

# LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



**35. PIPER-TREFFEN**  
am Flugplatz Bad Dürkheim

**FK-FLUGZEUGE**  
aus Speyer

**AERO 2018**  
Nachlese vom Bodensee



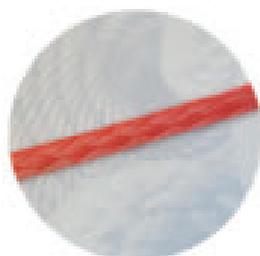
# Dynatec Hoistline®

## 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-Neandurchmesser	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-Neandurchmesser	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 Quersweg 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-Neandurchmesser	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-Neandurchmesser	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „Groundline“ 5 mm	1,20 kg

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

## Vorseilssystem

### 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

## DAUERBRENNER FLUGSICHERHEIT



### Liebe Leserinnen und Leser, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

in den letzten Ausgaben von LuftSport und auch in dieser Kolumne waren die Komplexe „Sicherheit“ und „Unfallverhütung“ bereits wiederholt Thema. Leider erscheint dies mehr als notwendig, denn wir hatten in der noch jungen Flugsaison im LuftSport bereits einige schwere Unfälle. So sind im Segelflug die ersten Windenunfälle zu beklagen und auch im Motor- und Ultraleichtflug gingen diverse schwere Störungen durch die Presse. Auch ein Zusammenstoß zweier Segelflugzeuge, der für alle drei beteiligten Piloten dank Fallschirmen glimpflich ausging, war Thema in Presse und Internetforen.

Das Vermeiden von Zusammenstößen wird in dieser Ausgabe von Harald Meyer auf Seite 22 aufgegriffen. Gerade in unserem stark frequentierten deutschen Luftraum ein Thema, das man nicht intensiv genug schulen kann. Zwar sind FLARM, Transponder oder das Fliegen mit FIS-Unterstützung geeignet, mögliche Gefahren abzuwenden. Sie bieten aber keinen 100-prozentigen Schutz und können den geschulten Blick aus dem Cockpit nicht ersetzen.

Auf der anderen Seite zeigen moderne Navigationsrechner sehr viele Detailinformationen und lenken somit den Blick immer wieder auf die Instrumente. Einstellungen und Eingaben mit Tasten sowie Dreh- und Wahlschaltern dauern teilweise erschreckend lange. Wertvolle Sekunden, die uns für das rechtzeitige Erkennen von anderen Luftfahrzeugen fehlen. Vereine und Fluglehrer sind gefordert, Piloten sorgfältig auf das Agieren im dichten Luftverkehr vorzubereiten. Hierzu gehört beispielsweise auch, intensiv in die Handhabung elektronischer Geräte einzuweisen, darauf zu achten, dass Voreinstellungen, z.B. von Frequenzen, Wegpunkten, Flugplätzen am Boden erfolgen und dass Handbücher online verfügbar sind. Und übrigens: Auch das Navigieren nach alter Väter Sitte mit Karte, Kompass, Stoppuhr und dem Blick auf die Landschaft will gelernt sein (... und macht großen Spaß!).

Gibt es weitere Maßnahmen in den Vereinen, die Sicherheit – nicht nur in diesem Bereich – zu verbessern? Dann würden wir uns sehr freuen, davon zu erfahren und darüber zu berichten. Vielleicht sind diese Aktivitäten auch geeignet, sich für unseren neuen Flugsicherheitspreis auf Seite 23 zu bewerben.

*Mit den besten Wünschen für viele schöne, erlebnis-, erfolgreiche und vor allem sichere Flüge*

Klaus Fey

Beim AERO-Medientag wurde auch die Antares 20E den Journalisten präsentiert; **Foto: Ludwig Feuchtnner**

**Foto Editorial:** Ludwig Feuchtnner



## Inhalt

### NEWS

Neues aus Behörden, Verbänden  
und der Industrie 4

### ELEKTROFLUG

Elektroflug-News 9

### LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

Ausweis für Steuerer von Flugmodellen  
über 25 kg und bis 150 kg 12

### AERO

AERO 2018 – Nachlese 13

### MOTORFLUG/UL

35. Piper-Treffen am Flugplatz  
Bad Dürkheim EDRF 16  
Modern Art und Retro-Flugzeuge  
aus Speyer 18

### FLUGSICHERHEIT

Warum stoßen Flugzeuge in der  
Luft zusammen? 22

### MODELLFLUG

RC-Wasserflugtreffen am  
Stausee Biersdorf 24  
CIAM-Vollversammlung in Lausanne 26  
Graupner Cup 27  
Neues aus der EMFU 27

### LANDESVERBÄNDE

Bremen 28  
Hamburg 34  
Niedersachsen 35  
Rheinland-Pfalz 43

LESERBRIEFE/KLEINANZEIGEN 50

IMPRESSUM 50



## Jahresbericht 2018 veröffentlicht

Die Federation Aéronautique Internationale, Dachverband aller Luftsportler weltweit, hat ihren Jahresbericht 2018 vorgelegt. Er informiert sehr ansprechend über ihre Arbeit, herausragende Ereignisse, Rekorde und vieles mehr. Auch in diesem Jahr grafisch toll gemacht und mit hervorragenden Fotos.

[www.fai.org/news/fai-annual-report-2017-available-now](http://www.fai.org/news/fai-annual-report-2017-available-now)



## Young Artists Contest

Jahr für Jahr schreibt die FAI einen Wettbewerb für junge Künstler aus, in diesem Jahr zum Thema „Flying into the Future“. Kinder und Jugendliche aus aller Welt – warum eigentlich keine aus Deutschland? – haben teilweise beeindruckende Werke eingereicht. Die Preisträger und ihre Kunstwerke gibt es hier:

[www.fai.org/news/revealed-winners-2018-fai-young-artists-contest](http://www.fai.org/news/revealed-winners-2018-fai-young-artists-contest)



## DAEC

[www.daec.de](http://www.daec.de)



## Deutsche Meisterschaften Ultraleichtflug

Bei der 29. Deutschen UL-Meisterschaft sind in diesem Jahr 27 Teams an den Start gegangen.

Vom 5. bis 13. Mai kämpften sie auf dem Flugplatz Jena-Schöngleina um eine Platzierung unter den besten Piloten aus vier Klassen und die Qualifikation für die Ultraleicht-WM im August in Ungarn. Nach drei Navigationsaufgaben, einem Kurzstart und zwei Ziellandungen standen die Sieger fest:

### Dreiachser, Doppelsitzer:

1. Reinhold Rieger/Ruth Hahn-Rieger (3044 Punkte)
2. Felix Schlenker/Uwe Schlenker (2411)
3. Henry Bohlig/Helga Bohlig (2230)

### Dreiachser, Einsitzer:

1. Ulrich Nübling (3381)
2. Willi Schröder (1774)
3. Josef Woerl (1573)



Die Teilnehmer der UL-DM; Foto: Wolfgang Lintl

### Trike, Einsitzer:

1. Rudy Winter (2887)
2. Klaus Wehrmann (2455)
3. Michael Heitkötter (2240)

### Trikes und Tragschrauber, Doppelsitzer:

1. Viktor Wyklicky/Sven Harsch (3598)
2. Dietmar Haas/Kirstin Jaeger (2862)
3. Herbert Lehner/Anna Lehner (2409)

Die Ergebnisse im Einzelnen:



Nutzung  
freigegeben!

Handfunkgerät  
8,33 kHz

REXON RHP-530  
ab 269 Euro

[www.segelflugbedarf24.de](http://www.segelflugbedarf24.de)

Jetzt auch  
MOBIL  
umsteigen!

1993-2018

25

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

## Neuer PPL-Fragenkatalog 2018

Der PPL-Fragenkatalog 2018 ist da: als Online-Software. Vorgestellt wurde er erstmals auf der AERO in Friedrichshafen.

Die Software ist auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmt und für mobile Geräte optimiert. Intuitiv werden angehende Piloten durch die Themen geführt. So können sie zu jeder Zeit selbstständig lernen.

Die Software erlaubt, nach Lizenzen zu filtern, Fragen zu markieren, persönliche Notizen hinzuzufügen und nach Schlüsselwörtern zu su-

chen. Der Navigationsrechner ermöglicht es, die Aufgaben effizienter zu lösen. Die Lernerfolge werden erfasst und können anhand von Berichten überwacht werden.

Der Fragenkatalog ist online unter [www.aviatonexam.com](http://www.aviatonexam.com) verfügbar



## Presse

Zum nunmehr vierten Mal trafen sich Presseverantwortliche aus den Landesverbänden bzw. deren Vertreter zu einem Gespräch: nach Oerlinghausen, Friedrichshafen und Kassel nun wieder während der AERO Friedrichshafen. Gesprochen wurde über wichtige zu kommunizierende Themen, Schwierigkeiten und Lösungsmöglichkeiten bei der Umsetzung sowie die Verbesserung der Zusammenarbeit. Auch im nächsten Jahr wird es wieder ein Treffen geben, dann turnusmäßig an einem zentralen Ort.

KF

**Simone Bürkle (Baden  
Württemberg), Boris  
Langanke (NRW), Hei-  
ke Eberle (Hamburg),  
Klaus Fey (Magazin  
Luftsport) Elisabeth  
Landsteiner (Sachsen),  
Susan Breitenbach  
(Hessen)**



## Termin Tipp

### Oldtimer Luft trifft Oldtimer Straße

Der Aero-Club Saar veranstaltet zusammen mit der Gemeinde Marpingen am 25. und 26. August 2018 am Flugplatz Marpingen ein Oldtimertreffen unter dem Motto „Oldtimer Luft trifft Oldtimer Straße“. Erwartet werden schöne alte Flugzeuge, darunter viele Doppeldecker und Fahrzeuge (Pkw, Traktoren, Zweiräder), die mindestens 40 Jahre alt sind. Die Flugzeuge werden auch im Flug präsentiert, und es besteht die Möglichkeit zu Rundflügen, auch mit den Flugzeugen der Vereine am Platz.

Am Samstagabend gibt es vor der Flugzeughalle ein großes Open-Air-Konzert mit mehreren Bands, die Musik aus den 1960er- und 70er-Jahren spielen. Sonntagmorgen ab 10:30 Uhr ist Frührschoppen. Der Eintritt zur Oldtimerveranstaltung kostet für beide Tage 5 Euro pro Person. Kinder bis 14 Jahre sind frei. Fahrer und Beifahrer von Oldtimerfahrzeugen (Mindestalter der Fahrzeuge 40 Jahre) sind ebenfalls frei. Der Eintritt zum Open-Air-Konzert kostet 10 Euro pro Person.



# TOST

Flugzeuggerätebau






Flugzeugräder • Flugzeugreifen • Hydraulische Bremssysteme






Schleppseileinziehwinden • Sicherheitskupplungen • Seile






Start- / Schleppausrüstung • Wartung

[www.tost.de](http://www.tost.de)

## Keine Handynutzung im Cockpit!

Die Flugsaison 2018 ist bereits im vollen Gange. Wir alle wünschen uns wieder eine Saison mit vielen Flugerlebnissen und vielen neuen Erfahrungen. Und dies möglichst ohne Unfälle. Flugsport erleben und genießen – und dabei bewusst auf vor allem leicht vermeidbare Gefahren für Mensch und Material verzichten.

Die Teilnahme am laufenden Flugbetrieb erfordert von jedem Einzelnen ständige Aufmerksamkeit und Beobachtung der Abläufe am Flugbetrieb. Die Nutzung von Handy beziehungsweise Smartphone stellt ein Gefährdungspotenzial dar, da jeder dadurch eine direkte und unmittelbare Ablenkung vom Geschehen

seines Umfeldes erfährt und sich selbst sowie sein Umfeld damit unnötig gefährdet.

Aus gegebenem Anlass gibt der DAeC-Bundesausschuss Flugsicherheit eine dringende Sicherheitsempfehlung an alle DAeC-Luftsportvereine beziehungsweise DAeC-Mitglieder heraus.

„Bei aktiver Teilnahme am Flugbetrieb KEINE Handy- bzw. Smartphone-Nutzung!“

Handys und Smartphones sind im Luftsport, mit Ausnahme der Nutzung als Navigationshilfe, nicht zugelassen, beziehungsweise zu verbieten. Dies betrifft uneingeschränkt alle Teilnehmer am aktiven Flugbetrieb und ist eine erforderliche Präventionsmaßnahme zur Unfallverhütung!

*DAeC-Ausschuss Flugsicherheit*

## LUFTSPORTJUGEND



### UHU-Cup mit vielen Maximalflugzeiten

Ideales Wetter, herausragend gute Leistungen: Vom 18. bis 21. Mai wurde der UHU-Cup auf dem Flugplatz Laucha ausgetragen. Beim UHU-Cup gaben die jungen Teilnehmer alles.

Der Bundesausscheid begann am Samstagmorgen mit Wettkämpfen in der Klasse „Der kleine UHU“. Nicht zuletzt dank des guten Wetters konnten viele Teilnehmer maximale Flugzeiten erreichen. Nach einer Unterbrechung für den normalen Flugbetrieb ging es mit den Wettbewerben „Schleuder-UHU“, „Gliding Class“ und „Mini-UHU“ weiter. Die letzten Flüge der Klasse „Der kleine UHU“ konnten erst am Sonntag geflogen werden: Drei Teilnehmer hatten alle Durchgänge mit der maximalen Flugzeit geschafft, sodass die Siegerin erst nach zwei Stechen feststand. Anschließend wurden die „Open Gliding Class“ und die „Electric Class“ geflogen.

Bei der Siegerehrung am Montagmorgen gingen 82 Urkunden an 31 Teilnehmer aus acht Bundesländern. Die Teilnehmer erhielten zudem



BU: Start mit dem „Schleuder-UHU“; Foto: Luftsportjugend

jeweils einen Sachpreis, gestiftet von den Firmen „Aero Naut“ und „Thiele Modellbau“.

Mehr Infos und Sieger unter [www.luftsportjugend.com](http://www.luftsportjugend.com)



... 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](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

## Veränderungen im europäischen Datenschutzrecht

Ab Mai 2018 trat die EU Datenschutz-Grundverordnung (DSG) ohne weitere Übergangsfrist sofort in Kraft. Der Datenschutz im eigenen Verein/Verband muss deshalb rechtzeitig überprüft und entsprechend angepasst werden. Es gibt mittlerweile viele seriöse Quellen, die das Thema verständlich aufgearbeitet haben und eine Fülle von Mustervorlagen und Checklisten anbieten. Hier finden sich Links hier zu einigen beispielhaften Portalen, wo Sportvereine und -verbände Unterstützung finden können:  
 Datenschutzportal der DOSB-Führungs-Akademie  
 Informationen des LSB Nordrhein-Westfalen  
 Informationen des Bayerischen Landessportverbandes

Informationen des Württembergischen Landessportverbandes  
 Informationen des Deutschen Fußball-Bundes

Quelle: DOSB  
[www.dosb.de](http://www.dosb.de)



Informationen des Deutschen Aero Clubs e. V.



## Sterne des Sports – Vereine können sich bis 29. Juni bewerben.

Millionen Menschen engagieren sich ehrenamtlich in deutschen Sportvereinen und leisten – über den reinen Sportbetrieb hinaus – wertvolle Arbeit für die Gesellschaft: Integration, Umweltschutz, spezielle Angebote für Kinder, Jugendliche oder Senioren und vieles mehr. Diesen unbezahlbaren Einsatz zu würdigen, haben sich der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) und die deutschen Volksbanken Raiffeisenbanken auf die Fahnen geschrieben. Im gemeinsam initiierten Wettbewerb „Sterne des Sports“ erfahren die Vereine die verdiente Wertschätzung. Der DOSB und die Volksbanken und Raiffeisenbanken schreiben die „Sterne des Sports“ seit 2004 jährlich aus. Durch die Prämierungen auf Regional-, Landes- und Bundesebene flossen den teilnehmenden Vereinen bisher rund 5,5 Millionen Euro zugunsten ihres gesellschaftlichen Engagements zu.

### Schnell und einfach online bewerben

Nach der erfolgreichen Einführung im vergangenen Jahr werden die Bewerbungen für den Wettbewerb auch 2018 wieder komplett digital abgewickelt. Das entsprechende Online-Formular finden die Sportvereine auf den Websites der teilnehmenden Volksbanken und Raiffeisenbanken. Wer nicht weiß, welche Bank dies in seinem Umfeld ist, schaut einfach auf [www.sterne-des-sports.de](http://www.sterne-des-sports.de) > [zur Bankensuche](#) nach. Das Bewerbungsformular ist zusätzlich über [www.sterne-des-sports.de](http://www.sterne-des-sports.de) > [jetzt bewerben](#) erreichbar. Bundesweiter Bewerbungsschluss ist am 29. Juni 2018. Mitmachen können alle Vereine, die unter dem Dach des DOSB organisiert sind, sprich: in einem Landessportbund/Landessportverband, in einem Spitzenverband oder einem Sportverband mit besonderen Aufgaben.



Zur Online Bewerbung:

**READY FOR**

*Theorie*

**Prüfung**

Flugschüler aufgepasst:  
PPL Fragenkatalog geht online!

[eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog](http://eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog)



Lernen Sie unterwegs oder zuhause mit der Aviation Exam App. Aus dem PPL Fragenkatalog sind Testfragen GRATIS verfügbar! [www.aviationexam.com/de/downloads](http://www.aviationexam.com/de/downloads)

**ONLINE.  
IMMER AKTUELL.  
KOMPLETT.  
DER STANDARD.**

**AUFGEPASST:**  
Auch als Lernplattform für Flugschulen verfügbar.  
**Sprechen Sie uns an!**



+49 6103 20596 0  
[www.eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog](http://www.eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog)  
[facebook.com/eisenschmidt.aero](https://facebook.com/eisenschmidt.aero)  
[customer-support@eisenschmidt.aero](mailto:customer-support@eisenschmidt.aero)



## Aopa-Safety-Letter

Der aktuelle Aopa-Safety-Letter widmet sich dem „Luftrecht für Fluglehrer“. Die Aus- und Weiterbildung von Piloten unterliegt einer Fülle von Gesetzen, Verordnungen, Bekanntmachungen und Regelungen. Diese sind vielfältig, nicht immer leicht auszumachen und zu verstehen, vor allem auch dadurch, dass nun immer mehr Verordnungen und Regelungen zum Luftverkehr auf europäischer Ebene verabschiedet werden, die mit Inkrafttreten unmittelbar in nationales Recht übergehen.

Die 8-seitige Broschüre listet übersichtlich alle für Fluglehrer relevante Bestimmungen und verweist auf sage und schreibe etwa 120 verschiedene nationale und europäische Dokumente zum Thema.

**LUFTRECHT  
für Fluglehrer**

Nr. 36, April 2018

**EUROPÄISCHES LUFTRECHT**

Europäische Luftverkehrsvorschriften ersetzen zunehmend die nationalen Vorschriften. Dies führt nicht immer dazu, dass die entsprechenden nationalen Vorschriften komplett aufgehoben werden, da es weiterhin in allen Staaten eine Reihe von Besonderheiten gibt, die national geregelt werden (müssen).

Letztendlich gelten jedoch die europäischen Vorschriften und bilden inzwischen die entscheidende Grundlage, weshalb eine umfassende Auseinandersetzung mit Inhalt und System für alle Beteiligten geboten ist.

Folgende vier EU-Verordnungen sind von in diesem Zusammenhang von besonderer Bedeutung:

- **VO (EG) 216/2008** zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Diese Verordnung stellt die Grundlage des gemeinschaftlichen europäischen Luftrechts und die zentrale Rechtsgrundlage für die Tätigkeit der EASA (European Aviation Safety Agency) dar. Sie wird auch als „Basis-Regulation“ bzw. EASA-Grundverordnung bezeichnet. Gestützt auf diese Verordnung werden u. a. die hier genannten Durchführungsverordnungen erlassen.

LUFTRECHT FÜR FLUGLEHRER www.aopa.de

Download des  
AOPA Safety Letter



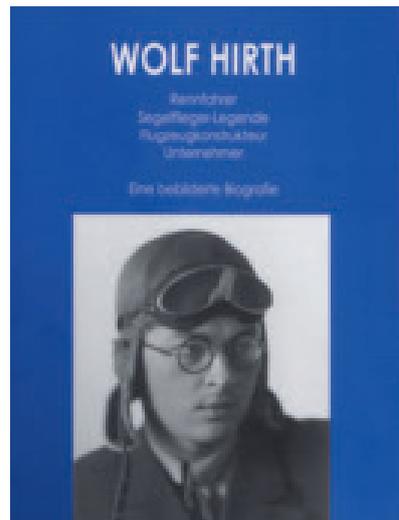
## Buchtipps

### Wolf Hirth

Dem Flugpionier, Konstrukteur, Unternehmer und Rennfahrer Wolf Hirth (1900–1959) widmet der Autor Karl Buck eine bebilderte Biographie. Für ältere Segelflieger ist Wolf Hirth ein Begriff und galt lange als berühmtester Segelflieger. Jüngeren Piloten ist er als Mitbegründer des Segelflugzeugherstellers Schempp-Hirth zumindestens namentlich bekannt. Karl Buck erzählt die außergewöhnliche Lebensgeschichte eines Mannes, der ein bedeutender Flieger, Konstrukteur, Flugzeugbauer und Unternehmer war.

Von den wilden 20er-Jahren über die großen Erfolge und Expeditionen der 30er-Jahre bis hin zu Hirths Ingenieurstätigkeit bei Schempp-Hirth während des 2. Weltkrieges und schließlich die schwierigen Nachkriegsjahre gibt das Buch einen umfassenden und detaillierten Überblick über Leben, Werk und Leistungen dieses Fliegerlegende.

Den akribisch recherchierten Text ergänzen zahlreiche Abbildungen, hierunter viele bisher nicht veröffentlichte Fotos. Hierzu hat Wolf Hirths Sohn Hellmut Fotos aus dem Nachlass seines Vaters und der Familie beigeuert.



Das Buch im Format 210 x 245 mm mit Hardcover umfasst 340 Seiten und 480 Abbildungen. Es wurde vom Autor im Selbstverlag veröffentlicht und ist für 29,50 zzgl. Porto über die Website <https://www.wolf-hirth-biografie.de> zu beziehen

## 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](http://www.persch-diamant.de) • [info@persch-diamant.de](mailto:info@persch-diamant.de)

## Die neue, andere Art des Segelfliegens

In der 120 kg-Klasse gibt es nur wenige Muster, mit denen man auch unbeschwert segelfliegen kann. Dazu zählen etwa der Archaeopteryx oder auch der neue polnische GP 11. Beide Typen liegen aber in einem höheren Preissegment. Darüber hat sich auch der Luft- und Raumfahrt-Ingenieur Felix Rühle, CEO der bekannten A.I.R., Gedanken gemacht. Sein ATOS ist der weltweit beste und erfolgreichste Hochleistungsdrachen, der aber wirklich nur die Drachenflieger anspricht. Nun könnte man meinen, er wolle das Segelfliegen neu erfinden. Dem ist aber nicht so! Mit seinem auf der AERO vorgestellten ATOS WING hat er nur Bewährtes mit Neuem kombiniert. Herausgekommen ist einsitziger Hochleistungs-Motorsegler, der die Flugeigenschaften des ATOS-Flügels mit einem Rumpf verbindet und der ein Einziehfahrwerk sowie ein einschwenkbares Propellersystem für den 16 kW-Geiger-Motor besitzt. Für kalte Tage bietet sich zusätzlich eine geschlossene Haube an. Gesteuert wird der Elektrosegler mit



Noch ein Drachen oder schon ein ultra-leichter Motorsegler? A.I.R.'s ATOS WING bietet vollkommen neue Perspektiven in jeder Hinsicht.

einer Knüppelsteuerung, die über Ruder und Flügelklappen erfolgt. Dabei büßt der ATOS WING in seiner Wendigkeit in enger Thermik nichts gegenüber der reinen Drachenversion ein. Die Einheit ist der 120 kg-UL-Klasse angepasst. Eine Startrollstrecke von etwa 40 m reicht aus, um den Vogel mit 3,5 m/s Steigen in die Luft zu bringen. Zwar weist der ATOS WING „nur“ eine Gleitzahl von 28 aus, doch ist er bei schwacher Thermik mancher Kunststofforchidee überlegen.

## Range-Extender für geringe Leistungen

Bürstenlose Elektromotoren lassen sich auch leicht als Generatoren verwenden. Dies erkannte der mit Geiger Engineering kooperierende Ingenieur Dr. Werner Eck und entwickelte ein Minikraftwerk mit einer Dauerleistung von 3 kW. Als Antriebsmotor dient ein im Modellbaubereich üblicher Einzylinder-Zweitakter mit 55 ccm, der zwar eine Dauerleistung von 7,7 kW aufbringt, im Dauerbetrieb jedoch weniger belastet wird. Der Verbrauch liegt dann bei 1,8-2 l/h. Als Anlasser, bzw. dann im Generator-Betrieb dient ein PI300 von Geiger-Engineering. Nach ersten Kontakten auf der AERO wird nun auch über größere Ladeleistungen bis 10 kW nachgedacht. Der Einsatz solcher Range-Extender kommt überall dort zum Einsatz, wo

zum Beispiel nur vorübergehend Strom benötigt wird, weil etwa die Thermik nachgelassen hat oder die Heimflugstrecke aus der Bordbatterie doch nicht alleine abgedeckt werden kann. Das 4,4 kg leichte System (ohne Auspuff und Minitank) kann ohne Probleme in Trikes oder Segelflugzeugen mit Elektroantrieb verbaut werden.



War eigentlich nur ein Versuch! Dr. W. Eck zeigt stolz seine Neuentwicklung.

## Kampfansage eines Herausforderers

Bei Comco Ikarus will man jetzt auf einem Parallelgleis fahren. Ein Teil der zukünftigen Flugzeuge soll auch mit alternativen Antrieben fliegen, wenn dies wirtschaftlich umsetzbar ist. Electro heißt die Devise. Dazu braucht man keine vollkommen neuen Flugzeuge, wie es manche Experten fordern. Im letzten Jahr präsentierte das kleine oberschwäbische Unternehmen auf der AERO erstmals

eine auf Elektroantrieb umgerüstete C42, das deutsche Standard-UL. Eigentlich wurde unter der Cowling nur der bewährte Rotax gegen einen kleinen Elektromotor von Geiger Engineering ausgetauscht. Dazu wurde etwas Elektronik nebst Batterien eingebaut, und das sollte eigentlich auch genügen. Bloß keine Wissenschaft daraus machen, war die Devise. Über das Zentrale Innovationspro-

irlshop

Besuchen Sie unseren online-shop  
[www.irl-shop.de](http://www.irl-shop.de)









Luftfahrkarten – Avionik – Pflege – Rettungs-/Allschirme  
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

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

gramm Mittelstand (ZIM) der Bundesregierung flossen bescheidene Mittel zur Entwicklung eines Antriebsstranges elektrischer Art auf Basis der bewährten C42. Mit im Programm auch die Firma Geiger. Das Entwicklungsziel war unter anderem ein luftgekühlter 50 kW-Elektromotor, doch der bereitete zwischenzeitlich rein fertigungstechnisch noch kleinere Probleme. Joachim Geiger regte an, es doch zumindest interimswise mit dem bewährten 2-Scheiben-Außenläufer mit 32 kW zu versuchen, den er umgehend aus der laufenden Serie bereitstellte. Toni Roth, inzwischen ein alter Fuchs in Sachen Elektroantriebe, stellte, nachdem bei der Comco ein Motorträger-Adapter entwickelt wurde, aus seinem Reservoir einen Batteriesatz zur Verfügung, bestehend aus vier Lithium-Batterien mit je knapp 3,5 kWh und zwei Controllern für den 32 kW HPD von Geiger Engineering, und assistierte sehr kurzfristig zur Vorbereitung des Comco-Teams bei der Anpassung des Antriebsstranges. Wenige Tage vor der Messe, am 15.4.2018, stieg Geschäftsführer Horst Lieb ins Cockpit der C42 CS, die fortan die zusätzliche Bezeichnung „Electro“ führen wird, und startete am Flugplatz Mengen zu einem ersten ausgedehnten Erprobungsflug. Es waren keine 150 Meter, nach denen Lieb bereits abhob und lässig wie sonst auch mit der Kolbenmotor-Version gleich in den Steigflug überging, obwohl der zusätzlich und kurzfristig ausgeliehene Propeller noch nicht einmal optimal an das Flugzeug angepasst war. Nach guten 20 Minuten Flugzeit setzte Lieb zur Landung an. „Ich war erstaunt darüber, wie problemlos ich mit dem kleineren Geiger-Motor starten konnte, und



Mit ganzen 32 kW eine C42 CS so steigen zu lassen wie mit einem Rotax 912, ist schon eine Kampfansage.

auch die Steig- und Flugleistungen waren in Ordnung. Das ist alles noch nicht optimal und immer noch improvisiert, doch das Potenzial ist da! Nun steht fest, wir werden an diesem Antriebskonzept dran bleiben. Mit einem größeren Batterie-Package sollten wir 90 Minuten Flugzeit herausholen können.“ Wenn sich die Kalkulationen bewahrheiten, wird der komplette Antriebsstrang nicht sehr viel mehr als der üblich verbaute Rotax 912 UL kosten. Strom kommt aus der Steckdose und dann kostet eine Stunde Flugzeit nicht mehr als vier Euro! Welcher der Geiger-Motoren letztendlich in das Serienflugzeug kommen wird, ist noch nicht entschieden, das soll auch von der weiteren Flugerprobung abhängen. Für andere Hersteller aber wird die Messlatte jetzt sehr hoch liegen, denn Comcos Herausforderung ist eine Kampfansage.

### Notstromversorgung mit Solarzellen-Strom

Notstromversorgung aus Solarzellen ist nicht neu, doch in der Regel werden besonders in Segelflugzeugen diese nur auf den innenliegenden Panels befestigt. Carbon Wacker in Hurlach bei Landsberg bietet nun flexible Solarzellen an, die in einem Spezialverfahren auf sphärische Oberflächen aufgeklebt werden. Aufgrund der speziellen Bauweise haben die Solarpanele eine Dicke von gerade einmal 0,5-0,8 mm und wiegen je nach Einsatzbereich pro Quadratmeter ca. 700-900g. Diese Technologie wurde erstmals an dem Flugzeug Solar Impulse angewendet. Pro Quadratmeter können bei optimaler Sonneneinstrahlung 150 Watt erzeugt werden. Die monokristallinen Zellen haben einen Wir-



Flexible Solarzellen auf die Oberflächen von Segelflugzeugen zu bringen ist eine Wissenschaft für sich. Carbon Wacker ist darauf spezialisiert.

kungsgrad von bis zu 21 Prozent und kosten inklusive der professionellen Aufbringung auf Rümpfe oder Leitwerke zirka 1500 €/m<sup>2</sup>. Mehr über Carbon Wacker: [www.carbonwacker.de](http://www.carbonwacker.de)

### Diana 2 und 3

Bei PZL Bielsko wurde die SZD-56 als Diana seit 1990 gebaut, eine Konstruktion von Bogumił Bereś. 2005 entstand daraus die Diana 2, die 2016 vom polnischen Hersteller Avionic übernommen wurde. Dort wird das Flugzeug weiter in Serie gefertigt. Als Option wird auch ein FES-System von LZ-Design angeboten. Mit der Diana 3 zeigte sich nun das Unternehmen auf der AERO, ebenfalls mit einem FES-System ausgestattet. Die 15-Meter-Version ist ein Eigenstarter. Avionic Sp.J. in Gorki Wielkie/Polen beabsichtigt, das Flugzeug mit 13,5 m und 18 m herzustellen. Für 2019 ist eine Diana in der Offenen Klasse geplant. Die ursprünglich in nur wenigen Stückzahlen gefertigte Diana 2 bei PZL mischte in der Vergangenheit bei vielen nationalen Wettbewerben sowie auf Weltmeisterschaften auf den ersten Rängen mit. Den größten Erfolg erreichte Sebastian Kawa



Die Polen lassen hoffen, was auch neue Hochleistungssegler betrifft. Diana 2 mit FES-Antrieb ist bereits Hoffnungsträger.

bei den Segelflugmeisterschaften 2017 in Benalla/Australien mit der Goldmedaille. Man darf davon ausgehen, dass in Zukunft noch mehr über Diana zu hören sein wird. Avionic Sp.J. fertigt übrigens auch für Extra und Grob Aircraft.

## Revolution im Elektromotorenbau

Kunststoffteile komplizierter Strukturen, Triebwerksschaufeln, komplizierte Gehäuse aus Werkstoffen, die von 3D-Druckern hergestellt werden: längst Alltag in Produktionsprozessen. Nun stellte ein Forscherteam der TU Chemnitz einen ersten nach dem 3D-Verfahren hergestellten Elektromotor vor. Sie haben per Multimaterialdruck die Werkstoffe Eisen, Kupfer und Keramik miteinander verbunden. Mithilfe von metallischen und keramischen Pasten, die durch ein Extrusionsverfahren schichtweise in Form gebracht und anschließend gesintert werden, konnten die Forscher an der TU Chemnitz die Motoren drucken. Vorangegangen waren Arbeiten für einen Transformator. Bei dem neu entwickelten Verfahren wurden alle wichtigen Komponenten eines Elektromotors in einem Druckvorgang hergestellt. Dazu zählen die elektrischen Leiter aus Kupfer, die zusammen mit Eisen bzw. eisenhaltigen Legierungen die Bildung und Ausrichtung der magnetischen Felder bewirken sowie die elektrische Isolation aus Keramik, die die Leiter untereinander und gegen die als Magnetkreis bezeichneten Teile aus Eisen isoliert. Die Chemnitzer Forscher waren nur deshalb in der Lage eine solche Baueinheit zu entwickeln, weil sie die konventionellen, polymerbasierten Isolationsmaterialien durch spezielle Keramiken ersetzten.

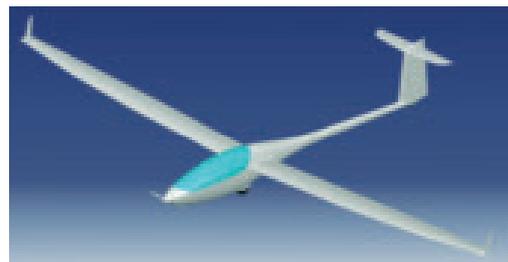


Kaum zu glauben, aber dieses Kernstück eines Elektromotors wurde im 3D-Druckverfahren hergestellt. Ist das die Zukunft im Motorenbau?

Neben der höheren Temperaturbeständigkeit weist das keramische Isolationsmaterial auch eine höhere Wärmeleitfähigkeit auf. Auch die Leistungsdichte elektrischer Maschinen konnte dadurch erhöht werden. „Der im Chemnitzer Uni-Labor gedruckte Motor stellt einen Durchbruch dar und ist gleichzeitig der Proof of Principle – also der Machbarkeitsnachweis – für unsere Technologie“, versichert der wissenschaftliche Mitarbeiter Johannes Rudolph, der das Verfahren mitentwickelt hat. Zusammen mit Mitarbeitern wollen die Chemnitzer Forscher durch eine Ausgründung das Verfahren nun zur Marktreife weiterentwickeln. Hierfür arbeiten sie mit der Firma ViscoTec aus Töging am Inn zusammen. Das Verfahren wurde erstmals im April 2018 auf der Hannover Messe präsentiert.

## GP11E, ein polnischer Selbststarter in der 120 kg-Klasse

Die Polen sind schon immer dafür bekannt, gute Segelflugzeuge bauen zu können. Mit dem bildschönen 13,5 Meter-Segler GP11E, der eigenstartfähig ist, stößt die G&J Sp. z o.o. in eine absolute Marktlücke. Die reine Seglerversion wurde inzwischen eingestellt. Dafür bietet das Unternehmen nun eine mit FES-Antrieb ausgestattete Version an, die sogar den Eigenstart möglich macht. Natürlich ist das nur ein Einsteigermodell, doch inzwischen finden in der 13,5 m Klasse auch deutsche und Weltmeisterschaften statt. Der Segler besitzt einen 20 kW-E-Motor mit einem beiklappbaren 2-Blatt Peszke-Propeller. Eine 4,3 kWh-Batterie sorgt für den nötigen Strom. Da das Flugzeug in die Klasse als leichtes Luftsportgerät fällt, bietet es eine Menge Vorteile: die UL-Lizenz gilt auch ohne Medical, und der Halter muss keine



Na, wer sagt's denn? Die 13,5 Meter-Klasse wird durch FES-Antriebe weiter beflügelt.

Jahresnachprüfung durchführen lassen, sondern kann die Wartung gemäß Herstellerempfehlung selbst durchführen (wie bei Hängegleitern). Selbstverständlich ist das Flugzeug auch mit einem Rettungssystem ausgestattet. Mit einer Gleitzahl von 38 und einem geringsten Sinken im Segelflug von 0,55 m/s zählt die GP11 zu den besten ihrer Klasse. Die ersten Serienmaschinen sollen allerdings erst 2019 fertig werden. Der Preis wird mit 69.900 Euro ab Werk angegeben.

## Skyleader 400 Electro

Ultraleichtflugzeuge mit überschaubarem Leistungsbedarf bieten sich an, ohne großen Aufwand auf elektrische Antriebe umgerüstet zu werden. Der Skyleader 400 ist ein normalerweise mit Rotax-Motoren ausgerüstetes UL. In Partnerschaft mit dem ebenfalls in Tschechien beheimateten Elektro-Komplettanbieter MGM Compro wurde kurzerhand eine Serienmaschine auf einen 80 kW Antriebsstrang umgerüstet. Das Flugzeug sollte eigentlich kurz vor der AERO auf dem dortigen Flughafen präsentiert werden, was durch ein ungeschicktes Timing nicht zustande kam. Skyleader versichert, dass man sehr gute Ergebnisse nach den ersten Flugversuchen in Jihlava/Tschechien erzielt habe und wies darauf hin, das MGM Compro alles vom Batterie Package über den Controller bis zum serienmäßigen MGM Compro RE80, der mit 380 Volt betrieben wird, geliefert und eingebaut habe. Laut Firmenangabe soll die Elektro-



Auf Basis des tschechischen Skyleader 400 integrierte MGM Compro einen 80 kW-Antriebsstrang, der von einer 380 Volt Batterie betrieben wird. Die Flugversuche werden fortgesetzt.

Version des Skyleader ein maximales Steigen von 5,7 m/s erreichen. Nähere Angaben waren nicht zu erfahren. Die Maschine soll voraussichtlich aber auf dem Smartflyer-Challenge in Grenchen im Flug vorgeführt werden (1./2. September 2018).

Redaktion Elektroflug News: H.P.

# Ausweis für Steuerer von Flugmodellen über 25 kg und bis 150 kg



Die engagierten Modellflieger des MFV Wunsiedel e.V. mit ihren Modellen



Den Steuererschein gibt es in der Kategorie Flächen- oder Hubschraubermodell

Den meisten Modellfliegern ist sicherlich bekannt, dass der DAeC die Musterzulassung für Flugmodelle mit einer Startmasse über 25 kg bis 150 kg und auch die Erlaubnis für Steuerer dieser Flugmodelle erteilen darf. Diese Aufgaben in der Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr werden im DAeC durch das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) wahrgenommen.

In der LuftSport-Ausgabe Februar/März 2017 informierten wir bereits über die Musterzulassung für die Flugmodelle, heute soll ergänzend ein weiterer Bericht zum Erwerb des Steuererscheins folgen.

### Ein Prüfungstermin beim Modellflug-Verein Wunsiedel e.V.

Den gesetzlich geforderten Kenntnissnachweis für die Modellflieger kennt nun mittlerweile jeder. Wo und für wen dieser Nachweis erforderlich ist, wurde in Presse und Internet ausgiebig kommuniziert und soll nicht Gegenstand des nachfolgenden Berichtes sein.

In diesem Zusammenhang interessieren sich immer mehr Modellflieger auch für den „Ausweis für Steuerer von Flugmodellen über 25 kg und bis 150 kg“. Dieser Ausweis ist zwar kostenintensiver (Kosten auf der Internetseite des DAeC unter [www.daec.de/luftsportgeraete-buero/grossmodelle](http://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/grossmodelle)) und seine Erlangung ist auch anspruchsvoller, aber seine Gültigkeit ist unbegrenzt und er bietet eben die Möglichkeit, auch Großmodelle über 25 kg zu steuern. Damit ist schon mal der erste Schritt zum Betrieb eines Großmodelles gemacht.

Der DAeC und speziell die Großmodellprüfer des LSG-B nehmen die Prüfung zum Steuererschein sehr ernst und verwenden viel Zeit und Engagement für dieses Thema. Wer Inhaber dieser Lizenz ist, darf wohlgemerkt Flugmodelle bis zu einer maximalen Startmasse von 150 kg als Pilot fliegen und trägt damit eine nicht zu unterschätzende Verantwortung.

So dachten sich das die Mitglieder des MFV Wunsiedel sicher auch. Der erste Vorsitzende Alexander Braun, ein unheimlich engagierter Mann, der den Modellflug mit Herz und Tatkraft betreibt, nahm also

Kontakt mit einem unserer Prüfer in seiner Nähe auf. Schnell war man sich über die Modalitäten einig und am 21.04.2018 war dann der vereinbarte Tag.

Bei bestem Wetter trafen sich auf dem perfekt präparierten Modellflugplatz in der Nähe von Wunsiedel zehn Prüflinge mit durchweg hochkarätigen Modellen, sowie ein Prüfer und eine ganze Menge Neugierige. Die Teilnehmer kamen nicht nur vom Gastgeber, sondern auch aus umliegenden Vereinen. Alexander hatte mit seinen Leuten alles exakt vorbereitet und organisiert. Nach dem obligatorischen gegenseitigen Kennenlernen begann der Tag mit einer lockeren Fragerunde, in der von unserem Prüfer der Ablauf erklärt und noch offene Fragen besprochen wurden.

Die folgende schriftliche Prüfung haben alle zehn Teilnehmer gut bis sehr gut bestanden. Hier zeigte sich, dass sich alle gut vorbereitet und die Prüfung ernst genommen hatten. Erste Erleichterung machte sich breit und so konnte nahtlos zu den Prüfungsflügen übergegangen werden.

Im Unterschied zum „Kenntnissnachweis“ muss der Prüfling sein theoretisches Wissen auch praktisch unter Beweis stellen. Das beginnt bei der Flugvorbereitung und geht über den eigentlichen Prüfungsflug bis zur Abmeldung des Fluges beim Flugleiter.

Es war ganz offensichtlich, dass ein ordnungsgemäßer und strukturierter Ablauf des Flugbetriebes beim MFC Wunsiedel Alltag ist und nicht nur dem Prüfer vorgeführt wurde. Dessen wachsamen Augen entging (fast) nichts, jedoch gab es für ihn auch im praktischen Teil der Prüfung nichts zu beanstanden.

Der zwischenzeitlich bestens belegte Grill wurde nun zum Mittelpunkt des Interesses und nach bestandener Prüfung schmeckte allen das Steak oder die Bratwurst doppelt so gut.

Fast gleichzeitig fand auch auf dem Modellflugplatz in Uetze in Niedersachsen ein Termin zum Erwerb des Steuererscheins mit einem Lizenz-Prüfer des LSG-B statt. Zwölf Teilnehmer bestanden hier die Theoretische und Praktische Prüfung, so dass nunmehr 500 Modellflieger Inhaber eines vom DAeC ausgestellten Ausweises für Steuerer von Flugmodellen über 25 kg und bis 150 kg sind.

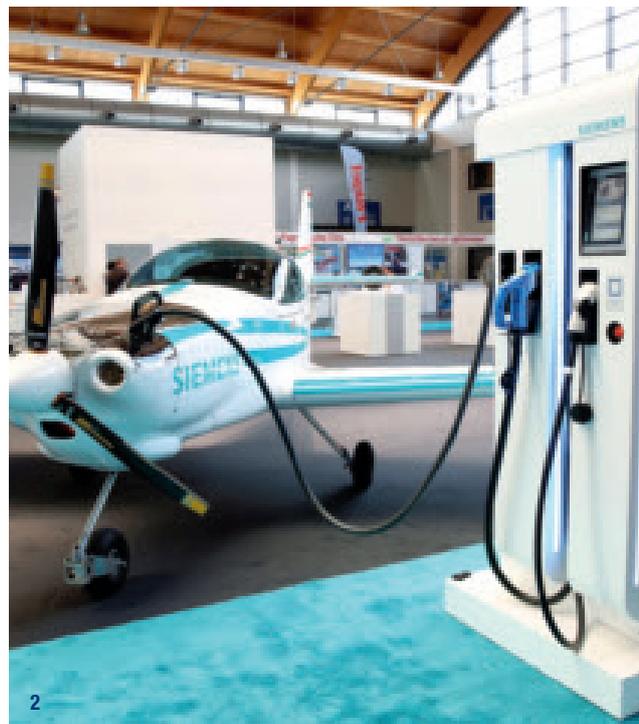
*LSG-B – Frank Einführer und Reinhard Schott*

# AERO 2018

## Luftfahrt-e-volution am Bodensee



1



2

1: Die „Stream“ von TL-ULTRALIGHT am Stand von Wezel Flugzeugtechnik.

2: AVGAS der Zukunft – Magnus 212 Fusion an einer e-Tankstelle.

Die AERO gilt als eine der wichtigsten Messen für Allgemeine Luftfahrt – und das sind allein innerhalb der Europäischen Union mehr als 200.000 Motor-, Ultraleicht- und Segelflugzeuge. 630 Aussteller aus 38 Ländern präsentierten ein breit gefächertes Angebot vom Pilotenzubehör über Maintenance, Motoren- und Antriebstechnik, motorisierte Flugzeuge aller Art, Helikopter, Tragschrauber und andere Fluggeräte bis hin zum Business-Jet.

Obwohl die Segelflughersteller erst im kommenden Jahr wieder dabei sein werden, gingen die Segelflug-Fans nicht leer aus. Der Vintage-Glider-Club war mit einer Ausstellung historischer Flug-

zeuge von Egon Scheibe vertreten. Aber es gab auch Segelflugzeug-Neuheiten mit FES oder mit Klapptriebwerken zu sehen. Stemme stellte die S12 SW mit auf 21,7 m verkürzter Tragfläche und die S12 G mit Garmin G3X-Glascockpit als neue Varianten vor. Ein besonderes Highlight beim „AERO-Medientag“, dem Tag vor dem offiziellen Messebeginn, waren die Flugvorführungen mit umweltschonenden Elektroflugzeugen, allen voran die Antares 20E und zwei Siemens Magnus 212 Fusion im Formationsflug, die mit Performance und flüsterleisem Antrieb überzeugten.

Beim anschließenden Rundgang stellte Siemens die auf Hybrid umgerüstete Magnus 212 eFusion als neueste Entwicklung vor. Die Batterie reicht vollkommen für einen leisen, rein elektrischen



[www.anschau.de](http://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

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik





- 1: Brennstoffzellen verhelfen der „Antares E2“ zu ca. 40 Stunden Flugzeit.
- 2: Magnus 212 eFusion – Hybridtechnologie mit 3-Zylinder Diesel.
- 3: Die Junkers F-13 wurde als Kleinserie neu aufgelegt.
- 4: UL-Amphibium „Borey“ aus Russland.

Start. Der hinter dem Elektromotor eingebaute 800 ccm Mercedes Benz Smart Turbodiesel wird erst in der Luft aktiviert und verbraucht dann ca. 5 Liter Diesel pro Stunde.

Wie auch Fortschritte bei der Flugerprobung mit der Extra 330LE, ist dies für Siemens ein weiterer Schritt hin zur Entwicklung leistungstärkerer Antriebstränge, mit dem Ziel, bis 2030 in Zusammenarbeit mit Airbus und Rolls Royce einen hybrid-elektrischen Kurzstrecken-Airliner für 100 Passagiere zu entwickeln. Bis 2020 soll der E-FanX, eine vierstrahlige BAe 146, bei der ein Fan von einem 4 MW-Elektromotor angetrieben wird, als fliegende Versuchsplattform fertig sein.

Am Stand von Siemens war auch eine Präsentation des Projekts RS 10 „Elfin“ der Reiner Stemme Aero GmbH sehen. Der Motorsegler wird weiter über den typischen Faltpropeller verfügen, aber zusätzlich einen elektrischen Antriebsstrang erhalten. Optional kann ein Hybrid-Range-Extender als Außenlast montiert werden. Basierend auf den schon seit 2004 erfolgreich mit elektrischem Klaptriebwerk ausgerüsteten Segelflugzeugen von Lange Aviation, stellte die Schwesterfirma Lange Research Aircraft GmbH mit dem Mock-up der „Antares E2“ eine zukunftsweisende Neuentwicklung vor. Die Kombination von E-Motorsegler mit Methanol-Brennstoffzellen soll Flugzeiten von bis zu vierzig Stunden ermöglichen. Ein besonderes Plus sind die geringen Wartungs- und Unterhaltungskosten. Während der anstehenden Flugerprobung zunächst noch von einem Piloten gesteuert, soll sie in ihrer eigentlichen Verwendung autonom fliegend für maritime Überwachungsaufgaben verwendet werden.

Die Anhebung des maximalen Abfluggewichts auf 600 kg hat weitere Bewegung in die UL-Szene gebracht. Das bedeutet nicht nur Spielraum für mehr Sicherheit der Flugzeugstruktur oder Komplettierung, sondern erschließt nun auch Marktanteile für Flugzeuge, die bislang zu schwer waren, wie z.B. die TL „Stream“. Aber auch die neue Breezer „Sport“ in Aluminium-Bauweise passt genau in dieses Segment.

Im Bereich der Business-Aviation gab die Pilatus PC-24 ihr AERO-Debüt und sorgte mit einigen interessanten Details für Aufsehen. So kann der Jet z.B. als „Single-Pilot“ geflogen werden und auf unbefestigten Pisten starten und landen.

Die „Flight Simulator Area“ feierte Premiere und war ein voller Erfolg. Flugsimulatoren generieren nicht nur bei Kindern und Jugendlichen eine hohe Motivation um sich mit der Fliegerei auseinanderzusetzen – das zeigte sich auch auf der AERO. Das Angebot an Soft- und Hardware boomt und ist inzwischen so perfekt, das viele Flugschulen auf die damit verbundenen Trainingsoptionen zugreifen.

UAS, UAV – die unbemannte Luftfahrt gewinnt immer mehr an Bedeutung und hat sich inzwischen mit der Ausstellung AERODrones UAS EXPO und Podiumsdiskussionen auf der AERO etabliert. In der Welt der unbemannten Luftfahrt bleibt nichts mehr so wie es war. Man hat verschiedene Szenarien, wie sich die unbemannte Luftfahrt / Lufttaxis in den von vielen Sparten gemeinsam genutzten unteren Luftraum integrieren könnte, wie z.B. ständige Flugkorridore, temporär gesperrte Lufträume oder Flugkorridore zu Ports mit einer guten Verkehrsanbindung – hier wird neben allen



5



6



7



8

5: „Bitte anschnallen“ – Hightechflugsimulator mit agiler 3D-Motion.

6: Für den Hangar „gefaltet“ hat die Stemme eine Spannweite von ca. 11 m.

7: Neu bei Multiplex: professionelle VTOL Fixed-Wing Drohne mit 60 km Reichweite.

8: Piloten bis 2 m Körpergröße passen in die kleine SD-1.

beteiligten Luftfahrern auch die Städteplanung und die Akzeptanz der Bevölkerung gefragt sein.

Mit mehr als 100 Beiträgen gewinnen die AERO-Conferences zunehmend an Bedeutung. Die Luftfahrt ist nur deshalb so sicher, weil sie so stark reguliert ist. Experten von Verbänden und Zulassungsbehörden diskutierten und informierten u.a. über politische

Rahmenbedingungen und zukünftige internationale Standards in der Luftfahrt.

Man darf also nicht nur was neue Fluggeräte und die Etablierung neuer Technologien anbelangt, auf die nächste AERO gespannt sein.

Text und Fotos: LF

JETZT BUCHEN!
ORATEX®
WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

**Erlernen Sie unter Anleitung das Besspannen Ihres Flugzeuges mit ORATEX® Gewebe!**

**INHALTE DES WORKSHOPS:**

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GfK/ CfK-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filzrakel
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Besspannen über Nietten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) entsprechend EASA Approved Procedure

**TERMINE UND BUCHUNG:**  
[www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html](http://www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html)

**ORATEX® Gewebe:**

✓ kein Lackieren	✓ keine schädlichen Dämpfe
✓ kein Schleifen	✓ keine Rissbildung
✓ kein Spannack	✓ leichteste Besspannung

LANITZ AVIATION • Am Ritterschlöbchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: [www.lanitz-aviation.com](http://www.lanitz-aviation.com) • Email: [info@lanitz-aviation.com](mailto:info@lanitz-aviation.com)

## 35. Piper-Treffen am Flugplatz Bad Dürkheim EDRF



1+2: Flight Line der Piperflugzeuge in EDRF

3: Piper Nachbau als Modellflugzeug

4: Piper mit Floats der Flugschule Norbert Klippel

5+6: Impressionen

**Das Pipertreffen ist ein Fly-in der klassischen Piper-Flugzeuge von Piper E2 bis PA25. Es wurde vor 35 Jahren von Peter Arbogast, damals in Schmidgaden, ins Leben gerufen. Seither findet jährlich im Frühsommer ein Fly-in der Piperfreunde aus vielen Ländern an wechselnden Orten statt. Dieses Treffen verbindet „alte“ Bekannte als auch neue Freunde mit einer gemeinsamen Leidenschaft, nämlich der Liebe zu den klassischen Piper-Flugzeugen.**

Während am Donnerstag, dem Himmelfahrtstag, das Wetter für VFR Flieger wenig ermutigend war, erwartete die Teilnehmer und Veranstalter dank Hoch Roland für das Wochenende blauer Himmel und Sonnenschein. Einige unerschrockene Piloten kamen bereits am Mittwochabend an, um dem erwarteten schlechten Wetter am Donnerstag zuvorzukommen.

Freitags konnten 135 Personen, die in 92 Piper Flugzeugen aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Österreich, Belgien und Holland angereist waren, in EDRF herzlich begrüßt werden. Jeder Gast erhielt bei der Anmeldung auch das speziell vorbereitete gelbe Piper T-Shirt und ein Pfälzer Dubbeglas, jeweils mit Piperlogo dem Anlass gewidmet, sowie freie Landungen in EDRF bis Ende 2018. Gäste aus der Schweiz stellten die stärkste Gruppe aus dem Ausland. Die Bad Dürkheimer Gastgeber hatten sich auf den „Ansturm“ bestens vorbereitet. Vom Parken der Flugzeuge bis zum Shuttleservice zu den umliegenden Quartieren verlief alles reibungslos. Ein „harter Kern“ von Piperfreunden richtete sich auch stilecht zum Campen unter den Tragflächen auf dem Platz ein.

Am Freitagabend wurden die eingeflogenen Gäste im Pfälzer Schub-

karchstand am Flugplatz vom Vorstand des gastgebenden Flugsportvereins Bad Dürkheim e. V. dann offiziell begrüßt. Bei dieser Gelegenheit wurden die älteste angereiste Piper, die Crew mit der weitesten Anreise sowie der älteste und jüngste angereiste Pilot ermittelt und mit jeweils zwei Flaschen Sekt ausgezeichnet. Die älteste Piper war eine J3C65 Baujahr 1941. Der älteste Pilot war über 75 Jahre alt. Die weiteste Anreise hatte die gleichzeitig vom jüngsten, vierundzwanzig Jahre alten Piloten geflogene Maschine aus Wiener Neustadt. Dies bescherte dem Piloten gleich vier Flaschen Pfälzer Sekt als willkommene Zuladung für den Rückflug. Bei Wildschweinbraten vom Drehspieß und wahlweise Bier oder Pfälzer Wein konnten Gäste und Gastgeber zwanglos einen langen Abend miteinander fachsimpeln, bis nach Mitternacht der Shuttlebus letztmalig zum Quartier aufbrach. Das Ensemble der vielen Flugzeuge an der „flight line“ bot für zwei Tage ein einzigartiges buntes Bild für Flugsportinteressierte. Kein Wunder, dass auch zahlreiche Zuschauer von der Terrasse des Restaurants „Cockpit“ über den Zaun oder auch vereinzelt am Platz das Geschehen aus der Nähe beobachteten und vielfach auch mit Fotos und Film dokumentierten.

Ein Teil der Gäste folgte am Samstag der Einladung zu einer Wanderung nach Wachenheim an der Weinstraße zu der bekannten Fleischerei Hambel. Hier wurden die Gäste durch Klaus Hambel persönlich, selbst auch aktiver Pilot im hiesigen Flugsportverein, in die Geheimnisse der Herstellung des Pfälzer Saumagens eingeweiht und konnten sich anschließend beim Verzehr von Saumagenbrötchen stärken und vom vorzüglichen Geschmack dieser Pfälzer Spezialität überzeugen, den nicht zuletzt bereits der frühere Bundeskanzler Helmut Kohl sehr schätzte und vielfach auch zum Anlass genommen



4



5



6



7

7: Prämierung des ältesten aktiven Teilnehmers (links, Name leider nicht dokumentiert) durch den 1. Vorsitzenden Andreas Laubner (rechts) und den Geschäftsführer Axel Herbst (Mitte) des FSV Bad Dürkheim. Fotos: Robert Kapper, Frankenthal

hatte, seine Staatsgäste in der Pfalz zu bewirten. „Sehr interessant und aufschlussreich“, so einer der Besucher. „Bei der Bezeichnung Saumagen hatte ich bislang völlig andere Assoziationen. Dabei handelt es sich ja um ein wirklich delikates Fleischerzeugnis der Spitzenklasse.“

Gleich nach dem Fleischereibesuch wanderte die gestärkte Ausflügergruppe zur nahe gelegenen Wachtenburg, um von dort bei exzellenter Fernsicht den Blick über Bad Dürkheim und die Rheinebene vom Taunus bis zum Schwarzwald schweifen zu lassen. Nach dieser tollen Aussicht ging es weiter in die Sektkellerei Schloss Wachenheim zu einer Kellerführung. Die Strapazen der Wanderung waren bei der abschließenden Sektverkostung rasch vergessen.

Wegen der für Samstagnacht von Westen zu erwartenden Gewitterfront trat die Mehrzahl der Besucher leider bereits im Verlauf des

Samstags den Heimflug an. Phasenweise starteten die abfliegenden Maschinen im Minutentakt. Bei etwa 400 Flugbewegungen kam so zeitweise Airport Feeling in EDRF auf.

Die verbliebenen Gäste und Gastgeber genossen vor dem Abschied noch den zünftigen Pfälzer Abend im Schubkarchstand und ließen sich auch durch einen kräftigen Gewitterregen nicht die gute Laune verderben. Der Sonntag zeigte sich wieder mit gutem Flugwetter und ermöglichte sowohl störungsfreie Abflüge der Gäste als auch regulären lokalen Flugbetrieb.

„Ein gelungenes Fliegertreffen mit netten Leuten“, so die knappe Zusammenfassung eines zufriedenen Gastes. „Wir freuen uns bereits auf das 36. Pipertreffen im kommenden Jahr, wo auch immer ...“ Allen Beteiligten ein herzliches Dankeschön und „happy landings“.

Bernd Müller-Beckmann

## Nie mehr ohne! 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](http://www.dwd-shop.de)



[www.flugwetter.de](http://www.flugwetter.de)



Deutscher Wetterdienst  
Wetter und Klima aus einer Hand

# Modern Art und Retro-Flugzeuge aus Speyer



1: BF139 Clubman mit tschechischem Sternmotor – sehr oldtimergerecht.

Foto: Frank Herzog

2: FK-14 mal anders.

Doppelcockpit für Frischluftfans.

Foto: Frank Herzog

3: Jung trifft Alt: so begeistert man den Nachwuchs.

Foto: Messe

Friedrichshafen

4: Funks Meisterstück: Nachbau der Bückeringmann

Foto: H.Penner



Meisterliches zu schaffen benötigt manchmal etwas mehr Zeit – wie etwa der Bau des Speyerer Doms. 1106 nach 81 Jahren fertiggestellt, überdauerte er Jahrhunderte und unübersehbar ist er für jeden Piloten, egal ob im Anflug auf die 34 von Süden oder auf die 16 aus dem Norden kommend. Er ist und bleibt das Wahrzeichen von Speyer. Der römisch-deutsche Kaiser Heinrich V. gewährte allen Bürgern der bereits von den Römern gegründeten Stadt schon 1111 persönliche Freiheiten und diese Freiheiten nahmen die Speyerer immer recht ernst. Mit Stadt und Flugplatz verbindet sich auch eine sehr lange Luftfahrttradition, wie etwa die Pfalz Flugzeugwerke oder die Vereinigten Flugtechnischen Werke (VFW) als Nachfolger, heute ein Unternehmen, das wieder den ursprünglichen Namen mit der Ergänzung Aerospace trägt.

Es war der Vater Otto Funk, Maschinenbau-Ingenieur, der als Ausbildungsleiter zusammen mit Lehrlingen die FK-Flugzeugtypen (FK1-FK8) als praxisbezogene Arbeiten, zuletzt unter MBB, umsetzte. Eine Zeit, als Sohn Peter noch im heimatischen Verein dem Segelflug frönte.

Der Beginn von Peter Funks Aktivitäten im Flugzeugbau liegt inzwischen rund 30 Jahre zurück. Eine stolze Bilanz. Die er inzwischen auch mit ein wenig Wehmut betrachtet, denn wie überall in der Branche ist längst eine Stagnation eingetreten. Die Marktsättigung am UL-Markt ist spürbar. Bis zu 70 Flugzeuge der Typen FK-9, FK-12 und FK-14 lieferte er in guten Zeiten. Die FK-9 erfuhr immer wieder Updates. Das in CFK-Gemischtbauweise und Stahlrohr entwickelte Flugzeug kann zu Recht als Dauerbrenner bezeichnet werden. Es war auch die Grundlage für den kleinen Betrieb. Die neueste Version heißt FK-9 Mark VI. Sämtliche FK-Flugzeuge sind mit dem Rotax 912 UL

ausgestattet. Diese Typenreihe wird Funk und seine Mitarbeiter auch noch die kommenden Jahre nicht nur mit Servicearbeiten beschäftigen, sondern auch mit dem entsprechenden Kundenkreis versorgen, der sich dafür eine Auflastung auf die 600 Kilo-Klasse wünscht. „Daran arbeiten wir“, war im Frühjahr in Speyer zu erfahren.

Vor 30 Jahren stand für Peter Funk zuerst eine Ausbildung bei MBB an, der ein Studium für Leichtbau an der TU in Ulm folgte. Während dieser Zeit weckte der Nachbau einer Piper Cub „Kitten“ mit einem Zweitaktmotor in ihm das Interesse, selber Unternehmer zu werden. Gemeinsam mit seinem Vater entstand noch vor Beendigung des Studiums die FK-9 (1989), sozusagen die Weiterentwicklung der FK-8 seines Vaters. Der Erfolg dieses Musters ließ nicht lange auf sich warten. In Polen fand sich in Krosno die LZPN, seinerzeit noch eine staatlich gelenkte Firma. Als B&F (Breitkreuz und Funk) Technik Vertriebs GmbH ließ man dort die ersten Serienflugzeuge nach Peter Funks Plänen bauen. Auch noch während des Studiums entstand der Doppeldecker FK-12 Comet (1997). Das Flugzeug hat einen Rumpf aus Stahl- und Aluminiumrohren und ist mit GFK-Bauteilen verkleidet. Die Flügelpaare, die in der Faserverbundbauweise hergestellt werden, sind im hinteren Bereich bespannt. Für eine bessere Hangarierung lassen sich die Flügelpaare seitlich zum Rumpf beiklappen.

Der FK-12 folgte 1999 ein sehr modern aussehender Tiefdecker. Die B&F FK-14 Polaris ist ein Ultraleichtflugzeug. Von ihr gab oder gibt es vier verschiedene Versionen. Es sind dies die FK-14 A+B, die FK-14 B2 und dann die Sonderversion FK-14 Le Mans (2011), die durch eine offene Cockpitabdeckung auffällt.

Zwischenzeitlich schlug aus den USA die Nachricht von Cirrus Design, Lizenzen für die FK-14 zu kaufen, wie eine Bombe ein. Cirrus-Firmenchef Alan Klapmeier kam persönlich nach Speyer, um den Vertrag über die Nachbaurechte für die FK-14 zu unterzeichnen (2007).



5: „Funk-Zentrale“: Service und Entwicklung am Speyerer Flugplatz; Foto: Frank Herzog  
 6: Peter Funk, der Macher. Foto: H. Penner  
 7: Besprechung mit einem Mitarbeiter am Objekt. Foto: H. Penner  
 8: Erfolgsflugzeug FK-9; Foto: Frank Herzog

Fortan wurden in Duluth 450 Flugzeuge verkauft, die als SLS Cirrus Sport mit dortiger LSA-Zulassung an den Mann gebracht werden sollten. Eine Serienfertigung der SRS fand jedoch aufgrund der heftigsten Finanzkrise nicht statt.

FK-Lightplanes Sp. z o.o. Sp.K. hatte zunehmend interne Schwierigkeiten, es gab Unstimmigkeiten, auch wegen des geplanten Baus einer UL-Mustang, mit der sich deren Anteilseigner nach und nach verzettelten (die Mustang ging übrigens nie in Produktion). Die Produktionsrate der FK-Flugzeuge im polnischen Werk ging dadurch deutlich herunter, was in Folge zu Lieferengpässen nach Deutschland

führte. 2016 wurde der Vertrag schließlich durch Peter Funk gekündigt. Seit 2017 darf die FK Lightplanes Sp. z o.o. Sp.K. keine FK-Flugzeuge mehr fertigen.

Die FK-Flugzeuge aber eroberten inzwischen 23 Länder der Erde. Neben den Lizenzbauten in den USA gab es auch eine Lizenzvereinbarung mit Brasilien. Gegenwärtig wird in Tschechien eine Kleinserie der FK-9 als Mark VI aufgelegt. Es können auch die FK-12 und die FK-14 wieder bestellt werden, da beide Typen erneut in Serie laufen. Doch Funk hat sich längst den Oldies verschrieben.

Er nennt sie Retro und meint damit den Neubau alter, erfolgreicher



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)

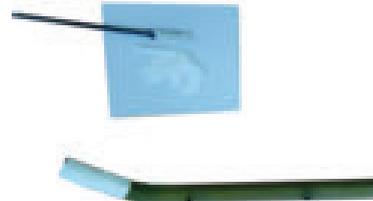
**Wir suchen ab sofort einen Mitarbeiter/-in für das  
Luftfahrt-Engineering/CAMO in Vollzeit. Arbeitsort: Saarbrücken  
Bitte senden Sie Ihre Bewerbung an [sabine.steiner@camo-suedwest.de](mailto:sabine.steiner@camo-suedwest.de)  
Weitere Informationen unter 06893 / 9638752**



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](http://www.camo-suedwest.de) • [info@camo-suedwest.de](mailto:info@camo-suedwest.de)



1



2



4

**1: Was heißt hier alt? Motor und Statist sind jünger als man denkt!**

Foto: H.Penner

**2: Geheimnis des Leichtbaus: wie man Alurohre mit Stahlrohren geschickt verbindet.**

Foto: Werkbild

**3: Bausatz in perfekter Ausfertigung.**

Foto: Werkbild

**4: Doppeldeckerfliegen, da lacht das Fliegerherz.**

Foto: Frank Herzog



3



5

Flugzeuge, wobei es ihm zunächst die Bucker Jungmann angetan hatte. Diese Arbeiten begannen 2013. Bei Podesva Air in Tschechien entstand unter der Typbezeichnung FK 131 die erste UL-Version eines äußerlich gleichen Doppeldeckers, der sich nur in kleinen Details in seiner Bauweise vom Original unterscheidet.

Bei dem Original wurden Stahlrohre mit 0,75 mm Wandungsdicke verschweißt, doch mangels ihrer Verfügbarkeit wichen alle späteren Anwender auf Wandungsdicken bei Nachbauten von 1,0 Millimeter aus und reduzierten dafür in manchen Fällen die Außendurchmesser. Das gefiel dem Speyerer nicht und man ließ sich daher extra bei der Saar-Stahl AG dünnwandige Rohre mit 0,75 mm Wandungsdicke ziehen. Allerdings war die Mindestmenge für diese Bestellung so hoch, dass Funk, wie er zu verstehen gab, damit weiterhin 20 Jahre lang Doppeldecker bauen könnte.

Voller Stolz konnte Peter Funk 2014 auf der AERO seine neue Kreation präsentieren. Das Flugzeug war ein Hingucker und erregte große Aufmerksamkeit. Die erste 10er-Serie wurde innerhalb von vier Monaten verkauft. Damit hatte Funk ins Schwarze getroffen: „Ich wollte schon immer eine Bucker haben“, erklärte er bei einem Besuch dem „Luftsport“. „In der Bucker stecken der Geist und die Faszination, die noch in der ganzen Welt präsent sind.“ Und als wollte er auch noch eins draufsetzen, bemühte er sich, auch den Namen Bucker zu übernehmen. Fortan hieß nach Verhandlungen mit dem Eigentümer der Bucker Markenrechte die Firma „Bucker und Funk“. Das Kürzel B&F blieb somit erhalten.

Bei ähnlichen Maßen ist die FK 131 Jungmann auch als LSA und als Experimental erhältlich. B&F lässt dem Käufer viel Spielraum. Vorbildlich ist der aus Tschechien kommende Bausatz mit bis zu

49% vorgefertigten Teilen. Die reine Experimental-Version BF 131 Jungmann hat eine Leermasse von 390 kg und bekommt den LOM 132AE mit 120 PS, eine Abwandlung des bewährten Walter Minor. So nebenbei war zu erfahren, dass die FK 131 Jungmann auch mit Lycoming-Motoren ausgestattet werden kann und dass man auch an den D-Motor denke, damit aber noch keinerlei Erfahrungen habe. Die maximale Abflugmasse kann übrigens dann bis 600 kg betragen. Dafür sei das Flugzeug grundsätzlich ausgelegt. Der Bausatz kostet 51.000 € mit Motor, inkl. MwSt. Für ein fertiges UL sind gerade mal 95.000 € incl. MwSt. zu zahlen. Inzwischen kam auch die Zulassung für die UL-Version. Die Lieferzeit soll allerdings 18 Monate betragen. Die Kapazität in dem tschechischen Betrieb ist leider nicht größer! Seit 2017 gibt es für das Jungmann-Projekt auch einen weiteren Zulieferbetrieb aus Polen. Dennoch reicht die Kapazität für kürzere Lieferzeiten noch nicht ganz.

In Arbeit ist außerdem die Bucker Jungmeister, ein Einsitzer, mit dem viele Kunstflugmeisterschaften bis in die Fünfzigerjahre hinein gewonnen wurden. Erstmals wurde das Flugzeug im Rohbau 2016 gezeigt, doch eine andere Idee, die in Peter Funks Kopf spukte, war eine Art Modifikation der erfolgreichen FK-9 im Retro-Look. Das wurde dann auch die Überraschung auf der AERO 2016: der „BF 139 Clubman“. Selbst Insider rätselten über das Design, was auf den ersten Blick nicht nur als reine Modifikation der FK-9 zu erkennen war. Leitwerk, Fahrwerk und noch kleine weitere Details ließen zwar die Verwandtschaft zum Erfolgsmuster FK-9 erkennen, das wesentliche äußere Merkmal ist jedoch der 7-Zylinder Sternmotor des Typs Scarlett 7H von Verner motors. Dieser Motor, aus dem bei 117 PS ein ähnlicher Sound wie bei einem alten Siemens-Motor hervorzulocken



- 5: Nur Insider erkennen den Jungmann-Nachbau.  
Foto: Frank Herzog
- 6: Keine echte Altenrhein-Bücker, sondern die FK 131 Jungmann von B&F.  
Foto: Werkbild
- 7: Sieht aus wie echt. Die Cowling ist aber aus Kunststoff.  
Foto: Frank Herzog
- 8: Das Herz der Jungmann: ein moderner LOM 132AE mit 120 PS  
Foto: Frank Herzog

ist, kostet genauso viel wie ein Rotax 912. Eine flugfertige BF 139 Clubman kostet 89.012,18 € (inkl. MwSt.).

Nach über drei Stunden Unterhaltung lehnt sich Firmenchef Funk in seinen Bürosessel zurück und meint: „Haben Sie eigentlich schon gehört, dass wir (die B&F) schon seit dem 22.12.2017 zur Rheinischen Luftfahrt Technik GmbH gehören, das ist eine Holding in chinesischem Besitz? Ich bleibe weiterhin hier als Geschäftsführer tätig.

Der Vertrag gilt zunächst für fünf Jahre. Für unsere Kunden ändert sich überhaupt nichts! Sämtliche Service- und Wartungsarbeiten laufen in Speyer ganz normal weiter. Und selbstverständlich halte ich an der Idee, Flugzeuge im Retro-Look zu entwickeln, weiter fest.“ Die Firma Bücker & Funk Luftfahrttechnik bleibt weiterhin in Funks persönlichem Besitz!

H.P.

## 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

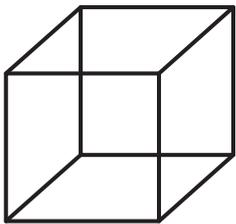
www.ltb-follmann.de  
info@ltb-follmann.de

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

# Lernen von den Profis

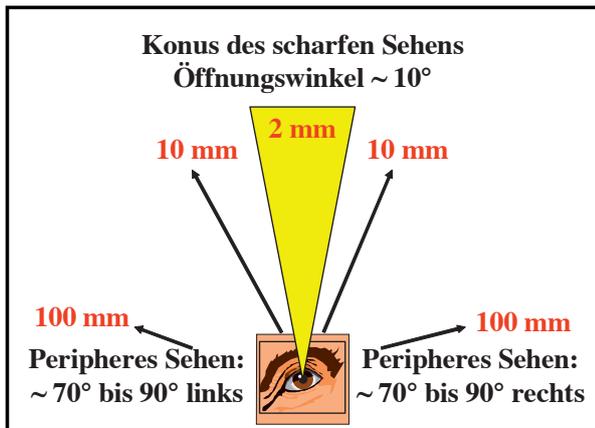
In unserer Reihe „Flugsicherheit – lernen von den Profis“ befasst sich Harald Meyer mit der Vermeidung von Zusammenstößen beim Fliegen. Als langjähriger Pilot und Fluglehrer bei der Luftwaffe und Leiter der Fachlehrgruppe Flugsicherheit in der Bundeswehr an der Offiziersschule der Luftwaffe und Fachlehrer für Unfalluntersuchung verfügt er über umfassende Erfahrungen.

## Warum stoßen Flugzeuge in der Luft zusammen?



Der Mensch sieht mit den Augen – die Umwelt nimmt er jedoch mit dem Gehirn wahr. Auf der Netzhaut des Auges wird durch Aktivierung der Sehzellen ein zweidimensionales Bild generiert. Der Sehnerv leitet dieses an das menschliche Gehirn weiter. Dort wird es wie bei jedem anderen Reiz auch, z. B. Hören oder Riechen, mit vorhandenen Informationen, die

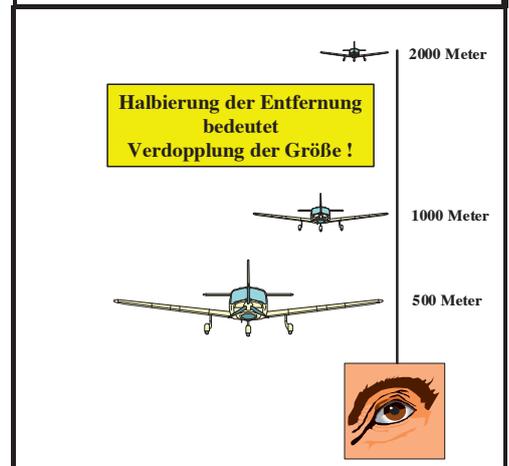
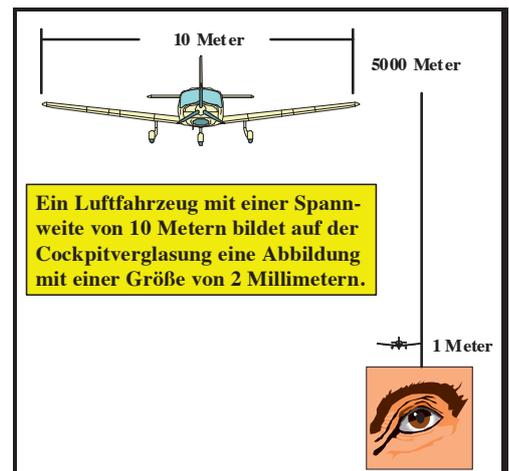
im Langzeitgedächtnis gespeichert sind, verglichen. Die nebenstehende Grafik besteht aus mehreren Linien. Das Gehirn versucht dieser Abbildung einen „Sinn“ zu geben. Insbesondere gespeicherte Bilder, die mit Emotionen assoziiert sind, werden nun „hochgeholt“ und mit dem Augenbild verglichen. Auf diese Weise werden Erinnerungen geweckt. Das Gehirn ist erfolgreich und hat die Datei „Würfel“ gefunden, d. h. den Linien wird die Eigenschaft eines dreidimensionalen Körpers gegeben, der, objektiv betrachtet, nicht vorhanden ist. Sie können nun die scheinbare Ecke variieren und sie nach „hinten oder vorn holen“. Generell ist die Wahrnehmung eines Menschen nie deckungsgleich mit der Wahrnehmung eines anderen, auch wenn beide das gleiche Objekt betrachten. Auf der Netzhaut gibt es eine Stelle, an der die Sehzellen besonders dicht sind – der gelbe Fleck. In diesem Bereich mit einem Öffnungswinkel von rund 10 Grad ist das Bild besonders scharf. Das menschliche Blickfeld umfasst einen Winkel von bis zu 180 Grad, wobei dieser Bereich mit zunehmendem Alter geringer wird. Das periphere Blickfeld um den Konus des scharfen Sehens liefert ein unscharfes Bild, eine Wahrnehmung in diesem Bereich wird meist durch Bewe-



gung eines Objektes hervorgerufen. In der Fliegerei bilden andere Luftfahrzeuge eine Abbildung in der Cockpitverglasung – das scheinbare Objekt. In vielen Versuchen wurde nachgewiesen, dass dieses scheinbare Objekt mindestens eine Größe von 2 Millimeter (mm) haben muss, um als Luftfahrzeug wahrgenommen zu werden. Dies gilt allerdings nur für den Konus des scharfen Sehens, denn schon 20 Grad von der Sehachse entfernt beträgt der Schwellenwert bereits

10 mm. Noch größer muss die Abbildung am Rand des Blickfeldes sein – nämlich 100 mm, um die Wahrnehmung als Luftfahrzeug zu ermöglichen.

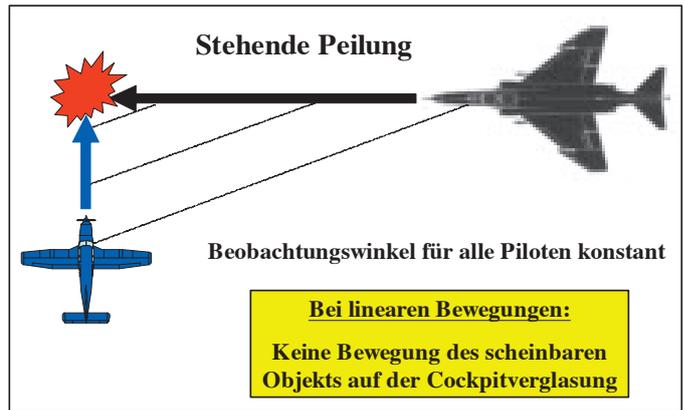
In Stresssituationen neigt der Mensch zum Tunnelblick, d. h. das periphere Blickfeld wird vom Gehirn „unterdrückt“ und daher vom Menschen nicht wahrgenommen. Bei Zusammenstößen in der Luft berechnet der Unfalluntersucher den Abstand der Luftfahrzeuge, bei dem der Schwellenwert für den Konus des scharfen Sehens von 2 mm erreicht wird. Bei einer „Head-on-Kollision“ mit einem Tiefdecker von 10 m Spannweite entspricht dies einem Abstand von 5000 m. Danach wird auf Grundlage der wahren Eigengeschwindigkeit beider Luftfahrzeuge die Annäherungsgeschwindigkeit berechnet. Ein „Reagieren“ und damit ein Vermeiden eines Zusammenstoßes besteht aus folgenden Schritten: Objekt sehen und als Luftfahrzeug identifizieren, Kollisionskurs erkennen, Entscheidung zum Ausweichen treffen, Ausweichmanöver einleiten und der Verzögerung durch das Luftfahrzeug. Ein Zeitbedarf von bis zu 15 Sekunden ist bei untrainierten Piloten möglich.



### Für die Vermeidung von Zusammenstößen in der Luft wirken sich mehrere Faktoren und Umstände negativ aus:

1. Das scheinbare Objekt (anderes Luftfahrzeug) auf der Cockpitverglasung bleibt in der Annäherungsphase lange Zeit klein, um dann in unmittelbarer Nähe explosionsartig größer zu werden. Daraus folgt eine verspätete Wahrnehmung des anderen Luftfahrzeugs und ein geringerer Zeiteinsatz zum Reagieren.

2. Die Wahrnehmung des anderen Luftfahrzeugs wird durch mangelnden Kontrast erschwert, d. h. der Unterschied zwischen dem Luftfahrzeug und seinem Hintergrund ist gering. Insbesondere Militärluftfahrzeuge müssen sich aus taktischen Gründen tarnen.
3. Streben und Rahmen im Cockpit, die breiter sind als der menschliche Augenabstand von ca. 60 bis 70 mm, bilden einen stumpfen Blickwinkel, eine sog. „tote Zone“. Nur durch aktive Körperbewegung kann dieser verdeckte Luftraum beobachtet werden.
4. Stehende Peilung bei linearen Bewegungen beider Luftfahrzeug (konstanter Reise-, Steig- oder Sinkflug) führt zu scheinbar fixen Objekten auf der Cockpitverglasung und damit zur Wahrnehmungserchwernis im peripheren Blickfeld sowie einem langzeitigen Verdecken des Luftfahrzeugs durch Streben. Harald Meyer



## LuftSport Flugsicherheitspreis

Unsere Initiative für mehr Flugsicherheit im Luftsport findet bei Leserinnen und Lesern sowie Fachleuten großen Anklang. Der Autor des obenstehenden Beitrags, Harald Meyer, schrieb uns nach der letzten Ausgabe die nachfolgenden, erfreulichen Zeilen:

*... danke für das Belegexemplar LuftSport mit meinem Artikel auf Seite 15. Sie haben damit den Wunsch von Jürgen Knüppel realisiert. Nun mein Vorschlag: Ich bin bereit, 1000,- (in Worten ein-tausend) Euro für einen Flugsicherheitspreis zu sponsern, der nach der Flugsaison an einen Luftsportverein vergeben werden sollte. Kriterien können von DAeC-Verantwortlichen festgelegt werden,*

*sollten aber als Minimum eine unfallfreie Flugsaison und Auseinandersetzung mit menschlichen Faktoren im Flugbetrieb wie z.B. „Durchleuchtung“ des Vereins durch FLYTOP sein.*

Der Verlag unterstützt diese Initiative mit weiteren 500 € und eventuell werden sich weitere Sponsoren finden, die den Preis noch attraktiver machen können.

Die Teilnahmebedingungen werden in Zusammenarbeit mit dem Ausschuss Flugsicherheit des DAeC erarbeitet. Die Ausschreibung wird in der nächsten Ausgabe von LuftSport und auf [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de) veröffentlicht.

# W I R

L I E F E R N

# I H R

R E T T U N G S S Y S T E M

V O N 1 4 0 K G B I S 1 2 0 0 K G



**JUNKERS**  
Profly

## JETZT NEU!

### MAGNUM 601

DAS DULV ZERTIFIZIERTE  
RETTUNGSSYSTEM FÜR DIE

## 600KG UL-KLASSE

[www.junkers-profily.de](http://www.junkers-profily.de)

# MAYDAY 2018

## RC-Wasserflug-Treffen am Stausee Biersdorf



2

1: Rasanter Start mit Schweizer Präzision

2: Dornier DO-X des Autors ; Eigenbau mit 230 cm Spannweite

Eine besondere Variante des Fliegens ist der Wasserflug, der am Anfang der Fliegerei einen viel größeren Raum einnahm als heute. Eine ebene Wasserfläche erlaubte es in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts nämlich, selbst Giganten wie die Dornier X problemlos in die Luft zu befördern. Geeignete Startbahnen und Fahrwerke waren damals noch Mangelware. Erst mit deren Entwicklung wendete sich das Blatt und Ende der Sechzigerjahre waren Wasserflugzeuge dann zunehmend Exoten. Passagierflüge fanden ab diesem Zeitpunkt fast nur noch vom Land aus statt, da man nunmehr die Logistik und geeignete Flugzeuge zur Verfügung hatte.

Heute erfreut sich diese besondere Sparte der Fliegerei vor allem unter Modellfliegern zunehmender Beliebtheit. Verwunderlich ist dies nicht, da Wasser immer schon eine große Anziehungskraft hatte. Ein See zieht außerdem Touristen an, denn Wasser schafft Erholungsräume. Und was ist schöner, als dort seinem Hobby nachzugehen, wo andere Urlaub machen.

Gerade das ist es aber auch, was die Möglichkeiten des RC-Fliegens auf dem Wasser einschränkt. Umweltvorschriften und touristische Belange konkurrieren vielerorts mit den Interessen der Modellflieger. Relativ einfach ist es dort, wo gemeinsame Interessen Anlieger und Wasserflieger verbinden. Wo aber Angelvereine oder Wassersportler eigene Interessen verfolgen, wird es kompliziert, die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Aber wenn man erst einmal den örtlichen Gastronom oder Campingplatzbetreiber davon überzeugt hat, dass RC-Wasserflug ein Publikumsmagnet und somit umsatzfördernd ist, wird vieles leichter.

Das Fliegen an sich unterscheidet sich prinzipiell nicht vom normalen Modellfliegen. Die Modelle verhalten sich aufgrund der voluminösen Schwimmer etwas träger als mit Fahrwerk, was sich aber durch eine passende Motorisierung gut kompensieren lässt. Spannend sind immer die Starts und Landungen. Es gibt nichts Schöneres als das dynamische Abheben eines Wasserflugzeuges – wogegen eine verpatzte Landung unweigerlich dazu führt, dass man baden gehen muss. Es sei denn, man verfügt über ein Ruderboot um das Modell zu bergen. Das Positive ist, dass es auch bei harten Landungen nur selten zu ernsthaften Beschädigungen am Modell kommt. Und selbst die heute verwendete Elektronik ist oft wasserfest. Brushless Motoren kann man sogar unter Wasser noch betreiben. Lediglich Empfänger und Regler müssen wasserdicht verpackt werden, zum Beispiel durch Eintauchen in Flüssiggummi oder durch einen wasserdichten Beutel.

Geeignete Modelle hat heute nahezu jeder Hersteller in seinem Programm, wobei für viele Wasserflieger der Reiz auch darin besteht, ihr Modell selbst zu konstruieren. Verlage wie der VTH bieten dazu eine ganze Reihe von Bauplänen an. Die Modelle werden zumeist aus Depron hergestellt, einem preiswerten Leichtschäum, der auch in der Verpackungsindustrie Verwendung findet.

Was alles machbar ist, konnte man nun schon zum zweiten Mal am Biersdorfer See erleben. Der Stausee liegt in der südlichen Eifel nahe der Bierstadt Bitburg. Hier trafen sich am Wochenende nach Christi Himmelfahrt 30 Piloten aus dem gesamten Südwesten und aus dem benachbarten Luxemburg, um gemeinsam Spaß zu haben und dem Publikum die ganze Palette des RC-Wasserfliegens zu demonstrieren. Dank einer extra eingeholten Genehmigung konnten



3



4

5



3: Super detaillierte Short Sandringham von Kurt Stein ; Eigenbau mit 200 cm Spannweite

4: Die Turbo Porter von Bernd Schweikhardt, mit 272 cm Spannweite das größte Modell

5: Zwei wunderschöne Macchi MC-72 brachten Rennatmosphäre an den See

auch schwerere Großmodelle mit Spannweiten von bis zu 270 cm gestartet werden. Vom Oldtimer aus den 20er Jahren bis zum Racer aus der Golden Ära, vom Zweckmodell bis zum modernen Reiseflugzeug fand sich alles, was das Herz höher schlagen lässt. Sogar den Nachbau einer DO-X mit einer Spannweite von 230 cm konnte man am Samstag bei bestem Wetter abheben sehen. Natürlich endete der eine oder andere Flug mal mit einem Kopfstand im Wasser, was aber angesichts der engagierten Retter der DLRG Oberweis auch stets für Abwechslung sorgte. Das Team verfügt über ein stark motorisiertes Motorboot, mit dem das Bergen der Modelle in Sekundenschnelle gelang. Für die Retter ein schöne Übung und spannend für das Publikum. Aufgrund der gekonnten und raschen Bergungen gab es keinerlei Ausfälle wegen eines Wassereintruchs. Manche Piloten zeigten wilden Kunstflug mit ihren superleichten Zweckmodellen, andere wiederum originalgetreue Überflüge mit Oldtimern wie der Short Sunderland oder

mit Neuentwicklungen wie der Seawind. Sogar Synchronflug stand auf dem Programm. Über allem stand aber das Vergnügen, sich mit Gleichgesinnten zu treffen und zu fachsimpeln. Für einen reibungslosen Ablauf sorgte das Mayday-Team um Initiator Hans Jürgen Götte. Für das leibliche Wohl sorgten Heinz Bausch und seine Frau, die Pächter des Seepavillons, in dessen Nähe das Treffen stattfand. Sie stellten auch eigens ein Zelt auf und stellten den Strom für die Ladegeräte bereit. Und gebraucht wurden diese reichlich. Am Samstag konnte das Publikum bis Sonnenuntergang die Modelle über den See flitzen sehen. Am Sonntagmorgen war dann bei anhaltendem Regen an Fliegen leider nicht zu denken, sodass das Treffen vorzeitig beendet werden musste. Alle waren sich einig: Auch im kommenden Jahr soll es einen MAYDAY in Biersdorf am See geben! Wenn nun Ihr Interesse an einer Teilnahme geweckt ist, schicken Sie einfach eine E-mail an: Goettebitburg@aol.com

*Text: Hans Jürgen Götte, Fotos: Ludwig Feuchtnr*

## Wasserflugtreffen am Ohmbachsee

Die FMG-Waldalgesheim veranstaltet vom 22.09. bis 23.09.2018 ihr viertes RC-Wasserflugtreffen am Ohmbachsee, Infos: FMG Waldalgesheim [www.fmgwaldalgesheim.wordpress.com](http://www.fmgwaldalgesheim.wordpress.com)

Beim Wasserflugtreffen 2016;  
Foto: Ludwig Feuchtnr



# CIAM Vollversammlung in Lausanne

## Modellflieger in der FAI stellen die Weichen für die nächsten Jahre



Das Plenum und vorne links:

Bengt Lindgren, Exekutiv-Direktor der FAI  
 Susanne Schödel, Generalsekretärin der FAI



Das Präsidium der CIAM, v.l.n.r.: András REÉ, Ungarn, 3<sup>rd</sup> Vice-President/Treasurer  
 Kevin Dodd, Australien, Technical Secretary; Antonis Papadopoulos, Griechenland,  
 President; Narve Jensen, Norwegen, 2<sup>nd</sup> Vice-President, Bruno Delor, Frankreich,  
 1<sup>st</sup> Vice-President; Massimo Semoli, Schweiz, Secretary; Am Mikrofon:  
 Markus Haggenev, FAI Sports & Events Director

**Vom 26. bis 28. April tagte die Modellflug-Kommission (CIAM) der FAI, der internationalen Luftsportorganisation in Lausanne. Die Delegierten der nationalen Aeroclubs aus 40 Ländern entwickelten die Regeln weiter, wählten die weltweit Verantwortlichen und vergaben die Welt- und Europameisterschaften für die nächsten Jahre. Ein Schwerpunkt war die Frage, wie der Modellflug für das Publikum und Medien attraktiver gemacht werden kann. Auf diese Weise könnten auch potentere Sponsoren gewonnen werden. Im Drone Sport mit Multicoptern wird ein großes Potential für den Modellflug und die FAI gesehen. Die Interessen der deutschen Modellflieger vertraten die DAeC-Delegierten Peter Uhlig (Delegate) und Bernhard Schwendemann (Alternate Delegate).**

Die Bedeutung des Modellflugs für den internationalen Flugsport in der FAI kam nicht zuletzt darin zum Ausdruck, dass über die ganzen Sitzungen Bengt Lindgren, der Exekutiv-Direktor, Susanne Schödel, die Generalsekretärin und Markus Haggenev, der Sports & Events Direktor der FAI anwesend waren. Die Entwicklung der Muticopter läuft nicht nur innerhalb der CIAM, hier unter der Federführung des 1. Vizepräsidenten Bruno Delor, sondern auch auf oberster FAI-Ebene. Neben der Modernisierung des Weltcups steht 2018 als Höhepunkt die erste Weltmeisterschaft im „drone-race“ in China auf dem Programm.

2020 folgen für viele Luftsportarten die World Air Games der FAI in der Türkei und 2021 die Teilnahme einiger Sparten an den World Games in Birmingham, Alabama, USA. Die Multicopter werden eigenständiger, sie sind nicht mehr F3 (Fernsteuerflug) zugeordnet, sondern werden in einem eigenständigen Unterausschuss F9 gemanagt.

Tony Webb, der FAI Marketing Consultant, erläuterte welche Anforderungen von großen Sponsoren heute an eine Sportart gestellt werden und was der Luftsport und speziell der Modellflug

tun kann, hier größere, finanzielle Unterstützungen zu erlangen. Die Attraktivität für Medien und Publikum sei hierfür der Schlüssel. Die Wettbewerbe müssten kürzer und der Ablauf planbarer, die Aufgaben für die das Publikum verständlich sein, Qualifikationswettbewerbe anstelle von Nationalteams, Moderation der Wettbewerbe und Namen und „human stories“ müssten herausgehoben werden.

Bei den Wahlen für das Präsidium der CIAM gab es keine Veränderungen, Antonis Papadopoulos, wird als Präsident auch in den nächsten zwei Jahren an der Spitze stehen. Auch die drei Vorsitzenden der Unterausschüsse, die der DAeC stellt, bestätigten ihre Bereitschaft ihr Amt fortzuführen: Peter Uhlig (F3 RC Aerobatics), Stefan Wolf (RC Helicopters) und Johannes Eissing (Aerostats). Neu sind die Vorsitzenden für F2 (Fesselflug) Ferenc Orvos, F4 (Scale) Pal Linden Anthonisen und S (Raketen) Zoran Perlagic. Die Vorsitzenden von der Unterausschüsse F4 und S hatten sich nicht mehr zur Wahl gestellt.

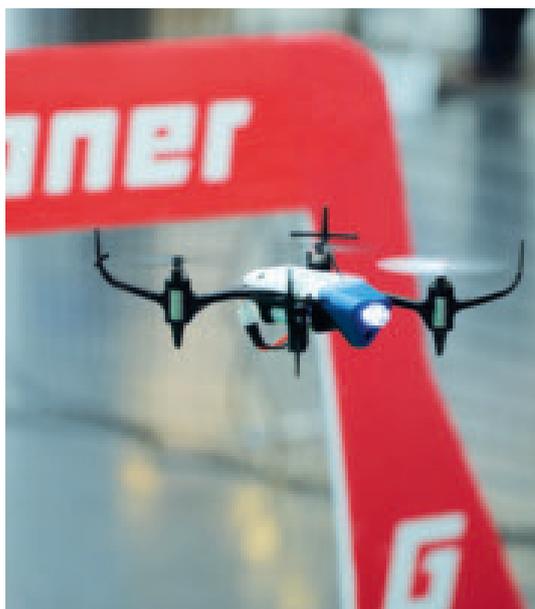
Wichtig für die Sportler ist immer auch die Vergabe von Welt- und Kontinentalmeisterschaften, in dieser Sitzung insbesondere für das Jahr 2020. Für 2019 wurde die Hubschrauber-Weltmeisterschaft in F3C und F3N an den DAeC vergeben und wird vom 3.-10. August 2019 in Ballenstedt stattfinden.

Bei der Abstimmung über die Änderungen im Sporting Code, den Regeln, nach denen die Wettbewerbe geflogen werden, folgte das Plenum weitgehend den Vorschlägen der jeweiligen Unterausschüsse. Ihre Fachleute hatten vorab überwiegend per E-Mail die anstehenden Aufgaben diskutiert und die meisten trafen sich am Freitagvormittag in Lausanne zu der abschließenden Diskussion und Abstimmung. Die Änderungen im Sporting Code werden über die Unterausschüsse kommuniziert und in den Sporting Code 2019 eingearbeitet.

Weiter standen auf der Tagesordnung die Vergabe von CIAM-Ehrungen, des Stipendiums für einen Nachwuchspiloten, Anti-Doping, die Berichte von Weltmeisterschaften und Weltcups sowie die Ehrung der Sieger der Weltcups.

*Text und Fotos: Bernhard Schwendemann*

## DAeC geht mit Graupner Cup an den Start



Flugvorführungen während der AERO 2018;  
Fotos: DAeC

Der DAeC hat in Kooperation mit der Firma Graupner einen neuen Jugendwettbewerb ins Leben gerufen. Beim „Graupner Cup“ können Multicopterpiloten, oder solche, die es werden wollen, ihr Können unter Beweis stellen. Dazu ist beim DAeC ein eigens dafür konzipiertes Set erhältlich, das alle Komponenten zur Durchführung eines solchen Wettbewerbs enthält. Das Set ist bei der Bundeskommission zum Preis von 229,- € zu beziehen und besteht aus drei Graupner Alpha 110 Coptern mit Fernbedienung und Ladegeräten sowie vier Toren, aus denen ein entsprechender Parcours aufgebaut wird. Für einen Kostenbeitrag von 40,- € ist ein solches Set auch beim DAeC zu leihen.

Nach einer kurzen Übungsphase sind die Copter auch von noch ungeübten Steuerern schnell beherrschbar. Somit richtet sich das Angebot nicht nur an Modellflugvereine sondern auch an personenträgende Vereine, die während eines Jugendlagers oder einer sonstigen Veranstaltung einen Graupner Cup-Wettbewerb ausrichten möchten. Die besten Teilnehmer werden im Folgejahr zum Bundesentscheid eingeladen, bei dem dann der Deutsche Meister ermittelt wird. Veranstalter ist die Luftsportjugend im DAeC. Kontakt zum DAeC für weitere Informationen oder zum Bezug oder Verleih der Sets: Sebastian Brandes, Bundesreferent Modellflug, Tel. 0531-2354056 oder E-Mail [s.brandes@daec.de](mailto:s.brandes@daec.de)

Quelle: DAeC

## Standard Scenarios für den Modellflug

Im Rahmen der kommenden Europäischen Regulierung für unbemannte Luftfahrzeuge existiert in der Specific Category die Möglichkeit sog. Standard Scenarios. Diese Standard Scenarios sind vordefinierte Regeln für immer wiederkehrende Einsatzszenarien, die kann keiner Einzelprüfung mehr bedürfen, wenn die Vorgaben des Standard Scenarios eingehalten werden. Diese stellen dann für bestimmte Anwendungsfälle ein europaweit einheitliches Regelwerk dar.

Die EMFU wird im ersten Schritt auf dem Weg zu solchen standardisierten Regeln die Themen FPV-Race und den Bereich der Modelle > 25 kg angehen und ihre Vorstellungen dazu in den kommenden EASA-Workshop zum Thema Standard Scenarios einbringen.

Zu weiteren Bereichen muss geprüft werden, ob diese ebenfalls für ein Standard Scenario geeignet sind, oder ob diese besser unter den Regeln des §6 der Europäischen Regulierung für unbemannte Luftfahrzeuge behandelt werden sollten.



Gerade der Bereich FPV-Race ist, bedingt durch seinen überschaubaren Regelungsumfang, für eine standardisierte Lösung geeignet und würde dann Nutzen aus einer europaweit einheitlichen Regelung ziehen können. FPV-Race würde damit unabhängig von nationalen Beschränkungen.

Das Gleiche gilt für den Bereich der Modelle > 25 kg, in dem besonders kleine Modellflugverbände aufgrund der Komplexität des Themas Probleme bei einer nationalen Umsetzung haben dürften.

Für die EMFU  
Frank Tofahrn, General Secretary



## Low approach an der langen Leine

**An manche Flüge erinnert man sich gern, auch wenn sie schon etwas länger her sind. Hier war es, vor fast einem Jahr, eigentlich nur ein ganz normaler F-Schlepp. Nur eben nicht über dem eigenen Flugplatz ...**

„Sag mal, hat wohl schon mal jemand im F-Schlepp einen tiefen Überflug am Airport Bremen gemacht?“, fragte mich Lucas vormittags am Telefon am 02. August 2017. Es war ein sonniger Mittwoch und wir planten gerade einen Ausflug zum Feierabendfliegen in Hüttenbusch.

„Naja, nicht dass ich wüsste. Warum sollte man das auch tun?“, meinte ich dazu, nicht ohne ein leichtes Grinsen im Gesicht. „Weil es schon ziemlich cool wäre“, antwortete Lucas und ich war im Prinzip schon für den Plan gewonnen. Ich äußerte pro forma noch einige Bedenken, was Seilrisse, die Flugsicherung und die Kosten anging. Nach kurzer Diskussion möglicher Probleme und Risiken war es dann aber beschlossene Sache.

Nach Feierabend trafen Lucas, Jannis vom Luftfahrtverein Unterweser und ich uns in Bremen und fuhren gemeinsam nach Tarmstedt. Schnell waren der Falke und die ASK 13 ausgeräumt und gepackt. Ich brauchte noch drei Starts, um die 90-Tage-Regelung einzuhalten. Drei Platzrunden im F-Schlepp mit Touch-and-Gos folgten. Eine gute Übung und Vorbereitung, wie sich zeigen sollte.

Gegen 18 Uhr stieg Jannis zu mir in die ASK 13 und Lucas rollte mit dem Falken vor. Zunächst ging es im Schleppverband nach Hüttenbusch, wo wir zunächst landeten und uns bei einer Bratwurst vom Grill für den folgenden Flug absprachen. Lucas rief beim Wachleiter von Bremen Turm an und holte sich die Zustimmung für unser Vorhaben. Mit einer Mischung aus Vorfreude und Nervosität stiegen wir wieder in unsere Fluggeräte. Gegen 19 Uhr starteten wir auf der Piste 27 in Hüttenbusch und Lucas brachte uns mit dem Falken auf Kurs Richtung Pflichtmeldepunkt November.

Der Funkverkehr mit Bremen Turm lief recht unkompliziert und einfach ab. Ohne große Emotionen gab uns der Lotse für die Einflugstrecke November in die Kontrollzone frei und im Anschluss für die rechte Platzrunde der Piste 27.

Im Cockpit der ASK 13 sah die Gemütslage jedoch ein wenig anders aus. Während Jannis begeistert Fotos und Videos machte, bis das Handy glühte, war ich mit einem Auge auf den Falken voraus fixiert und schielte mit dem anderen auf Außenlandemöglichkeiten für den Fall eines Seilrisses. Zudem lässt sich die ASK 13 bei sportlichen 140 km/h Schleppgeschwindigkeit nur mit hohem Muskeleinsatz steuern, sodass ich zunehmend ins Schwitzen geriet.

In der Platzrunde angekommen und nach Meldung des rechten Gegenanflugs auf die Piste 27, ging Lucas in den Sinkflug und ich fuhr – wie vorher abgesprochen – die Bremsklappen leicht aus, um zu folgen und für eine konstante Seilspannung zu sorgen. Die Schönheit von Weser, Peterswerder, Innenstadt und Weserstadion blieb mir in dem Moment verborgen, dafür hatte Jannis auf dem hinteren Sitz umso mehr Freude. Während mir durch das Festhalten von Bremsklappen und Knüppel zunehmend die Schweißperlen auf die Stirn traten, hörte ich im Funk die Meldung „Bremen Tower, Ryanair XY, ILS runway 27“. Ohne mir groß was dabei zu denken kam im nächsten Moment vom Turm die Anweisung „FG, beschleunigen Sie den Anflug“. Als Lucas vorne knapp bestätigte, wurde mir schlagartig bewusst, was das bedeutete. Kurz darauf sank der Falke unter den Horizont. Ich fuhr die Bremsklappen voll



- 1: Kurz vor der Wümme mit Kurs auf November
- 2: Über der Bremer Neustadt, im rechten Gegenanflug zur 27
- 3: „Turning final 27“
- 4: Dann geht's zwei Kilometer die Bahn entlang
- 5: Zurück in Tarmstedt, von links nach rechts, Johann Schrape, Lucas Greefe, Jannis Grotheer

aus und stürzte kontrolliert hinterher, auf die Piste zu. An der Schwelle angekommen ging Lucas in den Horizontalflug und ich konnte endlich die Bremsklappen einfahren. In diesem Moment begann der entspannte Teil des Fluges. Ruhig flogen wir die Piste entlang, winkten fröhlich in Richtung Besucherterrasse während die mehr als 2 km Asphaltbahn in Bremen langsam und entspannt unter uns durchzog. Dabei stiegen wir mit Pistenkurs wieder gemächlich und flogen am Ende der

Piste 27 eine lang gezogene Rechtskurve um wieder auf die Abflugstrecke November zu kommen.

Am Pflichtmeldepunkt angekommen, verabschiedete Lucas sich überschwänglich beim Lotsen, der das in seiner unvergleichlich trockenen norddeutschen Art mit einem „Jo, tschüss“ beantwortete.

Es folgte ein ruhiger und entspannter Rückflug nach Hüttenbusch, wo wir noch einen Abschieds-Touch-and-Go flogen und um

kurz vor Acht setzten wir wieder in Tarmstedt auf. Alle Beteiligten waren ordentlich durchgeschwitzt. Das breite Grinsen im Gesicht hielt sich allerdings auch einige Zeit nach dem Halle-Einträumen noch!

Aus einer fixen Idee war ein wahnsinnig toller Flug geworden. Vielen Dank an die Bremer Lotsen für diese Möglichkeit!

*Text: Johann Schrape,  
Fotos: Jannis Grotheer,  
Schlepppilot: Lucas Greefe*

## Wider alle Theorie? Gute Bärte, wo's nicht gehen sollte Meteorologe Henry Blum sammelt Erfahrungen zu Thermikquellen aus feuchten Böden



**Braune Äcker, Waldkanten und ein See: Ist das der ideale Zutaten-Mix für starke Bärte?**

**Henry Blum freut sich über Erfahrungsberichte von Segelfliegern aus den norddeutschen Bundesländern.**



Mit diesem kurzen Beitrag wenden wir uns an alle Segelfliegerinnen und Segelflieger unter unseren Lesern. *LuftSport* ist ja ein Magazin der beteiligten DAeC-Landesverbände. Daher bemühen wir uns, auf alle Luftsportarten, die in unseren Vereinen betrieben werden, gleichermaßen einzugehen. Für einzelne Luftsportarten gibt es aber zudem ja noch eine Reihe von sehr guten Fachzeitschriften, zu denen unsere Redaktion ein gutes, kollegiales Verhältnis hat. Wir betrachten uns nicht als Konkurrenten um Leser, sondern eher als Ergänzung zueinander. Eine dieser Fachzeitschriften ist das Magazin *segelfliegen*.

Wer *segelfliegen* regelmäßig liest, dem wird sicher schon häufiger der Name Henry Blum begegnet sein. Henry Blum schreibt für *segelfliegen* regelmäßig Beiträge zum schier unerschöpflichen Themenkomplex Meteorologie – für Segelflieger ja nicht ganz unwichtig. In den letzten Ausgaben der Zeitschrift *segelfliegen* hat Henry Blum dargelegt, warum seinen Überlegungen zufolge die in einem aufsteigenden Luftpaket enthaltene Feuchtigkeit ganz maßgeblichen Einfluss auf die Stärke und Lebensdauer eines Bartes hat. Gerade in den norddeutschen Bundesländern gibt es ja nun mehr als genug Flächen, die für

ihre feuchten Böden bekannt sind. Man denke an die grünen Marschwiesen, die Wattflächen an der Küste oder die Moore zwischen Ems und Elbe. Obwohl diese Gebiete für Überlandflüge gemieden werden und die Strecken des trockenen Sandbodens wegen überwiegend in die Lüneburger Heide gelegt werden, gibt es vereinzelt immer wieder Berichte, dass es gerade über den vermeintlich katastrophal schlechten Gegenden ganz hervorragend gegangen sein soll. So soll es über den Mooren unter bestimmten Konstellationen sehr gute Steigwerte geben. „Eine der besten Thermikquellen in Belgien an der Grenze zu Holland zum Beispiel ist der Grootte Peel, ein grosses Sumpf- bzw. Moorgebiet“, weiß Henry Blum.

Auch über dem feuchten Schlickboden des Watts bei Ebbe soll man schon erstaunliche Varioausschläge nach oben gesehen haben. Immerhin gab es ja sogar schon Flüge, die ein Stück weit auf die offene See hinausgingen – mit Kurbeln unmittelbar über der Küste oder sogar seeseitig.

Henry Blum würde sich über Erfahrungsberichte aus unseren Reihen freuen. Wer ist schon einmal über einer Fläche gut gestiegen, die wegen ihres feuchten oder sogar nassen

Untergrundes der gängigen Theorie zufolge eigentlich gar nicht gehen dürfte? Wer fliegt auf Streckenflügen solche feuchten Flächen möglicherweise sogar gezielt an – und wenn, unter welchen Voraussetzungen? Wer fliegt feuchte Gebiete, Seen oder Wasserflächen in seinem Platzbereich gezielt an und kann sagen, wann und unter welchen Bedingungen es dort gut geht? Kurbelt jemand regelmäßig bodennah an Stellen, ohne genau sagen zu können, was den Bart eigentlich auslöst?

Auch an die vielen Streckenflieger, die durch die Lüneburger Heide fliegen, hat Henry Blum Fragen: Wo werden aus dem trockenen Heideboden bevorzugt Bärte ausgelöst? Gibt es bestimmte Waldstücke oder Feuchtgebiete, die als Auslöser prädestiniert sind? – Und wenn ja, wo genau gehen die Bärte ab?

In allen Fällen wäre es hilfreich, wenn der IGC-file beigefügt würde und möglichst detaillierte Auskünfte über das Wetter des betreffenden Tages.

*Ralf-Michael Hubert*

**Die Erfahrungsberichte bitte per E-mail an [henry.blum@gmx.net](mailto:henry.blum@gmx.net)**

## Pilotenvereinigung Ganderkesee: Mitmachen und Dabeisein

Manches schöne Pflänzlein blüht im Verborgenen. So ist es manchmal auch mit Gruppen und Initiativen, zu denen sich engagierte Leute zusammengefunden haben. Da wird etwas Bemerkenswertes geleistet, ohne dass viel Aufhebens darum gemacht wird. Das haben nicht nur die verschiedenen Hilfsorganisationen gezeigt, die sich spontan zur Flüchtlingshilfe gebildet haben. Auch in anderen Bereichen des Lebens gibt es Gruppen, von denen man wissen sollte. Nicht immer muss das gleich ein eingetragener Verein mit Vorstand, Satzung und allem Drumherum sein. Vielfach genügt eine zwanglose Zusammenkunft Gleichgesinnter, die ein gemeinsames Interesse verbindet. So zum Beispiel die Pilotenvereinigung Ganderkesee. Vor zwei Jahren gründete sich in Ganderkesee eine vereinsübergreifende und vereinsunabhängige Gemeinschaft von Pilotinnen und Piloten, die grundsätzlich an fliegerischen Initiativen

interessiert sind. Die Gruppe führt gemeinsame Tagesausflüge zu Flugplätzen im In- und Ausland durch und freut sich über jede Besatzung und Maschine, die dabei mitfliegt. Das Ganze ist zwanglos und für niemanden verpflichtend. „Wir wollten keinen Verein gründen, niemand soll irgendwelche Beiträge bezahlen oder anderweitige Verpflichtungen eingehen“, schreibt Initiator Rainer Dürigen auf der Internetseite der Pilotenvereinigung Ganderkesee. „Wir sind eine Art Freundeschaftskreis, der gemeinsam zu fliegerischen Unternehmungen unterwegs ist oder sich in Ganderkesee trifft“, erklärt sein Fliegerfreund Stefan Horn den einfachen Grundgedanken. Ziel war es, die fliegerische Gemeinschaft in Ganderkesee unabhängig von der Vereinszugehörigkeit zu stärken. Was in der ursprünglichen Idee einmal nur die Piloten der Vereine am Platz Ganderkesee ansprechen sollte, ist mittlerweile schon darüber hinaus

gewachsen. „Auch Mitglieder entfernterer Vereine sind herzlich zum Mitmachen eingeladen“, ergänzt Rainer Dürigen, „wer sich uns anschließen und an unseren Aktivitäten teilnehmen möchte, ist herzlich willkommen.“ Abwerbung von Mitgliedern brauchen andere Vereine durch solche Aktivitäten nicht zu fürchten, denn wie gesagt: Die Pilotenvereinigung Ganderkesee ist kein typischer Verein, in dem man Mitglied werden kann. Die Pilotenvereinigung Ganderkesee bildet auch nicht aus, hat keine eigenen Flugzeuge, keine Halle, keine Werkstatt. Schon deshalb gefährdet sie keine anderen Vereine. „Wir sind eher wie eine Wandergruppe zum freiwilligen Mitmachen nach dem Motto: Jeder kann, keiner muss. Allein der Spaß am gemeinsamen Fliegen und Erleben zählt.“

*Ralf-Michael Hubert*

### Geplante Aktivitäten im zweiten Halbjahr 2018

16.06. – 17.06.	Flug nach Antwerpen
13.07. – 15.07.	Besuch in Duxford (zum Teil mit Ryanair, zeitig anmelden!)
12.08.	Flug nach Ameland (Niederlande)
08.09. – 09.09.	Flug nach Traben-Trarbach mit einer Übernachtung
14.09.	Flug nach Hoogeveen (Niederlande)
11.11.	Frühstück zum Saisonausklang, Manöverkritik des Jahres
01.12. – 02.12.	Adventsflug zum Weihnachtsmarkt nach Lübeck mit einer Übernachtung

Und der Information halber – Zu folgenden Zielen ist die Pilotenvereinigung Ganderkesee bisher schon gemeinsam geflogen: Langeoog, Helgoland, Dreiecksflug Ganderkesee-Bielefeld-Nordhorn, Ameland, Atterheide, Quedlinburg mit Übernachtung.

[www.pilotenvereinigung-deutschland.de/niedersachsen](http://www.pilotenvereinigung-deutschland.de/niedersachsen)

### Kontakt für Interessierte:

**Rainer Dürigen**  
**Festnetz: 0441-16962**  
**Mobil: 0176-57753266**  
**mrduerigen@t-online.de**

Bei der Pilotenvereinigung Ganderkesee läuft man am Abend nicht sofort auseinander, sondern lässt einen schönen Flugtag auch gemeinsam ausklingen.  
**Foto: Rainer Dürigen**



## Neues Führungsduo im Landesverband

Wer Präsident des DAeC Landesverbandes Bremen wird, muss erst einmal zur Bohrmaschine greifen. Da die Bremer keine eigene Geschäftsstelle haben, wie etwa die großen Landesverbände, handelt man in Bremen zweckmäßig und unkompliziert. Und so ist es gute Tradition geworden, dass das Wohnhaus des amtierenden Präsidenten für einige Jahre zum offiziellen „Regierungssitz“ des Landesverbandes wird. In hanseatischer Bescheidenheit erwartet man vom Landesverbandspräsidenten zwar keinen Fahnenmast mit der DAeC-Flagge im Garten, aber etwas mehr als ein Aufkleber am Briefkasten darf es dann doch schon sein. So wird Detlev Thamm seiner Frau jetzt ein silbernes Schild am Haus erklären müssen. Seit Ende April ist Detlev Thamm der neue Präsident des DAeC Landesverbandes Bremen. Gewählt wurde er von den stimmberechtigten Vertretern der Vereine des Landesverbandes ebenso einstimmig wie die neue Vizepräsidentin Dr. Petra Rührenbeck. Was auf ihn zukommen wird, wusste Detlev schon seit seiner Amtszeit als bisheriger Vizepräsident. Seine Stationen im Luftsport beschreibt Detlev selbst:

„Als 5-jähriger musste mich meine Mutter immer zum Flugplatz Soest Bad Sassendorf fahren, der damals noch Lohnen Klei hieß, damit ich dort die Flugzeuge starten und landen sehen konnte. Schon damals habe ich meiner Mutter immer wieder gesagt, „Wenn ich groß bin, dann will auch ich fliegen lernen.“ Es dauert dann noch ein paar Jahre, bis ich auf der Großen Höhe meinen Segelflugschein gemacht habe. Mein erster Schulstart mit der Rhönlerche D-6277 war 1975 und erster Fluglehrer war der legendäre Walter Bogdan. Den ersten Alleinstart werde ich nie vergessen. Wunderschönes Wetter. Am Seil gen Himmel. Ruhig bis zu dem Zeitpunkt, als der hintere lockere Holzstuhl der Rhönlerche nach dem Ausklinken herunterfiel. Eine gewaltiger Knall im Flugzeug. Aber ich habe es überstanden. War normal. Nur hatte es mir vorher keiner gesagt. Im August 1979 machte ich meine Luftfahrerschein-Prüfung auf dem Flugplatz Varrelbusch. Danach beschloss ich, auch den Motorflugschein zu machen. Schon drei

**Stabübergabe? Nein, eine Schildübergabe kennzeichnet in Bremen traditionell den Wechsel an der Spitze des Landesverbandes. Von links nach rechts: der bisherige Präsident Wolfgang Lintl, dessen Nachfolger Detlev Thamm und die neue Vizepräsidentin, Dr. Petra Rührenbeck**



Monate nach der Segelflug-Prüfung begann ich meine weitere Ausbildung für den PPL (A) bei der Hanseatischen Luftwerft in Bremen. Später habe ich auf der Großen Höhe mit einem Falken meine Schulflüge für den TMG gemacht. Auch heute fliege ich meistens mit einem Motorsegler, dem Taifun vom Aero Club Bremen. Gern bin ich der Helfer in der Werkstatt bei der Wartung der Taifun. Auch heute fasziniert mich Fliegen so wie am ersten Tag. Noch immer genieße ich den Blick aus dem Flugzeug auf unsere Welt und arbeite daran, dass unsere Freiheit in der Luft noch lange so bleibt.“

Beruflich hat Detlev nichts mit der Fliegerei zu tun, sondern ist Sachverständiger für Eisenbahn Oberbau. Detlevs Stellvertreterin Petra Rührenbeck wird neben ihrem neuen Amt auch weiterhin Segelflugreferentin des Landesverbandes bleiben. Seit über vierzig Jahren fliegt Petra Rührenbeck in Tarmstedt. Wenn sie nicht als Fluglehrerin in der 21 sitzt, ist sie vorwiegend mit einer PIK 20D, DG 808B oder Taifun 17 E unterwegs. Ihre fast viertausend Starts hat sie unter anderem auf den Deutschen Damensegelflugmeisterschaften, beim Kunstflug oder auf Flügen in den USA, Namibia, Frankreich, Polen, Ungarn oder über dem Baltikum gesammelt.

In diesem Jahr stehen bei ihr noch die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Frauen auf dem Programm. Was ärgert Petra am meisten? „Wenn ich am Wochenende zahnärztlichen Notdienst übernehmen muss und gerade an dem Tag Hammerwetter ist.“

### Besten Dank, „Wolle“

Wird er sein Präsidentenamt vermissen? Wohl kaum, denn wahrscheinlich wird er gar nicht die Zeit haben, darüber nachzu-

denken. Richtig Ruhe hatte es ja bei Wolfgang Lintl auch seit seinem Eintritt in den Ruhestand als Redaktionsleiter bei Radio Bremen nicht gegeben und das wird jetzt kaum anders werden. Zu umtriebig war, ist und bleibt er für die Ultraleichtfliegerei in der Bundeskommission Ultraleicht und der FAI-UL engagiert, als dass ihm ein weiteres Ehrenamt wirklich fehlen würde. Alle wissen, wie sehr ihm der Ultraleichtflug am Herzen liegt und wie er sich dafür auch auf dem internationalen Parkett einsetzt. Daher nahm es Wolfgang Lintl auch niemand übel, dass er die Zeit gekommen sah, sein Präsidentenamt in andere Hände zu legen.

In Wolfgang's Amtszeit fiel es, die Strukturreform des DAeC kritisch zu begleiten und den Luftsportlern zu kommunizieren. Von vornherein aussichtslos war im Grunde genommen das Bemühen, die Schließung des Flugplatzes Luneort gegen eine von der Politik als unabdingbar postulierte Notwendigkeit und entgegen dem unumstößlichen politischen Willen verhindern zu wollen oder zumindest eine eingeschränkte Weiternutzung zu ermöglichen. Wir alle wissen, wie das ausging: Der Flugplatz ist weg, aber einen Offshore-Terminal gibt es dort bis heute nicht. Wie alle Präsidenten vor ihm hatten Wolfgang Lintl und seine Präsidiumskollegen dazu auch immer wieder mit „Störfeuer“ aus deutschen und europäischen Amtsstuben umzugehen, die den Luftsport in gewohnter Manier mit neuen, teils sinnbefreiten Forderungen und Auflagen überraschen. Nach alledem – vielen Dank für deine Zeit und Energie, Wolfgang.

*Ralf-M. Hubert*

## Luftraumänderungen in Norddeutschland

Der DAeC und die DFS weisen darauf hin, dass sich im Luftraum einige Änderungen ergeben haben, die zwar schon in den neuen ICAO-Karten eingearbeitet sind, aber nicht sofort ins Auge fallen.

Daher erwähnen wir hier kurz, was sich in Norddeutschland geändert hat:

### Aufgehobene Lufträume

- Der bisher etwa westlich von Bremerhaven bis etwa zur Mitte des Jadenbusens reichende Luftraum E 1000 AGL ist weggefallen.
- Der bisher Cottbus umgebende Luftraum E 1000 AGL und die RMZ sind aufgehoben worden.

### Neue Lufträume

- Um Schönhagen ist eine RMZ und ein Luftraum E 1000 AGL eingerichtet worden.
- In einem Bereich von Varel westlich bis zur niederländischen Grenze ist ein neuer Sektor „E“ der ED-R 202 eingerichtet worden.

Untergrenze FL 80, Obergrenze FL 245

- Im Weser-Ems Gebiet und bei Rostock sind Nachttiefflug-Gebiete eingerichtet worden, so genannte „LANTAs“ (Low Altitude Night Training Areas). Untergrenzen 3500 bzw. 2500 ft.
- Neu strukturiert wurde die TRA-Friesland (ED-R 201). Es sind drei neue Lufträume hinzugekommen. Untergrenzen FL 80, Obergrenzen FL 245
- Das ED-R 302 ist neu sektoriert worden. Der Sektor „B“ wurde verkleinert, ein neuer Sektor „C“ ist hinzugekommen.
- In der ED-D 100, nordwestlich von Borkum, Juist und Norderney ist ein neuer Sektor „A“ mit einer Untergrenze von 5500 ft. eingeführt worden (Obergrenze FL 245).
- Die ED-D 101 A (Deutsche Bucht) ist an die neue ED-R 201 (TRA Friesland) angepasst worden.

### Umstrukturierung bei FIS

- Die FIS-Sektoren sind neu strukturiert worden. „München Information“ gibt es nicht mehr, nur noch „Langen Information“ und „Bremen Information“. Bitte entsprechend die grünen FIS-Grenzen in den ICAO-Karten beachten.

**Wichtig 1: In anderen Teilen Deutschlands gibt es weitere Luftraumänderungen, die wir hier nicht aufgeführt haben, weil wir uns auf Norddeutschland beschränkt haben.**

**Wichtig 2: Alle Luftraumänderungen finden Sie mit diesem QR Code:**



Ralf-M. Hubert

## Spurensuche – Wer weiß etwas über Alfred Thomas?

### Aus Deggendorf in Bayern erreichte uns folgende Bitte:

Liebe Fliegerkollegen,

mein Name ist Friedemann Thomas, bin selbst Motorflieger in EDMW und seit geraumer Zeit auf Spurensuche zu dem fliegerischen Leben meines Großvaters.

Nach langem Schaffen bei der Fa. Siebel in Halle, als Konstrukteur und „Einflieger“,

flog er zuletzt für Focke-Wulf in Bremen und dort gegen Kriegsende die Ta-152H ein. Sein Name war Alfred Thomas und er ist nach meinen bisherigen Erkenntnissen am 23.08.1944 nach einem Triebwerksbrand bei der Notlandung im Landeanflug auf den damaligen Fliegerhorst Adelheide abgestürzt. Vielleicht könnt Ihr diese Nachricht durch den Verteiler des Landesverbandes Bremen schi-

cken und/oder an jeden weiterleiten, der ihn kannte oder eventuell über ihn, seine Flüge oder seinen Absturz etwas wissen könnte. Ich wäre unglaublich dankbar für jeden Kontakt, jede Information!!!!

Mit fliegerischen Grüßen

F. Thomas • Eichenstraße 9

94469 Deggendorf

f.thomas@genion.de 0176-24285577

## Wir gratulieren



### Manuel Fahmy zum ersten Alleinflug

am 08.04.2018 in Tarmstedt

Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen

### Maximilian Kuppinger zum ersten Alleinflug

am 21.04.2018 in Tarmstedt

auf dem Foto mit Fluglehrer Lucas Greefe

Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



## Schon bald: PA 28 Treffen in Speyer EDRY 22. bis 24. Juni

Nicht nur in unseren beiden Bremer Vereinen Flugsportgruppe Airbus Bremen e. V. und im Bremer Verein für Luftfahrt e. V. werden PA 28 geflogen; das Muster ist auch auf den Plätzen im Umland weit verbreitet. Grund genug also, hier einmal auf das jährlich stattfindende PA 28-Treffen hinzuweisen. Es findet seit acht Jahren an wechselnden „fliegerisch interes-

santen“ Orten und Flugplätzen statt und wird jeweils von einem Mitglied der PA 28-Gruppe organisiert. Die Teilnehmer treffen sich immer am letzten Juniwochenende und unternehmen gemeinsam Besichtigungen, tauschen sich gegenseitig aus – auch über technische Fragen – und planen interessante Projekte und Flugreisen. Und über all dem die Gesel-

ligkeit und das Treffen mit bekannten Freunden oder solchen, die es während des Treffens werden. „Jeder PA 28-Freund und -Pilot ist herzlich willkommen dabei zu sein. Wir sind eine offene Gruppe“, sagt der diesjährige Organisator Genno Raeder. Das nächste Treffen findet schon in Kürze in Speyer statt und zwar schon in knapp einer Woche vom 22.-24. Juni.

### Vorläufiges Programm bei Redaktionsschluss

<b>Freitag 22.06.18</b>	Nachmittags:	Anreise, Begrüßung, Kennenlernen. Check-in im Hotel Speyer am Technikmuseum
	19.00 Uhr	Welcome Dinner, abends gemütliches Beisammensein
<b>Samstag 23.06.18</b>	ab 8.30Uhr	Frühstück
	ab 9.00 Uhr	Besuch des Technikmuseums
	13.00 Uhr	Mittagessen
	ab 15.00 Uhr	Möglichkeit 1: Fortsetzung Besuch des Technikmuseums; Möglichkeit 2: Stadtbesichtigung, Kaiser- und Mariendom; Möglichkeit 3: Sauna, Sport- und Erlebnisbad Bademaxx (direkt neben dem Flugplatz); Möglichkeit 4: Erlebnisfahrt auf dem Rhein zu einem Altrheinarm
	Abends:	Abendessen
<b>Sonntag 24.06.18</b>	ab 8:30 Uhr	Frühstück
	ab 10.00 Uhr	Möglichkeit 1 oder 2 oder 3 oder 4 oder ganz was anderes
	13.00 Uhr	ggf. Mittagessen
	14:00 Uhr	Abreise

### Verschiedenes:

- Anmeldung möglichst bald per mail an: [genno.raeder@t-online.de](mailto:genno.raeder@t-online.de)
- Anmeldegebühr pro Person: 20 € (wird bei Erscheinen verrechnet; verfällt bei Nicht-Erscheinen)
- Beim Check-in im Hotel Speyer am Technikmuseum gleich nach der kostenlosen Speycard fragen
- Kostenloses Infopaket mit Stadtplan gibt es bei Tourist-Information Speyer, T: 06232 142392 [touristinformation@stadt-speyer.de](mailto:touristinformation@stadt-speyer.de)
- Wer noch Interessantes für eine Besichtigung weiß, teile mir das bitte mit.
- Wenn an diesem WE sehr schlechte Wetterbedingungen herrschen, fällt alles aus. Anmeldegebühr wird in diesem Fall erstattet.



Foto: Piper Aircraft

## Mit dem Flugzeug zum Kulturausflug nach Worpswede

Sind wir nun Flieger oder Kunstliebhaber? mag sich mancher bei der Einladung zur Landung auf dem Flugplatz Hüttenbusch gedacht haben. Vielleicht beides? Der Luftsportclub Niederweser hat für Samstag, den 07.07. ein kleines „Kulturprogramm“ vorbereitet. Der Verein lädt zur Landung auf seinen Flugplatz Hüttenbusch (EDXU) im Elbe-Weser Raum, nordöstlich von Bremen ein. Gemeinsam geht es dann in das nahe gelegene Künstlerdorf Worpswede. Die Künstlerkolonie am Rande des Teufelsmoors war eines der bedeutendsten Schaffenszentren des deutschen Impressionismus und Jugendstils und ist noch heute ein Künstlerort, in dem zahlreiche Kreative

ihre Ateliers haben. In Worpswede ist eine Führung durch den Ort mit dem Besuch eines Kunstmuseums vorbestellt.

Anschließend verbleibt noch genug Zeit, um auf eigene Faust durch den kleinen Ort zu bummeln, sich weitere Museen oder Galerien anzusehen oder einfach nur ein Eis zu essen. Aber auch Kunstbanausen sind in Hüttenbusch willkommen, wenn sie sich vielleicht nur einmal in Landungen auf kurzen Plätzen üben wollen.

Wer kommen will und an der Führung durch Worpswede teilnehmen möchte, möge sich bitte anmelden, damit die Teilnehmerzahl einschätzbar ist.



Wer Hüttenbusch im Anflug sehen will, muss schon genau hinsehen.

**Anmeldung:** [www.edxu.de](http://www.edxu.de)

Der Luftsportclub Niederweser freut sich schon.

Ralf-M. Hubert

## Neuer Fluglehrer im Segelkunstflug aus Hamburg (SFC Fischbek e. V.)

Vom 5. bis zum 13. Mai 2018 fand der alljährliche Segelkunstflug-Frühjahrslehrgang des KFAO (Kunstflug-Förderverein „Aufschwung Ost“) statt, diesmal auf dem idyllisch gelegenen Segelfluggelände „Alte Ems“ in der Nähe von Papenburg. Er war mit über 20 Teilnehmern wie gewohnt gut besucht. Es handelte sich in der Mehrzahl um Weiterbilder, denen wir insbesondere in zwei MDM-Fox-Fliegern die höheren Weihen im Kunstflug näherbringen konnten. Mit den zwei ebenfalls anwesenden Kunstflug-Grundschulern übte im Wesentlichen ich ihre Loops, Auf- und Abschwünge, Turns und Rollen bis zur Kunstflugreife, damit sie nach dem Eintrag FI(S) Aerobatic im Schein auch den anspruchsvollen DAeC-Richtlinien für Segelkunstfluglehrer genügen würden. Der Lehrgang hat bei – bis auf einen Tag – schönstem Wetter wie immer äußerst viel Spaß gemacht. Ich habe 2011 im KFAO



Einstieg in den Perkoz zur Doppelsitzerschulung



„Besprechen“ von Alleinflügen der Schüler

meine Kunstfluglizenz erworben und durfte nun nach Jahren des Lernens und dann und wann auch Wettbewerb-Fliegens damit beginnen, mein erworbenes Wissen an den Nachwuchs weiterzugeben. Wer sich auch einmal im Segelkunstflug versuchen

oder seine Kenntnisse bei schon vorhandener Kunstflug-Berechtigung auffrischen möchte, hat hierzu bei jährlich zwei Kunstfluglehrgängen des KFAO an wechselnden Standorten Gelegenheit ([www.kfao.de](http://www.kfao.de)).

*Text und Fotos:  
Jens-Arne Reumschüssel*

### Wir gratulieren

**Wir gratulieren zum ersten Alleinflug: Michael Lehmann (HAC Boberg)** am 30.03.2018 bei den Fluglehrern Jörg Bonsack und Carsten Portmann in Boberg



## TERMINE 2018

23.06.2018	Johannisfeier – 20:00 Uhr auf dem Segelfluggelände Fischbek
29.06. – 22.07.2018	„Der Berg ruft“ – Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich
14.07. – 28.07.2018	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Übersberg
23.06.2018 Ausweichtermin ist der 15.09.2018	Landes-Jugendvergleichsfliegen in Boberg, ausgerichtet vom HAC Boberg e. V.



## „Hermine“ D-0402 - NIE Neues Förderflugzeug des Landesverbandes



**Das lange Warten hatte am 04.04.2018 ein Ende. Der Geschäftsführer konnte sich auf den Weg nach Poppenhausen, mit Zwischenhalt in Edermünde, machen, und den Anhänger und das neue Förderflugzeug abholen.**

Für den Kauf der ASK 21 genehmigte das Präsidium in 2017 einen Finanzierungsplan, für den die Kommissionen Motorflug und Modellflug ihre Rücklagen zur Verfügung stellten. Aus der Sicht des Seko-Vorsitzenden ein beispielloser Akt der Solidarität in unserem Verband, der seinesgleichen sucht, wie er auf der Mitgliederversammlung ausführte.

Die Segelflugkommission beschloss, einen Doppelsitzer zu beschaffen, um nicht nur die leistungsorientierten Piloten zu fördern, sondern auch ein Flugzeug zu haben, welches für Ausbildung und Sicherheitstrainings allen

Vereinen zur Verfügung steht. Die Wahl fiel auf eine ASK 21.

Ein Flugzeug abzuholen und dem wartenden Fluglehrerlehrgang in Bückeburg zu übergeben ist eine Sache, aber eine Verkehrszulassung zu erhalten eine andere. Bedingt durch die Osterfeiertage und Urlaub im LBA dauerte es doch 14 Tage, bis wir die notwendigen Unterlagen am 13.04. in der Hand hielten.

Am 14.04. fand dann die Taufe des Flugzeuges durch die Namensgeberin Frau Hermine Kreil, MA des LVN seit fast dreißig Jahren, und das Präsidiumsmitglied Klaus Preen statt. Der Lehrgangleiter Jürgen Habel und Frau Kreil haben dann auch den ersten Flug durchgeführt. Für Flugzeug und Namensgeber eine Premiere.

Direkt im Anschluss begann dann der Alltagsritt. Die ASK 21 wurde intensiv auf dem Segelfluglehrer-Lehrgang eingesetzt. Alle

Fluglehrerausbilder und Fluglehreranwärter waren von den Flugeigenschaften des neuen Verbandsflugzeuges begeistert. Obligatorisch wurde auf dem Lehrgang getrudelt. „Hermine“ lässt sich wunderbar trudeln, einige Anwärter waren so begeistert, dass sie sogar ein zweites Mal getrudelt haben.

Am letzten Tag des Lehrganges wurde dann „Hermine“ bei den Prüfungsflügen eingesetzt. Alle Anwärter haben ihre Prüfungen bestanden. Herzlichen Glückwunsch!

Die Förderflugzeuge stehen unseren Vereinen und Mitgliedern zur Nutzung zur Verfügung und ASK 21 und Discus 2b haben noch freie Termine in der laufenden Saison. Die Eigenbeteiligung liegt bei 210 € pro Woche.

Es bleibt weiter festzustellen, dass der Kauf der 21 mit Anhänger und Ausrüstung dank unseres Vizepräsidenten Heiko Gesierich im geplanten Budget blieb. *Bertram/Habel*

## Meldung von „Schnupperern“

**Die Segelflugsaison ist anscheinend gut gestartet und in der Geschäftsstelle haben wir erfreulicherweise Meldung über eine größere Anzahl von Schnupperern erhalten.**

Interessant ist für die Mitarbeiter dabei zu beobachten, dass viele Vereine das Tool „Vereinsflieger“ zur Kommunikation mit dem LVN in Mitgliederangelegenheiten verwenden, nicht aber, wenn es um Schnupperer geht.

Hier erreichen uns u. a. Mails und schwer entzifferbare Briefe.

Dabei sind alle Mitgliederangelegenheiten, ganz gleich ob Adressänderungen, Vereinszugehörigkeit oder die Meldung von Schnupper-

ren, deren Status gemäß unserem Ausbildungshandbuch auf vier Wochen befristet ist, problemlos über das Tool machbar. Unter den im Ausbildungshandbuch beschriebenen Bedingungen für das vereinfachte Melde-

verfahren lassen sich Personen sehr schnell anmelden und können dann auch sofort am Flugbetrieib teilnehmen. Bitte denkt bei Jugendlichen an die Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten.

Im „Vereinsflieger“ unter „Mitglieder - Anmeldung“ einfach den „Mitgliedsstaus im Verband“ auf „Schnupperer“ setzen. Bei Fragen stehen wir Euch gerne zur Verfügung und wünschen Euch viele neue Mitglieder.

*Günter Bertram*

## Segelflug

### LVN Streckenfluglehrgang in Hoya



Die Trainer

**Wie jedes Jahr über den ersten Mai fand auch dieses Jahr wieder ein Streckenfluglehrgang des Landesverbandes Niedersachsen statt. Zum bereits zweiten Mal war der SFV Hoya ein sehr guter Gastgeber. Aber dazu später mehr.**

Nachdem am Samstagabend nach und nach alle Teilnehmer angereist waren, mussten sich am Sonntag die Trainer, rund um Lehrgangsleiter Jürgen Habel, erst einmal von unseren Start- und Landefähigkeiten überzeugen. Somit haben wir uns erst einmal alle in das Fluggelände eingewöhnt und konnten die ersten Thermikflüge im Platzbereich machen. Dabei ist Hoya einer der schönsten Flugplätze, die ich persönlich angefliegen habe. Gerade im Anflug auf die Piste 12 wird man überflutet von wahnsinnigen Eindrücken. Nach der Positionsmeldung geht es das erste Mal über die Weser. Je nachdem wie weit man den Anflug legt, folgt man dem Weserverlauf oder fliegt über die Innenstadt von Hoya, überquert dann nach der Endanflugkurve noch einmal die Weser und landet schlussendlich auf der parallel zum Fluss liegenden Bahn. Das Ganze dann im Frühjahr mit den blühenden Rapsfeldern hinterlässt wirklich bleibende Eindrücke. Wir waren 27 Männer und 2 Frauen, wobei

sich der Damenanteil der fliegenden Teilnehmer auf Luca beschränkte, die gleichzeitig meine Teampartnerin war. Es waren vom Jung-Lizenzinhaber über den Wiederholungstätter bis zum Streckenflug-Fortbilder alle Arten von Fliegerkameraden mit von der Partie und auch die Vielfalt an Flugzeugen ließ keine Wünsche offen. So kreisten zum Beispiel Ka6CR, Astir CS, DG300 und Arcus gemeinsam in einem Bart.

Wettertechnisch war der gesamte Lehrgang sehr abwechslungsreich. Der erste Flugtag war gezeichnet von mäßiger Blauthermik. Nach Durchzug einer Front machte uns jedoch das Wetter einen Strich durch die Rechnung und es hieß für Montag und Dienstag erst einmal vor allem abends nur mental zu fliegen, aufpassen vom Sturm nicht umgepustet zu werden und vormittags dem Theorieunterricht zu lauschen. Dabei fand ich vor allem die Meteorologie-Vorträge von Joshy sehr lehrreich und interessant, aber auch die Ausführungen von Norbert zum Thema Lufträume waren als Reminder durchaus wertvoll.

Mittwochmorgen waren sich dann Lehrgangsleiter, Trainer, Streckenflieger und die einschlägigen Wetterdienste einig, dass wir zumindest einen fliegbaren Tag bekommen würden. Die ausgeschriebenen Strecken

waren zwar allesamt recht klein, was sich aber als richtig herausstellte, in Anbetracht der Tatsache, dass bis auf Norberts Gruppe keiner vom Platz wegflug. Seine Truppe, alle ausgestattet mit einem „Quirl“, flog in der ruppigen, mäßigen Blauthermik bis zu 300 km.

Das Wetter brauchte nur noch einen weiteren Tag um richtig ausholen zu können. So konnten wir am Donnerstag den ersten Überlandtag starten. Meine Gruppe um Trainer Joshy in der PIK 20 E, Luca in der LS1-C und ich in der ASW 15 WL schrieb sich ein recht flaches, ca. 215 km langes Dreieck aus. Für uns ging es von Hoya nach Varrelbusch, weiter über Nienburg nach Hodenhagen und dann nach Hause. Der Flug begann ziemlich gut und als wir aus Hoya raus ins thermisch aktivere Gebiet Richtung Westen geflogen waren, wurden die Steigwerte auch immer besser. Wenn es stieg, dann auch gut. Vorm Umfliegen der ersten Wende also nochmal Höhe holen, rum und in einem Bart, der sich durch eine Windhose auf einem Acker ankündigte, nach oben katapultiert. In Richtung Nienburg wurden die Wolkenabstände größer. Joshy hatte die Strecke taktisch klug über die trockenen Geestrücken, also sandige, trockene Nadelwälder, gelegt. Im Blauen ging es dann



über einen dieser Wälder mit Anschlägen von bis zu fünf Metern. In Nienburg hätten wir entweder wie geplant nach Hoya heimfliegen können oder weiter über Hodenhagen. Wir entschieden uns für Letzteres. Die Steigwerte wurden schlechter und auch die Aufwinde waren rar gesät. Luca musste in Hodenhagen landen. Ich habe mich in einem 0,2er Bart da irgendwie rausgemogelt. Irgendwann war ich bis auf 400 Meter runter, ein Außenlandefeld schon in Sicht. Eine Waldkante spuckte dann aber im Blauen einen integrierten Zwei-Meter-Bart aus. Dem Heimkommen stand nichts mehr im Wege. Am Ende 248 OLC-Kilometer für mich, ein lehrreicher Flug, bei dem Rausbeißen gefragt war. Die anderen Flüge pendelten zwischen 150 und 500 Kilometern, wobei die 500 Kilometer von Norbert im Arcus bewältigt wurden.

Am darauffolgenden Freitag waren die einschlägigen bunten Bildchen noch etwas optimistischer – wenn auch blau. Joshy schrieb 248 km aus. Von Hoya über Wittingen und Egelstorf zurück nach Hoya. Damit die zweitlängste Strecke des Tages.

Wie immer war um zwölf Uhr Startbereitschaft angesagt, dieses Mal waren wir auf Startnummer eins. (Hallo, I bims 1 Thermikboje) Joshy ging zuerst mit seiner PIK 20 an der Winde raus und markierte einen Bart östlich des Platzes.

Doch so gut wie der Tag begann, blieb es nicht allzu lange. Als dann alle drei in der Luft in einer Höhe von etwa 1200 Metern waren, brachen wir auf in Richtung Wittingen. Wir entschieden uns, dass ED-R 31 zu überfliegen, da dort die schöneren Wolken mit Basishöhen bis 1800 Meter standen und bei den Wolkenbildern und Steigwerten auch keine ernsthafte Gefahr bestand, tief zu kommen. In Richtung Wittingen trocknete es schon fleißig ab, sodass wir uns nach dem Wenden schnell rausmogeln mussten

in Richtung Faßberg. Das beste Steigen war spätestens ab jetzt im Blauen zu finden.

Trotz nicht vorhandener Wolken ging es bis Egelstorf recht fix voran. Der „Wiedereinstieg“ in die Heide nach der Wende gestaltete sich dann aber schwierig. Da ich ohnehin etwa 200 Meter tiefer war als die beiden und zudem irgendwie eine schlechtere Linie hatte, fand ich mich, ehe ich mich versah, auf 450 Metern AGL wieder. Außenlandefelder mit direktem A7-Anschluss waren genügend vorhanden. Es dauerte dann etwas, bis ich mich dort ausgegraben hatte, da ich den vorhandenen Bart, in dem die J2 und die F weit über mir kreisten, erst nicht so richtig zentriert bekommen wollte. Eine Windscherung in der Höhe verwirrte mich und ließ mich an der falschen Stelle suchen. Die Basis lag bei 1400 Metern, ein Bart brachte uns im Blauen sogar auf 1600 Meter. Nach dem Ausflug war die Luft bis 1400 Meter absolut ruhig. Auch mal schön ... Einen Bart haben wir dann noch gemeinsam gekurbelt und dann hieß es: Endanflug! Ich entschied mich, einen Bart mehr auszukurbeln, da ich eigentlich auf 300 Kilometer verlängern wollte. Mit Erreichen des Flugplatzes war meine Konzentration aber komplett verschwunden. Das ging so weit, dass ich, obwohl angesagt wurde, dass die Landerichtung von 12 auf 30 gewechselt würde, stumpf auf 12 anflieg und mich dann wunderte, warum die Winde an der „falschen“ Position zu sehen war. Sorgte nach meinem Funkspruch „JS, an der Position links zur Landung 30, Fahrwerk ausgefahren und verriegelt, halt nein. 30 war aktiv oder?“ – „Hoya, positiv.“ – „Never mind, JS Queranflug 12.“ für Lacher in den Flugzeugen und am nächsten Morgen beim allgemeinen Debriefing.

Zum Ausklang gab es am Samstag noch einen kleinen Wettbewerb mit anschließendem Absch(l)ussgrillen, da das Wetter nur

mäßige Blauthermik hergab und man uns nicht am letzten Tag auf den Acker schicken wollte. Das Ziel war also, innerhalb von genau einer Stunde die meisten Kilometer oder aber Höhenmeter zu schaffen, natürlich inklusive Index-Faktor.

Abschließend kann ich sagen, dass ich gerade flugtaktisch auf dem Lehrgang einiges gelernt habe. Ich war mit meinem Trainer und meinem Team sehr zufrieden. Wenig, aber sehr präzise Kommunikation, gutes Debriefing.

Hier möchte ich noch einmal die wirklich herausragende Arbeit der Hoyaraner (oder Hoyanesen, wie wir sie nannten) hervorheben. Wir wurden erstklassig versorgt, der Flugbetrieb klappte reibungslos. Von den Windenstarts, die bis auf einen Ausreißer alle optimal waren, die Startfrequenz, die Lepo-Fahrer, aber auch und vor allem die Verpflegung. Die Truppe um Bernd und Rainer empfing uns am ersten Abend mit lecker Rindergeschnetzeltem vom Bio-Hof eines Kameraden, sie versorgten uns jeden Morgen mit Rührei und frischen Brötchen und auch das Abendessen stand jeden Abend pünktlich und heiß auf dem Tisch. Beim Abschlussgrillen am Samstagabend gab es wirklich super leckeres Grillfleisch, ebenfalls frisch vom Metzger – nichts Abgepacktes. Die Versorgung und der Service der Hoyanesen war erstklassig, überdurchschnittlich und vorbildlich! Auch die Spülmaschine mussten wir nicht einmal ausräumen!

Ich freue mich schon auf den Lehrgang in Aue bei Hattorf und empfehle jedem, der auf Strecke gehen will oder etwas dazulernen möchte, auf einen Streckenfluglehrgang zu gehen und würde es begrüßen, wenn Hoya in den kommenden Jahren wieder einen Lehrgang ausrichtet. Ihr wart Spitze!

*Ein Bericht von Florian Danker,  
LSV Helmstedt*

## Von der Pappe zur Lizenz



**08.02.2018 – Bodenfrost und Nebelschwaden über den Auen der Aller. Das Licht getrübt durch den grauen Himmel. Eigentlich ein Tag für das Sofa, doch an der Sportpension Hodenhagen regt sich etwas. 13 Segelflieger aus ganz Niedersachsen sind versammelt, um sich der Herausforderung des Segelflugfluglehrerlehrgangs 2018 zu stellen.**

Zuvor mussten die Fluglehreranwärter schon einige Hürden nehmen – jahrelanges Training in den jeweiligen Vereinen – bis letztendlich die Zustimmung zur Fluglehrerausbildung durch die Vereinsausbildungsleiter erteilt wurde. 20 Flüge auf dem hinteren Sitz mit Fluglehrer sowie die Einbindung in den Theorieunterricht der Vereine bis hin zu einer Kompetenzbeurteilung durch einen Fluglehrerprüfer (FIE [S]) des Landesverbands Niedersachsen (LVN) sind Bestandteil des initialen Curriculums.

Alles geschafft! Nun stehen sie alle vor einer Mammutaufgabe: 10 Tage, x Prüfungen und die noch nicht zu erkennende körperliche Anstrengung, die diesen Lehrgang zu einer Zerreißprobe für Körper und Geist machen wird. Der Lehrgangsleiter verdeutlicht schon zu Beginn, dass selbst vertraute Begriffe wie Kiste, Schein, Pappe etc. nun der Vergangenheit angehören und gegen Lizenz und Luftfahrzeug ausgetauscht werden.

Der erste Abend war durch Vorbereitungen und administrative Vorgänge geprägt und endete klassisch mit einem Ice-Breaker. Was nun begann, lief ganz nach dem Motto „Und täglich grüßt das Murmeltier“. Um 08:00 Uhr Frühstück, von 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr Unterricht, dann noch eine Prüfung oder Lehrprobe bis 20:00 Uhr über insgesamt 10 Tage.

Abwechslung brachten die Tage, an denen auch mittags noch eine Prüfung geschrieben wurde. Durch die Anwärter unbemerkt hatte sich ein Grippevirus in die Gruppe eingeschlichen und fing an um sich zu greifen. Einige Lehrgangsteilnehmer mussten alle Reserven aufbringen, um den Lehrgang nicht abbrechen zu müssen. Leider reichte das nicht bei jedem und ein Anwärter musste uns vorzeitig verlassen. Die verbliebenen 12 machten weiter, entschlossen, auch unter diesen widrigen Bedingungen den Theorieteil zu bestehen. Es wurde ALLES wiederholt: Meteorologie, Luftrecht, betriebliche Verfahren etc. Jeder musste ran und lernen, ob Student, Ingenieur, Lehrer oder Berufspilot, um die Prüfungen zu meistern. Das gute Vorlernen und die intensive Wiederholung durch die Referenten machten sich in den sehr guten Ergebnissen bemerkbar. So konnte jeder der verbliebenen Anwärter den Theorieteil erfolgreich abschließen.

Eine Hochdruckwetterlage Anfang April führte zu guten Wetterbedingungen im Vorfeld des praktischen Teils der Fluglehrerausbildung, in dem die Teilnehmer das fliegerische Lehren erlernen sollten. Alle 12 Herausforderer sammelten sich erneut, nur dieses Mal beim LSV Bückeberg-Weinberg. Hier konnte die umfangreiche Infrastruktur mit Clubraum, Unterrichtsraum sowie zahlreichen Zimmern genutzt werden, sodass bei noch nicht sommerlichen Nachttemperaturen für jeden ein warmes Bett zur Verfügung stand. An dieser Stelle vielen Dank für die sehr gute Unterstützung durch die Vereinsmitglieder des LSV Bückeberg-Weinberg.

Für die Lehrgangsteilnehmer stand neben dem Fliegen auch noch die Vorbereitung auf die finale Lehrprobe an, die so manchen

Abend kostete. Damit auch keine Langeweile aufkam, wurden durch den Lehrgangsleiter immer wieder Unterrichtseinheiten eingestreut.

Ein Highlight für diesen Lehrgang war der Erstflug mit dem neuen Flaggschiff des LVN, der ASK 21 „Hermine“. Nach einem kurzen Eingewöhnungsflug ging es auch gleich mit Vollgas in die Schulung: Trudeln bis der Arzt kommt war für die ASK 21 mit Trudelgewichten kein Problem. Jeder Lehrgangsteilnehmer musste ran und beweisen, dass er diese Übung beherrscht und lehren kann.

Der kurze Ausflug zum Heeresflugplatz Bückeberg und die Teilnahme am morgendlichen Briefing mit anschließendem Besuch der Fluglotsen war wichtig für beide Seiten, denn der LSV Bückeberg-Weinberg befindet sich in der Kontrollzone des Heeresflugplatzes und steht mit diesem seit Jahren in enger Verbindung.

20 Ausbildungsflüge, eine Lehrprobe und eine mündliche Prüfung waren noch zu bestehen, um sich den Prüfern in den zwei Überprüfungsflügen stellen zu können. Alle fieberten mit und drückten die Daumen bis der letzte Prüfungsflug absolviert war.

Erfolg auf ganzer Linie. Alle 12 Anwärter bestanden die praktische Prüfung und durften sich nun mit bestandenen Lehrgang bei ihren Vereinsausbildungsleitern melden. Für die Teilnehmer war der Lehrgang eine Bereicherung in ihrem fliegerischen Hobby. Sie sind nun in der Lage, die Freude am Fliegen an Flugschüler weiterzugeben und so unseren tollen Sport zu verbreiten.

Vielen Dank an Jürgen Habel und seine Ausbilder-Crew und viel Erfolg bei den nächsten FI (S) Lehrgängen.

*Christian Lasche*

## Der FLUGPLATZ BAD GANDERSHEIM e. V.



hat wieder einen Pächter für sein Lokal.

Burkhard Weiberg

0151 52417316 • 05381 492273  
buwei@t-online.de  
Herrhäuser Str. 3 • 38723 Seesen



### Termin

## Sommer-Fliegerlager

Das Sommer-Fliegerlager des Segelflugvereins Aschendorf-Herbrum e. V., in der Zeit vom 20.07.-05.08.2018, wird erstmalig nicht auf dem Flugplatz Alte Ems, sondern

auf dem Segelflugplatz in Perleberg/Brandenburg durchgeführt. Besucher und Interessenten sind willkommen.

**Info: Rainer Altmeyen**  
**E-Mail: [info@alte-ems.de](mailto:info@alte-ems.de)**

### Nachruf

## Theodor Proest

**Theodor Proest, einer der Wegbereiter der Allgemeinen Luftfahrt nach dem Zweiten Weltkrieg und Ehrenmitglied des Flugsportvereins Cumulus e. V. Uelzen, ist am 8. April 2018 im Alter von 100 Jahren verstorben.**

1950 nahm Theodor Proest an der Gründungsversammlung des Deutschen Aero Club teil, gehörte kurz darauf zu den Gründungsmitgliedern des Aeroclub Uelzen, aus dem später der FSV Cumulus hervorging. Nach der Wiederezulassung des Segelflugsports 1952 war er tatkräftig dabei, als man hier mit dem Bau eines ersten Segelflugzeugs vom Typ „Grunau Baby III“ begann. Nachdem 1955 auch der Motorflugsport wieder erlaubt worden war, zählte „Theo“ zu den Teilnehmern des ersten Motorfliegerlehrergangs im Landesverband Niedersachsen. Seitdem bildete er in Brambostel, später dann in Uelzen und Faßberg, Privatpiloten aus – und zwar in den Sparten Motorflug, Motorsegler, Segelflug und Ultraleicht. Insgesamt zählt der erfahrene Lehrer mehr

als 650 Piloten zu seinen Schülern. Für seine Verdienste um den Luftsport wurde ihm 2008 der Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Theo hatte in seinem Verein verschiedene Ämter inne, war u. a. Erster Vorsitzender und Motorflugreferent. Darüber hinaus war er Mitglied im Prüfungsrat sowie Sachverständiger der Landesluftfahrtbehörde für den Segel- und Motorseglerflug. Zwischenzeitlich nahm er als Beauftragter für Luftaufsicht hoheitliche Aufgaben im Luftsportbezirk wahr. Mit dem Überprüfungsflug eines Segelflugschülers am letzten Gültigkeitstag seines Luftfahrerscheins am 20. Juni 2002 endete die aktive fliegerische Karriere des damals 85-Jährigen – nach 68 Fliegerjahren. Doch auch danach blieb Theodor Proest dem Verein eng verbunden und war bis zur 65-Jahr-Feier im Jahr 2016 noch regelmäßig auf dem Flugplatz anzutreffen.

„Mit seiner fliegerischen Leidenschaft, seinem reichhaltigen Wissens- und Erfahrungsschatz, insbesondere mit seinem ehrenamtli-



Theodor Proest bei der Feier seines 90. Geburtstags im Jahr 2007 auf dem Flugplatz Uelzen.

chen Einsatz und kameradschaftlichem Geist hat Theodor Proest unseren Verein tief geprägt“, heißt es in der Traueranzeige des Uelzener Flugsportvereins. „Ein Erbe, für das wir dankbar sind und dem wir uns verpflichtet wissen.“

*Hartmut Merten*  
*Flugsportverein Cumulus Uelzen e. V.*

## Hans-Georg Seidel

**In dankbarer Erinnerung nimmt der Luftsportverein Rinteln e. V. Abschied von seinem Ehrenmitglied Hans-Georg Seidel.**

**Er verstarb am 19. März 2018 nach langer und schwerer Krankheit und ist nun zu seinem letzten Segelflug aufgebrochen.**

Hans-Georg Seidel gehörte unserem Verein seit 1951 an. Im Jahr 1972 übernahm er die technische Verantwortung für die Vereinsflugzeuge sowie das Startgerät. 1981 trat er in den Vorstand ein und ab 1985 wurde er zum langjährigen Vorsitzenden gewählt, bevor er das Amt 2002 in jüngere Hände gab. Zudem wirkte er

insgesamt 42 Jahre als Fluglehrer und war ein sehr erfahrener, engagierter und erfolgreicher Leistungsfieger. Ganze Generationen von jungen und älteren Piloten lernten bei „Schorse“ – wie er im Verein meist genannt wurde – das Fliegen und profitieren immer von seiner Erfahrung und seinen wertvollen Tipps. Sein Einsatz war beispiellos und sein enormer Sachverstand sowie seine hohen fliegerischen und technischen Standards prägen den Verein bis heute nachhaltig.

Hans-Georg Seidel wurde 2001 in Anerkennung seiner Verdienste um den Luftsportverein Rinteln e. V. zum Ehrenmitglied ernannt. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.



Unser Mitgefühl und unser Dank gelten den Menschen, die sich in seinen letzten Lebensjahren so vorbildlich um ihn gekümmert haben.

*Für den Luftsportverein Rinteln e. V.  
Karsten Fahrenkamp  
Vorsitzender*

## Wolfgang Lück

Wolfgang hat sich schon vor der Wiederzulassung des Luftsports in Deutschland im „Bastelklub Goslar e.V.“ am heimlichen Bau eines Schulgleiters beteiligt. Nach der Zulassung des Luftsports wurde Wolfgang Flugschüler in der Luftsportgemeinschaft Nordharz e.V. Als dann die Luftsportgemeinschaft Goslar e.V. gegründet wurde, war er einer von den Gründungsmitgliedern. In der Segelflugabteilung des MTV Goslar e.V. war Wolfgang 51 Jahre aktives Mitglied. Insgesamt hat Wolfgang ca. 70 Jahre in und für den Luftsport geschafft. Hier in Niedersachsen war Wolfgang viele Jahre als Flugsicherheitsinspektor aktiv. Wir alle erinnern uns mit Freuden an seine Lichtbilder- und Filmvorträge sowie seine

immer spannend gestalteten Flugsicherheitsbelehrungen und Vorträge über das Versicherungswesen in der Luftfahrt. Die Motorflieger aus SZ-Drütte werden sich auch an die von Wolfgang mitorganisierten „Touristik-Flügen“, zum Teil sogar in USA und Kanada, dankbar erinnern. Wenn man ihn brauchte, war er für uns da und hat mit seinen Verbindungen Vieles ermöglicht. So hat er es geschafft, unser ehemaliges Fluggelände „Steinfeld“ bei Vienenburg, 3 km von der ehemaligen Grenze zur DDR, zugelassen zu bekommen! Wolfgang war auch viele Jahre als Prüfungsrat der Bezirksregierung Braunschweig tätig und hat so viele neue Piloten zum Lizenzwerb geprüft.



Wir werden den Wolfgang mit seiner unverwechselbaren humorvollen Art in Erinnerung behalten.

*Walter Wiegel  
LSG Goslar e.V.*

Wir gratulieren

Aus dem Winterschlaf hoch in die Luft, die ersten schönen Tage des Jahres haben Florian Kappmeier und Tom Bärenfänger von der Airbus HFB Fluggemeinschaft perfekt genutzt und freuen sich über ihren ersten Alleinflug.



Tom Bärenfänger



Florian Kappmeier

Der Luftsportverein Aurich-Ostfriesland e. V. gratuliert Marcel Schoon zu seiner bestandenen A-Prüfung! Hierfür flog er im Rahmen seiner Segelflugausbildung am 12. Mai 2018 drei einwandfreie Platzrunden

auf K7. Auf dem Foto ist Marcel mit seinen Fluglehrern Nils und Torsten zu sehen.

*Nils Fabig*



Termine

VERBAND

10.11.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsische Motorflugtagung	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
11.11.2018 – Beginn: 10.00 Uhr	Niedersächsischer Segelfliegertag	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden
09.03.2019 – Beginn: 10.00 Uhr	Ordentliche Mitgliederversammlung des LVN	Haag's Hotel Niedersachsenhof in Verden

STRECKENFLUGLEHRGÄNGE

23.07. – 03.08.2018 es sind noch Plätze frei	Ausrichter: Luftsportverein Kreis Osterode e.V.	Ort: Segelflugplatz Aue-Hattorf
---	---	---------------------------------

SEGELFLUG

07.09. – 09.09.2018	Landesjugendvergleichsfliegen	Ausrichter: LSV Burgdorf e. V. Ort: Segelfluggelände „Großes Moor“
---------------------	-------------------------------	---

AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

03.10. – 05.10.2018	Fortbildung mit fliegerischer Praxis	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e. V. LSV Kreis Springe e. V. in Zusammenarbeit mit dem LSV Ithwiesen e. V. auf dem Flugplatz Ithwiesen
17.11. – 18.11.2018	Aufrischungsseminar gem.EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL 940.FI.	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e. V. LSV Kreis Springe e.V. – Schulungsraum
01.12. – 02.12.2018	Aufrischungsseminar gem.EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL 940.FI.	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e. V. <b>Ort: wird noch bekanntgegeben</b>

**MOTORFLUG**

22.06. – 24.06.2018 – Beginn: 18.00 Uhr	Trudeleinweisung & Grenzflugzustände	Flugplatz Nordholz-Spieka Lehrgangleiter: Stefan Mueller
23.06.2018 (Ausweichtermin: 24.06.2018)	45. Niedersachsenrallye mit 56. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft	von/nach Flugplatz Bad Gandersheim (EDVA) Ausrichter: Sportfliegerclub Gandersheim-Seesen e.V.
25.07. – 29.07.2018 bereits ausgebucht!	Alpenflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangleiter: Theodor Dornemann
11.08.2018– Beginn: ab 9.00 Uhr Kosten: 500,-- €	Überlebenstraining auf See	Teilnehmerzahl: max. 12 (vorrangig für Mitglieder des LV Niedersachsen e.V.) Anmeldung bei Stefan Mueller: flugsicherheit_EDXN@web.de
22.09. – 14.10.2018	Fluglehrer-Lehrgang Motorflug des DAeC LVN	Ort: Verkehrslandeplatz Bad Gandersheim – EDVA Auskunft u. Anmeldung: Henning Jahns E-Mail: henning.jahns@flieger-net.de

**MODELLFLUG**

09.09.2018	50. Modellflug Wettbewerb des LSV Kreis Springe der Freiflugklassen (Ebene)	Der Wettbewerb wird als Teilwettbewerb im Deutschland-Cup 2018 und im DHP-Pokal gewertet.
------------	---	---

**TECHNISCHE LEHRGÄNGE**

24.09. – 28.09.2018	Motorenwart/Motorseglerwart (Module GM + FM + M1)	
29.09. – 02.10.2018	Zellenwart 1	H & G Bauweise inkl. Grundmodul
03.10. – 06.10.2018	Werkstattleiter 1	Holz- & Gemischtbauweise
07.10. – 10.10.2018	Zellenwart 2	FVK-Bauweise inkl. Grundmodul
11.10. – 14.10.2018	Werkstattleiter 2	FVK-Bauweise
22.11. – 25.11.2018	Fallschirmwartlehrgang Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)	inkl. Grundmodul

Alle technischen Lehrgänge (außer dem Fallschirmwartlehrgang) finden auf dem Flugplatz Hodenhagen statt. Nähere Informationen sowie das Anmeldeformular sind auf der Homepage des LVN ([www.daec-lvn.de](http://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
----------------	--	---------------------	--

**FLUGLEHRER-LEHRGANG 2019**

13.10.2018 09.00 Uhr bis ca. 17.00 Uhr	Praktische Vorauswahlprüfung der Fluglehreranwärter 2019	Ort: Segelfluggelände „Großes Moor“
08.02. – 17.02.2019 Anreise am 07.02.2019 bis 19.00 Uhr	Fluglehrer Lehrgang 2019 Theorieblock/Unterricht in Hannover	Hannover „Akademie des Sports“
26.04.2019 – 11.05.2019 Anreise am 25.04.2019 bis 19.00 Uhr	Fluglehrer Lehrgang 2019 (Hauptlehrgang)	Ort: Segelfluggelände „Großes Moor“ Ehlershausen

Redaktionsschluss für Eure Beiträge ist jeweils der 10. des ungeraden Monats!



Aus dem Verband

## Waldbrandfrüherkennung

Liebe Piloten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, ich bitte euch eindringlich, aufgrund der in sommerlichen Trockenperioden immer möglichen Waldbrandgefahr eine besondere Aufmerksamkeit bei euren Schul-, Übungs- und Trainingsflügen auf die Waldgebiete in Rheinland-Pfalz zu lenken.

Diese Aktion hatten wir schon in der Vergangenheit propagiert und auch einige Waldbrände als Erstinformation an die zuständige Feuerleitstelle durchgegeben. Beim Erkennen einer Feuer- oder stärkeren Rauchentwicklung in den Waldgebieten bitte die Koordinaten auf eurem GPS festhalten und per Funk die Info an den nächstgelegenen Flugplatz, an die FIS Langen, an die Berufsfeuerwehr Ludwigshafen (Telefon 0621 15046110) oder die Notrufnummer der lokalen Feuerwehr (112) oder Polizei (110) mit Angaben der Koordinaten weitergeben.

Im letzten Jahr konnten durch die Früherkennung und Erstinformation durch aufmerksame Piloten frühzei-



tig Waldbrände gemeldet und größere Schäden verhindert werden. Auch der Vertreter der Landesregierung Herr Harmeling hat diese Unterstützung der rheinland-pfälzischen Flieger sowohl am Motorfliegetag 2017 in Bad Sobernheim wie auch an unserer Hauptversammlung im März dieses Jahres in Schweighofen besonders herausgestellt und den Dank des

Landes Rheinland-Pfalz an die Piloten ausgesprochen.

Diese Aktion hat uns in der Vergangenheit schon viele positive PR eingebracht. Mit ihr wollen wir auch aktuell auf einen weiteren Nutzen der AGL für die Allgemeinheit hinweisen.

Ernst Eymann

## Hermann Kleber prüft zum letzten Mal



Am 10. Juni nahm Hermann Kleber seine letzte Prüfung in Wershofen ab. Geprüft wurde Gerd Henseler von der SFG Wershofen. Nach seiner letzten Prüfung überreichte der 2. Geschäftsführer, Marc Theisen, einen Blumenstrauß und „Hopfenblütentee“ und dankte ihm für sein Jahrzehnte langes Engagement.

Der Landesverband Rheinland-Pfalz dankt ebenfalls ganz herzlich für seine langjährige Unterstützung!

Anette Weidler

## Warm-Up der Luftsportjugend



Am Osterwochenende, das dieses Jahr sehr früh lag, fand wieder einmal das Warm-Up der Luftsportjugend für Junioren statt. Junioren ist in diesem Falle allerdings Auslegungssache, da sich der eine oder andere jung gebliebene Ü25 auch angeschlossen hatte. Man ist halt so alt wie man sich fühlt! Mittlerweile fast traditionell fand sich als Gastgeber der FSV Neustadt, dessen Flugplatz uns eine gute Infrastruktur sowie eine gute Ausgangslage für große Trainingsflüge bietet.

In der Vorwoche hatte die Wettervorhersage fast zur Absage mangels Aussicht auf Thermik gelockt, wenige Tage vorher kristallisierte sich jedoch heraus, dass eine Chance auf gute Flüge besteht. Und wenn nicht im Rheintal, wo dann in Rheinland-Pfalz?

Am Donnerstag war entspanntes Anreisen angesagt, sodass die meisten Teilnehmer im Laufe des Abends ankamen. Ziemlich ambitioniert, vielleicht auch durch Mangelerscheinungen getrieben, bauten wir am Freitag bei leichtem Sonnenschein alle Flugzeuge auf. Kalle holte uns dann beim Wetterbriefing wieder zurück auf den Boden der Tatsachen, wenig Chancen auf Thermik, allerdings auch kein großes Regenrisiko. Nach bereits erfolgter Aufbauübung konnten nun

also die, die sich noch unsicher fühlten, den vielleicht ersten Start der Saison machen, um ihre Systeme zu testen und sich den Flugplatz aus der Luft anzuschauen. Getreu dem Motto „Neuer Tag, neues Glück“ wurde am Samstagmorgen wieder vor dem Frühstück aufgebaut. Ein Blick aufs Wetter bestätigte dieses Mal unseren Optimismus.

Die Trainingsgruppen wurden bereits am Vorabend zusammengestellt, bei der diesjährigen Teilnehmerzahl bekam fast jeder den Luxus eines eigenen Trainers. Startbereitschaft war für 12 Uhr lokal angesetzt und man begann dann auch zügig, sodass in unter einer Stunde das Teilnehmerfeld in der Luft war. Das Wetter präsentierte sich im Rheintal mit reichlich schönen Cumuli, knackigen Steigwerten, brauchbarer Basisshöhe und Reihungen in der Windachse. Dabei konnten Strecken zwischen 170 und 450 Kilometer geflogen werden. Ein sehr ansehnliches Ergebnis, wenn man bedenkt, dass manche der Teilnehmer frisch ihre Lizenz haben und noch nie weiter als 50 km geflogen sind. Am Abend wurde zur Feier des Tages dann gegrillt, für viele sicher auch das „Angrillen 2018“.

Der Sonntag konnte dann aufgrund von

massiven Regenschauern als Theorietag genutzt werden. Nach ausgiebigem Briefing beschäftigten wir uns mit dem Thema FAI Dreiecke, DMSt und OLC-Regeln. Vertieft wurde dies noch, indem jede Gruppe ein fiktives Dreieck für seinen Heimatstartplatz plante, falls „der“ Tag des Jahres kommen sollte. Zu diesen Streckenplanungen konnten dann noch einige Tipps der bereits erfahrenen Piloten gesammelt werden.

Am letzten Tag gab es dann noch die Chance auf ein kleines Wetterfenster mit schwacher Thermik. Es war freies Fliegen für jedermann angesagt, so konnte frei entschieden werden, ob man gemütlich zusammenpacken oder auf Kilometerjagd gehen wollte. Wer gestartet war, konnte in schwach gezeichneter Blau- oder auch Grauthermik noch 50-100 Kilometer sammeln, bevor es auf den Heimweg ging. Lange hielt die Thermik nicht, sodass die Heimreise zu einer angenehmen Zeit angetreten werden konnte.

Zum Schluss bleibt nur noch zu sagen: Danke an die Organisatoren, den FSV Neustadt für die Gastfreundlichkeit, den Teilnehmern für ihre Motivation und hoffentlich bis zum nächsten Jahr!

*Marcel Kaspari*

## Segelflugsimulator

### Segelflugsimulator des Landesverbandes

Seit Herbst 2016 ist der Landesverband im Besitz eines Segelflugsimulators. Er soll euch, den Vereinen, für die Mitgliederwerbung zur Verfügung stehen,

sowie auf Flugtagen, Veranstaltungen, Projektwochen, o.ä. Fußgängern einen Einblick in den Segelflug gewähren.

Auf Basis eines ASW-15-Bruchs hat Hans Joachim Seel, begeisterter Simulatorpilot aus Laufenselden, den kompletten Simulator in seiner Werkstatt angefertigt. Zunächst



Simulator, Bildschirm und Zubehör sind in einem Anhänger sicher fixiert.



Hajo Seel erklärt einer Segelfliegerin den Simulator. Fotos: Ludwig Feuchtnert

reparierte Hajo den Rumpf und Rumpf-Flügelübergang und verpasste dem Gerät ein Dreibeinfahrwerk. Ein PC wurde hinter der Rückenlehne positioniert und alle vorhandenen Steuerorgane mit Schieberegler verbunden um ein möglichst realistisches Steuerverhalten des Segelflugzeugs zu erhalten. Ruder, Trimmung, Bremsklappen, Fahrwerk, Kupplung, alles blieb in seiner Funktion erhalten. Hinter dem Instrumentenbrett wurde ein Bildschirm zur Darstellung von Fahrt-, Höhenmesser und Co. installiert. Die Szenerie wird auf einem 50“

Bildschirm dargestellt und ist insbesondere rund um Koblenz sehr detailliert dargestellt. Dort sind Winde, Lepo und Startmannschaft unterwegs, man hat per Knopfdruck die Wahl zwischen Winden- oder Flugzeugschlepp.

Um die Instandhaltung und Wartung am Simulator sowie des zugehörigen Anhängers zu sichern, und vielleicht in naher Zukunft das bestehende Objekt weiterzuentwickeln, erlaubt sich der Landesverband eine Leihgebühr von 100 Euro pro Veranstaltungswochenende zu erheben.

Da sich Hajo Seel bei der Ausführung des Projektes sehr viel Mühe gegeben hat und wir noch lange Spaß an unserem Simulator haben möchten, muss der ausleihende Vereine einen Verantwortlichen in die Bedienung des Simulators einweisen lassen. Die letzte Einweisung fand am 24. März 2018 in Bad Sobernheim statt, weitere werden bei Bedarf angeboten. Interessenten melden sich hierzu bei Bert Henn [bert.henn@t-online.de](mailto:bert.henn@t-online.de)

*Bert Henn/KF*

## Jugend

### Luftsportjugend-Volleyballturnier 2018 in Landau



Am 3.3.2018 war es wieder so weit: Das alljährliche Volleyballturnier der rheinland-pfälzischen Luftsportjugend stand vor der Tür. Mit dabei waren 16 Teams aus ganz Rheinland-Pfalz und ein Gast-Team aus dem Saarland. Natürlich beginnt für den ausrichtenden Verein die Arbeit nicht erst am Tag des Turniers, sondern mit der Organisation schon Monate davor, an dieser Stelle vielen Dank für die tatkräftige Unterstützung durch die Landesjugendleitung! Insbesondere an Julia Weidler und Jonas Schur für die Bereitstellung der Organisa-

tionshilfe. Zurück zum Turniergeschehen: Die Partien fanden im Schulzentrum Ost in Landau statt. Gespielt wurde verletzungsfrei von 10:30 bis 16:00 Uhr. Alle Teams spielten fair und zeigten sport(-sgeistliche)liche Höchstleistungen. Der Spielbetrieb wurde nur einmal jäh durch Wassereinbruch in der Sporthalle unterbrochen, doch auch dieses seemännische Hindernis brachte das Orga-Team nicht aus der Ruhe und schnell war ein Feld umgebaut. Im Finale standen sich die Teams der Vereine aus Nastätten (AC Nastätten) und Bad Sobernheim (FSV Bad Sobernheim) gegenüber. Nach einem spannenden Spiel entschied der AC Nastätten das Turnier für sich. Nun änderte sich die Location und alle Teilnehmer begaben sich zum Flugplatz auf den Ebenberg, wo bereits das Essen

auf die Sportler wartete. Den ausgehungrigten Sportlern standen raue Mengen an Steak, Bratwürsten und Pommes Frites zur Verfügung, sodass auch jeder satt wurde (zumindest bis er nachts anfang Brot zu frittieren). Nach dem Essen hielten Ernst Eymann (Präsident des Landesverbandes), Sebastian Stücker (Vereinspräsident der DJK Landau) und Bürgermeister Ingethron abschließende Reden, bevor es an die Siegerehrung ging. Unser Dank gilt auch Ülis Segelflugbedarf ([Segelflugbedarf24.de](http://Segelflugbedarf24.de)) für die Spende, welche als Preis vergeben werden konnte. Im Anschluss begann die obligatorische Party, welche allen Anwesenden sichtlich Freude bereitete. Wir ziehen aus diesem Turnier eine positive Bilanz und bemerken, dass wir, auch nach gefühlt 1000 Jahren ohne Volleyballturnier, es immer noch draufhaben! An dieser Stelle trauern wir auch um einen der Tische, der das Morgengrauen leider nicht mehr erlebte.

*Maurice Schneider*

## Einmal zur erweiterten Vorstandssitzung des LSV RP nach Sobernheim und zurück

### ELLX - EDRS – wieder EDRS – EDDR und dann wieder ELLX

Unser Justiziar Ulrich Carl und ich reisen immer gemeinsam zu den Vorstandssitzungen. Erstens sind Fahrgemeinschaften günstiger und viel unterhaltsamer. Wir kennen uns seit 20 Jahren und haben uns alle sechs Monate viel zu erzählen. Da die Wetterlage stabil schien und wir im Winter das Fliegen vermisst hatten, beschlossen wir von Luxemburg nach Sobernheim zu fliegen. Wir trafen uns um 8 Uhr bei Uli und hatten somit alle Zeit der Welt um pünktlich anzukommen. Normalerweise ist es von Luxemburg nach Sobernheim ein knapp halbstündiger Flug. Wir kamen in Luxemburg an und fanden im Bordbuch einen Eintrag, dass eine Kontrollleuchte brennt, die nicht brennen soll. Da hätten wir die Entscheidung treffen müssen, doch mit dem Auto nach Sobernheim zu fahren. Doch wir bekamen vom Techniker das OK, ungefährlich – fliegt. Wir stiegen bei schönstem Sonnenschein und eisiger Kälte in die bereits vollgetankte Cessna 172 Skyhawk und es ging los. Es sah toll aus, über die noch weißen Felder zu fliegen. Auf Reisehöhe angekommen, war es doch ganz schön bockig und der Gegenwind beachtlich. Wir krochen mit 49 Knoten Groundspeed nach Sobernheim. Bei der Geschwindigkeit brauchten wir auch „etwas“ länger und kamen leicht verspätet zur Präsidiumssitzung bzw. Seko-Sitzung an, die beide um 10 Uhr begonnen hatten.

Wir wurden sogar pünktlich fertig mit der erweiterten Vorstandssitzung und es sollte schnell nach Hause gehen. Wir freuten uns, dass wir jetzt bei Rückenwind recht schnell zu Hause sein würden. Wir starteten und los ging's. Wir verabschiedeten uns

im Sobernheimer Funk, wechselten die Frequenz auf Langen und dann nahm das Unheil seinen Lauf ... Langen informierte uns, dass die Landebahn in Luxemburg gerade gesperrt werde und es etwas dauern könne.

Wir entschlossen uns kurzerhand zurück nach Sobernheim zu fliegen. Dort wieder angekommen, erfuhren wir nach einigen Anrufen, dass Luxemburg voraussichtlich bis 19:00 UTC gesperrt sei wegen „work in progress“. 19 Uhr UTC heißt, dass es im Februar um 20:00 Uhr stockdunkel ist. Deshalb entschlossen wir uns nach Saarbrücken zu fliegen, weil man da im Dunkeln auch noch rauskommt. Zum Glück besitzt Uli alle notwendigen Berechtigungen, sodass wir die Aussicht hatten, am Samstagabend noch per Flieger nach Hause zu kommen.

Wir flogen also nach Saarbrücken. Da Peter Hammann auch nach Hause wollte, bekam er ein Lufttaxi nach Saarbrücken. Luxair war auch schon da. Drei Maschinen, die nach Luxemburg wollten, waren nach Saarbrücken umgeleitet worden und warteten in Reih und Glied auf den Heimflug. Die Passagiere waren schon mit Bussen nach Luxemburg gebracht worden. In Saarbrücken verbrachten wir mit WLAN, Telefonieren, Kaffee und Limo unsere Wartezeit. Seit der samstäglichen Suppe zum Mittagessen in Sobernheim war auch schon etwas Zeit verstrichen. Wir hatten Hunger! Wir informierten unsere Familien, dass wir evtl. spät nach Hause kommen würden. Ulis Frau meinte nur: „Wieso kannst du nicht mit dem Auto fahren wie andere Leute auch?“



Rollen in Luxemburg neben den Cargo-747en

Nach einigen weiteren Anrufen war klar: Die Landebahn sollte ab 20:15 Uhr wieder freigegeben werden. Bei eisiger Februar-kälte und starkem Wind machten wir uns auf den Weg zum Flugzeug. Nun ging alles ratzfat. Die Luxair-Piloten müssen schon im Cockpit gelauert haben und starteten noch vor uns in Richtung Luxemburg.

Dann waren wir an der Reihe. Wir hatten gehofft, dass der Wind nachgelassen hätte, aber es war doch noch ganz schön bockig. In Luxemburg angekommen mussten wir dann auch noch ein paar Kreise im Holding Pattern bleiben. Von überall fielen Cargo-Flugzeuge nun ein. Viele waren nach Liège, Amsterdam und Düsseldorf umgeleitet worden und alle wollten nur noch heim.

Die Landung in Luxemburg im Dunkeln fand ich schon sehr aufregend. Ein normaler Segelflieger macht so etwas gewöhnlich ja nicht!

Um 22:30 Uhr war ich dann etwas unterkühlt aber glücklich wieder zu Hause in Trier. Diese Vorstandssitzung werde ich so schnell nicht vergessen ...

*Anette Weidler (Text & Fotos)*



Anflug im Sonnenuntergang auf Saarbrücken



Flughafen Saarbrücken mit geparkten Luxair-Fliegern

## LSC Westerwald

## Alexander Zimmermann

**Der Luftsportclub Westerwald in Montabaur trauert um seinen langjährigen 1. Vorsitzenden, Fluglehrer, Ausbildungsleiter und Ehrenmitglied Alexander Zimmermann.**

Die Wiege seiner fliegerischen Laufbahn stand in seinem Heimatort Thalheim. Mit den Kameraden des Aeroclubs Kanenbeckerland war er die treibende Kraft für eine Fusion mit der Segelfluggruppe Montabaur zum Luftsportclub Westerwald. Er prägte diesen Verein über Jahrzehnte durch seine enorme Schaffenskraft. Vie-

len jungen Menschen brachte er als Fluglehrer die Faszination des Segelfliegens bei.

Unvergessen hierbei war seine Weitsicht, mit einem ganzen Verein über Jahre speziell im Hochgebirge in Aosta und Siseron die Schönheit der Fliegerei zu erleben. Mit seiner Anwesenheit bei den Vorstandswahlen des LSC Westerwald noch im Februar 2018 hat er sich versichert, dass sein Lebenswerk weitergeführt wird. Wir sind Alexander Zimmermann zu großem Dank verpflichtet und werden seine Arbeit in seinem Sinne fortsetzen.



Alexander starb am 10.03.2018 in Montabaur im Alter von 82 Jahren.

## Aero-Club Pirmasens

## Flugtag Aero-Club Pirmasens vom 01.–02. Sept. 2018



**Rundflüge mit der Ju-52 „Tante-Ju“, sowie Kunstflugvorführungen**  
Info: [www.flugtag-pirmasens.de](http://www.flugtag-pirmasens.de)

## SFG Wershofen

## Nostalgisches Flieger-Picknick mit Cessna-Jubiläen



### Commonwealth Boomerang als Highlight

Bereits seit 2012 findet alle zwei Jahre auf dem idyllischen Grasflugplatz Wershofen/Eifel – unweit des Nürburgrings – das „Nostalgische Flieger-Picknick“ statt. Von Anfang an mit dabei: die klassischen Cessna-Modelle. Von der kleinen C120/140 über

die frühen Modelle der Bugrad-Cessnas mit Straight-Tails und ohne Omni-Vision-Fenstern bis zu den „großen“ C195 mit Sternmotor. Teilnehmen wird auch das älteste in Europa fliegende Modell aus Wichita: eine „Holz-Cessna“ Airmaster. In diesem Jahr feiern die Liebhaber der klassischen Cessnas etwas verspätet den 70. Geburtstag

der C170, deren Erstflug 1947 erfolgt ist. Auch die Premieren der zehn Jahre jüngeren C150, C175 und C210 werden beim Classic Cessna-Meeting begangen. Das jeweils älteste teilnehmende Exemplar dieser Modelle wird mit einem Sonderpreis prämiert. Aber nicht nur Cessnas sind beim Nostalgischen Flieger-Picknick willkommen. Auch fliegende Oldtimer, Youngtimer und auch Retro-ULs anderer Hersteller sind zum Picknick unter der Tragfläche eingeladen. Im Picknickzelt wartet auf die Besatzungen ein reichhaltiges kulinarisches Angebot. Bei den vergangenen Events lockte dies regelmäßig mehr als 60 Teilnehmer aus ganz Europa in die Eifel. Wer mit dabei sein möchte, wird gebeten, sich unter [www.flugtag-wershofen.de/flieger-picknick/anmeldung](http://www.flugtag-wershofen.de/flieger-picknick/anmeldung) als Teilnehmer zu registrieren.

Zahlreiche Klassiker werden auch im Flugprogramm zu sehen sein: Angefangen bei historischen Segelflugzeugen wie SG-38, DFS Habicht und Slingsby T.21 über die Trainer Bücker Jungmann, Tiger-Moth und Chipmunk, Verbindungsflugzeuge wie Fieseler Storch, Stinson Reliant und Cessna Bird-Dog und bis hin zum Schwergewicht Antonov An-2. Highlight wird sicher die Vorführung des in Europa einzigartigen Warbirds Commonwealth Boomerang sein. Ein weiterer seltener Warbird könnte sich noch hinzugesellen. Aufgelockert wird das Ganze mit Kunstflugvorführungen von Mike Rottland und Martin Gräf.



Foto: Rainer Freund

Das diesjährige Flugplatzfest Wershofen mit Nostalgischen Flieger-Picknick findet am 1./2. September 2018 statt. Weitere Infos unter <https://www.flugtag-wershofen.de>

### Luffahrtverein Grünstadt

## 1. Juli 2018 – 23. OPEN AIRPORT am Flugplatz Grünstadt Quirnheimer Berg

### Am 01. Juli veranstaltet der Luffahrtverein Grünstadt zum 23. Mal seinen OPEN AIRPORT mit Fly-in.

Wie in den letzten Jahren wird sonntags das Technikmuseum Leininger-Land sich mit Ausstellung und Sternfahrt an der Veranstaltung beteiligen.

Der 1927 gegründete Verein, einer der ältesten Flugsportvereine Deutschland, lädt wieder zum Flugplatzfest ein.

Höhepunkte der diesjährigen Veranstaltung auf dem Quirnheimer Berg sind wieder am Sonntag ab 10 Uhr das Fly-in des Luffahrtvereins sowie die Kunstflugvorführungen von Mike Rottland, der mit seiner Extra 300S wieder Unglaubliches an den Himmel zaubert.

Weitere Kunstflüge mit Pitts Special und die

Formationsflüge der Yak-Staffel werden zu bestaunen sein.

Ganz besondere Oldtimer-Flugzeuge gehören auch in diesem Jahr wieder zu den Gästen auf dem Quirnheimer Berg.

Raritäten wie die Doppeldecker Tiger-Moth, Stampe SV4, Bücker-Jungmann, Bücker-Jungmeister, Bücker-Bestmann, Stinson 108, eine Spitfire (80 % so groß wie das Original) und eine Bölkow 207 werden zu bestaunen sein.

Mit mehreren Oldtimern kann „mitgeflogen“ werden, so können sich die Gäste selbst ein Bild aus der Vogelperspektive verschaffen. Es werden auch wieder ca. 200 Oldtimerfahrzeuge zum Treffen des Motorrad- und Technikmuseums auf dem Flugplatz erwartet.

Es wird so ein Treffen von Oldtimern zu Land und in der Luft.

Der Luffahrtverein wird zudem mit verschiedenen Segelflugzeugen (ASK21 und Pilatus B4) Kunstflug vorführen.

Der Flugplatz ist für die allgemeine Luffahrt geöffnet und es wird ein reger Flugbetrieb herrschen, sodass auch die Starts und Landungen der Gastpiloten bestaunt werden können.

Selbstverständlich ist für Speisen und Getränke bestens gesorgt, auch unser italienischer Freund Vito mit seiner Mannschaft wird mit Pizza und Pasta die Gäste verwöhnen.

Auf ihren Besuch freut sich der Luffahrtverein Grünstadt u. Umgebung e.V.

Mehr Info unter:

<http://segelflug-gruenstadt.de/>

### Wir gratulieren

Am 12. Mai flog sich Andreas Ebenhoch von der SFG Wershofen frei. Seine Fluglehrer Bernd van der Mühlen und Benjamin Deppe freuen sich mit ihm!



## Schule der Flieger 2018

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



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

Fluglehrerfortbildung 2018	15.09. – 16.09.2018
----------------------------	---------------------

### TECHNIK

Technik Grundmodul	27.10.2018
Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	25.10. – 28.10.2018
Werkstattleiterlehrgang Holz-Gemischtbauweise	13.10. – 20.10.2018

### THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Funksprechlehrgang BZF 1 oder BZF 2 (Herbst) *	29.09. – 05.10.2018
Theorielehrgang – Finishkurs Für PPL(A), LAPL(A), SPL, LAPL(S) und UL (Herbst) *	22.09. – 23.09.2018 und 29.09. – 05.10.2018
Fallschirmpackerlehrgang	17.11. – 20.11.2018

\*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

### FLIEGERISCHE PRAXIS

Flugsicherheitstraining Nordsee Juni	24.06. – 29.06.2018
Streckenflugtraining	23.06. – 30.06.2018
Ultraleichtsegelfliegen – Umschulung/Scheinerwerb	06.08. – 11.08.2018
UL-Motorfliegen – Einweisung 120-kg-Klasse	06.08. – 11.08.2018
Flugsicherheitstraining St.Petersburg/Florida	21.09. – 05.10.2018
Flugsicherheitstraining Gap	25.08. – 30.08.2018

## ALLGEMEINE TERMINE 2018

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
10. November 2018	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
11. November 2018	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
17. November 2018	UL- und Motorfliegetag	Bad Sobernheim
03. November 2018	Deutscher Segelfliegetag	Koblenz
23. – 25. November 2018	Jugendleitertag 2018	Bad Sobernheim

Alle Veranstaltungen, ausführliche Informationen hierzu und Online-Anmeldungen über [www.lsvrp.de](http://www.lsvrp.de)

Interessenten an Lehrgängen für Zellenwarte und Werkstattleiter (Holz/Gemischt und FVK) bitte an die Geschäftsstelle wenden.

#### In eigener Sache:

Bitte sendet eure Beiträge, Meldungen und Fotos immer an [presse@lsvrp.de](mailto:presse@lsvrp.de). Es ist in der Vergangenheit einiges verloren gegangen, wenn die Artikel über Umwege mit Zeitverlust zur Redaktion gelangen.

Wenn ihr Bilder abdrucken möchtet, dann sendet sie uns als jpg im Attachment und bitte KEINEN Dropbox-Link. Und denkt auch daran, unter den Text die entsprechenden Abbildungen mit dazugehörigen Bildunterschriften und den Fotografen zu nennen.  
**Vielen Dank!**

**Liebes LuftSport-Team,**

vielen Dank für die Veröffentlichung des Artikels über meine Reise nach Samara zum Fliegen der SeaBear. Leider hat sich im Artikel ein Fehler bei der Emailadresse eingeschlichen:

Diese lautet [giegerich.thomas@gmail.com](mailto:giegerich.thomas@gmail.com).

Anfang Mai war ich übrigens wieder in Russland und es gibt Neuigkeiten: Chaika hat die erste L-45 (mit 2x Rotax 915) fast fertig gestellt, im Juni soll die Flugerprobung beginnen. Dieses Mal durften wir die Produktion besichtigen und waren von der Arbeit dort sehr angetan. Unser Ziel ist es nun, ein Schnellbausatz des Fliegers zu entwickeln und diesen auf den europäischen bzw. nordamerikanischen Markt zu bringen. So schaffen wir es vielleicht, dass bald einige dieser Maschinen auch außerhalb Russlands in der Luft sind. Den ersten Prototyp soll es aber natürlich hier bei uns in Deutschland (Region Speyer) geben. Hier sind Interessenten natürlich höchst willkommen.

**K6 CR, Werk-Nr. 848**

Bj.1960; Grundinstrumentierung + el.Vario/Sollfahrt; neues Funkgerät (8,33 kHz), ARC bis 4.5.2019; Standort EDFZ; von privat zu verkaufen **VB 3700 €**; **Tel. 06132 786 7888**



Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

**VERANSTALTUNGSHINWEIS****Currywurst Fly-in & Ziellandewettbewerb in Hodenhagen**

Aufgrund der positiven Reaktionen auf unsere Currywurst-Fly-ins finden diese zukünftig an jedem zweiten Freitag im Monat in Hodenhagen (EDVH) statt. Landeentgelte entfallen für dieses Event.

Außerdem wird ein Ziellandewettbewerb angeboten. Der Wettbewerb findet am 21. Juli 2018 statt. Die Regularien sind auf [www.flugplatz-hodenhagen.de](http://www.flugplatz-hodenhagen.de) und auf der Facebook-Seite Flugplatz Hodenhagen veröffentlicht. Auch für den Zeitraum des Ziellandewettbewerbes werden keine Landegebuhen berechnet. Die Gewinne werden über einen Teilnahmebetrag von 15 € finanziert.

Aus Planungsgründen ist eine Anmeldung per E-Mail an [Veranstaltungen@Flugplatz-Hodenhagen.de](mailto:Veranstaltungen@Flugplatz-Hodenhagen.de) erwünscht, aber auch Spontane können an dem Vorhaben teilnehmen.

**Termine: Currywurst Fly-in: 13. Juli, 10. August, 14. September, 12. Oktober; Ziellandewettbewerb: 21. Juli 2018**

Weitere Infos und Flyer zu den Veranstaltungen auf [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de)

**IMPRESSUM**

LuftSport Juni/Juli 2018

**Herausgeber:**

DAeC-Landesverband Bremen e.V.  
Detlev Thamm, Am Bienenschauer 9  
27777 Ganderkesee  
Tel.: 0422 294 7396, Mobil.: 0152 092 561 72  
E-Mail: [d.thamm@daec-bremen.de](mailto: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@lsv-hh.de](mailto:info@lsv-hh.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](mailto:guenter.bertram@daec-lvn.de), [www.daec-lvn.de](http://www.daec-lvn.de)  
Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

**Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.**

Am Flugplatz Dornberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim  
Tel.: 06751-856324-0 Fax 06751-856324-1  
Mail: [info@svrp.de](mailto:info@svrp.de), [www.lsvrp.de](http://www.lsvrp.de)  
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

Ständige freie Mitarbeiter: Maria Bechtel-Fey, 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, Renate Heege, Frank Herzog, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Wolfgang Lintl (WL), Dr. Meike Müller, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Heike und Hein Sauels, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Kathi Suthau, Gerhard Wöbbeking.

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Bernd Müller-Beckmann, Florian Danker, Nils Fabig, Karsten Fahrenkamp, Reiner Freund, Jannis Grotheer, Hans-Jürgen Götte, Marcel Kaspari, Christian Lasche, Hartmut Merten, Jens-Arne Reumerschüssel, Reinhard Schott, Johann Schrape, Walter Wiegel

Verlag: Eqip Werbung & Verlag GmbH, Sprottau Str. 52, 53117 Bonn  
Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012  
[www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de), [redaktion@luftsportmagazin.de](mailto:redaktion@luftsportmagazin.de)  
Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln  
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl  
Lektorat: Georg Bungter, Heike Schiemann

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 18.000 Exemplare  
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 16 vom Januar 2018;  
Kontakt: [anzeigen@luftsportmagazin.de](mailto:anzeigen@luftsportmagazin.de)

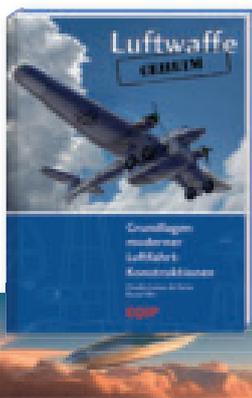
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht dieser Ausgabe liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Verlages. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig, für Themen mit überregionalem Bezug der Verlag. 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](http://www.luftsportmagazin.de)

Die nächste Ausgabe erscheint am **09. August 2018 \***,  
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der **10. Juli 2018\***.

\* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de) veröffentlicht.

## • Neu! Jetzt lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

### Luftwaffe – Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

In diesem außergewöhnlichen Buch schildern und zeigen die beiden brasilianischen Autoren, der Luftfahrtshistoriker Claudio Lamas de Farias und der Designer Daniel Uhr, welche außergewöhnlichen Flugzeuge die deutsche Luftwaffe erdachte, entwickelte und flog. Nach dem Zweiten Weltkrieg fanden viele dieser Ideen Eingang in zivile und militärische Flugzeuge in aller Welt. In zahlreichen historischen und jüngeren Fotos werden erstaunliche Parallelen sichtbar. Immer dann, wenn von den Flugzeugen keine Fotos verfügbar waren, hat Daniel Uhr diese in fotorealistischen Animationen „nachgebaut“ und rasant in Szene gesetzt.

168 Seiten, 210 x 280 mm, Hardcover  
ISBN 978-3-9808838-3-2  
**29,00 €**

### Luftwaffe Confidential – Fundamentals of Modern Aeronautical Design

Die englischsprachige Ausgabe

ISBN 978-3-9808838-4-9  
**29,00 €**

## • Segelflugbücher



Wolfgang Binz

### LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotografien. Dazu detailgetreue und maßstabsgerechte Dreiseitenansichten.

208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover  
ISBN 978-3-9814977-9-3  
**45,00 €**



Mallinson/Woolard

### Handbuch des Segelkunstflugs

Die hohe Schule des Segelflugs. Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, Ein Lehrbuch und Nachschlagewerk mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren.

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover  
ISBN 978-3-9806773-5-6  
**25,00 € wieder lieferbar**

## • Segelflugbücher

Martin Simons

### Segelflugzeuge

#### Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Zeichnungen und pro Band ca. 120 ganzseitige detailgetreue farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, 272 Seiten, Hardcover



#### Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-6-2

**54,00 €**

nur noch wenige Restexemplare

#### Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-3-3

**54,00 €**

nur noch wenige Restexemplare

#### Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-0-1

**54,00 €**

nur noch wenige Restexemplare

Martin Simons

### Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



#### Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6

**54,00 €**

nur noch wenige Restexemplare

#### Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0

**54,00 €**

nur noch wenige Restexemplare

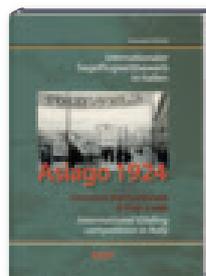
#### Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

**54,00 €**

vergriffen

alle Preise zzgl. Versandkosten



### Asiago 1924

#### Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

Eine liebevoll aufbereitete Chronik des ersten internationalen Segelflugwettbewerbes in Italien unter Beteiligung der deutschen Piloten Martens und Popenmeyer von Segelflughistoriker Vincenzo Pedrielli. Mit 90 professionellen zeitgenössischen Fotografien, dazu detail- und maßstabsgetreue, ganzseitige Dreiseitenansichten aller beteiligten Flugzeuge vom britischen Experten Vincent Cockett sowie humorvolle Aquarelle von Werner Meyer.

144 farbige Seiten, fester Einband 220 x 300 mm,  
dreisprachig, englisch, deutsch, italienisch  
ISBN 978-3-9814977-7-9 **34,00 €**



Vincenzo Pedrielli

### Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

Die Geschichte des italienischen Segelfluges vom Beginn im Jahr 1924 in Asagio bis in die jüngere Vergangenheit. Alle italienischen Konstrukteure und deren Muster werden ausführlich beschrieben und in vielen hervorragenden Fotos gezeigt. Detailgenaue und maßstabsgetreue Dreiseitenrisse sowie ein Anhang mit Profilen und Rumpfquerschnitten geben dem Scale-Modellbauer alle notwendigen Informationen.

272 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover  
ISBN 978-3-9808838-9-4 **45,00 €**



### The Vintage Glider Club

Ein außergewöhnliches Werk des weltgrößten Oldtimer-segelflugclubs anlässlich seines 40. Jubiläums. Mitglieder aus aller Welt präsentieren auf jeweils einer Seite 300 ihrer fliegenden Raritäten in Wort, Bild und Daten, teilweise in ihrer Muttersprache, immer mit einer englischen Zusammenfassung. Dazu enthält das Buch Beiträge und Tabellen zur Geschichte und Entwicklung des Vintage Glider Clubs.

384 farbige Seiten, fester Einband, Hardcover,  
240 x 297 mm, mehr als 800 Fotografien  
ISBN 978-3-9814977-8-6

nur noch wenige Restexemplare  
**54,50 €**



# 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**  
**Ultraleicht**  
**Modellflug**



**1 x Discus FES**  
1 x DUO Discus xlt mit Heimkehrhilfe für große Piloten  
1 x Duo Discus xT – mit Heimkehrhilfe  
3 x ASK 21 – kunstflugtauglich  
1 x ASK 21 Mi – eigenstartfähig  
1 x ASG 29 E – mit Heimkehrhilfe  
1 x ASW 28

1 x Robin DR 400 Regent  
2 x Robin DR 400/180  
1 x Katana DA 20  
1 x HK 36 Super Dimona  
1 x Pelican (UL)



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



36129 Gersfeld /Rhön  
Telefon: (066 54) 364  
Mobil: (0171) 720 72 80  
Fax: (066 54) 81 92  
E-Mail: [info@fliegerschule-wasserkuppe.de](mailto:info@fliegerschule-wasserkuppe.de)

# Fliegerschule Wasserkuppe

