



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



STAMPE SV4-C
als Ultraleichtflugzeug

SEGELFLUG
Standard Libelle als
Elektro-Eigenstarter

OLDTIMER
Babytreffen in Grunau



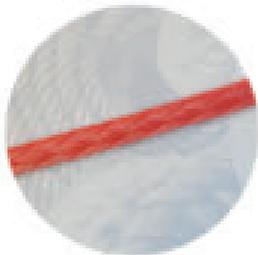
Dynatec Hoistline®



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

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

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



Hoistline „orange“

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

Seil- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „orange“ 5 mm	3.700 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- Nenndurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „yellow“ 6 mm	3.200 daN	1,60 kg



Hoistline „Groundline“

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

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

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

Vorseilsystem

Vorseil

- ca. 9 mm
- Spezialeil
- 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

ZAHLENSPIELE ...



Liebe LuftSportlerinnen und LuftSportler, liebe Leserinnen und Leser,

nach etwa drei Jahren Beratung hat das EU-Parlament am 12. Juni 2018 über die Änderung der EASA Basic Regulation (bisher EG 216/2008) abgestimmt und den vorgeschlagenen Text angenommen. Hierin auch die Regelung, dass die Zuständigkeit für Ultraleichtflugzeuge bei den Ländern bleibt und dass diese per ‚Opt-out‘ die Möglichkeit haben, die maximale Abflugmasse auf 600 kg anzuheben. Wenn die Verordnung in Kraft ist und nationale Regelungen erlassen sind, wird es dann endlich die legale Möglichkeit geben, Ultraleichtflugzeuge zu fliegen, die ordentlich ausgestattet und ausreichend betankt sind – und das sogar mit zwei Personen an Bord!

Die überaus aktive und kreative UL-Szene im In- und Ausland hat bereits reagiert oder wird in Kürze entsprechende Geräte auf den Markt bringen. Die UL-Fliegerei, die hierzulande in den 1980er-Jahren begann und 1992 in der Luftsportgeräteordnung mündete, hat sich inzwischen zu einer ernst zu nehmenden Flugzeugkategorie und einem bedeutenden Wirtschaftszweig entwickelt.

Mit etwa 5.400 beim DULV und DAeC registrierten Luftsportgeräten bei stets steigender Tendenz wird man schon bald die beim LBA zugelassenen 6.500 E-Klasse-Flugzeuge eingeholt haben.

Bei der Recherche nach Zulassungszahlen stellte sich im Übrigen heraus, dass wir Luftsportler die Zulassungszahlen beim LBA mit großem Abstand anführen. Zur o. g. E-Klasse kommen etwa 7.400 Segelflugzeuge, 3.500 Motorsegler und 1.100 Ballone. Wenn wir davon ausgehen, dass jedes der 39.000 DHV-Mitglieder einen Drachen oder Gleitschirm und 1.000 Fallschirmsportler je einen Sprungschirm besitzen, kommen wir auf fast 60.000 Flugobjekte. Ganz abgesehen von den ungezählten Modellflugzeugen, mit denen sich die eingangs erwähnt EU-Verordnung ebenfalls befasst (s. Seite 5). Zum Vergleich: Airliner mit A-, B- oder C-Registrierung gibt es beim LBA nur etwa 1.000.

Eine weitere positive Nachricht findet sich in diesem Heft (s. Seite 6): Die leidige Sicherheitsüberprüfung ZÜP könnte schon bald Geschichte sein. Auch hier führt Beharrlichkeit und an ‚einem Strang ziehen‘ letztendlich zum Erfolg.

Wenn wir uns zudem mit unseren zigtausenden Sportgeräten als verlässliche und sichere Luftraumnutzer zeigen, sollten auch andere Interessen durchgesetzt werden bzw. Einschränkungen verhindert werden können.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen viel Erfolg und viele sichere und schöne Flüge, Sprünge und Fahrten an einem möglichst grenzenlosen Himmel!

Klaus Fey

Stampe SV4-C als Ultraleichtflugzeug; **Foto: Edwin Borremanns**

Foto Editorial: Ludwig Feuchtnner



Inhalt

NEWS

Neues aus Behörden, Verbänden und der Industrie	4
--	---

ELEKTROFLUG

Elektroflugnews	10
-----------------	----

RECHT

Gästeflüge	12
------------	----

VERANSTALTUNG

Airliner-Classics in Speyer	13
-----------------------------	----

FLUGSICHERHEIT

Die Sichtflugplatzrunde	14
-------------------------	----

SEGELFLUG

Babytreffen in Grunau	16
Libelle Elektro	18

REISETIPP

Aus-Flug nach Barth	20
---------------------	----

MOTORFLUG/UL

Stampe SV4-C als Ultraleichtflugzeug	22
--------------------------------------	----

FALLSCHIRMSPORT

Indoor Skydiving	26
Fallschirm – Weltcup der Zielspringer	26

LANDESVERBÄNDE

Bremen	27
Hamburg	33
Niedersachsen	34
Rheinland-Pfalz	42

AUS DER REDAKTION	50
-------------------	----

KLEINANZEIGEN	50
---------------	----

IMPRESSUM	50
-----------	----



FAI International Drones Conference und EXPO 2018

Die diesjährige Konferenz findet vom 31.08.–02.09.2018 im EPFL Rolex Learning Center in Lausanne (Schweiz) als Teil der EPFL Drone Days statt. Sport, Sicherheit und Neuentwicklungen im Bereich der Drohnentechnologie sind die Schwerpunkte der Konferenz.

Anmeldungen unter folgendem Link:

<https://www.fai.org/drones-conference-registration>

Konferenzprogramm (31.08.–01.09.2018)

Drohnenrennen sind mittlerweile international weit verbreitet, wie der FAI Drone Racing World Cup zeigt. Auf der Konferenz werden u.a. Technologien diskutiert, die das Zuschauererleben intensivieren. Experten debattieren die Herausforderung, Drohnen gefahrlos in den immer enger werdenden Luftraum zu integrieren. Außerdem

stellen Drohnenhersteller Neuentwicklungen im Bereich des Personentransports und des autonomen Fliegens vor.

EXPO (31.08.–02.09.2018)

Öffentlichkeit und Konferenzteilnehmer können sich auf der Ausstellung über neueste Entwicklungen der Drohnentechnik informieren. Der Eintritt ist frei.

EPFL Drone Days (31.08.–02.09.2018)

Der EXPO Robotic Showcase präsentiert führende Robotertechnik aus den Bereichen Sport, Handel und Sicherheit. Im Rahmen des 2018 SRSA World Cup zeigen die besten Drohnenpiloten der Welt ihr Können. Dieses Event ist kostenlos für alle Konferenzteilnehmer.

DAEC

www.daec.de



ULTRALEICHTFLUG Basic Regulation Etappensieg in Sachen 600 Kilogramm

Seit dem Jahr 2015 haben die verschiedensten Fachgremien an einer Überarbeitung der „Basic Regulation“, den gemeinsamen Vorschriften für den Luftverkehr in Europa, gearbeitet. In Sachen 600 Kilogramm gibt es Neues: Ein wichtiger Etappensieg auf dem Weg zur Neuregelung der UL-Zulassungen – allgemein unter dem Stichwort „600 Kilogramm MTOM“ bekannt – ist am 12. Juni erungen worden. Das Europäische Parlament hat die Gesetzesvorlage zu den „Gemeinsamen Vorschriften für die Zivilluffahrt und zur Errichtung einer europäischen Agentur für Flugsicherheit“ (die Basic Regulation in revidierter Form) angenommen! Darin sind – mit kleinen Änderungen – die bisherigen Gewichte und Grenzwerte der Ultraleichtflugzeuge festgelegt und die Regulierungsdetails nach wie vor den Mitgliedstaaten überlassen worden. Allerdings wird den Staaten die Möglichkeit eingeräumt, in einem Opt-out-Verfahren die Gesamtmasse auf maximal 600 Kilogramm heraufzusetzen. Es war ein langer und steiniger Weg bis hierhin. Es ist zu einem großen Teil unserer Schwesterorganisation DULV und ihrem Vorstand um Jo Konrad (natürlich unterstützt vom LSGB des DAEC und unserer Bundeskommission) zu verdanken, dass, allen Widerständen zum Trotz, dieser Stand erreicht wurde. Für seine Federführung und seinen intensiven Einsatz möchte ich hier Jo Konrad ausdrücklich danken.



Der Breezer B400-6 wurde bereits für die 600-Kilogramm-Zulassung erfolgreich getestet, Foto: Breezer Aircraft

Aber bevor bei Piloten und Herstellern erste Freudenfeuer angezündet werden: Es ist noch ein Stück Geduld und Arbeit erforderlich, bis wir Ultraleichtflugzeuge mit einem festgeschriebenen Leergewicht und einer vernünftigen Zuladung haben, die weiter in der Zuständigkeit der beauftragten Verbände behandelt werden. Zunächst muss die Verordnung noch in Kraft treten, das Verkehrsministerium die erforderliche Opt-out-Erklärung an die EU melden und dann die entsprechenden nationalen Rahmenvorschriften ändern.

Einen Zeitplan können wir noch nicht voraussagen, die entsprechenden Vorarbeiten wie auch die erforderliche Anpassung der Bauvorschriften an diese neue Lage sind von den Beauftragten bereits in die Wege geleitet worden.

Wolfgang Lintl,

Vorsitzender der DAEC-Bundeskommission Ultraleichtflug

PARTNER FÜR DEINEN SPORT

www.segelflugbedarf24.de



1993-2018
25
ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

MODELLFLUG – EU-Bestimmungen für den Modellflug

Am 12. Juni 2018 hat das Europäische Parlament über die Änderung der EASA Basic Regulation (bisher EG 216/2008) abgestimmt und den vorgeschlagenen Text mit 558 Stimmen bei 71 Gegenstimmen und 48 Enthaltungen angenommen.

Damit fallen in Zukunft unbemannte Luftfahrzeuge unter 150 kg in die Zuständigkeit der EASA. Bisher waren diese im nationalen Recht angesiedelt. Damit fällt zukünftig auch der Modellflug in die Zuständigkeit der EASA, wird aber durch den bereits vorliegenden Vorschlag der EASA zu den „Regeln und Prozeduren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge für den Bereich des verbandsgebundenen Modellflugs“ wieder in nationale Zuständigkeit zurückverwiesen.

Eine Änderung der New Basic Regulation ist nicht zu erwarten, da sich Rat und Parlament bereits auf den vorliegenden Text verständigt haben. Es ist davon auszugehen, dass die Verordnung im letzten Quartal 2018 in Kraft treten wird. Nach Inkrafttreten ist die Europäische Kommission ermächtigt, Durchführungsverordnungen für unbemannte Luftfahrzeuge zu erlassen.

Wenn diese Durchführungsverordnungen in Kraft getreten sind, wird der Modellflug nach einer Übergangsfrist neu organisiert werden. Die Vorarbeiten dazu sind seitens des DAeC bereits in vollem Gange, um eine für den Modellflug möglichst optimale Lösung zu erreichen.

Bundeskommision Modellflug

77. Deutscher Segelfliegertag in Koblenz

Die Bundeskommission Segelflug und der Aero-Club Koblenz laden zum 77. Segelfliegertag am 3. November 2018 ins Kurfürstliche Schloss in Koblenz ein. Auf dem Programm stehen der Bericht der Bundeskommission Segelflug, Siegerehrungen und viele Vorträge auch über die Highlights des Segelflugjahres 2018. Am Vortag des Segelfliegertages wird wieder die Gremiensitzung der Bundeskommission Segelflug stattfinden.



Freiflug: das erste Mal

Ob mit dem Segel-, UL- oder Motorflugzeug, im Ballon oder beim Fallschirmsport – das erste Mal allein in der Luft zu sein ist ein unvergessliches Erlebnis. Die Luftsportjugend hatte deshalb Nachwuchspiloten



zur Aktion „Frei“ eingeladen und um Berichte mit Fotos über den ersten Alleinflug/die erste Freifahrt gebeten.

Unter den Einsendungen wurden Preise ausgelobt. Die Gewinner der ersten Runde stehen fest: Der 1. Preis ging an Eilleen Köhler, der 2. Preis an Lennart Hermann Streng und der 3. Preis an Louis Tebbe.

Die Gewinner erhalten jeweils 150, 100 und 50 Euro für ihre fliegerische Ausbildung. Das Geld wurde an die Vereine überwiesen und den Gewinnern für ihre weitere Ausbildung gutgeschrieben.

Das Projekt geht weiter. Die Berichte und Teilnahmebedingungen sind unter www.luftsportjugend.com/frei/ veröffentlicht.

TOST

Flugzeugerätebau

**für mehr Sicherheit
im Flugsport**

Tost GmbH Flugzeugerätebau München
 Thalkirchner Straße 62 D-80337 München
 Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de
 Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de

45. Hexentreffen

Das ist neu: Nancy, Denise und Lisa – drei UL-Pilotinnen haben sich bereit erklärt, das nächste Hexentreffen auszurichten. Vom 25. bis 27. Januar 2019 laden sie nach Dresden ein. Alle Pilotinnen sind willkommen: „Egal ob motorisiert oder nicht, egal ob klein oder groß, egal ob Schirm oder Propeller – egal welcher Klasse Ihr ange-

hört, uns verbindet eine Leidenschaft: das Fliegen! Wir möchten mit euch bei spannenden Vorträgen träumen, lachen, diskutieren und uns über das Leben einer Hexe austauschen.“

Infos und Anmeldungen auf hexentreffen2019.jimdo.com, Mails an hexentreffen2019@gmail.com

Grüner wird's nicht, sagte der Gärtner und flog davon

Schorsch ist Gärtner in einer bayerischen Kleinstadt. Sein Geschäft und seine Ehe stehen kurz vor der Pleite. Nur über den Wolken, in seinem Kiebitz, fühlt er sich wirklich frei. Als eines Tages der Gerichtsvollzieher vor der Tür steht und sein Flugzeug pfänden will, fliegt Schorsch einfach davon. Ohne zu wissen wohin. Es beginnt eine Reise, die ihn an ungekannte Orte führt, voller skurriler und besonderer Begegnungen – und mit jedem Start und jeder Landung öffnet



der Gärtner ganz langsam sein Herz wieder für das, was man eine Ahnung von Glück nennt. Der Film kommt am 30. August ins Kino. Mehr zum Film unter www.gruenerwirdsnicht-film.de

FDP beantragt Abschaffung der ZÜP

Der Bundestag hat am 14. Juni einen Antrag der FDP-Fraktion auf Abschaffung der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) für Privatpiloten zur weiteren Beratung an die Fachausschüsse verwiesen. Hierzu sagt der Initiator des Antrags, der Bundestagsabgeordnete Manuel Höferlin: „Privat- und Sportpiloten werden in Deutschland durch die Zuverlässigkeitsüberprüfung unter Generalverdacht gestellt, potentielle Straftäter zu sein. Das kann nicht angehen.“ Darüber hinaus müssten Piloten in keinem anderen europäischen Land eine solche Überprüfung über sich ergehen lassen. „Von allen Regelungen, mit denen Luftsportler in den letzten Jahren zunehmend konfrontiert

werden, ist die ZÜP mit Abstand die unsinnigste“, so Höferlin weiter. Nachdem im Jahr 2016 ein Antrag des Bundesrats auf Abschaffung der ZÜP im Bundestag gescheitert war und die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet hatte, unternimmt Höferlin mit seiner Fraktion nun einen erneuten Versuch: „Es ist höchste Zeit, dass diese europarechtswidrige Regelung, die keinen Sicherheitsgewinn bringt und den Betroffenen viel Zeit und Geld raubt, endlich abgeschafft wird“, so der Innenpolitiker und Privatpilot.

Quelle: AOPA

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



Flugfunk 8,33 kHz



FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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



DFS Deutsche Flugsicherung

Informationen und Tipps für VFR-Flieger

Auf ihrer Website bietet die DFS eine Reihe von nützlichen Informationen und Broschüren für den VFR-Flieger, durchaus geeignet, einmal erworbene Kenntnisse über Luftraumstruktur und Regelungen aufzufrischen bzw. zu aktualisieren. Aktuell wurden folgende Broschüren veröffentlicht bzw. aktualisiert:

Das „VFR Pilot Info 1-2018 update“ fasst kurz Fakten und Tipps für das Fliegen im Luftraum E zusammen und zeigt am Ende eine Karte der Flughäfen und Regionalflughäfen mit Erläuterungen zu deren Lufträumen.

Detaillierte Informationen enthält die 24-seitige Broschüre „Sicherer Sichtflug“. Über Flugvorbereitung, Luftraumgliederung, Flugregeln, Berechtigungen, Dienste der DFS bis hin zu FIS-Frequenzen und Funkbeispielen fasst sie anschaulich alles Wissenswerte zusammen.

Wer Notams schnell und sicher verstehen will, sollte das Heft



„NOTAM von A–Z“ studieren. Hier sind der Aufbau der Notams, deren Kategorien und alle Abkürzungen auf 20 Seiten zusammengefasst.

Alle Broschüren stehen auf der Website der DFS zum Download bereit.

www.dfs.de

Quelle: DFS

Ein Volvo der Lüfte



Blackwings ist ein schwedischer Leichtflugzeughersteller, der in Eslöv bei Malmö in Südschweden beheimatet ist. Das Unternehmen feierte jetzt die Zulassung zweier schon mehrfach auf der AERO präsentierten Typen durch den deutschen DULV: BW 600 FG mit starrem Fahrwerk und BW 600 RG mit Einziehfahrwerk. Bereits vor der Zertifizierung wurde der Blackwing mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet. Zwar hatte man bereits 2015 die schwedische Zulassung, doch gilt nach wie vor die deutsche UL-Zulassung als höherwertig. Blackwings ist nach eigenen Angaben das modernste Ultralight. Die Next-Gen-Flugzeugzelle kombiniert komfortable Side-by-side Sitze (120 cm breit!) mit den Leistungen eines High-End-Tandem-Flugzeugs. Die Zelle wird komplett aus Prepreg-Carbon gefertigt und gilt als leichteste und stärkste in ihrer Klasse. Den Besitzern bietet die Blackwing BW 600 RG mit dem Einziehfahrwerk die Möglichkeit, ihre Flugfähigkeiten zu erweitern. Die Maschine hat eine maximale Reisegeschwindigkeit von 270 km/h. Mit geprüften Lasten von +12 / -6G (472,5 kg) und einem Spin-Recovery-Höhenleitwerk bietet Blackwing viel Sicherheit – was unter anderem auf die Prepregs zurückzuführen ist, die sonst nur im Militär- und Großflugzeugbau verwendet werden! Blackwings können mit Motoren bis zu 142 PS je nach länderspezifischer Ultraleichtflugzeug-Gesetzgebung ausgerüstet werden. Am 12.06.2018 hat das EU-Parlament die Gesetzes-Vorlage für die neue EASA-Grundverordnung

angenommen. Das heißt, dass der bereits auf 600 kg Abflugmasse berechnete Blackwing ohne Kompromisse auch schnell den neuen Vorschriften entsprechend aufgelastet wird.

H.P.

Lernen Sie unterwegs oder zuhause mit der Aviation Exam App. Aus dem PPL-Fragenkatalog sind Testfragen GRATIS verfügbar! www.aviationexam.com/de/downloads

READY FOR Theorie Prüfung

Flugschüler aufgepasst: PPL Fragenkatalog geht online!

eisenschmidt.aero/ppl-fragenkatalog

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
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

Avionik in Ultraleichtflugzeugen

Für Avionik in Ultraleichtflugzeugen besteht weiterhin Prüfpflicht alle 24 Monate. Das betrifft Funkgeräte und Transponder. Anderslautende Meldungen (NfL 2-382-17) betrafen lediglich Luftfahrzeuge, deren Lufttüchtigkeit durch ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm (IHP) aufrechterhalten wird. Für UL gilt jedoch weiterhin die „Prüfer-Anweisung für UL“ (PAUL). Bei der jeweiligen Jahresnachprüfung muss beim Einbau von prüfpflichtiger Avionik ein gültiger Avionikbericht vorliegen.

Transponder: Wann und wo Transponder zur Pflicht werden, unterliegt den Luftraumvorschriften. Wird der Transponder zur Pflicht, ist ein Transponder mit Mode-S-Fähigkeit zu verwenden. Dieser muss vor Nutzung einen Registrierungscode erhalten. Das LSG-B hat sich vom LBA eine ausreichende Anzahl von Registrierungs-Codes geben lassen, die von DAeC und DULV gemeinsam genutzt werden. Der Transpondercode wird auf Antrag in Verbindung mit dem Kennzeichen des UL vergeben. Er bleibt für das Kennzeichen registriert und kann ohne neuen Antrag nicht übertragen werden.

Notsender ELT (Emergency Locator Transmitter): Der automatische Notsender ist für UL keine Pflicht in Deutschland. Allerdings kann er für Flüge ins Ausland verpflichtend sein. Wer ein ELT einbaut und in seinem UL als Notsender nutzt, muss Folgendes wissen: Registriert wird das ELT beim LBA. Erst nach Registrierung kann die

SAR-Leitstelle bei einer Auslösung des Notsenders die Flugzeug-, Halter- und Kontaktdaten ermitteln. Wichtig ist dabei auch, dass die Rettungsstelle bei einer unbeabsichtigten Auslösung den Kontakt herstellen kann. Aufwendige Such- und Rettungsmaßnahmen konnten dadurch bereits vermieden werden.

Für die Registrierung muss der Halter ein Antragsformular des LBA verwenden und den Hersteller-Code mit angeben. Bei UL verlangt das LBA zusätzlich noch eine Abschrift aus dem Luftsportgeräteverzeichnis zum Abgleich. Für UL, die beim LSG-B registriert sind, gibt es einen besonderen Service: Sendet der Halter das ausgefüllte LBA-Formular an des LSG-B, vervollständigen wir dieses mit der Abschrift und leiten den Antrag sofort an das LBA weiter.

Notsender PLB (Personal Locator Beacon): Eine EU-Verordnung sieht auch einen Einsatz von PLB, persönlichen und nicht fest eingebauten Notsendern vor. Leider können diese in Deutschland noch nicht registriert werden.

Funk: Spätestens seit 1. Januar 2018 dürfen nur noch Funkgeräte verwendet werden, die einen 8,33 kHz-Frequenzabstand haben und als Flugfunkstelle genehmigt sind. Zuständig für die Genehmigung ist die Bundesnetzagentur. In der Genehmigung müssen gegebenenfalls auch Transponder und ELT eingetragen sein. Links zur Bundesnetzagentur finden sich auf der Internetseite des LSG-B.

LSG-B – Frank Einführer und Reinhard Schott

EUROPE AIR SPORTS



Ultraleichtflug: 600 kg und mehr: großer Erfolg für den Luftsport in Brüssel

Es war ein langer, turbulenter Weg, doch am Ende gelang die Punktlandung. Nachdem der Ministerrat und das Europäische Parlament die neue EASA Basic Regulation bereits im Juni verabschiedet haben, ist mit ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der EU noch in diesem Sommer zu rechnen. Kurz darauf erlangt die neue Verordnung Rechtskraft – dann kann der Luftsport sich über konkrete Erleichterungen und Verbesserungen freuen.

Europe Air Sports (EAS), der europäische Dachverband der nationalen Aeroclubs und der Luftsportvereinigungen, hat den Gesetzgebungsprozess von Anfang bis Ende begleitet und sich erfolgreich für die Interessen der Sportluftfahrt eingesetzt.

Bereits der Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission brachte konkrete Verbesserungen.

Doch eine lange bestehende Forderung wurde nicht mit aufgenommen: die dringend erforderliche Anhebung der Abflugmassen für Ultraleichtflugzeuge. In unzähligen Terminen, E-Mails und Telefonaten forderte Europe Air Sports die Anhebung der Gewichtsgrenze auf 600 kg MTOM. Das Europäische Parlament unterstützte diese Forderung, stieß aber in Verhandlungen mit den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission auf enormen Widerstand. Es wurde

auf das bestehen europäische Regelwerk für LSA hingewiesen und immer wieder wurden Sicherheitsbedenken geäußert. Ende 2017 brachen die Verhandlungen fast zusammen; das Risiko war enorm groß, dass keine Verbesserungen in der 600 kg-Sache verabschiedet würden.

Europe Air Sports brachte dann einen Kompromiss ins Spiel, und dieser findet sich nun in der neuen Verordnung wieder:

Der sog. Annex II–neu Annex I–bleibt zwar unverändert, aber die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, Flugzeuge bis zu einem MTOM von 600 kg national zu regeln. Darüber müssen sie die Kommission und die EASA einfach nur informieren. Das Bundesverkehrsministerium für Verkehr hat bereits seine Bereitschaft signalisiert, so zu verfahren. Der Erfolg dieser sogenannten Opt-out-Lösung wird in großem Maße davon abhängen, dass möglichst viele Staaten ihre Freiheiten nutzen. Auch wird es sehr hilfreich sein, wenn an einem möglichst einheitlichen technischen Regelwerk für die Zulassung dieser Luftfahrzeuge gearbeitet wird. Der DAeC und seine Partnerverbände in Europa sind im regen Austausch, um eine gute, sichere und schnelle Umsetzung der Opt-out-Regel zu garantieren.

Timo Schubert, Europe Air Sports

SONSTIGES

Alexander Schleicher stellt ASK 21 B vor



ASK 21 B



Cockpit



Leitwerk mit Trudeltgewichten

Nach über 950 gelieferten Exemplaren des weltweit beliebten Doppelsitzers ASK 21 haben die Konstrukteure von Alexander Schleicher das bewährte Flugzeug mit einer ganzen Reihe sinnvoller Modifikationen versehen. Automatische Ruderanschlüsse sind das augenfälligste Merkmal, aber die Liste aller anderen Maßnahmen ist beachtlich. Im Cockpit wurde einiges für den Komfort – auch bei großen Piloten – getan. Hierzu gehören neue, verstellbare Rückenlehnen, die Überarbeitung beider Instrumentenbretter, Kopfstützen, eine weiterer Verstellbereich der vorderen Pedale, eine verbesserte und leisere Lüftung sowie eine deutlichere Anzeige der Trimmeinstellung. Als Hauptrad wird nun das stärkere Rad der ASK 21 MI und ein Spornrad serienmäßig eingebaut.

Kunstflieger wird es freuen, dass die Rollrate verbessert werden konnte und das geschlossene Bremssystem auch häufige und längere Rückenflüge erlaubt, ohne dass Luft in das System eindringt. Das neue Pitotrohr macht die bisherige Staurohrverlängerung überflüssig.

Trudelballast wird nicht mehr außen an der Seitenflosse befestigt sondern jetzt in Form von quaderförmigen Messinggewichten in eine in die Seitenflosse integrierte Aufnahmebox eingeschoben. Alle Modifikationen können auf der Seite www.alexander-schleicher.de eingesehen werden.

Dort finden sich auch Informationen über die Vorstellung der AS 33, einer grundlegenden Weiterentwicklung der bewährten ASG 29.

*Quelle: Alexander Schleicher Flugzeugbau,
Fotos: Manfred Münch*



Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC) sucht ab sofort befristet für ein Jahr eine/n

Büroleiter (m/w) in Vollzeit

zur Mitarbeit in der Bundesgeschäftsstelle am Forschungsflughafen Braunschweig.

Ihre Aufgaben

- Planung und Koordination der Termine des Vorstandes und des Generalsekretärs
- Vorbereitung, Planung und Erledigung aller nachfolgenden Vorgänge für Dienstreisen des Vorstandes und des Generalsekretärs
- Verantwortliche Vorbereitung, Organisation, Nachbereitung und Betreuung von Sitzungen
- Protokollführung und Auswertung

Ihr Profil

- Kommunikative und aufgeschlossene Persönlichkeit
- Erfolgreich abgeschlossene kaufmännische Ausbildung als bspw. Bürofachfrau/-mann oder Ausbildung als Rechtsanwalts- und Notarfachangestellte/r sowie mehrjährige, qualifizierte Berufserfahrung in einer vergleichbaren Position
- Sehr gute Deutsch- und Englischkenntnisse in Wort und Schrift

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann senden Sie Ihre aussagekräftige Bewerbung unter Angabe Ihrer Gehaltsvorstellungen und des nächstmöglichen Eintrittstermins baldmöglichst bis zum 31. Juli 2018 an b.liersch@daec.de

Die komplette Ausschreibung ist auf <http://links.daec.de/5e> veröffentlicht.

Emissionsfreie elektrische Energie durch Brennstoffzellen

Der Automobilkonzern General Motors will gemeinsam mit Liebherr Aerospace & Transportation im Rahmen eines Forschungsprojekts ein Brennstoffzellen-System entwickeln, das für die nächsten Flugzeuggenerationen die bis heute verwendeten Hilfsgasturbinen (APU) ablösen soll. Brennstoffzellen hätten den Vorteil, den an Bord benötigten Strom vollkommen abgasfrei produzieren zu können. Es entstehen weder Kohlendioxid noch Stickoxide und praktisch auch null Lärm. Eine Brennstoffzelle ist zudem effizienter als eine APU. General Motors hat bereits große Erfahrungen beim Bau von Brennstoffzellen. Sie arbeiten schon seit einigen Jahren an der Technologie, die auch im Fahrzeugwesen langsam Einzug hält. Die derzeit noch fehlende Infrastruktur in Form von Wasserstoff-Tankstellen an den

Flughäfen sei kein großes Problem. Das Projekt hat zum Ziel, eine Brennstoffzelle für die nächste Flugzeuggeneration bereitzustellen, die voraussichtlich in den Jahren 2025 bis 2030 an den Start gehe. Die Unternehmen gaben bekannt, einen Demonstrator zu bauen, der auch frei skalierbar für kleine Business-Jets geeignet sei. Bis jetzt fliegen nur beim deutschen DLR Flugzeuge mit Brennstoffzellen, ihre Ergebnisse sollen ebenfalls ähnlichen Projektentwicklungen dienen. Da bisher die Entwicklung der Stacks, sprich der einzelnen Zellen noch zu teuer sind, hat man bis dato auf ihren Einsatz verzichtet. Eine Anwendung in der Allgemeinen Luftfahrt ist nach wie vor für Kleinflugzeuge fraglich, denkbar sind Brennstoffzellen-APUs jedoch schon für Business-Jets.

Equator P2 Xcursion wurde flügge

Der Norweger Tomas Brødreskift startete 2010 die Entwicklung eines zweiseitigen Amphibiums Equator P2 Xcursion. 2011 begannen die ersten Arbeiten in einer behelfsmäßigen Werkstatt. Ein Tross junger Flugzeug-Enthusiasten half ihm beim Aufbau des Prototypen, der nun endlich am 26. Juni seinen Erstflug absolvieren konnte. Die Kunststoff-Konstruktion zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass sie per Fly-by-wire gesteuert wird und mit einem umweltfreundlichen Hybrid-Antrieb fliegen soll. Über das Ministerium für Verkehr erhielt das Projekt 2012 aus dem „Transnova“-Programm für den umweltfreundlichen Transport einen über drei Jahre laufenden Zuschuss von 450.000 Euro. Weit über 20.000 Arbeitsstunden stecken inzwischen in dem sehr fortschrittlichen Hybridflieger. Als Antrieb dient ein 97 kW flüssigkeitsgekühlter Elektromotor des Aachener Unternehmens Engiro (35 kg), der im Moment nur von Batterien direkt angetrieben wird. Mehr als 35 Flugminuten sind aber nach Angaben von Brødreskift im Moment noch nicht drin. Nach ersten Rollversuchen hob, wie erst jetzt bekannt wurde, das Amphibium Equator P2 Xcursion am 26. Juni auf einem ehemaligen Militärflugplatz bei Oslo zu seinem ersten Sprung in die Luft ab. Den langersehnten Erstflug führte Eskil Amdal durch. Er beschleunigte nach seinen Angaben die Maschine auf 70 Knoten, rotierte schon nach kurzer Strecke und beschleunigte automatisch auf 100 Knoten, um in 9 Meter Höhe die Landebahn bis zum Ende zu überfliegen. Die spätere Reisegeschwindigkeit soll bei 118 kts liegen. Am Folgetag wurden zwei weitere Flüge durchgeführt, die das Ver-



Foto: Equator Aircraft AS

trauen in die gewonnenen Flugeigenschaften bekräftigten. Der nur für Testzwecke ausgelegte Prototyp ist vollelektrisch. In der reinen Batterie-Version soll auch die weitere Flugerprobung stattfinden. Mit einem speziellen Batterie-Satz könne man bis zu einer Stunde und 45 Minuten Flugzeit fliegen. Das Ziel ist aber eine Hybridversion, die mit einem 57 kW WST KKM 352 Wankel-Motor ausgerüstet werden soll. Der Schweizer Rolf Stuber geht mit seinem Smartflyer den genau umgekehrten Weg. Für sein Hybridflugzeug testet er z.Z. denn kompletten Antriebsstrang, und zwar anders als ursprünglich geplant jetzt mit einem Rotax-Motor. Die Hybridkonfiguration der Equator ist auf eine Reichweite von fünf bis sechs Stunden ausgelegt. Bis jetzt hat Tomas Brødreskift umgerechnet etwa eine Million Euro ausgegeben. Equator Aircraft SA sucht jetzt nach Investoren. Zudem wurde ein Crowdfunding-Programm für die EU-Länder aufgelegt. Die Erprobungsflüge werden weiter fortgesetzt.

Hoffnung auf hocheffiziente Batteriezellen

Ein Team an der Universität Sichuan in China schlägt ein neuartiges Lithium-Ionen/Sauerstoff-Hybrid-Batteriesystem vor, das die Vorteile von Lithium-Ionen-Batterien (LIB) und Lithium-Sauerstoff-Batterien (LOB) ausnutzt und maximiert. Wie in einer Veröffentlichung in der RSC-Zeitschrift Chemical Communications beschrieben wird, unterstützt das LOB-Element eine hohe Energiekapazität und Leistungsabgabe, während die LIB-Komponente die Nachteile der Zykluslebensdauer des LOB-Elements kompensiert.

Obwohl die Lithium-Ionen-Batterie (LIB) eine wichtige Rolle auf dem Verbrauchermarkt gespielt hat und die hochmoderne LIB

Energie bis zu etwa 260 Wh/kg liefern kann, ist sie für zukünftige Anforderungen immer noch unbefriedigend. Dies insbesondere für Luftfahrtanwendungen! Die Entwicklung von Systemen jenseits der LIB ist eine Möglichkeit, den dringenden Bedarf zu decken. Aufgrund der ultrahohen Kapazität (3860 mAh/g), des niedrigen elektrochemischen Potentials von Lithiummetall und des unerschöpflichen Umgebungssauerstoffs hat die Lithium-Sauerstoff-Batterie (LOB) eine extrem hohe theoretische Energie von ungefähr 3500 Wh/kg und zeigt damit großes Potenzial als Hochenergie-Batterie der nächsten Generation.

EU finanziert Hybrid-Projekt

Im Mai fand in Capua/Italien am Stammsitz des italienischen Flugzeugbauers Tecnam eine gemeinsame Sitzung der drei Hersteller BRP-Rotax, Siemens eAircraft und Tecnam statt. Es handelte sich um ein Kick-off Meeting zur gemeinsamen Entwicklung eines hybriden Antriebsstranges für die allgemeine Luftfahrt. Unter dem Kürzel H3PS (High Power High Scalability Aircraft Hybrid Powertrain) wolle man in den kommenden 36 Monaten unter der Koordination von Tecnam eine Alternative zu bisherigen Antrieben suchen. Dabei gilt es unter anderem auch die Auswirkungen auf die Umwelt zu untersuchen und darum, deren Belastungen zu verringern. Innerhalb des Zukunfts- und Forschungsprogramms Horizon 2020 der EU hatte es dazu 31 Projektvorschläge gegeben. Die von Tecnam geleitete Arbeitsgruppe soll nun Entwicklung, Fertigung und auch Flug-Tests der drei europäischen Marktführer auf den Fachgebieten Verbrennungsmotoren, elektrische Antriebe und Flugzeugbau vorantreiben – mit dem Ziel, einen kompletten

hybriden Antriebsstrang für moderne viersitzige Flugzeuge mit fortschrittlichsten Technologien für rein elektrische Flugzeuge einzuführen. Die EU-Kommission und die INEA, die Innovationsagentur der EU, finanzieren das gemeinsame Projekt.

Dazu wurde Fabio Russo, der Leiter für Forschung und Entwicklung bei Tecnam, in das H3PS-Team gewählt. Er sagte: „Wir freuen uns, mit H3PS die wichtigsten EU-Herausforderungen im Transportsektor anzugehen. Das Projekt ermöglicht die Erweiterung des Wissenshorizonts im Bereich der parallelen Hybridantriebssysteme.“

Ganz neu sind diese Bestrebungen allerdings nicht. Siemens präsentierte schon mehrmals auf der AERO unter der Projektbezeichnung Hypstair einen hybriden Antriebsstrang mit einem Siemens-Elektromotor und einem serienmäßigen Rotax-Verbrennungsmotor. Das Projekt befindet sich in der erweiterten Erprobungsphase auf dem viersitzigen Versuchsträger Panthera.

eAero2 beginnt mit Computersimulation

Im Winter wurde ein urbanes Mobilitätskonzept eines Schweizer Teams namens Dufour Aerospace aus dem Wallis bekannt. Zuvor war das Team unter H55 mit dem Elektroflugzeug eAero1 bekannt geworden. Nun wickeln sie an einen zweiseitigen Tiltflugzeug, das ähnlich wie der kanadische CL84 senkrecht starten und landen kann. eAero2 wird mit zwei Doppel Elektromotoren für den Hauptantrieb ausgestattet. Am Heck wird ein elektrisch betriebener Bläser für die Nicksteuerung und gegebenenfalls auch für die zusätzliche Giersteuerung ins Auge gefasst. Die Lufteraugöffnung befindet sich hinter dem Flügel. Das Rotorsystem ist voll redundant ausgelegt durch Doppelmotoren, die auf je einer Welle die 2,20 m messenden Propeller mit maximal 1800 Umdrehungen pro Minute antreiben. Sollte einer der Antriebsmotoren ausfallen, übernimmt der noch auf der gleichen Seite arbeitende Motor die volle Last. Im Normalfall arbeiten alle Motoren mit nur 50% ihrer Leistung. Gegenüber heutigen Kopterkonzepten weist der eAero2 den wesentlichen Vorteil auf,



auch vollkommen aerodynamisch geflogen werden zu können. Die Steuerung erfolgt vollkommen analog wie bei einem gewöhnlichen Motorflugzeug, wird aber durch einen digitalen Regler unterstützt, der auch die gesamte Lageregelung übernimmt. Er wirkt auch direkt auf die Motorensteuerung. Soviel Automatismus muss sein, um auch Steuerfehler oder den Ausfall von Motoren auszuregulieren. Der nächste Schritt in der Entwicklung des eAero2 wird ein Iron-Bird sein, um die Senkrechtstart- und -landefähigkeit unter Beweis zu stellen. Erst danach wolle man an die Entwicklung des kompletten Flugzeugs gehen. Das Entwicklungsziel und der Erstflug sei für das Jahr 2020 geplant.

In Bayern entsteht Testarea für elektrische Lufttaxis

Die Region Ingolstadt/Bayern soll zum Testfeld für elektrisch angetriebene Lufttaxis werden. Das ist das Ziel des nun vorgestellten Projekts „Urban Air Mobility“, an dem unter anderem der Autohersteller Audi und Airbus beteiligt sind. Airbus Helicopters in Ingolstadt arbeitet schon seit längerem an verschiedenen Coptersystemen. Zunächst wurde für die ersten Flugversuche in diesem Jahr der Flugplatz Manching benannt. Die Nähe zum Herstellerwerk Airbus Helicopters in Donauwörth und ein daran angeschlossenes Testzentrum für Flugversuche wird die Flugerprobungen wesentlich leichter machen. Das bereits im Frühjahr vorgestellte modulare Konzept „Pop.Up Next“ soll Verkehrsprobleme in Städten lösen. Die ultraleichte zweiseitige Passagierkabine lässt sich entweder mit einem Auto- oder einem Flugmodul koppeln. Im Innenraum dominiert ein 49 Zoll-Bildschirm, die Mensch-Maschine-Interaktion erfolgt über Sprach- und Gesichtserkennung, Eye-Tracking sowie Touch-



Funktion. Für Audi in Ingolstadt ist das nun gestartete Projekt Teil einer EU-Initiative. Erkenntnisse insbesondere aus den elektrischen Antriebssträngen werden auch der Allgemeinen Luftfahrt zugutekommen. Das „Urban Air Mobility“-Projekt ist Teil der EU-Initiative im Rahmen des Marktplatzes für „European Innovation Partnership (EIP) on Smart Cities and Communities (SCC)“. Das Manifest beschreibt die erste Phase der EU-Initiative, an der sich weitere europäische Städte – beispielweise auch Hamburg und Genf – beteiligen.

Redaktion Elektroflug News: H.P.

Gästeflüge

Seit dem Sommer 2015 gibt es ihn, den offiziellen Leitfaden zum Fliegen gegen Entgelt, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ihm war unter anderen ein Dokument des Landesverwaltungsamtes des Freistaates Thüringen (Februar 2015) vorangegangen, dessen Inhalt für viel Diskussion gesorgt hatte und so schließlich zum Anlass wurde für die „offizielle Ausgabe“, die in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe FCL (BLAG FCL) abgestimmt und am 28. Juli 2015 veröffentlicht wurde.

Dieser Leitfaden ist inzwischen einer Revision unterzogen worden und liegt mit Veröffentlichungsdatum 15. Mai 2018 nun vor. Erforderlich wurde die Revision, weil im Zuge der Einführung der europäischen Luftfahrtregeln eine Reihe von Verordnungen nun Gültigkeit hat, deren Einführung 2015 noch mit einem sogenannten Opt-out verschoben worden war.

An den Grundaussagen des Leitfadens hat sich entsprechend wenig geändert. Pauschalisierend könnte man sagen: Alles, was 2015 noch als Zukunftsmusik im vorausseilenden Gehorsam schon vereinbart war, ist nun, nach Ablauf der Opt-outs, gültig.

Grundsätzlich gibt es drei Fragestellungen, anhand derer man sich dem Leitfaden nähern kann:

- a) **Was bin ich?** Privatpilot, Verein, Gewerbetreibender
- b) **Was will ich tun?** Dienstleistung, Vereinsbetrieb, Einführungsflüge
- c) **Was darf ich?**

Die Frage nach den Rechten, die die eigene Lizenz abdeckt

Wenn es um das reine Mitnehmen von Personen geht, darf jeder (fast) alles.

Der Verein ist eingeschränkt auf Flüge von A nach A, darf aber die direkten Kosten vollständig auf die Gäste umlegen, zahlt also im Gegensatz zum Privatpiloten keinen eigenen Anteil. Aspekte des Gewerbetreibenden sollen hier nicht behandelt werden.

Eine Dienstleistung ist, trotz Austausches von Leistungen, dann nicht gewerblich, wenn sie im Rahmen des Vereinsbetriebes erbracht wird, also von einem Luftsportverein oder einer ATO. Dabei müssen Gewinne innerhalb des Vereines bleiben. Solche Flüge im Rahmen des Vereinsbetriebes werden jetzt unter dem Sammelbegriff „Einführungsflüge“ geführt und umfassen unter anderem:

- i. **Flüge von „kurzer Dauer“ mit Interessierten von A nach A**
- ii. **Schleppen von Segelflugzeugen von A nach A**
- iii. **Absetzen von Springern (Lzf < 9 Sitzplätze)**
- iv. **Wettbewerbsflüge**
- v. **Vorführungsflüge**

In der europäischen Luftverkehrs-Ordnung Nr. 965/2012 sind die Regeln dafür im Annex VII (Part-NCO) zusammengefasst; Annex VII beinhaltet die Regeln für den nicht-gewerblichen Flugbetrieb mit nicht-komplexen Luftfahrzeugen.

Zu beachten ist eine Festsetzung, die dabei die Verwendung sogenannter Annex-II-Flugzeuge von diesem Betrieb ausschließt. Für den genehmigungspflichtigen Betrieb ist anzumerken, dass



Foto: DAeC

an die Stelle der Genehmigung eines Luftverkehrsbetriebes das Air Operator Certificate getreten ist; hier gibt es jetzt also ein international einheitliches Verfahren. Dazu berichtet der Annex III der Nr. 965/2012 im Subpart AOC (betrifft aber eigentlich nur die gewerblich Operierenden).

Wichtig ist, dass der Begriff „direkte Kosten“ eine Rechtsdeutung erhält. Er umfasst ausschließlich die Betriebsstoffe für den Flug (Treib- und Schmierstoff) sowie eventuell anfallende Gebühren. Bei Wettbewerbs- oder Schauflügen darf auch noch ein „angemessener Beitrag“ zu den jährlichen Kosten vereinnahmt werden. Wenn man sich eine Weile mit dem Leitfaden auseinandergesetzt hat, versteht man, was er sagen will. Zu Beginn erscheint er mindestens unübersichtlich. Da das Dokument ganz anders strukturiert ist als die Vorgängerversion, ist eine Darstellung „was hat sich wie geändert“ kaum machbar, da häufig die jeweiligen Entsprechungen fehlen.

Was tut nun weh an den Aussagen des Leitfadens? Das ist sicherlich der Ausschluss der Annex-II-Flugzeuge von der Verwendung „nicht-gewerblich“ aber „gegen Entgelt“. Hier muss nachgehakt werden und – wenn sich eine Möglichkeit zeigt – auch nachgebessert werden. Im Moment müssen so nicht nur Piloten eines alten „Piperle“ auf die Verteilung der Kosten verzichten. Was auch nicht hingenommen werden kann, ist, dass Kosten für laufzeitgebundene Aufwendungen nicht zu den „direkten Kosten“ zählen. Gerade hier ist doch offensichtlich, dass für jede geflogene Minute ein Betrag in die Rücklage fließen muss, um beispielsweise nach Ablauf der TBO eine Motorrevision durchzuführen.

Jürgen Leukefeld, DAeC-Referent Motorflug



Der Leitfaden des BMVI kann u. a. bei www.lba.de unter Nachrichten oder über diesen QR Code beim DAeC Landesverband Niedersachsen e.V. eingesehen werden



1

Airliner-Classics

22. - 23. September in Speyer



3



2



4

- 1: Aero 145; Foto: Carsten Köhne
- 2: Beech 18; Foto: Airliner-Classics
- 3: C-47 A; Foto: Airline Classics
- 4: Junkers F13; Foto: Junkers Flugzeugwerke AG/Gregor Kaluza

Am 22. – 23. September 2018 finden in Speyer die dritten Airliner-Classics statt. Hier können die Fans historischer Flugzeuge die angereisten fliegenden Legenden nicht nur am Boden und in der Luft bestaunen, sondern in einige davon sogar zum Rundflug über die schöne Pfalz einsteigen.

Aus der Schweiz reist erstmals die Mutter aller Verkehrsflugzeuge an – die legendäre Junkers F 13! Vor 99 Jahren entwickelte Prof. Hugo Junkers mit der F 13 das erste Verkehrsflugzeug der Luftfahrtgeschichte. Er setzte auf den zukunftsweisenden Bau von Metallflugzeugen – zu einer Zeit, wo sonst überall noch stoffbespannte Doppeldecker den Himmel beherrschten. Begleitet wird die F 13 von ihrer jüngeren Schwester – der berühmten Junkers Ju 52.

Auch die weltbekannten Typen Douglas DC-3 und Beech 18 sind wie im letzten Jahr an der Flightline in Speyer mit dabei. Dazu gesellen sich in diesem Jahr weitere Klassiker wie die tschechi-

sche Aero 145 in den Farben der `Deutschen Lufthansa´ und eine der letzten weltweit noch fliegenden Lockheed 12 Electra-Junior. Natürlich ist auch das `Flugwerk Mannheim´ wieder mit einem großen Teil seiner Flotte bei den Airliner-Classics vertreten. Und wer mag, kann auch in einem offenen Doppeldecker der Mannheimer Oldtimerfreunde in die Luft gehen.

Am Samstagabend wird es bei den Airliner-Classics nach Beendigung des Flugbetriebes – bei hoffentlich passender Witterung – wieder Live-Musik sowie eine beleuchtete Flightline und ein großes Ballonglücken geben. Hier wird für die spät kommenden Gäste natürlich kein Eintritt mehr erhoben.

Erwachsene Besucher zahlen wie in den letzten Jahren 5,- Euro Eintritt. Kinder unter 14 Jahren haben freien Eintritt. Von anfliegenden Piloten wird während der Airliner-Classics übrigens keine Landgebühr erhoben. Laufende aktuelle Informationen über die Veranstaltung sowie die erwarteten Flugzeuge finden Sie unter www.airliner-classics.de

Lernen von den Profis

In unserer Reihe „Flugsicherheit – lernen von den Profis“ befasst sich Harald Meyer mit der Sichtflugplatzrunde. 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.

Die Sichtflugplatzrunde – Pro und Kontra Flugsicherheit



Der Luftfahrzeugführer nutzt die Platzrunde als Verfahren, um seine Landung vorzubereiten. Der Gesetzgeber hat einige Bestimmungen zur „Regelung des Flugplatzverkehrs“ und zum „Flugbetrieb auf einem Flugplatz und dessen Umgebung“ in der Luftverkehrsordnung erlassen. Daraus resultierend gibt es den Begriff der „Standardplatzrunde“, bei der die Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Linkskurven auszuführen sind, sofern nicht eine andere Regelung getroffen ist. Mit großer Wahrscheinlichkeit ist

hierbei auf die Flugzeuge mit nebeneinander angeordneten Führersitzen Rücksicht genommen worden. Der steuerführende Pilot nimmt in diesen Luftfahrzeugen in der Regel auf dem linken Sitz Platz, so daß für ihn eine wesentlich bessere Sichtmöglichkeit zur linken Seite besteht. Die Linksplatzrunde im Sichtflugbetrieb stellt damit grundsätzlich eine Reduzierung des Zusammenstoßrisikos dar. Eine getrennte Beschreibung der Platzrunde für den Sichtflugbetrieb von Motor- und Segelflugzeugen ist ferner in den Richtlinien des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die Ausbildung und Prüfung des Luftfahrtpersonals enthalten. Auch hier ist die Regelung des Linksverkehrs Grundlage für die Durchführung der Platzrunde. Zusätzlich werden die Kurven mit einer Richtungsänderung von jeweils 90° festgelegt. Daher entsteht die Form des Rechtecks, bezogen auf eine Kursführung über Grund. Für die Platzrunde im Segelflug findet der Luftfahrer weitere Informationen über den Landeanflug mit anschließender Landung in der Segelflugsport-Betriebs-Ordnung (S.B.O.). Entfernungs- oder Längenangaben der Platzrundenteile sind in den Verordnungen und Richtlinien ausdrücklich nicht enthalten. Die S.B.O. führt weiter aus, dass der Landeanflug stets von einer festgelegten Position quer ab vom Landezeichen beginnt. Nach Überfliegen der Position sollten keine Kreise oder Umkehrkurven geflogen werden. Das Einhalten von Bestimmungen macht ein Verhalten für andere Luftfahrer vorhersehbar und schafft damit Sicherheit. Wer sich nicht an diese Vereinbarungen hält, verstößt nicht nur gegen die S.B.O., sondern gefährdet sich selbst und das Leben anderer Personen.



Platzrunden verlaufen heutzutage in den wenigsten Fällen rechteckig um den Flugplatz, sondern haben aufgrund von Lärmschutz und anderen Gründen oft sehr unregelmäßige Konturen. Im Beispiel: Oberschleißheim, EDNX; Quelle: DFS (nicht für Navigationszwecke)

Heute ist es üblich die Flughöhe und die Streckenführung einer Platzrunde für einen Flugplatz nach örtlichen Gegebenheiten festzulegen und im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication [AIP] – Germany VFR) als Sichtenflugkarte zu veröffentlichen. Häufig weicht die Form dieser An- und Abflugstrecke von der standardisierten Rechteckform ab. Ein Beispiel ist die obenstehende Platzrunde für den Sonderlandeplatz Oberschleissheim. Die Begründung für eine derartige Streckenführung liegt fast immer in der Bemühung um Lärminderung für die Anwohner unterhalb des Streckenbereichs. Ortskundige Luftfahrer können leichter die festgelegte Streckenführung einhalten als fremde Piloten. Für ortsunkundige Luftfahrer ist die Aufmerksamkeitsverteilung allerdings schwerpunktmäßig im Cockpit zu finden, um die Sichtenflugkarte auf dem Knie zu studieren. Aus meiner Sicht stellt dies ein erhebliches Flugsicherheitsrisiko dar, da jede Platzrunde ein Ballungszentrum für Flugzeuge darstellen kann. Die nach LuftVO geforderte Beobachtung des Flugplatzverkehrs, um Zusammenstöße mit anderen Luftfahrzeugen zu vermeiden, leidet unter der Konzentration auf Einhaltung einer festgelegten Streckenführung. Ferner muß beachtet werden, daß die VFR-Platzrunden im unkontrollierten Luftraum liegen und damit für einen im Reiseflug befindlichen Luftfahrer ohne Landeabsicht ohne Beachtung bleibt. Hierbei erinnere ich an alte Zeiten, als ein Flugbetrieb ohne Flugfunk und Sichtenflugkarten durchgeführt wurde. Der Pilot überflog den Flugplatz und holte sich die nötigen Informationen aus dem Signalgarten – anhand der Bodensignale. Übrigens, kontrollierte Flugplätze, wie z.B. Augsburg, haben keine veröffentlichte Streckenführung für eine Sichtplatzrunde.

Während der Platzrunde wird zum Zwecke des Starts und der Landung die Sicherheitsmindesthöhe unterschritten. Damit fliegt der Luftfahrer im Bereich der Hinderniskulisse, insbesondere während

des Steigfluges und im Endteil. Flugplatzbetreiber sollten außerdem auf Hindernisfreiheit in einem breiten Streifen beiderseits der Start- und Landebahn achten. Beim Ausbrechen nach dem Aufsetzen zur Landung kommt es regelmäßig zu Kollisionen mit abgestellten Luftfahrzeugen, Startwagen, Personen und Fahrzeugen aller Art. Ein Garant für einen Ringelpietz ist hoher Bewuchs seitlich der Landebahn. Bei Flugunfällen mit Flugzeugen bis 2000 kg maximaler Abflugmasse ist als erste Störungsart das Ausbrechen am Boden/auf dem Wasser zu 11% beteiligt.

Fazit: Absolute Flugsicherheit kennt keine Kompromisse. Einfache, standardisierte Verfahren sind leicht zu lernen, erhöhen die Aufmerksamkeit für zusätzliche Aufgaben und schaffen durch konsequente Anwendung vorhersehbares Handeln für alle am Luftverkehr beteiligten Personen. Ohne die manchmal zahlreichen Besonderheiten einer örtlichen Platzrunde wäre ein stressfreier Flugbetrieb möglich. Allerdings wird die Sichtplatzrunde immer der unfallträchtigste Bereich in der Allgemeinen Luftfahrt bleiben und zwar aus folgenden Gründen:

- Übergang von 2dimensionaler Erdoberfläche
 ↳ 3dimensionalen Medium Luft
 → Ausbrechen beim Start/Landung, Schäden durch hartes Aufsetzen, Zuweitkommen
- Fliegen in der Hinderniskulisse des Bodens
 → Ringelpietz, Kollision mit Bäumen, Freileitungen, Zäunen
- Ansammlung von Flugzeugen auf engstem Raum
 → Gefahr von Ablenkung und Zusammenstoßen
- Fliegen mit niedriger Fluggeschwindigkeit in Bodennähe
 → Unkontrollierte Flugzustände ohne ausreichende Höhe zum Abfangen
- Hohe Landegebühen
 → Reduzierung der Bereitschaft, Platzrunden mit Landungen zu üben

Harald Meyer

LuftSport Flugsicherheitspreis

In der letzten Ausgabe hatten wir auf Anregung und dank einer großzügigen Spende des Autors, Harald Meyer, den LuftSport-Flugsicherheitspreis angekündigt. Der Preis ist mit 1500 € dotiert.

Vereine, die Maßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit unternommen haben, beschreiben diese formlos und senden sie zusammen mit Daten zum Verein (betriebene Luftsportarten, Anzahl Mitglieder und Flugzeuge etc.) an flugsicherheit@luftsportmagazin.de

Einsendeschluss ist der 15. Dezember 2018. Die Jury, bestehend aus Harald Meyer, einem Vertreter des Ausschuss Flugsicherheit des DAeC und einem Redakteur des Magazins, ermittelt aus den Einsendungen den oder die Preisträger. Der Preis kann geteilt werden, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Preisverleihung findet im Rahmen der AERO 2019 statt.

KF

MIT SICHERHEIT DIE RICHTIGE ENTSCHEIDUNG!

601

MAGNUM



ES GEHT UM IHRE
SICHERHEIT UND NICHT
UM KOMPROMISSE!

- Speziell für die 600 Kilo UL-Klasse entwickelt und nach Deutscher Bauvorschrift zugelassen
- DULV zertifiziert Nr.: R10/18-1
- Ausreichende Reserven bis 760Kg bei 320Km/h
- Übertrifft alle geforderten Parameter der Deutschen Bauvorschrift

JUNKERS
Profly

WWW.JUNKERS-PROFLY.DE



Wir sind alle Europäer!

39. Grunau Baby Treffen am „Geburtstort“ der Babys



- 1: Frank Konseks Espenlaub-Baby auf dem Galgenberg
- 2: Beratungen vor dem Start (v.l. Ulf Ewert, Joachim Jeska, Christian Kroll, Ulf Kern)
- 3: Einweihung des Friedenspfahles mit Festredner Jerzy Makula

„Wir sind alle Europäer!“

Jacek sagte diesen Satz beim Abschlussbriefing mit Bedacht und Emphase. Für einen Moment war es still, dann applaudierten die versammelten Pilot/innen.

Schließlich war das ein bemerkenswerter Satz in diesen Tagen – der Segelflug machte einmal mehr auf seinen völkerverbindenden Aspekt aufmerksam. Eine Woche lang über das Pfingstfest haben 60 Segelflieger aus Deutschland und Österreich ihre „Zelte“ in Grunau (Jezów Sudecki) aufgeschlagen, um diesen historischen Flugplatz am Leben zu erhalten. Neun Grunau Babys (IIb und III) schwangen sich per F-Schlepp hinter einer gutmütigen und langsam fliegenden Yak 12 in die Lüfte, und umkreisten den „heiligen Berg“ der Flieger, Hirschberg (Jelenia Góra) und das Riesengebirge mit seiner fantastischen Schneekoppe. Das Wetter war warm und thermisch gut, allerdings blies der Wind bisweilen recht stark aus Ost, sodass ein Tag neutralisiert und für Ausflüge in die touristisch hoch attraktive Umgebung genutzt wurde. Was gibt es da nicht alles zu sehen: Schlösser, Kirchen, Altstädte und natürlich jede Menge Landschaft und Natur. Auch wer gerne wandert, kommt hier voll auf seine Kosten.

Freilich durfte auch eine Führung im ehemaligen Segelflugbetrieb von Edmund Schneider, dem „Vater“ der Babys, nicht fehlen. Mitten im Ort Grunau liegt diese traditionelle Stätte und man kann sich zurückversetzen in die 1920er- und 1930er-Jahre. Sachkundig wurden wir durch die alten und modernen Hallen geleitet. In letzteren wird von ZS Jezów momentan neben Reparatur- und Wartungsarbeiten die PW 6 gefertigt, wir sahen Werknummer 50 kurz vor der Ausliefe-

rung nach Kanada. Ein besonderes „Schmankerl“ war ein stark ramponierter IS-4 Jastrzab, das polnische Gegenstück zum DFS Habicht, den einige Enthusiasten von der Decke eines polnischen Hörsaalgebäudes geholt hatten und der nun bei ZS Jezów restauriert werden soll. Wir waren uns schnell einig, dass da sicher eine Menge zu tun ist, aber dass sich der Aufwand lohnt, da nur noch drei Exemplare bekannt sind, keines mehr im flugfähigen Zustand. Zu guter Letzt besichtigten wird die ehemalige Segelflugschule im Ort, die liebevoll restauriert wurde. Heute findet man dort einen Kindergarten und ein Fliegermuseum – und kann im Gebäude übernachten, was einige der Rallye-Teilnehmer gerne taten. Träume von alten Zeiten inklusive. Die meisten anderen Piloten und Crew-Mitglieder logierten auf dem Berg, entweder im Gästehaus oder im eigenen Wohnmobil. Neben den Grunau Babys, die allesamt abends in die historische Halle eingeräumt werden konnten, belebten ein L-Spatz, ein Doppelraab V, zwei Foka 4 und drei Ka 6 das Flugfeld. Insgesamt brachten wir es auf 68 Starts und 40:50 Stunden, was einen Schnitt von 35 Minuten pro Start bedeutete.

Schließlich hatten sich die Polen etwas Besonderes ausgedacht und hielten das auch geheim bis zum Pfingstsonntag. Allerlei Volk pilgerte bereits morgens auf den Berg, um den historischen Fliegern über die Schulter zu schauen, aber wir konnten auch etliche Altvordere und Politiker mit feinsten Anzügen entdecken. Jacek erklärte, es käme zu einer Feierstunde. Auf japanische Initiative sei ein Friedenspfahl auf dem Flugplatz von Grunau errichtet worden. Und tatsächlich: Ein mehr als zwei Meter hoher Holzpfahl mit der viersprachigen Aufschrift „Friede möge auf Erden sein“ wurde fei-



4: Jasztrab in desolatem Zustand in der alten Fabrik von Edmund Schneider, dem Vater der Babys

5: Grunau Baby im F-Schlepp

6: Das Fernsehen verfolgt den Start von Ulf Ewert

erlich enthüllt. Dazu zahlreiche Reden von verantwortlichen Fliegern des örtlichen Clubs, Politikern und Jerzy Makula, dem vielfachen Segelkunstflugweltmeister aus Polen. Das Bekenntnis zum Frieden bewegte alle Menschen zutiefst, ein Bannerschlepp komplettierte das außergewöhnliche Ereignis. Doch nicht genug. An der Stirnseite des historischen Hangars wurden zehn neue Messingtafeln mit den Namen von Segelfliegern enthüllt, die sich insbesondere um Grunau verdient gemacht haben. Neben den dort bereits angebrachten 40 Plaketten mit polnischen Segelfliegern erschienen hier erstmals auch deutsche Piloten. Und zwar nicht nur längst verstorbene Vorbilder wie Wolf Hirth, Edmund Schneider und Gottlob Espenlaub, sondern auch der höchst lebendige Ulf Ewert aus Achmer, der nun schon zum sechsten Mal das Grunau-Baby-Treffen in Grunau vortrefflich organisierte. Er war genauso überrascht wie wir alle und bedankte sich sehr herzlich bei den Polen für diese Ehrung. Gleiches

tat auch Segelkunstflugweltmeister und Baby-Flieger Dietmar Poll aus Österreich, dem ebenfalls eine Messingplatte zugedacht wurde, weil er seit vielen Jahren mit Grunau verbunden ist. Nach dieser einmaligen Zeremonie zeigten japanische Aikido-Kämpfer zwischen Hangar und Startplatz ihre Künste, ehe das Terrain wieder uns Fliegern gehörte. Freilich mussten Ulf und Dietmar an diesem Festtag die ersten Starts machen, genauestens verfolgt von Filmkameras des polnischen Fernsehens. Am Abend hatten wir den Berg wieder für uns und genossen den fantastischen Blick in das Tal und das gegenüberliegende Gebirge. Fliegerurlaub vom Feinsten. Ein herzlicher Dank gilt allen Organisatoren auf deutscher und polnischer Seite. Das seit 2008 alle zwei Jahre in Grunau stattfindende Baby-Treffen ist auf jeden Fall die Anreise wert, auch wenn der eine oder andere Verkehrsstau im Pfingstverkehr zu bewältigen ist.

Text: Joachim Jeska, Fotos: Petra Jeska

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG
Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein
Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50
www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de

Standard Libelle 201 BE



1



2

1: Die D-KLIB beim ersten Eigenstart am
09.04.2018 in Mengen
2: KLIB im Reiseflug; Fotos: Streifly

Eugen Hänle, der Gründer von Glasflügel, wäre beeindruckt gewesen. Ganz in seinem Sinne und im Verborgenen, wurde auf der Schwäbischen Alb ein wichtiger Schritt für die Zukunft des Elektrofluges getan. Wenn man vom strombetriebenen Fliegen spricht, meint man in der Regel den Einbau eines Elektroantriebes in ein neues Flugzeug. Allerdings ist es sehr schwierig, ein praxistaugliches Gesamtpaket zur Serienreife zu entwickeln und dann noch preislich in dem Rahmen zu bleiben, den ein Durchschnittsegelflieger bezahlen kann.

Aber nun besteht erstmals die Möglichkeit, ein relativ preiswertes, seit langem erprobtes und leistungsfähiges Segelflugzeug der Club-Klasse nachträglich auf einen Elektroantrieb umzurüsten, der dann auch noch zur vollen Eigenstartfähigkeit verhilft. Das ist das Konzept der Standard Libelle 201 BE.

Entwickelt wurde die Elektro-Libelle vom Team um Hanko und Christian Streifeneder, den Musterbetreuern aller Glasflügel-Flugzeuge. Mehr als zwei Jahre waren notwendig, um das System zu entwickeln und den Einbau zu realisieren. Einen wichtigen Beitrag zum Erfolg hat Dipl. Ing. Peter Speidel beigesteuert, ein junger Mitarbeiter von Streifly, der seine Bachelorarbeit der grundsätzlichen Auslegung des Antriebs gewidmet hat. Seit dem 09.04.2018 fliegt die Elektro-Libelle und sie hat in der bisherigen Erprobung viele Erwartungen sogar übertroffen.

Die ersten Eigenstarts fanden in Mengen statt, aber zwischenzeitlich ist auch das Startverhalten auf Grasbahnen erprobt worden. Man muss langsam „Gas“ geben, um eine Tendenz zum „auf die Nase gehen“ zu vermeiden, aber die Startstecke ist dennoch erstaunlich kurz und nach dem Abheben steigt die Elektro-Libelle mit etwa 3 m/s – und das alles mit einem Motor von etwa 20 kW.

Das Triebwerk und die Motorsteuerung ist nicht in Grabenstetten neu entwickelt worden, sondern nach einigen Versuchen mit letztlich nicht geeigneten Motoren wird nun – etwas modifiziert – der Elektromotor FES-M 100 von LZ design aus Slowenien verwendet. Das ist

der inzwischen bewährte Antrieb der bekannten FES-Systeme. Allerdings wird bei der Libelle 201 BE im Gegensatz zum FES-System ein einklappbarer Propellerturm verwendet. Das hat den großen Vorteil, dass der Durchmesser der Luftschraube nicht durch die knapper werdende Bodenfreiheit begrenzt wird. So verwendet man in Grabenstetten einen selbst entwickelten und gebauten Zweiblattpropeller mit immerhin 1,24 m Durchmesser, der eine Startdrehzahl von 3800 UPM entwickelt. Durch den wesentlich größeren Durchmesser ergibt sich gegenüber dem FES ein stark gesteigerter Wirkungsgrad. Das macht sich in den Start- und Steigleistungen deutlich bemerkbar. Die Geräuschentwicklung ist natürlich noch nicht vermessen, aber rein subjektiv ist das Geräusch recht gering und vor allem in keiner Weise mit einem Zweitakter-Benzinmotor zu vergleichen.

Die Möglichkeiten des Elektrofluges sind immer direkt abhängig von der mitgeführten Energie. Das System der Streifeneders hat einen maximalen Energievorrat von ca. 6 kWh an Bord. Bei einer maximalen Dauerleistung des Motors von 18 kW reicht die Energie überschlägig für 20 Minuten unter Volllast. Aber nach der Phase des Abhebens ist für einen ordentlichen Steigflug bei Weitem keine Vollgasstellung nötig, sodass sich wesentlich längere Motorlaufzeiten ergeben. Hanko Streifeneder, der die Flugerprobung durchführt, ist nach einem Eigenstart mit Motorkraft schon mehr als 35 Minuten im Reiseflug unterwegs gewesen, und die Akkus waren danach noch weit entfernt von der zulässigen Minimalspannung von 90 Volt. Fast die Hälfte der Kapazität war noch verfügbar.

Und wie bei jedem Elektroantrieb stellt sich natürlich die Frage nach dem Gewicht des Systems und wie die Standard Libelle das erhöhte Gewicht verkraftet. Sie ist in der Version 201 B bei einer Spannweitenvergrößerung auf 17 m schon für ein Maximalgewicht von 372 kg zugelassen. Das ist der Wert, der auch für die Libelle 201 BE angestrebt wird. Dabei hilft natürlich der Einbau der Akkus in den Flügeln, wodurch diese entlastet werden. Das Flugzeug ist damit etwas schwerer als eine Standard Libelle mit vollen Wassertanks. Aber hier gibt es kein Wasser, das in den Wassersäcken hin- und herschwappt



3



4



5

- 3: Die Akkustangen von je etwa 11 kg Gewicht werden in Röhren aus Kevlar von 2,6 m Länge in den Flügel geschoben; Foto: Streifly
- 4: Auch auf Grasplätzen kommt die Libelle mit kurzen Startrollstrecken aus.
- 5: FES-Antrieb und der Propeller mit 1,24 m Durchmesser

und deshalb fliegt sich die 201 BE präziser und angenehmer als eine Libelle mit Wasser. Die Geschwindigkeit im Kreis ist nur wenige km/h höher und dafür gleitet das Flugzeug beim Vorfliegen deutlich besser. Es gibt also kein Gewichtsproblem an der D-KLIB, die im Cockpit immerhin eine maximale Zuladung von 106 kg hat. Die Mindestzuladung im Cockpit beträgt z.Zt. 85 kg. Dabei muss man berücksichtigen, dass das für den Umbau verwendete Flugzeug, die Werk-Nr. 276, im Neuzustand ab Werk nur 187 kg wiegt und deshalb das Zusatzgewicht durch den Motor und Motorkasten gut verkraftet. Es gibt aber sehr viele Standard Libellen, die ähnliche Leergewichte haben. Wie von Streifly nicht anders zu erwarten, sind beim Umbau alle Register des Leichtbaus gezogen worden. Der Motorkasten mit Deckeln wird in Kohlewabenbauweise bzw. in Kohle-Balsa erstellt und auch Luftschaube und Propellerträger sind in gewichtsoptimierter KfK-Bauweise entstanden. Durch die Öffnung des Rumpfes hinter dem Flügel waren natürlich auch Verstärkungen notwendig, die durch den Einbau des Motorkastens realisiert wurden. Die neue Rumpfstruktur hat jedenfalls die gleiche Steifigkeit wie ein normaler Libelle-Rumpf. Dieses Ergebnis erbrachte ein vergleichender Belastungsversuch am Rumpf. Alle Einbauten im Rumpf zusammen erreichen etwa 18 kg,

mit Motor, Propellerträger und Luftschaube. Jeder Flügel der Libelle 201 B wiegt zwischen 52 bis 55 kg, und dazu kommen jetzt die Akkus und die Verkabelung. So erreicht der Flügel ein Gesamtgewicht von etwa 75 kg, was noch immer leichter ist als bei vielen anderen Flugzeugen. In jedem Flügel befinden sich zwei Akkustangen, die je etwa 11 kg wiegen, und in Halterungen im Flügel geschoben und dort fixiert werden. Die einzelnen Akkustangen bestehen aus mehreren Hundert einzelnen Zellen, die jeweils eine feste Ummantelung haben. Überwacht wird der Akku von einem ausgeklügelten Batteriemanagementsystem. Mit diesem kommuniziert dann auch das speziell entwickelte Ladegerät.

Viele Glasflügel Fans wollen dann natürlich noch wissen, wann der Umbau zugelassen sein wird und was er soll. Beide Fragen können derzeit noch nicht seriös beantwortet werden und deshalb bittet Streifly alle Interessenten um etwas Geduld. Im Herbst wird voraussichtlich ein Serienstandard festgelegt sein und erst auf dessen Basis ist eine Preiskalkulation möglich. Zu diesem Zeitpunkt sollte dann auch absehbar sein, wann mit der Zulassung gerechnet werden kann.

Wolfgang Binz



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

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Aus-Flug nach Barth – an den Bodden



- 1: Kornelia Schweiger-Raphael und Georg Schweiger mit ihren flugerfahrenen Hunden an der BRM AERO Bristell NG5
- 2: Barth ist auch für Wassersportler ein beliebtes Ausflugsziel
- 3: „In 20 Minuten am Strand“ verspricht der Ostsee Flughafen Stralsund-Barth auf seiner Homepage www.ostseeflughafen-stralsund-barth.de



Ostsee, das heißt frische Meeresluft, lecker Fischessen, Spaziergang am Strand oder Radtour auf dem Deich. Genau das hatten wir mit unserem UL, einer Bristell NG 5, geplant. So lange sitze ich noch nicht auf dem Co-Pilotensitz und unsere Aus-Flüge sind immer aufs Neue spannend und, wie alle Flieger wissen, zum Teil unvorhersehbar.

Donnerstagnachmittag, der Flieger ist gecheckt, die Taschen gepackt und – das leidige Thema – „WETTER“ passte: alles blau. Somit stand unserem Start in Bad Neuenahr EDRA nichts mehr im Wege. Vor uns lag ein Flug von etwas mehr als drei Stunden und deshalb war ein Zwischenstopp in Hildesheim eingeplant. Also, auf ging's Richtung Sauerland und Rothaargebirge nach EDVM. Was ich zum Zeitpunkt des Starts noch nicht genau einschätzen konnte, war das Zusammenspiel zwischen bergigem Grund, blauem Himmel und Wolken, Mittagszeit und etwas Wind: zusammen ergab das Thermik. Es waren ziemlich lange 90 Minuten bis Hildesheim. Für diese Situation haben Flieger so nette Beschreibungen wie „etwas bockig heute“, „fand's du es auch schaukelig“ oder „bisschen bumpy nicht wahr“. Ich für meinen Teil kann sagen: „Thermik kann verdammt anstrengend sein.“ Irgendwann in Hildesheim angekommen, Mensch und Maschine betankt, einmal ordentlich durchgeatmet und weiter Richtung Ost-

see. Die Landschaft wurde flacher, der Tag ging auf den Abend zu und alles war gut, sodass der Weiterflug wesentlich ruhiger verlief. Barth EDBH hat einen bezaubernden Flugplatz. Für unser UL war ein Hallenplatz vorbereitet und ein Taxi brachte uns zum Hotel direkt am Hafen.

Ich selbst komme aus Niedersachsen. Nun sagt man den Norddeutschen eine gewisse sprachliche Zurückhaltung nach. Dies trifft sicherlich im Besonderen auch auf die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern zu. Wo die einen noch „Moin“ sagen, reicht hier ein „jo“ – na, man weiß ja eigentlich auch, was gemeint ist. Wir sind zwar nicht wortreich empfangen worden, aber trotzdem waren alle supernett in Barth. Wir hatten uns für den Aufenthalt das Hotel „Speicher Barth“ ausgesucht. Es war auf jeden Fall eine sehr gute Wahl und kann empfohlen werden. Aus einem alten Lagerhaus, eben einem Speicher, ist ein modernes Hotel mit interessantem Ambiente, sehr schönen Zimmern, großartigem Essen und aufmerksamem Service entstanden. Aus unserem Zimmer über zwei Etagen hatten wir vom Balkon einen wunderschönen Blick auf den Hafen. Diesen Ausblick genossen wir ebenso im Hotelrestaurant. Ein herrlicher Sonnenuntergang begleitete uns beim Abendessen und anschließend in der Cocktailbar nur wenige Schritte vom Hotel entfernt. Nach einem tollen, reichhaltigen Frühstück erkundeten wir mit dem Fahrrad die Bodden-

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

ORATEX® Gewebe:

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

LANITZ AVIATION • Am Ritterschloßchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: www.lanitz-aviation.com • Email: info@lanitz-aviation.com



landschaft in Richtung Stralsund, radelten zurück durch den Ort Barth und ließen uns, nach einer kurzen Mittagspause, von der Fähre – Anleger direkt vor unserem Hotel – nach Zingst übersetzen. Während der einstündigen Überfahrt erhielten wir vom Kapitän kostenlos einen Einblick in die Flora und Fauna dieser wunderschönen Landschaft, inklusive etwas Geschichte. Ausführlich beschrieb er uns weiter die Vogel- und Fischvielfalt im und am Bodden. Wirklich interessant.

In Zingst angekommen, erlebten wir einen bezaubernden Ferienort direkt an der Ostsee. Nette kleine Geschäfte, reetgedeckte und moderne Ferienhäuser entlang der fahrradfreundlichen kleinen Straßen. Quer durch den Ort führt der Weg direkt an den Strand. Zingst ist nicht das einzige Ziel auf der gegenüberliegenden Seite des Boddens. Westlich des Ferienortes liegt das große Naturschutzgebiet Darß mit dem atemberaubenden Weststrand und dem Darßer Ort. Weitere schöne Ziele sind auf jeden Fall Prerow, Wieck, Born und natürlich der Künstlerort Ahrenshoop. Leider fehlte uns dieses Mal die Zeit, all diese Orte zu besuchen und deshalb radelten wir die ca. 15 km von Zingst über den Deich und durch den Wald, immer auf gut ausgebauten Fahrradwegen, zurück nach Barth. Wir beschlossen auch den zweiten Abend mit einem leckeren Abendessen im Speicher-Hotel.

Der Rückflug am Samstagmorgen begann ruhig unter einer ge-

schlossenen Wolkendecke und kaum Wind. Im Funk wirkte alles überschaubar. Bremen Information Ost meldete sich, obwohl laut vorheriger Ankündigung der Fluginformationsdienst nur zeitweise möglich sei. Auf einem Flug sammelt man ja permanent Erfahrungen. Und so auch auf unserem Rückflug. Für die Qualität der Verständigung im Funk gibt es natürlich, wie bei allem in der Fliegerei, klare Ausdrucksweisen, wie z. B. „Ich höre Sie 2“. Bremen Information erklärt Verständigungsschwierigkeiten aber auch gern etwas bildlicher: „Sie klingen, als ob Sie auf der Tragfläche sitzen“; und es kommt schon mal vor, dass der angespannte Controller ALLE zu zwei Minuten Funkstille auffordert. Tja, so sind die Leute aus dem Norden, eben unkompliziert.

Wir landeten am Samstagnachmittag bei einer traumhaften Sicht über das Siebengebirge und den Rhein in Bad Neuenahr. Bei Bratwurst und Kartoffelsalat vor unserem Vereinshaus erzählten wir von dem wirklich schönen Aus-Flug an die Ostsee.

EDBH steht immer noch auf unserer To-do-Liste. Ein paar weitere Übernachtungen in Barth und dann ist genug Zeit für einen Flug über Hiddensee, Rügen, Kreidefelsen (unbedingt bis 11 Uhr), Heringsdorf und dort Hangar 10 besuchen ... alles Tipps von Fliegerfreunden, die wir in Barth trafen und die uns von ihren Erlebnissen erzählten. Jetzt bleibt nur zu hoffen, Grundvoraussetzung, dass das Wetter passt!

Kornelia Schweiger-Raphael



CAMO
SÜDWEST

**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

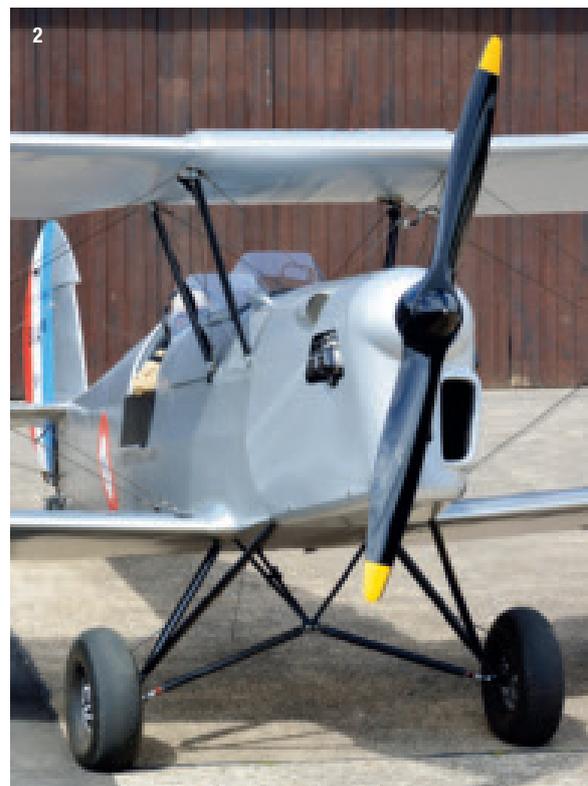
Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)

**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
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 • info@camo-suedwest.de

Abgespeckte Stampe: SV4-RS Ultraleicht imitiert das Original



1: Die UL-Variante der Stampe SV4-C im Flug
2: Die Silhouette erinnert an die deHavilland Tiger-moth, an der sich die Konstrukteure Stampe und Vertongen orientierten.

Nach dem 2. Weltkrieg setzte die französische Luftwaffe das in Belgien entwickelte, aber in Frankreich gebaute schnittige Stampe-Vertongen SV4-C Doppeldecker-Schulungsflugzeug sehr häufig ein. Konstruiert unter der Lizenz von SNCAN (Societe Nationale de Constructions Aeronautiques du Nord) und dem Atelier Industriel de l'Aeronautique d'Alger kamen ungefähr 940 Flugzeuge in verschiedenen nordafrikanischen Flugschulen des französischen Militärs zum Einsatz. Ähnlich wie die Vorkriegsvariante A waren diese C-Modelle mit einem 140 PS Renault 4-P Motor ausgerüstet. Gleichzeitig nutzte die zivile Luftfahrtbehörde die SV4 zur Erstunterweisung in der Kunstflug- und Fluglehrerausbildung in ihren über das Land verteilten Flugschulen.

Die ausgezeichneten Flugeigenschaften und der wartungsfreundliche Unterhalt dieses Doppeldeckers veranlassten den Service de l'Aviation Légère et Sportive dazu, die weit verbreitete SV4-C verschiedenen Flugclubs zu Schnäppchenpreisen anzubieten. Die Zukunft als Frankreichs Vorzeigeflugzeug zum Training ziviler Piloten schien gesichert. Aber der Drang nach besserer Technik und Leistung, sowie die Verfügbarkeit fortschrittlicherer und besser ausgestatteter Flugzeuge und Trainingsflugzeuge machten den „alten“ Doppeldecker zu Trainingszwecken überflüssig. Glücklicherweise führte ein auflebendes Interesse an Oldtimer-Flugzeugen und nostalgischem kompass- und stoppuhrbasiertem Fliegen in Frankreich und generell in Westeuropa dazu, dass die billigen SV4-Varianten zu begehrten und gesuchten Sammlerobjekten für eine neue Generation privater und beruflicher Flieger wurden.

Seitdem ist die SV4-Gemeinschaft gut in der heutigen europäischen Vintage-Flugszene verankert, mit einer großen Anzahl noch flugtüchtiger Flugzeuge in Westeuropa, wie man bei den häufigen und gut besuchten „Stampe-Treffen“ der SV4-Besitzer in Belgien und Frankreich sowie der Teilnahme an einer großen Anzahl von lokalen Flugevents sehen kann. Bei jeder dieser Veranstaltungen zeigen sich Flugbegeisterte und Flugzeugbesitzer gleichermaßen interessiert an der SV4. Die wachsende Popularität sowie der Kaufpreis dieser alten Doppeldecker (inklusive der DH 82 Tigermoth und der Bücker Jungmann), die steigenden PPL-Ausbildungskosten sowie Unterhalts- und Wartungskosten machen sie aber mittlerweile unerschaffbar für „Otto Normalflieger mit Familie“. Der Hobbyflieger des 21. Jahrhunderts musste sich nach finanzierbarer Alternativen umschauen, nach dem allmählich omnipräsent werdenden Flugzeug am europäischen Himmel: dem modernen und gut ausgestatteten Ultraleichtflugzeug.

Die Idee des Ultraleichtflugzeugs in den Achtzigerjahren und die Entwicklung von Flugzeugen, die mit den unterschiedlichsten nationalen Regularien konform sind, brachte Firmen hervor, die ein breites Angebot moderner, pilotenfreundlicher, komfortabler und gut ausgestatteter ergonomischer Flugzeuge im angemessenen Preisrahmen (im Vergleich zum PPL-Flugzeug) bieten.

In den letzten Jahren hat die Nachfrage nach finanzierbaren „Nostalgie“-Ultraleichtflugzeugen dazu geführt, dass kleine Firmen versuchen, möglichst getreue Nachbauten der „alten Meister“ zu entwickeln. Eine dieser Nischen-Firmen ist die belgische „Ultralight-Concept“, die SV4-RS-Nachbauten anbietet, basierend auf dem Original SV4-C-Schulungsflugzeug.



3



4



5

- 3: Das Instrumentenbrett mit modernen Instrumenten und Platz für ein modernes Navigationsinstrument
- 4: Alle Steuer- und Bedienelemente sind professionell und solide gefertigt
- 5: Die UL-Variante entspricht in Abmessungen und Details dem historischen Original.

Entwicklung der SV4-RS

Die Firma „Ultralight-Concept“ und ihr SV4-RS Ultraleicht-Doppeldecker sind das geistige Produkt von Raoul Severin, einem ehemaligen Hubschrauber- und Flächenpiloten der belgischen Luftwaffe. Nach Ende seines aktiven Dienstes schuf er seine eigene Metallhandelfirma, die sich auch auf Flugzeugwerkstoffe spezialisierte. Severins erster Schritt in die Welt der Ultraleichtfliegerei war der Bau eines Platzer Kiebitz Doppeldeckers, basierend auf den Konstruktionsplänen von Michael Platzer. Durch den Vertrieb von Einwandstahlrohren, die für den Kiebitz und andere Amateurflugzeuge geeignet waren, wurden ihm die Bedürfnisse und Begehrlichkeiten einer großen Zahl (meist deutscher) UL-Begeisterter deutlich.

Severin, der gute Verbindungen in die deutsche und französische Amateurbauszene hatte, sah die Geschäftschance und entwickelte sein eigenes UL-Design. Um erfolgreich zu sein, musste er ein leicht zu bauendes, schnittiges und ins Auge fallendes Flugzeug wählen, das sowohl in Frankreich als auch in Deutschland populär war. Diese Länder nahe seiner belgischen Heimatbasis hatten nicht nur eine Steigerung der Eigenbauaktivitäten erlebt, sie hatten auch erfolgreich alle UL-Gesetzesanforderungen und Vorschriften angeglichen, sodass sich das Flugzeug gut in weiteren Ländern würde vermarkten und verkaufen lassen. Die Entscheidung für den SV4-C Doppeldecker war leicht, da eine Vielzahl dieser Modelle noch im europäischen Luftraum unterwegs ist.

irlshop

Besuchen Sie unseren online-shop
www.irl-shop.de









Luftfahrtskarten – Avionik – Pflege – Rettungs/allschirme
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

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



2007 begann das ambitionierte Projekt mit dem Kauf der originalen Konstruktionsunterlagen der SNCAN SV4-C Variante vom Espace Air Passion Museum in Angers. Nachdem Severin alle Zeichnungsmaße neu vermessen hatte, stellte sich schnell heraus, dass die weit verbreiteten vorgeschweißten Stahlrohre, die für den Kiebitz-Doppeldecker verwendet werden, nicht wirklich geeignet waren. Es mussten neue Rohre her, damit ein 100%-maßstabgerechter Nachbau möglich war. Da Severin gleichzeitig noch in Teilzeit als militärischer Hubschrauber- und HEMS-Pilot aktiv war, verlief die Entwicklung der SV4-RS langsam. 2013 waren Rumpf, Querruder und Leitwerk fertig konstruiert. Kurz danach wurde Severin von der RWTH Aachen kontaktiert, die Studenten der Luft- und Raumfahrttechnik im Rahmen ihrer Masterarbeiten über verschiedene technische Aspekte der SV4-RS schreiben lassen wollte. Der Input dieser jungen, motivierten Studenten beschleunigte den Entwicklungsprozess. 2015 wurde schließlich eine „nackte“ Version ohne Motor, nur mit Rumpf und Tragflächen, Querruder und Fahrwerk auf der AERO Friedrichshafen und dem Festival International de l'Aviation Ultralégère in Blois vorgestellt. Zehn SV4-RS-Bausätze wurden zu einem Einführungspreis verkauft um internationale Aufmerksamkeit im Ultraleichtgeschäft zu generieren. Die AERO 2016 zeigte ein komplettes, nicht flugtüchtiges Flugzeug mit Rotax 912-Motor.

Erstflug und Zertifizierung

Nachdem alle Bodentests erfolgreich durchgeführt worden waren, machte der SV4-RS Prototyp seinen Jungfernflug am 28.12.2016 in Büllingen EBBN, nahe der deutsch-belgischen Grenze. Anschließend begannen Severin und sein Team zügig mit dem Einholen der offiziellen Flugzeugzertifizierungen in den Zielmärkten Belgien, Frankreich und Deutschland. Als erstes wurde die deutsche Zertifizierung der

durch einen Rotax 914 angetriebenen SV4-RS angegangen, weil diese die umfangreichste war, sowohl in Anzahl als auch in den Details der Prüfungen. Die deutschen Vorschriften sollten als Basis für ähnliche Zertifizierungen in anderen Ländern dienen.

Seit Februar 2017 wurden ungefähr sechzig strukturelle Tests an der Zelle und ihren verschiedenen Komponenten durchgeführt und von Prüfern zertifiziert. Während der AERO 2017 erhielt der SV4-RS Nachbau eine vorläufige Flugerlaubnis. Zugleich wurden die Zertifizierungsverfahren in Belgien und Frankreich begonnen.

Markteinführung

Um eine erfolgreiche Markteinführung als einziger maßstabgetreuer Vintage-Doppeldecker zu garantieren, hat Ultralight-Concepts ein umfassendes Angebotspaket entworfen, das seinen Kunden die Wahl zwischen drei Bausätzen bietet. KIT 1 enthält alle Blaupausen, Anleitungen und das Material, falls sich der Käufer den kompletten Eigenbau zutraut. Die Option KIT 2 beinhaltet alle Elemente des KIT 1, enthält aber zusätzlich noch zwei Viertagesworkshops im UC Hangar. Während dieser Workshops erhält der Kunde Unterstützung im Bau des Rumpfes, der vier Tragflächen, Holme und Querruder. Trotzdem sollten schon einige Komponenten zu Hause gebaut worden sein, bevor es nach Kelmis geht. KIT 3 bietet ein fertiges Modell an, in das der Kunde seinen Motor (wahrscheinlich einen Rotax 912), Bordelektronik und Instrumentenverkabelung einbaut. In allen Fällen wird zur Halbzeit des Baus eine Inspektion durchgeführt und auch der Jungfernflug erfolgt durch einen UC-Mitarbeiter. Außerdem gibt es auch eine fertige Ready-to-fly-Version.

Man kann falls nötig, abhängig von der Erfahrung des Kunden mit Spornradflugzeugen, eine Einweisung buchen, in der die Flug- und Landeeigenschaften demonstriert werden. Bis Mitte 2018 wurden



- 1: Statt des Renault PO 3 oder PO 5 kommt hier ein Rotax 912 als Antrieb zum Einsatz
- 2: Der Propeller stammt vom britischen Hersteller Hercules
- 3: Streben und Verspannungen entsprechen dem Original
- 4: Flugspaß im offenen Cockpit, auch eine geschlossene Variante soll es in Zukunft geben
- 5: Fertigung im belgischen Kelmis
- 6: Markierungen der französischen Armée de l'Air

schon 52 Bausätze der SV4-RS an Kunden in Belgien, Deutschland, Frankreich, Polen, der Tschechischen Republik und Litauen verkauft.

Der typische Kunde und zukünftige SV4 RS-Flieger ist Anfang/Mitte sechzig. Die Mannstunden werden mit 1.000 veranschlagt, je nachdem welcher Bausatz gewählt wurde. Die ersten SV4-RS werden wohl 2019 in der Luft zu sehen sein. Weitere Modifikationen sind ein SV4 B-Modell mit geschlossener Haube und einer Schleppvorrichtung. Die Schleppvariante sollte zur AERO 2019 fertig sein.

Die aktuellen, stetig ansteigenden Kosten des PPL-Fliegens und die strengeren nationalen Regelungen könnten in Bezug auf die „Wochenendflieger“ zu einer Verschiebung in das Ultraleichtsegment führen. Die Zeit wird zeigen, ob der Nachbau eines Vintage-Flugzeuges in UL-Bauweise ein Erfolg sein wird. Das erfolgreiche Marketing und der Verkauf von 52 SV4-Rs könnten bereits ein Hinweis auf die Antwort sein ...

Weitere Informationen: www.ultralight-concept.be

Text: Stefan de Graf, Fotos: Edwin Borremans, Übersetzung: Heike Schiemann

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 Sehlem

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!

Freizeiteinrichtung in Polen – Größter Windkanal-Ventilator der Welt



1: Montage des Aktivteils mit Einbaumotor und Laufradnabe
2: Unter fachkundiger Anleitung können auch Laien bereits nach kurzer Zeit den freien Fall erleben



Die Indoor Skydiving Germany Group hat ihren Sitz im nordrhein-westfälischen Gladbeck und wurde im Jahr 2010 gegründet. Sie umfasst die ISG One GmbH und die Indoor Skydiving Germany GmbH. Daneben betreibt die Gruppe mit Indoor Skydiving Bottrop einen eigenen Windkanal, der 2009 eröffnet wurde und seitdem zu den erfolgreichsten Skydiving-Einrichtungen in Europa zählt. Internet: www.isg-group.de
Die TLT-Turbo GmbH ist einer der weltweit führenden Hersteller von technologiegetriebenen, industriellen Ventilatoren und lufttechnischen Systemen. Internet: www.tlt-turbo.com

Indoor-Skydiving-Anlagen ermöglichen Fallschirmsportlern – sowohl sportlich ambitionierten als auch Anfängern – die Möglichkeit, den Freifall zu trainieren bzw. zu erleben. Ventilatoren erzeugen einen kontrollierten Luftstrom, der nur minimale Turbulenzen aufweist. Untere fachkundiger Anleitung kann somit jeder den Genuss des Freifallgefühls erleben.

In Europa gibt es mittlerweile zahlreiche Möglichkeiten für Indoor Skydiving-Aktivitäten – so auch den „Flyspot“ im polnischen Katowice. Aber anstatt mehrere Ventilatoren für die Erzeugung des Luftstroms zu installieren, sollte in diesem Fall nur ein einziger großer Ventilator montiert werden. Die enormen Abmessungen – der Außendurchmesser beträgt sechs Meter – stellten jedoch ein Novum im Bereich von Skydiving-Anlagen dar. Deshalb beauftragte die Indoor Skydiving Germany Group (ISG) den Industrieventilator-

ren-Hersteller TLT-Turbo GmbH mit der Konstruktion eines Ventilators.

Im Vorfeld der konkreten Planungen für die Anlage erarbeitete ISG zunächst ein neues Konzept. Dieses umfasste anstatt üblicherweise vier kleinerer Ventilatoren den Einsatz von nur noch einem einzigen Modell.

Der Ventilator erreicht eine installierte Leistung von 1.350 kW und erzeugt eine maximale Strömungsgeschwindigkeit von über 300 km/h in der Flugkammer.

Im März 2017 wurde der Ventilator vom Fertigungsstandort in Zweibrücken nach Katowice geliefert und dort montiert. Aufgrund der schwierigen örtlichen Verhältnisse musste der Motor über Dach in das Gebäude eingebracht werden. Erst dort konnten die Komponenten zusammengesetzt werden.

Quelle und Fotos: Indoor Skydiving Germany GmbH, TLT Turbo GmbH

Zwei Silberne beim Weltcup

Beim 2. Weltcup der Zielspringer vom 22. bis 24. Juni 2018 im slowenischen Bled haben die Athleten der Sportfördergruppe der Bundeswehr aus Altenstadt zwei Silbermedaillen errungen. Sowohl Stefan Wiesner bei den Männern als auch Lukas Tschek in der Juniorenwertung schafften es aufs Treppchen. Insgesamt waren in Bled 42 Mannschaften mit über 200 Athleten aus der ganzen Welt am Start. Das deutsche Team belegte den 11. Platz. Die beste Mannschaft stellte Ungarn, gefolgt von Tschechien und Slowenien.

Christoph Zahler

Mehr auf www.dfv.aero/Aktuell/



Foto: Igor Kupljenik/MI-PRESS



Segelfliegen am Polarkreis



1



2



3



4



5

- 1: Morgens um 05:19 Uhr überqueren wir den Polarkreis.
Fast geschafft: nur noch 257 Kilometer!
- 2: Im F-Schlepp hinter der Piper Colt des Segelflygklubben Kiruna
- 3: Unser Flugplatz mit kompletter Infrastruktur auf dem Eis.
Im Sommer sieht man hier: Wasser
- 4: Pelle (82) aus Helsinki, ältester Lagerteilnehmer, der ...
- 5: ... mit seinem Buick, Bj. 1947 angereist ist.

Seit über 35 Jahren genieße ich die Schönheit der nordskandinavischen Wildnis auf ausgedehnten Wanderungen – auch im Winter. Bereits 1982 dachte ich im Sarek Nationalpark, dass es traumhaft schön sein müsste, diese unberührte herrliche Landschaft wie ein Greif aus dem Segelflugzeug zu betrachten. Diese Idee scheiterte aber schnell an der Unmöglichkeit zu starten und, noch wichtiger: zu landen. Damit war das Thema für drei Jahrzehnte zu den Akten gelegt. Vor vier Jahren erschien dann ein Artikel der Gebrüder Köhnke im Magazin segelfliegen, in dem sie ihre Teilnahme am Kebnelägret 2013 beschrieben. Seitdem war das Thema nicht mehr aus meinem Kopf zu verbannen.

Die schwedischen Kameraden des Segelflygklubben Kiruna richten zusammen mit den finnischen Kameraden seit 1962 das vielleicht älteste ununterbrochen existierende Segelfluglager der Welt aus. 1961

wurden einem der schwedischen Segelflieger Bilder und Berichte vom Wellenfliegen über der Sierra Nevada/USA mitgebracht. Beim Blick aus dem Fenster stellte er fest, dass am Himmel über Kiruna genau solche Linsenwolken auch häufig zu sehen sind. Damit war die Idee eines Wellenfluglagers am Polarkreis geboren. Start- und Landeflächen gibt es hier im Winter zuhauf: Fast jeder größere See eignet sich zum Segelfliegen, das Eis ist mindestens 55 cm dick. So fiel die Wahl auf Pirttivuopio, eine kleine samische Häuseransammlung auf 466 m über MSL in der Wildnis ca. 50 Kilometer westlich Kirunas am See Paittasjärvi auf dem Weg nach Nikkaluokta. Dort endet 10 Kilometer weiter die öffentliche Straße. Pirttivuopio liegt 161 Kilometer nördlich des Polarkreises. Vor allem aber befinden wir uns hier meist im Lee der nahen norwegisch-schwedischen Gebirgskette. Der höchste Berg Schwedens, der Kebnekaise mit seinen 2117 m Höhe über MSL, ist 25 km entfernt und

gab dem Lager seinen Namen. Die Berge stehen hier günstig, bei relativ mäßigem Wind aus drei Himmelsrichtungen kann man in die winterliche Welle einsteigen. Es gelangen schon Flüge über 10.000 m Höhe.

Die schwedischen Kameraden beginnen mehrere Wochen vor dem traditionellen Osterfliegerlager mit der Präparation der Bahnen. Mit Schneefräse und Schneepflug werden eine 1200 m lange und ca. 30 m breite Startbahn sowie eine 550 x 40 m große Landebahn von ihrer dicken Schneedecke befreit. Dadurch nimmt das Eis an Dicke zu und es entsteht ein vollwertiger passagerer Flugplatz mit Startwagen, Tankstelle für die Schleppmaschinen, Parkplätzen und sogar einem kleinen Kiosk, an dem man Hotdogs, Getränke und Kuchen erwerben kann.

Die Anreise aus Deutschland ist weit, von Hellingst aus sind es nicht weniger als 2400 Kilometer. Deshalb war mir klar, dass dieses Abenteuer nur zu zweit realistisch



- 6: Steffen bohrt Löcher ins Eis zur Fixierung unseres Flugzeugs.
- 7: Schietwetter, im wahrsten Sinne des Wortes „friesisch herb“: Unser Duo sturmsicher im Eis verankert.
- 8+9: Steffen und Stefan in schwacher Welle nördlich des Platzes

zu bewältigen wäre. Ich sprach mit verschiedenen Kameraden, denen entweder die Kälte suspekt war oder die berufliche bzw. private Hinderungsgründe hatten. Im September letzten Jahres sprach ich mit Steffen Vogt, der genauso wie ich von dieser Idee fasziniert war und zusagte, diese Reise mit mir zu wagen. Die Genehmigung vom Vorstand, unseren vereinseigenen DuoDiscusXT mitzunehmen, wurde schnell erteilt und wir begannen mit umfangreichen Vorbereitungen: eine Sauerstoffanlage musste her, das Flugzeug mit Signalfolie ausgestattet, Lexanfolie gegen Vereisung in die Haube geklebt und Equipment angefertigt werden, um das Flugzeug sturmsicher im Eis vertäuen zu können, sowie Notausrüstung für den Fall einer Außenlandung besorgt werden. Unter anderem erwarb ich die Sachkunde für Seenotsignalmittel, um für eine Außenlandung in der Wildnis Fallschirmsignalraketen kaufen zu dürfen. Vor allem aber mussten wir sehr warme Kleidung besitzen, denn in großer Höhe kann es dort sehr, sehr frisch werden, um es gelinde auszudrücken. Mitte Dezember trafen wir uns in Schleswig-Holstein mit den Köhnke-Brüdern, um aus erster Hand von ihren Erfahrungen zu profitieren.

Am 22. März nahmen wir das Flugzeug in Hellingst auf den Haken und fuhren nach Kiel, wo wir die Fähre nach Göteborg ge-

bucht hatten. Die nächtliche Fahrt mit der Fähre ersparte uns 500 Autokilometer, wir kamen morgens ausgeruht in Schweden an und hatten „nur noch“ rund 1700 Kilometer Fahrt vor uns. Nach fast 24 Stunden nahezu ununterbrochener Fahrt erreichten wir bei leichtem Schneefall am 24. März morgens das Fliegerlager. Wir wurden sofort freundlich von Patrik Isakson empfangen, der unsere Klamotten und uns mit seinem Schneemobil durch den Tiefschnee in die ca. 200 Meter entfernten vereinseigenen Hütten auf einer Halbinsel im See transportierte. Die Hütten sind einfach mit vier Betten, elektrischer Heizung und zwei Kochplatten ausgestattet. Trinkwasser wird täglich aus dem See gewonnen, hierfür muss man zwei Wasserkanister mitbringen. Seine Notdurft verrichtet man auf einem Gemeinschaftsplumpsklo, dessen Geruchsbelästigung sich dank der Kälte in Grenzen hält. Wenn man das Bedürfnis nach einer Dusche hat, muss man sich auf den Weg ins 10 Kilometer entfernte Nikkaluokta begeben, wo man die sanitären Anlagen der dortigen Touristenanlage nutzen kann. Uns wurde die „deutsche“ Hütte Nr. 5 zusammen mit Björn Köhnke zugewiesen, der mit seiner ASW20 angereist ist. Nachdem wir unser Flugzeug aufgebaut, die Cloud-Dancer übergezogen und den Duo dank fachkundiger Hilfe im Eis fixiert hatten, setzten wir uns zum Willkommens-

umtrunk in die gemütliche Kaminhütte, in der man uns Hamburger mit Rentierfleisch anbot. Gegen 22 Uhr fielen wir in einen fast 11-stündigen tiefen Schlaf.

Der erste Tag begrüßte uns mit herrlichem Sonnenschein, aber zunächst wenig Wind, und Patrik flog mit jedem von uns einen Einweisungs- bzw. Überprüfungsflug. Man gibt vor jedem Flug einen rudimentären Flugplan in der Größe einer Scheckkarte ab: Flugzeugkennzeichen, Pilot, Copilot und Flugdauer. 15 Minuten vor Flugplanende kann man seinen Flugplan um eine oder zwei Stunden verlängern. Meldet man sich nicht, wird man 5 Minuten vor Flugplanende alle 5 Minuten über Funk angesprochen. Antwortet man nicht, wird 15 Minuten nach Flugplanende eine Suchaktion mit SAR gestartet, das ganz große Kino. Das will aber keiner sehen ...

Danach stiegen Steffen und ich gemeinsam in unser Flugzeug. Der Wind frischte etwas auf und der Pilot der norwegischen Schleppmaschine vom Typ Cessna 182 zog uns durch einen relativ zahmen Rotor in eine Steigzone. Als absolute Wellenflugneulinge mussten wir erst mal die Steigzone erfliegen und lernen, dass man eher geografisch denken muss, was gegenüber der Thermikfliegerei eine ziemliche Umstellung ist. Wir stiegen etwas mühsam auf fast 3000 m über MSL, was etwa 2500 m



10



11

10: Im Landeanflug auf die lange eisige Bahn.

(Bremsen nützt nichts)

11: Ankunft an der Fähre zur Rückfahrt nach Kiel.

Nach 22 Stunden nonstop Autofahrt, von nördlich des Polarkreises bis hinunter zum Fährhafen Göteborg, sind wir hundemüde.

über unserem eisigen Flugplatz entspricht. Bei stahlblauem Himmel genossen wir die Aussicht über die nahezu unberührte winterliche subpolare Landschaft – ein Rausch für die Sinne! Wir waren stolz wie Bolle, unseren ersten Wellenflug gemeistert zu haben. Am zweiten Tag war kein fliegbares Wetter, der dritte Tag brachte starken Crosswind, sodass wir Anfänger im Eisfliegen auf einen Start verzichteten. Am 28. März machten wir beim ersten Versuch den klassischen Anfängerfehler zu früh auszuklinken und sofften ab, beim zweiten Versuch bekamen wir Anschluss bei 1300 m Ausklinkhöhe über Grund, taten uns im Vistasvage zunächst schwer und kamen zum Teil kreisenderweise unter einer hohen Abschirmung auf 3800 m MSL, mithin 3300 m über unserem Flugplatz. Das gute Steigen fanden wir vor der großartigen Kullisse des Kabnekaises, des höchsten Bergs Schwedens. Wir konnten die Fjällstation, eine Bergstation für Wanderer, am Fuße des Berges mitten in der Wildnis betrachten. Für uns Flachlandpiloten ein eindrucksvolles Erlebnis!

Am nächsten Tag war wieder Nordwestwind, wir stiegen nun schon halbwegs routiniert im Vistasvage vor dem Rotor in die Welle ein und konnten dann über einer Wolkenstraße einen Steigpfad erfliegen, der uns bei guter Sicht auf 4800 m MSL hob. Wenn man die Landschaft als Wanderer kennt und weiß, dass man für die 35 km des halben Vistasvage zwei Tagesmärsche benötigt, ist es besonders majestätisch, dies lautlos schwebend in knapp 15 Minuten abzufrühstücken. Man konnte das in den Wolken liegende skandinavische Gebirge im Nordwesten sehen und die fast wolkenfreie Ebene nach Südosten, an deren Grenze unser kleiner Eisflugplatz liegt.

Unsere Sauerstoffsysteme funktionierten, wir hatten keine Haubenvereisung und bei ca. -30°C bewährte sich unser Kleidungskonzept, namentlich unsere Füße blieben weitgehend warm. Dies ist keinesfalls selbstverständlich. Insofern hatte sich unsere Vorbereitung bewährt.

Der nächste Tag trug uns diesmal direkt im Norden unseres kleinen Fliegerlagers mit anfangs relativ gutem Steigen auf 4800 m MSL und wir waren froh, dass niemand unsere Glücksschreie hören könnte.

An zwei anderen Tagen stiegen wir im Tal Vistasvaggi zunächst einigermaßen neben den Wolken, die sich dann aber unter und neben uns verdichteten. Aus Sicherheitsgründen entschlossen wir uns zum Abstieg. Beim Bergfest zur Lagermitte war großes gemeinsames Elchfleischessen in der Touriststation (das ist kein Rechtschreibfehler) in Nikkaluokta. Patrik erzählte launig von der Geschichte des Lagers auf Schwedisch, Pelle übersetzte ins Finnische und Sven danach ins Englische. Pelle ist mit seinen 82 Jahren das 50. Mal im Kebnelägret und kommt immer noch mit seinem alten Buick Baujahr 1947 die über 1000 Kilometer aus Helsinki.

Das einzige Segelflugzeug des kleinen Clubs in Kiruna, ein Twin Astir, war kurz vor dem Lager akut unklar geworden: Beim Abrüsten war einem Kameraden die Fläche aus der Hand gefallen, auf dem Hallenboden aufgeschlagen und hatte einen langen Riss in der Flügel Nase davongetragen. Dank Björns fachkundiger Hilfe musste das Flugzeug nicht zur wochenlangen Reparatur 800 Kilometer in den nächsten Reparaturbetrieb gefahren werden. In drei nächtlichen Sitzungen konnte das Flugzeug wieder repariert werden.

Björn wurde mit einem Flug bis 8750 m

MSL belohnt, was den diesjährigen Höhenrekord bedeutete, und hat für zwei Jahre freie Teilnahmemöglichkeit am Lager ohne jegliche Gebühren.

Der Einkauf bei von Lebensmitteln und Artikeln des täglichen Bedarfs will gut vorbereitet sein, schließlich fährt man nicht weniger als 120 Kilometer Auto dafür.

Trotz sehr guter Sicht sieht man selten andere Segelflugzeuge, der Flugzeugpark des Lagers verteilt sich über die Höhe und die verschiedenen Wellengebiete, in der sich die Piloten jeweils versuchen. In der zweiten Lagerhälfte gab es einen Tag mit schwacher Welle, die entlang einer langen Lenti in 1700 m über unserem See endete, da trafen wir uns mit mehreren Flugzeugen. Angesagt ist höchste Aufmerksamkeit und respektvoller Abstand von der Wolke, die Situation schenkte uns aber atemberaubende Fotomöglichkeiten.

Nach zwei Wochen endete das Lager. Schweren Herzens verstaute wir abends unseren Duo, packten unsere Sachen und begaben uns am nächsten Vormittag nach sehr herzlicher Verabschiedung von den einheimischen Kameraden auf die lange Fahrt nach Göteborg.

Beeindruckt waren wir vom unglaublichen Engagement der Handvoll Segelflieger, die dieses Lager mit seiner anspruchsvollen Logistik jedes Jahr organisieren, deren herzlicher Gastfreundschaft und der internationalen Fliegerverbundenheit.

Ganz erfüllt von unseren Erlebnissen wurden wir uns schnell einig, dass wir auf jeden Fall wiederkommen möchten und beratschlagten, wie wir das unseren Partnerinnen schonend beibringen ...

Stefan Thiel

AirFair Ganderkesee verlangt nach Wiederholung



1, 2 und 3: Morgens sind die Aussteller zunächst noch unter sich.
4: Gegen Mittag füllt sich das Vorfeld mit Besucherflugzeugen.

Hersteller treffen Piloten – das war die einfache Grundidee, die sich Jochen Klein und Martin Asmussen für ihre 1. AirFair in Ganderkesee auf die Fahnen geschrieben hatten. Dass die Veranstaltung genau diesem

Anspruch gerecht wurde, bewies die hohe Zahl der ausgestellten Neuheiten aus der Fliegerei. Das waren nämlich nicht nur die 35 ausgestellten Flugzeuge und Luftsportgeräte der dreiundzwanzig verschie-

denen Hersteller, sondern auch jede Menge Flugzeuge von Neugierigen, Wissbegierigen und Interessenten, die größtenteils standesgemäß auf dem Luftweg nach Ganderkesee gekommen waren. Hatte das Organi-



5, 6, 7 und 8: Das sucht man andernorts vergebens: ausreichend Zeit für Fachgespräche und Blicke ins Cockpit oder unter die Cowling. Segelflieger mögen den Himmel beachten.



9: Die Vereinigung aktiver Piloten e. V. war extra aus Nordhorn gekommen, um Gästen ein Probesitzen in der Aeroprakt A 22 zu ermöglichen.

10: Mit einem herzlichen Grüeziwohl kam diese Lightwing AC 4 aus der Schweiz. Lightwing ist besonders stolz auf die Leistungen ihres LSA unter Hot&High-Bedingungen. Für die Schweizer in jedem Fall verständlich, in Norddeutschland meistens kein Thema.

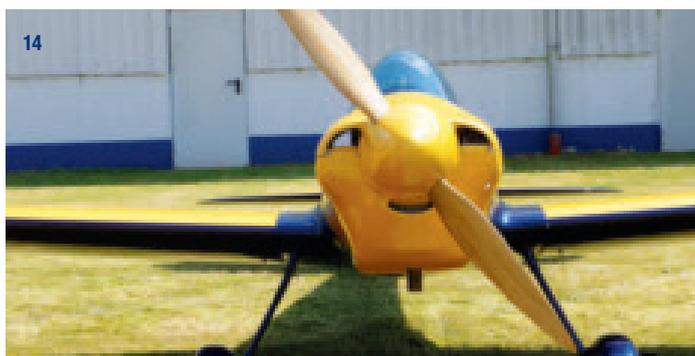
11: Buschflugzeuge wie diese Zlin Savage sind in Ganderkesee herzlich willkommen, aber nicht nötig. Der Platz hat eine schöne, lange Asphalt-piste.

sationsteam anfangs noch Sorge, dass die Veranstaltung schlechtem Wetter zum Opfer fallen könnte, war es eher umgekehrt. Statt eines Regenschirms war Sonnenschutz nötig.

„Vielleicht sind bei dem Super-Wetter einige heute lieber auf die Inseln geflogen, statt zu uns zu kommen“, hatte Martin Asmussen angesichts zunächst magerer Besucherzahlen am Morgen noch befürchtet. Doch gegen Mittag sah das bereits ganz anders aus

und die meisten Hersteller waren zu dieser Zeit schon in Gespräche vertieft. Besucher sah man dann lange an den ausgestellten ULs, LSAs, Gyrocoptern und Vertretern der neuen UL-Hubschrauber stehen. Für die wortkargen Norddeutschen sind lange Gespräche eher ungewöhnlich und ein Beweis von ernstem Interesse. Insgesamt 400 Flugbewegungen hatte Ganderkesee alleine am Samstag zu verzeichnen, etwa das Dreifache eines gewöhnlichen Wochenendes.

Wird es im nächsten Jahr eine 2. AirFair in Ganderkesee geben? Die drei Organisatoren Dunja Schaffarczyk, Jochen Klein und Martin Asmussen nicken gleichzeitig und einmütig. „Die Hersteller haben uns fast schon dazu gedrängt ... aus der Nummer kommen wir erst einmal nicht mehr raus.“ Alle drei bedanken sich für das große ehrenamtliche Engagement der vielen Helfer, die diese Veranstaltung erst so erfolgreich gemacht haben. *Ralf-M. Hubert*



12: Wer wollte, konnte am Platz auch campen und die Nacht unter der eigenen Tragfläche verbringen.

13: Die AirFair bot auch die Gelegenheit, eine Verkaufsabsicht kundzutun. Diese AA 5 Traveller war Ende Mai noch für 50.000 € zu haben.

14: Augenzwinkernder Flirt dieser Silent Twister: Sehen wir uns im nächsten Jahr wieder?

Mal was anderes: Rock`n`Roll Festival auf dem Flugplatz Ganderkesee

Kaum ist die AirFair in Ganderkesee vorbei, steigt dort schon das nächste Event: Rock`n`Roll Festival auf dem Flugplatz Ganderkesee am 08. und 09. September. Wie der Name schon sagt, dreht sich dabei alles um Musik, Mode und Lebensstil der 50er und frühen 60er Jahre. An diesem Wochenende werden in Ganderkesee keine Lande-

gebühren für alle per Flugzeug anreisenden Crews erhoben. Gäste in stilechter Kleidung erhalten ein Freigetränk. Zudem ist der Eintritt zu angeboten Veranstaltungen für anfliegende Gäste kostenlos. Tagsüber unterhalten Live-Bands die Gäste, auf dem Parkplatz treffen sich chromblitzende Oldtimer, Harley Davidsons und Vespa Roller.

Da für dieses Festival viele Besucher erwartet werden, wird um Anmeldung mit Angabe der Personenzahl, Flugzeugtyp und Kennzeichen gebeten. Anmeldungen sind bitte an Frau Dörthe Dreher (doerthe.dreher@flugplatz-ganderkesee.de) zu richten.

Ralf-Michael Hubert

Rock n Roll
FLY-IN
08.-09. SEPTEMBER
LIVE MUSIC * CLASSIC CARS * BIKES
FLUGPLATZ GANDERKESEE

Lassen Sie sich am Flugplatz Ganderkesee in die 50er und 60er Jahre entführen!

Freier Eintritt für alle per Flugzeug anreisenden Crews!
Keine Landegebühren in EDWQ am 8. und 9.9.2018!
 Für Gäste in stilgerechter Kleidung der 50/60er Jahre halten wir ein **Freigetränk** bereit!

SAMSTAG, 8.9.2018 UND SONNTAG, 9.9.2018
11:00 – 18:00

Live-Bands, chromblitzende Oldtimer, Vespa Roller, Harley Davidson, Rock`n`Roll Tanzdarbietungen u. v. m.

SAMSTAG, 8.9.2018 AB 20:00
 Große Rock`n`Roll Live Show mit The Rascals

Da wir für dieses Festival viele Besucher erwarten, bitten wir um formlose und unverbindliche Anmeldung unter Angabe von Personenzahl, Flugzeugtyp und Kennzeichen: doerthe.dreher@flugplatz-ganderkesee.de


 Flugplatz Ganderkesee
 Atlas Airfield GmbH - Otto-Lilienthal-Str. 23 - D-27777 Ganderkesee
 www.Flugplatz-Ganderkesee.de und www.rocknroll-festival.de

Wir gratulieren



Moritz Zimmermann
 zur bestandenen SPL-Prüfung,
 am 03.06. in Tarmstedt.
 Hier mit Prüfer Wilfried Müller
 Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Jannik Bizot
 zum ersten Alleinflug am 03.06. in Tarmstedt.
 Hier mit Fluglehrer Tim Rührenbeck
 Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Lukas Tenholt
 zum ersten Alleinflug
 am 16.06. in Tarmstedt.
 Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen

Hamburg Aviation WoMen Segelflugevent 2018

Der Tag war gut gewählt. Am 29.06.2018, einem wunderschönen Sommertag, trafen sich die Netzwerkfrauen der Hamburg Aviation WoMen, die erste Facharbeitsgruppe des Luftfahrtclusters der Metropolregion Hamburg, zum Segelfliegen am Flugplatz Boberg um sich die Hansestadt mal von oben anzuschauen und zu spüren, wie fliegen richtig geht.

Wie sich das Mitfliegen in großen, vor allem motorbetriebenen Flugzeugen anfühlt, kennen so gut wie alle.

Fliegen ohne Motor kannten nur wenige der TeilnehmerInnen. So war es für viele ein Abenteuer und Erlebnis, einmal in einem nichtmotorisierten Flugzeug mitzufiegen. Im 20-Minuten-Takt sind die 15 TeilnehmerInnen mit den doppelsitzigen Segelflugzeugen vom Typ ASK 21 in die Luft gebracht worden.



Die TeilnehmerInnen und HelferInnen am Flugplatz Boberg; FotografIn: Mareile Boesecke

Die Freude des Erlebnisses konnte man nach der Landung an Augen und zufriedenen Gesichtsausdruck ablesen.

Beim anschließenden Networking und BBQ wurde die Gruppe von Ingo Bahrmann, dem Präsidenten des Luftsportverbandes Hamburg e. V., begrüßt. Er bedankte sich

für die rege Teilnahme am Segelflug-Event, bei Heike Eberle, die den Event zusammen mit HA WoMen organisiert hatte, sowie allen Helfern, die den Flugbetrieb durchführten. Kulinarisch verwöhnt von den Wirten Uli und Maren des HAC Boberg e.V. Clubhauses, klang der gelungene Event gemütlich aus.

Heike Eberle

Wir gratulieren

Zur SPL-Prüfung...

Marlene Hartig und Nicolas Walter HAC Boberg am 25.06.2018 bei Prüfer Carsten Brandt in Boberg



... und zur Windenfahrerprüfung

Michael Lehmann
HAC Boberg am 09.06.2018 bei Prüfer Dominik Bornhold in Boberg



Nicolas Walter

HAC Boberg am 23.06.2018 bei Prüfer Dominik Bornhold in Boberg



TERMINE 2018

18./20.08.18	19. und letzte Runde der Segelflug Bundesliga 2018
08.09.2018	Landes-Jugendvergleichsfliegen in Boberg, ausgerichtet vom HAC Boberg e. V. – Ausweichtermin ist der 15.09.2018
18. – 20.09.18	„Flexibles Flimmern“: Filmveranstaltung passend zum Ort in der Holzhalle des HAC Boberg e. V. flexiblesflimmern.de
07.10.2018	Große Vereinsfeier „50 Jahre HAC Boberg e.c.V.“ anlässlich der Eintragung in das Vereinsregister am 7. Oktober 1968



Fortbildung für Fortgeschrittene



Der Flieger vor dem Start in Hildesheim. Der Himmel verspricht einiges



Über der Wasserkuppe

Inzwischen gehören wir alle zu einer bedrohten Art: wir sind Segelflieger. Auf der zurückliegenden Fluglehrerfortbildung im Winter wies Bruno Gantenbrink in einem beeindruckenden Appell an uns Fluglehrer darauf hin. Binnen weniger Jahre hat sich die Zahl aktiver Segelflieger nahezu halbiert und die bestehenden Regularien führen schnell dazu, dass auch die übrig Gebliebenen häufig vor der Frage stehen, ob sie nicht schon genug in den vergangenen Jahren erlebt haben. Ferner ist das Angebot alternativer Beschäftigungen inzwischen riesig und es finden sich immer schwerer Leute, die eine Bereitschaft dazu zeigen, sich einer Sportart so intensiv zu widmen. Schließlich erfordert der Segelflug viel Geduld und Durchhaltevermögen.

Auf der anderen Seite stellt sich die Frage, warum das eigentlich so ist. Diejenigen, die sich einen Tag vom Energiestrom der Natur getragen durch die dritte Dimension bewegt haben und das befriedigende Gefühl verspüren durften, eine Streckenflugaufgabe bewältigt zu haben, sind ein für alle Male infiziert. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass für mich der Streckensegelflug eine der intensivsten Formen des Fliegens ist (bin seit

32 Jahren Segelflieger, FI, Kunstflug, PPL/A, UL ...), und es erstaunt mich immer noch, wie prägend jeder einzelne Flug ist. Spreche ich mit meinen Vereinskameraden, gestehe ich gerne, dass ich viele Platzrunden absolviert habe, die lediglich einen Eintrag im Flugbuch hinterlassen haben. Selbst lange zurückliegende Streckenflüge kann ich aber häufig bis ins kleinste Detail abrufen und nacherleben.

Warum wird dann nicht aus allen Segelfliegern auch gleichzeitig eine Riesengemeinde an begeisterten Streckenflugpiloten? (Es gibt natürlich auch Kunstflug ... Da gilt aber das Gleiche!) Warum sind wir vom Aussterben bedroht und was können wir dagegen tun?

Schaue ich doch mal in die eigene Biografie. Flugausbildung mit 14, Schein mit 17, Motorflug mit 19, Fluglehrer mit 21. Erster Überlandflug mit 18, erster Wandersegelflug mit 20. Ich war infiziert. Nie hätte ich geglaubt, dass mich eine Familie, ein Karriere oder andere Faktoren am Wochenende dermaßen in Anspruch nehmen dürften, dass ein schöner Flug darunter leidet. Mit inzwischen 46 sehe ich das gemäßiger. Ja, es gab sogar die Jahre, in denen der Gedanke an ein Ende der Fliegerkarriere näher lag als vieles andere. Analysiere ich im Nachhinein diese Zeit, wird deutlich, dass ich fast nur Routinefliegerei betrieben habe. Zwi-

schen 1995 und 2013 keine DMSt Flüge, nur schulen, schleppen, Platzrunden scheuern.

Wie kann ich als Fluglehrer so meine Schüler (und auch mich) motivieren? Mich haben damals die Piloten motiviert, die abends (damals noch im tiefen Überflug) ihr 300 km Dreieck beendeten und dann am Fliegerstammtisch ausgestreckter Arme und Hände bedurften, um das gerade Erlebte zu verarbeiten. Derartige Erlebnisse wollte ich auch haben. Schnell hat mich ein damaliger Fluglehrer an die Hand genommen und mich um mein erstes 200 km Dreieck gezogen. Weitere Kameraden setzten mich in die ASK21 und begleiteten meine Flüge, während meine Sicherheit und mein Vertrauen in meine Künste wuchsen. Es war ein Schneeballsystem, das von Fliegergeneration zu Fliegergeneration weitergegeben wurde. Und es funktionierte.

Nach berufsbedingten Vereinswechsellern und auch der reduzierten Möglichkeit, aktiv am Vereinsleben teilzuhaben, schaute ich mich vor einigen Jahren um und sah, dass es in meinem Verein gar keine „Zugpferde“ mehr gab. Als Fluglehrer hätte ich eines sein müssen, hatte aber viel zu sehr auf den Enthusiasmus der Kameraden gebaut. OLC Punkte: Fehlanzeige – im ganzen Verein! Nachwuchs? Die armen Flugschüler mussten sich schon



1: Andere Perspektive an der Wasserkuppe
2: Es geht gigantisch gut

sehr gut selbst organisieren, damit sie kontinuierlich betreut wurden. Und plötzlich bewahrheitete sich, dass wenn man mit einem Finger auf andere zeigt, immer drei Finger auf den eigenen Körper gerichtet sind. Das ist auch meine Verantwortung. Und wenn ich etwas von der alten Begeisterung verspüren möchte, bin ich es, der in Vorleistung treten muss. Schaute ich ins eigene Bordbuch des Selbststarters, konnte ich eine eher wenig artgerechte Haltung des Fluggerätes ablesen. Platzrunden, lokale Flüge, Spaßrunden. Habe ich damit jemandem Lust auf Fliegen machen können?

Schaue ich mich bei den Fluglehrerfortbildungen um, glaube ich nicht, dass ich ein Einzelfall bin. Viele meiner Kollegen kommunizieren oder erwecken den Anschein, dass auch sie sich eher auf Abfangbögen, Flugaufträge und Seilrissse spezialisiert haben. Manch einer macht vielleicht noch einen Fliegerurlaub, aber das dann bitte auch ohne Schüler.

Und damit bin ich bei meinem Punkt: Wir bilden heute Fußgänger zu Scheininhabern aus, verpassen aber, ihnen danach eine Orientierung zu geben. Kein Unternehmen könnte sich leisten, Mitarbeiter einzustellen und zu qualifizieren, ohne ihnen Perspektive, Fortbildung und Ziele zu geben. Unser Flugschüler muss sich nach vollbrachtem Prüfungsflug häufig selbst motivieren und wird in vielen Fällen großen Respekt vor dem Risiko empfinden, die eigene Platzrunde zu verlassen. Wenn hier nicht angesetzt wird, ist die Fliegerkarriere spätestens zu Ende, wenn die ganze Familie einmal mit am Flugplatz war.

Mit unserer sehr engagierten Gruppenleiterin Renate habe ich vor einigen Jahren einen

Vorschlag diskutiert, den mein Sauerländer Stammverein praktizierte, um das Vereinsleben zu beleben: Jedes Mitglied bekommt die Aufgabe, sich ein Jahresziel zu setzen, verbunden mit einem eigens definierten Wetteneinsatz. Nach anfänglicher Skepsis begannen meine wenigen Kameraden eigene Ziele zu formulieren. Um dem Ganzen etwas Anspruch zu verleihen, setzte ich mir die 500 km OLC zum Ziel. Seit fast 20 Jahren war ich nicht mehr an dieser Marke gewesen und wollte es einfach probieren. Andere formulierten den Scheinerhalt, Stundenzahlen oder einfach nur Baustunden. In kleinen Schritten fanden Aktionen statt und die Mitglieder erinnerten sich gegenseitig an ihre Ziele. Der eigentlich positive Effekt war, dass sich sogar meine Begeisterung steigerte, ich wieder Streckenflug machte und mich manchmal sogar meine Familie an meine Ziele erinnerte. In den folgenden zwei Jahren verdreifachten sich die Vereins-OLC-Kilometer.

Es gab nur ein kleines Problem: mein eigenes Ziel erreichte ich nicht. Mehrfach überschritt ich die 400 km, aber ich hatte zu wenig Zeit für die guten Tage und die waren woanders, wenn ich verfügbar war. Es gab auch niemanden, an den ich mich hätte wenden können, um technisch besser zu werden.

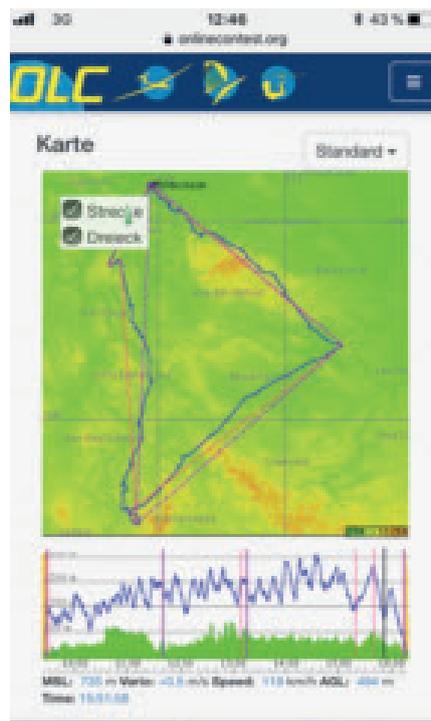
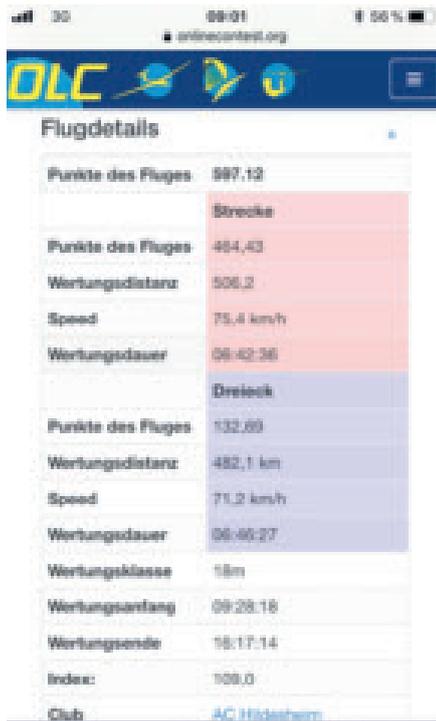
Da kam die letzte Fluglehrerfortbildung wie gerufen. Bruno versetzte die Gruppe in Diskussionsstimmung und schnell wurden Möglichkeiten des LVN aufgezeigt, an Streckenflugseminaren teilzunehmen. Sollte ich mich wieder zu den Anfängern begeben? Darf ich da überhaupt mitmachen? Nach einigem gedanklichen Hin und Her wurde ich von Jürgen Habel überzeugt, es einfach zu probieren – und fand

mich in Hoya wieder. Gerade noch selbst Fluglehrer am heimatlichen Start, wurde ich jetzt Schäfchen genannt und sollte einem Trainer folgen? Die Trainerschaft war extrem hochkarätig, und an drei als mäßig vorhergesagten Tagen flogen wir zwischen 300 und nahezu 500 km. Der Lernerfolg war riesig und die Trainer (bei mir Norbert Dellinger!) gaben perfekte Rollenbilder als Animatoren ab. Schon wenige Wochen später gelang mir mein eigenes 500 km Dreieck mit dem kleinen Highlight der Umrundung der Wasserkuppe.

Was habe ich für mich daraus gelernt? Erstens gibt es hervorragende Fortbildungsmöglichkeiten. Der eine muss sich vielleicht überwinden, der andere muss einfach nur darauf hingewiesen werden. Neben der Möglichkeit, tolle Bekanntschaften und Freunde zu finden, werden hier Begeisterung und Handwerk vermittelt. Auch Fluglehrer sollten sich gelegentlich neu infizieren lassen, um zu Überträgern dieses Streckenflugvirus zu werden.

Zweitens halte ich die Rolle der Trainer für unterschätzt und zu wenig gefördert. Auch für einen geübten Flieger ist es ein Vielfaches an Belastung, für weitere Piloten mitzudenken, zu planen und deren Entscheidungen in den eigenen Flug miteinzubeziehen. Doch gerade diese Funktion motiviert unsere Mitglieder. Hier müssen Angebote und Fortbildungen erzeugt werden, die sich an die Vereine richten und Trainer in guter Qualität erzeugen. Auch Kameraden, die als Trainer fungieren, werden selbst motiviert, stehen sie doch die ganze Zeit unter Beobachtung.

Die Ausbildung in den Vereinen muss auch Perspektiven für die Zeit nach Erhalt des Segelflugpatents aufzeigen. Heutiges Gerät er-



möglichst viel, bietet aber auch gleichzeitig eine Menge Ablenkungspotenzial, wenn der ambitionierte Flieger einsteigt. Die Handbücher sind über 200 Seiten dick und es gibt im Winter gute Gelegenheiten, Kameraden zu motivieren und gleichzeitig mit den Bordorakeln vertraut zu machen.

Soziale Netzwerke können und helfen, begeistert über die Erlebnisse zu berichten, die normalerweise einem möglicherweise interessierten Publikum schon aufgrund der Tatsache verborgen bleiben, dass unser Sport vom Abstand zum Erdboden lebt. Ich selbst bin kein besonders aktiver Nutzer dieser Netzwerke, bin trotzdem immer wieder erstaunt, welche zeitnahen und wirklich interessierten Rückmeldungen ich bekomme.

Letzte Frage: Bin ich jetzt fertig, weil ich schon im Juni mein Ziel erreicht habe? Nein! Erstens lege ich die Messlatte jetzt höher und zweitens kommen die ersten motivierten Verfolger ...

Bernd Korte

LSV Osterholz-Scharmbeck e. V.

Tag der offenen Tür bei den Modellfliegern des LSV Osterholz-Scharmbeck e. V.



Besucher schätzen das Gewicht der LS 3



Interessierte Besucher am Morgen

Unter dem Motto „Sonne – Wind – Wolken ... sind unser Antrieb“ luden 40 Modellflieger des LSV Osterholz-Scharmbeck (LVO) e. V. am 17.06.2018 anlässlich der Einrichtung ihres neuen Modellflugplatzes die Öffentlichkeit sowie Modellflieger der Nachbarvereine zu einem Tag der offenen Tür auf das Fluggelände in Osterholz-Scharmbeck-Ortsteil Westerbeck ein, um über ihre Aktivitäten zu informieren.

Bei gutem Wetter konnten über den Tag verteilt viele interessierte Besucher begrüßt werden. Sie konnten nicht nur unsere Model-

le begutachten, sondern sich auch an einem Quiz zur Bestimmung des Leergewichtes einer echten LS 3 des LSV beteiligen, die aufgerüstet für die Besucher bereitstand. Zu gewinnen war ein Freiflug im Motorsegler oder Segelflugzeug. Für das leibliche Wohl wurde neben Kaffee und Kuchen mittags durch leckeren Kartoffelsalat mit Würstchen gesorgt. Durch den Bau neuer Windenergieanlagen sahen sich die Modellflieger im Jahr 2016 gezwungen, ihr bisheriges Fluggelände nach 30-jähriger Nutzung aufzugeben. Ein neues Fluggelände musste gefunden werden. Das war nicht einfach. Die Einigung mit

dem Eigentümer war dann wider Erwarten schnell realisiert. Das anschließende behördliche Genehmigungsverfahren mit dem Ziel, die erhoffte Aufstiegserlaubnis durch die Landesluftfahrtbehörde zu bekommen, erforderte weitere Genehmigungen und Stellungnahmen des Bauordnungsamtes, des Planungs- und Naturschutzamtes sowie des Ordnungsamtes. Auch ein avifaunistisches Gutachten war in Auftrag zu geben. All das erforderte viel Zeit und nicht unerhebliche Kosten für unsere relativ kleine Modellflugsparte des Vereins. Daher waren wir sehr dankbar für die Unterstützung des Windkraft-



Vorbereitungen für den Tag



Unsere Modelle

betreibers, wodurch es dem Verein überhaupt erst möglich war, das Projekt „neues Fluggelände“ in Angriff zu nehmen und schließlich zu realisieren. Im Herbst 2016 konnte mit den Arbeiten zur Einrichtung einer

Start- und Landebahn mithilfe eines befreundeten Landwirts begonnen und im Sommer 2017 erfolgreich abgeschlossen werden. Wer sich für uns Modellflieger interessiert, ist herzlich willkommen und kann sich unter

www.lsv-ohz.de ausführlich über uns sowie die Anfahrmöglichkeit und die Modellflugordnung informieren.

Hartmut Wellbrock

Verdener Luftfahrtverein

Doppelwandiges Fass, fest verzurrt



Klappe auf, und schon kann das Fass an einer konventionellen Tankstelle befüllt werden.



Alles vorhanden: Das Fass der Firma Rietberg wird mit Pumpe, Schlauch und Zapfhahn ausgeliefert.

Der Verdener Luftfahrt-Verein musste die Versorgung mit Super Plus selbst in die Hand nehmen und fand im Paragrafen-Dschungel eine Lösung

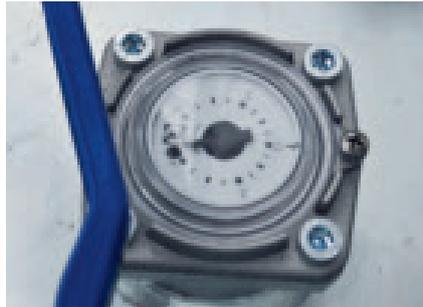
Einfach mit dem Sprit durch die Landschaft gondeln? Oder müssen sie sich zu Gefahrgutfahrern ausbilden lassen? Keine angenehmen Fragen, denen sich die Verdener Piloten vor einigen Monaten aussetzten. Das Problem, das viele Vereine und Flugplätze drückt, die Engpässe bei der Kraftstoffversorgung vor allem mit Super Plus, hatte den Club von der Aller-Mündung voll erwischt. Lösungen über lange Zeit nicht in Sicht. Und erst nach einer Odyssee quer durch die Ämter von Stadt, Landkreis, Land, Polizei, Feuerwehr-Spezialisten und was es sonst noch so gibt,

schimmerte zufällig ein Licht am Ende des Tunnels. Die Dekra Bremen wusste Rat. Und seit einigen Wochen darf jetzt auf relativ unkomplizierte Weise der Sprit von einer örtlichen Tankstelle zum Flugplatz transportiert werden. „Letztendlich eine glückliche und sogar noch relativ günstige Lösung,“ sagt der für die Kraftstoffversorgung zuständige stellvertretende Vorsitzende Carl-Christian Grigo. Das Drama begann schon vor Jahren mit einer eigentlich guten Nachricht. Man wolle sich von der Tankstelle auf dem Flugplatz trennen, teilte der langjährige Betreiber dem Verdener Verein mit. Der Leasingvertrag laufe aus, der Club könne die Zapfsäulen gern kostenlos übernehmen, man liefere gern auch künftig zu den üblichen Konditionen. Kein Grund zur Besorgnis also. Allerdings hat

der Tank für Super Plus in Scharnhorst lediglich ein Fassungsvermögen von 800 Litern. Und schon waren die Probleme nicht mehr fern. „800 Liter? Viel zu wenig! Sorry. Ohne uns.“ Als hätten sich die Disponenten der Mineralölfirmen der Region abgesprochen. Zum Schluss erklärte sich mit gutem Zureden eine Firma aus 50 Kilometern Entfernung bereit, die Verdener zumindest gelegentlich zu versorgen. „Aber kommt uns nicht jeden Monat mit eurer homöopathischen Bestellung!“ Leider war der Tank allerdings jeden Monat irgendwie leer. Dankenswerterweise nahte Hilfe aus Rotenburg. Man könne dort tanken. Zumindest vorübergehend konnte damit der Verdener Vorrat gestreckt werden. Immerhin Zeit gewonnen, um eigene Lösungen zu finden. Für den Luftfahrt-Verein nahm sich Ralf



Druckmesser und Tankuhr sind ebenfalls vorinstalliert.



Die Erdung wird leichtgemacht

Zieseniß der Aufgabe an. Irgendwo schwirrte im Hinterkopf, man könne eine sogenannte Handwerker-Lösung versuchen. Wer seine Baumaschinen auf den Baustellen mit Spirit versorgen will, darf deutlich mehr als die unproblematischen 60 Liter transportieren. Von bis zu 1000 Litern war die Rede. Oder doch nur 333 Liter? Gehört hatten alle Stellen von diesen Lösungen. Stadt genauso wie Landkreis, Polizei genauso wie das niedersächsische Verkehrsministerium. Aber was genau ein Luftfahrt-Verein zu tun habe und zu unterlassen? Darauf erntete Ralf Zieseniß nur Achselzucken.

Licht ins Dunkel brachte schließlich ein Gefahrguttransport-Spezialist der Dekra Bremen. Die Lösung heißt 1.1.3.6. ADR und ist leicht zu verwechseln mit 1.1.3.1c ADR. Was die ganze Problematik zeigt. Ein gigantischer Paragrafen- und Verordnungsdschungel nämlich, in dem Normalsterbliche keine Chance haben. Zig Dinge sind zu beherzigen. Und allein die Kurzeinweisung, die Dekra-Mitarbeiter Jörg Bolenius im Verdener Clubheim vor bemerkenswerten 20 Mitgliedern durchführte, dauerte lockere zweieinhalb Stunden. Seither sind aber zumindest die Verdener auf der sicheren Seite. Das bestätigte ihnen unter anderem eine schriftlich gegebene Einschätzung des Verkehrsministeriums.

Jetzt können an dieser Stelle nicht alle Details erläutert werden, aber Platz ist immerhin für die wichtigsten: Als Transportgefäß können ein 330-Liter-Kunststoffbehälter oder ein „Fass“ gleichen Volumens verwendet werden. Der Kunststoffbehälter gilt als Transportgefäß und muss regelmäßig behördlich überprüft werden (TÜV), gleichzeitig ist seine Verwendungsdauer beschränkt. Ein „Fass“ bleibt ein „Fass“, es unterliegt nicht der regelmäßigen Überprüfung, es ist aus Metall gefertigt, es ist doppelwandig, es ist deshalb eine Dauerlösung. Der Kunststoffbehälter kostet einschließlich Pumpe rund 1000 Euro, das Metallfass das dreifache. Plus Umsatzsteuer, versteht sich. Die Verdener haben sich für die Dauerlösung entschieden. Ein ganz normaler Fahrzeuganhänger wurde ebenfalls erworben. Allerdings dürfen weder Transportbehälter noch „Fass“ auf den Anhänger geschraubt werden. Dann wäre eine Einheit geschaffen, und das Gefährt damit ein Tankwagen. Der Fahrer müsste besonderes unterwiesen sein, sowohl Zugfahrzeug als auch „Tankwagen“ wären mit angeschraubten Gefahrgutschildern zu kennzeichnen, der TÜV lässt sich das Gefährt regelmäßig vorstellen. Ein solcher Plan scheitert schon an ganz praktischen Erwägungen: Wer will an die Stoßstange seines Privatautos ein brand-

sicheres Gefahrgutschild fest montieren? Die Lösung: Gurte. Auf dem Anhänger ist das Fass nicht verschraubt, sondern fest verzurrt. Ein Stahlrahmen auf der Bodenplatte, in das es gestellt wird, verhindert ein Verrutschen. Ein 2-Kilogramm-Feuerlöscher wird mitgeführt. Eine Einweisung ist nicht fest vorgeschrieben. Aber was will der Fahrer im Fall des unwahrscheinlichen Falles eines Unfalls der Polizei sagen? Wie reagiert er auf Tankstellenkunden, die um ihre Sicherheit fürchten, weil da jemand Hunderte Liter tankt? Was soll der Fahrer vorweisen, wird er mal kontrolliert? Kurz und gut: Der Verdener Luftfahrt-Verein hat sich für die Einweisung entschieden. Inklusiv dieser Gebühren kletterte die Gesamtinvestition auf 4000 Euro. Dafür können die „günstigen“ Tankstellenpreise genutzt werden. Bei 10.000 Litern Spritbedarf pro Jahr dürfte sich die Investition relativ rasch amortisiert haben, so die Überlegung. Das „Fass“ wird mit Pumpe, Schlauch und einem Zapfhahn (wie man ihn von Tankstellen kennt) ausgeliefert. Das Befüllen an der regulären Tankstelle dauert rund eine Viertelstunde, das Umpumpen in die Flugplatz-Tankstelle gut zehn Minuten. Fahrern, die zum Tanken fahren und dafür ihren Privatwagen nutzen, wird dafür eine Baustunde angerechnet.

Heinrich Kracke



In Verden wird das Super Plus in die Flugplatz-Tankstelle umgefüllt.



Kompakt: Das verzurte Fass auf „seinem“ Anhänger.



Keiner der Hinweise darf fehlen.

Rintelner Piloten für DM 2019 qualifiziert

Beim Internationalen Segelflug-Wettbewerb in Bayreuth vom 22. Mai bis 02. Juni 2018, der gleichzeitig als Qualifikationsmeisterschaft für die Deutsche Meisterschaft 2019 gewertet wird, konnten an fünf Tagen Wertungsflüge stattfinden. Der Wettbewerb litt ein wenig unter den Wettereinflüssen inklusive der vorherrschenden Gewitter, was dazu führte, dass einige Tage von der Wettbewerbsleitung neutralisiert werden mussten.

Mit Reinhard Schramme und Stephan Beck nahmen zwei Piloten vom Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV) an diesem Wettbewerb teil. Stephan Beck hatte mit seinen konstanten Flügen in der Offenen Klasse einmal mehr sein fliegerisches Können unter Beweis gestellt. Mit seiner ASW 22BLE und 4045 Punkten belegte er einen hervorragenden 4. Platz in der Gesamtwertung unter 28 teilnehmenden Piloten. Gewonnen hatte Max Kollmar (Nimbus 4/4426 Punkte) vor Norbert Kalisch (ASW 22BLE/4247) und dem Team Peter Pollack / Ralph Bürklin (EB 28/4244 Punkte).

Reinhard Schramme flog mit seinem Ventus 3T in dem 25 Piloten umfassenden Feld der 18-m-Klasse. Gemeinsam mit dem ebenfalls aus Niedersachsen stammenden Tassilo Bode, der die neue JS3 Rapture flog, praktizierte er den Teamflug. Dass diese beiden Piloten das hervorragend beherrschten, bewies der letzte Wertungstag. Hier flogen Bode und Schramme auf den 4. Tagesplatz und erhielten hierfür jeweils 620 Punkte. Sie waren zu der Tagesaufgabe zum gleichen Zeitpunkt abgeflogen und auch gelandet. Identisch war auch mit 265,8 km die zurückgelegte Flugstrecke mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 132,90 km/h; besser geht es nicht! Tassilo Bode belegte in der Gesamtwertung den 3. Platz (Jonker JS3/3598 Punkte), während sein Teampartner Reinhard Schramme auf Platz 1 (Ventus 3T/3696 Punkte) landete. Auf Platz 2 flog Hans Joachim Machetanz (ASG 29E/3640 Punkte).

Durch diese hervorragenden Platzierungen haben sich Stephan Beck und Reinhard Schramme für die in Stendal/Borstel stattfindende Deutsche Meisterschaft 2019 qua-



Stephan Beck und Reinhard Schramme nach der Siegerehrung

lifiziert. Entsprechend wurden die beiden LSV-Piloten von ihren Vereinskameraden bei der Rückkehr auf dem Flugplatz Rinteln in Empfang genommen.

Dieter Vogt

Luftsportverein Hude e. V. – Modernes Segelflugzeug am Platz



Fluglehrer Holger Voß und Felix de Buhr – Einweisung

Kürzlich konnte die Segelfluggruppe des LSV Hude, die am Flugplatz Ganderkesee beheimatet ist, das moderne Segelflugzeug ASK 21 ausgiebig testen. Dieses Schulungs- und Strecken-Segelflugzeug wurde zur Förderung des Luftsports für 14 Tage vom Landesverband Niedersachsen des Deutschen Aero Clubs zur Verfügung gestellt.

Das schöne Wetter wurde daher von den Vereinsmitgliedern täglich genutzt, denn jeder wollte die Vorzüge dieses Flugzeuges selber erfliegen; so auch der derzeit jüngste Flugschüler, Felix de Buhr aus Falkenburg. Er nutzte die Ferien, um mit seinem Fluglehrer Holger Voß das Fliegen zu erlernen.

Felix de Buhr: „Die ASK liegt super in der

Luft, ist bequem, hat eine moderne Technik und ist auch für Anfänger wie mich optimal, da sie absolut sicher ist.“

Der Fluglehrer Holger Voß ist ebenfalls beeindruckt von dem Flugzeug und natürlich seinem Flugschüler: „Ich freue mich, wenn ich wissbegierige Schüler unterrichten kann, denn dann weiß ich, dass sie später sichere Piloten werden. Felix gehört dazu.“

Ferispaßkinder hatten am Wochenende Nutzen davon

Und für die Jugendlichen, die am 7. Juli zur Ferispaßaktion des LSV Hude zum Flugplatz Ganderkesee kamen, bedeutete es, dass auch sie in den Genuss dieses

modernen Segelflugezeuges kommen durften. Insgesamt kamen bei supersonnigem Wetter 15 Jugendliche aus Ganderkesee, Hude und Delmenhorst.

Text und Fotos: Jürgen R. Grobbin

Fluglehrer Holger Voß (hinten) und Felix de Buhr



Auszug aus Sport & Verein – Informationsservice – Nr. 1/2 aus 2018 36. Jahrgang

Nicht versichert

Ein Unfall, den der Versicherte einer privaten Unfallversicherung im Rahmen seiner Ausbildung zum Fallschirmspringer erleidet, unterfällt dem Flugrisiko-Ausschluss in Ziff. 5.1.4 AUB 2008, wonach kein Versi-

cherungsschutz für Unfälle der versicherten Person als Luftfahrzeugführer (auch Luftsportgerätführer) besteht, soweit er nach deutschem Recht dafür eine Erlaubnis benötigt.

Amtsgericht Aschaffenburg vom 24.10.2017 – 130 G234/17 – (Service-Nr. 28 01 18 - 6,60€)

Wir gratulieren

Unser Junior Malte Heinemann vom Aero-Club Braunschweig machte seinen ersten Alleinflug

Am Samstag, dem 30.06.2018, war es für Malte Heinemann endlich so weit. In den Abendstunden wurde er bei prächtigem Sommerwetter für seine regelmäßige Teilnahme am Flugbetrieb in den zurückliegenden Wochen mit seinem ersten Alleinflug belohnt. Wir wünschen Dir in Zukunft viele schöne und erlebnisreiche Segelflüge.

Rolf Wagner/AeC BS



Malte freut sich über seine drei erfolgreichen Alleinflüge

Die Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V. in Wenzendorf gratuliert Alexander Bargsten zu seinem ersten Alleinflug.



von links: Fluglehrer Sebastian Netz, Alexander Bargsten, Fluglehrer Harald Schliedermann

Der Luftsportverein Aurich-Ostfriesland e. V. gratuliert Insa Liebenau zu ihrer bestandenen praktischen Prüfung zum Erwerb der Segelflugezeugpilotenlizenz (SPL)!

Hierzu wurde sie am 8. Juli 2018 von Günther Meidenbauer auf dem Twin Astir I während drei thermisch ausgedehnten Platzrunden geprüft.



Auf dem Foto ist Insa zusammen mit ihren Fluglehrern Johannes, Nils und Torsten sowie mit ihrem Prüfer Günther zu sehen

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

Termine

SEGELFLUG

01.09. – 02.09.2018 Seminargebühr für LVN-Mitglieder: 20,-- € zzgl. F-Schleppgebühren	Trudeleinweisung für FI	Flugplatz „Große Höhe“ Delmenhorst Theoretische Einweisung u. praktisches Trudeln unter Anleitung
07.09. – 09.09.2018	Landesjugendvergleichsfliegen	Ausrichter: LSV Burgdorf e. V. Ort: Segelfluggelände „Großes Moor“

AUFFRISCHUNGSSEMINAR 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	Auffrischungsseminar 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	Auffrischungsseminar gem. EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL 940.FI.	Ausrichter: DAeC LV Niedersachsen e. V. Ort: wird noch bekanntgegeben

MOTORFLUG

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 inkl. Grundmodul Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)	

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) eingestellt.

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

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



Endspurt für die Qualifikation



Siegerehrung Clubklasse



Siegerehrung Rennklasse

Vom 27.06. bis 07.07. fand die diesjährige Qualifikationsmeisterschaft der Club- sowie 15m-Klasse auf dem Landauer Ebenberg statt

Nachdem in den vorherigen zwei Tagen das Wetter den Piloten eine Zwangspause verordnet hat, ist den 43 Teilnehmern der Qualifikationsmeisterschaft zur Schlafenszeit noch nicht wirklich klar, ob am Freitag – dem letztmöglichen Flugtag – ein gültiger Wertungstag zustande kommen könnte. Das Teilnehmerbriefing am Freitagmorgen auf dem Flugplatz Landau-Ebenberg bringt aber Klarheit: Wettbewerbsmeteorologe Charly Giesen gibt grünes Licht für eine letzte Tagesaufgabe. Sportleiter Peter Franke lüftet daraufhin das von Auswerter Andreas Maurer gut gehütete Geheimnis: Für beide Klassen soll es von Landau über Grünstadt, Nonnweiler und Sobernheim zurück zum Flugplatz Ebenberg gehen. Eine Strecke von ca. 260 Kilometern. Es ist die letzte Möglichkeit für die Piloten, sich die obersten Ränge der Endwertung zu sichern, die ihnen Plätze in der Deutschen Segelflugmeisterschaft 2019 garantieren. Einer sieht dem Tag völlig gelassen entgegen. Uwe Wahlig hat mit seiner LS3 in den vergangenen Wertungstagen einen soliden Vorsprung von ca. 350 Punkten ausgebaut,

sodass er heute schon mehr als nur Außenlandsen müsste, um seinen ersten Platz in der Gesamtwertung zu verlieren. Selbst das wäre egal, denn für die DM 2019 ist er als Mitglied der deutschen Nationalmannschaft ohnehin schon qualifiziert. Trotzdem will Uwe auch heute alles geben. „Ich bin zum Üben hier“, begründet er seinen Plan, heute schnell zu fliegen.

Der in der Clubklasse bislang Zweitplatzierte ist Lukas Blattmann aus Berlin, der nach eigener Aussage „völlig unvorbereitet“ in den Wettbewerb gekommen ist. Seine ASW19 ist eigentlich nur eine Leihgabe von einem Kumpel und ein für ihn fremdes Muster. Als Sportsoldat hat er jedoch in diesem Jahr bereits ca. 300 Flugstunden gesammelt, was vielleicht eine Erklärung dafür sein könnte, warum er innerhalb der Clubklasse fast in Führung liegt. „Dass es bei mir so gut läuft, hätte ich auch nicht gedacht.“ In diesem Jahr hat er bereits mehrere Wettbewerbe hinter sich gebracht und lobt daher den Meteorologen Charly, dessen Einschätzung „bislang immer sehr gut passte.“ Das wäre keine Selbstverständlichkeit.

Ganz zurücklehnen kann sich Lukas trotz seines unerwarteten Höhenfluges aber noch nicht. Ihm dicht am Leitwerk ist der bislang Drittplatzierte, Werner Rodi. Der 47-Jährige

hat bereits an zwei Deutschen Meisterschaften und einer Europameisterschaft teilgenommen. Er lobt besonders die Organisation des Wettbewerbs und genießt dem Ehrgeiz zum Trotz immer wieder die schöne Landschaft der Südpfalz. Werner will heute „noch einmal so richtig Gas geben.“

Das muss er auch, denn der viertplatzierte Gerrit Feige liegt nur wenige Punkte dahinter. Auch er bringt jahrelange Wettbewerbserfahrung mit auf den Ebenberg. Gerrit war früher sogar in der Nationalmannschaft und hat sich trotz erfolgreicher Qualifikation gegen die Teilnahme an der Weltmeisterschaft entschieden, da sein Teampartner die damals notwendige Punktzahl knapp verpasste. Für Gerrit steht „Teamegeist immer über Ehrgeiz.“ Das sieht er in Sachen Risiko ähnlich; er will heute lieber „sicher herumkommen.“

In der Rennklasse führt der 22-jährige Jungpilot Laurenz Theisinger die bisherige Wertungsliste an. Er fliegt gemeinsam im Dreierteam mit Vater Georg sowie Nils Koster auf diesem Wettbewerb. Das erklärt auch die enge Platzierung der drei Piloten. Laurenz führt anscheinend die langjährige Wettbewerbskarriere seines Vaters fort. So flog Laurenz bereits bei der Deutschen Meisterschaft mit und hat seinen gefühlten fliegerischen Durchbruch im letzten

Jahr erlebt. „Vorher konnte ich nicht fliegen“, übertreibt er ein wenig. Sollten sich alle drei Teammitglieder für die DM qualifizieren, würden sie auch dann im Team fliegen. „Wir sind sehr gut aufeinander abgestimmt“, sagt Nils. Während des Streckenfluges könne man gut zu dritt in der Breite ausschwärmen und so besser die Thermik finden. Dabei sei es auch wichtig, mal unterschiedlicher Meinung zu sein. „Nur so holt man das Beste aus einer Teamleistung.“

Das könnte eventuell der entscheidende Vorteil gegenüber dem bislang viertplatzierten Hans-Otto Edelhoff sein, der im stolzen Alter von 70 Jahren immer noch an Wettbewerben teilnimmt und nur wenig Punktdistanz zum Drittplatzierten hält. „Das hält mich gesund“, beteuert er. Bei ihm müssen die beiden Theisingers und Nils aufpassen: Nahezu jede Deutsche Meisterschaft flog Hans-Otto seit 1980 mit und hat bei der DM 1990 noch DDR-Piloten getroffen. Für ihn ist dabei das Fliegen

beinahe schon Nebensache. Komplizierter sei das ganze „Drumherum“. Als man noch Fotos von überflogenen Wendepunkten machen musste, war eines Tages sein Film voll und die Wertung des Fluges dahin. Heutzutage schlägt man sich dagegen mit der neuen Navigationstechnik herum. So bleibt auch der Segelflug vom technischen Wandel nicht verschont.

Bei der Siegerehrung am Samstag steht dann fest: Alle der hier gezeigten Piloten haben sich für die DM 2019 qualifiziert. In der Clubklasse führen die Rangliste an: 1. Uwe Wahlig (SFG Bensheim), 2. Werner Rodi (LSV Burgdorf), 3. Lukas Blattmann (FCC Berlin Lüsse). Die Rennklasse wird angeführt von 1. Laurenz Theisinger (DJK SFG Landau), 2. Nils Koster (SSV Ludwigshafen/Rhein), 3. Georg Theisinger (DJK SFG Landau).

Nach insgesamt zehn Tagen endet damit die diesjährige Qualifikationsmeisterschaft auf dem Flugplatz Landau-Ebenberg. Lediglich zwei der Tage sind wetterbedingt

neutralisiert worden, was so manchen erschöpften Helfern gerade recht kam. Vor zwei Jahren war das noch anders; damals konnten nur zwei Tage in der Club- und drei Tage in der Rennklasse gewertet werden. In diesem Jahr schätzen Organisatorin Renate Schneider sowie Wettbewerbsleiter Sebastian Stücker, dass 40 bis 50 Helfer beider auf dem Ebenberg ansässigen Vereine an der Qualifikationsmeisterschaft beteiligt waren. Täglich waren fünf Schleppmaschinen im Einsatz, zwei davon kamen von außerhalb. Dieser Wettbewerb war auch Anlass für Gunther „Hägar“ Wendel, seine fast vierzigjährige Karriere als Wettbewerbsflugleiter zu beenden und Nachfolger Jochen Kratz in den Job einzuführen, den Jochen in zwei Jahren voll eigenverantwortlich übernimmt, wenn der Ebenberg wieder 45 Teilnehmer samt Rückholerteams begrüßen wird.

Tonio Stührenberg

Modellflug

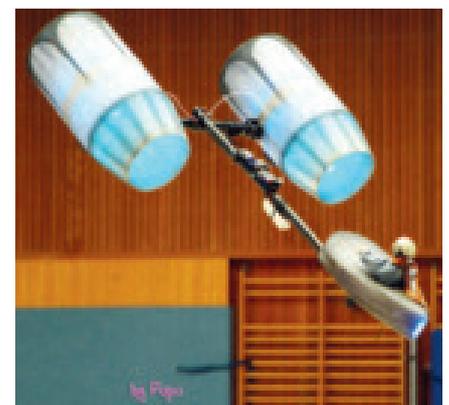
3. Hallen-Flugtag in Grünstadt

Am Sonntag, 28.10.2018, von 11:00 bis 17:00 Uhr, veranstaltet die Modellfluggruppe des Luftfahrtvereins Grünstadt ihren 3. Hallen-Flugtag.

Das Indoor-Fliegen mit Flächenmodellen sowie Helikoptern und Multikoptern findet in der Herbert-Gustavus-Halle der IGS in 67269 Grünstadt, Asselheimer-Straße 19a, statt. Piloten aus unserem Verein und eingeladene Piloten aus befreundeten Vereinen werden wieder ein vielseitiges

Programm bieten. Für angemeldete Piloten wird die Halle ab 10:00 Uhr geöffnet, für Besucher ab 11:00 Uhr. Interessierte Modellflieger, die ebenfalls an der Veranstaltung teilnehmen möchten (und keine Einladung erhalten haben), werden gebeten, den Flugleiter Erhard Huber unter jolly-1@t-online.de zu kontaktieren.

Für Getränke und einen kleinen Imbiss wird gesorgt. Der Eintritt ist frei.



Jugend

Jugendvergleichsfliegen 2018 in Utscheid

Das Vergleichsfliegen findet dieses Jahr vom 10.–12.08. in Utscheid statt. Die Homepage des Jugendvergleichsfliegen findet ihr hier: <http://www.jvf-rip.de/>

LS3a im Anflug auf Utscheid,
Foto: Segelflugverein Südeifel e.V.



LSC Westerwald

Der Meister des Provisoriums

Die neue Saison ist da, nur einer nicht mehr: Kalman Körmendi. Am 23. Februar 2018 verlor der Aero-Club Landau völlig überraschend einen zentralen Ankerpunkt seines Vereins.

Hattest du eine technische Frage? Kalman war dein Experte. Dir fehlte ein seltenes Bauteil? „Frag Kalman. Der hat sicher irgendwo noch eins“, bekam man immer wieder zu hören.

Kalman war für seine präzise Ordnung, seine Liebe zum Detail und seine Hilfsbereitschaft weit über die Grenzen des Vereins hinaus bekannt. Sämtliche für die Entsorgung vorgesehene Dinge wurden sorgfältig auf eine mögliche Wiederverwertung geprüft und meistens auch irgendwo sicher verstaut. Für den Fall. Man kann ja nie wissen. Ein Mitglied er-

zählte, dass ihm mal der Schiebergriff seines Reißverschlusses kaputtging. Es war Kalman, der ihm einen eigens geretteten alten Sicherungsdraht überreichte und ihn so zurechtbog, dass das entstandene Provisorium beinahe besser funktionierte als das Original.

Ohne Kalman und seine D-EKIL wäre so manch ein Wettbewerb auf dem Ebenberg nicht so effizient abgelaufen. Sein Flugzeug leistete gute Dienste, aber die wahre Schleppmaschine saß am Steuer. Nicht selten stieg Kalman beim Wettbewerb nach unzähligen Schleppts nur aus seiner Morane, um diese zu betanken.

Wie das Vereinsleben ohne Kalman funktioniert, muss der Aero-Club jetzt erst mal lernen. Da ihm ein Verein nicht genug war, bereicherte Klaman auch den Ettlinger Verein immer wieder mit seinen



Erfahrungen. Auch dort werden die Bilder nicht unbekannt sein von dem kleinen Mann, der jeglichen intimen Sicherheitsabstand missachtete und mit erhobenem Zeigefinger seinem just deklarierten Lehrling die Kalman'sche Weltanschauung buchstäblich näherbrachte.

Er wird vermisst werden. Und das nicht nur auf dem Ebenberg. Er ist gegangen, aber seine D-EKIL bleibt und schleppt und schleppt. In ständiger Erinnerung an den kleinen Mann, in dem stets sehr Großes steckte.

Tonio Stührenberg

FSV Sobernheim

Neues Flugzeug und neue Flieger auf dem Domberg

Erste Alleinflüge zweier Nachwuchspiloten – FSV schafft weitere Motormaschine an

„Bei uns ist wieder richtig was los!“ Bruno Rhein, Vorsitzender des Flugsportvereins Sobernheim, freut sich sichtlich. Und er hat auch allen Grund dazu: Zwei junge Nachwuchspiloten absolvierten jetzt ihre ersten Alleinflüge im Segelflugzeug – unvergessliche Erlebnisse. Und der Verein konnte als Ersatz für seinen kürzlich verunglückten Motorsegler ein zweisitziges Motorflugzeug anschaffen: eine Diamond Air DA 20 „Katana“.

Kein Pilot und keine Pilotin werden jemals die Momente vergessen, in denen er oder sie zum ersten Mal allein im Cockpit ein Flugzeug an den Himmel und dann wieder heil zur Erde brachte. Janis Barwig und Duaine Kühne – beide 15 Jahre alt – konn-

ten jetzt diese Erfahrungen machen. Sie starteten mit der Vereins-Ka8, einem einsitzigen Segelflugzeug, und drehten jeweils drei Platzrunden. Die beiden Nachwuchspiloten gehören zu den insgesamt sechs Segelflugschülern, die neu im FSV hinzugekommen sind.

Natürlich werden solche ersten Alleinflüge akribisch vorbereitet. „Nur, wenn der Fluglehrer auch sicher ist, dass sein Schüler oder seine Schülerin alles auch wirklich beherrscht, gibt er sein Okay.“ Bruno Rhein muss es wissen – er ist selber langjähriger Fluglehrer. Genau wie seine beiden Kollegen Holger Wild und Carl-Otto Weßel, welche die beiden Flugnovizen an ihrem denkwürdigen Tag betreuten.



Zuwachs im FSV-Hangar: Mit der D-ELPP bietet der Flugsportverein Sobernheim ein weiteres attraktives Flugzeug für aktive und künftige Motorpilot/innen an.

Denkwürdig wird den Fliegern auch jener Samstag im April in Erinnerung bleiben, als ihr Motorsegler Super-Dimona beim Start Triebwerksprobleme zeigte und so hart landete, dass die Maschine ersetzt werden musste. Personenschäden gab es glücklicherweise nicht, aber dem Verein und



Die Verwandtschaft ist unverkennbar – vor dem Abflug in Uetersen im Vordergrund die neue, zweisitzige DA 20 „Katana“, links neben ihr die große Schwester DA 40, die viersitzige Motormaschine des FSV.

seinen Schülern stand nun eine Maschine weniger zur Verfügung. Seit wenigen Tagen ist dieser Zustand nun vorbei. Aus Uetersen bei Hamburg konnte

man eine DA 20 „Katana“ kaufen. Sie ist dem verunfallten Motorsegler sehr ähnlich, hat allerdings weniger lange Tragflächen und eignet sich insofern nicht zum Segel-

flug. Allerdings, so Bruno Rhein, sei sie ein ausgesprochen attraktives und preisgünstiges Schulungsflugzeug, welches sowohl den Piloten im Verein als auch neuen Schülern ermögliche, zu finanziell interessanten Konditionen einen Motorflugschein zu erwerben: „Mit dieser Anschaffung hatten wir Glück im Unglück ...“

Die zweisitzige Maschine (Kennzeichen D-ELPP) mit ihrem 100-PS-Motor ist quasi die „kleine Schwester“ der viersitzigen DA 40, welche der FSV seit Jahren im Hangar hat. Allerdings: Diese „große Schwester“ verfügt nicht über einen so klangvollen Namen ...

Joachim Mahrholdt, Bilder: FSV

Flugsportvereins Sobernheim (FSV)

Bestes Wetter beim Schnupperfliegen auf dem Domberg

Elf Fluginteressierte erproben sich als Piloten auf Seglern, UL und Motormaschinen

„Pilot für einen Tag“ nennen die Flieger des Flugsportvereins Sobernheim (FSV) ihre Werbeaktion, zu der sie zweimal im Jahr einladen. Die erste Ausgabe 2018 zeigte am Wochenende auf dem Domberg über der Felkestadt, wie man sich diese „Visitenkarte“ erträumt. Es herrschte ideales Wetter: strahlender Sonnenschein bei leichter Bewölkung, angenehme Temperaturen, brauchbare Thermik – es stimmte meteorologisch alles an diesem Tag für Schnupperflieger. Einmal selber ein Flugzeug steuern, zusammen mit erfahrenen Fluglehrern sich einen Traum erfüllen – elf Fluginteressierte aus Sobernheims näherer und fernerer Umgebung gönnten sich dieses ganz besondere Vergnügen. Die Domberg-Flieger konnten auch diesmal

Schnupperpilotinnen und -piloten jeglichen Alters begrüßen, die sich für alle im Verein angebotenen Flugarten interessierten: fünf Segelflieger/innen und jeweils drei Aspiranten für die Sparten Motorflug und Ultraleicht (UL). „Besser kann es nicht sein“, meinte Benjamin Neußner hochzufrieden, der diesmal die Spitze des Organisationsteams übernommen hatte. Zusammen mit dem stellvertretenden Vereinsvorsitzenden Dr. Felix Welker begrüßte er die Teilnehmer. Der wiederum machte gleich klar: Auf dem Flugplatz duzt man sich: „Ist bei Fliegern so üblich ...“ Damit waren Distanzen gleich abgebaut, sollten sie denn je existiert haben.

Distanzen abbauen – das versteht besonders Dr. Rolf Blasberg wunderbar. Der langjährige Segelfluglehrer ist zwar inzwischen fliegerisch nicht mehr aktiv. Sein theoretisches Handwerk versteht er aber nach wie vor – und weiß es zu vermitteln. Kein



Novizin im Segelflugzeug – Katrin Heinrich aus Sobernheim versucht sich am Steuerknüppel der K7 „Rhönadler“. Sie kann beruhigt starten: Fluglehrer Frank Sutor begleitet sie.

Wunder: Er hat vor 45 Jahren in Sobernheim mit dem Fliegen begonnen. Seine Schwerpunkte legte er auf Sicherheit und Flugphysik.

Gegen Mittag dann drehten sich die ersten Propeller, strafften sich die Windenseile, starteten die Schnupperflieger mit unsi-



Start frei! – Segelfliegen ist Mannschaftssport – Leonhard Held signalisiert dem Windenfahrer, dass alles klar zum Abheben ist.



Saubere Landung – nach ihrer ersten Platzrunde am Knüppel eines Seglers landet Katrin Heinrich wieder auf dem Domberg.

cheren Mienen und landeten mit strahlenden Gesichtern. So gemeinsam ihnen die Faszination Fliegen ist, so unterschiedlich gestalteten sich die Anlässe, die sie auf den Domberg führten: Die Spanne reicht vom Weihnachtsgeschenk bis zum schnellen Entschluss nach Lektüre der Zeitung. Und ebenso unterschiedlich sind die Erwartungen: Die einen suchen das einmalige Erlebnis, andere streben in den Verein und träumen vom „Traumberuf Pilot“.

Alle durften sich versuchen an den Knüppeln der Maschinen und testen, ob die Che-

mie zwischen ihnen und einem Flugzeug stimmt. Vier Fluglehrer – Dr. Thomas Rathmann, Frank Sutor, Carl-Otto Weßel und Norbert Lehmann – widmeten sich ganz individuell den Kandidaten. Und auch sie hatten ihren ganz besonderen Spaß, denn was gibt es Schöneres, als die Faszination des Fliegens weiterzugeben?

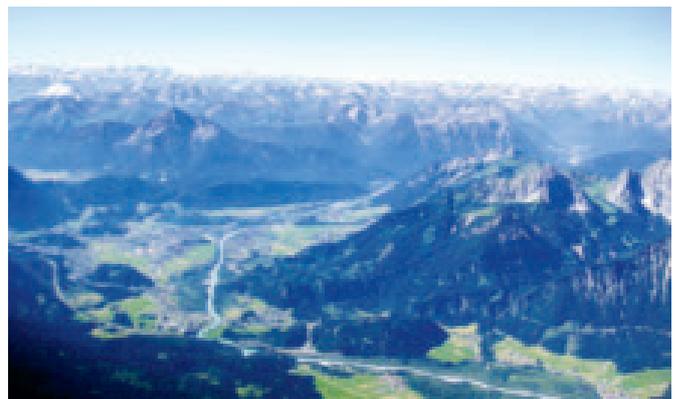
*Text und Fotos:
Joachim Mahrholdt*



Schnupperfliegen im neuen Motorflugzeug – Cäcilia Freyer-Wirzius probiert sich am Steuer der zweisitzigen Katana, die der Verein erst seit wenigen Wochen besitzt. Ausbildungsleiter Dr. Thomas Rathmann weist sie ein.

LFV Grünstadt und Umgebung e. V.

Museumsbesuch – einmal anders



Es gibt zahlreiche Museen zur Fliegerei und zum Luftsport in Deutschland. Die wenigsten davon liegen an einem Flugplatz, sodass man direkt dort hinfliegen könnte. Das renommierteste „anfliegbare“ Museum ist sicher das Deutsche Museum in München mit seiner Außenstelle „Luftfahrt“ am Flugplatz Oberschleißheim.

Deshalb beschlossen zwei Piloten des Vereins, zu diesem Museum stilgerecht mit dem Flugzeug anzureisen. Gesagt, getan. Der 20. Juni versprach gutes, störungsfreies Flugwetter. Nachdem die PPR-Freigabe zur Landung auf dem Flugplatz Oberschleißheim schriftlich vorlag (nur 500 Landungen von platzfremden Flugzeugen pro Jahr sind dort erlaubt), stiegen wir, Martin Schembera (frischgebackener Motorseglerpilot) und Erich Probeck, am 20.6. um 7:30 Uhr in den Falken. Nach Überwindung eines technischen Problems konnte

es losgehen. Wir wollten aber nicht direkt München ansteuern, sondern flogen noch einen „kleinen Umweg“ nach Süden. Da uns auf dem geplanten Flugweg die Kontrollzone Stuttgart „im Weg lag“, fragten wir an, ob ein Durchflug möglich wäre. Das wurde uns auch sofort genehmigt, sodass wir 300 m über der westlichen Schwelle den Flughafen Stuttgart überfliegen konnten. Am Boden konnte reger Betrieb beobachtet werden. Nach dem Verlassen der Kontrollzone nahmen wir dann direkten Kurs auf unser nächstes Ziel: zur Zugspitze wollten wir jetzt. Langsam aber stetig stiegen wir, immer begleitet von „Langen Information“. Bald kamen über dem Dunst des Voralpenlandes die noch teilweise schneebedeckten Alpen in Sicht. Ein toller Anblick und das bei bester Sicht! Dann war es soweit. In einer Flughöhe von 10.200 ft umflogen wir mit dem Falken die Zugspitze. Deutlich war die neue Seilbahn zu erkennen. Auf der Zugspitze herrscht aktuell

rege Bautätigkeit. Nach diesem absoluten Highlight unserer Tour ging es jetzt im langen Gleitflug Richtung Norden.

Dabei kamen wir auch noch am Flugplatz Ohlstadt vorbei, dem Platz für das diesjährige Fluglager. Am Ende des Starnberger Sees, den wir der Länge nach überflogen, erreichten wir den südlichen Stadtrand von München. Das Stadtzentrum war gut auszumachen und aus der Ferne leuchtete die Allianzarena. Aber jetzt war präzises Navigieren angesagt. Liegt doch unser Zielflugplatz direkt am/unter dem Luftraum des Münchner Großflughafens. Aber dank GPS ist das ja heute kein Problem. So landeten wir drei Stunden nach unserem Start in Grünstadt problemlos in Oberschleißheim. Dort wurde zunächst der Falke getankt und dann etwas im Biergarten gegen den Flüssigkeitsverlust der Piloten getan, einen Wurstsalat gab's dann auch noch ... Aber unser eigentliches Ziel lag auf der anderen Seite des recht großen Flugplatzgeländes.

Also zu Fuß in ca. 20 min. zum Museum. Inzwischen war's schon recht heiß!

Im Museum angekommen, konnten wir dann die enorm große Sammlung von Luftfahrtgeräten besichtigen. Ganz prominent gleich am Eingang steht das Flugzeug unseres Mitglieds Gerhart Wagner, mit dem ihm die Flucht aus der DDR ja leider nicht gelang. Die Sammlung ist wirklich sehr umfangreich und umfassend. Das geht vom Lilienthalgleiter bis zu Exponaten der Ariane-Raketen. Alles war vertreten: Segelflugzeuge von 1925 bis zu neueren Kunststoffseglern; alte Ultraleichtflugzeuge und Gleitschirme; unzählige historische Motorflugzeuge bis zu den

Spitzenprodukten unserer Flugzeugindustrie wie dem Senkrechtstarter DO 31 und dem Passagierjet FW 614. Natürlich waren auch zahlreiche Kampfflugzeug-Exponate von 1920 bis heute ausgestellt: Fokker F1z aus dem 1. Weltkrieg, Bf 109, He 111 und andere Typen aus dem 2. Weltkrieg und mit F104 Starfighter, Phantom, MIG, und Tornado auch die neuere Generation.

Nach zweieinhalb Stunden verließen wir die inzwischen „gut“-temperierten Hallen und zurück ging's zum Flugplatz. Dort kamen wir am Biergarten wieder nicht vorbei. Also Alkoholfreies noch mal nachgefüllt.

Dann wieder rein ins Falke-Cockpit zum

Rückflug nach Grünstadt. Die an diesem Tag wirklich gute Thermik war in der ersten Stunde noch deutlich zu spüren, danach wurde es ruhiger. Nach 2:11h Rückflug landeten wir wieder in Grünstadt.

Hinter uns lagen gute fünf Stunden Flugzeit mit drei Highlights: einen großen Flughafen 300 m über der Bahn im Falken zu überfliegen, die Umrundung der Zugspitze und der Besuch in Deutschlands größtem Luftfahrtmuseum.

Ein Flugtag, der sich gelohnt hat. Und: Das geht auch mit dem Falken. Nachahmer gesucht!

Martin Schembera und Erich Probeck

Ein Traum vom Fliegen

Der Traum vom Fliegen? Für zwei junge Piloten des FSV Sobernheim – Leonard Held und Benjamin Neußner – erfüllte er sich vor wenigen Tagen einmal mehr.

Nach nur wenigen Stunden Schlaf trafen sie sich frühmorgens auf dem Domberg. Sie zogen den Motorsegler des Vereins aus dem Hangar, überprüften ihn wie es sich gehört, und dann ging es auch schon los. Bei fantastischen Bedingungen überflogen die beiden das Nahe- und das Glantal sowie das Nordpfälzer Bergland. „Den Sonnenaufgang so zu erleben, die klare, kühle und ruhige Luft zu spüren, aus der Vogelperspektive zu se-

hen, wie die Sonne Hügel um Hügel beleuchtet, Windräder noch riesige Schatten werfen, das ist schon unbeschreiblich schön!“, so Benjamin Neußner. „Definitiv einer meiner schönsten Flüge aller Zeiten“, stimmt Leonard Held zu, der selbst auch schon mehrfach in den französischen Seealpen geflogen ist. Wen solche Erlebnisse reizen und wer sich vielleicht auch



vom Flugsport begeistern lassen will, findet nähere Informationen unter www.edrs.info.

Foto: Benjamin Neußner

Wir gratulieren

FSV Betzdorf-Kirchen

Hendrik macht seine A-Prüfung auf der ASK-13 vom LSVRP

Nachdem unsere eigene ASK-13 durch einen Rangierschaden am Boden ausgefallen war, war erst mal guter Rat teuer! Aber nur ganz kurz: Der Landesverband RLP hat uns umgehend und unbürokratisch die Verbands-ASK-13 geliehen, herzlichen

Dank! Und das hat sich direkt gelohnt, unser Flugschüler Hendrik Scharf hat am 24.6.2018 damit seine A-Prüfung gemacht und die ersten Alleinflüge erfolgreich absolviert.

Klatschnass, aber glücklich - Hendrik hat seine ersten Alleinflüge und die Taufe geschafft, neben ihm Fluglehrerin Isabell



FSV Sobernheim

Zwei neue Alleinflieger auf dem Domberg: Janis Barwig und Duaine Kühne (rechts neben dem Cockpit der Ka 8) freuen sich mit ihren Fluglehrern und Vereinskameraden über unvergessliche Momente.





Segelflugsportverein Ludwigshafen e. V.

Nach wetterbedingter tagelanger Wartezeit war es endlich soweit: Johannes Cronester absolvierte am gestrigen Samstag mit Bravour seine ersten drei Alleinflüge. Der Vierzehnjährige hat seine Ausbildung im vergangenen September begonnen und konnte bereits nach der sog. A-Prüfung bei seinem darauffolgenden Flug fast eineinhalb Stun-

den die gute Thermik alleine genießen. Damit ist seine Ausbildung aber noch nicht zu Ende, es folgen noch weitere praktische und theoretische Prüfungen, bevor er dann mit 16 Jahren seinen Luftfahrerschein erhalten kann. Wir gratulieren herzlich und wünschen ihm weiterhin alles Gute und viel Erfolg!

Johannes Cronester mit Fluglehrer Johannes Meyer.

Segelflugsportverein Ludwigshafen e.V.

In der zweiten Woche des Sommerfluglagers gab es heute den zweiten Alleinflieger der Saison: Daniil Chatziiliadis

absolvierte bei nicht einfachen Windbedingungen seine ersten drei Alleinflüge zur Zufriedenheit seiner Fluglehrer, Johannes Meyer (li.) und Peter Franke (re.)



DASC Traben-Trarbach

Drillingsfliegen auf dem Mont-Royal

Nachdem sich Patric und Phillip schon freigeflogen hatten, folgte nun der dritte Bruder nach! Bei bestem Freiflugwetter flog sich Paul Schulz am 03. Juni hier auf dem Mont-Royal frei und ist nun der Dritte im Bunde der Brüder.

Mit ihm freuen sich seine Fluglehrer Bela-Brice Engels und Dieter Stadler. Wir alle vom DASC Traben-Trarbach wünschen den Drillingen viele schöne Flüge, nicht nur auf dem Monte!



Aero-Club Trier & Konz

Am 9.6.2018 fliegt sich David Goergen frei.



Aero-Club Rhein Nahe

Erster Alleinflug von Greta Waltenberg mit einer ASK 21 Ende April. Es freuen sich mit ihr die Fluglehrer Sascha Schulte (links) und Rainer Deutschmann.

Foto: Raimund Waltenberg



FSV Neustadt an der Weinstraße

Timon Funck hat seine ersten drei Alleinflüge gemacht und seine A-Prüfung bestanden.

Termine

ALLGEMEINE TERMINE 2018

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT
10. – 12.08.2018	Jugendvergleichsfliegen	Utscheid
19. – 21.10. und 26. – 28.10.2018 (2 Wochenenden)	JuLeiCa-Lehrgang	Bad Sobernheim
10. November 2018	Technische Fortbildung	Bad Sobernheim
11. November 2018	ATO-Standardisierung	Bad Sobernheim
17. November 2018	UL- und Motorfliegertag	Bad Sobernheim
03. November 2018	Deutscher Segelfliegertag	Koblenz
23. – 25. November 2018	Jugendleitertagung 2018	Bad Sobernheim

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
Fluglehrerfortbildung 2019 (Schwerpunkt Segelflug)	12.01. – 13.01.2019
Fluglehrerfortbildung 2019 (Schwerpunkt Motorflug)	09.02 – 10.02.2019
Fluglehrausbildung Segelflug	19.01. – 20.01.2019 und 07.04. – 19.04.2019
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	29.04. – 02.05.2019
Ultraleicht-Fluglehrerassistenten-Lehrgang	26.01. – 27.01.2019 und 29.04. – 10.05.2019
Ultraleicht-Fluglehrerlehrgang für Inhaber von Lehrlicenzen	29.04. – 02.05.2019
CRI-Lehrgang	26.01. – 27.01.2019 und 29.04. – 02.05.2019
CRI-Lehrgang für Inhaber anderer Lehrlicenzen (außer UL)	29.04. – 01.05.2019

TECHNIK

Technik Grundmodul	27.10.2018
Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2)	25.10. – 28.10.2018
Werkstattleiterlehrgang Holz-Gemischtbauweise	13.10. – 20.10.2018
Bespannen mit Oratex, Bad Sobernheim	29.11. – 01.12.2018

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
Flugleiter für Landeplätze, Segelflug- u. UL-Gelände	02.02.2019

*mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

FLIEGERISCHE PRAXIS

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

Alle Veranstaltungen, ausführliche Informationen hierzu und Online-Anmeldungen über www.lsvrp.de

Im Fallschirmpackerlehrgang, beim Werkstattleiterlehrgang (Holz/Gemischt) sowie bei BZF- und Theorie-Finishkurs gibt es noch freie Plätze!

AUS DER REDAKTION

In eigener Sache:

Nachrichten an die Redaktion, die Landesverbände, Adressänderungen und andere Anfragen erreichen ihr Ziel häufig erst über Umwege. Deshalb hier ein paar Hinweise, wie diese gleich an die richtigen Adressaten gelangen:

Nachrichten und Anfragen an den Verlag und die Redaktion des überregionalen Teils bitte an:

redaktion@luftsportmagazin.de oder über das Kontaktformular auf www.luftsportmagazin.de

Beiträge aus den Landesverbänden und Anfragen hierzu bitte direkt an die Redakteure der Landesverbände:

Bremen: Ralf Michael Hubert rm.hubert@nord-com.net

Hamburg: Harald Krischer hk@kwod.de

Niedersachsen: Günter Bertram guenter.bertram@daec-lvn.de

Rheinland-Pfalz: Anette Weidler presse@lsvrp.de

Adressänderungen:

Idealerweise über den Verein, der diese dann – z. B. über den „Vereinsflieger“ – an die Landesverbände meldet, oder direkt an die Landesverbände:

info@daec-bremen.de

info@luftsportverband-hamburg.de

info@daec-lvn.de

info@lsvrp.de

oder über das entsprechende Formular auf der Website

www.luftsportmagazin.de

Alles weitere gerne über das Kontaktformular auf

www.luftsportmagazin.de

KLEINANZEIGEN

Haltergemeinschaft verkauft wegen Aufgabe der Fliegerei: SF 25 C Bj. 1977

Gesamtstunden 5.300 – 10.014 Starts – gefedertes Hauptrad – guter Allgemeinzustand – TÜV 30.10.2018 – Motor Limbach 1700 EA – 60 PS – Std noch frei: 438 – Zuladung: 186 kg – Transponder Mode C – Funke 833 S neu – VOR – Gurte neu – Standort: EDRO.

Festpreis: **16.000 €**;

Paul Mohler, Zeppelinstr. 36, 76887 Bad Bergzabern

Tel: **06343 - 2434** Mail: Paul.Mohler@t-online.de

Für Modellbauer! Baupläne Darmstadt D 36, „Circe“

mit 5014 mm oder 3574 mm Spannweite zum Selbstkostenpreis abzugeben. Interessen schreiben bitte an redaktion@luftsportmagazin.de

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport September/Oktober 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

Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V.

c/o Heike Eberle, Höhen 18, 21635 Jork

E-Mail: info@luftsportverband-hamburg.de

Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127

Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

DAeC-Landesverband Niedersachsen e. V.

Hainhölzer Straße 5, 30159 Hannover

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

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

Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Am Flugplatz Dornberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim

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

Mail: info@lsvrp.de, 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 Feuchtner (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), 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: Wolfgang Binz, Edwin Borremanns, Stefan de Graf, Jürgen R. Grobbin, Joachim Jeska, Petra Jesak, Bernd Korte, Heinrich Kracke, Jürgen Leukefeld, Joachim Marholdt, Benjamin Neußner, Erich Probeck, Martin Schembera, Reinhard Schott, Timo Schubert, Tonio Stührenberg, Kornelia Schweiger-Raphael, Streifly, Stefan Thiel, Dieter Vogt, Rolf Wagner, Raimund Waltenberg, Hartmut Wellbrock, u.v.m.

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

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

www.luftsportmagazin.de, 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

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

**Die nächste Ausgabe erscheint am 08. Oktober 2018*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 10. September 2018*.**

* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf 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/Woollard

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 €

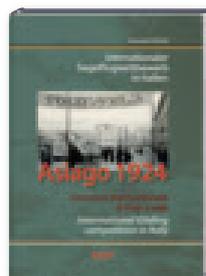
nur noch wenige Restexemplare

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

54,00 €

vergriffen



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 Rumpfschnitten 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 €

alle Preise zzgl. Versandkosten



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

Fliegerschule Wasserkuppe

