz einer Ju 52 der Schweizer Ju-Air im letzten August schien der weitere Flugbetrieb mit der Oldtimerflotte zumindest fraglich. Nun hat der Betreiber ein umfassendes Programm zur Generalüberholung seiner drei Maschinen beschlossen. 2019 wird deshalb nur ein Flugzeug, die HB-HOS, eingesetzt. Sie erhielt über den Winter bereits ein überarbeitetes Cockpit, neue elektrische Kabel und eine neue Kabine. Den künftigen Betrieb der Ju 52 wollen die Behörden nun auf stramme rechtliche Grundlagen stellen.

Problemen gänzlich anderer Natur sieht sich die Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung ausgesetzt. Die Konzernzentrale der Lufthansa drehte unvermutet den Geldhahn zu, sodass der kommerzielle Betrieb der Ju 52 „D-AQUI“ für 2019 eingestellt wurde. Ein herber Verlust, denn das altertümliche Flugbild der Ju, vergleichsweise langsam und groß wie ein Scheunentor am Himmel stehend, wird uns fehlen. Und natürlich das nieder-tourige Wummern ihrer drei Sternmotoren. Wenn Tante Ju flog, war Sommer – und die Welt in Ordnung.

Text: Reinhold Wagner



1



2

1: Während die Zukunft der Ju 52 „D-AQUI“ der Lufthansa ungewiss scheint ...

2: ... will die Schweizer Ju-Air den Betrieb mit einem Flugzeug noch diesen Sommer wieder aufnehmen. Dazu wurde die „HB-HOS“ über den Winter umfassend modernisiert.

Fotos: Ju-Air, Wagner

Nie mehr ohne! pc_met Internet Service

pc_met
Internet Service

Für **VFR, IFR, Segelflug** oder **Ballonfahrt**: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen.

Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter
www.dwd-shop.de



www.flugwetter.de



Besuchen
Sie uns:
AERO 2019
Halle A5-211

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand



70 JAHRE LUFTBRÜCKE VON FASSBERG NACH BERLIN

Flugsportverein Cumulus lädt auswärtige Piloten nach Uelzen ein

An das Ende der Blockade Berlins vor 70 Jahren erinnert die Bundeswehr vom 13.–15. Juni auf dem Militärflugplatz Faßberg. Unter anderem werden dort 40 historische Propellerflugzeuge vom Typ Douglas DC 3 und DC 4 erwartet. Diese Maschinen sind als „Rosinenbomber“ in die Nachkriegsgeschichte eingegangen. Um auswärtigen Piloten den Besuch der Gedenkveranstaltung zu ermöglichen, bietet der Flugsportverein Cumulus e. V. sein Gelände als „Satelliten-Flugplatz“ an. Vereinsmitglieder bringen die Gäste per Shuttle-Service zu dem eine halbe Autostunde entfernten Heeresflugplatz Faßberg.

Die sowjetische Besatzungsmacht hatte den Westteil Berlins am 24. Juni 1948 durch eine Blockade abgeschottet. Ohne die Versorgung aus der Luft hätten allein die Lebensmittelvorräte kaum mehr als einen Monat lang gereicht. Bis zu 450-mal am Tag starteten amerikanische und britische Flugzeuge von Faßberg aus nach Berlin-Tempelhof. Am 15. Juni um 16 Uhr Ortszeit fliegen die Rosinenbomber noch einmal von Faßberg aus auf der alten Route nach Berlin. Interessierte Piloten, die das Angebot des Flugsportvereins Cumulus wahrnehmen möchten, melden sich bis zum 9. Juni bei Detlef Frömming an: luftbruecke2019@flugplatz-uelzen.de



Die ICAO-Karten Deutschland 2019 sind effective ...

JETZT BESTELLEN UND RABATTE* SICHERN!

AUFGEPASST: Zur AERO 2019 sind auch die V500 Austria, Switzerland und Italy verfügbar!

ab 10,80 €

* ab 20 Karten 10% Rabatt, ab 50 Karten 20% Rabatt

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

FLY-IN FÜR OLDTIMER IN BELGIEN



Das Oldtimertreffen Schaffen-Diest gehört zu den größten in Belgien und wird international angefliegen. Termin ist 16.–18. August.

Warum nicht mal zum Flugtag nach Belgien? Liegt für viele von uns ja näher als Bayern oder Berlin.

Der Diest Aero Club veranstaltet vom 16. bis 18. August 2019 auf dem Flugplatz Schaffen-Diest (EBDT, unweit Hasselt) sein 36. Fly-in für alte Flugzeuge. Erwartet werden wie in den Vorjahren historische Maschinen aus der Schweiz, aus Italien, Frankreich, Österreich, Großbritannien, Dänemark, Deutschland und den Niederlanden. Während dieser drei Tage gibt es Vorführungen mit Ultralights, Oldtimern und Heißluftballonen.

Wer sich an den Flugzeugen sattgesehen hat oder ob der vielen Attraktionen am Himmel einen steifen Nacken spürt, findet Abwechslung auf dem Parkplatz. Denn Schaffen-Diest ist zugleich ein großer Treff für historische Kraftfahrzeuge. Viele Clubs sind zu Gast, letztes Jahr kamen über 2.500 Old- und Youngtimer. Weitere Informationen unter www.dac.be oder bei guyvalvekens@gmail.com

AMERIKANISCHER ZWEISITZER MIT SIEMENS-MOTOR

Der elektrische Prototyp des Sun Flyer 2 von Bye Aerospace hat am 8. Februar auf dem Centennial Airport bei Denver seinen ersten offiziellen Flugtest mit einem Elektromotor von Siemens erfolgreich bestanden. Siemens wird auch für die Serie das elektrische Antriebssystem liefern. Der 26 kg SP70D-Motor hat eine Startleistung von 90 kW (120 PS) und eine Reiseleistung von 70 kW (94 PS). George E. Bye, CEO von Bye Aerospace, Entwickler des Sun Flyer, sagte, dass der erste Flug mit dem Siemens-Motor einwandfrei verlaufen sei. „Das Flugzeug funktionierte genau wie geplant“, sagte er. „Ich danke dem gesamten Siemens-Team für die Teilnahme an diesem nächsten, wichtigen Flugversuch von Sun Flyer 2 mit dem elektrischen Antriebssystem von Siemens.“ Mit 138 Knoten soll die Serienmaschine schneller als gebräuchliche Serienmuster sein. Damit zielt das Unternehmen eindeutig auf den Bereich der Schul- und Trainingsflugzeuge, denn immerhin soll man mit der Serienma-



Der Prototyp des Sun Flyer 2 von Bye Aerospace trägt bereits das Siemens-Logo. Zuvor bastelte die Firma erfolglos mit amerikanischen Antriebssträngen. Foto: Bye Aerospace

schine bis zu dreieinhalb Stunden fliegen können. Basis dazu sind Batterien mit einer Leistung von 260 Wh/kg. Ein Viersitzer soll folgen.

LITHIUM-ZELLENFERTIGUNG MIT STAATLICHER UNTERSTÜTZUNG

In der Bundesregierung wird man jetzt deutlich: Aus dem Wirtschaftsministerium ist zu erfahren, dass man gewillt sei, bis zu einer Milliarde Euro zum Aufbau einer Lithium-Zellenfabrik bereitzustellen. Auch von französischer Seite kommen Signale, staatlicherseits bis zu 700 Millionen Euro beizusteuern. Sechs Konsortien haben bisher Anträge für die Fördermittel zum Aufbau einer Batteriezellfertigung eingereicht. Unter den über 30 Bewerbern befinden sich die BASF, VW, PSA, BMW, Northvolt und Varta. Rund 30 Prozent der weltweiten Nachfrage nach Batteriezellen will Peter Altmaier bis 2030 aus deutscher und europäischer Produktion beliefern. Ein sehr ehrgeiziges Ziel! Das Ministerium unterstreicht dabei seine Forderung nach einem bilateralen Produktionsaufbau mit Frankreich und verlangt, sich ausschließlich auf Neuentwicklungen bei der Zellenproduktion zu beschränken. Aus England wird bekannt, dass der Zellenhersteller Oxis mit den Brasilia-



Lithium-Batterien bestehen aus in Reihe geschalteten Zellen, die zu Packages zusammengefasst werden. Die Lithium-Schwefel-Zellen weisen die höchsten verfügbaren Energiedichten auf. Sie zu bauen wird auch das Ziel deutsch-französischer Gigafactorys sein. Foto: Oxis

nern beschlossen hat, in Belo Horizonte eine Zellenfabrik zu bauen, die Lithium-Schwefel-Zellen mit einer Energiedichte von 300 Wh/kg schon ab kommendem Jahr produzieren soll. Die Messlatte für eine deutsch-französische Gigafactory liegt also ziemlich hoch.



**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-2-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)

**CAMO SÜDWEST
GMBH**

CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken
Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.camo-suedwest.de • info@camo-suedwest.de

FRAPORT UND VOLOCOPTER UNTERSUCHEN ZUKUNFTSKONZEPTE

Die Frankfurter Fraport AG, Betreiber des Frankfurter Flughafens und führendes Unternehmen im Airport-Business an 30 Flughäfen der Welt, erprobte im Rahmen des Programms „Fra-Drones“ bereits verschiedene Szenarien zur betrieblichen Nutzung von Drohnen. Der nächste Schritt könnten autonome, bemannte Drohnen für den Passagiertransport sein. Am 12.2.2019 unterzeichneten die Fraport AG und die Volocopter GmbH einen Vertrag, um gemeinsame Konzepte für die Bodeninfrastruktur und den Betrieb von Flugtaxis an Flughäfen zu entwickeln. Im Vordergrund stehen die reibungslose Fluggastabfertigung sowie die effiziente Anbindung an die bestehende Verkehrsinfrastruktur. Das wird beispielhaft an einem sogenannten Volocopter-Port untersucht. Dieser Port könnte in Zukunft Knotenpunkte in Städten miteinander verbinden. „Das autonome Fliegen wird die Luftfahrt grundlegend verändern. Wir wollen als erster Flughafen Europas das Potenzial des elektrischen Flugtaxis gemeinsam mit dem Pionier Volocopter erschließen – zum Vorteil unserer Fluggäste und der Region Frankfurt/Rhein-Main“, erklärt Anke Giesen, Vorstand Operations der Fraport



Schon keine Illusion mehr: Volocopter-Ports entstehen versuchsweise mit der Frankfurter Fraport AG, um den Passagiertransport zu testen. Fotomontage: Fraport AG

AG. Volocopter hat nach ersten Testflügen unter anderem in Dubai beweisen können, dass sein elektrisch betriebener und senkrechtstartender Multikopter den Anforderungen der Urban Aerial Mobility gerecht wird. Vorerst fliegt der elektrisch betriebene Volocopter aber nur mit einer UL-VVZ.

AIRBUS UNTERSTÜTZT ELEKTRISCHE LUFTRENNEN

Luftrennen sind in den USA, Asien und Europa eine publikumsnahe und -wirksame Art Besuchermassen für den Flugsport zu begeistern. Eines dieser Rennen ist das weltweit ausgetragene Red Bull Air Race, ein erfolgreicher Marketingtrick eines Getränkeherstellers. Nun aber haben sich die Veranstalter des ebenfalls bekannten Air Race 1 eine neue Art des Luftrennens ausgedacht: ein E-Air Race, das erste Elektro-Flugzeugrennen der Welt, das 2020 zu einer Eröffnungsserie starten wird. Airbus hat dazu eine globale Partnerschaft mit Air Race E bekannt gegeben und ist somit offizieller Gründungspartner von Air Race E. Der Wettbewerb zielt darauf ab, die Entwicklung und Einführung fortschrittlicher Elektroantriebe voranzutreiben, die für urbane Mobilität (Airtaxis) und gegebenenfalls auch für Verkehrsflugzeuge eingesetzt werden können. Das Air Race E folgt in seiner Art der populären Air Race 1-Serie: Acht Elektroflugzeuge werden auf einer knapp fünf Kilometer langen Strecke 10 Meter über dem Boden direkt miteinander



Industriekonzerne unterstützen jetzt weltweit Entwicklungen und Veranstaltungen wie das Air Race E. Airbus gilt als einer der großen Sponsoren. Foto: Fraport

konkurrieren „Diese Partnerschaft ermöglicht uns, unser Engagement zu zeigen, um auf dem neuesten Stand der elektrischen Antriebstechnik zu bleiben.“, sagte G. Vittadini, Chief Technology Officer von Airbus.

Redaktion Elektroflugnews: H.P.



irlshop

ICAO-Karten und ICAO-Segelflugkarten 2019
erscheinen am 28.03.2019
für Karten der DFS bis zu 20 % Rabatt
Rogers Data VFR Karten 2019
sind ab Ende März 2019 lieferbar
ab 20 Karten auch gemischt kostenloser Versand

www.irl-shop.de

irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 Tel. +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de



UL-MUSTERPRÜFUNGEN FÜR ERHÖHTE ABFLUGGEWICHTE SIND IM GANGE

Mit Beginn des Jahres wurden die Lufttüchtigkeitsforderungen für die erhöhten Abfluggewichte von Ultraleichtflugzeugen, UL-Tragschraubern und Ultraleicht-Hubschraubern veröffentlicht. Nunmehr sind die ergänzenden Musterprüfungen im Gange und nach der AERO hofft das LSG-B, die ersten Termine für die ergänzenden Lärmmessungen vereinbaren zu können. Wie und in welchem Umfang die Erhöhungen der Abflugmassen durchgeführt werden, können die Halter und Eigentümer ausschließlich beim Hersteller oder Verkäufer ihres UL erfragen. Das LSG-B wird bei Abschluss der Musterprüfungen ein neues Gerätekenntblatt für die neue oder geänderte Musterzulassung veröffentlichen. Danach könnten die Halter ihre Verkehrszulassung nach den Baumustervorgaben erweitern lassen. Die Vorgaben werden spätestens mit Ausgabe des neuen Gerätekenntblattes bekanntgegeben. Mit Änderung der Verkehrszulassung ist eine neue Versicherungsbestätigung vorzulegen.

Was bei Gyrocoptern für die Versicherung bereits galt

Mit Erhöhung des maximalen Abfluggewichts ergeben sich auch neue Anforderungen an die Luftfahrt-Halterhaftpflichtversicherung. Während die Mindestversicherungssumme für Luftfahrzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht bis unter 500,00 kg mindestens 750.000 Rechnungseinheiten (SZR) beträgt, muss die Luftfahrt-Halterhaftpflichtversicherung für Luftfahrzeuge ab 500,00 kg bis unter 1.000,00 kg MTOM mindestens mit einer Versicherungssumme von 1.500.000 SZR ausgestattet sein. Bei der Wahl des Versicherungsumfanges sollte zudem nicht außer Acht gelassen werden, dass bei einem möglichen Verschulden die Haftungshöhe unbegrenzt sein kann. Diese Regelungen gelten nicht nur für die Neuzulassung von Ultraleichtflugzeugen ab 500,00 kg Abflugmasse, sondern sind auch bei der Auflastung des eigenen Fliegers über diese Grenze hinaus zu beachten.

Erweitertes Angebot nicht nur für unsere Flugschulen und Flugschüler

Neues gibt es auch zur Pilotenversicherung der AXA, bis heute unter der Bezeichnung Flugzeug Kasko-SB und Unfallkombination bekannt. (Wir berichteten bereits im LuftSport Februar/März 2018). Die Pilotenversicherung der AXA bietet jetzt einen



Die Mindesthöhe der Haftpflichtversicherungssumme ergibt sich aus der maximalen Abflugmasse (§ 37 Abs. 1 LuftVG).

Foto: Frank Einführer

dreifachen Schutz: Neben der Absicherung der Selbstbeteiligung in der Kaskoversicherung bei einem Schaden am gecharterten Flugzeug, erweitert auf 500 EURO Selbstbeteiligung, und der individuellen Luftfahrtunfallversicherung für den Piloten ist jetzt der Baustein Piloten-Rechtsschutzversicherung eingeschlossen. Diese bietet den Piloten europaweiten Ordnungswidrigkeiten- und Strafrechtsschutz im Luftfahrtbereich. Weiterhin enthalten ist die kostenlose telefonische juristische Erstberatung durch einen Luftfahrtjuristen.

Die Pilotenversicherung der AXA kann von Charterern, Flugschülern, Fluglehrern oder Prüfern und ggf. Vereinspiloten abgeschlossen werden.

Versicherbar sind gecharterte, kaskoversicherte oder im Verein über einen „Quax-Fond“ abgesicherte ein- und zweimotorige Motorflugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge und aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge für die Zeit vom Start bis zur Landung.

Als besonderes Highlight erhalten Mitglieder des DAeC im ersten Jahr einen Nachlass von 20% auf die Jahresprämie.

Informationen auf: www.daec.de/service/versicherungen oder www.charterpilot24.de. Hier kann auch ein Angebot berechnet und der Versicherungsschutz beantragt werden.

Fragen werden auch unter der Telefonnummer 0351 4384217 oder E-MAIL: info@versicherungsmakler-hopfe.de vom Versicherungsmakler Dieter Hopfe beantwortet. Gern auch am AERO-Stand des LSG-B in Halle B4.

Frank Einführer und Dieter Hopfe, LSG-B

► DREIFACH ► SICHER ► ABHEBEN

Pilotenversicherung der AXA

Dreifache Sicherheit für Charterer mit der Pilotenversicherung der AXA

Die Absicherung der finanziellen Risiken einer Kaskoselbstbeteiligung, von persönlichen Unfallfolgen und dem Straf- und Ordnungswidrigkeitenrechtsschutz im Luftfahrtbereich.

Für DAeC Mitglieder 20 % Nachlass auf die Prämie im ersten Jahr unter www.daec.de/service/versicherungen oder www.charterpilot24.de

Weitere Informationen unter www.charterpilot24.de
info@versicherungsmakler-hopfe.de
 Tel: 0351 - 438 42 17
 Lohrmannstraße 20, 01237 Dresden


Dieter Hopfe
 Versicherungsmakler



Nur in TMZ ist ein Transponder Pflicht für Segelflugzeuge und Ballone.

EASA STELLT MISSVERSTÄNDNISSE KLAR

Für Segelflugzeuge und Ballone besteht weiterhin keine allgemeine Transponderpflicht. Diese und andere Missverständnisse im Zusammenhang mit der EU-Verordnung 2018/1976 hat die EASA nun durch Acceptable Means of Compliance (AMC) und Guidance Material (GM) klargestellt.

Im EASA-Recht bezeichnen AMC akzeptierte Verfahren, deren Einhaltung die Erfüllung eines Verordnungsparagraphen gewährleistet. GM stellt Hinweise bzw. Leitlinien dar. Mit der Decision 2019/001/R hat die EASA jetzt das erwartete AMC/GM Material zur EU-Verordnung 2018/1976 (Teil SAO) veröffentlicht. Mit der genannten Verordnung wurden durch die EASA die für den Flugbetrieb von Segelflugzeugen geltenden Bestimmungen geregelt.

1. Im Paragraphen SAO.IDE.105 (Flug- und Navigationsinstrumente) fordert die EASA das Vorhandensein einer **Einrichtung zum Messen der Uhrzeit in Stunden und Minuten**. Im zugehörigen AMC stellt die EASA nun klar, dass eine Armbanduhr ausreichend ist, welche diese Funktion erfüllt.
2. Größere Diskussion gab es um die Auslegung des Paragraphen SAO.IDE.135 (**Transponder**). Es bestand vor allem Unsicherheit darüber, ob durch diesen Paragraphen eine allgemeine Transponderpflicht für Segelflugzeuge eingeführt wird oder nicht. **Das AMC stellt nun klar, dass für unter dem Teil SAO operierende Luftfahrzeuge ein Transponder nur dann erforderlich ist, „wenn in Teilen des Luftraumes operiert wird, für die ein Transponder behördlich vorgeschrieben ist“ (TMZ).**
3. Mit dem Wirksamwerden des Teils SAO gibt es **keine generelle Forderung der Ausrüstung von Segelflugzeugen mit einem ELT oder PLB mehr**. Das jetzt veröffentlichte AMC spezifiziert diese Aussage, indem es ein ELT oder PLB for-

dert „in Gebieten, in denen Such- und Rettungsmaßnahmen besonders schwierig sind“ oder bei Flügen über Wasser. Diese Aussage, die einmal mehr nicht ganz präzise ist, bezieht sich auf jeden Fall auf Flüge im Gebirge.

4. Die Halter von Segelflugzeugen und Motorseglern sollten beachten, dass mit dem Wirksamwerden des Teil SAO am 9. Juli 2019 auch die **Regelungen für das Wägen der Luftfahrzeuge** nach diesem Teil wirksam werden. Das heißt zum einen, dass – wieder einmal – die Instandhaltungsprogramme geändert bzw. ergänzt werden müssen. Gegebenenfalls muss der jetzt bestehende Hinweis auf die Wägung nach NCO.POL.105 derart ergänzt werden, dass ab dem 9. Juli der Verweis auf SAO.POL.100 gilt. Die Halter sollten jedoch – um Schwierigkeiten zu vermeiden – unbedingt noch einmal die entsprechenden Handbücher wälzen oder ihren Prüfer befragen! Der Hinweis auf den Teil SAO greift dann nicht, wenn es Hinweise der Hersteller zur Wägung in den Handbüchern oder auf der Grundlage einer TM gibt – dann gelten diese!

Keine allgemeine Transponderpflicht für Ballone

Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Transponderpflicht in Segelflugzeugen hat der DAeC bei der EASA nachgefragt, ob diese Regelungen auch für Ballone anwendbar sind, da die Formulierung im Teil BOP (Ballon-OPS) ähnlich ist. Laut EASA schreibe die vorliegende Regelung für Ballone (BOP.BAS.360) – ebenso wie die für Segelflugzeuge (SAO.IDE.135) – **keine allgemeine Transponderpflicht vor. Es sei denn, der betreffende Flugraum sei von den zuständigen Behörden als Transponder Mandatory Zone (TMZ) ausgewiesen worden.**

Aus „Der Adler“; Foto: Archiv Simone Bürkle



Frank Dörner, Rechtsanwalt und Luftfahrtsachverständiger

EINSCHALTEN IST PFLICHT!

Seit 2018 müssen in Deutschland Motorflugzeuge einen Mode-S-Transponder eingebaut haben. Was viele nicht wissen: Auch die Benutzung ist Pflicht!

Im Lauf der vergangenen Jahre sind Transponder immer kompakter und komfortabler in der Bedienung geworden, und sie benötigen immer weniger Energie.

Schon längst hat sich bei vielen Fliegern die Erkenntnis durchgesetzt, dass diese Geräte nicht nur erforderlich sind, um manche Lufträume zu nutzen, sondern dass ihr Betrieb auch mit Rücksicht auf die eigene Sicherheit sehr sinnvoll ist, weil es immer mehr auf Transpondersignalen basierende Kollisionswarner gibt. Daher sind heute auch vermehrt Transponder in Luftfahrzeugen zu finden, in denen sie nicht zwingend vorgeschrieben sind, etwa in Segelflugzeugen und UL. Doch Vorsicht: Tatsächlich folgt aus dem Einbau von Transpondern auch eine fast ausnahmslose Pflicht zu deren Aktivierung!

Mit den NfL 1-1011-17 hat die DFS am 20. April 2017 eine Bekanntmachung über das selbstständige Schalten des Transponders bei Flügen nach Sichtflugregeln herausgegeben. Danach haben Luftfahrzeugführer von motorgetriebenen Luftfahrzeugen bei VFR-Flügen den Transponder oberhalb 5.000 ft MSL oder oberhalb 3.500 ft GND (die größere absolute Höhe gilt) auf Squawk 7.000 zu aktivieren. Auch darunter wird per NfL dringend empfohlen, den Transponder auf diesen Code zu schalten. Das gilt jeweils, wenn kein anderer Code zugewiesen wurde.

In der Umgebung einiger Flughäfen sind Zonen mit Transponderpflicht (TMZ für Transponder Mandatory Zone) mit individuellen Transpondercodes und zugehörigen Frequenzen auf der ICAO-Karte veröffentlicht. In diesen TMZ gibt es grundsätzlich

zwei Möglichkeiten. Entweder muss bei VFR-Flügen schlicht Squawk 7000 abgestrahlt werden. Es erfolgt keine Meldung an die Flugverkehrskontrolle und es ist auch keine Hörbereitschaft auf der in der ICAO-Karte vermerkten Frequenz zu halten. Wenn man bereits mit FIS in Kontakt steht und von dort einen Transpondercode zugewiesen bekommen hat, verbleibt man natürlich auf dem zugewiesenen Squawk.

Die zweite und über die NfL empfohlene Möglichkeit ist, wenn man nicht schon in Kontakt zu FIS steht, die auf der ICAO-Karte veröffentlichten Angaben zu nutzen: Während des Flugs in der TMZ wird die Schaltung des veröffentlichten Transpondercodes, verbunden mit einer Hörbereitschaft auf der zugehörigen Frequenz, vorgenommen. Ein selbstständiger Funkanruf auf dieser Frequenz ist nicht erforderlich. Dem Fluglotsen zeigt der aktivierte Squawk in diesem Fall an, dass der Luftfahrzeugführer bei Bedarf auf der dazugehörigen Frequenz erreichbar ist. Beim Verlassen ist dann wieder Squawk VFR, also Transpondercode 7000, zu rasen. Achtung: Die Schaltung des Transponders bedeutet nicht, dass die betreffenden VFR-Flüge durch die Flugsicherung überwacht oder gestaffelt werden! Mit der Verordnung VO (EU) Nr. 2016/1185 wurde jedoch auch, von vielen unbemerkt, seitens der EU eine weitere grundsätzliche Regelung zur Transponder-Schaltung in der SERA-Verordnung VO (EU) Nr. 923/2012 ergänzt. Sie gilt seit dem 12. Oktober 2017. Im Anhang „SERA“ ist seither mit der Ziffer 13001 zum Betrieb eines SSR-Transponders folgendes zu finden:

- Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder, hat der Pilot den Transponder während des Fluges durchgängig zu betreiben (...).
- Piloten dürfen die Funktion IDENT nicht betreiben, sofern sie nicht vom Flugverkehrsdienst dazu aufgefordert werden.
- Außer für Flüge in Lufträumen, für die von der zuständigen Behörde der Betrieb von Transpondern vorgeschrieben ist, sind Luftfahrzeuge ohne ausreichende elektrische Stromversorgung von der Anforderung zum durchgängigen Betrieb des Transponders ausgenommen.

Das bedeutet: Neben der nationalen Verpflichtung für motorgetriebene Luftfahrzeuge, oberhalb der genannten Flughöhen sowie immer innerhalb einer TMZ den Transponder unaufgefordert zu aktivieren, verlangen es die europäischen Vorgaben, den Transponder während des Flugs durchgängig zu betreiben. Üblicherweise ist die Stromversorgung in Ballonen und Segelflugzeugen eher nicht auf den dauerhaften Transponderbetrieb ausgelegt – daher die Ausnahme. Gleichwohl hat die EASA in den AMC zu SERA.13001 ausdrücklich auch Segelflieger dazu aufgefordert, wenn möglich Transponder zu betreiben.

Frank Dörner; aus „Der Adler“ mit freundlicher Genehmigung des „Fliegermagazins“

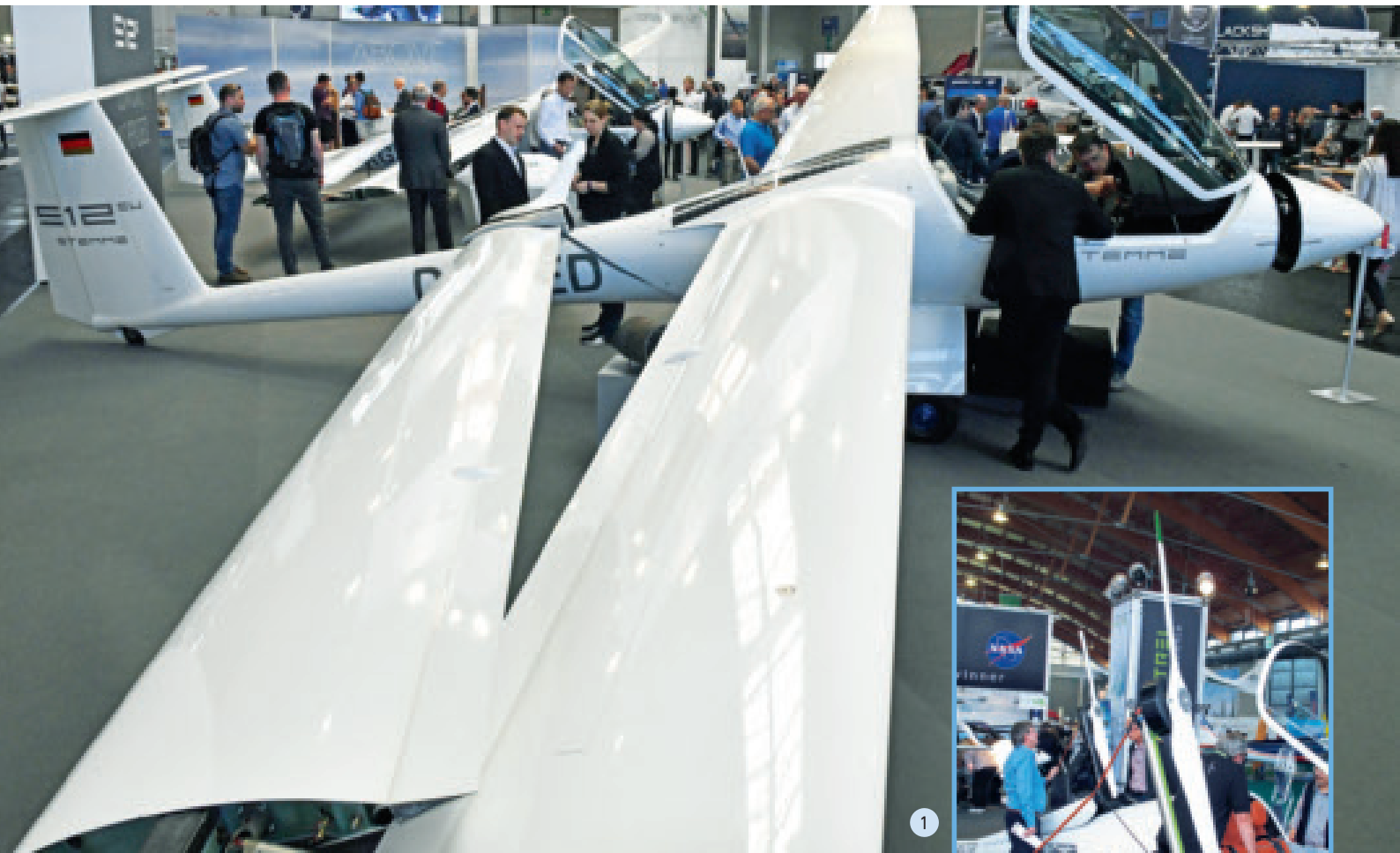
PARTNER FÜR DEINEN SPORT.

Vor, während und nach dem Flug.

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Ülis Segelflugbedarf GmbH
Tel. 06045/950100 · info@segelflugbedarf24.de
shop.segelflugbedarf24.de

DESTINATION FRIEDRICHSHAFEN



Vom 10.-13. April lockt die AERO wieder nach Friedrichshafen. Die Messeleitung meldet schon jetzt einen Rekord, und zwar über 700 Aussteller aus 38 Ländern.

2019 wieder mit Segelflughalle

Aus Kostengründen nur alle zwei Jahre dabei, sind die Segelflugzeugbauer heuer wieder vollzählig vertreten – und zwar in Halle A1 und auch B4. Schier unbezahlbare Superorchideen stehen hier ebenso wie die interessanten Entwicklungen der kleinen Klasse bis 13,5 m. Neben den noch immer technisch führenden deutschen Traditionsmarken locken zunehmend die Messestände osteuropäischer Hersteller.

Eigentlicher Megatrend im Segelflug sind die vielfältigen elektrischen Antriebe, ob als Klapptriebwerk oder mit keckem Propeller an der Rumpfnase. Rund um die Flugzeughersteller tummelt sich die unverzichtbare Fauna von Zubehöranbietern. Vom lackschonenden Putzleder bis zum Endanflugrechner gibt's hier wirklich alles. Lediglich die seit Jahrzehnten stagnierende Hutmode für Segelflieger/innen dürfte auch 2019 in Friedrichshafen wieder keine Impulse erfahren.

Elektroflug: e-flight-expo

Längst sind die Tage der Bastelbuden vorbei, gehören Elektroantriebe zu den Hoffnungsträgern nicht nur der General Aviation. Technologieführer ist der Siemens-Konzern, der

zusammen mit Herstellern bis hin zu Airbus einen geradezu generalstabsmäßigen Plan zur Entwicklung elektrischer Verkehrsflugzeuge verfolgt. Man darf gespannt sein, welche Ausbaustufe uns Siemens diesmal zeigt.

Aber auch einige elektrisch angetriebene Kleinflugzeuge, Ultraleichte und Hängegleiter haben den Status der Serienreife bereits erreicht. Unbedingt anschauen, in Halle A7.

Drohnen kommen gewaltig

In der gleichen Halle (A7) wie die e-flight-expo stehen die ausnahmslos elektrisch angetriebenen Drohnen. Dieser im privaten und kommerziellen Bereich boomende Geschäftszweig treibt vielen Privatpiloten den Schweiß auf die Stirn, ist aber nicht aufzuhalten. Themen wie Drohnenführerschein oder Versicherung stehen deshalb ganz oben auf der Liste des UAV Dach, des Verbands für unbemannte Drohnen.

Dabei setzen sich als Nächstes sogar senkrecht startende mannttragende Lufttaxis durch, jedenfalls wenn es nach den hoffnungsvollen Starts-ups der Branche geht. Einige von ihnen sind in Friedrichshafen vor Ort.



2



4



3

- 1: 2019 stellen wieder alle namhaften Hersteller von Segelflugzeugen und Motorseglern in Friedrichshafen aus. Der Elektro-Antrieb ist bei ihnen bereits angekommen, z.B. als Klapptriebwerk im Taurus von Pipistrel.
- 2: Unbemannte Flugkörper wie diese Polizei-Drohne dürften schon bald zum täglichen Anblick am Himmel gehören.
- 3: 600 kg sind 2019 das absolut bestimmende Thema an den Messeständen der UL-Anbieter.
- 4: Gyrocopter boomten in den letzten Jahren und sehen Hubschraubern längst zum Verwechseln ähnlich, so wie dieser von Niki Rotor Aviation.

UL jetzt bis 600 kg

Die gesamte Hallenzeile B1, B2 und B3 gehört traditionell den Ultraleichten, die seit Jahren als Innovationslokomotive der Kleinfliegerei gelten. Vom leichten Einsitzer mit 120 kg bis zum Tandemflitzer für 300 km/h reicht die Bandbreite. Doch dieses Jahr wird sich in den UL-Hallen wohl alles um die europaweit beschlossene Auflastung der Klasse auf 600 kg MTOM drehen. Denn damit geht ein lang gehegter Wunsch vieler Konstrukteure und Piloten in Erfüllung, die nun in technischer wie kulinarischer Hinsicht den Gürtel weniger eng schnallen müssen. Wer nach einem langen Messetag mit heiserer Stimme nicht mehr viel sprechen mag, fragt deshalb am UL-Stand einfach nach „600 kg?“ und wird umfassend informiert.

Die in Deutschland ebenfalls Mike-zugelassenen Gyrocopter stehen folgerichtig im Anschluss an die Ultraleichten in Halle B4. Und in B5 warten die „richtigen“ Drehflügler im Helikopter-Hangar auf ihr Publikum.

Motorflug in seiner ganzen Pracht

Die führenden Hersteller von Ein- und Zweimots präsentieren ihre aktuellen Modelljahrgänge in den Hallen A3, A4 und A5. Cessna, Cirrus oder Robin lauten nur einige der alteingesessenen Namen. Im Außenbereich Static Display parken millienschwere Business-Jets, während kleinere Geldbeutel hier vielleicht in der Ausstellung gebrauchter Flugzeuge aller Art fündig werden.

... alles für Piloten ... Headsets, Ram Mounts, Funkgeräte und vieles mehr...



Flugfunk 8,33 kHz



FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189-0 · www.friebe.aero · info@friebe.aero



5



7



6

- 5: In den Motorflughallen geben sich noble Fluggeräte wie hier von Cirrus und Honda die Ehre.
- 6: Flugsimulatoren mit VR-Brille ermöglichen realistische Flugerlebnisse für Gamer und auch Flugschüler.
- 7: Die Avionics Avenue bietet jede Menge Möglichkeiten, die neueste Elektronik anzutesten.

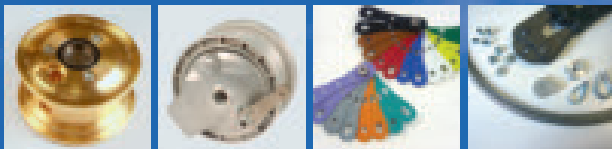
AERO
 FRIEDRICHSHAFEN

 Besuchen
 Sie uns
 auf der AERO
 Stand A1-106

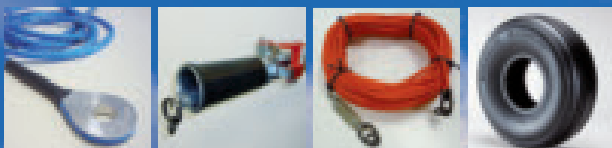
TOST

 Flugzeuggerätebau


Flugzeugräder • Flugzeugreifen • Hydraulische Bremssysteme



Schleppseileinziehwinden • Sicherheitskupplungen • Seile



Start- / Schleppausrüstung • Wartung

www.tost.de

Immer ein Höhepunkt sind in Friedrichshafen die kleinen und ganz kleinen Motorenhersteller (große gibt's in der Luftfahrt nicht). Neben den unverzichtbaren Klassikern von Continental und Lycoming sowie UL-Marktführer Rotax finden sich immer wieder sehenswerte Anläufe, den Triebwerksmarkt zu revolutionieren. Nicht nur in der Engine Area von Halle A5, sondern mitunter unverhofft am Rande eines UL-Standes.

Avionik und Flugsimulatoren

Wo sonst als auf der AERO in Friedrichshafen bietet sich die Gelegenheit, moderne Avionik und Navigationsgeräte selbst auszuprobieren? In der Avionics Avenue der Halle A6 sind die Stände von Garmin & Co. deshalb stark frequentiert, oft ist etwas Geduld gefragt. Die Wartezeit verkürzt vielleicht ein Gespräch mit einem der Entwickler vor Ort.

Oder man guckt in der gleichen Halle bei den Flugsimulatoren vorbei. Hier hat sich die Lücke zwischen den Großanlagen der Verkehrsfliegerei und reinem Spielzeug geschlossen. Virtual Reality und teilweise bewegliche Simulatoren mit echt wirkenden Steuerelementen vermitteln ungeahnt realistische Flugerlebnisse für VFR- und IFR-Piloten.

Eintritt, Übernachtung

Die Preise sind ein wenig gestiegen, sehr fair ist dafür eine Regelung, die Jugendlichen bis 16 Jahren freien Eintritt erlaubt. Übernachten kommt in der Bodenseeregion selten günstig, zu Messezeiten meistens etwas teurer. Hartgesottene Camper errichten einfach ihr Zelt in einer Halle auf dem Messegelände. Eine Nacht Indoor Camping Area kostet 15 € pro Person.

Behörden, Verbände und mehr

Die AERO ist das Abbild der gesamten Allgemeinen Luftfahrt vom UL bis zum Jet. Eine Gelegenheit, die sich auch viele Institutionen nicht entgehen lassen, um direkt mit den fachkundigen Besuchern in Kontakt zu treten.

Der DAeC und sein LSGB sind ebenso vor Ort wie der DULV. Deutsche Flugsicherung, Deutscher Wetterdienst und selbst die EASA gehören mittlerweile zu den Stammgästen. Die fleißigen Selbstbauer der Oskar Ursinus Vereinigung OUV begrüßen Interessierte ebenso wie der Vintage Glider Club VGC. Auch das Magazin Luftsport und der Equip Verlag freuen sich auf Ihren und Euren Besuch. Halle B4-005, gleiche Stelle wie im letzten Jahr.

Text: Reinhold Wagner, Fotos: Messe Friedrichshafen

Die **AERO 2019** findet von Mittwoch, 10. April bis Samstag, 13. April 2019 in Friedrichshafen am Bodensee statt.

Messe Friedrichshafen, Neue Messe 1,
88046 Friedrichshafen

Öffnungszeiten:

Mi - Fr: 9:00 - 18:00 Uhr; Sa: 9:00 - 17:00 Uhr

	Kasse	Online
1-Tageskarte	25,00 €	19,00 €
2-Tageskarte	40,00 €	33,00 €
3-Tageskarte	55,00 €	47,00 €
4-Tageskarte	66,00 €	60,00 €
Ermäßigte 1-Tageskarte* 17,00 € nur Tageskasse		
Schüler und Studenten 5,00 € nur Tageskasse		
Kinder und Jugendliche bis einschließlich 16 Jahre kostenlos		
Katalog (Schutzgebühr) 3,00 €,		
Besucherparkplätze 5,00 €		

Ein Anflug im eigenen Flugzeug nach Friedrichshafen EDNY erfordert einen PPR-Slot (www.bodensee-airport.eu). Erfahrungsgemäß sind die Slots rasch „ausverkauft“. Ohne Slot ist je nach Verkehrsaufkommen keine Landung möglich, oder es werden nachträglich 50 € Gebühr fällig. Jeder anfliegende Pilot erhält ein Tagesticket zur AERO.

Die slotfreie Alternative für UL bietet der nahe Segelflughafen Markdorf, von dem alle halbe Stunde ein Shuttle-Bus zum Messegelände pendelt.

Weitere Infos unter www.aero-expo.com



8: Auch wenn Flugzeuge wie diese Extra 330 für die meisten von uns sprichwörtlich etwas zu hoch hängen, lohnt sich ein Besuch auf der AERO immer.

HALLENBELEGUNG



Deko-Flugzeugmodelle

Geschenke für Flieger und Freunde der Fliegerei



- Segelflugzeuge
- Motorflugzeuge
- Kennzeichengravur

Große Auswahl im Onlineshop
Hergestellt in Deutschland
www.pureplanes.de

NACHDRÜCKEN GENÜGT NICHT!

Unter dieser Überschrift druckte das Fliegermagazin – damals widmete man sich dort auch noch dem Segelflug – in seiner Ausgabe 9/1990 einen Beitrag zur Sicherheit im Windenstart, der nach wie vor hochaktuell ist. Denn Jahr für Jahr passieren im Windenstart hierzulande viel zu viele Unfälle, darunter leider auch tödliche. Immer wieder solche, bei denen die vor 28 Jahren schon eindrucksvoll demonstrierten Theorien und die daraus resultierenden Anweisungen offensichtlich nicht erfolgten. Hier ein Auszug aus dem damaligen Beitrag:

Was passiert aerodynamisch am Segelflugzeug, wenn beim Windenstart das Seil reißt? Eine Fotodokumentation und ein Video geben darüber Auskunft.

[...] Zum großen Teil behandelt das Video den Seilriss beim Windenstart. Eine Analyse der Unfälle in der Vergangenheit hat nämlich gezeigt, dass die meisten Unglücke nur deshalb entstanden sind, weil die Piloten bei einem Seilriss zu schnell reagiert haben. Kann man denn zu schnell reagieren? Zwar heißt es: sofort nachdrücken, Fahrt aufnehmen und dann erst entscheiden, was zu tun ist. [...]

Obwohl Segelflugzeuge mit ihren günstigen Gleitzahlen den Piloten relativ viel Zeit lassen, passierte es zu oft, dass ein Flugzeug abschmierte oder gar ins Trudeln geriet. Wie kam es dazu? [...] Der Grund ist das Lastvielfache. Vereinfacht ausgedrückt: je höher das Lastvielfache (also die positive g-Belastung), desto mehr Fahrt ist nötig, um den Vogel am Fliegen zu halten. Wenn nun beim Windenstart das Seil gerissen ist, wenn der Pilot die Nase des Flugzeuges unter den Horizont gedrückt hat und das Horizontbild stimmt, dann hat das Flugzeug wegen der Zentrifugalkraft einen kurzen Moment lang kein oder ein nur sehr geringes Lastvielfaches – und sehr wenig Fahrt. Das Flugzeug fliegt aber, weil wegen des geringen Lastvielfachen auch keine allzu große Fahrt nötig ist. Der Pilot sollte merken, dass sein Fahrtmesser zu wenig anzeigt und dass das Fahrtgeräusch fehlt. Das Fatale ist aber: Das Flugzeug ist in diesem Moment voll steuerbar, es täuscht dem Piloten also vor, dass es auch flugfähig sei.

Ziemlich schnell ist die Wirkung der Zentrifugalkraft vorbei, das Lastvielfache nimmt zu und mehr Fahrt ist nötig, damit das Flugzeug nicht abschmiert. Im Normalfall fällt das nicht auf, weil der Pilot instinktiv, nämlich dann, wenn die Ruder plötzlich weich werden, nachdrückt und so die Maschine wieder in Schwung bringt. Sollte er sich aber entscheiden, die Bremsklappen auszufahren oder gar eine Kurve einzuleiten, dann wird er ein Erlebnis haben, von dem er – wenn er es überlebt – noch lange erzählen kann.



Er wurde nämlich getäuscht. Das Horizontbild stimmte und die Maschine flog, sie war voll steuerbar, also setzte der Pilot unbewusst voraus, dass auch Fahrt anlag. Er fuhr die Bremsklappen aus oder leitete eine Kurve ein. Sofort sackte die Maschine durch oder begann zu trudeln, weil wegen der nachlassenden Zentrifugalkraft das Lastvielfache zunahm und deutlich mehr Fahrt nötig war. Die war aber nicht da [...]

Die Reihenfolge nach einem Seilriss sieht also so aus: nachdrücken, bis das Horizontbild stimmt, ausklinken, dann weiter nachdrücken bis der Fahrtmesser Fahrt anzeigt und das Fahrtgeräusch deutlich zu hören ist. Erst dann darf die Entscheidung getroffen werden, was zu tun ist. Auch darf erst jetzt die Hand an den Klappenhebel gehen oder die Kurve eingeleitet werden. [...]

Soweit der Auszug aus dem Artikel von 1990. Der gesamte Beitrag mit eindrucksvollen Bildern zum Anstellwinkel kann auf unserer Website – wenn auch in eingeschränkter Abbildungsqualität – nachgelesen werden. Frage an die Leserschaft: Ist jemand im Besitz des angesprochenen Videos? Der Verlag würde es digitalisieren und online stellen. Antworten bitte an flugsicherheit@luftsportmagazin.de

KF, mit freundlicher Genehmigung des Fliegermagazins

Kein Ruder- oder Klappenausschlag, bevor man die Fahrt hört (Rauschen) und anhand des Fahrtmessers sieht. Auch wenn die Zeit je nach Höhe knapp erscheint, soviel Zeit MUSS sein. Denn ein Strömungsabriss mit anschließendem Trudeln ist schon aus geringen Höhen meist nicht überlebbar.



2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von:
LTB Schlemann GmbH

Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020
Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber mit EASA Form 1 - Preise auf Anfrage.

ASF Safety Belts

eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de

Ladestr. 8 · 37139 Adelebsen · Tel. 05506 950 917-90 · Fax 05506 950 917-99

www.asf-safetybelts.de

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION
April 10 - 13, 2019
Halle 3 - Stand A3-003
AERO
FRIEDRICHSHAFEN
info@asf-safetybelts.de

NEUES BUCH FÜR DIE SEGELFLUGAUSBILDUNG

Aus den Niederlanden kommt die hervorragende Idee, allen neuen Segelflugschülerinnen und -schülern ein kleines Buch in die Hand zu drücken, das geeignet ist, den Fluglehrern die Ausbildung enorm zu erleichtern. Sei es, um Schülern vor dem nächsten Ausbildungsabschnitt oder -flug aufzutragen „Lies dir das bis zum nächsten Mal bitte durch“, oder auch um am Flugplatz anhand der anschaulichen Abbildungen darin Ausbildungsflüge vor- oder nachzubereiten. Das kompakte Werk kommt in Kürze auf Deutsch in gedruckter und digitaler Version auf den Markt und kostet – man glaubt es kaum – nur 5 €.

Hier die Einführung von Günter Forneck, Referent Ausbildung/Lizenzen der Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club e. V.

Segelfliegen: Ergriffen von dem faszinierenden Spiel mit den Kräften der Natur gleitest du, nur getragen durch natürlichen Aufwind, lautlos hoch durch die Luft. Gemeinsam mit neuen Freunden aus dem Verein segelst du nach unten, um danach in aufsteigender Luft schwebend wieder Höhe zu gewinnen. Mit der Kraft der Sonne wirst du viele hundert Kilometer weit fliegen und in dir reift die Erkenntnis: Kein anderes Hobby bringt dich so hoch hinaus und so weit wie der Luftsport.

Willkommen in der Welt des Segelflugs!

Das Buch „Segelfliegen Grundausbildung“ erleichtert dir den Weg zum Ziel, ein Segelflieger zu werden. Es hilft dir, die vielen noch unbekannten Zusammenhänge kennenzulernen. Es begleitet dich zusammen mit deinem Fluglehrer bei der Ausbildung, damit du leichter lernst, ein Segelflugzeug sicher zu starten, zu steuern und zu landen. Das Buch sollte dir ein ständiger Ratgeber sein, vom ersten Besuch auf dem Segelflugplatz bis zum ersten Alleinflug in einem Segelflugzeug.

Die vorliegende deutsche Version des Buches ist an die Methodik der Segelflugausbildung und die Segelflugsport-Betriebsordnung der Bundeskommission Segelflug angepasst. Die Ausbildung wird also so beschrieben, wie sie in der Praxis gelehrt wird, und Übungen werden in der Reihenfolge wie im Ausbildungsnachweis behandelt. Davon kann manchmal wegen des Flugwetters oder aus anderen Gründen abgewichen werden. Wer regelmäßig zum Fliegen kommt, hat mehr Erfolg beim Lernen. Für einige der Übungen benötigst du mehrere Flüge.



Die Grundlage dieses Buches ist die niederländische Ausgabe ZWEEFVLIEGEN ELEMENTAIRE Vliegopleiding von Dirk Corporaal. Ihm danken wir sehr für die Überlassung des Konzeptes und seiner unermüdlichen Unterstützung bei der Erstellung der deutschen Ausgabe. Besonders danke ich auch Erik Engelsman, der das Projekt angestoßen hat. Dank gebührt außerdem den Segelfluglehrern, die durch ihre ehrenamtliche Übersetzung aus dem Niederländischen ins Deutsche das Projekt erst möglich gemacht haben, sowie allen Segelfluglehrern, die uns mit vielen Anregungen und Ideen für die deutsche Version unterstützt haben. Gemeinsam mit Georg (Schorsch) Dörder und Erik Engelsman haben wir in vielen Stunden redaktioneller Bearbeitung das Buch fertiggestellt. Mit dem unter Segelfliegern üblichen Hals- und Beinbruch wünschen wir dir eine erfolgreiche Ausbildung und viele erlebnisreiche Segelflüge.

Günter Forneck

Das Buch wird pünktlich zur neuen Segelflugsaison und bei der AERO vorliegen. Auch einige DAeC-Landesverbände haben bereits größere Stückzahlen für ihre Mitglieder bestellt.

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsagen aller Art

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50

www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



EUROGLIDE 2018 – IM SEGELFLUG 2000 KILOMETER DURCH EUROPA



Abenteuer Wandersegelflug, gemeinsam als Team quer durch Europa, und das Ganze in Form eines Wettbewerbes, das sind die Schlagwörter, die den Wettbewerb EUROGLIDE ausmachen, der 1993 erstmals aus Frankreich startete. In der jetzigen Form, nämlich ein festgelegtes Drei- oder Vieleck von 2000 Kilometer zu umrunden, findet EUROGLIDE seit 1996 alle zwei Jahre statt. Waren es anfangs nur wenige Teams, nahmen 2018 bereits 72 Mannschaften in vier Klassen am Wettbewerb teil, der von Venlo in den Niederlanden nach Güstrow, südlich Rostock, von dort nach Frydlant in Tschechien und über Hütten-Hotzenwald zurück nach Venlo ausgeschrieben war. Marc Theisen von der SFG Wershofen berichtet von diesem außergewöhnlichen Erlebnis.

Ich bekam im Dezember 2017 einen Anruf von meinem Freund Martin, der auch Fluglehrer in der SFG Wershofen ist. „Hättest du Interesse am Euroglide 2018 teilzunehmen? Ist eine Art Wandersegelflug, aber als Wettbewerb. Wir suchen noch einen dritten Mann mit Streckenflugerfahrung.“ Ich habe dann eine Nacht darüber geschlafen und mir das recht komplizierte Regelwerk angelesen. Am nächsten Morgen stand fest: „Wandersegelflug wollte ich schon immer mal machen. Ich bin dabei!“ Damit war dann zwar die Teilnahme geregelt, aber es gab noch viel zu organisieren. Leider musste unser zweite Mann die Teilnahme aus gesundheitlichen Gründen absagen, so dass wir erneut einen dritten Mann suchten. Nach langem Suchen riefen wir Frank an, der früher in der Akaflieg Köln Mitglied war. Damals war der Verein in Wershofen stationiert und mir war Frank noch als netter Fliegerkamerad in Erinnerung. Nach einem Tag Bedenkzeit war Frank verrückt genug uns zuzusagen! Die Idee war, dass immer 2 Piloten fliegen während der 3. Mann mit dem Auto oder Wohnmobil hinterher fährt. Am Tag danach wechselt der Fahrer dann auf den hinteren Sitz und der Pilot muss fahren. Außerdem wollten wir mit einem eigenstartfähigen Flugzeug teilnehmen. Auf segelflug.de wurden

wir auf eine Anzeige aufmerksam, wo eine EB28 zur Vercharterung angeboten wurde. Der Preis war günstig und wir fragten uns: „Wo ist der Haken?“ Glücklicherweise gab es keinen.

Der Eigentümer hatte uns angeboten, das Flugzeug auch schon vorher zu nutzen, da es sonst keinen Mieter gab. Gesagt, getan: Im Mai sind wir nach Hodenhagen gefahren, um uns mit ihm zu treffen. Er zeigte uns alle wichtigen Details, insbesondere was das Auf-/Abrüsten und Motormanagement anging. Da der Abholtag nicht fliegbare war, meinte er „Weist euch gegenseitig ein!“ Einen Tag später – wir waren fluggeil – haben wir die EB dann zu zweit aufgerüstet. Das spart das Fitnessstudio, ist aber auf Dauer nicht gut fürs Kreuz. Wir konnten sie dank Jaxidas-Cover die meiste Zeit in Wershofen aufgebaut lassen.

Nachdem das Team und das Fluggerät feststanden, mussten weitere Grundsatzfragen geklärt werden: Wo würden wir übernachten, wo essen und sollten wir den Hänger mitnehmen? Wir entschlossen uns für das Wohnmobil, aßen mal im Restaurant oder grillten am Platz und den Hänger nahmen wir auch mit. Wir wollten kein Risiko eingehen, falls der Motor Probleme machen würde. Als schwierig erwies sich die Kommunikation zwischen Piloten und dem Fahrer, wir nutzten letztendlich sowohl WhatsApp als auch das Handy und die Webseite glidertracker.de.

Erst nach mehrfachem Lesen haben wir das komplizierte Regelwerk des Euroglide vollständig verstanden. Wichtig war auch herauszufinden, welche Plätze für einen 28 m Eigensstarter geeignet sind und so stellten wir mühsam eine Liste geeigneter Flugplätze zusammen. Daneben mussten wir uns noch Karten für die Lufträume in In- und Ausland besorgen und regeln, wie wir mit der Kostenfrage bei Schäden umgehen würden. Wir entschieden uns dafür, dass Schäden am Flugzeug von den Piloten bezahlt würden, Schäden am Wohnmobil von allen. Am Schluss aller Vorbereitung stand noch die Kernfrage: Wollen wir sportlich oder „erlebnisorientiert“ fliegen?



1: Ankunft in Güstrow am 1. WT nach 572 km und 7:23 h. Am Horizont glitzert die Ostsee. Foto: Martin van der Mühlen

2: Die Aufgabe der EUROGLIDE 2018

3: Das strahlende Team nach der Ankunft in Venlo. Bilanz nach 5 Flugtagen: 2657 km bei einer Gesamtflugzeit von 34:24 h. Foto: Frank Patt

Ganz klar: Das Erlebnis sollte über der Platzierung stehen! Die Aufgabe des Euroglide 2018 war eine 2400 km lange Strecke, die in Venlo begann. Von dort aus ging es nach Güstrow Richtung Ostsee. Danach folgte ein langer Schenkel nach Frydlant in den östlichsten Teil von Tschechien. Von dort aus ging es weiter Richtung Westen nach Hütten-Hotzenwald am südlichsten Punkt des Schwarzwalds. Dann folgte der letzte Schenkel wieder zurück nach Venlo. Die Strecke war auch luft-raumtechnisch anspruchsvoll und die Bedingung zur Teilnahme war ein funktionierender Transponder.

Beim Euroglide gibt es keinen Speed-Index, sondern es wird abhängig vom Index des Flugzeuges ein Credit vergeben. Je besser das Flugzeug, desto kleiner ist der Credit. Mit dem Credit können dann Strecken z. B. mit Auto und Hänger oder mit Einsatz des Motors überbrückt werden. Außerdem kann man damit Wenden abschneiden, wenn diese z. B. in thermisch schlechtem Gebiet liegen. Der Credit darf allerdings nie negativ werden, dann ist man disqualifiziert. Wir haben entschieden, ihn nur wenn absolut nötig zu verwenden und die Strecke komplett abzufliegen (siehe erlebnisorientiertes Fliegen!). Auch ungewöhnlich ist die Möglichkeit, den Motor nach einem Absaufen für einen zweiten Wertungsflug am gleichen Tag nutzen zu können. Jeder Wertungsflug muss vom Team dokumentiert und zusammen mit den passenden IGC-Dateien der Wettbewerbsleitung nach dem letzten Wertungstag zur Verfügung gestellt werden.

Wir haben die Umrundung der Strecke in sechs Tagen geschafft, wie viele andere Teilnehmer auch. Die ersten beiden Tage waren thermisch sehr gut und erlaubten Strecken zwischen 600 und 900 km pro Tag. Danach wurde das Wetter schlechter, teilweise so schlecht, dass wir neutralisieren mussten oder nur ein Wetterfenster von wenigen Stunden nutzen konnten. Der letzte Tag bescherte uns eine Wolkenstraße von der Dahlemer Binz bis kurz vor Venlo, was für ein Abschluss!

Wir erlebten Einzigartiges, was so nur diese Art von Wandersegelflug bietet: Wir legten 3.426 Streckenkilometer in der Wettbewerbswoche zurück und durften 46:48 Stunden in der Luft verbringen. Gefühlt hatten wir sieben Tage ein Dauergrinsen in den Gesichtern! Auch geografisch erlebten wir einiges – wir querten am ersten Tag Deutschland Nord von West nach Ost und am zweiten Tag Deutschland von Nord nach Süd sowie Tschechien. Wir hatten nie das Gefühl, „heimkommen zu müssen“, sondern flogen mit Genuss, bis die Thermik endete und suchten dann einen schönen Platz, wo wir nette Kontakte mit Wettbewerbern und Einheimischen knüpften. Wir durften neue Gegenden wie Holland, Ostdeutschland und Tschechien erfiegen und das alles innerhalb von sechs Tagen. Schön war auch, dass die Rückholer nicht „warten“ mussten, sondern aktiv ins Geschehen eingebunden waren. Dank WhatsApp-Gruppe konnte der gesamte Verein an unserem Wandersegelflug teilnehmen.

Marc Theisen

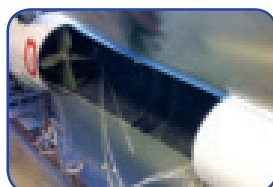


www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Reparatur + Instandhaltung
- Anhänger-Service + Renovierung
- Bau von Sonderanhängern



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Cockpitgestaltung
- Einbau von Avionik
- Oberflächenpflege
- Wartung & Reparaturen an Motoren

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik





1

Zehn Jahre Dornier Museum Friedrichshafen

ZU LANDE, ZU WASSER UND IN DER LUFT

Das Dornier Museum geht 2019 in seine zehnte Saison. Aus diesem Grund ist übers ganze Jahr ein vielfältiges Jubiläumsprogramm geplant. Höhepunkt des Jubiläumsjahres werden die Do-Days am 10. und 11. August sein, bei dem viele Gastflugzeuge und Flugvorführungen zu sehen sind. Am Tag der offenen Tür, dem 7. April, wird es auch die Möglichkeit geben, das ehemalige Lufthansa-Flugzeug Landshut im Rohzustand zu besichtigen.

Am 24. Juli 2009 öffnete das Dornier Museum Friedrichshafen erstmals seine Pforten. Mit rund 100.000 Besuchern pro Jahr ist es mittlerweile nach eigenen Angaben eines der bekanntesten und erfolgreichsten privat getragenen Museen in Deutschland.

Bewegte Geschichte des Dornier-Konzerns

Claude Dornier, der zunächst bei Zeppelin Luftschiffbau arbeitete, entwickelte am Bodensee die ersten Flugboote. Mit seinem Dornier WAL (1922) schrieb er Erfolgsgeschichte und lieferte dieses Flugzeug in verschiedenen Ausführungen in die

ganze Welt. Bereits 1929 startete die DO X – damals das größte Flugboot der Welt – mit 159 Passagieren zu einem Rundflug über den Bodensee. Viele weitere Flugzeugentwicklungen folgten, bis nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges die Dornier Werke von den Besatzungsmächten liquidiert wurden.

Nach dem Neubeginn in den 1950er-Jahren wurde neben der Gründung der Webmaschinenfabrik Lindauer Dornier GmbH auch der Kleinstwagen Dornier Delta entwickelt, der in den Folgejahren durch die Firma Zündapp unter dem Namen Janus vertrieben wurde. Nach dem Ende des Flugzeugbauverbotes startete die reaktivierte Firma Dornier-Werke GmbH mit dem Kurzstartflugzeug Do 27 richtig durch. Es folgten die Do 28, der Senkrechtstarter Do 31, die Do 228, der Alpha Jet und schließlich die Do 328. In den 1960er-Jahren strebte die Firma Dornier ins Weltall mit der Entwicklung und dem Bau von Satelliten.

Ab den 1970er-Jahren entwickelte sich Dornier zu einer High-techschmiede, die in etlichen Forschungs- und Entwicklungsprogrammen eine wichtige Rolle spielte, einige Erfindungen wie der Nierensteinlithotripter sind im Museum zu bestaunen.

- 1: Das Dornier Museum Friedrichshafen mit dem Senkrechtkreuzer Do 31
- 2: Das Flugschiff Do X in der Museumsbox
- 3: Mit dem Flugboot Dornier WAL begann die Erfolgsgeschichte der Firma Dornier.



2



3

Die „Landshut“ zum Besichtigen im Dornier Museum

Vom Flugzeugfriedhof in Brasilien zurück nach Deutschland: Wie sieht es heute aus in der Boeing 737, die 1977 entführt wurde? Am Tag der offenen Tür am **Sonntag, 7. April**, kann das jeder Besucher herausfinden. Ein Shuttle-Bus fährt Interessierte zum Hangar, in dem sie fachgerecht eingelagert ist und auf ihre Restaurierung wartet. Zeitzeugen der Entführung werden vor Ort sein und Rede und Antwort stehen. Auch zum Zeitplan des Ausstellungsprojekts gibt es nähere Informationen.

Schätze aus dem Museumsarchiv

Zum Jahrestag der Museumseröffnung am **Mittwoch, 24. Juli**, beginnt eine Sonderausstellung in der Museumsbox im Flugzeughangar. Unter dem Titel „Von A bis Z. Eine Reise zu den Schätzen des Archivs“ erwarten die Besucher Exponate, die neue und unerwartete Einblicke in die Geschichte des Konzerns geben. Auch besondere Neuzugänge des Museums wie ein Teil einer Do 17 Z werden zu sehen sein.

Jubiläumsfest zu den Do-Days

Die Do-Days im August feiern ebenfalls ihr Zehnjähriges: Was 2009 als Treffen von Do 27-Piloten begann, ist seit Jahren ein spektakuläres Sommerferien-Event für die ganze Familie – mit vielen legendären Maschinen, Flugshows, Rundflügen, Pilot's Party und Kinderprogramm. Zum Jubiläum der Do-Days am **Samstag und Sonntag, 10. und 11. August** werden ein paar ganz besondere Klassiker der Lüfte erwartet – man darf also gespannt sein.

Do X und Slams

90 Jahre ist es nun schon her, dass das legendäre Dornier-Flugschiff Do X am 12. Juli 1929 zum ersten Mal geflogen ist. Das Museum feiert dieses Jubiläum mit verschiedenen Veranstaltungen, die über das ganze Jahr verteilt sind. Auch die „Slams“ im Flugzeughangar sind mittlerweile Kult. Beim Science Slam am **Freitag, 15. März**, präsentieren junge Nachwuchs-Wissenschaftler ihre Projekte so witzig, dass

36.000 Stunden am Himmel

Das Buch über die

Living Legend of Aviation 2018

Walter Eichhorn

176 Seiten, Format DIN A5, durchgehend farbig
mit über 150 seltenen Fotos und Spezial-Graphiken

Das Buch kostet 12,95 Euro (incl. 7 % MwSt.)
plus 1,20 Euro Porto für den Versand als „Büchersendung“
Gesamtpreis also 14,15 Euro. Bei zwei Büchern beträgt das Porto 1,70 Euro



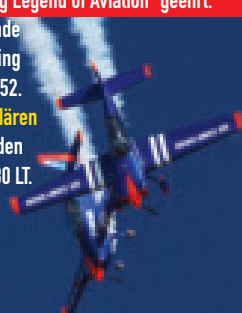
Walter und Toni Eichhorn sind eines der bekanntesten Kunstflugteams Deutschlands.

Walter Eichhorn wurde dieses Jahr 82 Jahre jung – und im Juli 2018 mit dem Titel „Living Legend of Aviation“ geehrt.

Er fliegt immer noch Airshows mit seiner North American AT 6. Lesen Sie die faszinierende Lebensgeschichte dieses Piloten, seine Erlebnisse als Kapitän der Convair 340, der Boeing B 727, dem Airbus A 300, der Douglas DC 10, bis zur Boeing 747 „Jumbojet“ und der JU 52. Walter ist wohl weltweit der lebende Pilot mit den meisten Flugstunden auf dem legendären Jagdflugzeug Messerschmidt Me 109 G. Hiervon handelt ein ganzes Kapitel. Und von den Airshows mit der AT 6, den Jets L 29 „Delfin“ und Soko G2a „Galeb“ und den Extras 330 LT.

Auch Sohn Toni Eichhorns Kunstflugkarriere und seine neue 1.400 PS starke North American T 28 B „Trojan“ werden ausführlich behandelt.

Bestellung direkt über: www.flyaholic.de
oder bei jeder Buchhandlung (ISBN 978-3-00-058860-0)





4: Seit zehn Jahren ein Highlight im Dornier Museum: der Flugzeughangar mit den Großexponaten

auch Nicht-Wissenschaftler etwas verstehen. Und dann wird es dunkel: „Nachts im Museum“ schaltet jeden ersten Donnerstag im Monat die Lichter aus und die Taschenlampen an, mit denen Besucher bis 20 Uhr durch das Museum leuchten können.

Unter Flügeln tanzen

Am **Dienstag, 30. April**, brummen keine Triebwerke im Hangar, sondern die Bässe bei einer Party – der Ü30-Tanzlust-Party, bei der mehr als 1.000 Gäste Platz zum Tanzen haben. Mit der „Blickfang-Party“ startet am Samstag, 30. März, ein neues und doch bekanntes Partyformat – mit Ibiza House- und Electronic Dance Music. Und für karibische Sehnsucht sorgt die Kubanische Nacht mit der Band „Son Pa Ti“ am Freitag, 22. März, mit gratis Salsa-Kurs vorweg. In Kooperation mit der Messe Friedrichshafen und dem 70. Geburtstag der Lifestyle-Messe IBO gibt's mit dem Ticket der Kubanischen Nacht freien Eintritt zur IBO-Messe.

Kleine Autos als Design-Ikonen

Noch bis zum 30. April heißt es „Mit 10 PS ins Wirtschaftswunder“: Das Dornier Museum zeigt in einer Sonderausstellung die erfolgreichsten Kleinstwagen der Nachkriegszeit – vom Kabinenroller über Isetta und Goggo bis zum NSU Prinz und dem zukunftsweisenden Dornier Delta.



Mehr zum Programm gibt's auf der Webseite des Museums unter www.dorniermuseum.de



Aus „Der Adler“

Fotos: Dornier Museum/Helmut Scham/Airbus Group/Markus Leser

LTB-Follmann

der Oldtimer-Spezialist

- ◀ Wartung und Reparatur von Segelflugzeugen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen in Holz- Gemischt- und FVK-Bauweise
- ◀ Herstellung von Baugruppen für Flugzeuge in Holzbauweise
Spezialisiert auf Reparaturen an Oldtimern
- ◀ Jahresnachprüfung von Motorseglern, Segel- und UL-Flugzeugen
- ◀ Zertifiziert nach EASA Part F und G.;
zertifiziert als LTB nach Richtlinien des LBA, d.h. Anhang II.
Technische Betreuung von Segelflugzeugen und Motorseglern



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlen

Telefon: 06508 - 91 98 295
Fax: 06508 - 91 98 296

www.ltb-follmann.de
info@ltb-follmann.de

Neubau einer Klemm KL 25 nach Originalplänen – Kaufinteressenten bitte melden!

Deutsch-französischer Fallschirmlehrgang in Frankreich

JUNGE LEISTUNGS-SPRINGER GESUCHT

Die **Fédération Française de Parachutisme**, die **Bundeskommission Fallschirmsport im DAeC** und das **Deutsch-Französische Jugendwerk (DFJW)** bieten von **Samstag, 3. August, bis Sonntag, 11. August 2019** in **Cahors / Frankreich** einen **Leistungslehrgang für jugendliche Fallschirmspringer an**.

Ziel und Inhalt des Lehrganges

- Ausbau und Intensivierung der Kontakte zwischen jugendlichen Fallschirmsportlern aus Frankreich und Deutschland,
- Förderung des jugendlichen Nachwuchses und Anhebung des Leistungsstandes durch gemeinsames Training und Schulung in Theorie und Praxis,
- Förderung der wettbewerbsorientierten Durchführung der Fallschirmsport-Disziplinen für Nachwuchssportler,
- Kennenlernen von Land und Leuten.

Teilnehmerkreis

Der Teilnehmerkreis ist auf zwölf Jugendliche und zwei Betreuer pro Nation begrenzt. Die Altersgrenze für die Teilnahme an diesem Lehrgang ist auf höchstens 26 Jahre festgesetzt. Grundkenntnisse in der französischen Sprache wären von Vorteil.

Voraussetzungen

Die Teilnehmer sollten in der Disziplin, an welcher sie teilnehmen werden:

- Grundkenntnisse besitzen, die eine sichere Ausführung der Disziplin ermöglicht, ohne sich selbst oder andere Personen zu gefährden,
- die Disziplin auf der Ebene des Vereins bereits durchgeführt haben,
- im Besitz einer Ausrüstung (inklusive einsatzbereiter Fallschirmtechnik) sein, welche zur Durchführung der einzelnen Disziplinen erforderlich ist, und diese zum Lehrgangsbeginn mitführen,
- die Disziplin, in welcher sie teilnehmen, zu ihrer hauptsächlichen Fallschirmsport-Disziplin erklärt haben.

Dokumentation

Folgende Papiere sind für die Teilnahme obligatorisch:

- gültige Lizenz für Fallschirmspringer
- Nachweis einer gültigen Fallschirmhaftpflichtversicherung
- Sprungbuch
- gültiger Prüfnachweis der eingesetzten Technik
- Personalausweis

Die Dokumente sind bei Lehrgangsbeginn vorzulegen. Können die Dokumente nicht vorgelegt werden oder ist deren Gültigkeit abgelaufen, so schließt dies die Teilnahme aus.



Veranstaltungsort:

Centre école de parachutisme de Cahors
Aérodrome de Cahors Lalbenque
46230 Cieurac / Frankreich

Unterkunft und Verpflegung

Die Unterkunft erfolgt direkt am Flugplatz in Zelten. Bitte unbedingt in jedem Fall einen Schlafsack und ein Zelt mitbringen! Camping im mitgeführten Wohnwagen / Wohnmobil ist ebenso möglich. Die Verpflegung wird nach Absprache mit dem ausrichtenden Verein sichergestellt.

Fluggerät

siehe www.parachutisme.com

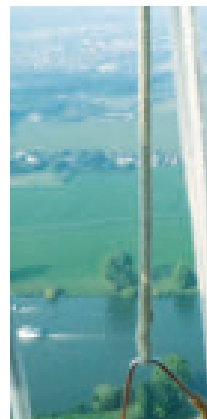
Teilnehmerbeitrag

Der Teilnehmerbeitrag beläuft sich auf 350 Euro sowie die Fahrtkosten für An- und Abreise. Die Kosten beinhalten Campinggebühren inklusive Nutzung der Sanitäreinrichtungen am Platz, Verpflegung, Programm- und Sprungkosten (bis zu 20 Sprünge inklusive). Nach Erhalt der Teilnahmebestätigung ist der Teilnehmerbeitrag umgehend auf das BKF-Konto zu überweisen. Die Bankverbindung wird mit der Teilnehmerbestätigung versandt.



Das Anmeldeformular gibt es online unter www.luftsportjugend.com. Anmeldungen können bis Dienstag, 30. April, an die dort angegebenen Adressen eingeschickt werden. Sie müssen zwingend einen springerischen Lebenslauf enthalten. Hierfür steht ebenfalls online ein Formular zur Verfügung.

Aus „Der Adler“



DER TRAUM VOM GASBALLON

Ich war ungefähr 13 Jahre alt, als ich am Himmel über meiner Heimatstadt einen Gasballon entdeckte. Die Vorstellung, dass dort hoch oben in einem Weidenkorb Menschen lautlos einem nicht näher festgelegten Ziel entgegenschwebten, faszinierte mich ungemein und ließ mich träumen. Ich verschlang fortan in der Stadtbücherei nicht nur Flugzeugbücher und -zeitschriften, sondern auch solche über die Luftfahrt „Leichter als Luft“.

Mein Interesse am Fliegen konnte ich ab dem 16. Lebensjahr bis heute in Luftfahrtzeugen schwerer als Luft ausgiebig ausleben. Es gab auch Heißluftballon(mit)fahrten, die mich – kurz, laut, warm, regional begrenzt – nicht sonderlich „anmachen“. Dagegen habe ich Berichte von Gasballonfahrten, allen voran die von Wilhelm Eimers über die Gordon-Bennet-Cups, mit Begeisterung gelesen und, seit es diese Möglichkeit gibt; online am Computer mitverfolgt und mitgefiebert. Schließlich sollte der persönliche Kontakt zu Wilhelm und seiner Familie beim Start zum Gordon-Bennett Cup in Gruyères den Kindheitstraum tatsächlich wahr werden lassen. Die Fahrt zusätzlich als Geburtstagsgeschenk für meine liebe Frau Maria ausloben, warum nicht!

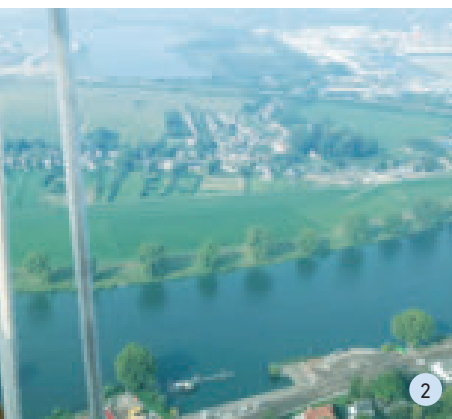
So begab es sich im August 2018, dass Wilhelm anrief und sagte: „Seid bitte am Mittwochabend gegen 19:00 Uhr am Ballonstartplatz in Gladbeck.“ Er verkündete auch gleich den Zeitplan: gemeinsam im Landgasthof nebenan lecker essen, dann Sandsäcke und Ballon befüllen, schließlich im Clubheim ins Bett fallen und um 4:00 Uhr nachts starten.

In Gladbeck erwarten uns am angegebenen Abend Wilhelm sowie Teammitglied und Verfolger Axel. Beim Essen erfahren wir, dass Wilhelm vor 20 Jahren angefangen hat, einen Ballonstartplatz in der Nähe einer alten Wasserstoff-Pipeline

im Ruhrgebiet zu suchen und nach zähen Verhandlungen schließlich das Gasballon-Leistungszentrum eröffnen konnte. Erstaunliche fünfzig Prozent aller Gasballonfahrten weltweit finden inzwischen von hieraus statt.

Auch wir gehören nun zu den Glückspilzen, die in Gladbeck starten dürfen: Schon um 3.30 Uhr klingelt der Wecker, aber das frühe Aufstehen fällt erstaunlich leicht. Wilhelm hat bereits das gesamte Equipment installiert und gecheckt. Wir steigen ein, um 4:10 Uhr lokal löst Axel die Leinen und wir schweben leise und zügig in den Himmel über dem nordwestlichen Ruhrgebiet. Hinter uns im Flutlicht die Wiese des Startplatzes, vor und unter uns das noch schlafende Ruhrgebiet. Wir müssen wegen der Hindernisse flott auf 400 Meter steigen, was durch Abwerfen von einem Sack Sand erstaunlich schnell gelingt. Düsseldorf-Turm aktiviert unseren Flugplan und wir schweben mit etwa 15 km/h gen Nordwesten. Wilhelm erklärt uns die Geografie. Für uns sind das in der Nacht lediglich Lichterketten und Lichtermeere, die Straßen, Autobahnen oder Stadtteile von Gladbeck oder Duisburg markieren. Ist auch egal, wir genießen die kühle Luft, den Sternenhimmel und dass wir über all dem da unten erhaben schweben dürfen. Gegen 6:30 lokal queren wir den Rhein, pünktlich geht die Sonne auf und beleuchtet nicht nur dezent die friedliche niederrheinische Landschaft, sondern auch unser beengtes Domizil. Zeit zum Frühstück! Aus Taschen und Körben zaubern wir alle möglichen Leckereien hervor und auch eine Flasche eines nordfranzösischen Kaltgetränks darf natürlich nicht fehlen.

Weiter geht es derweil Richtung Nordwesten, knapp vorbei an der CTR Weeze Richtung Niederlande. Wir reden über Gott und die Welt oder eher über uns und das, was unter uns liegt. Oder wir schweigen und schauen oder lauschen einfach. Alle Geräusche da unten, so Wilhelm, mit Ausnahme der Hunde, Kühe,



- 1: Rheinquerung gegen 6 Uhr lokal, nordwestlich von Voerde (Niederrhein)
- 2: Landeentscheidung – bei Cuijk an der Maas
- 3: Zur Landung in Cuijk, gleich hinterm Bahnhof – Axel erwartet uns schon.
- 4: Nur noch wenige Meter bis zum Aufsetzen
- 5: Nach knapp sieben Stunden – Wilhelm mit seinen strahlenden Passagieren

Hühner und Gänse, ist menschengemacht. Über dem Reichswald wird es dann ganz still und wir auch. Bald signalisieren Karte und GPS, dass wir in den niederländischen Luftraum fahren. Ein Funkspruch, übrigens nach Düsseldorf der zweite und letzte während der siebenstündigen Fahrt, erlaubt uns die Weiterfahrt ohne Einschränkungen. Wir steigen auf knapp 1000 Meter und fahren bei Traumwetter weiter. Gegen 10:15 Uhr vermerkt Wilhelm im Logbuch „Landeentscheidung“, wir wollen schließlich vor Einsetzen der Thermik landen. Wiesen entlang der Maas bei Cuijk erscheinen uns als ideale Landefelder. Axel erwartet uns bereits. Durch Ablassen von Gas sinken wir Richtung Landefeld, doch – wie so oft – weht in Bodennähe der Wind ganz anders. Also Sand abwerfen und weiter über die Stadt, ganz tief richtig tief! Eine Art Hunderennplatz, mitten

in der Stadt, gleich neben dem Bahnhof, erscheint geeignet. Doch auch hier dreht der Wind kurz überm Boden deutlich nach rechts. Doch Wilhelm bleibt bei seiner Entscheidung und landet, wir Segelflieger würden sagen, auf einem Handtuch. Um den Landestoß möglichst gering zu gestalten, wirft Wilhelm kurz vor dem Aufsetzen noch zwei komplette Sandsäcke ab. Supersanfte Landung mitten in der Stadt, begeisterte Passagiere, begeisterte Passanten. Wir verladen Ballon und fahren entspannt zurück nach Gladbeck.

Dank Wilhelm konnte ich einen weiteren meiner Jugendträume wahr machen und zwar den über das entschleunigte Fliegen leichter als Luft und obendrein war es ein tolles Geburtstagsgeschenk für meine Frau Maria.

KF; Fotos: Wilhelm Eimers, Axel Krischbach, Maria Bechtel-Fey, KF

Luftfahrtliteratur/Segelfluginbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover.

Auch in englischer Sprache lieferbar.



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6

54,00 €

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0

54,00 €

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

54,00 €



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

Luftwaffe - Geheim

Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

168 Seiten, 210 x 280 mm, Hardcover

ISBN 978-3-9808838-3-2 **29,00 €**



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover

ISBN 978-3-9806773-5-6 **25,00 €**

Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge

von der LS 1 bis zur LS 11

208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover

ISBN 978-3-9814977-9-3 **45,00 €**



alle Preise zzgl. Versandkosten

Besuchen
Sie uns
auf der AERO
Stand B4-005

EQIP
WERBUNG & VERLAG GMBH

Sprottauer Str. 52 • 53117 Bonn – Germany
Tel. +49.228.96699011 • Fax +49.228.96699012
equip@equip.de • www.equip.de

JEDEN ERSTEN MITTWOCH WIEDER BRATWURSTESSEN IN HÜTTENBUSCH



Wenn dieses Heft erscheint, ist noch nicht einmal der Osterhase über unsere Flugplätze gehoppelt. Trotzdem freut man sich auf dem kleinen Grasflugplatz

Hüttenbusch (EDXU) schon jetzt auf viele einfliegende Gäste zu den diesjährigen Terminen des Feierabendfliegens. Wie in den vergangenen Jahren lädt der Luft-

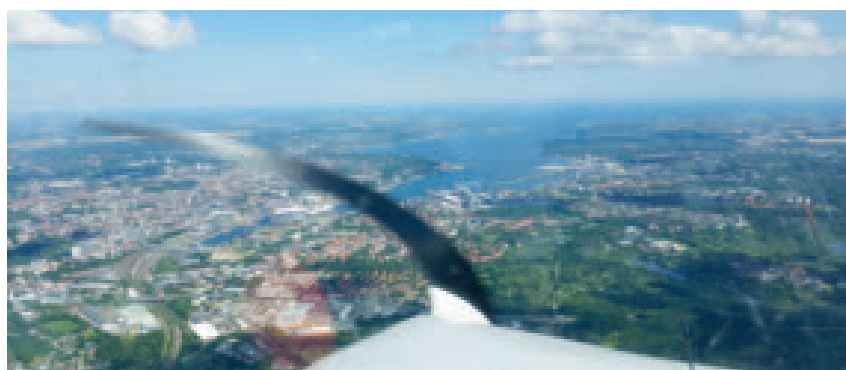
sportclub Niederweser am jeweils ersten Mittwoch eines Monats zum nunmehr fast schon traditionellen Bratwurstessen nach Hüttenbusch ein.

Weil der erste Mittwoch im Mai gleich der Feiertag ist, werden an diesem Tag die Bratwürste schon ab mittags auf dem Grill brutzeln. Die nächsten Termine sind dann, jeweils ab 16:00 Uhr: 5. Juni, 3. Juli, 7. August und 4. September.

Außerdem lädt der Platzhalter von Hüttenbusch, der Luftsportclub Niederweser e. V., am Samstag, den 29. Juni zum Longest Day-Fliegen ein.

Ralf-Michael Hubert

NÄCHSTE AUSFLÜGE DER PILOTENVEREINIGUNG GANDERKESEE

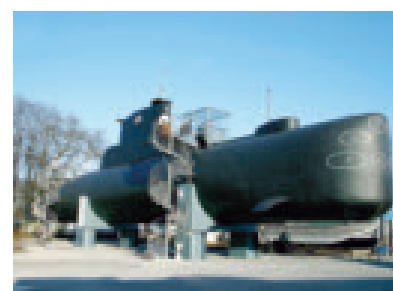
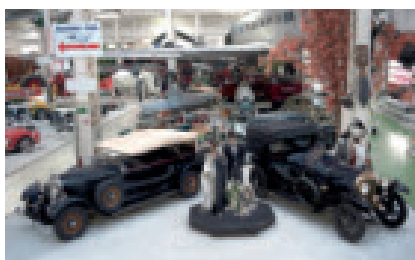


Von Westen kommend ist der Anflug auf Kiel entlang der Stadt und der Förde wirklich schön. Foto: Sascha Meister



Die Pilotenvereinigung Ganderkesee (PVG) hat ihre nächsten Ausflugstermine angekündigt. Der Gruppe kann sich jeder anschließen, der Lust hat dabei zu sein. Die PVG ist kein Verein, in dem man Mitglied sein muss, sondern ein lockerer Zusammenschluss von Fliegerfreunden.

Am Ostermontag, dem 22. April, geht es zu einem Tagesausflug von Ganderkesee nach Peenemünde. Entfernung von EDWQ: 200 NM. „Die zu fliegende Strecke ist an sich schon ein Erlebnis“, sagt Organisator Rainer Dürigen. „Am Ort und in Platznähe wartet das Historisch Technische Museum auf uns, das dem Besucher die Anfänge der Raumfahrt (Stichwort: Wernher von Braun) vermittelt. Ange-



Völlig zu Recht nimmt sich die PVG mehr Zeit für ihren Ausflug nach Speyer.
Fotos: Technik Museum Speyer

geschlossen ist gleich nebenan das Maritim Museum. Ein sehr interessantes Ziel.“

Am 19. Mai fliegt die Gruppe, ebenfalls für einen Tagesausflug, von Ganderkesee nach Kiel. Entfernung von EDWQ: 100 NM. „Vom Platz aus kann man zu Fuß einen Schiffsanleger erreichen, von dem aus wir uns mit dem anderen Element einlassen können. Einmal über die Kieler Förde schippern, am Platz leckere Pommes mit Mayo essen, gute Gespräche führen und dann gemütlich wieder nach Hause“, beschreibt Rainer Dürigen das Programm. Speyer ist das Ziel einer Tour mit drei Übernachtungen vom 30. Mai bis 02. Juni

(Himmelfahrtswochenende). Entfernung NM von EDWQ: 230 NM. „In Speyer haben wir die Dependence des bekannten Technik Museums Sinsheim, das diesem in keiner Weise nachsteht. Der Schwerpunkt liegt hier weniger auf den Autos als vielmehr auf der Fliegerei – für uns genau das Richtige. Wer von euch ist schon mal auf der Tragfläche einer 747 herumgelaufen oder war in Honeckers Dienstflieger? Eben! Nach jetzigem Stand wird uns Herr Udo Dräger durch das Museum führen. Er war als Programmleiter sowohl maßgeblich am Programm der VFW 614 als auch an dem des ersten Beluga (Nachfolger

des Super-Guppy) beteiligt. Zudem sind eine Stadtführung und ein Ausflug zu einem Weingut geplant. Es gibt also so viel zu sehen, dass das mit zwei Tagen nur in großer Hetze zu machen ist, daher die drei Übernachtungen.“

Treffpunkt am jeweiligen Abflugtag um 10:00 Uhr am Aerodrome auf dem Flugplatz Ganderkesee. Anmeldung und weitere Auskünfte bei Rainer Dürigen, Tel: 0441 16962, mrduerigen@t-online.de.

Wenn sich am Telefon niemand meldet, bittet Rainer auf den Anrufbeantworter zu sprechen. Er ruft auf jeden Fall zurück.

Ralf-Michael Hubert

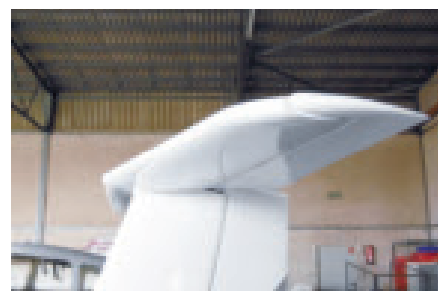
SICHERHEITSVORTRÄGE FÜR ALLE: UNERWARTET HOHES INTERESSE

Dass Fluglehrer ihr Wissen regelmäßig durch Fortbildungsseminare auf dem Laufenden halten müssen, ist allgemein bekannt. „Aber warum nur Fluglehrer?“ hat sich der Bremer Landesverbandspräsident Detlev Thamm gefragt. Wäre eine Seminarreihe, die für alle offen ist, nicht ein grundsätzlich sinnvolles Angebot für alle Fliegerinnen und Flieger, um neue Erkenntnisse zu gewinnen, bestehendes Wissen zu vertiefen, sich an einmal Gelerntes zu erinnern oder vielleicht zu einer ganz neuen Sicht der Dinge zu gelangen? Und – viel entscheidender: Vielleicht kann durch das Gehörte irgendwann sogar einmal ein Unfall, schwerer Schaden oder folgenreicher Fehler vermieden werden. Diese Überlegungen sind nicht zu widerlegen und sprechen für Vorträge, die von allen Wissbegierigen, vom Flugschüler bis zum Ausbildungsleiter, besucht werden können.

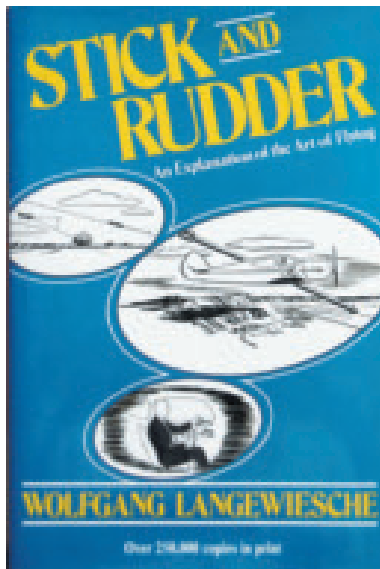
Den Anfang dieser Reihe machte Prof. Dr. Bernd Hamacher zum Thema Höhenruder und Anstellwinkel mit der einleitenden Frage, wozu denn eigentlich das Höhenruder gut sei? Die Frage ist nur scheinbar banal, denn im Grunde ist allen klar: Höhe erreicht man durch Ziehen des Höhenruders allein eben nicht. Wohl aber bewirkt das irreführenderweise als Höhenruder bezeichnete Steuerelement eine Drehung um die Querachse und damit eine Veränderung des Anstellwinkels. Und eben das Wissen um die elementare Bedeutung des Anstellwinkels ist der

Schlüssel zum Verständnis der aerodynamischen Vorgänge an der Tragfläche, aber auch der Steuerung und Leistung des Flugzeuges. Wie einige tragische Katastrophen mit Verkehrsflugzeugen zeigten, ist die Korrelation zwischen Auftrieb und Widerstand nicht einmal allen Profipiloten mit vielen Tausend Stunden Flugerfahrung vertraut. Anschaulich verdeutlichte Bernd Hamacher die Power curve mit zunehmenden Profilwiderstand bei steigenden – und dem scheinbar widersprüchlich dazu – ebenso zunehmendem induzierten Widerstand bei geringer werdenden Geschwindigkeiten. So konnte er

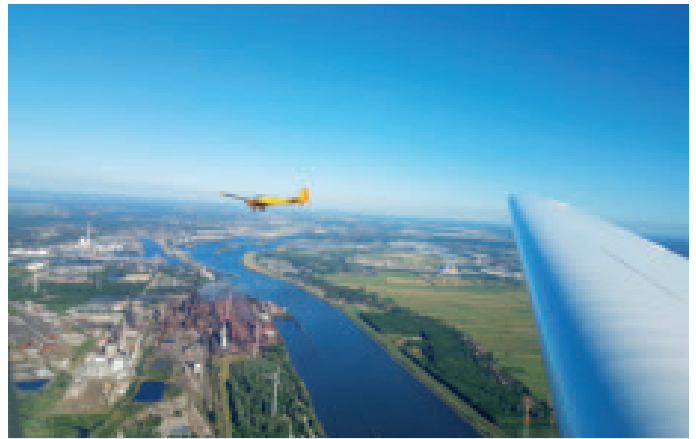
den Zuhörern plausibel machen, warum bei niedrigen Geschwindigkeiten auf der Rückseite der Power curve u. U. sogar eine höhere Triebwerksleistung benötigt werde. Eine sehr gute Zusammenfassung hat Bernd Hamacher vor einigen Jahren für die Zeitschrift „Pilot und Flugzeug“ geschrieben. Sie ist auf deren Internetseite www.pilotundflugzeug.de kostenpflichtig herunterladbar. Bei Interesse suchen Sie auf dieser Webpage unter „Archiv“ in den Ausgaben März 2014 und April 2014 (Titel: „Höhenruder und AoA“, Teile 1 und 2) sowie im Juni-Heft 2016 (Titel „Was ist der Stall?“).



So unterschiedlich sie in Art und Form auch ausgestaltet sind: Der Begriff „Höhenruder“ ist für dieses Steuerelement seit eh und je eine bisweilen fatal missverständliche Bezeichnung.
Fotos: Ralf-Michael Hubert



Seit 75 Jahren räumt dieses Buch des deutschstämmigen Amerikaners Wolfgang Langewiesche mit falschen Vorstellungen auf und erklärt schlicht und einfach grundlegende Wahrheiten. Von Bernd Hamacher und fast allen US-Fluglehrern wärmstens empfohlen, muss man zum Lesen allerdings sattelfest in Englisch sein. Eine deutsche Übersetzung gibt es leider nicht.



Diese Begegnung der beiden Tarmstedter Motorsegler ist koordiniert und abgesprochen. Wenn der gelbe Motorsegler an gleicher Stelle jedoch völlig überraschend aufgetaucht wäre, dann wäre mit der eigenen Luftraumbeobachtung wohl einiges im Argen ...

Gut erkennbar: Der gelbe Motorsegler ist auf Horzonhöhe, d.h. auf gleicher Höhe wie die Fotomaschine. Foto: Tim Rührenbeck

Im zweiten Vortrag der Reihe stellte Sebastian Ruffer die Frage, wie Kollisionen auf VFR-Flügen vermieden werden können. Wie notwendig eine Sensibilität dafür ist, zeigt die Zahl von jährlich etwa 20 Kollisionen im weltweiten Luftverkehr. Auf Deutschland bezogen: Im Zeitraum 2008–2017 gab es allein hierzulande tausend gemeldete Near Misses, d.h. also etwa jeden dritten Tag ein Near Miss über Deutschland. Das wichtigste Verkehrswarnsystem sind noch immer die eigenen Augen, gilt doch im VFR-Verkehr nach wie vor der Grundsatz vom „See and avoid“, also Erkennen, Beurteilen und Entscheidung zum Ausweichen. Dabei muss man sich der Schwächen dieses Verfahrens bewusst sein. Zunächst haben die Augen jedes Menschen biologische Einschränkungen, Stichwort „blinder Fleck“, und zum anderen ist die eigene Reaktionszeit und Trägheit des Flugzeuges zu bedenken. So können vom Erkennen eines Kollisionsgegners bis zur ausgeführten Flugwegänderung wertvolle Sekunden vergehen. Dazu kommen mögliche Erschwernisse durch schlechte Sicht, Blendungen, flugzeugspezifische Sichteinschränkungen und Ablenkungen durch Passagiere, während der Bedienung von NAV- und COM-Geräten oder auch durch Konzentrationsrückgang und Müdigkeit. Zwei ULs, die beide mit je 150 km/h auf Kollisionskurs sind, treffen sich beispielsweise bei einer Flugsicht von 5000 m nach 60 Sekunden. Vorausgesetzt, sie erkennen sich in 5 km Entfernung bereits, sonst geht

es noch schneller. Das zeigt, wie wichtig eine aufmerksame Luftraumbeobachtung, ein rechtzeitiges Erkennen und ein zügiges Einleiten der Ausweichbewegung sind. Dazu empfahl Sebastian Ruffer, das Blickfeld in einzelnen Abschnitten für jeweils etwa 3 Sekunden abzuscannen. Man muss aber sich bewusst sein, dass auch dieses Verfahren nur einen äußerst geringen Teil des Luftraumes erfasst. In Kontrollzonen ist übrigens kein entspanntes Fliegen angesagt, wie Sebastian Ruffer als Towerlotse bei der DFS in Bremen noch einmal verdeutlichte: Die Flugsicherung ordnet gewissermaßen die Reihenfolge der Starts und Landungen zur bzw. von der Piste. Eine aktive Staffelung findet für VFR-Flüge auf der Piste statt, aber nicht im Luftraum. Während des An- oder Abfluges innerhalb der CTR und in der Platzrunde erfolgt eine sichere Bewegungslenkung für VFR-Flüge. Im Gegensatz zur Staffelung bedeutet das, dass keine vorgeschriebenen Mindestabstände eingehalten werden, wohl aber Hinweise und zwingend zu befolgende Freigaben und Anweisungen gegeben werden (z.B. „Verlängern Sie Gegenanflug, standby für Queranflug“). Das Befolgen der Anweisungen befreit den Piloten nicht von seinen Pflichten als verantwortlicher Luftfahrzeugführer. Wenn ihm eine Situation „zu eng“ ist, ist er verpflichtet, die nach seiner Ansicht erforderlichen Ausweichmaßnahmen einzuleiten und über Funk zu kommunizieren.

So reflexartig man im Wilden Westen den

Colt aus dem Halfter riss, zieht man heute zu jeder Frage das scheinbar allwissende Smartphone aus der Tasche. Und ist geneigt, allem Glauben zu schenken, was das kleine Display zeigt. Dipl.-Met. Thomas Seiler warnte in seinem Vortrag über rapide Gewitterentwicklungen davor, zur Beurteilung einer Wetterentwicklung allein der Prognose aus Wetter-Apps zu vertrauen. Radarbilder würden nur bestehende Entwicklungen mit dem jeweiligen Windversatz in die Zukunft extrapolieren, während sich die eigentlichen Gefahren aus schnellen Neuentwicklungen ergäben. Die wiederum können in den meisten Fällen nicht erkannt und daher von den Apps nicht dargestellt werden. Als Segelflieger kennt Thomas Seiler gerade auch die Situationen an Segelflugplätzen, wo das Einräumen der Halle stets eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt. Auch hier sollte man sich vom Blick auf das Smartphone nicht in falscher Sicherheit wiegen lassen, sondern die Entwicklung selbst verfolgen und das Gewitterrisiko mit der ortsunkundigen Erfahrung einschätzen und lieber zu früh einräumen als zu spät. Wer sich näher mit den Risiken durch Gewitter beschäftigen möchte, dem sei der sehr empfehlenswerte AOPA Safety-Letter „Gewitter“ empfohlen, den wir hier als QR Code bringen:





Fotos von hoch aufquellenden CBs kennt man. Hier mal ein anderes Motiv. Die Basis eines CBs, über dem Süden Bremens, etwa 5 Minuten vor heftigem Niederschlag mit Blitzen.

Was man auf dem Foto nicht erkennt: Trotz Windstille am Boden war die Wolkenstruktur sehr stark in Bewegung, vertikal wie horizontal.

Da möchte man nicht drunter fliegen müssen. Foto: Hubert

Zudem verwies Thomas Seiler auf Änderungen in den DWD-Flugwetterinformationen, die vielleicht noch nicht überall durchgedrungen sind. Eine wichtige Änderung sollte man zur Einstufung CAVOK

bei NSC oder beispielsweise BKN012 im METAR der Fall auftreten, dass, wie oben im Beispiel erläutert, eine geschlossene Bewölkung oberhalb 5000 ft vorliegt. Umstellen muss sich auch, wer bisher

im METAR kennen: Per Definition der ICAO in Annex 3 ist Bewölkung im METAR nur signifikant, wenn die Wolkenuntergrenze unterhalb von 5000 ft (AGL) oder unterhalb der höchsten Sektormindesthöhe liegt oder es sich um CB oder TCU handelt. Seit Anfang Oktober 2018 wird in Deutschland entsprechend ICAO-Vorgaben diese Regelung auf alle Wolkenangaben in der Flugplatzwettermeldung ausgeweitet. Also kann jetzt auch

die Low-Level Significant Weather Chart abgerufen hat. Die Low-Level SWC ist eine Vorhersagekarte zur Planung von Streckenflügen in niedrigen Höhen. Seit August vergangenen Jahres wird sie den Nutzern in einem neuen Format bereitgestellt. Gleichzeitig entfallen damit die GAMETs für die FIR-Gebiete in Deutschland, weil alle Informationen des GAMET (bis auf das Minimum-QNH) grafisch in der neuen LL-SWC enthalten sind. Zur Abschätzung des Minimum-QNH gibt es eine zusätzliche Vorhersagekarte unter <https://www.flugwetter.de/fw/charts/qnh/index.htm>. Die nun eingeführte Form der Low-Level SWC entspricht einer von zwei Optionen, die nach den Vorgaben der ICAO zulässig sind. Dabei werden nur noch Gebiete mit signifikanten Wettererscheinungen abgegrenzt. Die Beschreibung dieser Phänomene erfolgt mit Hilfe von Legenden direkt in der Karte.

Ralf-Michael Hubert

FLUGPLATZ GANDERKESEE (EDWQ) JETZT MIT EIGENEM RADIOSENDER

Keine Landegebühr für Interviewgäste

Am 4. Januar 2019 startete der regionale nordwestdeutsche UKW-Radiosender „Radio 90.vier“ mit seinem Sendestudio am Flugplatz Ganderkesee. Man selbst bezeichnet sich als „der einzige Radiosender mit eigener Landebahn“. Neben Berichten aus der Region und Musik, die Spaß macht, werden Flugsport und Flugplatz ausgiebig vorgestellt. Im Sommer 2019 führen der Flugplatz Ganderkesee und Radio 90.vier eine schöne Aktion durch: Wer als Selbstflieger in Ganderkesee landet und für ein Radiointerview zur Verfügung steht, zahlt keine Landegebühr. Im Interview muss es nicht nur um das Fliegen gehen, es können auch andere Themen besprochen werden. Radio 90.vier hat insgesamt fünf Radiostudios, sodass nicht immer jemand in Ganderkesee ist. Daher ist eine Anmeldung unter EDWQ@Radio90vier.de erforderlich.

Über den Sender „Radio90.vier“

Radio 90.vier ist ein privater regionaler Radiosender in Nordwest-Niedersachsen



mit dem Zentrum in Ganderkesee. Für Radio 90.vier sind 12 Redakteure und Moderatoren tätig, drei der Moderatoren sind geburtsblind. Gesendet wird über UKW, App, Alexa und viele IP-Netze. Es gibt zwei Moderationsstudios in Ganderkesee und Delmenhorst, sowie drei speziell eingerichtete Studio für die blinden Moderatoren.

www.Radio90vier.de

Der Verkehrslandeplatz Ganderkesee feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen. Bei jährlich über 15.000 Flug-



Am 4. Januar 2019 um 12:00 ging es los: Christian Dürr (MdB), Susanne Mittag (MdB), Dirk Laue (90.vier) Nina Sicher (Glücksbringerin), Andreas Fischer (Niedersächsische Landesmedienanstalt), Jürgen R. Grobbin (90.vier). Foto: Thomas Konczak (DelmeReport)

bewegungen und vielen Vereinen und Attraktionen am Platz gehört der Flugplatz Ganderkesee zu den geschäftstüchtigsten in Nordwestdeutschland.

www.flugplatz-ganderkesee.de

FLUGLEHRERFORTBILDUNG IM LUFTSPORTVERBAND HAMBURG E. V.



A. Bergmann: Sicherheitsaspekte im Gebirgsflug



Über 50 Fluglehrer aus vier Landesverbänden

Alle zwei Jahre veranstaltet der Luftsportverband Hamburg eine Fortbildung für Hamburger Fluglehrer und auch Fluglehrer benachbarter Landesverbände. Die Teilnahme an mindestens einer Fluglehrerfortbildung innerhalb von drei Jahren ist für Fluglehrer u.a. Voraussetzung für die Verlängerung ihrer Lehrberechtigung.

Die zweitägige Wochenendveranstaltung fand in diesem Jahr am 2. und 3. März wieder in den Räumen des HAC Clubhauses in Boberg statt. Über 50 Fluglehrer für Segelflug, Motorsegler- und Motorflug waren erschienen, einige der Teilnehmer auch aus den Landesverbänden Niedersachsen, Hessen und Baden-Württemberg.

Nach der kurzen morgendlichen Begrüßung durch den Hamburger Segelflugreferenten Klaus Herbst folgte das umfangreiche Fortbildungsprogramm. Bei den abwechslungsreichen elf Vortragseinheiten ging es um die Bereiche Luftrecht, fliegerische Überprüfungen, Flugsicherheit, Flugmedizin und diesmal intensiv um Hang-, Gebirgs- und Wellenflug. Die Themen konnten im jeweiligen Anschluss diskutiert werden, was auch von den Teilnehmern rege genutzt wurde.

Samstag, 2. März 2019

- Tim Wührmann, FH Hamburg:
Luftrecht – Refresher – Aktuelle Änderungen
- Ralf Thomas Müller, FI und Prüfer:
Aktuelles zu Prüfungen und Luftrecht
- Bernd Trahmer, FI:
Kompetenzbeurteilung in der Praxis
- Lukas Pahlow, FI:
Zivil-militärischer Mischverkehr
- Philip Goralski, FI:
Hangflug – Taktik und Sicherheit
- Klaus Herbst, FI:
Sicherer Motorflug
Kollisionswarnsysteme/Probleme beim Start

Sonntag, 3. März 2019

- Nils Hansen, Fliegerarzt:
„In die Luft gehen“ – Psychische Auffälligkeiten bei Piloten
- Christian Wendt, Flugkapitän:
Flugsicherheit
- Andreas Bergmann, FI:
Sicherheitsaspekte bei Gebirgsflugexkursionen
- Axel Losansky:
Ereignismeldungen/Neues aus dem LBA
- Howard Mills, IGC plenary:
FI als Sportzeuge/sporting code news 2019 (+MTW flying in Scotland)

Den elf Referenten sei an dieser Stelle noch mal ein besonderer Dank ausgesprochen. Nur durch ihren Einsatz konnte das Fortbildungsprogramm zusammengestellt werden. Am späteren Sonntagnachmittag erhielten alle Teilnehmer von Segelflugreferent Klaus Herbst ihre Teilnahmebescheinigungen – gut gerüstet mit vielen neuen Informationen und startbereit für die Flug- und Ausbildungssaison 2019.

hk

NACHWUCHSFÖRDERUNG DURCH DIE FLUGGRUPPE EPPENDORF



Typenfliegen FGE und HVL in Boberg

Im Jahre 1971 gründeten 18 Mitarbeiter der Firma Eppendorfer Gerätebau einen Segelflugverein. Sehr fortschrittlich legten sie den Schwerpunkt auf eigenstartfähige Motorsegler, um den aufwändigen Bodenbetrieb zu vermeiden. Zeitweise bestand die Flotte aus dem Doppelsitzer RF 5b mit Tandemsitzen, Segelstellungspropeller und Einziefahrwerk sowie dem Einsitzer PIK 20 E mit Klapptriebwerk.

Der erste Fluglehrer kam vom Hamburger Verein für Luftfahrt (HVL), gemeinsam mit einem Prüfer des HVL sorgte er auch für die Technik. Daraus ergab sich schon früh eine freundschaftliche Verbindung der Fluggruppe Eppendorf (FGE) mit dem HVL.

Ab 2003 übernahm der HVL die Flugschüler der FGE als Gastmitglieder in den eigenen Ausbildungsbetrieb, da durch europäische Verordnung die Ausbildung vom Fußgänger zum Motorseglerpiloten nur noch über die Segelflugausbildung möglich war. Einen Masterplan für eine Fusion hatte der HVL mit der FGE schon ausgearbeitet und auch die gemeinsame Beschaffung eines neuen Motorseglers geplant, aber aus Lärmschutzgründen konnte die RF 5b der FGE nicht nach Boberg verlagert werden.

Auch die neue EU-Verordnung ermöglicht keine direkte Ausbildung eines Motorseglerpiloten, daher war der FGE der Generationswechsel durch Förderung

von Nachwuchspiloten weiterhin nicht möglich. Die Auflösung wurde daher beschlossen.

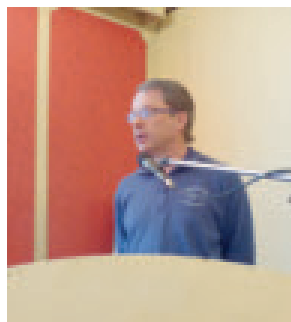
Die Mitglieder der FGE verfolgen jedoch weiterhin das Ziel der Nachwuchsförderung, indem sie ein Restvermögen der Jugendgruppe des HVL als Spende übertragen. Hierdurch ist der HVL zu großem Dank verpflichtet. Der HVL besitzt ein Jugendförderflugzeug, welches dringend einen Anhänger benötigt. Die Spende macht die Beschaffung möglich. Den Ausbau des Segelflughängers übernimmt die Jugendgruppe. Als nächstes Projekt plant sie die Grundüberholung älterer Übungsflugzeuge, auch dafür kommt die Spende sehr gelegen.

Text und Foto Dieter Gasthuber

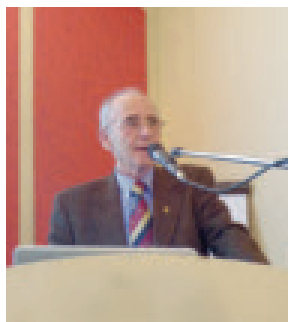
TERMINE

DATUM	VERANSTALTUNG
21./22.04.2019	1. Runde der Segelflug-Bundesliga
29.06. – 22.07.2019	„Der Berg ruft“ Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich
13.07 – 27.07.2019	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Pirna

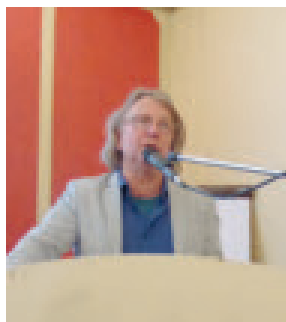
68. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES LVN



Klaus Preen – Vorsitzender der Modellflugkommission des LVN



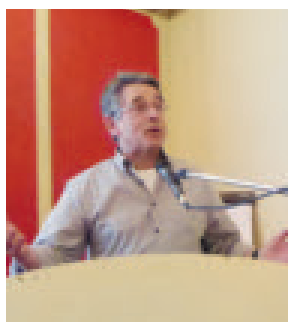
Theodor Dornemann – Vorsitzender der Motorflugkommission des LVN



Andreas Wenzek – Vorsitzender der Segelflugkommission des LVN



Meike Müller – Präsidentin



Rechnungsprüfer Andreas Thun



Von links: Andreas Wenzek, Meike Müller, Henning Jahns

Kauf des neuen Förderflugzeuges „NIE“ hat die Ausbildungssituation im Verband und den Vereinen verbessert, was sich in einer guten Auslastung der ASK 21 schon im ersten Jahr zeigt.

Der Antrag des Präsidiums, die Zusammenarbeit des LVN in Fachfragen mit den Monolufsportverbänden des DAeC zu intensivieren, wird nach eingehender Beratung einstimmig beschlossen. Die Monolufsportverbände DfV für Fallschirm, DfSV für Ballon, DHV für Gleitschirm und Drachen, MFSD für Modelle und auch der neu aufgenommene DSV für den Segelflug verfügen über exzellentes Know-how und sind von den Sportlern anerkannte Vertreter ihrer spezifischen Belange.

Die Neufassung der Satzung war in der vor drei Jahren durch die Mitgliederversammlung gegründeten Arbeitsgruppe erarbeitet worden. Mit Hilfe des RA für Vereinsrecht, Prof. Cherkeh aus Hannover, wurde eine Neufassung erarbeitet, die den Mitgliedern sechs Wochen vor der MV zur Verfügung gestellt worden war. Der gesamte Text wurde eingehend besprochen, offene Fragen wurden geklärt. Geringfügige Änderungen wurden vorgenommen und die neu formulierte Satzung wurde durch die Mitgliederversammlung einstimmig angenommen. Die Eintragung in das Vereinsregister wird durch die Geschäftsstelle nun umgehend beantragt.

Es bleibt noch viel zu tun, denn ein häufig geäußelter Wunsch ist die Neugestaltung der Beitragsordnung, die ja zum jetzigen Zeitpunkt nur aktive Mitglieder kennt. Der Wunsch, auch außerhalb der fliegerischen Aktivität Mitglied im LVN zu sein, bringt auch immer die Beiträge in voller Höhe mit sich, was in der Vergangenheit von Mitgliedern wiederholt als Hindernis dargestellt wurde.

In Erwartung der Eintragung der neuen Satzung wurde per Vorratsbeschluss der Vorstand gewählt, der auch zukünftig aus der Präsidentin Meike Müller und den Vizepräsidenten Henning Jahns und Heiko Gesierich bestehen wird.

Günter Bertram

Eine sehr umfangreiche Tagesordnung erwartete die Vereinsvertreter bei unserer Mitgliederversammlung. Neben den jährlich sich wiederholenden Tagesordnungspunkten galt es mehrere Anträge und die Neufassung der LVN-Satzung zu behandeln.

Die Berichte der Präsidentin und unserer Sportfachgruppenvorsitzenden thematisierten gemeinsam, dass die Zusammenarbeit der Bundeskommissionen im DAeC mit dem Vorstand des DAeC offensichtlich nicht funktioniert. Unser Modellflugreferent berichtete, dass den Modellfliegern die Einnahmen aus dem Kenntnisnachweis, der nur für die Modellflieger zur Anwendung kommt, vorenthalten werden und dass es Forderungen eines ehemaligen Generalsekretärs des DAeC gibt, an denen sich die Modellflieger beteiligen sollen. Der Motorflugreferent berichtete,

dass der Buko-Vorsitzende Klaus Rogge zum 17.02.2019 sein Amt niedergelegt hat. Unser Segelflugreferent berichtete, dass die Beschlüsse der Bundeskommission Segelflug durch den DAeC immer wieder infrage gestellt werden und dass er am Tag nach der Mitgliederversammlung des LVN zur nächsten außerordentlichen Sitzung der Buko nach Kassel reisen würde. Der Vorstand der Buko Segelflug wolle dort seinen Rücktritt in Aussicht stellen und die Versammlung der Segelflugreferenten solle ihm das Vertrauen aussprechen. Der Jahresabschluss 2018 und der Haushaltsentwurf 2019 wurden von den Delegierten einstimmig beschlossen und das Präsidium wurde entlastet. Die finanzielle Situation des Verbandes ist ausgeglichen, die Auflagen des LandesSportBundes Niedersachsen werden eingehalten und die fortlaufende Förderung des Verbandes wird damit erst einmal sichergestellt. Der

EINE INFO DER TECHNIK ZU LUFTTÜCHTIGKEITSPRÜFUNGEN

Liebe Fliegerkameraden,

für Luftfahrzeuge, die erstmalig durch die CAMO des LVN geprüft werden, müssen folgende Unterlagen dem Prüfantrag beigelegt werden:

1. Lufttüchtigkeitszeugnis
2. Eintragungsschein
3. Aktuell gültiges ARC
4. Aktueller Prüfbericht

Alternativ können diese Dokumente auch im Vereinsflieger hochgeladen werden. Das Anklicken der Freigabe für die CAMO nicht vergessen.

Herbert Kahlenberg

Technischer Betriebsleiter

CAMO DE.MG.0527, LBA.MG.0527



NIEDERSÄCHSISCHER LUFTSPORT-JULEICA-LEHRGANG

Die niedersächsische Luftsportjugend bietet erstmalig einen luftsportbezogenen JuLeiCa-Lehrgang an. Dieser vermittelt nicht nur mit Spaß und Kompetenz in einer vielseitigen Gruppe die verschiedenen Aspekte der Jugendarbeit, sondern bietet auch einen Rahmen zum Austauschen und Vernetzen. In der JuLeiCa-Ausbildung werden verschiedene Themen – wie Aufgaben, Funktion und Rechte des Jugendleiters/der Jugendleiterin, Gruppenpädagogik und Jugendschutz – vermittelt. Das erlernte Know-how bildet die Basis für eine qualitative ehrenamtliche Jugendarbeit im Verein.

Hier die Fakten:

Infos unter:

daec-lvn.de/sportjugend

Anmeldung an:

juergen.habel@daec-lvn.de

Anmeldeschluss: 26.07.2019

Termin: 02.10.2019, 19:00 Uhr bis 07.10.2019 ca. 16:00 Uhr

Veranstaltungsort:

DJH Hannover International,
Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg 1,
30169 Hannover

FLIEGER DES JAHRES 2019

Flieger des Jahres 2019
Motorflug / Motorsegler und UL
1. April bis 15. Oktober

Lerne andere Flugplätze und Piloten kennen, indem Du möglichst viele Flugplätze anfliegst!

1. Platz – 200 Euro
2. Platz – 150 Euro
3. Platz – 100 Euro

Wer ?
Teilnehmer können Piloten und Piloten, die als aktive Mitglieder im DAeC-LVN e.V. gemeldet sind.

Womit ?
Gewertet wird in einer allgemeinen Klasse (entsprechend Flugzeuge, Motorsegler und Ultraleicht).

Unter diesem Motto läuft in diesem Jahr für die Motor-, Motorsegler- und UL-Flieger ein neuer Wettbewerb. Im Zeitraum vom 1. April bis zum 15. Oktober können Piloten des Landesverbandes Niedersachsen alle Flüge loggen und einreichen. Es gibt für die Flüge eine Wertung nach einem Punktesystem. Jeder Flugplatz kann einmal in die Wertung eingebracht werden. Für Flüge über die Landesgrenze

hinaus oder die Teilnahme an den unterschiedlichen Veranstaltungen und Trainingsangeboten des LVN gibt es extra Punkte. Die niedersächsischen Motorflugmeisterschaften, der Alpenflug oder z. B. das Training 'Überleben auf See' werden hier zum Beispiel gewertet. Weitere Informationen und die Wertungskarten, die wie ein Flugbuch geführt und dann am 31. Oktober eingereicht werden, können auf unserer Homepage unter www.daec-lvn.de heruntergeladen oder unter Flugsicherheit_EDXN@web.de bestellt werden.

Frei nach dem Motto 'Nur wer viel fliegt, fliegt auch sicher' wollen wir mit diesem Wettbewerb einen Beitrag zur Flugsicherheit bringen. Die Gewinner werden auf dem Niedersächsischen Motorfliebertag vorgestellt und können dort ihre Preise abholen. Ein Dank gilt den Kameraden des Landesverband NRW, die diesen Wettbewerb entwickelt und uns zur Verfügung gestellt haben.

Stefan Mueller
Referent Ausbildung
Motorflugkommission

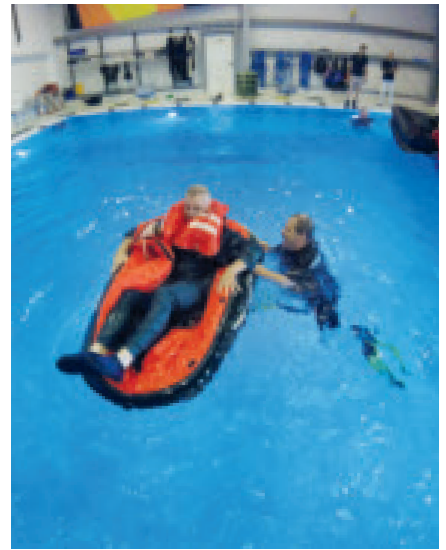
„ÜBERLEBEN AUF SEE“ 2019 IN CUXHAVEN

Am 22. Juni findet in Cuxhaven in Zusammenarbeit mit der Firma O.S.T. unser diesjähriges Training für das Verhalten nach einer Notwasserung statt. Wie kann ich mich darauf vorbereiten, was gibt es für Überlebensausrüstungen und wie nutze ich diese? Auf all diese Fragen werden wir in Theorie und Praxis Antworten erleben und ausprobieren können. Hier bleibt kein Auge trocken. Wer gerne seine eigene Ausrüstung ausprobieren oder Tipps für Flüge über längere Wasserstrecken bekommen möchte, ist hier genauso richtig wie die, die gerne mal erleben möchten, was es heißt, sich richtig im Wasser zu bewegen, um eine Rettung zu

ermöglichen. Das Training schließt mit der Möglichkeit ab, einen Unterwasser-Escape Trainer (HUET) unter Nutzung von Compressed Air Emergency Breathing System(CA-EBS) zu erleben. Also packt die Badehose ein und ab nach Cuxhaven ...

Weitere Informationen und die Anmeldeunterlagen können auf unserer Homepage www.daec-lvn.de runtergeladen oder unter Flugsicherheit_EDXN@web.de bestellt werden.

Stefan Mueller
Referent Ausbildung
Motorflugkommission



D-KADER-WINTERTREFFEN 2019 IN ROTENBURG (WÜMME)



1: Die Teilnehmer und Trainer des D-Kader Wintertreffen 2019

2: Wanderung entlang der Wümme

Am ersten Wochenende des Jahres trafen sich wie jeden Winter die Junioren und Trainer des D-Kaders Niedersachsen, dieses Mal in der Jugendherberge Rotenburg (Wümme). Vom 04.-06.01. wurden viele Infos ausgetauscht und wettbewerbsrelevante Themen vorgelesen und diskutiert.

Beim Herbsttreffen vergangenen Jahres wurde die Saison bereits nachbesprochen und die Vortragsthemen fürs Wintertreffen wurden an die Junioren verteilt. Außerdem wurden Arbeitsgruppen einge-

teilt und Aufgaben zugewiesen, in diesem Zusammenhang wurde auch das Wintertreffen organisiert.

Die Vortragsthemen reichten von Anti-Doping über die Wettbewerbsordnung bis zu Teamflug und Fliegen im Gebirge. Natürlich durfte auch der sportliche Teil nicht fehlen und so wurde das Treffen durch eine Wanderung abgerundet.

Ein großer Dank gilt an dieser Stelle den motivierten Trainern, die mit ihrem persönlichen Engagement uns Junioren voranbringen und mit uns ein gelungenes Wochenende verbrachten.

Zum Abschluss wurden noch persönliche Ziele für die kommende Saison besprochen und Teams für das Trainingslager Anfang Mai in Stüde festgelegt.

Nach diesem gelungenen Treffen freuen sich alle Teilnehmer auf die Saison 2019 und ein spannendes Trainingslager. Für viele wird es leider das letzte Jahr im D-Kader sein, jedoch können sich dann neue Nachwuchspiloten auf die tolle Förderung freuen und hoffentlich erfolgreich fliegerische Fortschritte machen.

Text: Jan Ole Gödeke, Dennis Polej

Fotos: Leif Eichhorn

FLUGZEUGE DES LSV RINTELN WIEDER EINSATZBEREIT

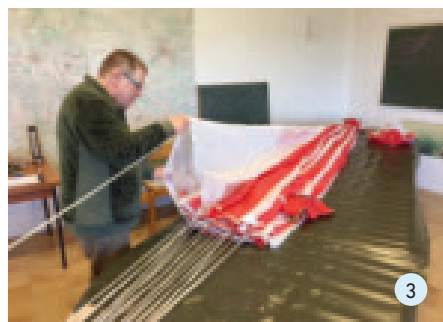
Sicherheit steht an erster Stelle bei den Fliegern



1



2



3

1: Die Prüferin Marianne Hagemann überprüft den „Astir“. Im Hintergrund warten die weiteren zu prüfenden Segelflugzeuge.

2: Malte Bachmann (li.) und Laurenz Schädel (re.) schrauben neue Zündkerzen beim Motorsegler ein.

3: Mathias Ahrens prüft Bahn für Bahn eines jeden Fallschirmes auf Festigkeit.

Dem Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV) bescheinigte die zuständige Prüferin, Frau Marianne Hagemann, dass sich die Flugzeuge des Vereins technisch und optisch in einem Top-Zustand befinden. Vorausgegangen war Mitte Februar die Jahresnachprüfung sämtlicher Segelflugzeuge. Frau Hagemann überprüfte z. B. alle Steuerelemente auf Gängigkeit, führte eine Sichtprüfung auf Risse in der Flugzeughaut durch und kontrollierte auch die Lebenslaufakten jedes Flugzeugs auf Vollständigkeit. Erst als all diese Punkte abgearbeitet und zufriedenstellend waren, stellte die Prüferin die Nachprüfscheine für jedes Flugzeug aus. Erst wenn dies erfolgt ist, darf ein Segelflugzeug wieder starten. Von den Vereinsmitgliedern wurden die Wartungsarbeiten und kleinere Reparaturen unter Federführung der Werkstattleiter in den Wintermonaten durchgeführt.

Auch bei den Fallschirmpackern des LSV hatte sich der Prüfer, Herr Mathias Ahrens, Anfang Februar angemeldet, um die Fallschirme zu überprüfen. Man muss wissen, dass jeder Segelflieger bei seinen Flügen einen Fallschirm zu seiner eigenen Sicherheit trägt. Es gab keine Beanstandungen an den Packungen der Fallschirme und deren Beschaffenheit. Bevor die Rintelner Segelflieger in die neue Saison starten dürfen, müssen sie noch an der obligatorischen Flugbetriebsbesprechung teilnehmen. Hier wird u. a. auf die Sicherheit beim Fliegen, das richtige Einschätzen des eigenen Leistungsvermögens, das Verhalten und Bewegen auf dem Flugplatz usw. hingewiesen. Beim Fliegen steht die Sicherheit an oberster Stelle.

Für die Leistungsfieger des LSV beginnt Ende April die 6. Saison in der 1. Segelflug-Bundesliga, wo sie anstreben, den

letztjährigen 6. Platz noch zu toppen. Darüber hinaus nehmen im Mai einige Piloten an dem Hahnweide-Wettbewerb in Kirchheim unter Teck teil und im Juli starten zwei LSV-Piloten bei der Deutschen Meisterschaft in Stendal-Borstel. Besonders die Flugschüler des Luftsportvereins, aber auch alle anderen Piloten warten jetzt auf gutes Wetter und starke Aufwinde, damit es endlich wieder in die Luft gehen kann. Einmal selbst fliegen oder als Gast das Weserbergland von oben sehen? Der LSV bietet Interessierten Schnupperkurse oder Rundflüge an; weitere Informationen auf der Homepage www.lsv-rinteln.de oder einfach die Piloten am Wochenende auf dem Flugplatz (Telefon 05751 2002) ansprechen.

Text : Dieter Vogt

Fotos : Jörg Bachmann und Dieter Vogt

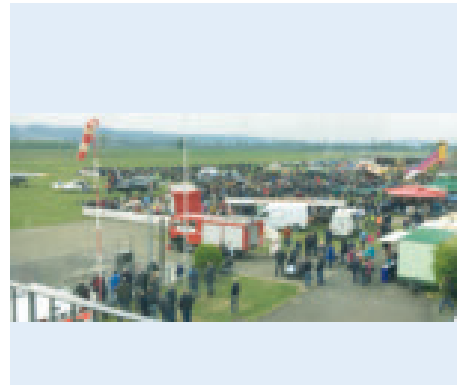
Hallo Luftsportler/innen,

AM 1. MAI 2019 möchten wir Euch wieder zum traditionellen „TAG DER OFFENEN TÜR“ auf dem FLUGPLATZ BOHMTE-BAD ESSEN (EDXD)

begrüßen. Eine Maitour zu uns, möglichst mit einem Flieger jeder Art, würde uns sehr freuen. Lasst uns gemeinsam Öffentlichkeitsarbeit für unser schönes Hobby betreiben, hoffentlich bei besserem Wetter als im vergangenen Jahr!

Wir sehen und hören uns! 118.985 MHz rasten (Neu),
Landegebühren wie immer kein Thema.
Telefon Flugleitung: 05471 / 1074

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorstand



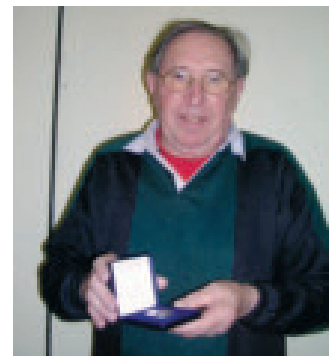
Infos, Anfragen:
Friedrich Lücke
Tel. 05472 1300
Email: info@friedrich-lueke.de
www.lsv-wittlage.de

DIE GOLDENE DAIDALOS MEDAILLE FÜR ERICH ULLRICH

Im Namen des Präsidenten des Deutschen Aero Club, Wolfgang Müther, wurde Erich Ullrich eine besondere Ehrung zuteil. Ihm wurde für sein Lebenswerk die goldene Daidalos Medaille überreicht.

Gewürdigt wird damit ein Engagement im Luftsport, das für Erich ein wichtiger Teil in seinem Leben wurde. 1951 hatte er erste Erfolge in Freiflug-Wettbewerben. Auch ein Ausflug in den bemannten Segelflug gehört dazu, der nach dem tragischen Unfall eines Freundes jedoch beendet wurde. Dann widmete Erich

sich dem ferngesteuerten Modellflug in der Klasse F3B-E. Mehr als 480 Wettbewerbe absolvierte er in dieser Klasse. Ab Mitte der 1980er Jahre bestimmte der Freiflug wieder die Aktivitäten. Dazu gehörte nicht nur das Wettbewerbsgeschehen, sondern auch die Durchführung von Seminaren zum Freiflug. Die Seminare in Uetze wurden von Erich vorbildlich organisiert und durchgeführt. Nicht nur der sportliche Teil wird mit der goldenen Daidalos Medaille gewürdigt. In den Jahren nach der Jahrtausendwende investierte Erich sehr viel Zeit in Umweltprojekte, die noch heute in der Diskussion



mit Politik und Windenergie ein großer Vorteil sind, „Die Blaue Flagge“ und das „Sportaudit Luftsport“.

Text: Klaus Preen
Sebastian Brandes

WIR GRATULIEREN

Am Sonnabend, dem 16. Februar 2019, hat unser Mitglied Irfan Canakci seinen ersten UL-Alleinflug durchführen können. Der schöne Frühling im Winter ermöglichte es, dass Irfan unter Aufsicht der Fluglehrer seine drei ersten Solo-Starts und -Landungen absolvieren konnte. Das folgende übliche Prozedere des Klapps auf den Mors, wie der Norddeutsche sagt, wurde durch die Anwesenheit vieler Fallschirmspringer ausgiebig genutzt. Nun geht es bei Irfan an die weitere Aus-



Flugschüler Irfan Canakci und Fluglehrer Wilhelm Kellers

bildung, sodass 2019 sicherlich die Prüfung abgelegt werden kann.



Das bringt Glück!

Text: Jürgen R. Grobbin
Fotograf: Christoph Hoffmann, LSV Hude e.V.

UTC-ABSCHALTUNG NACH BREXIT 2019

Mit der Verschiebung des Brexit (die genaue Zeitspanne stand bei Redaktionschluss noch nicht fest) ändert sich auch der Termin der UTC-Abschaltung. Darauf weist die in Genf angesiedelte internationale Telekommunikationsbehörde ITU mit Schreiben vom 1. April hin.

Zur Erinnerung: Bereits weit vor dem 29. März, der ursprünglich als Brexit-Termin gesetzt war, hatte die britische Regierung die ITU von ihren Plänen in Kenntnis gesetzt. In dieser Mitteilung hatte es geheißt, der Erhalt des Nullmeridians in Greenwich wäre mit erheblichem administrativem und finanziellem Aufwand verbunden, der ohne Unterstützung der EU nicht erbracht werden könne.

Hinzu komme, dass durch den Austritt Großbritanniens aus der EU die Rechtsgrundlage zum Besitz eines Nullmeridians und somit der koordinierten Weltzeit nicht mehr gegeben sei. Der weltweite Service UTC (Universal Time Coordinated) werde daher im Zuge des Brexit eingestellt.

Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB) in Braunschweig ist sich dieses Problems bewusst und wird zum gegebenen Datum ihrerseits die atomgenaue Ausstrahlung der Zeitzeichen für die koordinierte Weltzeit UTC einstellen.

Die EU bereitet eine Ausschreibung vor, welche dazu dienen soll, dass sich europaweit Städte und Gemeinden um die Errichtung eines neuen Nullmeridians als Referenzlinie für die neue UTC bewerben können. Dieses Ausschreibungsverfahren wird einige Zeit – die EU spricht hier von zwei bis drei Jahren – in Anspruch nehmen, da jede Bewerbung genau daraufhin geprüft werden muss, ob der Bewerber auch die nötigen Voraussetzungen erfüllt. Während der Übergangszeit muss sich die Bevölkerung auf erhebliche Schwierigkeiten einstellen. So wird es unumgänglich sein, die Uhren in jedem einzelnen Land auf die jeweilige Landeszeit zu stellen bzw. in der Kommunikation mit dem Ausland die jeweilige Ortszeit zu beachten. Dies betrifft besonders stark Personen und Institutionen, welche die UTC



Nullmeridian bei Greenwich, UK – demnächst in Graz, Andorra oder Bielefeld?

dringend zur Bewältigung ihrer Aufgaben benötigen: Seefahrt, Luftfahrt, Rettungsdienste, Transportwesen, Firmen, Funkamateure u. v. m.

Sobald die Ausschreibung im Wortlaut vorliegt, wird LuftSport sie veröffentlichen.

EHRUNG VON BERND MIEHE ANLÄSSLICH DER 75. MODELLFLUGTAGUNG DES DAEC AUF DER WASSERKUPPE

Vom Vorstand des DAeC erhielt Bernd Mieke vom Aero Club Wolfsburg, in dankbarer Würdigung seiner besonderen Verdienste um den Modellflug, am 1. März 2019 die Ehrennadel in Bronze. Schwerpunkt seiner Tätigkeit war die Öffentlichkeitsarbeit, damit verbunden die Koordination der internen Kommunikation und die Installation eines zeitgemäßen Internetauftritts für die Bundeskommission Modellflug. Vergessen werden soll aber auch nicht die Vertretung des Vorsitzenden der Bundeskommission Modellflug über viele Jahre.

Bevor Bernd jedoch in der Bundeskommission Modellflug im Ehrenamt aktiv wurde, nahm er knapp 40 Jahre in Folge Aufgaben in der Landesmodellflugkommission des LVN wahr. Dort begann eine ununterbrochene Mitarbeit unter den Landesmodellflugreferenten Helmut Rohde, Manfred Rennecke und Otto Brandes.



Playboy Senior:
USA, 1943, Klasse
A-Motorsegler
(der Name lässt
jedoch nicht auf
den Erbauer
schließen)

Bernd Mieke



Unter Achim Krüger schließlich wurde Bernd zum Stellvertreter und nach dem Rücktritt von Achim zum LMR im LVN gewählt.

Dieses Amt legte Bernd im Jahre 2010 nieder und wurde 2012 als stellvertretender Vorsitzender in die Bundeskommission Modellflug im DAeC gewählt. Aus gesundheitlichen Gründen musste Bernd

dieses Amt jedoch schon 2015 wieder niederlegen.

Jetzt nach seiner Genesung (fast alles ist wieder auskuriert) und von den Aufgaben des Ehrenamts befreit, widmet Bernd sich wieder verstärkt dem Modellflug. Er betreibt ihn rege in seinem Heimatverein Aero Club Wolfsburg – wobei es ihm besonders die „Antik“-Modelle angetan haben.

Text: Klaus Preen

LSV BÜCKEBURG-WEINBERG E. V. ERNENNT NEUES EHRENMITGLIED

Ende Februar versammelte sich der Luftsportverein Bückeburg-Weinberg e. V. zu einer früh im Jahr liegenden Flugsicherheitsbelehrung und Mitgliederversammlung. Als einer der letzten Tagesordnungspunkte stellte unser Mitglied Friedrich Wilhelm Kranz einen Antrag für seinen Freund und Fliegerkollegen Günter Lewandowsky (geb. 14.02.1939).

Günter ist seit den 70ern Teil des Vereins. Er kam aus dem Blomberger Verein zu uns und wurde Mitglied der damaligen Bundeswehr-Sportfluggruppe auf unserem Gelände. Schon zu Beginn seiner Mitgliedschaft engagierte er sich besonders aktiv im Motorflug als Motorflugleiter. Heute wie damals übernimmt er wichtige Aufgaben im Verein. Er schulte eine ganze Generation von Piloten auf Spornradflieger um und bildete sie zum F-Schlepp aus. Auf sein Handwerk und seine Genauigkeit kann man stets vertrauen. Viele Arbeiten konnten unter Günters Ägide im Verein gemeistert werden. Er übernahm beispielsweise die Grundüberholung an der damaligen zweiten Schleppmaschine, einer Piper Super Cup sowie einige Jah-

re später auch die Grundüberholung der ASK 13 in Zusammenarbeit mit den Senioren. Günter ist nicht nur bei uns, sondern auch in anderen Vereinen bekannt für seine Zuverlässigkeit und Hilfsbereitschaft.

Rückblickend lässt sich sagen, dass Günter unseren Verein aktiv mitgestaltet und gefördert hat. Ohne seine Unterstützung wären zahlreiche und schöne Flüge nicht möglich gewesen. Bis ins hohe Alter ist Günter immer spontan als Schlepp-Pilot vor Ort gewesen. Wenn unter der Woche der Hangwind richtig stand, war Günter der erste Schlepp-Pilot, der angerufen wurde, da man auf seine Flugbereitschaft und Flugerfahrungen, selbst bei hohen Seitenwinden, zählen konnte. Er ist ein wichtiges Mitglied für den Motorflug wie auch den Segelflug. Als nun dieses Jahr erneut eine Grundüberholung der ASK 13 anstand, sicherte er mit seinen 80 Jahren sofort seine Hilfe zu. Alle anwesenden Mitglieder stimmten selbstredend dem Antrag von Friedrich zu, sodass wir uns freuen, Günter unser neues Ehrenmitglied nennen zu können.

Im LSV ist es üblich, dass sich die älteren



Günter Lewandowsky (vorne) und der Ende letzten Jahres verstorbene Herbert Krenz (hinten)

Piloten jeden Donnerstag zu einer Runde zusammensetzen und über alte Zeiten plaudern. Auch Günter und Friedrich Wilhelm sind Mitglieder dieser Runde. Ich hoffe, dass meine Generation diese Tradition einmal weiterführen wird. Studium, Job und Familie bestimmen momentan noch unsere Wege, dennoch ist es eine schöne Vorstellung, dass wir uns im fortgeschrittenen Alter wieder am Flugplatz zusammenfinden werden, uns jeden Donnerstag über frühere Zeiten unterhalten und miterleben wie unsere alten Freunde zu Ehrenmitgliedern werden.

Rica Wegner

Tag der offenen Tür 2019 auf dem Flugplatz Bad Pyrmont (EDVW)

Termin: Sonntag, 25.08.2019 von 10–18 Uhr

Geboten wird ein Programm für die ganze Familie: Motor-, Segel- und Modellkunstflug, der Start eines Heißluftballons und die Gelegenheit zum Mitfliegen in Motor-, Ultraleicht- und Segelflugzeugen sowie in Motorseglern. Anfliegende Piloten sind herzlich willkommen, Landegebühren entfallen an diesem Tag.

Weitere Informationen gibt es auf der Facebook-Seite der LSG Bad Pyrmont-Lügde oder unter lsg-bad-pyrmont.de

Kontakt: Martin Schenkemeyer, Tel.: 0176 20288179, E-Mail: events@flugplatz-bad-pyrmont.de

TERMINE

VERBAND

16.11.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsische Motorflugtagung	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
17.11.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegertag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
14.03.2020 – Beginn: 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

SEGELFLUG

04.07. – 14.07.2019	Niedersächsische Landesmeisterschaften im Segelkunstflug	Ort: Flugplatz Nordhorn http://lsvlingen.de
---------------------	--	--

TERMINE FI-LEHRGANG 2020

07.02. – 16.02.2020 Anreise am 06.02.2020 bis 19.00 Uhr	Theorieblock/Unterricht	Jugend-, Gäste- und Seminarhaus Gailhof (Wedemark)
20.03. – 04.04.2020 Anreise am 19.03.2020 bis 19.00 Uhr	Praxis (Hauptlehrgang)	Segelfluggelände „Höpen“ im LSV Schneverdingen e. V.

MOTORFLUG

25.05.2019 (Ausweichtermin: 26.05.2019)	46. Niedersachsenrallye mit 57. Niedersächsischen Motorflugmeisterschaft	Ort: Blexen (EDWT) Ausrichter: Premium Aerotec „Weser“ Luftsportverein e. V. Nordenham
22.06.2019 – Beginn: 9.00 Uhr	Überlebenstraining auf See Teilnehmerzahl: max. 12	Anmeldung bei Stefan Mueller: flugsicherheit_EDXN@web.de
31.07. – 04.08.2019	Alpenflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangsleiter: Theodor Dornemann
21.09. – 13.10.2019	Fluglehrer-Lehrgang	Ort: Flugplatz Bad Gandersheim – EDVA Anmeldung: henning.jahns@flieger-net.de

JUGEND

13.09. – 15.09.2019	Landesjugendvergleichsfliegen	Ausrichter: Verein für Luftsport e. V. Rotenburg Flugplatz Rotenburg (Wümme)
14.09.2019	Luftsportjugendversammlung (ehemals Versammlung der Vereinsjugendleiter)	Flugplatz Rotenburg (Wümme)
02.10. – 07.10.2019 (Meldeschluss: 26.07.2019)	JuLeiCa-Lehrgang	Nähere Informationen und Anmeldevordruck auf der Homepage des LVN; Ort: DJH Hannover International

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

23.09. – 27.09.2019	Motorenwart/Motorseglerwart	Module: GM + FM + M1
28.09. – 01.10.2019	Zellenwart 1	H- & G Bauweise inkl. Grundmodul
02.10. – 05.10.2019	Werkstattleiter 1	Holz- & Gemischtbauweise
06.10. – 09.10.2019	Zellenwart 2	FVK-Bauweise inkl. Grundmodul
10.10. – 13.10.2019	Werkstattleiter 2	FVK-Bauweise
07.11. – 10.11.2019	Fallschirmwartlehrgang Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)	inkl. Grundmodul

Alle technischen Lehrgänge (außer dem Fallschirmwartlehrgang) finden auf dem Flugplatz Hohenhagen statt.
Nähere Informationen sowie das Anmeldeformular sind auf der Homepage des LVN www.daec-lvn.de eingestellt.

NACH ABSPRACHE

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5 Geschäftsstelle	Hannover Hamburg	guenter.bertram@daec-lvn.de lsp@carsten-brandt.de
--	---------------------	--

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE APRIL/MAI IST AM 02. MAI 2019!

ORDENTLICHE MITGLIEDERVERSAMMLUNG UND „KLEINER“ SEGELFLIEGERTAG AM 16. MÄRZ 2019 IN BAD SOBERNHEIM



Präsident Ernst Eymann begrüßt die neue Frauenbeauftragte Dr. Jovana Dzalto

Die bisherige Vorsitzende der Segelflugkommission Roswitha Ulrich und ihr Nachfolger Frank Steege (l.) mit Landestrainer Charly Müller (r.)
Fotos: Anette Weidler



Nach dem in mehrfacher Hinsicht „großen“ Segelfliegertag in Koblenz hatte die rheinland-pfälzische Segelflugkommission in diesem Winterhalbjahr nur zu einem „kleinen“ Segelfliegertag eingeladen.

Und warum diesen nicht kombinieren mit der Mitgliederversammlung des LS-VRP am 16. März 2019, zu dem sowieso bereits viele Mitglieder zum Domberg reisten? So traf eine zwar etwas kleinere Schar Segelflieger als üblich bereits vormittags im Verbandszentrum ein, und erfuhr aus Berichten und Ehrungen von einer großartigen Saison und hervorragenden Leistungen der rheinland-pfälzischen Segelflieger. Was die Förderung des Streckenflugs und dessen Ergebnisse anbetrifft, gehört unser

Verband laut Fachleuten der Szene zu den drei „Großen“ in Deutschland. Marc Theisen vermittelte in seiner Präsentation die Faszination des Wettbewerbes „Euroglide“ mit eindrucksvollen Bildern, Videos und Erzählungen. Mehr hierzu in seinem Bericht auf den Seiten 20–21 diese Ausgabe. Auch der Bericht der SEKO sowie die Leistungen und Ehrungen sind dort nachzulesen. Frank Steege, in der Vergangenheit schon sehr aktiv im Team, übernimmt von Roswitha Ulrich den Vorsitz der Kommission. Rosi bleibt der Kommission aber als Kommissionsmitglied erhalten.

Die Mitgliederversammlung am Nachmittag ging auch in diesem Jahr zügig und harmonisch über die Bühne. In seinem Bericht, der wie die Referentenberichte auch im Jahresbericht nachzule-

sen ist, mahnte Präsident Ernst Eymann den Zusammenhalt aller Luftsportler an und warnte vor allen separatistischen Bewegungen. Er appellierte an die Vereine, den Luftsport aktiv zu leben und in der Öffentlichkeit, der Presse und der Politik positiv präsent zu sein. Als kleine, nicht-olympische Sportart werde es immer schwieriger, Sport- und Fördermittel zu erhalten. Umso wichtiger sei es, Kontakt zu Politik auf allen Ebenen zu pflegen.

Alle nachfolgenden Beschlüsse und Wahlen wurden einstimmig gefasst. Für den langjährigen Luftraumreferenten Dr. Reiner Schröder, dem Ernst Eymann im Namen des LSVRP herzlich dankte, übernahm Thomas Buch dieses Amt. Als neue Frauenbeauftragte wurde Joana Dzalto gewählt. **KF**

NEUER PRÜFUNGSFRAGENKATALOG BEI DER THEORETISCHEN PRÜFUNG

Wie schon mehrfach publiziert, setzt unser Luftamt ab April 2019 die neue Software von Aviationexam ein. Das bedeutet für unsere Flugschüler, dass sie für die Prüfungsvorbereitung den Fragenkatalog im Internet (<https://www.aviationexam.com>) oder als App zum Circapreis von 40,- € herunterladen müssen. Erstmals wird hier nicht unterschieden zwischen PPL, LAPL oder

SPL, außerdem läuft das Programm auf allen Betriebssystemen! Nach der Freischaltung, die für zwölf Monate gültig ist, stehen alle Fragenkataloge zu 100 % zur Verfügung. Zum Testen kann sich jeder das Programm herunterladen und schon mal auf 5 % der Fragen zugreifen. Für die Vereine wird das kostenlose Programm „Learn Management System“, kurz LMS, angeboten. Mit diesem

Programm kann der Cheffluglehrer in den Lernfortschritt seiner Flugschüler Einblick nehmen und auch simulierte Prüfungen schreiben lassen. In den nächsten Tagen werde ich die Fluglehrer in einer gesonderten Rundmail detaillierter informieren.

Peter Hammann

MODELLFLIEGERTAG 2019 IN BAD SOBERNHEIM

Etwa zwei Drittel der im Luftsportverband organisierten Vereine waren am Samstag, dem 16.02.2019 zur Neuwahl der LMK und einem Informationsaustausch im Verbandszentrum auf dem Domberg versammelt.

Der Präsident des Luftsportverbandes, Ernst Eyemann, schilderte die aktuelle Problematik mit immer mehr und immer größeren Windrädern und den daraus resultierenden Einschränkungen für die Zulassung und den Betrieb von Modellflugplätzen. Weitere Einschränkungen durch autonome Fluggeräte in Form von Transportdrohnen etc. seien vorprogrammiert. Inzwischen gehören auch Luftfahrzeuge unter 150 kg – damit auch Flugmodelle – in die Zuständigkeit der EASA. Bei der nationalen Umsetzung der Durchführungsverordnungen ist der DAeC aktiv eingebunden und um eine für den Modellflug möglichst positive Weichenstellung bemüht. In solchen Zeiten ist es besonders wichtig, einem starken und anerkannten Verband anzugehören. Für den DMFV wird es auch zukünftig keine Anerkennung durch die FAI geben. Bei der Verteilung der Ausweiskarten zeigte sich, dass für einige Vereine die „Plastikkarten“ nicht in der erwarteten Anzahl vorhanden waren. Da diese Ausweise über eine entsprechende Markierung im „Vereinsflieger“ von den einzelnen Mitgliedern bzw. den Vorständen zu beantragen waren, wurden wahrscheinlich Fehler bei der Handhabung des Programms gemacht. Der „Vereinsflieger“ bietet hervorragende Möglichkeiten der Mitgliederverwaltung für die Vereine, den Verband und das einzelne Mitglied – wenn man sich auskennt! Peter Hammann, Geschäftsführer des LSVRP, erklärte nochmals umfassend die wichtigsten Arbeitsschritte. Jedes Mitglied kann seinen Jahres-/Versicherungsnachweis am Computer

jederzeit ausdrucken oder auf sein Handy laden – und zusätzlich (Termin 01.Januar) als Ausweiskarte bestellen – das Prozedere wurde im LuftsportMagazin Dez./Januar genau beschrieben. Das geht aber nur, wenn die E-Mail-Adresse beim Verband im „Vereinsflieger“ hinterlegt ist. Die Verteilung von Informationen per „Rundmail“ kann ebenfalls nur an Mitglieder erfolgen, deren E-Mail-Adresse beim Verband registriert ist. Also bitte ggfs. nachholen! Informiert sein lohnt sich: Der Geschäftsführer machte nochmals auf die Möglichkeit der Familienmitgliedschaft und der dadurch gestaffelten Beiträge aufmerksam und Albert Bissinger informierte über Möglichkeiten der Bezuschussung durch Sportbundfördermittel. Um besser auf die Wünsche der Vereine reagieren zu können, hatte die LMK in 2018 eine Fragebogenaktion gestartet – der Rücklauf war leider gleich null. Die Grundlage für eine erfolgreiche Verbandsarbeit ist aber eine funktionierende Kommunikation, die sich letztlich für die Vereine auszahlt.

Zur Umsetzung des DAeC-Multiplikator-Lehrgangs zum Thema „Modellflug und Recht“ werden Mitte April von der LMK Termine für die Ausbildung der Vereine und weitere Aktivitäten koordiniert. Bis dahin steht auch die Webseite „Modellflug im LSVRP“ wieder voll als Informationsmedium zur Verfügung. Im Anschluss an die Mittagspause wurde die LMK neu gewählt: Kommissionsvorsitzender Charly Brandl – Vertreter Thomas Braun/Ludwig Feuchtner; Referent für „Umweltfragen und Platzangelegenheiten“ Charly Brandl; Referent für „Öf-



„Expertengespräch“ zum Thema „Scale“ und „Wasserflug“.

fentlichkeitsarbeit und Medien“ Ludwig Feuchtner; Referent für Jugendarbeit Dirk Wagner.

Da die LMK die Förderung des Wettbewerbsports mehr in den Focus ihrer Tätigkeit stellen möchte, sucht sie Modellflieger, die sich als Referent für „Modellflugsport“ engagieren möchten. In den Fachdisziplinen werden z. B. der „Antik- und Retromodellflug“ durch Andreas Menzel, „Freiflug“ durch Bernd Silz, „Vorbildgetreue Modelle – Scale“ durch Ludwig Feuchtner und der „Wasserflug“ durch Martin Thiel betreut. Auch hier werden zur Komplettierung weitere Modellflieger gesucht, welche die Kommission in den Sparten „Segelflug, Elektroflug, Hubschrauber, Kunstflug und Drohnen“ mit ihrem Fachwissen unterstützen möchten.

Nach dem offiziellen Teil hatten die Teilnehmer die Möglichkeit sich näher mit den Sparten „Scale“ und „Wasserflug“ vertraut zu machen. Dirk Wagner berichtete über seine Jugendarbeit und Flugausbildung in der Halle. „Wenn es nach dem Winter raus geht, sind die Kids fit für die größeren Modelle“ – ein interessanter Ansatz. Der vorgeführte „UMX Vapor Lite“ mit 34 cm Spannweite und 12,5 g Abfluggewicht kam selbst mit dem beengten „Luft Raum“ in der Werkstatthalle bravours klar. **L.F.**

MODELLFLUGTERMINE RHEINLAND-PFALZ 2019

DAeC-Classic-Day für Antik- und Retromodelle 08.06.2019 MSV beim Albatros Neuwied, Kontakt: Taslim.Raja@outlook.de

3. MAYDAY-Wasserflugtreffen 01.06.–02.06.2019 am Stausee Bitburg-Biersdorf, Kontakt: goettebitburg@aol.com

60 Jahre FMG Waldalgesheim 31.08.–01.09.2019, Kontakt: www.fmg-waldalgesheim.de

5. Haßlocher Antik- und Retrofliegen 08.09.2019, Kontakt: oldhawk59@gmail.com

5. RC Wasserflugtreffen am Ohmbachstausee 14.09.–15.09.2019 Elektromodellflug 2019, Kontakt: uhren-thiel@web.de

VOLLEYBALLTURNIER IN DER EIFEL

Nach diesem Wochenende hatte der LFV Mainz einen Grund zum Feiern. Aber auch die Teams aus dem LSC Westermund (zweiter Platz) und aus dem SFZ Dannstadt (dritter Platz) sind mit einem strahlenden Gesicht nach Hause gefahren. Denn diese Mannschaften belegten bei dem diesjährigen Volleyballturnier der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz die Plätze auf dem Treppchen. Am 16. Februar 2019 spielten 14 Mannschaften in der Turnhalle der Realschule Plus in Adenau um den Sieg. Begonnen wurde mit den Gruppenspielen. Die Platzierungsspiele wurden anschließend mit großer Spannung und vielen begeisterten Zuschauern ausgetragen. Um dem gelungenen Tag einen noch besseren Abschluss zu bereiten, endete dieser mit einer Party auf dem Flugplatzgelände der SFG Wershofen. Die Stimmung war ausgelassen und von der voraus-



gegangenen Konkurrenz zwischen den Vereinen war nichts mehr zu spüren. Am nächsten Morgen ließen alle Teilnehmer das Wochenende mit einem entspannten Frühstück ausklingen,

bevor die Vereine nach und nach voller Vorfreude auf den Beginn der Flugsaison die Heimreise antraten.

Jessica Schiffer

KOBLENZER JUGENDGRUPPE BESUCHT DEN BERLINER FLUGHAFEN TEMPELHOF

Fliegergeschichte zum Anfassen, DDR-Nostalgie und Berliner Flair: Das erlebten kürzlich 25 Mitglieder des Aero-Club Koblenz e. V. Der geschäftsführende Vorstand rund um den Vorsitzenden Christian Städtler hatte es sich nicht nehmen lassen, gemeinsam mit der Jugendgruppe auf Bildungsreise zu gehen – und belohnt wurden dabei alle Teilnehmer gleichermaßen. „Wir haben als Gruppe einfach gut zusammengepasst und die Fahrt hat die Gemeinschaft gefördert“, resümiert Jugendleiterin Lena Etzkorn (22). Die Besichtigung des Flughafens Tempelhof war eines der Glanzlichter der Tour. Bei der Kriminalstadtführung wurden die Koblenzer an die Originalschauplätze von Morden und Verbrechen geführt. Für einige der Berlin-Besucher gewöhnungsbedürftig war das typisch ostdeutsche Abendessen in einem Restaurant im DDR-Design. Auch ein Museumsbesuch stand



Die Mitglieder der Jugendgruppe samt dem geschäftsführenden Vorstand waren begeistert vom stillgelegten Berliner Flughafen Tempelhof.

auf dem Plan: Das „Nineties Berlin“ ist eine 90er-Jahre-Ausstellung und zeigt das wilde und bunte Berlin nach dem Mauerfall. Zwischendurch hatten die

Teilnehmer der Reise immer wieder Gelegenheit, die Hauptstadt auf eigene Faust zu erkunden.

Ricarda Helm

WETTERKÜCHE HUNSRÜCK

Klimatische Besonderheiten und extreme Kapriolen: Alles auf unserer Website

Ein echter Tornado am Haardtkopf? Sieben Grad plus in Huthöhe, aber minus eins am Boden? Gleich drei Gewitter-Autobahnen entlang Hoch-, Idar- und Soonwald?

Mit faszinierenden Fotos und detaillierten Karten erklärt Karl-Heinz Sülflow ungewöhnliche, aber gleichwohl typische Wetterphänomene im Hunsrück – lohnende und spannende Lektüre für jeden, der dort fliegt oder gern fliegen

möchte! Besonders Segelflieger können von den Informationen des Meteorologen aus Enkirch an der Mosel profitieren. Der QR-Code führt zu gleich zwei ausführlichen Artikeln (auch zu finden unter www.luftsportmagazin.de

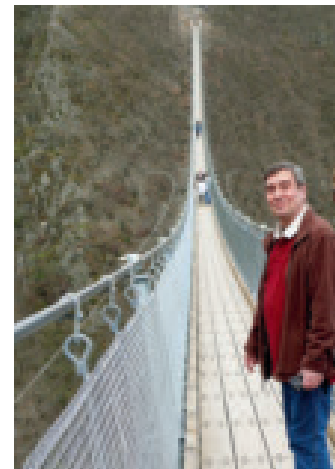
(Nachträge zur aktuellen Ausgabe)



Wetterphänomene
im Hunsrück



Klima im Hunsrück



VEREINE

SFG Wershofen

SFG WERSHOFEN UNTER NEUER LEITUNG

Großer Andrang herrschte bei der Jahreshauptversammlung der Segelfluggruppe Wershofen am vergangenen Wochenende. Turnusgemäß standen zwei Posten im Vorstand zur Wahl. Erster Vorsitzender und Jugendleiter waren diesmal an der Reihe und beide Amtsinhaber hatten angekündigt, ihr Amt zu in neue Hände übergeben zu wollen.

Nach einem sehr positiven Jahresrückblick – unfallfrei und mit einer gesunden Vereinsentwicklung – machte der langjährige Vorsitzende Christian Grau den Anfang. Sechs Jahre hatte er – zu Beginn selbst noch Flugschüler – Verantwortung im Vorstand der Segelfluggruppe Wershofen getragen. Unter seiner Leitung kaufte der Verein ein neues Flugzeug und renovierte zwei weitere auf Neuzustand. Mit den Flugplatzfesten 2014, 2016 und 2018 galt es ferner, drei Großveranstaltungen zu bewältigen. Mit Erfolg: Vergangenen Herbst feierte man in Wershofen Deutschlands größtes Oldtimer-Flugspektakel. Dass dies wiederholt gelang, war auch eine Leistung der Mannschaft hinter Grau – rund 200 Mitglieder und die Vorstandskollegen.

Als eine seiner letzten Amtshandlungen durfte Grau dann noch eine besondere



1: Christian Grau (links) übergibt den Vorsitz an Benjamin Deppe

2: V.l.: Christian Grau, Ehrenmitglieder Klaus Ohlenhardt, Hubert Raaf und Otto Betzner

Fotos: Jan Bodenheimer

Ehrung vornehmen: Die sehr selten vergebene Ehrenmitgliedschaft des Vereins wurde Klaus Ohlenhardt aus Bad Münstereifel und Hubert Raaf aus Wershofen zugesprochen. Beide haben mit jahrzehntelanger Vorstandsarbeit den Verein nicht nur gelenkt, sondern ihn ebenso stark geprägt. Sie gesellen sich nun zu Otto Betzner aus Wershofen, der bisher alleine auf der Ehrentribüne des Flugplatzrestaurants saß.

Zu Graus Nachfolger wurde Benjamin Deppe (38) gewählt. Wie sein Vorgänger ist er bei seiner Wahl noch recht neu im Verein, bringt allerdings schon reichlich Flug- und auch Vorstandserfahrung aus

einem Segelflugverein mit. Sein Beruf als Bereichsleiter für Messnetze bei der Energienetze Mittelrhein GmbH & Co. KG brachte ihn vor zwei Jahren nach Andernach und zu den Wershofener Segelfliegern – ein besonderer Gewinn, da Deppe außerdem auch noch eine Qualifikation als Fluglehrer mit in den Verein brachte. Als solcher hat er auch intensivsten Kontakt zur Vereinsjugend, die übrigens mit Yannis Hilgers (19) aus Hellenthal auch gleich ihren Vertreter im Vorstand neu benannte. Man darf sich also weiter auf frischen Wind aus dem Segelflieger-Paradies in der Nordeifel freuen.

Jan Bodenheimer

30 JAHRE AERO-CLUB LUDWIGSHAFEN: FIT FÜR DIE ZUKUNFT

Der Aero-Club Ludwigshafen wurde im letzten Jahr dreißig Jahre „jung“ und stellt sich mit neu gewähltem Vorstand und Frischzellenkur der Flugzeuge für die Zukunft auf.

Geburtsstätte des Aero-Club Ludwigshafen e. V. ist der Flugplatz Worms (EDFV), auf dem am Donnerstag, den 5.5.1988, die Eintragung ins Vereinsregister und der Bezug des Vereinsheimes gefeiert wurden. Die Räumlichkeiten an der Halle 4, als Bindeglied zwischen Arlt Aircraft Service und dem LSV Osthofen, sind noch heute Dreh- und Angelpunkt unseres Vereins. Gründungsmitglieder waren auch Mitglieder des LSV Worms, zu dem wir bis heute eine partnerschaftliche Kooperation pflegen. So ist es klar, dass zu unserem Jubiläum alle am Platz befindlichen Vereine am 5.5.2018 eingeladen waren. Bei bestem Wetter konnten wir unser Jubiläum im Kreis von Freunden und Gleichgesinnten feiern. Alle Altersgruppen fachsimplen ausgelassen über unsere Leidenschaft, die Fliegerei. Gottlieb Dreher und Richard Fellenz wurden für ihre Treue zum Verein als noch aktive Gründungsmitglieder geehrt. Allgemeine Luftfahrt lebt eben von Gemein-



Die Vereinsflugzeuge Reims Cessna F150 L und Piper PA28-161 Warrior II im neuen Design

samkeit! In dreißig Jahren hat auch in unserem Verein jedes Jahrzehnt seine Hoch- und Tiefpunkte hinterlassen. Ein Verein ist halt immer auch ein Spiegel der Gesellschaft. So gab es einige Flugzeuge, die in dieser Zeit zum Pool des Vereins gehörten und uns wieder verließen. Unser letzter Motorsegler, ein C-Falke, wurde von Mitgliedern in Eigenregie übernommen. Aktuell ist der Verein in der Sparte Motorflug aktiv und hat zwei „Echo“ registrierte Flugzeuge: Eine Piper PA28-161 Warrior II und eine Reims Cessna F150 L stehen den Mitgliedern zur Verfügung. Geschult wird für die Erlangung des EU.FCL LAPL(A) bzw. für den PPL(A) inkl. Nachtflugberechtigung mit einem motivierten Team

aus erfahrenen Fluglehrern. Der aktuell 5-köpfige Vorstand arbeitet sukzessive an einem Masterplan für die nächsten 30 Jahre des Vereins. In einem ersten Schritt wurden beide Maschinen in einem einheitlichen Design neu lackiert. Parallel laufen die Arbeiten am Upgrade der Avionik und der Innenausstattung. Zum Jahreswechsel gab es einen Wechsel des Eigentümers der Halle 4 und wir sind guter Hoffnung, dass auch hier die Signale positiv für die Zukunft zu werten sind. Der Aero-Club Ludwigshafen steht mit seinen Mitgliedern zum Standort in Worms und freut sich auf mind. 30 weitere Jahre. Ihr findet uns im Internet unter acl-woms.de.

SOBERNHEIMS FLIEGER LEGEN ZU – GEGEN DEN TREND

Segelflug besonders attraktiv: Mitgliederzahlen und geflogene Stunden erhöhen sich

Es stürmte nur draußen, als auf dem Domberg die Aktiven des Flugsportvereins Sobernheim (FSV) ihre jährliche Hauptversammlung abhielten. Drinnen in der Vereinsgaststätte herrschte eine eher ruhige Atmosphäre. Nicht ohne Grund: die Mitgliederzahlen des Vereins entwickeln sich positiv – gegen den Trend in der allgemeinen Luftfahrt. Trotzdem: Um Preisanpassungen kommt man mittelfristig auch auf dem Domberg nicht herum. Und: Bald wird der Verein den jüngsten Fluglehrer in seiner Geschichte haben – Jonathan Sutor (18).

Grundsätzlich positiv ist die Bilanz, die der Vereinsvorstand um FSV-Chef Bruno Rhein den Mitgliedern präsentieren konnte. So habe man im vergangenen Jahr immerhin sieben neue Mitglieder aufgenommen, davon allein fünf Jugendliche. Das sei sehr erfreulich und liefere dem allgemeinen Trend entgegen. Rhein: „Offenbar sind die Fliegerei und der FSV attraktiv, auch im Vergleich zu anderen Freizeitangeboten.“ Dabei hätten auch die jährlichen Schnupperflugangebote „Pilot für einen Tag“ positive Rollen gespielt. Inzwischen zähle man 177 Mitglieder, davon 88 aktive.

Und die hätten ordentlich für Flugstunden gesorgt. Mit 564 Stunden hätten die Segelflieger des Vereins 2018 außergewöhnlich viel Zeit in ihre Flugbücher eingetragen – 200 Stunden mehr als im Vorjahr. Daran habe die intensive Ausbildung einen gehörigen Anteil, ergänzte Ausbildungsleiter Dr. Thomas Rathmann. Immerhin hätten sechs Kameraden im vergangenen Jahr ihre praktischen Prüfungen abgelegt und damit einen Flugschein erworben. Dann aber seien auch die sportlichen Aktivitäten nicht zu kurz gekommen – insbesondere bei den Segelfliegern.



1: Hoffnungsvoller Fliegernachwuchs – Jonathan Sutor (18)
konnte nicht nur als bester Sobernheimer Streckenflieger des Jahres den großen Von-der-Eltz-Pokal entgegennehmen. Er dürfte bald auch der jüngste Fluglehrer der Vereinsgeschichte sein. Es freuen sich mit ihm FSV-Vize Dr. Felix Welker (l.) und Segelflugreferent Alf Geisert (r.).



2: Drei Generationen von Fluglehrern – Bei der Jahreshauptversammlung auf dem Domberg trafen sich (v.l.): Holger Wild, Jonathan Sutor, Frank Sutor, Bruno Rhein, Gerd Schmitt, Carl-Otto Weßel, Dr. Thomas Rathmann, Bernd Lehmann und Dr. Rolf Blasberg.

Fotos: Joachim Mahrholdt

Hier habe der Streckenflug wie in den vergangenen Jahren wieder eine wichtige Rolle gespielt. Im Landesvergleich stehe der FSV nicht schlecht da, stellte man zufrieden fest. Insbesondere durfte sich Jonathan Sutor freuen – er nahm in diesem Jahr den beeindruckend großen Von-der-Eltz-Pokal entgegen, der für die weitesten im Segelflugzeug zurückgelegten Strecken ab Sobernheim vergeben wird. Jonathan konnte insgesamt über 4800 km motorlosen Flug im vergangenen Jahr einloggen – ein klimafreundlicher Rekord!

Der 18-jährige Abiturient entwickelt sich ohnehin immer mehr zum Vorzeige-Nachwuchsflieger des Vereins: In wenigen Wochen will er einen Fluglehrer-Lehrgang absolvieren. Er wäre so der jüngste Fluglehrer in der Vereinsgeschichte auf dem Domberg.

Vielleicht tragen auch solche Nachrichten zur Attraktivität des FSV und seines Sports bei, mutmaßt der Vorsitzende Bruno Rhein. Dann aber auch der differenzierte Flugzeugpark. Neben einer ganzen Reihe klassischer und moderner Segler verfügt der FSV als Ersatz für einen seiner Motorsegler über eine zweisitzige Katana, die auf großes Interesse bei den Motorfliegern trifft. Allerdings ließen sich Anpassungen bei den Gebühren und Beiträgen nach Jahren der Stabilität künftig nicht mehr vermeiden, so Rhein. Vieles könne man noch ehrenamtlich erledigen, aber steigende externe Kosten müssten weitergegeben werden. Außerdem steige der bürokrati-

sche Aufwand beim Flugbetrieb wie bei der vereinseigenen Gaststätte. Rhein: „Manchmal fragt man sich, warum Verwaltungsvorschriften uns Vereinen das Leben so schwer machen. Aber was die Beiträge und Gebühren angeht, sind wir im Vergleich zu anderen Flugsportvereinen immer noch sehr preisgünstig.“ Und das solle nach Möglichkeit auch so bleiben, sagt der FSV-Chef: „Wir Flieger

sind nicht elitär, sondern ganz normale Leute!“

Wer das einmal selber überprüfen und sich am Steuer eines Segelflugzeuges oder einer Motormaschine ausprobieren will, hat in diesem Jahr dazu am 29. Juni oder am 21. September Gelegenheit. Dann heißt es wieder Schnupperfliegen oder „Pilot für einen Tag“.

Joachim Mahrholdt

FLY-IN EINTRITT FREI

FLUGPLATZ Trier-Föhren

TREFFEN DER ELEKTRO-MOBILITÄT
18. + 19. Mai 2019

Gesamtkoordinator: Dr. Ralf Rindler
Ordnung: Dr. Ralf Rindler
Ordnung: Dr. Ralf Rindler
Ordnung: Dr. Ralf Rindler

E-AUTOS AUF DER PISTE PROBEFAHREN!

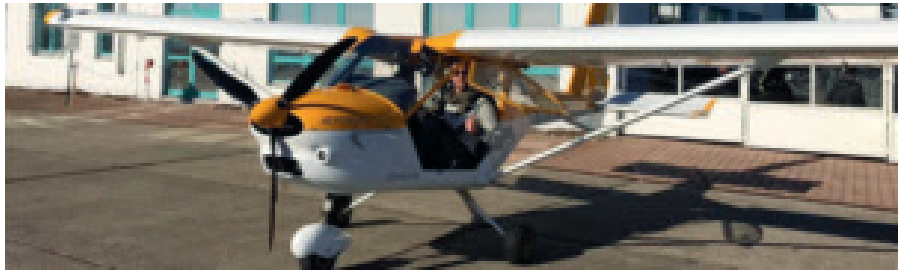
eort.de

SWT **FLUGPLATZFEST**
Konditionen, Flugleistungen, Modellflug-Eintrittsfrei - mehr für Musik, Essen, Trinken - Weiterprogramm im Internet: www.fest

innogy

Sparkasse Trier **VORWERK** **Alten Pfaffen** **St. Michaels**

Der Aero-Club Koblenz e. V. gratuliert Robin Christmann zur bestandenen Prüfung zum Luftsportgeräteführer. Robin hat seine fliegerische Ausbildung im Juni 2017 begonnen. Mit ihm freuen sich seine Kameraden von der UL-Abteilung und besonders auch sein Fluglehrer Jürgen Vater.



NACHRUH

WALTER KLINKHAMMER

Walter Klinkhammer im Alter von 98 Jahren gestorben

Walter Klinkhammer, Gründungs- und Ehrenmitglied des Aero-Club Koblenz e. V., verstarb am 12. Januar 2019. Er wäre am im April dieses Jahres 99 Jahre alt geworden.

Walter entwickelte schon in seiner Jugend großes Interesse am Segelflug und absolvierte in den 30er-Jahren an der damaligen Reichs-Segelflugschule auf dem ehemaligen Hangsegelfluggelände „Hummerich“ bei Plaidt seine ersten Starts auf einem einsitzigen Schulgleiter.

Im Jahr 1940 kam Walter Klinkhammer nach fliegerärztlicher Untersuchung und einem achttägigen Aufnahmetest bei der Luftwaffe zunächst zum Flugplatz Straubing und kurze Zeit später zum Flugplatz Cham im Bayerischen Wald. Aufgrund seiner Vorbildung als Kfz-Mechaniker wurde er zunächst zum Bordmechaniker ausgebildet. Während seiner Zeit in Straubing lernte Klinkhammer den Schauspieler und Piloten Heinz Rühmann kennen, der während der Dreharbeiten zum Propagandafilm „Quax der Bruchpilot“ öfters in Straubing landete und einen Wart für seine BF 108 „Taifun“ benötigte. Nach weiteren Stationen als Flugzeugmechaniker meldete sich Walter Klinkhammer, wie viele Menschen seiner Generation, 1941 zur Luftwaffe.

Am 14. August 1942 – Walter Klinkhammer sagte zeitlebens, dass dieses Datum sein zweiter Geburtstag wäre – verunglückte er der Nähe von Thionville bei einem Übungsflug. Unfall-



Walter Klinkhammer

ursache war ein Pilotenfehler seines übermütigen Fluglehrers in niedriger Höhe. Aufgrund seiner Verletzungen war Klinkhammers fliegerische Karriere erst einmal zu Ende und er arbeitete weiterhin als Mechaniker in der Luftwaffe.

Kurz nach der Gefangenschaft engagierte sich Walter bereits wieder in der damaligen Interessengemeinschaft „Vereinigung der Freunde des Segelflugsportes Mittelrhein“. In 1951 wurde er Gründungsmitglied des Aero-Club Koblenz e. V.

Die aktive Fliegerei gab Walter Klinkhammer in 1984 auf, weil gesundheitliche Gründe diese Entscheidung leider notwendig machten. Dennoch blieb er bis zu seiner schweren Erkrankung in 2017 im Aero-Club Koblenz e. V. aktiv. Darüber hinaus war Walter jahrzehntelang auch als Windenprüfer bei der Durchführung von Jahresnachprüfungen im Luftsportverband Rheinland-Pfalz tätig – ehrenamtlich. Seine Bilanz als Wart, Prüfer und Mechaniker umfasst die Mitarbeit beim Bau von zwei Seilwinden, drei Flugzeughallen, unzähligen Segelflugzeugreparaturen, Grundüberholungen von Motorseglern und Segelflugzeugen, regelmäßige Wartung von Motorseglern, sowie die Begleitung verschiedener Vorstandsämter.



1. Alleinflug Klinkhammer 1941

Aufgrund seines außergewöhnlichen Engagements wurden Walter Klinkhammer viele Ehrungen zuteil:

- Silberne Ehrennadel des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz (1972)
- Silbernes Ehrenzeichen des LSV Mönchsheide (30.05.1982)
- Otto-Lilienthal Diplom des Deutschen Aero-Clubs (30.05.1982)
- Ehrendiplom des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz (18.03.1989)
- Silberne Daedalus Medaille des Deutschen Aero-Clubs (07.03.1992)
- Ehrenmitgliedschaft im Aero-Club Koblenz seit 01.03.1998
- Ehrennadel in Gold des Aero-Club Koblenz (21.03.1998)
- Sport-Ehrennadel der Stadt Koblenz (29.2.2008)
- Goldene Daedalus-Medaille des Deutschen Aero-Clubs (29.04.2010)

Der Aero-Club Koblenz e. V. wäre ohne das starke Engagement von Walter Klinkhammer sicher nicht das, was er heute ist.

Walter, wir verneigen uns vor Dir und werden Dein Andenken in Ehren halten!

**Ulli Thielmann
12. März 2019**

SCHULE DER FLIEGER 2019

Theorie- und Praxiszentrum Rheinland-Pfalz – Aus- und Fortbildung



FLUGLEHRERLEHRGÄNGE/-FORTBILDUNGEN (LEHRGÄNGE FINDEN AB EINER MINDESTTEILNEHMERZAHL VON 6 PERSONEN STATT)

Fluglehrerausbildung Segelflug (Frühjahr) ausgebucht!	07.04. – 19.04.2019 Hauptteil (Pädagogik WE war am 19.01. – 20.01.2019)
Fluglehrerausbildung Segelflug für Inhaber einer Lehr-Lizenz	07.04. – 12.04.2019
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	29.04. – 02.05.2019
Ultraleicht-Fluglehrerassistenten-Lehrgang	29.04. – 10.05.2019 Hauptteil (Pädagogik WE war am 26.01. – 27.01.2019)
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlicenzen	29.04. – 02.05.2019
CRI-Lehrgang	29.04. – 02.05.2019 Hauptteil (Pädagogik WE war am 26.01. – 27.01.2019)
Kunstflugausbildung Segelflug	03.06. – 07.06.2019
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlicenzen (außer UL)	29.04. – 01.05.2019
Fluglehrerausbildung Segelflug (Herbst)	22.06. – 23.06.2019 Pädagogik WE 01.09. – 13.09.2019 Hauptteil
Fluglehrerfortbildung (Herbst)	21.09. – 22.09.2019
Flugsicherheitstraining Nordsee	26.05. – 31.05.2019
Flugsicherheitstraining Alpen	17.08. – 22.08.2019
Flugsicherheitstraining Florida	12.10. – 26.10.2019

TECHNIK

Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	21.03. – 24.03.2019 und 21.11. – 24.11.2019
Technik Grundmodul	19.10.2019
Werkstattleiterlehrgang FVK	19.10. – 26.10.2019
Zellenwart Metall	31.10. – 03.11.2019

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

PC-Met (Schwerpunkt Segelflug)	06.04.2019
Streckenflugtraining für Anfänger	29.06. – 06.07.2019
UL-Segelfliegen: Umschulung und Scheinerwerb	09.07. – 13.07.2019
UL-Segelfliegen: Jahrestreffen	13.07. – 20.07.2019
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Herbst) *	28.09. – 29.09.2019 und 05.10. – 11.10.2019
Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 (Herbst) *	05.10. – 11.10.2019

*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

TERMINE

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
27.07. – 03.08.2019	Landestrainingslager Ansprechpartner: Heribert Pütz	Burg Feuerstein
09.11.2019	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
10.11.2019	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
17.11.2019	UL- und Motorfliegetag	Bad Sobernheim
16.11.2019	Seko-Sitzung	Bad Sobernheim
29.11. – 01.12. 2019	Jugendleitertagung 2019	Bad Sobernheim

FLUGSICHERHEITSPREIS 2018

Der Wettbewerb um den LuftSport Flugsicherheitspreis 2018 ist entschieden.

Die Jury, bestehend aus Harald Meyer, Dr. Jürgen Knüppel und Klaus Fey, hatte die schwierige Aufgabe, aus zehn Bewerbungen den oder die Sieger zu ermitteln. Wir danken allen Bewerbern für ihr Engagement. Die Preisverleihung findet am Samstag, dem 12. April um 11:30 am Stand des EQUIP Verlages und des Magazins LuftSport in Halle B4 Stand 005 statt.

Redaktion und Jury würden sich freuen, neben den Bewerbern und oder deren Vertretern möglichst viele Leserinnen und Leser an unserem Stand begrüßen zu können.

Ganz unabhängig von den eingereichten Maßnahmen hat die Initiative in der Leserschaft und darüberhinaus viel Be-

achtung und Anerkennung gefunden. Wir werden den Preis auch für 2019 ausloben, diesmal mit einer etwas modifizierten Ausschreibung:

FLUGSICHERHEITSPREIS 2019

Vereine, Personen oder Personengruppen erhalten viermal in diesem Jahr die Möglichkeit, eine Idee, Maßnahme, Theorie etc. zur Förderung der Flugsicherheit in unserem Magazin auf einer halben Seite darzustellen. Bei mehreren Einsendungen entscheidet die Redaktion, welcher Beitrag veröffentlicht wird. In jedem Fall werden alle Einreichungen im Printmedium erwähnt, die nicht abgedruckten finden Berücksichtigung auf der Website www.luftsportmagazin.de

Einsendungen zum Flugsicherheitspreis jeweils zum 1. der ungeraden Monate, also Mai, Juli, September und November 2019.

KLEINANZEIGE

FLIEGERARMBANDUHR

von Hobbyflieger zu kaufen gesucht.

Gern auch alt oder defekt. Freue mich über jedes Angebot!

Telef. **05438 616** oder segelfliegerHZ@gmx.de

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport April/Mai 2019

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.

Detlev Thamm, Am Bienenstauer 9

27777 Ganderkesee

Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72

E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de

Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

LuftSportverband Hamburg e.V.

c/o Heike Eberle, Höhen 18, 21635 Jork

E-Mail: info@luftsportverband-hamburg.de

Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127

Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V.

Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover

Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929

E-Mail: guenter.bertram@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de

Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

LuftSportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim

Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1

Mail: presse@lsrvp.de, www.lsrvp.de

Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.

Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg

Tel.: (0203) 77844 – 12, Fax: (0203) 77844 – 44

info@aeroclub-nrw.de

Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Verlag: Equip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn

Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012

www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de, Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

stv. Chefredakteur: Reinhold Wagner (RW)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Lektorat: Georg Bungter, Heike Schiemann

Ständige freie Mitarbeiter: Klaus Bachmann, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Frank Herzog, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Sabine Theis.

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jörg Bachmann, Sebastian Brandes, Jan Bodenheimer, Frank Dörner, Leif Eichhorn, Kim Julia Fischer, Günter Forneck, Dieter Gasthuber, Jan Ole Gödeke, Jürgen R. Grobbin, Ricarda Helm, Christoph Hoffmann, Dieter Hopfe, Bernd Junker, Herbert Kahlenberg, Axel Krischer, Markus Leser, Phillip Lindner, Friedrich Lüke, Joachim Marholdt, Hartmut Merten, Martin van der Mühlen, Dennis Polej, Stefan Mueller, Frank Patt, Bernhard Pfendner, Klaus Preen, Helmut Scham, Jessica Schiffer, Marc Theisen, Ulli Thielmann, Dieter Vogt, Rica Wegner, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 30.000 Exemplare

Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag

enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 17 vom Januar 2019; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 06. Juni 2019*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 02. Mai 2019*.

* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht.



THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 10 – 13, 2019

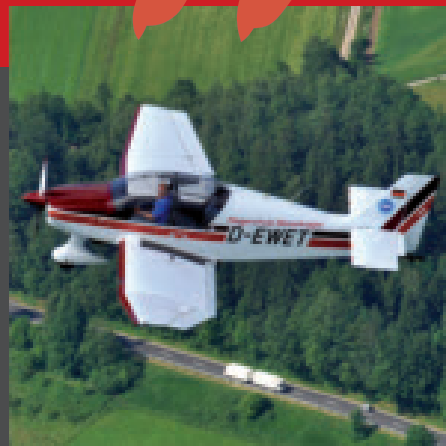
Friedrichshafen | Germany

www.aero-expo.com

#aerofriedrichshafen

Die Vielfalt des Fliegens...

Ausbildung, Fortbildung, Streckenflug, Kunstflug oder einfach zum Spaß!
Offen für alle, unkompliziert, zeitlich flexibel, ergebnisorientiert.
Die ideale Ergänzung oder Alternative zum Verein.



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

3 x ASK 21

1 x ASK 21 B

1 x ASK 21 MI Selbststarter

1 x ASG 29 - 18 E

1 x ASW 28

1 x Discus 2 FES

1 x Duo Discus xT

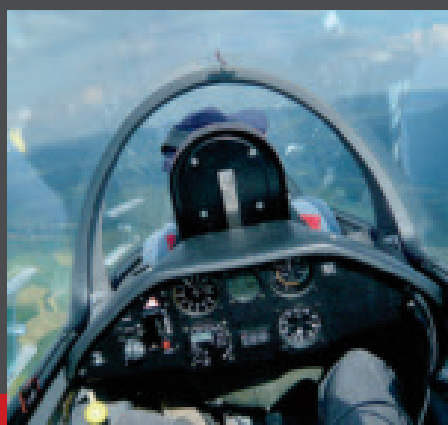
1 x Duo Discus xLT

1 x Robin DR 400 Regent

2 x Robin DR 400/180

1 x Katana DA 20

1 x HK 36 Super Dimona



**Die beste Adresse für
Ausbildung und Fortbildung.
Streckenflug, Kunstflug,
Eigenstarteinweisung im
Doppelsitzer und Einsitzer,
Scheinerwerb,
Sicherheitstraining, SPL,
TMG und PPL**



36129 Gersfeld /Rhön
Telefon: (0 66 54) 364
Mobil: (0171) 720 72 80
Fax: (0 66 54) 81 92
E-Mail: info@fliegerschule-wasserkuppe.de

Fliegerschule Wasserkuppe

