

LuftSport



luftsportmagazin.de

APRIL/MAI 2020

LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



SCALE-MODELLE

KÖNIGSDISZIPLIN IM MODELLSPORT

DDR-FRAUEN

WELTKLASSE IM SEGELFLUG

MESSE AERO FRIEDRICHSHAFEN

NEUER TERMIN: 14.-17. APRIL 2021

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250



segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com

FLUGGEBIETE

SICHERHEIT

FLUGTECHNIK

FLUGBERICHTE

METEOROLOGIE

ENTWICKLUNG

WETTBEWERB

segelfliegen
magazin

segelfliegen
magazin

segelfliegen
magazin



Alle Informationen rund um die
faszinierende Sportart!

Hier bestellen ►►

www.segelfliegen-magazin.com



INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

SPEZIELLE FRAGEN ZUR UL-LIZENZ 12

ULTRALEICHT

BEWEGUNG IN DER 600 KG-KLASSE 13

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 14

FRAUEN

SEGELFLIEGERINNEN IN DER DDR 16

45. LUFTSPORTLERINNENTREFFEN
(HEXENTREFFEN) 43

FRAUSEGELFLUG BRAUCHT
FÖRDERUNG 44

MODELLFLUG

MODELLFLUGNEWS 45

EIN ANFANG IST LEICHTER ALS GEDACHT 49

MOTORFLUG

AUF IN DEN SÜDEN! 50

TECHNIK

DIE „NEUEN“ EUROPÄISCHEN
L-LIZENZEN 55

FLUGSICHERHEIT

FLUGSICHERHEITSPREIS 2020 –
INITIATIVE WIRD FORTGESETZT 57

LANDESVERBÄNDE IN DER HEFTMITTE

LESERBRIEF 58

KLEINANZEIGEN 58

IMPRESSUM 58

NICHT DER ÜBLICHE START IN DIE FLUGSAISON



LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

am Freitag, dem 6. März um 14:44 Uhr erhielten wir aus Friedrichshafen die Nachricht, dass die AERO 2020 leider nicht stattfinden könne und verschoben werden müsse. Minuten später erreichten uns Nachrichten aus allen Richtungen und spätestens am Abend wusste es die ganze Fliegerwelt. Was Nachrichten- und Kommunikationsfluss betrifft, können wir uns nicht beklagen. Der funktioniert dank neuer Medien besser als je zuvor.

Schade für etwa 700 Aussteller, die dort in Friedrichshafen ihre Produkte und Dienstleistungen einem großen Publikum von erwarteten 30.000 Besuchern präsentieren wollten. Schade für die Organisatoren und die Bodenseeregion und schade für uns alle, die wir dort Kontakte pflegen und Gespräche führen wollten. Persönlich geht's nun leider nicht, aber digital klappt es – siehe oben – bestens. Und es gibt ja zum Glück noch die analogen Medien, das Telefon oder den geschriebenen Brief! Oder dieses Magazin, das vollkommen virenfrei in wenigen Tagen in Euren und Ihren Briefkästen liegt.

LuftSport soll mal wieder mit Informationen, Ankündigungen und Berichten Lust wecken auf eine hoffentlich bald beginnende Flugsaison. Unser C140 Flieger Andreas Ritter fliegt uns voraus auf seinem Weg durch Mittelamerika mit Ziel Argentinien. Die Modellflieger warten gespannt auf ihre Wettbewerbe. Der Segelflugsport ist im Heft mit Hexentreffen, AMF und Segelflug in der DDR diesmal etwas frauenlastig vertreten, was wir uns bei der momentanen Frauenquote auch in der Realität wünschen würden. Nicht zu vergessen sind die Informationen zu den europäischen L-Lizenzen. Und damit alles sicher abläuft, sei auf den Luftsport-Flugsicherheitspreis hingewiesen, der auf Seite 57 ins zweite Jahr durchstartet und auf Bewerbungen aus allen Branchen wartet.

Das Coronavirus ist in diesen Tagen das beherrschende Thema und wie die Situation bei Auslieferung dieses Heftes aussieht, vermag keiner zu sagen. Die kommerzielle Luftfahrt ächzt bereits jetzt unter den augenblicklichen Restriktionen und auch wir LuftSportler werden sicherlich Einschränkungen hinnehmen müssen. Ich wünsche uns allen, dass wir die kommenden Wochen und Monate bei guter Gesundheit überstehen und wir, wenn wir später auf die kommende Saison zurückblicken, diese nicht nur unter dem Eindruck des Virus erinnern, sondern auch auf viele schöne Flugerlebnisse zurückblicken können.

Klaus Fey

Titelfoto: Florian Feuchtnner

Foto Editorial: Dr. Jürgen Koch

AERO INS JAHR 2021 VERSCHOBEN

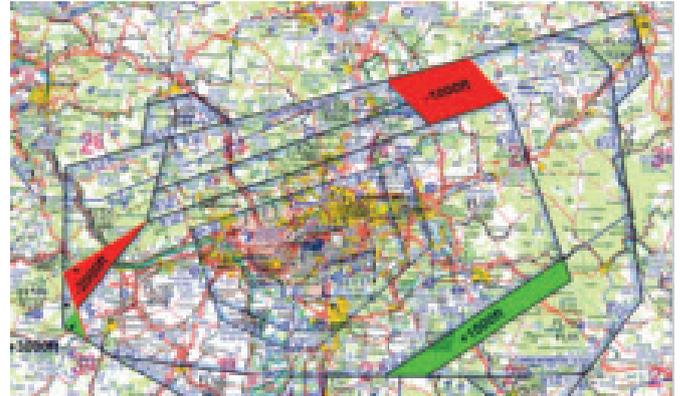


Nach der rasanten Ausbreitung des Corona-Virus seit Anfang März musste – wie viele andere Großveranstaltungen auch – die für Anfang April geplante Internationale Luftfahrtmesse AERO Friedrichshafen leider abgesagt werden. Bis zuletzt hatte die Messe gehofft, die Veranstaltung mit mehr als 700 Ausstellern und 30.000 erwarteten Besuchern doch noch stattfinden lassen zu können. Vermehrte Absagen von Ausstellern, aber auch die Verantwortung für den Schutz der Teilnehmer, ließ der Projektleitung letztlich keine andere Wahl. Am 17.3. teilte die Messe mit, dass die nächste AERO vom 14. bis 17. April 2021 stattfindet. Wie die Messe Friedrichshafen auf ihrer Website mitteilt, behalten bereits gekaufte Eintrittskarten ihre Gültigkeit.

Leider musste auch die parallel zur AERO organisierte 1. Lindbergh e-flight Rallye verschoben werden, zu der zwölf elektrisch angetriebene Flugzeuge angemeldet waren. Weitere Informationen zu dieser Premiere auf Seite 14 dieser Ausgabe.

Leider musste auch die parallel zur AERO organisierte 1. Lindbergh e-flight Rallye verschoben werden, zu der zwölf elektrisch angetriebene Flugzeuge angemeldet waren. Weitere Informationen zu dieser Premiere auf Seite 14 dieser Ausgabe.

GEÄNDERTE LUFTRAUMSTRUKTUR RUND UM FRANKFURT



Quelle DFS. Nicht für navigatorische Zwecke verwenden!

Durch geänderte An- und Abflugverfahren und Forderungen der ICAO gelten ab 29.03.2020 Änderungen im Luftraum rund um den Flughafen Frankfurt. Am westlichen und nordöstlichen Rand des Luftraums C wurden die Untergrenzen um 1000 bzw. 2000 ft abgesenkt. Am südöstlichen Rand wurden ein Streifen und eine kleine Ecke um 1000 bzw. 3000 ft angehoben. Einzelheiten siehe Kartenausschnitt aus dem neuen Kartenblatt Frankfurt.

NEUE REGELUNG FÜR DIE NUTZUNG VON TRANSPONDERN UND FLÜGEN IN TMZ

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur erlässt zum 26. März neue Bestimmungen, die sich mit dem Schalten von Transpondern bei Flügen nach Sichtflugregeln befassen. NfL 1-1687-19 wurde hingegen außer Kraft gesetzt. Eine der Bestimmungen sieht vor, dass Piloten, deren Luftfahrzeug einen betriebsfähigen SSR-Transponder besitzt, diesen un- aufgefordert durchgängig zu betreiben haben.



Weitere Informationen hierzu in der diesbezüglichen Bekanntmachung der Deutschen Flugsicherung NfL 1-1869-20

Ab dem 26. März gilt außerdem eine neue Regelung für Flüge nach Sichtflugregeln bei einem Flug durch Gebiete mit festgelegter Transponderpflicht. Unter anderem schließt diese Regelung eine Hörbereitschaft für alle TMZ ausgenommen Egelsbach mit ein. Weitere Details in der Bekanntmachung der DFS.

Quelle DAeC



NfL-1-1869-20



Bekanntmachung der DFS

TOST

Flugzeuggerätebau

Autoschlepp-Vorrichtung

www.tost.de

DFS RECRUITING DAY AM 16. MAI 2020

Die Deutsche Flugsicherung DFS sucht Nachwuchs. Angesprochen sind junge Menschen, die sich für Luftfahrt begeistern. Es geht darum, Jahr für Jahr mehr als drei Millionen Flüge sicher ans Ziel zu bringen. Dafür sucht die DFS nicht nur Fluglotsen, sondern auch Ingenieure und Techniker, ohne die die Überwachung des Luftraums unmöglich wäre.

Beim Recruiting Day, so die DFS, können Interessenten in die Welt der Luftfahrt eintauchen. Ob jemand das Zeug zum Fluglotsen hat, kann am iPad oder am Sprechfunksimulator getestet werden. Experten informieren über das Auswahlverfahren oder geben Bewerbungstipps, und Fluglotsen-Azubis berichten aus erster Hand, wie die Lotsenausbildung genau abläuft. Außerdem gibt es Informationen über die weiteren Arbeits- und Aus-



Eindruck vom DFS Recruiting Day 2019. Foto: DFS

bildungsmöglichkeiten bei der DFS – von der IHK-Ausbildung über duale Studiengänge bis hin zu dem neuen, gemeinsam mit der Hochschule Worms entwickelten Angebot, ein duales Studium mit einer Fluglotsenausbildung zu kombinieren. Die Anmeldung erfolgt über die Website <https://www.dfs-karriere.de/>

AOPA LETTER DOWNLOADEN

Die regelmäßigen Veröffentlichungen der AOPA genießen so etwas wie Kultstatus. Und sind kostenlos per Download (www.aopa.de) verfügbar. Im Letter 1/20 der AOPA Germany geht es unter anderem um die ZÜP, einen Ausflug über Pflingsten nach Polen und die Zukunft von AvGas 100 LL.

Im AOPA Safety Letter Nr. 47 gibt Autor Jürgen Mies tiefe Einblicke in die Organisation und Arbeit der Flugverkehrskontrolle. Acht Seiten geballtes Wissen nicht nur für IFR-Interessierte, nach deren Lektüre man definitiv ein wenig klüger ist.



Der neue AOPA-Letter 1/20 und der Safety Letter „Flugverkehrskontrolle“ stehen zum Download bereit

79. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG IN RASTATT

Der Deutsche Segelfliegertag ist das jährliche Branchentreffen der Segelflieger und die größte deutsche Zusammenkunft der Segelfliegerszene. Die Luftsportgruppe Rastatt hat anlässlich ihres 70-jährigen Jubiläums die Ausrichtung übernommen. Termin ist der 31.10.2020 ab 9:30 Uhr. Auch in diesem Jahr gibt es Sportlerehrungen, einen Festvortrag, Fachvorträge, eine Ausstellung und abends eine Party. Alle Infos auf www.segelfliegertag-2020.de



UL-SCHEIN + CHARTER IN HAMBURG

AIRLINERFEELING ZUM UL-PREIS

BREEZER B 400-6 Zugelassen auf 600 kg

GLASCOCKPIT 260 kg Zuladung!



CANAIR
LUFTFAHRTUNTERNEHMEN
FLIGHT TRAINING

www.canair.de | Tel. 040 34 43 08 | office@canair.de | Drehbahn 9, 20354 Hamburg

SEGELFLUG VORSCHRIFTEN

Sailplane Rule Book komplett

Am 4. März hat die EU mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/358 das Sailplane Rule Book mit neuen Segelflugvorschriften zur Ausbildung und Lizenzierung (Part-SFCL) vervollständigt. Die Verordnung ist auf Deutsch auf der DAeC-Website unter der Meldung vom 4. März veröffentlicht. Die konsolidierte Version wird dann, laut Aussage der EASA, „in einigen Wochen“ zur Verfügung stehen. Neben den bereits gültigen Segelflug-Betriebsvorschriften (OPS) im Part-SAO der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 müssen die neuen Ausbildungs- und Lizenzvorschriften im Part-SFCL in Deutschland bereits ab dem 8.4.2020 (!) von allen Segelfliegern angewendet werden. Die Übergangszeit ist diesmal denkbar kurz.

Damit gehen die Arbeiten der Rulemaking Task RMT.0701 zu Ende, einer Arbeitsgruppe, in welcher neben der EASA u. a. auch die DAeC-Vertreter in der European Gliding Union (EGU) wesentliche Vorteile für den Segelflug in Europa erreichen konnten.

Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SFCL (gültig ab 8.4.2020)

- Alle bisherigen Lizenzen bleiben gültig
- Bisherige Ausbildung wird anerkannt
- Künftig wird nur noch die vollwertige SPL ausgestellt
- Bisherige LAPL-Vorteile können über das LAPL-Medical weiter genutzt werden
- Erleichterte Basis-Kunstflugausbildung
- Großteil der persönlichen Dokumente können am Startplatz bleiben
- Berechtigungen können ins Flugbuch eingetragen werden (keine Lizenzneuausstellungen mehr erforderlich)
- Schulung vom Fußgänger zum SPL-TMG-Piloten möglich
- Erleichterte Bedingungen zur In-Übung-Haltung für Eigenstarter und TMG-Piloten
- Wegfall der Kompetenzbeurteilung durch Prüfer, Demonstrierung der Fähigkeiten gegenüber von ATO/DTO bestimmten Fluglehrern
- Mehraufwand: Nicht-Fluglehrer müssen Gast-Trainingsflug mit FI absolvieren



Die neuen Ausbildungs- und Lizenzvorschriften sind bereits ab 8.4.2020 gültig

Die Verordnung im Wortlaut auf der Seite des DAeC

Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SAO (bereits gültig ab 9.7.2019)

- Trudeln zu Ausbildungszwecken ≠ Kunstflug
- Motorsegler und Reisemotorsegler = Segelflugzeuge
- F-Schlepp und Kunstflug für Segelflieger ≠ spezialisierter Flugbetrieb
- Beweislastumkehr: elektronische Geräte bei erkennbarer Gefahr abschalten
- Borddokumente auch in Kopie/elektronischer Kopie
- Borddokumente können größtenteils am Startplatz verbleiben
- Wägung nur noch bei Anlässen dazu erforderlich (IHP!)
- Uhren, Überlebensausrüstung, Signalmittel etc. zulassungsfrei
- Gewerblicher Segelflug per Eigenerklärung möglich

Martin Kader, Bundeskommission Segelflug

NEU...NEU...NEU

irlshop

LUFTFAHRTZUBEHÖR

by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de

Dieter Schwenk e.K.

Hauptstr.16 72525 Münsingen
irlshop@dieterschwenk.de T:07381/938760



NEUAUFLAGE „SEGELFLIEGEN GRUNDAUSBILDUNG“ VON DIRK CORPORAAAL

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. (LVN) hat die Neuauflage und den Vertrieb der 6.000 Bücher der Neuauflage „Segelfliegen Grundausbildung“ von Dirk Corporaal in Abstimmung mit der Bundeskommission Segelflug übernommen. Die redaktionelle Arbeit wird durch den Referenten Ausbildung/Lizenzen Günter Forneck und den Bundesausschuss Ausbildung verantwortet. Die Neuauflage war notwendig geworden, nachdem die ersten 10.500 Exemplare abverkauft worden waren. Die Bücher können per E-Mail in der Geschäftsstelle des LVN

info@lsvni.de bestellt werden. Die nach geordneter Menge gestaffelten Preise und weitere Details befinden sich auf der Homepage des LVN.



SEGELFLUGTAGE OHNE FLUGPLATZ

Eine interessante Notiz über den Rodderberg bei Bonn präsentierte unlängst die Facebook-Gruppe „Du kommst aus Bad Godesberg, wenn ...“. Ein Foto zeigt Segelflugzeuge vis-à-vis des Drachenfels. Nanu, gab's da jemals einen Flugplatz? Das Bonner Stadtarchiv, zugleich im Besitz der Aufnahme, konnte dazu weiterhelfen. Zwar habe es in Godesberg und Mehlem keinen Flugverein gegeben, man sei aber 1926 der Flugsport-Vereinigung Bonn beigetreten. Laut der Chroniken des Flugplatzes Hangelar testeten die Bonner ihre Segler auf dem Rodderberg, einem 197 m hohen erloschenen Vulkan oberhalb des Rheins. In der zweiten Hälfte der 20er Jahre wurden dort sogar Flugtage veranstaltet, doch später zogen die Flieger weiter nach Fronrath in der Eifel.



1926–1930 gab es Segelflugbetrieb auf dem Rodderberg.
Das Foto entstand am 24. Juni 1928

JUNKERS

ROTAX
SERVICEPARTNER



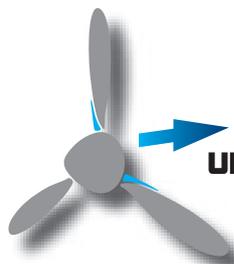
**INSTANDHALTUNGSBETRIEB
DIREKT AM VERKEHRSLANDEPLATZ
EDQK - KULMBACH
SERVICE AUS EINER HAND**



**REPARATUR | WARTUNG
INSTANDHALTUNG | VERTRIEB**



AVIONIK



**PROPELLER STATISCH
UND DYNAMISCH WUCHTEN**



NOCH FRAGEN?
+49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

ARCHITEKTUR AM FLUGPLATZ

Masterstudierende der HAWK entwarfen ein neues Hallen- und Clubheim-Ensemble am Flugplatz Hildesheim EDVM

Wie so viele Gebäude deutscher Fliegervereine sind auch die des Aero-Clubs Hildesheim-Hannover in die Jahre gekommen. Architekturstudierende der HAWK (Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst) haben sich unter der Leitung von Prof. Alfred Breukelmann ein Semester lang damit beschäftigt, wie die Hallen und das Clubhaus des Vereins moderner gestaltet werden könnten. Für die 17 Teams war die Aufgabe komplex und die Messlatte sehr hoch, sagt der Professor. Denn zunächst mussten sich die Studierenden mit den Abläufen eines Aero-Clubs vertraut machen. Eine besondere Herausforderung stellte die Integration der über Jahrzehnte in mehreren Abschnitten gewachsenen Substanz dar, man konnte also nicht einfach frei planen. Aspekte wie Barrierefreiheit, nachhaltige Baustoffe und Energieversorgung sowie die Wirtschaftlichkeit spielten ebenfalls eine Rolle.

Die siebenköpfige Jury aus Vereinsmitgliedern und HAWK-Mitarbeitern kürte schließlich den Entwurf von Gisa Gathmann und Lara Wiekenberg zum Sieger. Ihr „Aero-Home“ beziehe in besonderer Form die vorhandene Situation vor Ort mit ein, lautete die lobende Einschätzung des Gremiums. Die sogenannte Hannover-Halle im Norden des Geländes bleibt bestehen, wird erweitert und erhält PV-Module aufs Dach. Sie beherbergt die Segelflugzeuge und Transportfahrzeuge, die damit einen kürzeren Weg zur Startbahn genießen.

Ein Gründach bedeckt die neue mittlere Halle, in der die Motorflugzeuge parken. Die südliche Zeile gleich am Anfang des Grundstücks erhält ein Dach aus Glaselementen und PV-Modulen, sodass es von oben wie eine Art Barcode wirkt. Hier sind die Clubräume und Werkstätten sowie ein Hangar



Lara Wiekenberg und Gisa Gathmann (rechts) überzeugten die Jury beim Architektur-Wettbewerb zur Neugestaltung der Vereinsgebäude des Aero-Clubs Hildesheim-Hannover. Links im Bild ihr preisgekrönter Entwurf „Aero-Home“ mit den drei Hallen

für Privatflugzeuge untergebracht. Als architektonischer Hingucker schiebt sich ein gläserner Kubus aus dem Obergeschoss der Westfassade. Er beherbergt einen Clubraum und grenzt an die Dachterrasse.

Jürgen Houcken, Vorsitzender des Aero-Clubs, zeigte sich bei der Preisverleihung fasziniert von den vielen Ideen der Studierenden. Der Club könne jetzt aus dem Vollen schöpfen.

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

ERLERNEN SIE UNTER ANLEITUNG DAS BESPANNEN 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 Niete
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) nach EASA Approved Procedure

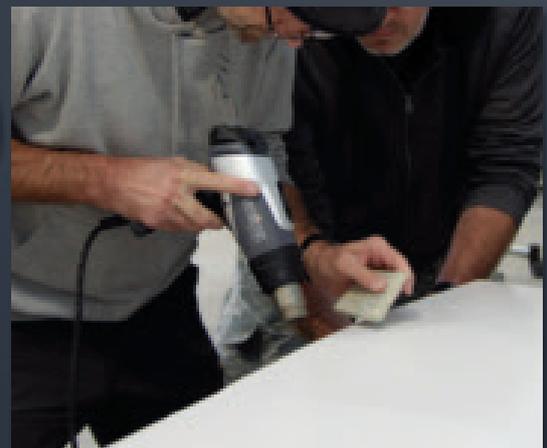


TERMINE:

11. - 15.05.2020

08. - 12.06.2020

21. - 25.09.2020



INFORMATIONEN UND BUCHUNG: www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html

ERSTFLUG EINES KOMBI-TRAGSCHRAUBERS



Der Fraundorfer Tensor 600X ist ein Tragschrauber mit Flügeln für zusätzlichen Auftrieb

Im Lärm großspuriger Ankündigungen von autonomen Flugtaxi, die meist noch nicht mal fliegen, droht manch greifbarere Entwicklung förmlich unterzugehen. So startete Ende Februar der Konstrukteur und Testpilot Christoph Fraundorfer im bayrischen Donauwörth erfolgreich zum ein-stündigen Erstflug mit seinem Tensor 600X. Hinter der Bezeichnung steckt ein sogenannter Kombinations-Tragschrauber, der den Auftrieb durch die Autorotation des Rotors mit einem zusätzlichen Flügelpaar unterstützt. Der Hersteller verspricht 600 km Reichweite und 200 km/h Reisegeschwindigkeit.

Noch 2020 soll der Zweisitzer mit geschlossener Kabine auf den Markt kommen, zudem sei die Maschine vorbereitet für Elektro- und Wasserstoffantrieb. Optimistische Ansagen, die beweisen, dass bei der Fraundorfer Aeronautics AG neben der Entwicklungsabteilung auch das Marketing seine Hausaufgaben gemacht hat.

37. OLDTIMER FLY-IN IN SCHAFFEN-DIEST (BELGIEN)



Der Diest Aero Club organisiert vom 14. bis 16. August 2019 am Flugplatz Schaffen-Diest (EDBT) sein weit über die Grenzen bekanntes Fly-in für Oldtimer und Typen des italienischen Konstrukteurs Stelio Frati. Außerdem werden viele Kfz-Oldtimer erwartet – 2019 waren es sage und schreibe 1.200 Fahrzeuge. Für die Teilnehmerteams ist gut gesorgt: Die Besatzungsmitglieder erhalten ein kostenloses Essen, sie können am Flugplatz campen oder werden per Shuttle zu umliegenden Hotels gebracht. Am Samstagabend gibt es ein Grillfest mit Livemusik. Infos und Anmeldung unter www.dac.be

RALLYE ZWISCHEN DEN MEEREN

Die Offene Landesmeisterschaft Schleswig-Holstein im Navigationsflug für Motorflugzeuge, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge findet vom 15.05.2020 bis 17.05.2020 am Flugplatz Husum (EDXJ) statt. Ausrichter ist der Luftsportverband Schleswig-Holstein e. V. in Zusammenarbeit mit der Sportfluggruppe Husum e. V. Ausschreibung und Nennformular unter www.luftsport-sh.de.

Luftsportverband Schleswig-Holstein
Sportfachgruppe Motorflug

Save the date!

Rallye zwischen den Meeren 2020

Offener Landeswettbewerb
im Navigationsflug
für Luftfahrzeuge der E-, K- und M-Klasse

am Samstag, 16. Mai 2020
am Flugplatz Husum-Schwesing (EDXJ)




Sportfluggruppe
Husum

Ausschreibung und Nennformular
erhalten Sie bei der Geschäftsstelle des
Luftsportverbandes Schleswig-Holstein · Info@Luftsport-SH.de
Telefon 0172-6194212 · Fax 03212 - 5838776
oder unter www.Luftsport-SH.de → Termine

FLUGPLATZFEST UND OLDTIMER FLY-IN IN LEVERKUSEN

Der Luftsportclub Bayer Leverkusen e. V. veranstaltet am 29. und 30.08.2020 ein Flugplatzfest mit Oldtimer Fly-in am Flugplatz Leverkusen (EDKL). Weitere Infos unter www.edkl.de



IHR LUFTFAHRTVERSICHERER



Wir versichern:

- Ein- und zweimotorige Luftfahrzeuge
- Ultraleichtflugzeuge und Luftsportgeräte
- Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone
- Flugmodelle und UAVs
- Sach- und Haftpflichtversicherungen für Vereine

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer:

- Unser Kombiprodukt Flugzeug-Kasko-SB umfasst Kasko-Selbstbeteiligung,
- Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung.

AXA Bezirksdirektion **Detlef Ketter**
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

Tel. 06321 39660 – detlef.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/Detlef_Ketter



NEUE SEGELFLUG-APP FÜR IOS

Denis Leupold fliegt bei der Flugsportvereinigung Radolfzell. Auf der Suche nach einer Segelflug-App für iOS ist er bisher nicht glücklich geworden und hat deshalb kurzerhand selbst eine App namens „iSoar“ für iOS-Geräte (iPhone und iPad) programmiert.

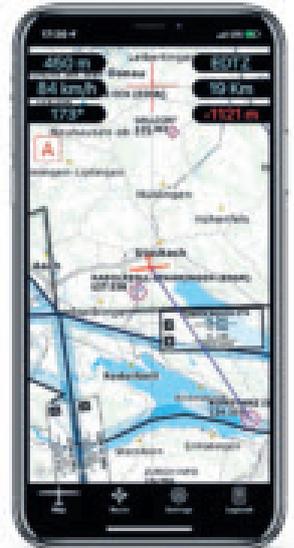
iSoar zeigt Luftraumkarten (derzeit Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien) und aktuelle Flugwerte an. Flugplätze können gewählt und somit als Ziel auf der Karte übernommen werden. Zurzeit sind noch nicht alle deutschen Flugplätze in der Datenbank hinterlegt, der Entwickler arbeitet aber stetig daran, diese nachzutragen.

Geplant sind außerdem noch Features wie IGC-Files und eine Anzeige von „Nearby Gliders“ in einem bestimmten Radius, beziehungsweise eine Buddy-Funktion.

Wer Lust hat, die App zu testen oder sogar daran mitzuarbeiten, kann mit Denis per Mail an denis@leupold.de Kontakt aufnehmen.

Aus „Der Adler“, Ausgabe 3/2020

iSoar ist eine neue App für Segelflieger, die noch stetig weiterentwickelt wird



SCALE WINGS SW-51 BESTEHT BELASTUNGSTESTS



Hier ächzen Zelle und Flügel der Scale Wings SW-51 im dynamischen Hydraulikprüfstand

Die SW-51, ein der legendären P-51 Mustang nachempfundenes Flugzeug von Scale Wings aus Eggenfelden, bestand die Belastungstests nach der Bauvorschrift CS-23 für zertifizierte Motorflugzeuge. Der Hersteller wollte nicht nur die üblichen

Sandsäcke auf die Tragflächen legen, sondern spannte das Flugzeug in einen selbst entwickelten dynamischen Prüfstand mit computergestützter Auswertung.

Positive wie negative Biegung, dazu Torsion von Rumpf und Flächen sowie verschiedenste Kräfte am Leitwerk wurden geprüft und entsprachen den Vorgaben für VLA bis 750 kg. Sie liegen weit über denen eines UL der Klasse bis 600 kg.

Scale Wings legt seinen Fokus auf die möglichst rasche Zulassung der als UL und Kit geplanten SW-51 und hatte deshalb die Teil-

nahme an der Aero in Friedrichshafen frühzeitig abgesagt. Auch wenn die Messe nun bekanntlich gar nicht stattfand, spart das dem SW-Team nach eigenen Angaben rund sechs Wochen auf dem Weg zur finalen Zulassung des Flugzeugs.

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



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

NEUE HUBSCHRAUBER-MESSE KÖLN



Neben bewährten Schlachtrössern wie dieser AW 109 zeigen sich auf der Messe European Rotors auch die neuesten Hubschrauber sowie visionäre elektrische Senkrechtstarter

European Rotors heißt eine vom 10.–12. November erstmals in Köln stattfindende Messe mit Schwerpunkt Hubschrauber und VTOL (vertical takeoff and landing). Veranstalter ist der Europäische Hubschrauber-Verband EHA in Kooperation mit der EASA, während das Aero-bewährte Team der Messe Friedrichshafen die Organisation betreut. Zur Ausstellung dürfen die Hubschrauber direkt vor der Halle 8 auf dem Messegelände landen.

Die European Rotors ist ausdrücklich auch für allgemeines Publikum zugänglich und konzentriert sich auf ziviles Fluggerät. Neben klassischen Drehflügelerbauern sind auch einige hoffnungsvolle Hersteller künftiger autonomer Lufttaxis vertreten. Geplant ist die Messe im jährlichen Turnus bis 2022 in Köln, anschließend könnte sie auch an andere Orte wandern.

STEIGENDE FLUGZEUGVERKÄUFE 2019



Vom weltweiten Anstieg verkaufter Kolben-Einmots profitierte 2019 beispielsweise auch Pipers Klassiker PA-28

Die GAMA (General Aviation Manufacturers Association), eine Organisation der 100 wichtigsten Hersteller in der allgemeinen Luftfahrt, blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Präsident Pete Bunce notierte die meisten Flugzeugverkäufe seit dem Krisenjahr 2009. Genau 1.324 Maschinen mit Kolbenmotor fanden Abnehmer, ein Anstieg von 16,3 %. Mit zwei Dritteln markierte Nordamerika wie üblich den größten Markt, gefolgt von Asien mit 12,8 %.

Inklusive 525 verkaufter Turboprops und 809 Business-Jets summierten sich die Flugzeugverkäufe auf 23,5 Milliarden US-Dollar Umsatz. Eindrucksvolle Zahlen, die man tunlichst nicht mit der „großen Fliegerei“ vergleichen sollte. So hat allein Airbus nach eigenen Angaben rund 6.000 unterschriebene Bestellungen für Verkehrs- und Militärflugzeuge in der Schublade.

DIE LEGENDE LEBT: 37. PIPER-TREFFEN IN GELNHAUSEN



Die D-EBFB, eine von drei in Gelnhausen stationierten PA-18 Super Cub

Im Juni ist es soweit: Aus Deutschland und den Nachbarländern kommen Piloten mit ihren Piper PA-18 und älteren Typen zum Pipertreffen 2020 auf das große Flugfeld in der Kinziguaue. Das 37. Treffen der Fans dieser legendären Spornradflugzeuge findet jährlich an wechselnden Orten statt – diesmal vom 12. bis zum 14. Juni in Gelnhausen (EDFG). Alle Infos und Anmeldungen unter www.pipertreffen-2020.de.

www.eisenschmidt.aero

#ICAO-Karten

Effective Date: 26 MAR 2020

Jetzt gleich mit den neuen Karten* ausstatten und losfliegen!

Du kennst keine Grenzen? Fliege mit unseren V500-Karten im einheitlichen Kartendesign auch nach Österreich, in die Schweiz, nach Frankreich und viele weitere Länder innerhalb Europas!

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



R. Eisenschmidt GmbH · Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach
info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0

SPEZIELLE FRAGEN ZUR UL-LIZENZ

Für diese Ausgabe des Luftsportmagazins erachten wir es als wichtig, noch einmal auf spezielle Fragen und Neuigkeiten zur Lizenz und deren Berechtigungen einzugehen.

Ergänzung der Schleppberechtigung für UL-Segelflugzeuge

UL-Segelflugzeuge wie Banjo und Co dürfen mit Ultraleichtflugzeugen geschleppt werden. Früher nannte man sie Gleitflugzeuge, heute lautet der gesetzlich korrekte Begriff „nicht motorisierte aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse“.

Bisher war das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) der Auffassung, dass mit dem Lizenzeintrag der Berechtigung „Segelflugzeugschlepp mit aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen“ der Schlepp von UL-Segelflugzeugen eingeschlossen ist. Eine kürzlich außerhalb des LSG-B geführte Diskussion führte zu einer rechtlichen Überprüfung durch die Aufsichtsbehörde. Im Ergebnis sind die beauftragten Verbände angewiesen, einen separaten Eintrag vorzunehmen. Alle UL-Schlepppiloten, die neben den bereits eingetragenen Segelflugzeugen auch die UL-Segelflugzeuge schleppen möchten, benötigen in ihrer Lizenz den zusätzlichen Eintrag: „Schlepp von nicht motorisierten aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten bis 120 kg“. Die Beantragung beim LSG-B erfolgt formlos mit Zusendung der UL-Lizenz im Original und ist mit 35 € zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer gebührenpflichtig.

Bitte beachten: Verlängerung von UL-Lehrberechtigungen

Über vierhundert Lehrberechtigungen für die UL-Ausbildung stehen in diesem Jahr beim LSG-B zur Verlängerung an. Da unter anderem eine praktische Flugausbildung ohne Lehrberechtigung im Luftverkehrsgesetz mit Strafe bedroht ist, ist die Kontrolle der Fristen wichtig.

Die Lehrberechtigung kann um drei Jahre verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber innerhalb der letzten drei Jahre mindestens zwei der nachstehenden Voraussetzungen erfüllt hat:

60 Starts und Landungen oder zehn Flugstunden als Lehrer oder Prüfer für die Berechtigung

Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle durchgeführten oder anerkannten Fortbildungslehrgang für Fluglehrer

Erfolgreiches Ablegen einer Befähigungsprüfung innerhalb der letzten zwölf Monate vor Verlängerung oder Erneuerung der Lehrberechtigung.



Ausbildung/
Lizenzen auf
der Seite des
LSG-B

Neben den genehmigten UL-Fluglehrerfortbildungen kann auch an Fluglehrerfortbildungen für Motor- und Segelflieger nach FCL teilgenommen werden. Wichtig dabei ist, dass bei der Erneuerung einer abgelaufenen Lehrberechtigung die Teilnahme nicht älter als 12 Monate ist. Für die Verlängerung wiederum darf die Teilnahmebescheinigung im gesamten



UL-Segelflugzeuge vom Typ Banjo am Flugplatz Bad Sobernheim (EDRS)

Zeitraum der letzten, noch nicht abgelaufenen dreijährigen Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung liegen.

Durchführung von Befähigungsüberprüfungen

Für die Inhaber einer UL-Lizenz gibt es zwei Arten von Befähigungsüberprüfungen. Erstens die Prüfung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) zur Ausübung der Rechte als Pilot. Diese Prüfung kann der Pilot als Ersatz ablegen, wenn er die im Paragraph 45 geforderten 12 Flugstunden, 12 Starts und Landungen, inklusive des einstündigen Übungsfluges mit UL und UL-Fluglehrer in den letzten 24 Monaten vor Antritt des Fluges nicht hat.

Im weiteren Fall, der Verlängerung oder Erneuerung einer UL-Lehrberechtigung kann eine Befähigungsüberprüfung nach Paragraph 96 LuftPersV durchgeführt werden. In dem Fall steuert der zu Überprüfende das UL vom Sitz des Fluglehrers. Für beide Prüfungen gilt, dass sich der Lizenzinhaber selbstständig an ein Mitglied des Prüfungsrates (Prüfer) wendet. Vereine und Flugschulen kennen die Prüfer und zusätzlich findet man eine Liste der DAeC-Prüfungsräte in der Datenbank mit Suchfunktion auf der Internetseite des LSG-B.

Der Prüfer bestätigt die Befähigung des Überprüften mit entsprechendem Paragraphen, Prüfernummer und Unterschrift im Flugbuch. Der Prüfer kassiert im Auftrag des Verbandes die Gebühr von 160,50 € (DAeC-Mitglieder) bzw. 178,50 € (keine Mitgliedschaft). Anfallende Fahrtkosten stellt der Prüfer dem Überprüften nach den üblichen Sätzen in Rechnung. Der Prüfer ist verpflichtet, das Prüfungsprotokoll, Ausgabe Januar 2020, an den lizenzführenden Verband einzusenden und mit seinem Prüfhonorar abzurechnen. Gleichzeitig dient es als Nachweis und Bestätigung seiner Prüftätigkeit.

Für alle anstehenden Prüfungen wünschen wir viel Erfolg und eine schöne unfallfreie Flugsaison!

Frank Einführer, LSG-B

BEWEGUNG IN DER 600 KG-KLASSE



Die neue 600 kg-Klasse übertrumpft zunehmend die altehrwürdige E-Klasse. Dies ganz besonders im Preis! Es gilt als schick, ein UL im Vereinsbestand zu haben! Zwischen Schweden (links) und Italienern tummeln sich zahlreiche Hersteller

Hersteller von Ultraleichtflugzeugen stehen in jüngerer Zeit unter massivem Druck. Einer der höchsten Standards für ULs, dem sich auch die Swiss Microlight Flyers angeschlossen haben, kristallisierte sich in Deutschland über die BFU (Bauvorschriften für Ultraleichtflugzeuge) mit einer maximalen Abflugmasse von 472,5 kg heraus. Eingeschlossen sind darin die Mitnahme von zwei Passagieren, Treibstoff und einem Gesamttretungssystem. Neu sind jetzt die 600 kg.

Nachdem man sich bis auf einige Ausnahmen mehr oder weniger von tuchbespannten Alurohrkonstruktionen verabschiedet hatte, ging der Trend zu hochwertigen Kunststoffkonstruktionen. Doch genau an diesem Punkt offenbarte sich eine Engstelle. Es kam zu erheblichen Gewichtsüberschreitungen. Zwar gibt es an den Flugplätzen keine Exekutive, die die Abflugmassen der Ultralights überprüft, doch bei Unfällen wurden immer wieder die Gewichtsüberschreitungen der verunfallten Maschinen registriert, die die Versicherer als Anlass zum Rückzug ihrer Vertragsverpflichtungen sehen.

Um dem entgegenzuwirken, machten die europäischen Ultraleichtflugzeug-Hersteller den Vorstoß, die komplette Abflugmasse auf 600 kg zu erhöhen, was einer Auflastung vorhandener Muster gleichkommt. Die EASA schaltete sich ein und verfügte, dass es Ländersache sei, ob man einer Neuregelung zustimme oder nicht. Für Deutschland und die partizipierenden Länder war die Sache klar. Die für die Zulassung von ULs zuständigen und anerkannten Stellen Deutscher Ultraleicht Flieger Verband (DULV) und das Luftsportgerätebüro des DAeC wurden nach Prüfung neuer Bauvorschriften vom Luftfahrt Bundesamt beauftragt, entsprechende Prüfungen mit einer Auflastung auf 600 kg auf Antrag der Hersteller vorzunehmen. 2019 konnten die ersten Prüfungen vorgenommen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt war Stillstand bei den Verkäufen. Man musste sich schon wundern, wie manche Hersteller und Händler überhaupt bis heute die ertragslose Phase überstanden haben oder noch überstehen müssen, denn mit Reparaturen alleine ist mittelfristig kein Geschäft zu machen. Ausgenommen sind die außereuropäischen Länder, in denen die

Regularien zum Betrieb von leichten Luftfahrzeugen weitaus lockerer gesehen werden. Verkaufte der deutschen Branchenführer Comco Ikarus bis vor wenigen Jahre noch bis 70 Flugzeug pro Jahr, so gingen die Bestellungen für 2018 und 2019 auf 35 Einheiten zurück. Bei den Zulassungsstellen stapeln sich die Anträge wäschekorbweise, weiß der Geschäftsführer des Luftsportgerätebüros zu berichten. Im Herbst 2019 lagen noch 25 unbearbeitete Anträge (von ursprünglich 33 Anträgen) auf eine erweiterte Zulassung vor. Darunter auch die von Comco Ikarus für Deutschland meistgebautes UL, den C-42.

Freude bekam jetzt kürzlich bei den Italienern auf. Tecnam, grösster Ecolight-Hersteller Italiens, vermeldete eine Zulassung für seinen Tiefdecker P2002 Sierra MkII, die der DULV unter der LTFUL in der 600 kg-Klasse erteilt hatte. Laut Tecnam ist die deutsche Zulassung für sie die wichtigste, weil diese auch von vielen anderen europäischen Ländern anerkannt wird. An dem 100 PS Flugzeug habe sich aber grundlegend nichts geändert. In außereuropäischen Ländern ist der P2002 SIERRA Mk II in den Kategorien Ultralight, US Light Sport Aircraft und Experimental erhältlich, während die zertifizierte Version P2002JF als europäischer CS-VLA und in Kürze als CS23 IFR verkäuflich ist. Inzwischen liefert Tecnam den P 2002 mit Garmin GPS, dem Garmin G3X mit zwei 10,6-Zoll-Bildschirmen und der Garmin G3X-Touch-Suite aus. Moderner geht's nicht!

Auch aus Schweden kommt frohe Kunde. Blackwing, die ebenfalls einen schmucken Tiefdecker produzieren, gaben zu, vorerst mit einer VVZ zufrieden zu sein und hoffen wie auch einige andere Produzenten auf eine endgültige Erteilung der Zulassung Anfang April. Unabhängig davon müssen alle anderen Hersteller sich mit Geduld üben, bis der Massenansturm der Änderungsanträge bewältigt ist. Doch die Warteliste ist noch lang. Allerdings ist auch zu vermerken, dass noch nie in der Geschichte der Luftfahrt eine so große Antragsflut zur Zulassung von Flugzeugtypen herrschte. Eins ist in jedem Fall sicher: 600 kg-Flugzeuge sind sehr viel sicherer als ihre leichteren Vorgänger.

Hellmut Penner

1. LINDBERGH E-FLIGHT RALLYE AUF 2021 VERSCHOBEN

Am 6. März teilte die Messe Friedrichshafen mit, dass die AERO 2020 wegen der drastischen Verbreitung des Corona-Virus verschoben wird. Dies tangiert auch die ursprünglich vorgelagerte 1. Lindbergh e-flight Rallye, die ebenfalls auf unbestimmte Zeit verschoben wird, voraussichtlich auf den April 2021. Bei Nennschluss waren zwölf Flugzeuge fest angemeldet – für eine Erstveranstaltung trotz der Absage zweier Flugzeuge aus China ein sehr guter Anmeldestand.

Für das Organisationsteam waren allein die Vorbereitungen der Lade-Infrastruktur eine große Herausforderung – vor allem, weil an dem ersten Ziel, dem Regio Airport Mengen, bisher nur die „normalen“ Treibstoffe für Flugzeuge vorhanden sind. So mussten für mobile Ladegeräte hunderte Meter Hochstromkabel, Verteiler und Zähler provisorisch bereitgestellt werden. Ein ähnlich großer Aufwand wäre auch auf dem Segelflugplatz in Bad Waldsee-Reute notwendig gewesen. Allein daran sieht man, dass das Thema Elektroflug auch hinsichtlich der Lade-Infrastruktur noch in den Kinderschuhen steckt.

Sehr unterschiedlich sind zudem noch die Lademöglichkeiten

selbst. So gibt es Maschinen, die ihre eigenen Ladegeräte an Bord haben, während das Gros aller Elektroflugzeuge von außen mit mobilen Ladern geladen werden muss, weil noch keine Ladesäulen an den Flugplätzen vorhanden sind. Eine zusätzliche Herausforderung besteht bei Wettbewerben darin, den verbrauchten Strom so exakt zu messen, dass eine gerechte Wertung zwischen den einzelnen Flugzeugmustern möglich ist. In vielerlei Hinsicht stellt die Planung für Mengen eine Art Mustervorhaben dar. Es gibt derzeit nur ein einziges Land auf der Welt, das sich eine ähnliche Aufgabe gestellt hat: Schweden. Dort sollen ab Ende des Jahres alle staatlichen Flughäfen mit einer Elektro-Ladeinfrastruktur, die jedoch für größere zukünftige Maschinen gedacht ist, ausgestattet werden. AERO Bereichsleiter Roland Bosch hierzu: „Wir bedauern die Verschiebung der AERO und auch der Lindbergh e-flight Rallye sehr. Allerdings haben wir mit unserem Expertenteam im Rahmen der Vorbereitungen eine Menge gelernt. Da wir die Rallye im nächsten Jahr auf alle Fälle durchführen möchten, sind diese Erfahrungswerte nicht grundsätzlich verloren.“

DER CHINESISCHE MULTIKOPTER-HERSTELLER EHang PROBTE DEN ERNSTFALL

EHang bezeichnet sich als das weltweit führende Unternehmen für autonome Luftfahrzeuge. Der Hexakopter EHang 216 VTOL, ursprünglich vom Muster 184 weiterentwickelt, wurde jüngst von den örtlichen Behörden der Stadt Hezhou in der Provinz Guangxi in einer Übung zur Bekämpfung der Corona-Epidemie eingesetzt. Dabei brachte der zweiseitige Kopter erfolgreich ein medizinisches Notfallpaket vom Hezhou-Platz zu dem in vier Kilometer Entfernung liegenden Hezhou People's Hospital und absolvierte präzise eine Landung auf dem Dach des 25-stöckigen Hospitals. Nach Entnahme des Notfallpaketes erfolgte der automatische Rückflug. Die insgesamt acht Kilometer lange

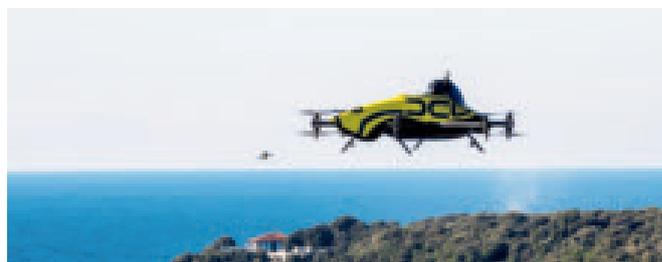


Nach Modelldrohnen wagten die Chinesen den Bau bemannter Drohnen. EHang 216 kann autonom fliegen. Ihr Einsatz wurde erstmals erprobt

Strecke wurde unbemannt geflogen, was in der aktuellen epidemischen Situation von entscheidender Bedeutung ist.

KUNSTFLUG MIT MANNTRAGENDER DROHNE

Der Liechtensteiner Herbert Weirather, 32, ist Kunstflugpilot, fliegt eine Extra 330 ST und verdient sein Geld mit kleinen Renndrohnen und Sportmarketing. Er kam auf die Idee, mit einer bemannten Drohne zu fliegen und damit später auch Kunstflug zu betreiben. Das Konzept dazu: Es sollte ein Rumpf mit sechs über CFK-Stützen liegende Doppelpylons werden, deren Motoren jeweils als Hub- und Schubmotoren ausgebildet sind. Zwölf luftgekühlte Modellmotoren mit je 12 kW sollten in der Lage sein, 165 kg in die Luft zu bringen. 300 kg Schub würden die Motoren mit einer etwas höheren Spannung abgeben. Bis zu 140 km/h soll man damit fliegen können. Die 98 kg leichte Drohne hat eine automatische Lageregelung. Die Steuersignale werden über eine vollredundante Fernsteuerung übertragen. Später soll es auch möglich sein, Big Drone, wie der utopisch aussehende Einsitzer bezeichnet wird, mit einer Sticksteuerung zu versehen. Nach ersten Flugversuchen in einer Halle entschied man sich, ans kroatische Vrsar zu reisen und die Flugversuche wie schon in Deutschland fernge-



In dieser Drohne fliegt noch eine Puppe. Ferngesteuert wie ein Modellflugzeug flog „Big Drone“ über Kroatien bereits Kunstflugmanöver

lenkt fortzusetzen. Dort saß zunächst nur eine 50 kg-Puppe in der einsitzigen Maschine und absolvierte damit auch erste Kunstflugfiguren, die von einem Fernlenkpielen ferngesteuert durchgeführt wurden. Herbert Weirather ließ sich im Anschluss ebenfalls ferngesteuert, nur einen Meter über dem Boden schwebend, fliegen.

INNOVATIVE FLUGANTRIEBE DER APUS GROUP SOLLEN WASSERSTOFF-FLIEGER ERMÖGLICHEN

Mit der APUS i-2 hat man sich ein erstes großes Ziel gesetzt. Der zweimotorige Viersitzer mit 800 km Reichweite soll mit Brennstoffzellen betrieben werden. Wasserstofftanks befinden sich im Flügel. Wahlweise mit Brennstoffzellen oder Range-Extendern auf Basis eines Diesel- oder Gasturbinengenerators ausgestattet, soll schon 2022 der noch größere Technologieträger APUS i-6 starten, der sich durch einen Canardflügel und verteilten Antrieben mit 7 E-Motoren auszeichnen wird. Die Straußberger APUS Group, ein EASA-zertifizierter Entwicklungsbetrieb, setzt seine Schwerpunkte auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte der General Aviation. APUS hatte bereits für Flight Design die elektrische Antriebseinheit entwickelt und flugbereit gemacht.



APUS versteht sich als Entwickler neuer Antriebstechnologien. Die APUS i-6 ist bereits ein Folgemodell

PIPISTREL IN DOWN UNDER

Die slowenische Firma Pipistrel hat kürzlich einen Vertrag über die Lieferung von 15 Alpha Electro nach Australien abschließen können. Später sollen in Adelaide jährlich bis zu 100 Maschinen in Lizenz gefertigt werden. Für dieses Jahr wird eine neue Version des inzwischen erfolgreichen Flugzeugtyps erwartet. Eine speziell entwickelte Wasserkühlung für die Batterien verspricht eine längere Lebensdauer der teuren Batterien und kürzere Ladezeiten. Zudem hat Pipistrel die Fertigung in seinem Zweigwerk in Gorizia/Italien beim Typ Alpha Electro von vier auf sechs Maschinen pro Monat erhöht. Pipistrel gilt als erfahrenster Betrieb in der Herstellung von elektrischen Antrieben in Luftfahrzeugen.



Die Pipistrel Alpha Electro ist das erfolgreichste Elektroflugzeug. Demnächst soll die Maschine die EASA-Zulassung als LSA erhalten

BRÄNDE IN ELEKTROFLUGZEUGEN

Nach Eviation, die ihren Prototypen Alice durch einen Batteriebrand verloren hatten, meldete nun auch das Münchner Unternehmen Lilium den Verlust eines seiner zwei Prototypen. Der Brandunfall soll sich am 27. Februar bei Wartungsarbeiten am Boden in Oberpfaffenhofen bei München ereignet haben. Brände sind bei Modellfliegern und E-Bikern durchaus bekannt. Meistens sind die Auslöser prismatische Zellen, die zwar hohe Kapazitäten bieten, in der Regel aber keine Einzelzellenüberwachung besitzen. Die wahren Ursachen sowohl beim israelischen Projekt Alice als auch beim jetzigen Lilium-Brand bleiben vorerst im Dunkeln.



Batteriebrände sind leider keine Seltenheit, so auch jüngst beim E-VTOL des Münchener Unternehmens Lilium. Zum Glück passierten die Brände (wie auch beim israelischen Projekt Alice) noch am Boden

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

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

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



SEGELFLIEGERINNEN IN DER DDR



Irmgard Morgner und die spätere Siegerin Uschi Heinicke beim 2. Vergleichsfliegen der Frauen in Taucha 1967. Foto: Archiv Winfried Morgner

Monika Warstat gibt eine Antwort auf die Frage: „Was ist wichtig, damit man versteht, wie es in der DDR um den Frauensegelflugsport bestellt war?“ Auch wenn sie die schweren Anfangsjahre selbst nicht erlebt hat, weil sie noch ein Kind war, war es ihr ein besonderes Anliegen eine Chronik über den Frauensegelflug in der DDR zu schreiben. Vor etwa 50 Jahren fing sie damit an. Auf der Internetseite des AEROCLUB | NRW ist der ungekürzte Beitrag mit vielen eindrucksvollen Fotos veröffentlicht.

„Als ich 1958 in Auerbach mit dem Segelfliegen begann, war die Welt für mich noch in Ordnung. Obwohl die Gesellschaft für Sport und Technik (GST), in der der Segelflug wie viele weitere technische Sportarten organisiert war, eine vormilitärische Organisation war, habe ich davon in Auerbach nichts gespürt. Ich gehörte zu den wenigen Mädchen dort. Gesetzlich war die Gleichberechtigung der Frauen bei uns selbstverständlich. Dennoch musste ich mich ebenso wie die anderen Mädels durchsetzen, das heißt, ich erwartete keine Sonderstellung, packte ge-

Luftfahrtliteratur/Segelflugbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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

Auch in englischer Sprache lieferbar.



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6

54,00 €

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0

54,00 €

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

54,00 €

wieder lieferbar



Markus Hösli

Segelflug Grundausbildung nach EASA

176 Seiten, 150 x 210 mm,

Spiralheftung,

ISBN 978-3-033-04183-7

54,00 €

aus der Schweiz



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

128 Seiten, 190 x 250 mm,

Hardcover

ISBN 978-3-9806773-5-6

25,00 €



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge

Von der LS1 zur LS11

208 Seiten, 240 x 297 mm,

Hardcover

ISBN 978-3-9814977-9-3

45,00 €



Dipl.-Ing. Karl Hock

Windenstart und Startwinden

164 Seiten, Format 210 x 297,

Hardcover

ISBN 978-3-00-060286-3

29,00 €



- 1: Uschi Heinicke (später Wötzel) beim 2. Vergleichsfliegen der Frauen in Taucha 1967: Letzter Check vor dem Start. Foto: Archiv Lemke
- 2: Irmgard Morgner und Sohn 1966. Mit Küsschen und Blumenstrauß gratuliert Lutz der Mutti zum Deutschen Rekord: Ziel-Rückkehr-Flug von 300 Kilometern auf der „Libelle“-Laminar. Foto: Helmut Ende
- 3: Irmgard Morgner und Monika Warstat bei der 2. Damen-EM 1981 in Frankreich. Foto: Archiv Monika Warstat

nauso mit an wie die segelfliegenden Männer.“ (Monika Warstat) „1952 war der Segelflug offiziell in der DDR zugelassen worden. Am 7. April 1952 holte mein Mann einen SG 38 aus einem Schuppen bei Dresden, wo er seit 1945 versteckt war. Wir gründeten eine kleine Frauen-Fluggruppe, zu der außer mir noch drei junge Mädels im Alter zwischen 16 und 20 Jahren gehörten. Ich war damals schon 28 und hatte zwei kleine Töchter, die den Flugplatz als ihren Spielplatz ansahen – aber ich war eben eine Frau. Selbst die Ehefrauen unserer Freunde, die das Segelfliegen für ihre Männer gelten ließen, sahen in uns Frauen nur Abenteurerinnen, die etwas erleben wollten.“ (Marianne Mühlmann) Mädchen zu schulen war bei den Fluglehrern unbeliebt, es sei riskant, sagten sie. Aber es gab Ausnahmen. Irmgard Morgner, die etwa zur gleichen Zeit mit dem Segelfliegen begann, hatte mit ihren Montag-Dienstag-Mittwoch-Landungen so ihre Probleme. Beim A- und B-Lehrgang in Wartin traf sie auf einen beherzten und mutigen Fluglehrer: Wilhelm Lienemann. Er setzte sie auf einen nagelneuen SG 38 mit Boot – und die Landungen klappten! Aus Sympathie zum neuen Schulgleiter war „der Knoten geplatzt“.

Mit besserer Technik und größerer Popularität begannen überall in der DDR Frauen mit der fliegerischen Ausbildung. 1959 flog Ina Kirst die Bedingungen für die Silber-C und wurde im selben Jahr Mitglied der B-Nationalmannschaft. Ursel Heinicke flog 1964 als erste Frau ein 300-km-Dreieck. 1964 wurden 15 Segelfliegerinnen nach Schönhagen eingela-

den – für eine DDR-Auswahl sollten Kader „gesichtet“ werden. Irmgard Morgner, Ursel Heinicke und Monika Gribat erhielten im Sommer 1965 die Möglichkeit, mit einer Libelle an der Fliegerschule Schönhagen Streckenflug zu trainieren.

Im Herbst 1965 flog Ursel Heinicke im Riesengebirge die Höhenbedingung für die Gold-C, stellte dabei ihren vierten DDR-Rekord auf und komplettierte als erste Frau in der DDR die Gold-C. Überhaupt wurde 1966 ein recht beachtliches Jahr – die Umschulung auf Laminar-Flugzeuge führte zur Verbesserung der Leistungen und zu neuen nationalen Rekorden.

Es hatte sehr lange gedauert, ehe zähleibige, überholte Anschauungen über den Frauen-Segelflug überwunden wurden. Wie viel Zeit und Energie hatten die Frauen investiert, bevor sich der Leistungssegelflug auch bei den Frauen durchsetzte! 1967 wurde Monika Warstat als erste Frau in die Nationalmannschaft berufen. 1968 trainierte sie mit den Männern für die Weltmeisterschaften in Polen und gewann den Dreistädte-Wettbewerb Rana-Wroclaw-Dresden und die polnischen Frauenmeisterschaften. Selbstbewusst wandte sie sich mit einer Eingabe an die Führung des Aeroklubs der DDR mit der Bitte, sich bei der FAI für die Austragung von Damen-Weltmeisterschaften einzusetzen. Aber da es nur wenige Länder gab, die daran Interesse hatten, wurde die Frage der gesonderten Ausschreibung einer Damen-Weltmeisterschaft zurückgestellt und sollte 1972 bzw. 1974 neu geprüft werden.

Seit 1972 wurde in drei Trainingszentren der DDR eine sehr gute



4: „Frauensichtung“ in Schönhagen 1964 für die Zusammenstellung einer DDR-Auswahlmannschaft
Foto: Helmut Ende



Der ungekürzte Beitrag und viele weitere Fotos auf der Seite des AEROCLUB NRW www.aeroclub-nrw.de

Förderung junger Segelfliegerinnen praktiziert. Monika Warstat wurde in die Segelflugkommission und ins Präsidium des Aeroclubs der DDR berufen.

1973 fand erstmalig ein internationaler Frauenwettkampf der FAI in Leszno/Polen statt. Ihm folgten noch zwei weitere FAI-Wettkämpfe in Leszno und in Oerlinghausen, bevor die FAI 1979 die erste Damen-Europameisterschaft in Ungarn ausschrieb.

Endlich gab es den lang ersehnten Durchbruch! Und diese Meisterschaft war ein voller Erfolg – speziell für die Segelfliegerinnen: Monika Warstat, die mit Irmgard Morgner einen perfekten Gruppenflug zelebrierte, wurde erste Europameisterin.

Aber nach der Rückkehr war nichts mehr wie vorher. Infolge der Republikflucht einer Dresdner Familie mit einer Wilga kam es zu einer unglaublichen Fehlentscheidung Honeckers („Auch dieser Fluchtweg muss verstellt werden!“). Zuverlässigkeitsüberprüfungen der Stasi bescherten vielen das absolute Aus. Von einem Tag zum anderen durften sie den Flugplatz nicht mehr betreten. Von über 8000 Flugsportler/innen blieben noch

ca. 3000 übrig. Die Trainingszentren wurden aufgelöst. Leistungsflugverbot 1980/81. Was in jahrelanger mühevoller Arbeit aufgebaut worden war, fand ein jähes Ende. In diesem Zusammenhang wurden auch 50 % aller Flugplätze geschlossen. Das führte zu einem völligen Zusammenbruch des Flugsportes in der DDR.

Nur die Auswahlmannschaft durfte noch weiter fliegen, aber die Basis war weggebrochen. Außerdem war es um den fliegerischen Nachwuchs nicht gut bestellt, da die Trainingsbedingungen in der DDR nach der „Reorganisation“ nicht besser wurden: Streckenflüge am Samstag ab 15.00 Uhr und Sonntag, wenn nicht gerade – aus welchen Gründen auch immer – Flugsperre war. Monika Warstat stieg 1988 aus der Nationalmannschaft aus. Sie sah keine Perspektive mehr, weil die Sportlerinnen weder an den Europameisterschaften 1987 in der CSSR noch 1989 in der UdSSR teilnehmen durften. Das hatte sicher ökonomische Gründe, denn die DDR war wirtschaftlich am Ende. 1989 kam die Wende – und damit begann ein völlig neues Kapitel ...



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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

Neue Form



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

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

Prüfleistungen

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik

Anschau Technik GmbH • Axel Anschau/Timo Brast • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim
+49 (0) 6707 – 9158 10 • email: mail@anschau.de • web: www.anschau.de



FEIERABENDFLIEGEN EDXU GEHT WEITER. MITTLERWEILE SCHON EINE TRADITION



Auch Segelflugzeuge sind zum Feierabendfliegen in Hüttenbusch willkommen.

Am Zaun vor dem Grill parken am ersten Mittwoch jedes Sommermonats ansonsten E-, K- und M-Klasse

Bewaffnet mit Gummistiefeln und einer wetterfesten Jacke liefen wir Mitte Februar noch etwas verträumt über unsere Bahn. An Fliegen war da nicht zu denken, eher war es möglich zu testen, wie weit ein Schwimmchen über unsere Bahn treiben kann. Leider hatte der Februar-Sturm „Sabine“ auch bei uns seine Spuren hinterlassen. Doch das regnerische, stürmische Wetter bot dafür die Möglichkeit, die kommende Saison zu planen und Daten festzulegen.

Aus allen Ecken des Flugplatzes, ja sogar darüber hinaus mehrten sich die Nachfragen „Geht es weiter? Machen wir weiterhin das Feierabendfliegen?“ Nun

können wir endlich sagen: JA es geht weiter! Mit neuer Motivation, einer neuen Aufstellung und viel Vorfreude freuen wir uns, die Feierabendfliegen-Saison im Mai mit euch wieder zu eröffnen!

Für die übliche Feierabend-Bratwurst ist gesorgt, gutes Wetter ist auch bestellt; da fehlen ja nur noch die fliegerischen Augenweiden?! Ob Cessna, Piper, Yak, Do, Falke, C42, oder, oder, oder – wir freuen uns auf absoluten jeden, der das Feeling eines echten Fliegers mit uns zelebrieren will!

Hier die Fakten:

Wir starten am 06. Mai, weitere Termine sind 03. Juni, 01. Juli, 05. August und 02. September. Die Flugleitung wird ab spätestens 16 Uhr besetzt sein. Auch am Start wird wieder unser Longest-Day Fliegen mit Gänsehautfeeling sein. Geplant aktuell für den 22. Juni – Update folgt.

Vor jedem Feierabendfliegen schicken wir per Mail einen Reminder, oder es erfolgt ein Update über unsere Facebook-Seite.

Bis dahin – Blue Sky und beste Grüße aus dem Teufelsmoor CREW - EDXU

BITTE GENAU AUFS AIP-BLATT SEHEN: SIERRA 2 GEHÖRT NICHT ZUR ABFLUGROUTE SIERRA

VFR-Flieger, die nach dem Start oder einem Low Approach in Bremen die Kontrollzone über Sierra 1 verlassen möchten, hört man oft den Pflichtmeldepunkt Sierra 2 melden. Man spürt förmlich die Überraschung, wenn Bremen TWR sie zwar gewähren ließ, aber freundlich darauf hinweist, dass Sierra 2 eigentlich nicht zur Abflugstrecke Sierra gehört.

Zugegeben: das markante Dreieck Sierra 2 im AIP-Anflugblatt oder im Moving map verlockt dazu, nach einem Start auf der 09 mit einer scharfen Rechtskurve auf das blaue IKEA-Gebäude zuzufliegen, das sich mit anderen Einkaufsmärkten nahe dem eigentlichen Meldepunkt, der

BAB-Abfahrt Bremen-Brinkum, befindet. Schon in unseren Funksprech-Lehrgängen haben wir gelernt, dass Ein- und Ausflugstrecken immer über Pflichtmeldepunkte gehen. Und wer möchte sich schon Ärger einhandeln, indem er einen solchen Punkt nicht meldet, ignoriert, übersieht oder kilometerweit verfehlt? Also lieber schön akkurat über Sierra 2 fliegen und sich brav melden. Das ist sicher gut gemeint, andernorts bestimmt auch richtig, in diesem Fall aber leider falsch. Wer sich das AIP-Blatt genau ansieht, wird bemerken, dass die gestrichelten Abfluglinien, die auf Sierra 1 zuführen, eben nicht über Sierra 2 führen. Stattdes-

sen folgt die Route bei einem Abflug von der 09 noch eine Zeit lang einer Schnellstraße (für Ortskundige: Autobahnzubringer Arsten), kreuzt dann die A 1 über der BAB-Abfahrt Bremen-Arsten und führt mit einem rwK von 194° direkt auf Sierra 1 zu. Sierra 2 wird dabei nicht berührt. Bei einem Start in Bremen auf der 27 führt ein rwK von 196° westlich an Sierra 2 vorbei zur Autobahn A 1. Wer dann unmittelbar nach Überfliegen der Autobahn A 1 nach unten blickt, müsste dann einen Badensee mit Campingplatz entdecken (für Ortskundige: Silbersee). Von dort geht es mit rwK 154° nach Sierra 1. In beiden Fällen führt die korrekte Abflugroute nach

BREMEN

Sierra 1 also östlich oder westlich an Sierra 2 vorbei. Das schwedische Möbelhaus sehen Sie also immer nur von der Seite, aber nicht direkt unter sich. Sierra 2 ist nur ein Bestandteil der Anflugroute, nicht der Abflugroute.

Wer in der Vergangenheit genau über Sierra 2 ausgeflogen ist, befindet sich in guter Gesellschaft. Bremen Tower macht daraus keinen Staatsakt, schließlich wissen die Lotsen um die beinahe magnetische Anziehungskraft, die ein Pflichtmeldepunkt in der Karte auf einen um korrekte Flugführung bemühten Piloten ausübt. In diesem Fall aber darf man getrost dem AIP-Blatt vertrauen, das eine Abflugroute über Sierra 2 eben nicht ausweist.

Wer, zum Beispiel bei einem Durchflug durch die CTR Bremen, von November kommend mit einem Midfield-crossing über Sierra 1 ausfliegen möchte, dessen Flugweg führt fast zwangsläufig über

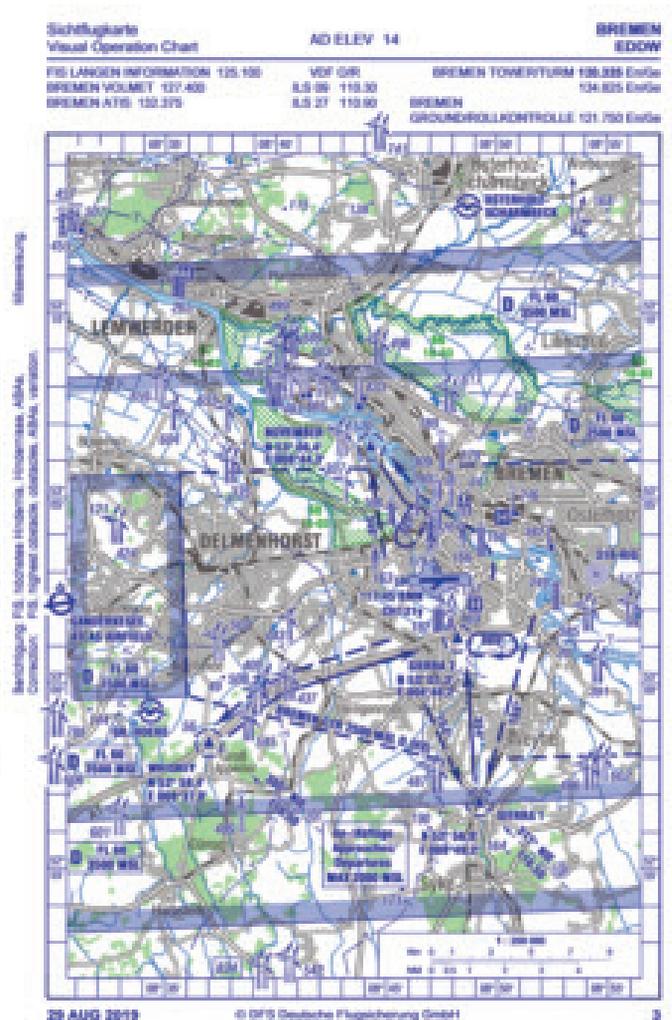
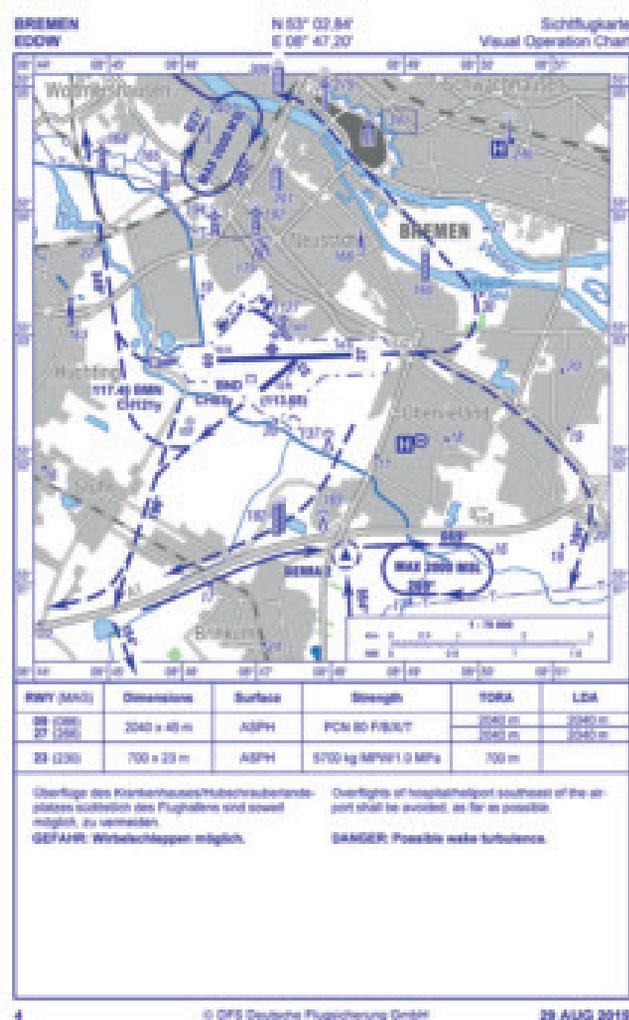
Sierra 2. Hier empfiehlt es sich, bei der Durchfluganfrage direkt das Routing über Sierra 2 nach Sierra 1 zu erbitten. Ist auf dieser Route kein anfliegender Verkehr zu erwarten, sollte nichts dagegen sprechen.

Aber, wie gesagt, vor Einflug in die CTR entsprechend anfragen. Sebastian Ruffer, Lotse auf dem Tower in Bremen und selbst VFR-Pilot, weist darauf hin, dass man jeden DFS-Tower ohne Scheu ansprechen könne und solle, wenn man Zweifel an seiner eigenen Position oder am Verlauf der Routenführung hat. „Immer nachfragen, wenn man unsicher ist“, rät er. „Wir Lotsen kennen unsere Kontrollzone aus unserer täglichen Arbeit sehr genau. Wir können uns aber in die Lage derjenigen versetzen, die sie zum ersten Mal befliegen und unsicher sind oder sich auch einmal innerhalb der Kontrollzone verfliegen haben. Da ist es wirklich keine Schande, sondern ganz im Gegenteil sehr professionell, auf die

Hilfe des Lotsen zurückzugreifen. Und der tut damit auch ganz einfach seinen Job, indem er den Flieger sicher durch den Luftraum lotst. Wir in Bremen und unsere Kolleginnen und Kollegen auf den anderen DFS-Towern helfen gern.“

Wider besseres Wissen um die korrekte Abflugroute Sierra bei einem Start von der 09 vom Tower trotzdem einen direkten Ausflug über Sierra 2 zu erbitten, kennzeichnet allerdings eher einen Ignoranten als einen guten Piloten. Nach einer Rechtskurve würde man dann nämlich, teilweise noch mit Steigleistung, direkt an einem Klinikum vorbei fliegen. In einer kleinen Randnotiz wird auf dem AIP-Blatt darum gebeten, gerade das möglichst zu vermeiden. Zum einen aus Lärmschutzgründen, zum anderen um An- und Abflüge des Rettungshubschraubers nicht zu behindern.

Ralf-Michael Hubert



ZUSAMMENFASSUNGEN DER FLUGSICHERHEITSVORTRÄGE

Der DAeC Landesverband Bremen hat in den Wintermonaten wieder Weiterbildungen bzw. Wissens-Auffrischungen für Pilotinnen und Piloten

angeboten. Aus Platzgründen können wir die Vorträge der jeweiligen Referenten nicht in der Inhaltsbreite und Ausführlichkeit wiedergeben, die sie

verdient hätten und müssen uns auf einige ausgewählte Stichworte begrenzen.

FLORIAN VOGT Referent Flugbetrieb in der Luftfahrtbehörde bei der Senatorin f. Wissenschaft und Häfen der Freien Hansestadt Bremen

- Anträge für die Verlängerung der ZÜP sind seit dem 01.01.2020 nicht mehr bei der Luftfahrtbehörde in Bremen zu stellen, sondern – man höre und staune – in Hamburg! Dies ist einer der Schritte einer zukünftig verstärkten Zusammenarbeit der norddeutschen Bundesländer. Anträge bitte über: www.hamburg.de/bwvi/luftsicherheit.
- Für die mit LAPL nachzuweisenden 12 Flugstunden innerhalb von 24 Monaten gelten jetzt auch Flüge, bei denen ein Fluglehrer dabei ist. Bisher mussten DUAL-Flüge bei dieser Aufsummierung der Flugstunden ausgespart bleiben.

Nun dürfen sie mit in die zwölf Stunden Flugzeit einfließen! Doch Vorsicht: Dies gilt nur für LAPL-Lizenzen! Beim PPL sind es wie bisher maximal 6 Flugstunden DUAL im letzten Jahr der Gültigkeit.

- Die Luftfahrtbehörde Bremen bietet die Möglichkeit, einen kostenlosen Newsletter zu abonnieren. Darin gibt oder verlinkt die Behörde wichtige Informationen für Pilotinnen und Piloten, die man in der Flut der relevanten Mitteilungen vielleicht übersehen würde. Wir empfehlen, sich für diesen Newsletter anzumelden. Zugang: [\[sicherheit-haefen.bremen.de\]\(http://sicherheit-haefen.bremen.de\), dann in der oberen, dunkelroten Zeile ganz rechts auf „Luftfahrt“, dann „Newsletter abonnieren“. Die älteren News sind unter News-Archiv einsehbar. Sollte man mal einen Blick drauf werfen!](http://www.wissen-

</div>
<div data-bbox=)

- Es wird dringend empfohlen sich die Flugbetriebsregeln nach Air Operations Verordnung EU 965/2012 zu Gemüte zu führen, z. B. die geforderten Treibstoff-Reserven, und diese dann in der Praxis auch wirklich in den Tanks mitzuführen, Dies nicht nur, weil es im Gesetz steht, sondern vorrangig, weil es der eigenen Sicherheit dient! Es kann aber auch im Rahmen einer unangekündigten Luft-



Drei RMZ im Norden. Vor Einflug in eine RMZ ist es verpflichtend, den Einflugpunkt, den Flugweg innerhalb der RMZ und den Landeort bzw. Ausflugpunkt zu melden. Die Pflicht zur Meldung besteht auch dann, wenn eine automatisierte Ansage erfolgt.

Nicht für Navigationszwecke © DFS

aufsichtskontrolle überprüft werden, ob Sie vor dem Start diese Triebstoffreserve eingeplant haben! Wenn nicht, wird's unangenehm.

Im Verlauf der weiteren Diskussion unter den Anwesenden ergaben sich folgende Fragestellungen und Erkenntnisse:

- Transponder sind unaufgefordert aktiv zu schalten, sobald sich die Räder vom Boden heben! Dass eine Transponderaktivierung erst ab einer bestimmten Höhe verlangt ist, gilt nicht mehr!

Also: Transponder auf Mode ACS, sobald man in der Luft ist. Squawk 7000 (VFR), wenn nichts anderes angewiesen wurde. Für Segelflugzeuge oder Klaptriebwerkler gelten wegen der begrenzten Batteriekapazität Ausnahmen. Da immer mehr GPS-Geräte anderen Flugverkehr erkennen und davor warnen, sollte man schon aus Eigeninteresse seinen Transponder immer aktiv schalten.

- Ohne die erforderliche Funkmeldung in eine RMZ einzufliegen ist kein Kavaliersdelikt.

Zur Erinnerung: Die Meldung ist einfach. Man muss in einer RMZ keine Einflug- oder Durchflugfreigaben erbitten, sondern nur mitteilen

- wer man ist (Kennzeichen, Typ),

- wo man ist (Position, Höhe)
- was man vorhat (geplante Flugstrecke innerhalb der RMZ)
- und sich dann noch einmal abmelden, wenn man die RMZ verlassen hat.

Oftmals antwortet statt des Flugleiters eine automatische Ansage. Das entbindet einen trotzdem nicht, sein Sprüchlein aufzusagen. Tut man's nicht und es wird bemerkt und ein Kennzeichen ermittelt, dann wird der Verstoß u. U. an das Bundeaufsichtsamt für Flugsicherung gemeldet!

- Zugegeben, es macht Spaß, tief und schnell über eine Piste zu fliegen. Dennoch muss beachtet werden, dass nach SERA eine Mindestflughöhe von 500 ft. AGL bzw. 1.000 ft. AGL über dicht besiedeltem Gebiet gilt, die nur zum Zweck des Starts oder der Landung unterschritten werden darf. Ein tiefer, schneller Überflug ist aber selbst für Laien eindeutig erkennbar keine beabsichtigte Landung und auch keine Anflugübung. Auch ein simulierter Anflug müsste nämlich mit Landegeschwindigkeit und in Landekonfiguration erfolgen – und eben nicht schnell, mit eingefahrenen Klappen und eingefahrenem Fahrwerk! Wenn Sie unbedingt schnell über eine Piste fliegen wollen, dann machen Sie das in mindestens 500 ft. AGL und nicht tiefer! Wenn es tief sein soll, machen

Sie daraus eine Anflugübung, so, als ob Sie mit der richtigen Speed und in Landekonfiguration aufsetzen wollten und starten dann durch.

- Die Flugsicherung kann Ihnen nicht alles genehmigen. Wenn Sie tief und schnell über eine Piste fliegen, wenn Sie nach der Betriebszeit eines Platzes landen, wenn Sie eine Mindesthöhe unterschreiten o. ä. können Sie sich nicht darauf berufen, dass der Tower eines Verkehrsflughafens Ihnen das ja schließlich genehmigt habe. Das kann und darf er nämlich ggf. nicht ausschließlich, weil vieles nicht allein in die Zuständigkeit der DFS fällt. Es können zusätzliche Ausnahmen von Regeln oder Verfahren durch die Landesluftfahrtbehörden erforderlich sein, u. a. bei den zuvor genannten Beispielen. Wenn der Tower Ihrem Vorhaben eine Freigabe erteilt, kann der Lotse im Turm zu Recht davon ausgehen, dass Sie sich vor Ihrem Flug eine entsprechende Genehmigung beschafft haben. Andernfalls begehen Sie eine Ordnungswidrigkeit. Der Tower eines Verkehrsflughafens regelt nur den Verkehrsfluss und prüft nicht, ob Sie zu Ihrer Handlungsweise berechtigt sind oder einen Verstoß begehen. So don't blame the controller.

PROF. DR. ING. BERND HAMACHER

emeritierter Professor im Studiengang Aircraft and Flight Engineering (AFE)
an der Fachhochschule Osnabrück und Fluglehrer im Bremer Verein f. Luftfahrt

Das Thema des Vortrages von Bernd Hamacher war die Masse- & Schwerpunkt-lage (M&B) bei Flugzeugen und die Frage, warum es wichtig ist, die zulässigen Massengrenzen und die zulässigen Schwerpunktlagen einzuhalten. Piloten lernen zwar in ihrer Ausbildung, wie man Masse und Schwerpunktlagen eines Flugzeuges berechnet, wissen aber oft nicht wirklich, warum es wichtig ist, die im Flughandbuch vorgegebenen Grenzen einzuhalten. Die korrekte Berechnung von Masse und Schwerpunktlage sei natürlich wichtig,

weil nach vorliegenden Untersuchungen 23,5% aller M&B-Unfälle in der gewerblichen Passagierluftfahrt auf fehlerhafte Berechnungen zurückzuführen sei. Deshalb sei es richtig, dass Piloten lernen, wie man den Massenschwerpunkt korrekt berechne. Dennoch reiche es nicht, eine M&B-Berechnung nur unter Legalitätsgesichtspunkten durchzuführen – man müsse auch verstehen, was passiert, wenn man sich den Grenzen nähert oder die Grenzen gar überschreitet.

Zur besseren Übersicht teilt Bernd Hamacher dann sein Thema in drei Teilthemen auf: Was passiert, wenn die zulässige Masse überschritten wird? Was passiert, wenn die vordere Grenzlage des Schwerpunktes überschritten wird? Und was passiert, wenn die hintere Schwerpunktlage überschritten wird?

Bezüglich der Überladung erklärt Bernd Hamacher, dass das Problem der Überladung nicht darin bestünde, dass ein überladenes Flugzeug nicht mehr fliegt



Prima, wenn man noch vor dem Start erkennt, dass bei der Beladung wohl etwas nicht stimmen kann.

So eindeutig ersichtlich wie hier ist das vor dem Flug aber nicht immer. Wer sein Flugzeug ohne Mass & Balance-Berechnung nach Gutdünken belädt, muss auf Überraschungen in der Luft gefasst sein. Das Flugverhalten kann weit vom gewohnten abweichen

oder in der Luft auseinanderbricht; sondern Überladung bedeute zunächst mal nur, dass ein Flugzeugmuster die im Flughandbuch ausgewiesenen Leistungswerte nicht mehr erreiche. Das gelte insbesondere für die Steigleistung. Die Steigleistung sei eine einfache Funktion der Überschussleistung des Triebwerks im Verhältnis zur Flugzeugmasse. Bei maximal zulässiger Masse könne man mit den im Flughandbuch veröffentlichten Steigraten kalkulieren. Überschreite die Masse diese vom Hersteller festgelegte Grenze, verringere sich die Steigleistung proportional mit zunehmender Masse. Umgekehrt erhöhe sich die Steigleistung, wenn die Masse unter der zulässigen Grenze liege. Es reiche also nicht die Rechnung, ob man unterhalb der zulässigen Masse bleibe; man müsse vielmehr zusätzlich prüfen, ob man mit einer gegebenen Masse die erforderliche Steigleistung erreiche. Wenn die erforderliche Steigrate nicht erreicht werde, müsse man eben mit verringerter Flugmasse starten. Man sei nicht schon auf der sicheren Seite, wenn die Masse im zulässigen Bereich bleibe!

Umgekehrt könne auch ein überladenes Flugzeug noch Steigleistung zeigen. Die maximal zulässige Masse sei deshalb nicht notwendigerweise eine Belastungsgrenze. Die Massengrenze könne etwa auch deshalb vom Hersteller gewählt worden sein, weil er sonst die maximal zulässige Stallgeschwindigkeit nicht habe nachweisen können. Natürlich sei es so, dass ein hoch beladenes Flugzeug eher Festigkeitsprobleme als ein leichtes Flugzeug bekomme; aber auch hier sei flug-

physikalisch nicht entscheidend, ob man eine Grenze überschreite, sondern welchen aerodynamischen Belastungen man das Flugzeug aussetze. Man sei also nicht schon auf der sicheren Seite, wenn man die Grenzen einhalte!

Auch für die Grenzlagen des Schwerpunktes sei grundsätzlich maßgebend, dass damit alle Anforderungen der Bauvorschriften eingehalten werden. Hersteller müssten bei der Musterzulassung nachweisen, dass für jede Kombination von Masse und Schwerpunkt die Anforderungen der Bauvorschriften erreicht werden. Diese Bauvorschriften wiederum umfassen Mindestanforderungen an Festigkeit, Performance und die Handling-Eigenschaften eines Musters. Um diese Anforderungen zu gewährleisten kann es sein, dass die vordere Schwerpunktlage deshalb eingegrenzt oder eingeschnürt wird, weil sonst etwa die Belastung des Bugfahrwerks zu groß wird oder die Ruderkräfte so hoch werden, dass ein Flugzeug nicht mehr gut handhabbar ist. Bei Flugzeugen der E-Klasse sei die vordere Schwerpunktlage bei höheren Massen meist deshalb eingeschnürt, weil bei Ausfall der Steuerseile sonst die Kraft der Höhenrudertrimmung nicht ausreicht, das Flugzeug in Horizontallage zu bringen und abzufangen. Rückwärtige Schwerpunktgrenzen hätten dagegen meist ihren Grund darin, dass jenseits dieser Schwerpunktlage die Längsstabilität eines Flugzeuges so beeinträchtigt wird, dass die Geschwindigkeit instabil werde und solche Muster von normalen Piloten nicht mehr

sicher beherrscht werden könnten. Hintere Schwerpunktlagen seien also grundsätzlich gefährlicher.

Insgesamt sei es also unzureichend, nur darauf zu achten, ob der Massenschwerpunkt im zulässigen Bereich sei oder nicht! Man müsse dagegen sorgfältig und ehrlich ermitteln, wo der Massenschwerpunkt jeweils in der Hüllkurve liegt, um daraus abzuleiten, inwieweit die Steigleistung und/oder die Steuerbarkeit des Flugzeuges beeinträchtigt seien. Es reiche für die Flugvorbereitung eines Piloten eben nicht, nur auszurechnen, ob man rechtlich im zulässigen Bereich fliegt – man müsse auch berücksichtigen, welchen Einfluss die jeweilige Schwerpunktlage auf Flugleistung und Flugeigenschaften habe.

Beide Vorträge konnten wir hier nur auszugsweise und stichwortartig wiedergeben.

Die Ausführungen von Prof. Dr. Bernd Hamacher sind in voller Länge auf der Internetseite der Zeitschrift „Pilot und Flugzeug“, Rubrik „Archiv“, Ausgabe Dezember 2019, „Die Sache mit Mass & Balance“ als Download bestellbar.

Referenten / Ralf-Michael Hubert

IFR-AUSBILDUNG BEIM BREMER VEREIN FÜR LUFTFAHRT

... dem Wetter ein Schnippchen schlagen

Nach dem grundlegenden Erwerb des PPL gibt es wohl kaum eine Berechtigung, die fliegerisch gewinnbringender ist als die Instrumentenflugberechtigung. Früher war dies ein ziemlicher Angang, da für den Erwerb 150 Stunden Theorieunterricht und 50 Stunden praktischer Flugunterricht an einer ATO (Approved Training Organisation) vorgesehen waren und diese Flugschule meist weit weg angesiedelt war. Auch der Umfang der Theorieprüfung hatte ein Ausmaß, das eher an eine kommerzielle Lizenz als eine Privatpilotenlizenz erinnert hat.

All dies ist durch die Einführung des Competency Based Instrument Rating (CB-IR) deutlich einfacher geworden, so dass auch dem aktiven Privatpiloten in Europa diese Möglichkeit mit überschaubarem Aufwand eröffnet wurde.

Beim CB-IR handelt es sich um eine vollwertige und ICAO-konforme IR-Lizenz. In der Lizenz wird daher beim Eintrag auch nicht zwischen IR und CB-IR unterschieden. Der einzige Unterschied besteht darin, dass mit einer CB-IR-Berechtigung keine HPA (high performance aircraft) geflogen werden können. Die wenigsten Privatpiloten sind jedoch üblicherweise

mit ihrer Citation oder PC12 unterwegs. Daher ist diese Berechtigung meist sehr passend, da die CB-IR-Berechtigung selbst für die in der GA üblichen leistungsstarken Muster wie eine Cirrus SR22, Bonanza A36, Mooney Acclaim u. ä. ausreichend ist.

Für den Erwerb sind 80 Stunden Theorieunterricht an einer ATO erforderlich, von denen jedoch nur mindestens 8 Stunden Präsenzunterricht sein müssen. Der Rest kann auch als Fernkurs absolviert werden.

Von den vorgeschriebenen 40 Flugstunden IFR-Ausbildung können bis zu 30 Stunden außerhalb einer ATO mit einem Instrumentenfluglehrer absolviert werden. Diesen Teil der CB-IR-Ausbildung bietet der Bremer Verein für Luftfahrt daher direkt am Verkehrsflughafen Bremen an. Auch wenn die restlichen zehn Stunden an jeder beliebigen berechtigten ATO geflogen werden können, kooperiert der Verein hierbei eng mit der Flugschule Ardex in Kyritz, so dass die Schulungsinhalte genau auf die unterschiedlichen Ausbildungsorte abgestimmt sind.

Durch diese Kooperation kann der zeitliche Ausbildungsaufwand deutlich redu-



Regenwetter kann nicht nur Kindern Spaß machen. Auch Piloten, wenn sie z. B. bei Regen und tiefen Untergrenzen starten und ihren Flug – natürlich nach guter Ausbildung und sorgfältiger Vorbereitung – unter IFR sicher fortsetzen und beenden. Bild von Thorsten Frenzel auf Pixabay

ziert werden, so dass der Erwerb dieser Berechtigung für viele Piloten im BVL nun deutlich näher gerückt ist.

Kontakt: info@bvl.aero

Tel. (0421) 500 98010, www.bvl.aero

Börje Horn



Der Tradition ihres Vorgängers Daglef Schriever folgend, hatte Petra Rührenbeck (vorne, Mitte) zur Fluglehrer-Fortbildung nach Bremen eingeladen. An zwei Wochenendtagen hörten die 56 Teilnehmer ein vielfältiges Vortragsprogramm zu Themen aus dem Luftrecht, der Technik, Meteorologie, Flugmedizin, Human Factors & Limitations und anderem Wissenswertem.

Petra Rührenbeck dankt im Namen des ausrichtenden DAeC Landesverbandes Bremen allen Referentinnen und Referenten für ihre Bereitschaft, diese Fortbildung durchzuführen.

Im Spätherbst dieses Jahres, voraussichtlich am Wochenende 14./15. November, wird es wieder eine Fluglehrer-Fortbildung in Bremen geben. Als Veranstaltungsort hat sich schon in diesem Jahr die zentral gelegene Jugendherberge, direkt an der Weser, bewährt. Wer Interesse hat, kann sich schon jetzt auf eine Einladungsliste setzen lassen: dr.petra@ruehenbeck.de

FLY IN

Flugplatz Neu Gülze 9. Mai 2020

Am 09. Mai 2020 veranstaltet die Akaflieg Hamburg auf ihrem östlich von Hamburg gelegenen Segelfluggelände Neu Gülze einen Flugtag mit anschließender Abendveranstaltung. Für musikalische Begleitung, fliegerische Unterhaltung und das leibliche Wohl

ist den ganzen Tag gesorgt. Möglichkeit zum Einfliegen besteht für Motorsegler, auch spontan, zwecks Planung wird aber um Anmeldung unter info@akaflieg-hamburg.de gebeten. Wir freuen uns auf euren Besuch!



FLY IN
9. MAI

11.⁰⁰ FAMILIENTAG
- Rundflüge mit der Antonov
- buntes Rahmenprogramm für Groß & Klein
- Partyspass mit DJ FALO

21.⁰⁰ HANGAR BEATS mit
Uwe Worlitzer (Ostseewelle)
DJ Dave & DJ Danny (HitmixNacht)

**FLUGPLATZ
NEU GÜLZE**



Der Flugplatz ist direkt an der B5 gelegen und daher von Hamburg aus gut mit dem Auto erreichbar. Außerdem besteht durch den Bahnhof in Boizenburg eine zweistündig getaktete Bahnanbindung Richtung Hamburg bzw. Rostock.
Adresse: Kiekut 2, 19258 Neu Gülze

Neu Gülze liegt östlich von Hamburg an der Elbe im Naturpark Mecklenburgisches Elbetal.
Start- und Landebahn 800m Gras, 300x5m Betonbahn,
Landerichtungen 07/25, Frequenz 123,260 MHz

TERMINE

DATUM

VERANSTALTUNG

| | |
|---------------------|--|
| 18./19.04.2020 | 1. Runde der Segelflug-Bundesliga |
| 26.06. - 19.07.2020 | „Der Berg ruft“ Fliegerlager des HAC Boberg in Aspres, Südfrankreich |
| 11.07. - 25.07.2020 | Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Laucha |



LUFTSPORT-VERBAND NIEDERSACHSEN SAGT MITGLIEDERVERSAMMLUNG KURZFRISTIG AB

Auch vor den Luftsportversammlungen macht das Coronavirus nicht halt. Das Präsidium des LVN musste am Freitagabend, dem 13. März 2020, die Mitgliederversammlung in Verden absagen. Zu groß war die Gefahr der Ausbreitung des Virus.

Die Empfehlungen des Landessportbundes und der Gesundheitsministerien waren so eindeutig und zwingend, dass eine Durchführung nicht mehr zu verantworten war. Wann sich die Situation soweit entspannt hat, dass wir eine erneute Einladung versenden können, muss die Zeit zeigen. Wir werden mit den verbundenen formalen Aspekten erneut einladen. Nachfolgend geben wir einige Aspekte aus der Verbandsführung wieder.

Gewissenhafte Vereinswirtschaft

Ein sehr wichtiger Aspekt jeder soliden Vereinsführung sind die Finanzen. Die langjährige Steuerprüferin hat den Jahresabschluss 2019 erstellt und diesen hatten wir bereits mit der Einladung zur Hauptversammlung verschickt. Die gewählten Kassenprüfer haben die Buchführung des Verbandes geprüft und attestieren, dass es keine Beanstandungen zu den geprüften Vorgängen gibt, die Gesamtheit einen vertrauenswürdigen Eindruck macht und auf eine gute und ordentliche Abwicklung der Geschäfte schließen lässt. Die Kassenprüfer werden der kommenden Mitgliederversammlung die Entlastung des Präsidiums vorschlagen.

Aus den vorliegenden Zahlen ergibt sich, dass die Finanzsituation des LVN-Haushaltes solide ist und das Präsidium die bestehenden Mitgliedsbeiträge des LVN auch für das Jahr 2021 vorschlägt. Die vorgenommene Erhöhung des Fachbeitrages des Deutschen Aero Club hat bei einigen Vereinen zu Verwirrungen geführt, da die Ursache für die schnelle Erhöhung des zu zahlenden Beitrages nicht vollständig klar war. Die vorgenommene Erhöhung beruht ausschließlich auf der Anpassung des Fachbeitrages durch den DAeC in Braunschweig. Die Einflussnahme auf Höhe, Zeitpunkt und Begründung für solche Maßnahmen obliegt ausschließlich der Hauptversammlung des DAeC. Deren Entscheidungen zu Beitragsanpassungen müssen von allen Mitgliedsverbänden des DAeC mitgetragen werden, da ihnen sonst Sanktionen des DAeC drohen, weshalb der LVN als Mitglied des DAeC natürlich die Mitgliedspflichten zu erfüllen hat.

Geplante Neuaufstellung verzögert sich

Die geplante Hauptversammlung des Deutschen Aero Club e. V. in Friedrichshafen am 03.04.2020 wurde abgesagt, sodass sich die Neuaufstellung des Verbandes entgegen der Aussage des DAeC-Präsidenten auf unserer außerordentlichen MV in Hannover auf unbekannte Zeit verschieben wird. Zusätzlich ist leider auch ein heftiger Streit im DAeC-Vorstand über das Miteinander innerhalb des Gremiums entbrannt. Der LVN kann dies leider zurzeit nur aus der Ferne beobachten und seine Hilfe anbieten. Der LVN und seine Geschäftsstelle leisten entsprechende Hilfestellung, indem sie für die Bundeskommission Segelflug im DAeC die Aufgabe übernommen haben, die 2. Auflage des Buches „Grundausbildung Segelflug“ zu vertreiben, was der Bundesgeschäftsstelle zurzeit nicht möglich ist.

Umsetzung von EU-Verordnungen

Ein wichtiger Tagesordnungspunkt unserer Mitgliederversammlung werden die Erläuterungen zu den veränderten FCL-Regeln und hier besonders beim Segelflug, die in den EU-Verordnungen VO 2020-358 und 2020-359 ausgeführt sind, sein. Für den Segelflug gibt es Erleichterungen, die ab dem 08.04.2020 per EU-Verordnung in Kraft treten. Aufgrund der durch die Coronakrise geänderten Situation werden wir Details dazu in Kürze veröffentlichen und den Mitgliedern zur Verfügung stellen.

Geschäftsbetrieb umgestellt

Die Geschäftsstelle hat angesichts der Coronakrise die Organisation des Geschäftsbetriebs umgestellt, um die Mitarbeiter keinem erhöhten Infektionsrisiko auszusetzen. Die Erreichbarkeit und Abarbeitung der Notwendigkeiten sollten gesichert sein. Der Vorstand, die Geschäftsstelle und das Präsidium des LVN wünschen allen Mitgliedern viel Glück und vor allem Gesundheit in diesen für uns alle so ungewöhnlichen Zeiten, verbunden mit der Hoffnung, dass uns das Jahr 2020 vielleicht verspätet aber doch noch eine schöne Flugsaison bieten wird.

Der Vorstand

MANY HAPPY LANDINGS



Jürgen in seiner Antares

Wir verabschieden Jürgen Habel aus der Geschäftsstelle des LVN in den wohlverdienten Ruhestand. Er war seit Februar 2012 der gute Geist in der Geschäftsstelle bei allen Belangen der Segelflieger. Selber seit mehr als 50 Jahren leidenschaftlicher Segelflieger in Ehlershausen, hat er

mehr als 2000 Stunden Flugerfahrung sammeln können, auch im SEP und TMG. Als Leiter der Segelfluglehrer-ausbildung im LVN hat er seine Erfahrung mit sehr viel Engagement und Leidenschaft an die neuen Fluglehrer-anwärter des LVN weitergegeben. Zukünftig wird er uns hoffentlich als Prüfer FE und FI(E) erhalten bleiben. Bekannt geworden ist er sehr vielen Mitgliedern des LVN durch die Auffrischungsseminare für Fluglehrer, die Planung und Durchführung von Streckenfluglehrgängen und das Landesjugendvergleichsfliegen, wo er mit seiner offenen und herzlichen Art ein gern gesehener Gast auf vielen Segelfluggeländen war. Er war uns eine große Stütze bei der Einführung des Vereinsfliegers im Verband und hat auch, quasi nebenher, die Aktualisierung der Homepage des LVN betreut. Das Präsidium des LVN sowie die Kollegen/innen wünschen ihm für die Zukunft alles Gute und sehr viel Zeit mit seiner Antares. Auf dem Streckenflugseminar in Cloppenburg wird er auf jeden Fall dabei sein.

FLIEGER DES JAHRES 2020 – EIN NEUER VERSUCH

Flieger des Jahres 2020

Motorflug / Motorsegler
und UL

1. April
bis
15. Oktober

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

1. Platz – 200 Euro

2. Platz – 150 Euro

3. Platz – 100 Euro

| | |
|---|--|
| <p>Wer ?</p> <p>Teilnehmen können Pilotinnen und Piloten, die als aktive Mitglieder im Luftsport-Verband e.V. gemeldet sind.</p> | <p>Womit ?</p> <p>Gewertet wird in einer allgemeinen Klasse (einmotorige Flugzeuge, Motorsegler und Ultraleicht).</p> |
|---|--|

Weitere Infos unter www.lsvni.de
nach einer Idee des aeroclub-nrw.de

Unter diesem Motto läuft auch in diesem Jahr für die Motor-, Motorsegler- und UL-Flieger ein neuer Wettbewerb. Im Zeitraum vom 01. April bis zum 15. Oktober können Piloten des Luftsport-Verbandes Niedersachsen e. V. alle Flüge loggen und einreichen. Es gibt für die Flüge eine Wertung nach einem Punktesystem. Jeder Flugplatz kann einmal in die Wertung eingebracht werden. Flüge über die Landesgrenze hinaus oder die Teilnahme an den unterschiedlichen Veranstaltungen und Trainingsangeboten des LVN geben extra Punkte. Die niedersächsischen Motorflugmeisterschaften, der Alpenflug oder andere Trainings werden hier gewertet. Weitere Informationen und die Wertungskarten, die wie ein Flugbuch geführt und dann am 31. Oktober eingereicht werden, können auf unserer Homepage unter www.lsvni.de heruntergeladen oder unter Flugsicherheit_EDXN@web.de bestellt werden. Frei nach dem Motto „Nur wer viel fliegt, der fliegt auch sicher“ wollen wir mit diesem Wettbewerb einen Beitrag zur Flugsicherheit leisten. Die Gewinner werden auf dem Motorfliegetag im Herbst in Walsrode vorgestellt und können dort ihre Preise abholen. Nutzt die Gelegenheit, alle eure Flüge, die ihr sowieso fliegt, auch zu dokumentieren und einzureichen.

Stefan Mueller
Referent Ausbildung
Motorflugkommission

150 STUNDEN IN DER LUFT

So lange flogen die Mitglieder in jedem der rund 100 Segelflugvereine im Landesverband Niedersachsen im Jahr 1959. Erich Schwinge aus dem Verdener Luftfahrtverein stieß bei seiner Recherche zur Geschichte der Verdener Luftfahrt auf den Artikel aus dem Jahr 1960.

Viel ist seitdem passiert und vieles hat sich geändert, aber geblieben ist die Begeisterung für die Sportfliegerei. Es lohnt sich, in frühere Zeit zurückzublicken und die Anfänge der Vereine für die fliegerischen Nachkommen zu recherchieren und aufzuschreiben. In den alten, gebundenen Ausgaben der lokalen Zeitungen findet man ohne Zweifel noch so manches Schätzchen, das es wert ist, an folgende Generationen weitergegeben zu werden. Ein ideales Projekt für die langen, flugfreien Wintermonate, die zugegebenermaßen noch in weiter Ferne liegen, aber sicherlich wiederkommen werden ...



CHRISTINE GROTE IST VIZE-WELTMEISTERIN

Segelflugweltmeisterschaft der Frauen in Australien



Siegerehrung am 3. Wertungstag (v.l.n.r.). Platz 1: Elena Fergnani, spätere Weltmeisterin (Italien) und Christine Grote, Platz 3 Sabrina Vogt



Christine Grote vor ihrer gecharterten LS 4
Fotos: Uli Gmelin

Vom 04. bis zum 17. Januar 2020 fanden die Segelflug-Weltmeisterschaften der Frauen in der 18-Meter-, Standard- und Clubklasse in Lake Keepit in Australien statt.

Die Teilnehmerinnen und Crews hatten mit extremen Temperaturen bis zu 40 Grad sowie den Rauchschwaden von den vorherrschenden Buschfeuern zu kämpfen. Am Austragungsort selbst sind sie

zum Glück von diesen Bränden verschont geblieben. Die Teilnehmerinnen in allen drei Segelflugklassen konnten an neun Wertungstagen zu ihren Flügen und den gestellten Aufgaben starten. Das Team

um Ines Engelhardt, Christine Grote und Sabrina Vogt startete in der Clubklasse, die 17 Teilnehmerinnen umfasste. Das Team Grote/Vogt praktizierte den Teamflug in Perfektion und belegte immer vordere Plätze. Christine Grote flog am 3. und 7. Wertungstag (WT) den Tagessieg ein und belegte ab dem 3. Wertungstag in der Gesamtwertung Platz 3, den sie bis zum letzten Tag verteidigen konnte. Sabrina Vogt belegte ab dem 5. WT in der Gesamtwertung den 4. Platz.

Die gesamte WM hat am letzten Tag einen faden Beigeschmack bekommen. Es ist herausgekommen, dass dem australischen Team Informationen in Echtzeit zur Verfügung standen und alle anderen Teams diese Info erst mit 15-minütiger

Verzögerung bekamen. Das bedeutete nicht nur erhebliche Vorteile beim Abflug, sondern auch auf der Strecke, weil die Thermik genau angesagt und somit der Flugweg optimiert werden konnte. Es gab Proteste einzelner Teams, aber die geforderte Disqualifikation des australischen Teams erfolgte nicht. Es kam lediglich zu Punktabzügen für alle Flüge der Australier.

Für Christine Grote bedeutete dies ein Aufrücken auf Platz 2, dafür fiel aber Sabrina Vogt auf den 5. Platz zurück. In der Clubklasse siegte mit 7.859 Punkten Elena Fergnani aus Italien vor Christine Grote mit 7.735 Punkten, gefolgt von Celine Rault aus Frankreich mit 7.708 Punkten. Auf Platz 5 landete Sabrina Vogt mit 7.667

Punkten und mit 7.040 Punkten belegte Ines Engelhardt Platz 11. Die führende Australierin Jo Davis landete nach den erfolgten Punktabzügen noch auf dem 4. Platz mit 7.703 Punkten.

Insgesamt betrachtet waren es anspruchsvolle Flugaufgaben, super Steigwerte und tolle Flüge, so Christine Grote. Aus deutscher Sicht ist der 3. Platz von Katrin Senne in der 18-Meter-Klasse ein weiterer schöner Erfolg. In der Standardklasse hatten die deutschen Segelfliegerinnen auf die Vergabe des Titels leider keinen Einfluss. Weitere Informationen gibt es im Internet unter: Lake Keepit WWGC.

Text: Dieter Vogt

GERD-ZEIGER-VERGLEICHSFLIEGEN 2020 IN HOYA

Wettbewerbsfliegen unter Freunden



Der am verlängerten Himmelfahrt-Wochenende ausgetragene Wettbewerb ist ein Treffen der Segelflugvereine des Sportbezirks Lüneburg/Stade. Darüber hinaus sind aber auch Pilotinnen und Piloten anderer Vereine gerne willkommen. Sogar Teams können ein gemeinsames Flugzeug in die Wertung einbringen. Der Wettbewerb soll nicht nur die jeweiligen Sieger in drei Wertungsklassen ermit-

teln, sondern auch den Streckenflug von Jugendlichen unter Wettkampfbedingungen fördern. Neben dem Sport steht der freundschaftliche Austausch der beteiligten Vereine und Personen im Mittelpunkt. Dieses Jahr ist der Segelflugverein Hoya Ausrichter des Wettbewerbs – das heißt Landen, Grillen und Campen direkt am Ufer der Weser. Die Anreise der Teilnehmer ist am Abend des 20. Mai vorgesehen.

Die Siegerehrungen finden am Sonntag statt.

Die Ausschreibung und weitere Informationen sind auf der Homepage des SFV Hoya unter www.sfv-hoya.de zu finden.

Text und Bilder: Klaus Stuwe

JUGENDLICHE DES LSV BÜCKEBURG WEINBERG E. V. STARTEN DURCH!



- 1: Lorenz Schulze-Varenholt bei der Landung auf seinem Streckenfluglehrgang
2: Leon Sackhoff nach seiner bestandenen Segelflugprüfung

Im LSV ist jede Altersklasse vertreten und besonders unsere Nachwuchspiloten nehmen sich an den erfahrenen Streckenfliegern ein Vorbild und haben sich ehrgeizige Ziele für die neue Saison in 2020 gesteckt, die der Verein unterstützen will.

Tobias Focke (17) ist durch die Segelflug-AG des Adolfinum-Gymnasiums in Bückeburg bereits 2016 zum LSV gekommen. Seit 2019 ist er Jugendleiter des Vereines, organisiert gemeinsame Abende und bemüht sich um eine gute Kommunikation untereinander. Damit übernimmt er eine sehr wichtige Aufgabe im Verein, denn er ist das Bindeglied zwischen den noch jungen Piloten und dem Vorstand. Das Fliegen begeistert ihn. Man sei grenzenlos, frei und hätte einzigartige Glücksgefühle, die mit keinem anderen Erlebnis vergleichbar seien. Dem stimmen auch die jungen Piloten Lorenz Schulze-Varenholt (16) und Leon Sackhoff (19) zu, die ebenfalls beide im LSV aktiv sind. Lorenz war schon immer am Fliegen interessiert. Bereits nach zwei Jahren hatte er seinen Segelflugschein in der Hand, was für eine Flugausbildung in einem Verein eine relativ kurze Zeit ist! Seit seinem Scheinerhalt flog er 71 Stunden, nahm an einem Streckenfluglehrgang teil und machte einen Lehrgang zum Zellen-

wart mit. Dieser Lehrgang wurde vom Verein gefördert, denn es ist ganz im Interesse des Vereins, dass die Jugendlichen aktiv bei der Werkstattarbeit unterstützen und Verantwortung übernehmen können. Die Wissens- und Erfahrungsvermittlung ist am Boden wie auch in der Luft sehr wichtig, beschreibt Lorenz. Durch den Austausch von Erlebnissen und Fehlern lerne man voneinander und fliege sicherer. Seine Ziele für 2020 sind eine 400 km Strecke, die Teilnahme am Porta-Wettbewerb sowie die Umschulung auf eines der leistungsfähigsten Segelflugzeuge des Vereins. Darüber hinaus schätzt der noch junge Scheininhaber das gesellige Vereinsleben, die moderne Ausstattung des Vereins sowie die sehr gute Flugausbildung.

Letzteres war die Motivation von Leon Sackhoff, vom LSV Rinteln zum LSV Bückeburg zu wechseln. Leon gefällt besonders die gute Betreuung durch die engagierten Fluglehrer sowie das Miteinander im Verein. „Der Spaß und die Ausbildung gehen hier Hand in Hand“, sagt Leon. Ein weiteres Kriterium, warum für viele der LSV Bückeburg so attraktiv ist, sind die zusätzlichen günstigen Preise für den Windenstart. Da der Verein auch keine Aufnahmegebühren erhebt, kann sich jeder im Segelflug probieren, ohne zuvor hohe Kosten auf sich nehmen zu

müssen. Auch Leon konnte in 2019 seine praktische Prüfung absolvieren. Obwohl es an Leons Prüfungstag sehr windig war, meisterte er seine Flüge mit Bravour. In der kommenden Saison will er endlich seine Familie und Freunde als Co-Pilot mitnehmen und ihnen zeigen, was ihn so am Fliegen begeistert. Zudem will er auf den Motosegler umschulen. Diese Umschulung nehmen momentan viele Segelflieger im LSV Bückeburg wahr.

Der LSV Bückeburg ist besonders stolz auf seine motivierten Flugschüler. „Das ist genau das, was wir uns im Verein wünschen. Jeder erste Alleinflug ist nicht nur für die Schüler was Besonderes, sondern auch für uns Mitglieder. Im Laufe der Ausbildung lernt man sich untereinander sehr gut kennen. Am Anfang erklärt man den Neulingen noch die Instrumente und schnallt sie an und nach kurzer Zeit heben sie auf einmal von alleine ab und fliegen die gleichen Flugzeuge wie man selber. Das erinnert einen an die ersten eigenen Flüge und die schönen Erlebnisse, die man in der Luft bereits sammeln konnte.“, schwärmt Pressereferentin Rica Wegner (23).

Rica Wegner
Pressereferentin LSV Bückeburg-Weinberg

LSV RINTELN ZUR „MANNSCHAFT DES JAHRES 2019“ DER STADT RINTELN GEKÜRT.



Rintelns Bürgermeister Thomas Priemer (links) und AG-Sprecherin Christel Struckmann (rechts) ehren die Segelflieger des LSV Rinteln als „Mannschaft des Jahres 2019“
Foto: Maik Sasse

Am Samstag, den 08.02.2020, wurde der rote Teppich für die besten Athleten der Stadt Rinteln ausgerollt. Rintelns Sportlerinnen und Sportler sowie die Mannschaft des Jahres 2019 wurden im Rahmen einer Sportparty von dem Rintelner Bürgermeister Thomas Priemer und der Sprecherin der Arbeitsgemeinschaft Rintelner Sportvereine, Christel Struckmann, geehrt. In Zusammenarbeit zwischen der Stadt Rinteln und der Arbeitsgemeinschaft Rintelner Sportvereine waren die entsprechenden Sieger ausgewählt wor-

den, die in einem festlichen Rahmen für ihre herausragenden sportlichen Leistungen gewürdigt werden sollten. Durch den Abend führte als Moderator Sebastian Blaumann vom Sportportal „Rinteln Sport“. Er stellte die Sportlerin, den Sportler und die Mannschaft des Jahres 2019 vor. Die Anwesenden erhielten entsprechende Informationen zu den jeweiligen Sportarten. Für den Luftsportverein Rinteln (LSV) stellten sich Karsten Fahrenkamp (1.Vors.) und Reinhard Schramme (Coach) den Fragen Blaumanns und Schramme

informierte über die Abläufe und Regularien der 1. Segelflug-Bundesliga. Der LSV hat 2019 die Deutsche Meisterschaft in der 1. Segelflug-Bundesliga gewonnen und erstmalig diesen Titel in die Weserstadt geholt. Im Anschluss bestand die Möglichkeit, den Abend bei Musik und Gesprächen ausklingen zu lassen. Eine rundum gelungene Veranstaltung, um die Leistungen der Sportler der Stadt Rinteln hervorzuheben und in einem würdigen Rahmen zu ehren.

Text: Dieter Vogt

ENDLICH PILOT – MIKAS KINDHEITSTRAUM GEHT IN ERFÜLLUNG

Lokführer, Feuerwehrmann, Baggerfahrer werden – das ist der Traum vieler Kinder. Für Mika Kercher steht seit seinem dritten Lebensjahr fest, Pilot zu werden. Fasziniert durch den Urlaubsflug mit seinen Eltern in einer Verkehrsmaschine lässt ihn der Traum vom Fliegen nicht mehr los. Außerdem wohnt er im niedersächsischen Grußendorf, einem Nachbardorf von Stüde, und dort ist der Aero-Club Wolfsburg beheimatet. Jedes Wochenende staunt Klein-Mika über Segelflieger und Motorsegler in der Luft über ihm. Aber er muss sich gedulden, denn erst



Vorne Mika mit seinem Co-Piloten Opa Reinhold

mit sieben darf er einen Gastflug in einem Segelflieger machen. „Ich war sofort von der Ruhe und der tollen Aussicht im Cockpit fasziniert. Anschließend bin ich im Aero-Club Wolfsburg als passives Mitglied eingetreten“, sagt Mika heute. Viele Wochenenden schwingt er sich aufs Rad und fährt zum Flugplatz, um sich den Flugbetrieb anzuschauen. Mit der Zeit darf er beim Flugbetrieb mithelfen und bei dem ein oder anderen Vereinskamerad auch mal mitfliegen. Wäre da nicht die Altersbeschränkung von 14 Jahren, hätte Mika am liebsten schon als Grundschüler seine Flugausbildung begonnen. Als Alternative fängt er mit dem Modellfliegen an und baut Modelle mit einer Spannwei-

te von bis zu vier Metern – das lehrt ihn Grundsätze fürs spätere Fliegen. Dabei unterstützen ihn seine Eltern und Großeltern und Opa Reinhold kauft ihm sein erstes Modellflugzeug. Als Dank verspricht Mika ihm, dass er der Erste sein soll, den er mal im Flugzeug mitnimmt.

Elf Jahre nach seinem erstem Flugerlebnis und mehr als 40 Gastflüge später ist es endlich soweit: Mika ist 14 Jahre und kann mit der Segelfliegerausbildung beginnen. Nach 67 Starts folgt sein erster Alleinflug und sein Traum geht in diesem Moment in Erfüllung: Er ist jetzt Pilot. Aber der Flugschein muss her, denn er hat seinem Opa ja etwas versprochen. „Das hat mir natürlich zusätzliche Moti-

vation gegeben, die Segelflugausbildung erfolgreich abzuschließen“, sagt Mika. Am 13. Juni 2019, mittlerweile ist er 18, schafft Mika die letzte Hürde und besteht seine praktische Prüfung. Dennoch muss das Versprechen warten, denn er muss noch Flugstunden sammeln, um mit einem Gast fliegen zu können. Vier Wochen später ist es dann soweit: Opa Reinhold darf hinten in der ASK 21 Platz nehmen. Ein Moment, den Mika nie vergessen wird, denn jetzt ist er verantwortlicher Pilot mit Lizenz und seinem ersten Passagier.

Florian Schnäpel
AeC Wolfsburg e. V.

WINTERSCHLAF BEIM LUFTSPORTVEREIN RINTELN?



1



2



3

1: Der sich in den Flächen befindliche Wassertank wird auf Dichtigkeit kontrolliert
2: Christoph Bäßler erneuert den Instrumentenpilz beim Discus

3: Auffrischkurs Erste Hilfe unter Leitung von Herrn Jochen van Loh, rechts im Bild knieend

Auf keinen Fall, so der technische Leiter des Luftsportverein Rintel e. V. (LSV) auf Nachfrage. Am 22. Februar wurden alle Segelflugzeuge zur Jahresnachprüfung der zuständigen Prüferin Marianne Hagemann vorgestellt. Die zum Flugbetrieb erforderlichen Fahrzeuge, wie z. B. Lepo, Startwagen und Startwinde, wurden von ihr ebenfalls überprüft. Sie bescheinigte dem LSV, dass sich alle Flugzeuge und Fahrzeuge in einem technischen und optischen Top-Zustand befinden. Bevor die Prüferin aber den Nachprüfschein ausstellte, wurde je-

des Segelflugzeug von ihr auf Herz und Nieren überprüft. Ebenso kontrollierte sie auch die Lebenslaufakte eines jeden Flugzeuges auf Vollständigkeit. Erst wenn der Nachprüfschein ausgestellt ist, dürfen die Segelflugzeuge wieder in die Luft und über Rinteln ihre Kreise ziehen.

Bereits im November haben die Rintelner Segelflieger mit der Wartung ihrer Segelflugzeuge begonnen. Kleinere Reparaturen wurden unter Federführung der Werkstattleiter in der vereinseigenen Werkstatt durchgeführt. Das größte

Projekt war in diesem Winter die Neugestaltung des Instrumentenpilzes für den Discus, der einen neuen Flugrechner erhalten hat. Darüber hinaus bekommt die Schleppmaschine, die seit über 50 Jahren treu ihren Dienst versieht, eine neue Pilotenkanzel.

Bevor die Rintelner Piloten in die neue Saison starten dürfen, steht noch die obligatorische Flugbetriebsbesprechung auf dem Terminplan. Hier wird z. B. auf die Sicherheit beim Fliegen, das Verhalten und Bewegungen auf dem Flugplatz und das richtige Einschätzen des eigenen Leistungs-

vermögens hingewiesen. Die Sicherheit steht bei den Fliegern an oberster Stelle. Für die Flugschüler wird z. Z. ein Theorieunterricht unter Federführung der zehn ehrenamtlichen LSV-Fluglehrer durchgeführt. Die Leistungsflieger bereiten sich auf die Ende April beginnende Segelflug-Bundesligasaison vor, die der LSV in 2019 mit dem Gewinn der Deutschen Meis-

terschaft abgeschlossen hat. Für diese Saison strebt man wieder einen Platz unter den Top Ten an. Mitte Mai gehen zwei Teams auf den Hahnweide-Wettbewerb in Kirchheim unter Teck bei Stuttgart und Ende Mai nimmt ein Pilot an der Deutschen Meisterschaft in Bayreuth teil. Aber es gibt auch gesellschaftliche Veranstaltungen wie u. a. das Grünkohlessen,

die Winterwanderung oder einen Auffrischkurs in „Erster Hilfe“. Durch diese Veranstaltungen werden die Wintermonate überbrückt, bevor es dann Ostern wieder mit dem Fliegen losgeht.

Text: Dieter Vogt

Fotos: Dieter Vogt, Reinhard Schramme u. Maik Sasse

Wieder lieferbar

„SEGELFLIEGEN GRUNDAUSBILDUNG“ VON DIRK CORPORAAL

Nachdem die Erstauflage von 10.500 Exemplaren dieses Buches in kürzester Zeit vergriffen war, hat der Luftsport-Verband Niedersachsen in Abstimmung mit der Bundeskommission Segelflug die Neuauflage und den Vertrieb des Buches übernommen. Das Referat Ausbildung/Lizenzen der Bundeskommission Segelflug hatte auf seiner Herbsttagung 2018 empfohlen, das Buch allen Segelfluglehrern und den Segelflugschülern im ersten Ausbildungsabschnitt zur Verfügung zu stellen.

Das Buch im handlichen DIN-A5-Querformat behandelt alle Ausbildungsabschnitte von der Einweisung zum Verhalten am Flugplatz bis hin zum ersten Alleinflug. Mit

erklärenden Texten, Fotos und vielen anschaulichen Schaubildern ist es gut geeignet, die jeweiligen Ausbildungsabschnitte vor- und nachzubereiten.

Die Bücher können per E-Mail in der Geschäftsstelle des LVN bestellt werden:

info@lsvni.de

Die nach geordneter Menge gestaffelten Preise sind wie folgt:

Verkaufspreis inklusive 7% MWSt.

1 Stück 5,00 €

ab 10 Stück 4,30 €

ab 20 Stück 3,70 €

ab 50 Stück 2,80 €

Verbände 2,60 €

zusätzlich Porto und Verpackung.



TERMINE

VERBAND

| | | |
|--------------------------------|----------------------------------|---|
| 14.11.2020 – Beginn: 10:00 Uhr | Niedersächsische Motorflugtagung | <u>Bitte beachten – neuer Veranstaltungsort:</u> Walsrode – Ringhotel Forellenhof GmbH |
| 15.11.2020 – Beginn: 10:00 Uhr | Niedersächsischer Segelfliegtag | <u>Bitte beachten – neuer Veranstaltungsort:</u> Walsrode – Stadthalle |

FLUGLEHRER-AUSBILDUNG SEGELFLUG 2021

Informationen in der Geschäftsstelle

Anmeldeschluss 31.05.2020

AUFRISCHUNGSSEMINARE FÜR LEHRBERECHTIGTE

| | | |
|-------------------|--|----------------------------|
| 02.10.–04.10.2020 | Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Segelflug) in Theorie und Praxis | Segelfluggelände Ithwiesen |
|-------------------|--|----------------------------|

STRECKENFLUGLEHRGÄNGE SEGELFLUG

10.08.–21.08.2020 – Meldeschluss: 30.04.2020

Ausrichter: LSV Cloppenburg e. V.
Ort: Flugplatz Varrelbusch

MOTORFLUG

| | | |
|---------------------|---|--|
| 18.04.2020 | Rallyefliegerseminar | Veranstaltungsort: Flugplatz Hodenhagen (EDVH) Seminarleiter: Dietmar Hepper |
| 20.06.2020 | 47. Niedersachsenrallye mit 58. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft als Teil der Deutschen Meisterschaft im Navigationsflug (siehe folgende Zeile) | |
| 17.06. – 21.06.2020 | Deutsche Meisterschaft im Navigationsflug | Veranstaltungsort: Flugplatz Hodenhagen (EDVH) Ausrichter: Aero-Club Hodenhagen e. V. |
| 29.07. – 02.08.2020 | 20. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung | Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangleiter: Theodor Dornemann |
| 03.10. – 25.10.2020 | Fluglehrer-Ausbildungs-Lehrgang | Ort: Flugplatz Bad Gandersheim – EDVA Anmeldung: henning.jahns@flieger-net.de |

JUGEND

| | | |
|-------------------|-------------------------------|---|
| 11.09.–13.09.2020 | Landesjugendvergleichsfliegen | Ausrichter: Segelflieger Club Melle-Grönegau e. V. Sonderlandeplatz Melle-Grönegau |
|-------------------|-------------------------------|---|

VEREINE

| | | |
|---------------------|--|---------------------------|
| 16.05.2020 | 60 Jahre Sportfliegerclub Gandersheim Seesen e. V. | Flugplatz Bad Gandersheim |
| 21.05. – 24.05.2020 | Gerd-Zeiger-Vergleichsfliegen | Flugplatz Hoya |
| 25.07.2020 | Hallenfest des Sportfliegerclub Gandersheim Seesen e. V. | Flugplatz Bad Gandersheim |
| 30.08.2020 | Flugtag | Flugplatz Bad Gandersheim |

ULTRALEICHTFLUG FLUGLEHRER

| | |
|---------------------|--|
| 17.04. – 19.04.2020 | Kurzlehrgang für FI Segelflug, Motorflug zum UL FI |
|---------------------|--|

NACH ABSPRACHE

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5

Hannover: guenter.bertram@daec-lvni.de

Hamburg: lsp@carsten-brandt.de

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR DIE AUSGABE JUNI/JULI 2020 IST AM 24.04.2020!

SEGELFLIEGERTAG RHEINLAND-PFALZ 2020 IN SAARBURG



Rosi Wahlen, Ernst Eymann und Frank Steege ehren Peter Mangold vom SSV Ludwigshafen mit dem Ignaz Bernauer Pokal für das größte FAI-Dreieck mit Start in Rheinland-Pfalz



Markus Geisen vom Luftsportverein Mönchsheide, Deutscher Meister in der Doppelsitzerklasse, berichtet vom Wettbewerb in Stendal

Ausgerichtet wurde der Segelflieger-tag 2020 durch den Verein Apus e. V. Um 10 Uhr begrüßte unser Präsident Ernst Eymann die Teilnehmer und eröffnete die Veranstaltung. Er wies dabei auf die Bedrohungen für die General Aviation und den Luftsport durch politische und ökopolitische Eingriffe hin. Er betonte, dass der Luftsport nur durch eine gemeinsame und starke Vertretung im DAeC weiter existieren könne. Im Anschluss führte Frank Steege in lockerer Moderation durch die Veranstaltung.

Am Beginn stand ein Kurzvortrag einer kleinen Crew von der US Airforce Ramstein zu einem wichtigen Thema. Die Ramstein MemoCard sollte in jedem Flieger, der in Rheinland-Pfalz über Land geht, mit an Bord sein. Leider verfügt die GCA über kein Flarm und wir werden ohne Transponder von der Airbase nicht wahrgenommen. Deshalb ist es unbedingt nötig, mit dem Turm in Ramstein zu reden.

Im Anschluss wurde in verschiedenen Vorträgen Rückschau auf das Jahr 2019 gehalten. Marcel Kaspari berichtete in seinem anschaulichen Vortrag über die OLC Highlights 2019. Burghard Köhler,

Vorsitzender des Fördervereins Segelflug RP, referierte über die Aktivitäten des Fördervereins. Moritz Althaus und Johannes Dibbern hielten gemeinsam einen Vortrag über das OLC Streckenfliegen vs. Wettbewerbsfliegen. Gemeinsam mit Ernst Eymann und Frank Donnermeyer, dem 1. Vorsitzenden des Apus e. V., ehrte Frank Steege die rheinland-pfälzischen DMST-Gewinner auf Bundes- und Landesebene. Ebenfalls geehrt wurde der Gewinner des Bundesjugendvergleichsfliegen aus Konz-Könen, David Görgen, der bereitwillig auf der Bühne über seine Erlebnisse beim Jugendvergleichsfliegen in Mainz und Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha berichtete. Markus Geisen vom Luftsportverein Mönchsheide zeigte dem Publikum in einer schönen Präsentation die Doppelsitzerwelt und kündigte gleich die kommende WM der Doppelsitzerklasse an. Bereits 2019 hatte er zusammen mit seinem Cousin Michael Pfennig die Deutsche Meisterschaft in Stendal gewonnen. Auch in diesem Jahr findet die WM in Stendal statt und Geisen hofft wieder auf eine Platzierung in den vorderen Rängen. Er referierte außerdem über Crew Ressource Management und

über Methoden der Fliegerei im Doppelsitzer.

Vor der Mittagspause richtete sich der Blick auf die kommende Saison. So kündigte Charly Müller verschiedene Streckenfluglehrgänge in Rheinland-Pfalz an. Bereits stattgefunden hat das Streckenflugseminar für Einsteiger, welches mit 40 Teilnehmern einen großen Zulauf hatte (Bericht dazu in dieser Ausgabe). Das D-Kader-Treffen und der Trainerlehrgang finden im März in Bad Sobernheim statt. Dort treffen sich die Mitglieder zur Saisonvorbereitung und zum Kennenlernen der Teammitglieder. Im April startet die Saison mit dem Warm-up auf dem Flugplatz in Lachen-Speyerdorf. Dort gibt es neben dem Streckenfliegen auch Theorieeinlagen. Das D-/C-Kadertraining findet in Landau zusammen mit Martin Theisinger statt. Das diesjährige Anfängerstreckenflugtraining wird vom 4.-11. Juli in Utscheid angeboten. Das Landestrainingslager findet erneut in Burg Feuerstein vom 18.-25. Juli statt. Alpenflugtraining gibt es auf Anfrage beim Landesverband.

Nach den Ankündigungen für die kommende Saison begrüßten der Bürgermeister von Saarburg, Jürgen Dixius,



C-130 Pilotin Angelica Cornejo informiert zusammen mit der Delegation aus Ramstein über ihre Erfahrungen, den Flugbetrieb und die Verfahren im Umfeld der Airbase



Mathias Schunk, einer der erfolgreichsten Segelfluggpiloten Deutschlands, ist für seinen Vortrag extra aus Bayern angereist

und der Bundestagsabgeordneter Andreas Steier die Gäste und betonten ihre Unterstützung für den Segelflug. Im Anschluss an die Mittagspause gab Mathias Schunk vom SFZ Königsdorf seinen Bericht über die Vorbereitung und Durchführung des ersten 1500 km Diplom in Europa zum Besten. Sehr kurzweilig erzählte er über die lange Vorbereitung. Er riss alle Zuhörer mit und man war fast bei seinem Flug noch einmal mit dabei. Er beendete seinen Vortrag mit einem Zitat von Max Menging: „Segelfliegen ist eine einzigartige Sportart, die erlebnis- und ergebnisorientierten Sport kombinieren kann.“ Mathias Schunk interpretiert das in sei-

nen Worten: „Segelfliegen ist die geilste Sportart der Welt!“ Nach einer Kaffeepause standen nochmals Ehrungen auf der Tagesordnung. Dieses Mal wurden silberne Daidalos vergeben an Arno Tölges (ebenfalls die Goldene Ehrennadel des DAeC für 25 Jahre Fluglehrer), Bernd van der Mühlen, Gerhard Krautwig, Thomas Selzer, Dr. Günther Kaul. In Abwesenheit: Sascha Peitner und Jochen Popp. Zum Schluss des Segelfliegtags berichtete Bernd Fischer über die neue Streckenplanungsfunktion in TopMeteo und über seine Flüge in Bitterwasser. Vielen Dank nochmal an dieser Stelle für sein Sponsoring von je einem Top-

Meteo-Jahresabo für unsere Förderflugzeugpiloten. Karl Pickan berichtete über sein Projekt, ein UL-Segelflugzeug des Typs „Silent“ mit einem Elektroantrieb zum Eigenstarter umzubauen. Seit Sommer 2019 führt er regelmäßig Testflüge im Raum Trier und in der Eifel durch. Es war ein sehr spannender Vortrag zum Abschluss des Tages. Gegen 17:15 Uhr verabschiedete Frank Steege die Teilnehmer und bedankte sich für die Teilnahme.

Anette Weidler

Fotos: Anette Weidler und Sophie Müller

Sieger DMSt Rheinland-Pfalz

| | | |
|---|------------------|-------------------|
| Clubklasse Junioren | Steffen Rogoll | AC Idar-Oberstein |
| Standardklasse Junioren (+ Erw.) | Moritz Althaus | AC Nastätten |
| Frauen | Karen Brandt | SFG Giulini |
| Clubklasse | Dieter Bartek | SFG Giulini |
| 15m-Klasse | Henrik Bieler | AC Landau |
| 18m-Klasse | Jörg Poppenhäger | AC Pirmasens |
| Doppelsitzerklasse | Bernd Schwehm | FSV Neustadt |
| Offene Klasse | Robin Ermen | SFG Wershofen |

Sieger Mannschaftswertung Junioren

AC Nastätten (Moritz Althaus, Marcel Kaspari, Michael Schmitt)

Einzug in die Nationalmannschaft und 3. bei der DM in der Clubklasse

Uwe Melzer von der SFG Giulini

1. bei der DM in der Doppelsitzerklasse

Maruks Geisen vom LSV Mönchsheide

Ignaz Bernauer Preis

Peter Mangold vom SSV Ludwigshafen

THEORIE-STRECKENFLUGSEMINAR IN BAD SOBERNHEIM

Bad Sobernheim wurde zum Zentrum des deutschen Streckenflugs
Piloten aus allen Himmelsrichtungen beim Theorie-Lehrgang



Die Teilnehmer des 2. Theorie-Streckenflugseminars

Bad Sobernheim. Der rheinland-pfälzische Luftsportverband hatte mit Frank Steege und Frank Strewinsky am ersten Februarwochenende zwei erfahrene Trainer verpflichtet, um 40 interessierten Neulingen Streckenflug in der Theorie näherzubringen.

Mit Antonia Lotz (23) vom SFC Hirzenhain, Anna Götz (16) vom Aero-Club Trier & Konz und Merle Kähler (25) vom SFV Hoya bei Bremen waren auch drei junge Frauen unter den Kursteilnehmern. Die Altersspanne der Teilnehmenden war groß. Maximilian Goormann (15) und David Goergen vom Trierer Verein waren die jüngsten Vertreter der Zunft. Goergen war bereits Sieger beim Bundesjugendvergleichsfliegen. Mit dem Streckenflug setzen er und alle anderen sich für die nahende Flugsaison 2020 neue Ziele. Am anderen Ende der Altersskala befanden sich Helmut Wilhelm (60) vom SFC Betzdorf-Kirchen und Peter Fabry (60) vom Segelflugverein Südeifel in Utscheid. Fabry hatte die Fliegerei erst mit 57 Jahren begonnen. Er ist ein gutes Beispiel dafür, dass es „nie zu spät“ ist, um sich im Leben an etwas Neues zu wagen.

Die beiden Kursleiter Frank & Frank wechselten sich an beiden Tagen mit

ihren Vorträgen ab. Strewinskys PowerPoint-Präsentation, die sich wie ein roter Faden durch den Lehrgang zog, wurde auch als Tischvorlage an die Pilotinnen und Piloten verteilt. Sie enthält viele nützliche Tipps für die Streckenfliegerei. „Nicht einfach ins Blaue fliegen“, war ein guter Rat der Referenten. „Stellt euch immer eine persönliche Aufgabe“, rieten sie. Steege fliegt bei der SFG Giuliani in Dannstadt bei Ludwigshafen, ist Verbandstrainer in Rheinland-Pfalz und Vorsitzender der Segelflugkommission. Seine Empfehlung: „Macht euch eine Lande-Checkliste“. Dort könne jeder individuell die wichtigsten fünf Dinge platzieren, wie Gurt straffen, Wasserballast ablassen, Fahrwerk ausfahren etc. Strewinsky, der beim LSC Leverkusen beheimatet ist, empfahl, Flugrouten antizyklisch zu wählen. In Hochdruckgebieten, die großräumig rechtsdrehend verlaufen, würde er gegen den Uhrzeigersinn steuern. Strewinsky gehört ebenfalls zur Riege der Verbandstrainer und ist zudem Gebirgssegelflugtrainer. Immer wieder wurde der McCready-Ring thematisiert und viele andere wichtige Details. Eine Folie zeigte die bewährten „Rennstrecken“ der Eifeler Flieger. In jedem Verein gäbe es ein Streckenverzeichnis, in

dem alte Hasen ihren Erfahrungsschatz an Jüngere weitergeben. „Schaut euch das an“, empfahl Steege.

Die beiden Profi-Flieger ließen die Teilnehmenden an ihrem langjährigen Know-how partizipieren. Wie man Thermik erkennt, korrekt Bärte zentriert und worauf bei Außenlandungen zu achten ist, waren Schwerpunktthemen. Viele nützliche Hinweise, wie beispielsweise sich bei der Flugplanung auch der kostenlosen Apps www.windy.com und www.wetterzentrale.de zu bedienen, nahmen die Kursbesucher gerne auf. Das Seminarprogramm war dicht und anspruchsvoll. Bei einer Flugaufgabe, die in Gruppenarbeit in Angriff genommen wurde, rauchten einigen die Köpfe. Der Kurs bot allen die Gelegenheit, Piloten von anderen Plätzen kennenzulernen. Geselligkeit kam bei den Mahlzeiten auf, aber auch bei den vielen eingestreuten kurzen Pausen. Badischer Dialekt war zu hören, genauso wie bayrisch. Gerd Häusser vom LSG Bietigheim bei Stuttgart sagte: „Vorhandenes Wissen wurde neu erweckt. Das Ganze wartet jetzt darauf, ausprobiert zu werden.“ Martin Jack vom LSG Amberg in Bayern hatte am Sonntagabend eine weite Heimreise vor sich. Nimmt man die Koordinaten von Bremen bis in



Frank und Frank (Strewinsky und Steege)



Vorstellung Gruppenarbeit: Die Teilnehmer mussten die Ergebnisse ihrer Streckenplanung vor den anderen Gruppen präsentieren

den Süden, dürfte sich der Luftsportverband Rheinland-Pfalz zum Zentrum des Streckenflugs in Deutschland gemauert haben. Einige der Piloten werden sich voraussichtlich beim Praxisseminar in Utscheid, das vom 4.-11. Juli von den Trainern Volker von Garrel, Frank Steege und Markus Wendling angeboten wird, erneut begegnen. Der Theo-

riekurs „Streckenflugseminar für Einsteiger“ war jedenfalls ausgebucht. Mit einer Tagungsgebühr von 80,- € war der Preis für die Vermittlung des umfangreichen Fachwissens moderat und eine gute Investition für die ambitionierten Nachwuchsstreckenflieger. Und Fliegerinnen.

János Wágner fliegt seit 2017 bei der

Segelfluggruppe Wershofen. Der Verein lädt am ersten Septemberwochenende 2020 zum Flugplatzfest ein, zu dem über einhundert Flugzeuge und tausende Besucher erwartet werden – www.flugtag-wershofen.de.

János Wágner

MODELFLIEGERTAGUNG IN BAD SOBERNHEIM



Falko Klein und Ernst Eymann bei der Übergabe der silbernen Daidalos Medaille



Falko Klein mit Modellflugreferent Karl Brantl und Ernst Eymann
Der Pilot aus Haßloch erhält die silberne Daidalos Medaille

Am 15.02. trafen sich fast 30 Modellflieger aus vierzehn Vereinen in Bad Sobernheim. Nach der Begrüßung durch den Landesmodellflugreferenten Charly Brantl ergriff der Präsidenten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, das Wort.

Er berichtete kurz aus dem Landesverband und zeigte sich über die rege Teilnahme an der Tagung erfreut. Weiterhin nahm er einige Ehrungen vor.

Es ging weiter mit den Berichten aus der Modellflugkommission. Modellflugreferent Charly Brantl berichtete über seine Arbeit in der Bundeskommission und im Fachausschuss, die zeitintensiv ist und ihm manchmal nicht erlaubt, Einladun-

gen zu Veranstaltungen der Vereine zu folgen. Die Gestaltung der Homepage für den Modellflug lässt sehr zu wünschen übrig und ist ein Dauerthema. Charly hofft, in 2020 dort Fortschritte erzielen zu können, wies aber auch darauf hin, dass der Input aus den Vereinen entscheidend für Erfolg oder Misserfolg der Seite sein wird. Martin Thiel aus dem Bereich Wasserflug informierte u. a. über Veranstaltungen am Bostalsee und Ohmbachsee und betonte die sehr

gute Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden. Die Wasserflugszene ist gut vernetzt und findet immer mehr Interessierte. Andreas Menzel berichtete für die Antikflieger vom 2. Classic Day, der 2019 in Neuwied stattgefunden hatte. Leider war genau zu diesem Termin der Wettergott nicht wohlgesonnen. Bei Windstärken von 4 bis 5 auf der Bahn war für die meisten Modelle ein Fliegen nicht möglich. Viele Piloten waren erst gar nicht angereist, aber bei den anwesenden Teilnehmern herrschte eine sehr gute Stimmung. Es wurde gefachsimpelt, getauscht, verkauft und gekauft und Essen und Trinken war ja reichlich vorhanden. Einige trauten sich sogar zu fliegen und jeder war heilfroh, wieder gelandet zu sein. 2020 wird die Veranstaltung unter dem neuen Namen „RC Classic Meet“ im August in Bad Dürkheim ausgetragen, denn der Modellflugverein Bad Dürkheim feiert 2020 sein sechzigjähriges Bestehen. Zum von

Ludwig Feuchtner derzeit kommissarische betreuten Referat Scale gab es keinen Bericht, da Ludwig leider aus familiären Gründen nicht an der Modellfliegertagung teilnehmen konnte und entschuldigt war.

Im Anschluss an die Berichte sollte für die Kommission ein Referent Modellflug/Modellflugsport gewählt werden. Da sich kein Kandidat fand, werden sich die Vereinsvorstände in ihren Vereinen umhören. Für die Jugendarbeit wurden den Vereinen Bausätze von Balsagleitern zur Verfügung gestellt. Bei Bedarf können weitere Sätze angefordert werden.

Wie immer gab es gegen Ende der Veranstaltung Gelegenheit zur Klärung verschiedenster Fragen. So beispielsweise zu Problemen bei der Arbeit mit der Software Vereinsflieger. Geschäftsführer Peter Hammann stand für Fragen zur Handhabung des Tools zur Verfügung und beantwortete auch generelle

Fragen an die Geschäftsstelle. Informiert wurde außerdem zum Thema Mitgliedsausweise und die Vereine, die nicht auf Plastikausweise verzichten möchten, erhielten diese. Detlef Ketter von AXA sprach in seinem Vortrag über Höhe und Umfang unserer Versicherung und beantwortete anschließend Fragen. Der vorgesehene Vortrag über neues EU-Recht von Klaus Günther Horn wurde vom Modellflugreferenten Charly Brantl übernommen, da der Referent leider erkrankt war. Es wurde über die standardisierten Regeln für Flugmodelle in einer groben Übersicht referiert und die Folgen daraus, die sich für die Modellflieger ergeben, erläutert. Charly sprach seine Hoffnung aus, dass man 2020 mit den Verhandlungen weiterkäme und für die Modellflieger dann eine akzeptable Grundlage zur Ausübung ihres Hobbys zur Verfügung stünde.

Charly Brantl

BALLONFAHRER-TREFF IM FEBRUAR

Ernst Eymann schreibt zu dieser Veranstaltung:

Verehrte Ballonsportler, beim Treffen der organisierten Ballonfahrer am 13.02.2020 wurde Sven Göhler einstimmig als neuer Referent für Ballonsport im Luftsportverband Rheinland-Pfalz gewählt. Stellvertreter wurde ebenfalls in einstimmiger Wahl Stefan Beerscht.

Wir freuen uns sehr, den Ballonsport nach Kräften zu unterstützen. Die politische Situation für den Luftsport ist nicht einfacher geworden und birgt Ängste und Sorgen für unsere Zukunft. Wir brauchen eine starke gemeinsame Vertretung aller Luftsportler in der Politik und klare Berichterstattung und Statements in den Medien. Vor allen Dingen ist es notwendig, fachlich schlecht recherchierte Publikationen bei Funk, Fernsehen und den Printmedien sowie insbesondere in den sozialen Netzwerken unmittelbar klarzustellen. Wir als

Luftsportverband Rheinland-Pfalz werden auch weiterhin dafür einstehen und alles dafür tun, dass auch in Zukunft Luftsport betrieben werden kann. Hierzu haben wir sehr gute Netzwerke mit offener Kommunikation zu den zuständigen Behörden und vielen Medien aufgebaut. Diese müssen ständig gelebt und auch gepflegt werden, was einen enormen Aufwand unserer ehrenamtlichen Funktionäre sowie der Geschäftsstelle erfordert.

Alles was den Luftsport nicht in seiner Gesamtheit stärkt, schwächt ihn!

Für Fragen jederzeit jederzeit zur Verfügung:

Sven Göhler, Ballonsportreferent
Kirschblütenweg 26
56332 Dieblich
Telefon +49 (0) 2607 - 9734883
Mobil +49 (0) 160 - 96427575
E-Mail sven@goeblers.com
oder die Geschäftsstelle des LSVRP.



von links: Ernst Eymann, Sven Göhler, Klaus Wilbert, Stefan Beerscht, Bernhard Ribbeck

Mit freundlichen Grüßen
Ernst Eymann

Präsident
Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.

WIE MACHT MAN EINEN FLUGTAG?

Erster Workshop zur Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen

Bald stehen in vielen Vereinen wieder runde Jubiläen an. Was liegt da näher, als ein solches Ereignis mit einem Flugplatzfest oder Flugtag zu feiern? Doch der organisatorische Aufwand hierfür ist beträchtlich, die Fallstricke zahlreich, die Vorschriften streng und die Kosten für ein ansprechendes Flugprogramm auch nicht gerade gering. Aber davon sollte man sich nicht abschrecken lassen. Einige Vereine zeigen mit ihren etablierten Veranstaltungen, was so alles möglich ist. Der Mitte Januar erstmals vom Luftsportverband Rheinland-Pfalz angebotene Workshop „Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen“ bot die Plattform für einen intensiven Erfahrungsaustausch.

Bereits bei einem Anfang November im kleinen Kreis durchgeführten Vortreffen zeigte sich ein großes Interesse an einem Workshop zu diesem Thema. Und so fanden sich dann am 18. Januar auch 14 Vertreter von insgesamt acht Vereinen aus Rheinland-Pfalz und den angrenzenden Bundesländern Hessen und Saarland im Sobernheimer Verbandszentrum ein, um voneinander zu lernen. Dabei reichte die Spanne der hierdurch repräsentierten Veranstaltungen vom kleinen Tag der offenen Tür mit Rundflügen über ein etabliertes Oldtimer-Fly-in bis hin zur großen Airshow mit hochkarätigem Flugprogramm. Unter den Workshop-Teilnehmern selbst befand sich mit mehreren aktiven Airshow-Piloten, erfahrenen Veranstaltungsleitern, Profis in Sachen PR und Vereinsschatzmeistern eine geballte Fachkompetenz.

Zum Einstieg stellten die Teilnehmer sich und ihre Events vor. Alleine 14 etablierte Veranstaltungen gibt es in Rheinland-Pfalz, ungefähr noch mal so viele finden in unmittelbarer Nachbarschaft statt, wenn auch die wenigsten einen jährlichen Turnus besitzen. Grund hierfür ist der hohe Aufwand, den die meisten Vereine ihren Mitgliedern nicht jedes Jahr zumuten wollen. Dabei knubbelt es sich im Zeitraum Ende August bis Mitte September, wo fast die Hälfte aller Flugtage stattfinden. Dann hat die Segel-

flugsaison ihre Hochzeit hinter sich, das Wetter ist häufig stabil, viele Wiesen und Felder sind abgeerntet und stehen somit als Parkfläche zur Verfügung. Als eines der Ziele des Workshops, der in Zukunft regelmäßig stattfinden soll, wurde auch genannt, diese Termine zukünftig besser zu koordinieren und gegebenenfalls auch Synergieeffekte zu nutzen.

Benny Schaum, Vorsitzender des Aero-Clubs Gelnhausen, langjähriger Organisator der Gelnhausener „Flugplatzkerb“ und selber Kunstflug- und Airshowpilot, gab bereitwillig sein Wissen und seine Erfahrungen zum Besten. Dabei sparte er auch nicht die Dinge aus, bei denen er Lehrgeld bezahlt hat. Aus seiner Sicht ganz wichtig ist es, die Arbeit zwar auf genügend Schultern zu verteilen, sich dabei aber auch ganz sicher zu sein, dass die Mitstreiter mit Engagement dabei sind und den Stand der Dinge regelmäßig abzugleichen. Es gab aber auch wertvolle Tipps zu Themen wie Sponsoring, Catering, Flugsicherheit und zur luftrechtlichen Genehmigung. Auch wenn eine Airshow mit Eintritt wie in Gelnhausen für die meisten Vereine eine Nummer zu groß ist, war es doch sehr lehrreich zu erfahren, wie man so etwas aufzieht und was dabei alles zu beachten ist. Denn selbst ein Tag der offenen Tür ohne Flugprogramm, bei dem nur Rundflüge angeboten werden, ist luftrechtlich eine Luftfahrtveranstaltung, für die weitgehend die gleichen Voraussetzungen zu erfüllen sind wie für einen Flugtag. Auch hierzu gab es von den Teilnehmern viele Erfahrungsberichte und wichtige Hinweise, auch auf eventuelle Fallstricke im Genehmigungsverfahren.

Gute Erfahrungen haben viele Vereine damit gemacht, Kooperationen mit Partnern einzugehen. Das kann der Veranstalter der parallel stattfindenden Kirmes sein, wie das in Oppenheim der Fall ist, oder auch ein benachbartes Museum wie in Grünstadt. Mehrere Luftsportvereine arbeiten auch erfolgreich mit Oldtimer-Clubs aus der Region zusammen und laden Oldtimer-Fahrzeuge zu ihrem Flugplatzfest ein, was zusätzliche Besucher anzieht. Es zeigte sich aber

auch, dass es deutlich unterschiedliche Voraussetzungen zwischen Flugplätzen in Ballungsräumen und solchen in ländlichen Gebieten gibt. Bei ersteren ist die Veranstaltungsdichte und somit die Konkurrenz zu anderen Veranstaltungen höher, dafür haben die Vereine auf dem Land oft nur ein kleineres Zuschauerpotential und weniger Sponsoringmöglichkeiten.

Uwe Bodenheim, Organisator des im Rahmen des Wershofener Flugplatzfestes stattfindenden „Nostalgischen Flieger-Picknicks“, mit weit über 100 teilnehmenden Old- und Youngtimern aus ganz Europa wohl die größte regelmäßig stattfindende Luftfahrtveranstaltung in Rheinland-Pfalz, zeigte auf, wie sein Verein konsequent sein „normales“ Flugplatzfest weiterentwickelt und das „Flieger-Picknick“ als Marke ausgebaut hat. Dabei setzt die Segelfluggruppe Wershofen wie nahezu alle anderen Vereine in Rheinland-Pfalz auf freien Eintritt, es werden lediglich eine geringe Parkgebühr von den Besuchern genommen und Lose verkauft. Auf Einnahmen aus dem Verkauf von Speisen, Kuchen und Getränken setzen hingegen immer weniger Vereine und vergeben zumindest einen Teil der Verpflegung an professionelle Caterer. Der Grund hierfür ist der hohe Arbeitsaufwand und die gestiegenen Anforderungen beim Umgang mit Lebensmitteln. In vielen Clubs macht sich der gesellschaftliche Trend bemerkbar, dass die Bereitschaft zum ehrenamtlichen Einsatz immer weiter sinkt. Und in diesem Bereich kann man am effektivsten Personal einsparen.

Beim ersten Workshop konnten viele Themen aus zeitlichen Gründen leider nur angeschnitten werden. Daher war man sich einig, diese Veranstaltung künftig regelmäßig durchzuführen und jeweils einen Schwerpunkt zu setzen. Darüber hinaus will man auch Organisationshilfen und Dokumente austauschen sowie einen Mailverteiler aufbauen, um besser kommunizieren zu können. Wer hieran interessiert ist, kann sich gerne an Uwe Bodenheim (fliegeruwe@gmx.de) wenden.

DASC Traben-Trarbach

ALLE (ZWEI) JAHRE WIEDER: UNSER FLUGPLATZFEST AUF DEM MONTE (EDRM)

Am 08./09. August feiert der DASC Traben-Trarbach wieder sein Flugplatzfest. Wir freuen uns auf alle Besucher, die unsere Flightline mit allem, was fliegt, bereichern.

Motor- und Segelkunstflug, Mitfliegen oder Zuschauen, große Flieger oder Modellflug, alles, was das Wetter hergibt, wird in der Luft sein! Und die Tante Anna dreht wieder ihre Runden über dem Mossetal. Für das leibliche Wohl ist wie im-

mer gesorgt, Camping ist gut machbar und am Samstagabend gibt's was auf die Ohren!

Die Band „The Pride of every Mother in Law“ wird uns richtig einheizen (siehe QR-Code)

Achim Ochs



Trier-Föhren

WIR GRATULIEREN

Aero-Club Oppenheim

Auch im Winter geht der Flugbetrieb bei uns weiter. Dirk Kleiber konnte so seinen ersten Alleinflug auf unserer C42 absolvieren. Herzlichen Glückwunsch!



Stolzer Freiflieger Dirk Kleiber mit seinen Fluglehrern Marc Umstätter und Eberhard Bauer

SCHULE DER FLIEGER 2020

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



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

| | | |
|--|---------------------|---|
| Fluglehrerfortbildung | 12.09. – 13.09.2020 | |
| Flugsicherheitstraining Alpen | 22.08. – 27.08.2020 | Zimmerreservierung im Le Cap in Gap mit dem Code „Le Baron rouge“ buchen. Es sind Sonderkonditionen mit dem LSVRP vereinbart. |
| Flugsicherheitstraining Florida | 17.10. – 31.10.2020 | |
| CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz | 04.05. – 07.05.2020 | |
| TMG-Lehrer für Inhaber einer FI-Lizenz | 04.05. – 07.05.2020 | |
| UL-Fluglehrer Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz | 04.05. – 07.05.2020 | |

TECHNIK

| | |
|---|---|
| Motorenwartlehrgang (FM, M1 und M2) | 02.06. – 05.06.2020 und 03.09. – 06.09.2020 |
| Technik Grundmodul | 03.10.2020 |
| Werkstattleiterlehrgang Holz - Gemischt | 19.10. – 25.10.2020 |
| Zellenwart Metall | 24.09. – 27.09.2020 |

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

| | |
|------------------------------|---|
| Theorielehrgang Herbst 2020* | 03.10. – 04.10.2020 und 10.10. – 16.10.2020 |
| BZF 1 oder 2 Herbst 2020* | 10.10. – 16.10.2020 |

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

Anmeldungen zu unseren Lehrgängen erfolgen idealerweise über den „Vereinsflieger“.

Wer einen Zugang hat, kann sich dort bequem anmelden und sieht sofort, ob es noch freie Plätze im entsprechenden Lehrgang gibt.

TERMINE

| DATUM | VERANSTALTUNG | ORT |
|---------------------|------------------------|------------------------------|
| 21.03.2020 | Hauptversammlung LSVRP | auf unbestimmte Zeit vertagt |
| 07.11.2020 | Technische Fortbildung | Bad Sobernheim |
| 08.11.2020 | ATO-Standardisierung | Bad Sobernheim |
| 14.11.2020 | SEKO-Sitzungen | Bad Sobernheim |
| 15.11.2020 | UL- und Motorfliegetag | Bad Sobernheim |
| 21.11. – 22.11.2020 | Jugendleitertag 2020 | Bad Sobernheim |

FLIEGEN – VERANTWORTUNG – LEIDENSCHAFT

Das war das Motto beim 45. Luftsportlerinnentreffen (Hexentreffen) in Marburg vom 24.–26. Januar.



1



2

1: Bild vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt (KVfL) Marburg
2: Irene Mayntz, Luftsportverein Düren, Angelika Rebeschke, Luftsportverein Aachen, Sybille Krummacher, Luftsportverein Aachen, Foto: Irene Mayntz

Die Leidenschaft fing mit Dolores Deimling an, die wunderschöne und stimmungsvolle Bilder von ihren Meisterschaften der Ballonfahrt mitbrachte. Aber auch der Aufbau, Vorbereitungen, Landungen und Gefahren bei der Ballonfahrt waren ein Thema. „Die Haut vergisst nichts“ und „Wie gesund ist Fliegen?“ waren weitere Themen, vorgestellt von Kathrin Friebe, Motorfliegerin und Hautärztin. Was heißt LSF 30/50? UVA? UVB? Nach diesem gut dargestellten Vortrag vergiss keiner mehr, sich einzucremen. Ariane Bugdoll-Frost, DAeC Luftsportjugend, berichtete ebenfalls mit viel Leidenschaft von dem grandiosen ersten Jugendlager „Jugend fliegt“ am Flugplatz Eisenach-Kindel. Workshops, Fachvorträge und Simulator standen an. Die Wiederholung des Events folgt dieses Jahr. Das ist aktive Nachwuchsförderung. Nicht zu vergessen der hervorragende Vortrag von Sabine Bühlmann, Hubschrauberpilotin und -fluglehrerin: „Rotorgeflüster – ein leidenschaftlicher Weg ins Cockpit“. Trotz des Zeit- und Geldaufwandes hat sie es nicht bereut, sich diesen Weg erfliegen zu haben. Was für uns Segelfliegerinnen hoch interessant war: „Sicherheit durch Training – Strömungsabriss“.

Auch leidenschaftlich vorgetragen und bebildert von Martina Kirchberg, Segelkunstflug. Da sie diesen seit 20 Jahren betreibt, meist mit Fox und Swift unterwegs, konnte sie viele nicht gewollte Situationen toll erklären. Ein sehr spannendes Thema. Abgerundet wurde das Treffen durch den Empfang im Rathaus, der Abendveranstaltung und den nicht ganz gewöhnlichen Stadtführungen, sehr beeindruckend. Marburg hat viele berühmte Frauen, es war wirklich eine gelungene Veranstaltung. Auch die Zeit zum Austausch der Gedanken zur Fliegerei kam nicht zu kurz. Wir drei aus dem Aachener Raum, Segelflugzentrum (SFZ) Aachen, mit den vielen anderen Luftsportlerinnen aus NRW und ganz Deutschland haben uns unter den ca. 100 Teilnehmer/innen in der mittelalterlichen Universitätsstadt Marburg sehr wohl gefühlt. Danke für das Engagement an Edith, Katharina und Tanya.

Das nächste Hexentreffen findet wieder Ende Januar statt, im Jahr 2021. Diesmal im Sauerland. Wo genau, ist noch ein Geheimnis. Aber auch 2022 und 2023 sind in Planung. Bis dann!

Angelika Rebeschke

Nie mehr ohne!

pc_met Internet Service



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



Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter www.dwd-shop.de

www.flugwetter.de



Besuchen Sie uns: **AERO 2020** Halle A5-211



FRAUENSEGELFLUG BRAUCHT FÖRDERUNG – DER AMF LEISTET SIE



1



2



3

1: Die Förderpilotinnen 2018, Renate Litzelmann und Elena Mascus, mit der ASW 19 „Swaantje Geyer“ auf der Hahnweide

Foto: Selina Mihalyi

2: Der Janus AM2 im Einsatz auf der Hahnweide

Foto: Selina Mihalyi

3: Trainer/innen und Trainees mit dem Janus AM2 in Bled

Foto: Svenja Holste

Der Dr. Angelika Machinek-Verein zur Förderung von Frauen im Segelflug e. V. – kurz AMF – wurde am 06. Januar 2007 von Susanne Schödel, Walter Eisele, Doris Knödler-Bunte geb. Machinek, Corinne Baudisch, Ingrid Blecher, Prof. Dr. Hanno Obermayer, Cornelia Schaich, Katrin Senne mit Tochter Eva, Isolde Würdehoff und Rechtsanwalt Gerhard Keuerleber in Aichelberg gegründet. Von Anfang an war der Vorstand mit zwei Frauen und zwei Männern paritätisch besetzt.

Am 12. Oktober 2006 verunglückte die Namensgeberin auf tragische Weise bei einem Routineflug mit einem UL-Flugzeug. Dr. Angelika Machinek war nicht nur eine brillante Pilotin, die viele deutsche und internationale Rekorde geflogen hat und sowohl Weltmeisterin im Segelflug als auch im Ballon- und Motorflugsport war, sondern eine Persönlichkeit, die sich immer intensiv für den Frauenflugsport engagiert und als jahrelange Sprecherin der Frauen-Nationalmannschaft eingesetzt hat. Um ihr Andenken zu erhalten und vor allem ihr Engagement für den Frauenflugsport fortzuführen, wurde der Förderverein gegründet. Sein Ziel ist, jungen Segelfliegerinnen ein Flugzeug zur Verfügung zu stellen, sie bei der Teilnahme an Segelflugwettbewerben zu unterstützen und im Leistungssegelflug zu stärken. Gleich ein Jahr nach Gründung des Fördervereins konnte dies durch den Kauf einer Hornet und die Förderung der ersten beiden Nachwuchspilotinnen verwirklicht werden. Im Jahr darauf folgte der Kauf einer Standard Libelle, sodass dann jährlich zwei Segelflugzeuge an vier Pilotinnen vergeben werden konnten. Inzwischen sind beide Flugzeuge durch eine ASW 19 (Nachlass von Swaantje Geyer) und einen Doppelsitzer vom Typ Janus ersetzt worden.

Unsere jährlich durchgeführten Trainingslager erfreuen sich großer Beliebtheit und werden von sehr erfahrenen Trainerin-

nen und Trainern begleitet. Das Gebirgsflugtraining in Bled/ Slowenien findet in diesem Jahr bereits zum 8. Mal statt und vermittelt Gebirgsflugneulingen die Theorie und Praxis des Gebirgs- und Wellenfliegens. Aber auch Trainingslager zur Vorbereitung auf die Leistungs- und Wettbewerbsfliegerei, insbesondere das Training zur Vorbereitung auf die Deutsche Meisterschaft der Frauen, werden vom AMF angeboten und finden an unterschiedlichen Orten statt. So konnten bereits Trainingslager auf der Wasserkuppe, in Jena und Landau und auf der Hahnweide angeboten werden. Auch hier kommen die beiden Förderflugzeuge zum Einsatz. Besonders der Doppelsitzer erfreut sich großer Resonanz, denn so kann ein effektiver Einstieg direkt betreut werden.

Der AMF ist stolz, dass über 260 Frauen und Männer Mitglied im Förderverein sind, die Arbeit des AMF und somit den Frauensegelflug unterstützen. Zwei von ihnen wurden letztes Jahr mit den beiden Förderpreisen der Traditionsgemeinschaft „Alte Adler e. V.“ geehrt: die Siegerin im Bundesjugendvergleichsfliegen, Lina Dehmlow vom Fliegerklub Brandenburg, und die beste Nachwuchspilotin der DMST, Julia Steinle vom Landsberger Segelflugverein Geratshof e. V. Auch in den Jahren davor hat die beste Nachwuchspilotin ihre Leistungen fast immer mit einem AMF Förderflugzeug erflogen, was die Wichtigkeit und Wirksamkeit gerade dieser Form der Förderung unterstreicht.

Weitere Informationen unter: am-foerderverein.de

Text: Ingrid Blecher/Mirja Klicks

Ingrid Blecher fliegt im SFC Betzdorf-Kirchen, ist Vorstandsmitglied im AMF und zahlreichen Luftsport-Gremien und gilt als die „Mutter der Hexentreffen“.

Mirja Klicks fliegt im LSV Sauerland und ist Vorstandsmitglied im AMF.

FAI – DER WELTVERBAND FÜR DEN MODELLFLUG



Der DAeC informiert in seinem Februar-Newsletter an die Modellflieger über die FAI (Fédération Aéronautique Internationale) und deren Rolle im Modellflugsport. Der Beitrag, der auch schon in der Fachzeitschrift FMT erschien, ist sicher auch für die Modellflieger unter unseren Lesern von Interesse.

Was für den Fußball die FIFA, ist für den Luftsport die FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Sie ist der Weltverband für den Luftsport und damit auch für den Modellflugsport. Gegründet am 14. Oktober 1905, hat sie seit 1999 ihren Sitz in Lausanne/Schweiz.

Aufgabe der FAI ist es, die sportlichen Aktivitäten in den Bereichen Luft- und Raumfahrt zu koordinieren und zu organisieren. Die FAI kontrolliert und zertifiziert Rekorde in Luft- und Raumfahrt und stellt für von den Mitgliedsverbänden durchgeführte FAI-Veranstaltungen die Regularien auf. Mitglieder der FAI sind über 100 Verbände aus aller Welt, die sog. NACs (National Airsports Control). Für Deutschland ist dies der Deutsche Aero Club e. V. (DAeC), Österreich wird durch den Österreichischen Aero Club (ÖAeC), die Schweiz durch den Aero Club der Schweiz (AeCS) vertreten.

Da Luftsport sehr vielseitig ist, war die Gründung von verschiedenen Kommissionen („Commissions“) notwendig. Derzeit gibt es davon 15. Die Kommissionen verabschieden den jeweiligen Abschnitt des Sportreglements (Sporting Code) und stellen die Organisation des internationalen Luftsports sicher. Zum Aufgabenbereich gehören die Durchführung von Welt- und Kontinental-, also Europameisterschaften, Weltcups sowie die Festlegung von Weltrekord- und Leistungsanforderungen.

Die größte Kommission innerhalb der FAI ist die CIAM (Commission Internationale d'Aéromodélisme), die für den Modellflugsport zuständig ist. Die CIAM gliedert sich auf in elf Unterausschüsse, die für die einzelnen Modellflugsportarten zuständig sind. Sie bestehen aus den sogenannten „Technical Experts“ aus aller Welt und dem „Subcommittee Chairman“, dem Vorsitzenden des Unterschusses.

- F1 Free Flight (Freiflug)
- F2 Control Line (Fesselflug)

- F3 RC Aerobatics (Motorkunstflug)
- F3 RC Helicopter (Hubschrauberkunstflug)
- F3 RC Pylon (Pylon Rennen)
- F3 RC Soaring (Segelflug)
- F4 Scale (naturgetreue Nachbauten)
- F5 RC Electric (Elektroflug)
- F7 Aerostats Subcommittee (Luftschiffe und Ballone)
- F9 Drone Sport (Drohnen)
- Space Models (Raketen)
- Dazu kommt noch das Subcommittee Education, welches für die Ausbildung zuständig ist.

Deutschland, der DAeC, ist in fast allen Unterausschüssen vertreten und stellt mit dreien die größte Anzahl an Unterausschussvorsitzenden. Aktuell sind das:

- F3 RC Aerobatics Peter Uhlig
- F3 RC Helicopter Stefan Wolf
- F7 Aerostats Johannes Eißing

Der derzeitige CIAM-Präsident ist Antonis Papadopoulos aus Griechenland. Er ist gleichzeitig Präsident der FAI Air Sport General Commission – CASI.

Zweimal jährlich trifft sich der CIAM Vorstand zusammen mit den Subcommittee Chairmen zum sogenannten Bureau Meeting. Dies fand in den letzten Jahren meist in Lausanne statt. Alle Bureaumitglieder und Subcommittees arbeiten ehrenamtlich und investieren einen nicht unerheblichen Anteil ihrer Freizeit in den Modellflugsport.

Die Abstimmung über Regelvorschläge, die entweder in den Unterausschüssen oder von Mitgliedsverbänden formuliert werden, erfolgt beim alljährlichen „Plenary Meeting (CIAM Vollversammlung) im Frühjahr. Hier werden auch die CIAM Officials (Bureaumitglieder und Subcommittee Chairmen) gewählt und die Welt- und Europameisterschaften sowie World Cups an die Mitgliedsverbände vergeben, die sich darum beworben haben. Der DAeC, seine Mitglieder und dessen Vereine haben schon sehr viele solche FAI-Wettbewerbe erfolgreich ausgerichtet.

Die Modellflugkommission des DAeC, heute die Bundeskommission, ist seit 1952 ordentliches Mitglied in der CIAM. Wie wichtig diese Anbindung an den Modellflugsport in der Welt ist, wie wichtig es ist, als Spitzensport anerkannt zu sein, zeigt sich aktuell in der Diskussion um den Luftraum.

NATIONALMANNSCHAFTEN FÜR 2020 BERUFEN

Der DAeC hat von der FAI, dem Weltverband des Luftsportes, die nationale Sporthoheit übertragen bekommen. Damit ist der Leistungssport im Modellflug Teil des weltweiten Modellfluges und der DAeC beruft die qualifizierten Sportler für die Nationalmannschaften.

Auch in 2020 werden wieder zahlreiche DAeC-Sportler an internationalen Wettbewerben und speziell den Welt- und Europameisterschaften der FAI teilnehmen. Bei vielen National-Teams laufen bereits jetzt die Vorbereitungen, werden die Sportgeräte, die Modellflugzeuge hergestellt bzw. zusammengebaut. In 2020 starten für die Bundesrepublik bei ca. 30 Kategorie 1-

Wettbewerben, das sind die Welt- und Europameisterschaften der FAI, Modellfliegerinnen und Modellflieger. Die FAI hatte im vergangenen Jahr beschlossen auch Damen-Wertungen einzuführen. Der DAeC hat für diese Startplätze ebenfalls qualifizier-

te Modellfliegerinnen berufen. Bereits in den Vorjahren hatten sich Frauen und Mädchen direkt für Nationalteams qualifiziert. Dies ist auch in 2020 der Fall und so startet in manchen Klassen mehr als eine Frau, mehr als ein Mädchen.

Aktuell sind bereits folgende Nationalteams berufen:

F3J-WM, Slowakische Republik:

Senioren:

Robert Braune
Stefan Weihe
Stephan Lämmlein
Bettina Krogmann (F)

Junioren:

Luis Tack
Carolin Weihe (F)
Paul Ole Borsdorf
Claudia Kurtz (F)

F3CN-EM Italien

F3C:

Stefan Wachsmuth
Eric Weber
Sascha Kunz

F3N:

Tillmann Bäumener
Felix Braun
Konstantin Heß
Niklas Mai (Junior)

F5J-EM in Ungarn

Senioren:

Timo Drust
Sebastian Feigl
Dominik Prestele
Barbara Stöhr (F)

Junioren:

Luis Tack
Anna Schütz (F)
David Schütz
Anne Janzer (F)

F1 Junioren WM in Rumänien

F1A:

Stefan Richter
Simon Pietzko
Lars Rink
Maria Tanner (F)

F1B:

Jonas Wiesiolek
Florian Jäckel
Tabea Wiesiolek (F)

Weitere Berufungen werden folgen ...

77. MODELLFLIEGERTAG IN BAD MÜNDER



Gruppenfoto vor dem Tagungsort



Peter Uhlig wurde mit der FAI Gold Medal geehrt

Auf Einladung des Landesverbandes Niedersachsen und seines Modellflugreferenten Klaus Preen trafen sich die Modellflieger im DAeC am Freitagnachmittag, dem 28. Februar 2020 im Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten. Eine sehr interessante zweistündige Führung durch die beiden Hallen war leider zu kurz, um alle Exponate anschauen zu können.

Anschließend ging es zum Tagungsort in der Nähe von Bad Münder, dort wurden fast zwei Tage die wichtigen Themen für den Modellflugsport in Deutschland besprochen und entschieden. Dabei berichteten die Referenten der Landesverbände ebenso wie die Vertreter der Sport- und Fachausschüsse sowie jene, die den Modellflug international bei der FAI vertreten. Den größten Teil nahmen Neuerungen ein, die durch das EU-Recht (teilweise schon ab dem 01.07.2020) kommen werden. Eine Anpassung in der Struktur des DAeC wurde ebenfalls vorgestellt und es wurde einstimmig beschlossen, diesen Vorschlag zu unterstützen.

Meike Müller, die Präsidentin des Landesverbandes Niedersachsen, begrüßte die Delegierten gleich zu Beginn; terminbedingt kamen DAeC-Präsident Stefan Klett und Vizepräsident Gunter Schmidt etwas später. Alle beteiligten sich nach ihren Grußworten rege an den Diskussionen des Modellfliebertages. Bei den turnusgemäßen Wahlen wurde Uwe Schönlebe als Vorsitzender der Bundeskommission wiedergewählt. Sein Stellvertreter ist nun der Vorsitzende des Fachausschusses Presse und Öffentlichkeitsarbeit Uli Braune. Der bisherige Stellvertreter Michael Jäckel bleibt als Vertreter der Jugend im Vorstand, ebenso wie Christian Walther (Fachausschuss Recht), Peter Uhlig (Fachausschuss Internationale Zusammenarbeit), Ralf Okon (Anti-Doping Beauftragter), Stephan Rätsch (Gesamtaktivensprecher) und Ralf Bäumener (Präsident des MFSD). Bei den Wahlen der Vorsitzenden der Sport- und Fachausschüsse gab es keine Veränderungen, die bisherigen Amtierenden wurden bestätigt. Robin Trumpp, einer der besten Kunstflieger in Deutschland, wurde im vergangenen Jahr vom Weltverband FAI das Alphonse

Penaud Diplom verliehen. Leider konnte er nicht nach Bad Mündersleben kommen, die Urkunde wird durch Peter Uhlig auf der DM F3A verliehen.

Peter Uhlig wurde durch die FAI die Aeromodelling Gold Medal, eine der höchsten Auszeichnungen, die es nur einmal jährlich gibt, verliehen. Uwe Schönlebe beschreibt den außergewöhnlichen Einsatz im Bereich der internationalen Arbeit in der FAI durch Peter Uhlig. Ihm wird die Gold Medal und die Urkunde von Uwe Schönlebe im Auftrag der FAI überreicht.

Ein arbeitsreiches, dennoch harmonisches, perfekt organisiertes und schönes Wochenende, das war der 77. Deutsche Modellfliebertag. Großen Dank gilt es Klaus Preen und seiner Frau zu sagen, die beide die Organisation der Tagung und des Begleitprogrammes übernommen hatten. Und in 2021 treffen sich die Delegierten in der Bierstadt Kulmbach, was auf große Zustimmung traf.

Uli Braune

TRAININGSLAGER DER FREIFLIEGER AN OSTERN

Es hat schon eine lange Tradition: das Trainingslager der Freiflieger aus Brandenburg und Sachsen in den Osterferien.

Im Laufe der Zeit hat es von immer weiter her die Freiflieger angezogen, um am Saisonbeginn die neuen Modelle zu trimmen und auch die Sportler zu trainieren im Handling und in den Bewegungsabläufen. 2019 waren Freiflieger aus Finnland, Spanien und sogar aus Baden-Württemberg (!) dabei. Jeder Freiflieger kann teilnehmen, insbesondere über Jugendliche würde sich das Team freuen.

Das Trainingslager geht von Dienstag, 14. April, bis Freitag, 17. April 2020 und findet in Freienhufen statt. Freienhufen liegt in der Nähe von Riesa und Lauchhammer in Südbrandenburg.

An das Trainingslager schließt sich der Dirk-Drelse-Wettbewerb an, siehe die Ausschreibung auf am-constest.eu.

Eine Anmeldung ist nicht erforderlich, nähere Informationen (auch zu Übernachtungsmöglichkeiten) gibt es bei Thomas Weimer (thomasweimer2000@aol.com, Tel. 03322 / 20 50 67).

Info für Freiflieger:

FREIFLUG-TERMINE AUF EINEN BLICK

Die Freiflug-Saison beginnt am 15. März mit dem Sunrise-Wettbewerb der Fliegergruppe Schorndorf auf dem Welzheimer Segelfluggelände. Geflogen wird ab 5.45 Uhr, denn die Leistungen der Modelle sollen ohne Thermikeinfluss miteinander verglichen werden. In allen Freiflugklassen (außer Verbrennern) kann gestartet werden. Nähere Infos bei Bernhard Schwendemann (beschwende@t-online.de) und www.modellflug-schorndorf.de.

Der erste Wettbewerb zur baden-württembergischen Freiflug-Meisterschaft findet am 28. März ab 9.30 Uhr in Osterhofen bei Bad Waldsee statt. Organisiert wird die Veranstaltung, die auch zum Deutschland-Cup zählt, von der LSV Rossfeld Metzingen. Infos gibt es bei Frank Adametz (frankadametz@gmx.de).

Am 25. und 26. April werden zum 50. Mal die F1E-Hangflug-Wettbewerbe auf dem Himmelberg bei Melchingen austragen. Die beiden Tage zählen nicht nur zur baden-württembergischen Hangflugmeisterschaft, sie dienen auch deutschlandweit zur Qualifikation für die F1E-Nationalmannschaft 2021. Starke Beteiligung aus der Schweiz wird erwartet, denn die Schweizer Meisterschaft wird auf dem Himmelberg ausgeflogen. Veranstalter ist der LSV Rossfeld Metzingen, Infos hat Volker Bajorat (volker.ba@gmx.de).

Am 28. und 29. März veranstaltet Heinz Eder in Ingolstadt (BY) die offene süddeutsche Saalflugmeisterschaft in den „kleinen“ Saalflugklassen. Am Samstag fliegen die Junioren, am Sonntag die Senioren. Infos: eder-h@arcor.de



Start eines F1E-Modells beim Himmelberg-Wettbewerb

An der Saalflug-Weltmeisterschaft vom 26. bis 29. März nehmen aus Baden-Württemberg Uwe Bundesen (FG Offenburg) und Thomas Merkt (MFSJ Spaichingen) teil. Die F1D-WM findet in Slanic (Rumänien) in einer 60 Meter hohen Salzhalle 200 Meter unter der Erdoberfläche statt. Der Wettbewerb kann im Blog verfolgt werden: www.thermiksense.de.

Für die „zu Hause gebliebenen“ Saalflieger gibt es Trainingsmöglichkeiten am 15. März, 19. April und 12. Juli in Schorndorf-Schornbach. Infos bei Günther Platz (guenther.platz@gmx.de) und unter www.modellflug-schorndorf.de.

DIE WEITEREN FREIFLUG-TERMINE 2020

| | | |
|----------------|--|----------------------------|
| 30.05.–31. 05. | DMM und Rangliste F1D, 2 Wettbewerbe, Info: www.daec.de | Dillingen/SL |
| 20.06.–21. 06. | Deutsche Meisterschaft Saalflug kleine Klassen, Info www.daec.de | Dillingen/SL |
| 20.07.–24.07. | Hangflug-Europameisterschaft F1E, Info: www.frmd.ro | Turda, Rumänien |
| 02.08.–06.08. | Freiflug-Weltmeisterschaft Junioren, Info: www.frmd.ro | Deva, Rumänien |
| 14.08.–16.08. | Deutsche Jugendmeisterschaft F1, Info: www.daec.de | Ort noch offen |
| 17.08.–22.08. | Freiflug-Europameisterschaft F1ABC, www.euchamp2020.prilepcup.info | Prilep, Mazedonien |
| 11.09.–13.09. | Deutsche Meisterschaft Freiflug, Info: www.daec.de | Manching/BY |
| 11.09.–13.09. | DMM und Rangliste F1D, 2 Wettbewerbe, Info: www.daec.de | Frankenheim/TH |
| 19.09.–20. 09. | 2 Ranglistenwettbewerbe F1-Ebene, Info: www.daec.de | Manching/BY |
| 03.10. | F1-Wettbewerb 2. LMM, Info: www.fsv-herrenberg.de | Ammerbuch/Herrenberg |
| 10.10. | Herbstwettbewerb F1 3. LMM, Info: www.lsv-rossfeld.de | Osterhofen bei Bad Waldsee |
| 17.10.–18. 10. | Deutsche Meisterschaft Hangflug F1, Info: www.daec.de | Hesselberg / BY |
| 22.11. | BW Saalflug-Meisterschaft, Info: www.modellflug-schorndorf.de | Schorndorf/Schornbach |

Text und Foto: Bernhard Schwendemann

Termintipp für Modellflieger: FUNWING-MESSE IN BRUCHSAL

Am Samstag und Sonntag, 23. und 24. Mai, findet erstmals die FunWing, eine Messe für den Flugmodellbau, in Bruchsal statt. Dabei sind vom Schaum-Einsteigermodell bis zum Voll-GFK-Jet alle Spielarten des Modellflugs zu sehen. Neben zahlreichen Ausstellern gibt es eine Airshow, Fachberatung, Live-Musik und ein Unterhaltungsprogramm.

Veranstalter ist der Verlag für Technik und Handwerk neue Medien (vth) in Kooperation mit der Firma Multiplex. Bewusst ist die Messe sowohl für Einsteiger wie auch für Profis gedacht, sei es für die Besucher nun die erste Berührung mit dem Hobby oder der intensive fachliche Austausch über Segler, Motormaschinen, Copter oder Jets. Als Rahmenprogramm sind Live-Musik, Bewirtung, ein Lehrer-Schüler-Fliegen, Bastelaktionen, Kinderschminken, Schausteller und Fun-Wettbewerbe wie Limbo- oder Torfliegen vorgesehen. Eine Flugshow erstreckt sich über den gesamten Tag und dauert bis in die Dämmerung.

Die FunWing-Messe findet auf dem Flugplatz des LSV Bruchsal statt und ist mit dem Auto über die A5 oder mit öffentlichen



Die Aussteller wollen bei der FunWing den kompletten Flugmodellbau abdecken

Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Adresse fürs Navi lautet: Flugplatz LSV Bruchsal, Otto-Lilienthal-Weg 1, 76646 Bruchsal. Kostenfreie Parkplätze stehen in fußläufiger Entfernung zur Verfügung. Der Eintritt ist bis 18 Jahre frei und kostet für Erwachsene 3 Euro. Eine Familienkarte (zwei Erwachsene) gibt es für 5 Euro. In jeder Eintrittskarte ist ein Verzeher-Gutschein in Höhe von 1 Euro enthalten. Weitere Infos gibt es unter www.funwing.de.

Text: red.; Foto: vth Verlag

MOTORFLUG PUNKWERTERSEMINARE IN UETZE UND SALZBURG

Der Sportausschuss Motorkunstflug in der Bundeskommission Modellflug bietet in diesem Jahr wieder seine im Zweijahresrhythmus stattfindenden Punktwerterseminare in den FAI Klassen F3A/F3P an. Beim ersten Termin wird in Zusammenarbeit mit dem ÖAeC auch die österreichische Klasse RC3 behandelt. Das Seminar in Salzburg findet am 28.03.2020 statt, das in Uetze am 25.04.2020.

Die Theorieeile beinhalten die alle zwei Jahre erneuerten Programme und die Regeländerungen im FAI Sporting Code. In

beiden Seminaren sind wieder praktische Teile mit den Bewertungsübungen geplant. Für am Motorkunstflug interessierte Modellflieger und Vereine zwei hervorragende Möglichkeiten, etwas über diese Sportklasse aus erster Hand von Peter Uhlig, dem Vorsitzenden des CIAM Unterausschusses F3 Radio Control Aerobatics, zu erfahren.

Beide Veranstaltungen werden verschoben. Ersatztermine werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Eberhard Heiduk

EIN ANFANG IST LEICHTER ALS GEDACHT

Der Start in die Königsklasse



Der Scale-Nachbau der Royal Aircraft Factory S.E.5A von Thomas Ott beim Wertungsflug in Karlsruhe. Foto: Florian Feuchtner

In diesem Jahr ist Matthias Dolderer Modellflugbotschafter 2020. Er ist nicht nur einer der besten Kunstflugpiloten der Welt, sondern auch Modellflieger seit frühester Kindheit. Als ich sein Botschafter-Video vor Kurzem sah, blieb mir folgender Satz im Gedächtnis: „Wenn Du irgendeinen Wettbewerb gewinnst, wo Du lange darauf hingearbeitet hast, ist das schon eine Riesenbestätigung und einer der besten Momente.“

Ich möchte hier nun eine Lanze für die Scale-Fliegerei und im Besonderen die Scale-Wettbewerbe brechen. Modelle selbst bauen ist ja in den letzten Jahren immer mehr aus der Mode geraten. Es gibt mittlerweile hervorragende ARF-Modelle, die sich so wie sie sind für einen Semi-Scale Wettbewerb eignen. Warum also noch selbst bauen? Dennoch treffe ich immer wieder Modellbauer vom alten Schlag, die ihre Modelle nicht nur selbst bauen, sondern auch eigene Pläne erstellen. Doch darauf angesprochen, mal an einem Wettbewerb teilzunehmen, höre ich dann so Sätze wie „Das ist mir zu viel Arbeit“ oder „Für zwei bis drei Flüge ein ganzes Wochenende opfern, dazu habe ich keine Lust.“ Seien wir mal ehrlich, wie viele Flüge kann man auf anderen Treffen oder Flugtagen an einem Wochenende machen? Bedenkt man aber, dass im Vorfeld eventuell mehrere Jahre damit verbracht wurden, diese hervorragenden Modelle zu erstellen, wäre es doch ein Leichtes, noch eine wettbewerbstaugliche Dokumentation zu erstellen und das Modell unter Gleichgesinnten bei einem Wettbewerb zu präsentieren – und mit Glück und Fleiß sogar bis auf das Siegerpodest zu gelangen.

Als ich 2013 von Freunden aus der Schweiz zum Oldtimertreffen nach Frauenfeld eingeladen wurde, wusste ich erst nicht, was auf mich zukam. Ich hatte mich zwar insofern informiert, dass ich eine Dreiseitenansicht von meiner Piper J3C dabei hatte, aber mehr nicht. In Frauenfeld angekommen war ich erst einmal überwältigt von den tollen Modellen. Als es dann ans Fliegen ging, war ich völlig blank. Mir wurde aber von allen Seiten geholfen. Am Ende war es der vorletzte Platz und ich hatte mich mit dem Scale-Virus angesteckt. Im Anschluss

habe ich mich mit dem Regelwerk genauer beschäftigt und fing an zu trainieren. Anfangs bin ich von den Vereinskameraden belächelt worden. Aber das Trainieren der Flugfiguren für den Wettbewerb hat meine fliegerischen Fähigkeiten in den darauffolgenden Jahren erheblich verbessert. Ich kann den Satz von Matthias Dolderer nur bestätigen. „Es ist ein wahnsinniges Gefühl, einen Wettbewerb zu gewinnen“. Aber auch der Weg dorthin ist fantastisch! Man lernt tolle Leute kennen, die Hilfsbereitschaft unter den Konkurrenten ist vorbildlich. Wenn ich heute auf einem Flugtag oder auch nur im Vereinsumfeld meine Runden drehe, höre ich immer wieder „Man kann kaum unterscheiden, ob das ein Original oder ein Modell ist“. Alles, was es für einen Scale-Wettbewerb braucht, ist ein vorbildgetreues Flug-

zeugmodell, eine entsprechende Dokumentation und noch ein passendes Flugprogramm und schon kann man teilnehmen. Natürlich muss man sich ein wenig mit dem Regelwerk auseinandersetzen. Aber auch hier wurde bereits gute Vorarbeit vom Sportausschuss Scale-Modelle geleistet. Das Regelwerk, welches von der FAI vorgegeben wird, ist vollständig ins Deutsche übersetzt.

Die Scale-Wettbewerbe bieten für jeden etwas:

- **Die Einsteiger Klasse:** Man braucht lediglich ein vorbildgetreues Modell – egal ob ARF oder selbst gebaut. Es findet keine Baubewertung statt. Somit die ideale Klasse, um einfach mal reinzuschmecken und mittels „Learning by doing“ erste Wettbewerbserfahrungen zu sammeln. Das maximale Modellgewicht ist 25 kg.
- **F4H-StandardScale:** Hier findet eine vereinfachte Baubewertung statt. Das Modell wird aus einer Entfernung von fünf Metern begutachtet. Auch hier kann inzwischen (bedingt) mit ARF Modellen teilgenommen werden. Das Modellgewicht beträgt maximal 15 kg.
- **F4C Scalemodelle:** In der „Königsklasse“ gilt das volle Programm der Baubewertung. Die Modelle werden bis in die Details bewertet. Auch hier ist das maximale Modellgewicht 15 kg.
- **F4G Large-Scale:** Entspricht der Klasse F4C, jedoch dürfen die Modelle bis zu 25 kg wiegen.

Detaillierte Beschreibungen zu den Scale Klassen finden sich auf der DAeC Seite: <https://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f4-scalemodelle/> oder einfach die Fragen an mich per E-Mail: marcus.hausmann@mmh-software.de

Wer sich nun ein wenig angesprochen fühlt: Der 1. Wettbewerb in diesem Jahr findet vom 09.–10. Mai in Karlsruhe statt. Also ab in den Keller, Modell aufpolieren, sich ein Flugprogramm überlegen und anmelden – oder nur zum Schnuppern vorbeikommen. Wir freuen uns über jeden neuen Teilnehmer.

Sportausschussvorsitzender F4 Scale
Marcus Hausmann

AB IN DEN SÜDEN!



- 1: Andreas Ritter ganz ohne Airbus-Sidestick
- 2: Lake Mead, Grenze zwischen Nevada und Arizona
- 3: Grenze USA – Mexico: Noch ein Zaun oder schon eine Mauer?

Im letzten Heft berichteten wir, wie Airbus-Kapitän Andreas Ritter in Kalifornien seine „Späte Liebe“ fand, nämlich eine 1947 gebaute Cessna C140, und wie er sich im Sommer 2019 mit vielen Flügen kreuz und quer durch die USA an diesen schönen, aber auch eigenwilligen Taildragger gewöhnte. Mitte Januar dieses Jahren trafen die beiden sich in Kalifornien wieder – bereit zu neuen Abenteuern: Nach einigen Reparaturen und Nachrüstungen soll es mit der alten Dame auf die ganz große Reise gehen. Nach Argentinien!

25. Januar: Red Bluff, California

Meine lange Reise begann heute, nach acht Tagen Arbeit am Flugzeug, ohne jede Zeremonie. Um ehrlich zu sein, hatte ich es eilig. Es war bereits 14 Uhr und ein Sturm näherte sich rasch von Westen her. Ich musste tief fliegen, die Wolkenbasis lag anfangs bei 1100 Fuß. Die ersten anderthalb Stunden von vielleicht neunzig, die noch vor mir liegen. In den nächsten Tagen ging es via Las Vegas stetig in Richtung Süd-Süd-Ost. Westlich vorbei an Casa Grande, Marana, Ryan, Tucson, die ich alle seit meiner Ausbildung 1990 kenne, nach Nogales an der Grenze zu Mexico.

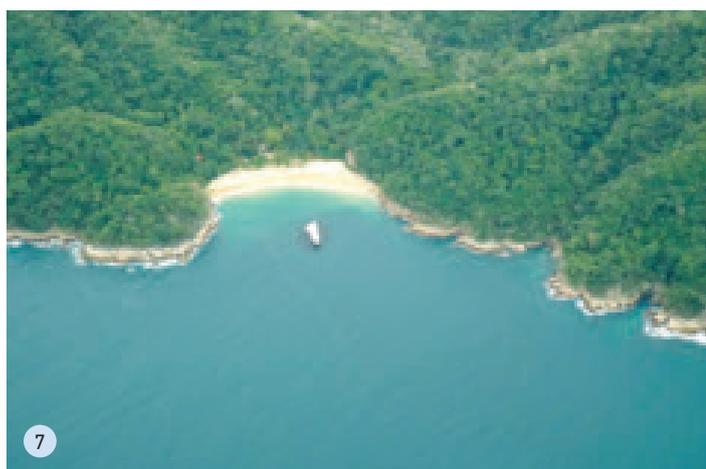
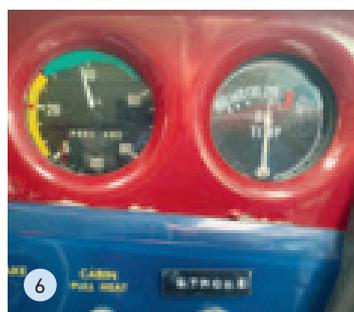
29. Januar: Mexico

Heute war der große Tag. Der Tag, die vertrauten USA hinter sich lassen. Nogales liegt nur wenige Meilen von der Grenze

entfernt, so dass ich kreisen musste, um Höhe zu gewinnen und so Mazatlán in Mexico über Funk zu erreichen, aber es klappte nicht. Ein Airliner half mit einem Relais, aber Mazatlán ließ mir ausrichten, ich solle Hermosillo kontaktieren. Und da auf dieser Frequenz niemand zu hören war, flog ich etwa eine Stunde lang in Funkstille, bis Hermosillo Approach endlich mit mir sprach.

Hermosillo, eine Stadt, von der ich noch nie zuvor gehört hatte. Nach der Landung kam Wachpersonal. Wer ich bin? Wo ich herkomme? Crew oder Tourist? Ich sagte, ich sei Tourist, aber sie bestanden darauf, ich sei die Crew. Zuerst musste ich meinen Flugplan schließen. Mit den USA über mein Handy und mit den Einheimischen über ein Formular, das mehrfach unterschrieben, gestempelt und kopiert wurde. Der Zoll durchsuchte mein Flugzeug. Was ist in den Kanistern? Avgas! Wozu brauchen Sie es? In Mexiko gibt es Flughäfen, die kein Avgas haben, nur Jetfuel. Ein Sandwich? Ein Apfel? Das muss im Flugzeug bleiben! Ich versprach, beides sofort zu essen. Ein Tankwagen kam. Wie viele Gallonen brauchen Sie? Liter! Nicht Gallonen! Wie üblich wurde überfüllt, wobei der Treibstoff auf die Bespannung verschüttet wurde, was nicht gut ist. Der Kraftstoff kostete nur 1,20 Euro pro Liter, auch die Fahrt zu meinem Hotel war günstig. Es war nur ein zweistündiger Flug, aber ich bin jetzt müde ...

Das Frühstück war ausgezeichnet, viel besser als in den meis-



- 4: Wie zu erwarten: Hier sind nur US-Daten hinterlegt. Also ab jetzt keine Waypoints mehr ...
- 5: Gestartet in Kalifornien, aber doch erst in Mexiko den Pazifik gesehen. Werde jetzt lange an der Küste bleiben. Anflug auf Manzanillo
- 6: Heiß hier. Ja, das über 50 Jahre alte Instrument stimmt und sagt: 210 °F bekommen dem Motor nicht auf Dauer
- 7: Tief an der Küste fliegen macht Spaß. Man sieht, wo Millionäre die Zeit totschiagen

ten US-Motels, die doppelt so viel kosten. Ich nahm ein Taxi zum GA-Terminal. Wo ist Ihr Flugplan? Als ich sagte, ich hätte ihn digital hinterlegt, ließ man mich passieren, aber eine Minute später rief man mich zurück. Ich hätte meine Lande- und Parkgebühren für die Nacht noch nicht bezahlt. Wenn man bezahlt, erhält man einen Stempel auf dem Papier-Flugplan. Ohne Papier kein Stempel. Ohne Stempel kein Durchgang ... Landegebühr und Abstellen machten insgesamt umgerechnet zehn Euro. Nach dem Start links auf den Kurs abbiegen. Bis jetzt bin ich immer im Luftraum Delta geflogen, wo ich mit den

Fluglotsen sprechen und so fliegen muss, wie sie mich freigeben. Aber sie redeten nicht viel. Und dann sah ich den Pazifik. Ich bin zwar in Kalifornien gestartet, habe aber die Küste nie gesehen. Hier kommt sie und wird für lange Zeit nicht mehr verschwinden. Nach einem zweieinhalbstündigen Flug landete ich in Los Mochis. Dieselben Gebühren wie in Hermosillo. Das Problem ist, dass niemand die Cessna 140 im Computer hat. Sie kennen also die Spannweite und das Gewicht nicht und können die Gebühren nicht berechnen. Sie müssen nachschlagen, und das braucht



**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

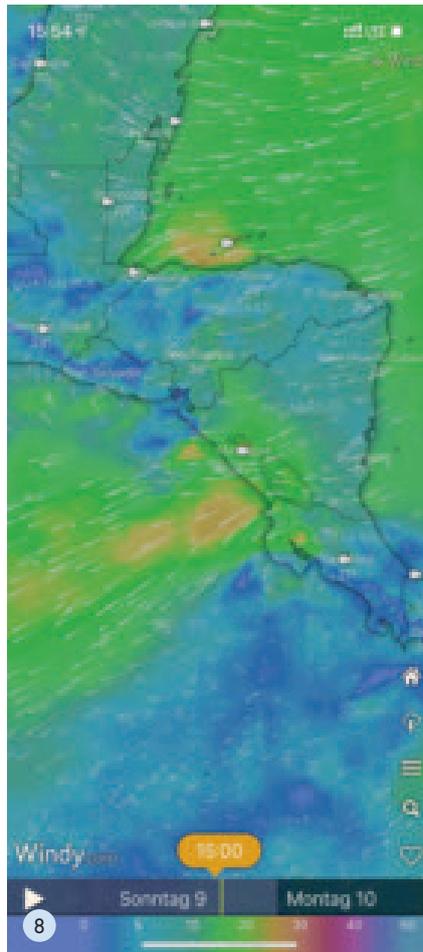
Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

- alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW
- Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Annex-2-Flugzeuge
- Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)



CAMO Südwest GmbH • 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

- 8: Mittelamerika ist im Februar eine windige Angelegenheit
- 9: Nicaragua hat sehr viele Vulkane
- 10: Mit Guido im Hinterland von Managua



Zeit. Aber mit einem Papier-Flugplan habe ich alle Stempel bekommen. Es funktioniert!

An der Küste entlang zu fliegen ist schön. Tief zu fliegen ist schön. Man kann sehen, wie die Millionäre ihre Zeit verbringen. Aber es ist warm hier unten. Die Öltemperatur steigt schnell auf über 210 Fahrenheit. Ja, dieses über 50 Jahre alte Messgerät ist genau, ich habe es mit einem Digitalthermometer überprüft. Längeres Fliegen mit 210 oder mehr ist nicht gut für den Motor. Ein Anzeichen dafür ist, dass er viel Öl verbrennt.

6. Februar: El Salvador

Da landete ich in Ilopango, El Salvador. Zehn bewaffnete Männer kamen auf mich zu. Nach dem Ausladen von Gepäck und Ausrüstung musste ich die Sitze entfernen. Sie wollten in den Heckkonus des Rumpfes, die Cowling und alle Kontrollöffnungen schauen. Sie schraubten sogar die Dachverkleidung ab. Hunde schnüffelten überall. Als sie nichts fanden, wurden sie freundlicher und fotografierten sich vor dem Flugzeug. Dann konnte ich zum AeroClub El Salvador rollen.

Ich hatte eine sehr gute Zeit in San Salvador. Die Jungens vom AeroClub sicherten mein Flugzeug in einem Hangar und führten mich zum Abendessen aus. Ich kann Ilopango und El Salvador wirklich empfehlen. Sie mögen Privatflugzeuge, sogar im Pool, wie man sieht.

9. Februar: Nicaragua

Bei der Annäherung an Managua meldete der Turm Wind mit 22 Knoten und Böen von 30. Aber er kam fast von vorn, nicht quer. Dennoch: Ich habe dieses kleine Flugzeug noch nie bei

so starkem Wind gelandet. Ich war überrascht, wie schwierig es sein kann, die Landebahn zu verlassen. Ruderpedale allein haben fast keine Wirkung. Differentialbremse hilft. Experten sagen, manchmal muss man „den langen Weg“ gehen, d. h. wenn man 90 Grad nach links drehen will und vom Wind blockiert wird, versucht man es mit 270 Grad nach rechts. Die „Windy“-App zeigt, wie windig es in Nicaragua ist. Ein NOTAM warnte, dass der Wind noch mehrere Wochen lang so wehen würde. Nicaragua ist kein guter Ort für kleine Flugzeuge. Sie hatten keine Anker im Boden für meine Seile, und ich konnte nicht auf dem Gras parken, um selbst Anker Nägel zu setzen.

Ich habe den Flughafen nicht verlassen, sondern auf meinen Freund Guido gewartet. Er wollte einen Teil meiner Reise mit mir machen, flog mit der Lufthansa von Frankfurt nach Panama City und von dort nach Managua. Wir erkundeten zuerst im Allrad-Mietwagen das vulkanische Hinterland, blieben zwei Nächte und planten dann den gemeinsamen Flug nach Costa Rica.

11. Februar: Costa Rica

Der Tag begann damit, dass ich meine Brieftasche suchte. Es stellte sich heraus, dass sie mir gestern Abend an der Pool-Bar aus der Tasche gefallen war. Der Barkeeper fand sie und gab sie mir mit einem Lächeln. Es fehlte nichts. Wunderbare Menschen in Nicaragua.

Der Wind stand unverändert mit mehr als 20 Knoten auf der Bahn. Da dies mein erster Flug mit einem Passagier war, musste ich das Gewicht reduzieren. Ich hatte bereits einiges



11

11: Anflug auf Liberia, Costa Rica

in El Salvador gelassen und nun meine beiden 5-Gallonen-Kanister in die Tragflächen geleert – genug für den geplanten kurzen Flug nach Liberia, Costa Rica.

Nach dem Start sah ich, dass die vom Transponder übertragene Höhe nicht korrekt war. Ich hatte dieses Problem schon einmal, aber nur kurz, jetzt war es wirklich schlecht. Ich musste den Mode Charlie ausschalten, was natürlich vom ATC bemerkt wurde. Sie erlaubten uns jedoch, den Flug fortzusetzen. Über Costa Rica beschwerte sich niemand über das Fehlen von Mode Charlie. Kein anderer Verkehr war je in unserer Nähe.



12

12: Pedasi, Panama, „Business Lounge“

Außerdem erscheinen alle US-Charterflüge dank des ADS-B-Out-Mandats, das in den USA seit dem 1. Januar 2020 in Kraft ist, auf dem Flug-Navi „Foreflight“, das in den Staaten alle benutzen. Wir sind direkt hinter einer dieser US-Fluggesellschaften gelandet und haben 200 Touristen den Vortritt zu den schönen Strände Liberias gelassen.

An der Parkposition erschienen die üblichen Offiziellen mit merkwürdigen Fragen (Wieviel hat dieses Flugzeug gekostet? Wie viel Bargeld haben Sie dabei? Wie lange werden Sie für den Flug nach Argentinien brauchen?) und außerdem ein In-

LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlen

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

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

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



13: Einige Landschaften muten fast deutsch an
14: Panama City in Sicht



spektor, der uns sagte, dass wir dieses Flugzeug nicht fliegen dürften, bevor wir den Transponder repariert hätten. Außerdem bräuchten wir eine Ground Handling Company. Eine freundliche Dame erschien und erklärte, dass sie jetzt für mich arbeitete, und ich hatte keine Ahnung, was sie für ihre Dienste berechnen würde.

Hier sind alle Verfahren für größere Flugzeuge optimiert. Man merkt es, wenn drei Männer kommen, die rote Kegel um die Parkposition setzen und versuchen, meine kleinen Reifen mit Boeing-Holzblöcken zu sichern. Die Abfertigungsgebühren, die sie verlangen, sind nicht hoch – für einen Airliner. Aber eine 73 Jahre alte Cessna 140 ist mit ihren 404 kg weder ein Airbus noch ein schnittiges modernes Millionärsspielzeug. Diese unsinnigen teuren Verfahren machen der Allgemeinen Luftfahrt den Garaus in solchen Ländern, in denen es außer den großen Flughäfen kaum Landeplätze gibt.

Trotzdem genossen Guido und ich zwei wunderschöne Sonnenuntergänge an den Stränden Liberias. Costa Rica investiert in den Ökotourismus, was bedeutet, dass die Strände nicht durch Wolkenkratzer verdorben werden. Aber wir waren nicht hier, um Urlaub zu machen, sondern wir waren mit einem Flugzeug gestrandet, das gegrounded wurde und vor Ort nicht repariert werden konnte. Ich bestellte einen neuen Höhen-Encoder, der nach Panama verschickt werden sollte.

Es ist schwer, sich zu entspannen, wenn man mit Parkgebühren von 185 \$ pro Nacht konfrontiert ist. Aber Guidos Humor und seine Freude haben mir gezeigt: Ja, wir müssen warten, aber wir warten im Paradies.

Endlich erhielten wir die Genehmigung von Panama und Costa Rica, dass wir fliegen dürften. Wir freuten uns auf den gemeinsamen Flug nach David, Panama!

15. Februar: Panama

N5581M ist seit dem jährlichen Check 46 Stunden geflogen. Eine gute Zeit, um Öl, Ölfilter und Luftfilter zu wechseln. Ich brachte die Maschine zu Ibu's Hangar. Wir öffneten den Ölfilter und fanden glücklicherweise keine großen Metallstücke. Gesunder Motor.

Der neue Encoder ist angekommen. Der alte Decoder war 31 Jahre alt, aber Montage und Stecker passten zum neuen, so dass der Austausch in zehn Minuten erledigt war. So etwas gefällt mir!

Am 18. Februar war alles bereit. Ich reichte einen nationalen Flugplan nach Pedasi (MPPD) ein, ein zweistündiger Flug. Der Wind blies mit 34 Knoten, sagte der Tower. Das Flugzeug hob fast sofort ab, nachdem ich Vollgas gegeben hatte, und plumpste auf die Bahn zurück, weil es noch keine Flugeschwindigkeit hatte. Ich hielt es bis 80 kts im Bodeneffekt.

Mein Zielort Pedasi ist ein unkontrollierter Flugplatz – der erste, seit ich die USA verließ, ich war also neugierig, was mich erwartet. Ich meldete mich auf der UNICOM-Frequenz 122.8. Der Windsack zeigte mindestens 20 Knoten aus 1 Uhr.

Außer drei Arbeitern, die irgendwas am Funk installieren, ist niemand hier. Auch kein anderes Flugzeug. Es gibt keine Hangars, nur etwas, das wie eine Bushaltestelle aussieht. Ist es sicher, das Flugzeug hier zu parken? Risiken sind Wind und Bösewichte gleichermaßen. Ich beschließe, die Nacht auf dem Platz zu verbringen.

Mein Zelt stand nur acht Meter vom Flugzeug entfernt. Ich habe das Risiko einkalkuliert, dass mich jemand in der Nacht weckt und mir sagt, dass ich hier nicht campen darf. Aber es kam niemand.

Nach dem Start in einem schönen Morgenlicht wollte ich meinen Flugplan bei Chitre Radio öffnen, aber es ging nicht. Zunächst dachte ich, sie hören mich nicht, aber dann half ein lokaler VFR-Flug mit einem Relais, und ich verstand, dass die Dame am Funk Schwierigkeiten hatte, sich auf Englisch zu verständigen. Sie schickte mich zu Panama Radio, Panama Radio schickte mich zurück zu Chitre und die Lady dort schickte mich zurück nach Panama. Es war sehr lustig.

Am nächsten Tag, nach einem Flug über den Dschungel und den Kanal bis zur karibischen Küste, kam endlich Panama City in Sicht.

Hier werde ich meine Familie treffen und der alten Dame ein paar Tage Ruhe gönnen.

Andreas Ritter

DIE „NEUEN“ EUROPÄISCHEN L-LIZENZEN

Luftrechtliche Änderungen ereilen uns des Öfteren. In diesem Artikel wollen wir unsere Mitglieder über Änderungen bezüglich der Prüferlizenzen, also der Lizenzen des freigabeberechtigten Personals, und die Hintergründe informieren.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat einen Umwandlungsbericht (Quelle 1) veröffentlicht. Dieser wurde mit Spannung erwartet, weil auch die Berechtigungen aus dem Technischen Ausweis für eine Umwandlung infrage kommen.

Der Hintergrund liegt in der Verankerung der Technischen Ausweise des DAeC in einem Gesetz (Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät):

„Personal von Luftsportverbänden mit technischem Ausweis als Nachweis der Sachkunde ist berechtigt, Arbeiten an Luftfahrzeugen entsprechend [...] dem in Anlage VIII bezeichneten Umfang [Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer] durchzuführen, den ordnungsgemäßen Abschluss zu bescheinigen und die Freigabe des Luftfahrzeugs zu erteilen.“ (§ 12 I LuftGerPV)

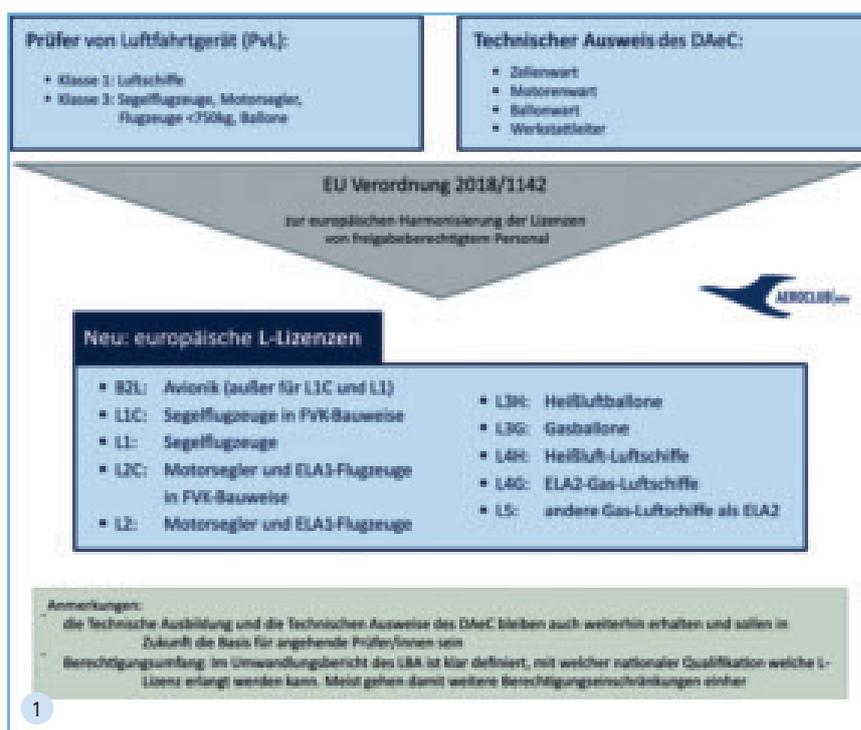
Dazu sei gesagt: Keine zu großen Erwartungen! Der Berechtigungsrahmen für Inhaber/innen des Technischen Ausweises wird nur geringfügig erweitert.

Am Ende des Textes sind die jeweiligen (Luftrecht-) Quellen nochmal mit Verlinkung zur persönlichen Recherche aufbereitet.

Gemäß der Grafik sind von den Umschreibungen die bisher nationalen Lizenzen betroffen, neben den Technischen Ausweisen eben auch die Berechtigungen der Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL), die bisher bspw. mit der Klasse 3 unter anderem die Instandhaltung unserer Segelflugzeuge und Motorsegler geprüft und freigegeben haben.

Ab wann...

... sind die neuen Regelungen gültig? Da sie seit dem 01.10.2020 gelten, existieren bereits Prüfer/innen mit einer neuen europäischen L-Lizenz. Es gibt für die Umwandlung der Lizenzen eine Übergangsfrist bis zum 30.09.2020. In diesem Zeitraum sind beide Lizenzen, alt und neu, gültig. Ab dem 01.10.2020 verfällt die Gültigkeit der nationalen Lizenzen des freigabeberechtigten Personals (Klasse 1 und 3) und nur noch die L-Lizenzen sind gültig.



Fazit: Die Anforderungen an freigabeberechtigtes Personal für...

- Segelflugzeuge
- Motorsegler
- Ballone
- Luftschiffe
- ELA1 Flugzeuge

sind nun auf europäischer Ebene in der Verordnung EU/2018/1142 (Quelle 2) im Part-66 geregelt (Quelle 3: Part-66 (freigabeberechtigtes Personal) als Teilung II der EU/2018/1142, ab S. 102).



- 1: Kompakte Übersicht der Umwandlungen gemäß EU VO 2018/1142
- 2: Übersicht der nationalen Lizenzkategorien, die gemäß der europäischen Vereinheitlichungen zur Umwandlung infrage kommen
- 3: Zeitstrahl zur Darstellung der zeitlichen Übergangsfrist
- 4: Fazit

Welche Lizenzen ...

... und welche Prüfer (= freigabeberechtigtes Personal, engl. Certifying Staff) sind von der Verordnung betroffen? Dies ist anhand der Luftfahrzeug-Kategorie zu ermitteln und einfach geregelt:

„Freigabeberechtigtes Personal, qualifiziert über nationale Anforderungen für andere Luftfahrzeuge als Flugzeuge und Hubschrauber, [...] kann insofern etwaige Rechte auf Grundlage dieser nationalen Qualifikationen ab dem 01.10.2020 nicht mehr ausüben.“ (Zitat aus dem LBA Umwandlungsbericht (Quelle 1)).

Download

Der als PDF-Datei hinterlegte, vollständige Gesamtbeitrag enthält ausführliche Informationen zu Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL), den Technische Ausweise und den „neuen“ L-Lizenzen gem. Part-66 und ist auch im Downloadbereich der Technik zu finden.

Quellenangabe

- Umwandlungsbericht L-Lizenzen (V 1.01) vom 17.12.2019
- EU Verordnung 1321/2014 als „Easy Access Rules“
- DAeC Richtlinie „Ausbildung und Prüfung des technischen Personals“, Ausgabe 2019/01
- Anhang 6 „Aufhebebedingungen für die Einschränkungen der umgewandelten Berechtigungen“
- LBA Form 19.1 „Antrag auf Erteilung/Änderung der Teil-66-Lizenz“

Text, Grafiken: Emil Pluta, Vizepräsident Technik NRW

WIE KOMME ICH AN MEINE L-LIZENZ?

Ausfüllanleitung zur Umwandlung eines Technisches Ausweises in eine europäische L-Lizenz

Die Einführung der europäischen L-Lizenzen führt dazu, dass nun die nationalen Berechtigungen umgeschrieben werden. Hierzu hat das Luftfahrt-Bundesamt einen Umwandlungsbericht (Quelle 1) veröffentlicht. Auf dessen Basis haben wir ein Informationsschreiben erarbeitet, was möglichst kompakt die Neuerungen zusammenfasst („L-Lizenzen Info“). Nun geht es darum, eine Ausfüllhilfe für das Form 19.1 (Quelle 2) „Antrag auf Erteilung / Änderung / Verlängerung der Part-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen“ zur Umwandlung des Technischen Ausweises zu schaffen. Am Ende des Textes sind die Formulare und Quellen nochmal mit Verlinkung aufbereitet.

Welche Berechtigungen können umgewandelt werden?

Die Ausfüllanleitung ist nur für folgende Berechtigungen relevant:

- Zellenwart
- Werkstattleiter
- Motorenwart
- Ballonwart

Außerdem sind die teilweise weitreichenden Einschränkungen zu beachten, die sich je nach vorheriger Berechtigung ergeben. Hierzu verweisen wir auf den Bericht „L-Lizenzen Info“. Grundsätzlich gilt: keine zu großen Hoffnungen auf mögliche Berechtigungserweiterungen.

Ausfüllhilfe für Inhaber/innen eines Technischen Ausweises

Die detaillierte Ausfüllhilfe, die durch das gesamte vierseitige Dokument führt und alle Feldnummern einzeln erklärt, ist im Gesamtbeitrag beschrieben.

Download

Der Gesamtbeitrag ist als PDF-Datei unter www.aeroclub-nrw.de im Downloadbereich der Technik veröffentlicht.

Quellenangabe

- Umwandlungsbericht L-Lizenzen (V 1.01) vom 17.12.2019
- LBA Form 19.1 „Antrag auf Erteilung/Änderung der Teil-66-Lizenz“

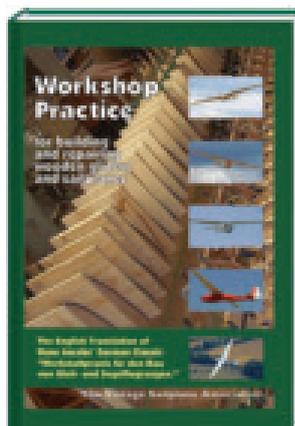
Text: Emil Pluta, Vizepräsident Technik NRW



BUCHTIPP

Wer Holzflugzeuge baut und repariert, kommt an Hans Jacobs nicht vorbei. Sein Buch „Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen“ ist die Bibel für alle, die mit Spanten und Rippen arbeiten. Die erste Auflage dieses Buches erschien bereits im Jahr 1932. Diese und alle späteren Auflagen sind vergriffen und auch antiquarisch nicht mehr oder nur zu horrenden Preisen erhältlich.

Die Vintage Sailplane Association in den USA hat das Buch ins Englische übersetzt. Außerhalb der USA hat der EQIP Verlag den Vertrieb übernommen. Das Hardcover-Buch im Format 16 x 24 hat 384 Seiten mit 338 Zeichnungen, kostet 49,00 € zuzüglich Versandkosten und ist im Onlineshop von www.eqip.de erhältlich.



Die englische Ausgabe des Standardwerks von Hans Jacobs und Herbert Lück, daneben die 80 Jahre vorher erschienene 4. Auflage aus dem Jahr 1940

LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS 2020 – INITIATIVE WIRD FORTGESETZT

Wer sich die Untersuchungen der Bundestelle für Flugunfalluntersuchung BFU ansieht, kommt unweigerlich zu dem Schluss: Bei der Erhöhung der Flugsicherheit ist noch ganz viele Luft nach oben – oder andersherum: Weiterhin sind die Zahlen für schwere Störungen und Unfälle viel zu hoch. Vor diesem Hintergrund hatte LuftSport – ausgehend von einer Initiative von Harald Meyer und Jürgen Knüppel – im Jahr 2018 den LuftSport Flugsicherheitspreis ins Leben gerufen.

Die Resonanz war groß und auf unsere Ausschreibung im Jahr 2018 hatten sich Vereine, Personen und Personengruppen beworben. Während der AERO 2019 konnten wir 13 Bewerber mit drei ersten und neun weiteren Preisen auszeichnen. Auch im Jahr 2019 haben wir die unterschiedlichsten Initiativen zur Verbesserung der Flugsicherheit erhalten. Nachfolgend eine Liste aller Bewerber und der Hinweis, wo sich Einzelheiten hierzu finden.

| Bewerber | Kurzbeschreibung | Veröffentlicht in LuftSport |
|---|---|---|
| Verband Deutscher Pilotinnen | Angebot regelmäßiger zwei- bis dreitägiger Flugsicherheitstrainings speziell für Pilotinnen | LuftSport Oktober/November 2020 Seite 56-57 |
| Flugplatzgemeinschaft Schwarze Heide | Verfahren zur anonymen Meldung sicherheitsrelevanter Vorkommnisse online oder in Papierform, die dann als Kurzmitteilungen allen Vereinen am Flugplatz zugänglich gemacht werden | LuftSport Februar/März 2020 Seite 11 zusätzliche Informationen auf www.luftsportmagazin.de |
| Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger | Vorträge und Einweisungen zum Thema „Überleben nach einer Notwasserung“ mit Einweisung in Rettungswesten, Rettungsinseln, Signalmittel etc. | LuftSport Oktober/November 2020 Seite 60 ff Seite 14 |
| Kunstfluggemeinschaft Hessen | Einweisung von Piloten in Grenzflugzustände, diese zu erfahren und ihnen so helfen, gefährliche Situationen zu vermeiden oder zu meistern | LuftSport Dezember 2019/Januar 2020 |
| Flugsportvereinigung Offenbach Reinheim e. V. | Aktion Mr. Safety. Unter diesem Pseudonym verfassen verschiedene Mitglieder in loser Reihenfolge Artikel zum Thema Flugsicherheit, die per Rundmail unter dem Namen safety-bulletin versandt werden | LuftSport Februar/März 2020 Seite 11 zusätzliche Informationen auf www.luftsportmagazin.de |
| Segelflugkommission im AEROCLUB NRW | Initiative zur Vermeidung von Unfällen bei Segelflugwettbewerben | LuftSport Oktober/November 2020 Seite 57 ff |

Die Jury wird wie geplant noch im März entscheiden, wer die diesjährigen Gewinner und Preisträger sein werden. Leider kann die Preisverleihung nicht während der AERO stattfinden. Sollte die Messe lediglich verschoben werden, wollen wir auch

die Prämierung am neuen Termin vornehmen. Andernfalls werden wir einen anderen Termin wie zum Beispiel den Segelfliegerstag in Rastatt zum Anlass nehmen, die Preisträger und deren Initiativen einem großen Publikum zu präsentieren.

AUSSCHREIBUNG LUFTSPORT-FLUGSICHERHEITSPREIS 2021

Herausgebende Landesverbände und die Redaktion haben beschlossen, die Initiative zur Flugsicherheit fortzusetzen. Vereine, Personen und Gruppen sind aufgefordert, ihre Ideen im Laufe des Jahres 2020 einzureichen, spätestens bis zum 31.12.2020. Gefragt sind alle Maßnahmen, die geeignet sind die Sicherheit im Luftsport zu erhöhen. Dies gilt ausdrücklich für alle Luftsportarten und auch vermeintlich kleinere Maßnahmen, Ideen, Aktionen, Ausstattungen und Verfahren. Bitte die Bewerbung in einem Text von maximal 2.000 Zeichen zusammenfassen. Falls erforderlich, weitergehende

Dokumente oder Fotos hinzufügen. Wenn in unserer Zeitschrift Platz ist, werden wir die Bewerbungen dort vorstellen. Die Redaktion muss sich vorbehalten, die Texte zu kürzen. Die Bewerbung im Wortlaut und alle Anlagen werden auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht.

Die Jury, bestehend aus Flugsicherheitsexperten und Redaktionsmitgliedern, beurteilt die Einsendungen nach einem Kriterienkatalog und wählt Gewinner und Preisträger. Auch in diesem Jahr gibt es Geldpreise und Urkunden. Die Bekanntgabe und Ehrung der Gewinner erfolgt während der AERO 2021.

Richtigstellung FPV-Wings

Erst einmal gilt es Dank zu sagen, dass die Pressemitteilungen der Buko Modellflug veröffentlicht werden. Wir werden als Modellflug im DAeC inzwischen bedeutend besser wahrgenommen.



Auf Seite 21 im LuftSport Februar/März fand ich die Meldung über FPV-wings, die aber so nicht korrekt ist. Es sind eben keine Kopter, sondern kleine Nurflügelmodelle, die mit einer FPV-Kamera geflogen werden.

Den FPV-Fachausschuss Kopter gibt es schon seit etwa fünf Jahren, und nun ist neu der Fachausschuss für die FPV-wings (Flügel) dazu gekommen.

Uli Braune, BUKO Modellflug

Antwort: Völlig korrekt, da hatten wir ein unpassendes Bild mit einem FPV-Kopter abgebildet. Andere nämlich fanden sich nicht bei der Suche nach „FPV-wing“. Unser Appell geht deshalb dahin, künftige Pressemitteilungen so zu formulieren, dass auch PPL- und Segelflieger ohne Modellflug-Hintergrund wissen, um was es geht. Der im Leserbrief erwähnte Begriff „Nurflügelmodelle“ hätte manches klar gestellt. Und weil ein gutes Bild oft mehr sagt als tausend Worte: Im Zeitalter von Facebook und Instagram sollte es doch immer jemand geben, der die Pressemitteilungen aussagekräftig bebildern kann.

Von Verein zu verchartern: Ventus2c -Turbo in 1a-Zustand!

„18m-Renner“ als Komplettsystem mit Comet-Hänger DuoDiscus-Turbo in Top-Zustand! Doppelsitzer als Komplettsystem mit Cobra-Hänger Beide Flugzeuge mit streckenflugtauglicher Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender. Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Zuggeschirr, Allwetterbezüge etc. Standort Grefrath (Niederrhein); Fotos u. Details auf Anfrage. Charterpreis: Ventus 980 € / Duo 1.190 € pro Woche zzgl. Kaution.

Kontakt : bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

DuoDiscusT u. Ventus2cT suchen Piloten zum Strecken- u.

Lustfliegen! Kleiner Verein am Niederrhein bietet interessierten Segelfliegern ideale Flugbedingungen ohne „Absauf- u. Rückholprobleme“ dank Turbo-Ausstattung!! Beide Flugzeuge sind zu wenig ausgelastet, streckenflugtauglich instrumentiert u. können auch wochentags geflogen werden. Bei Vereinseintritt keine Aufnahmegebühr!

Weitere Infos unter : www.segelfluggruppe-duisburg.de ; Kontakt: info1@sfg-du.de oder Tel.: +49 170 3830497

Stellplätze in der Halle des BVL in Rotenburg/EDXQ frei

Ab sofort sind 3 Stellplätze für UL´s oder kleine Sportmaschinen in der Vereinshalle des BVL in Rotenburg/EDXQ frei. Die Stellplätze sind am Boden oder auf einer Hebebühne. Eine mindestens passive Mitgliedschaft ist notwendig. Vereinsmitglieder haben Vorrang. Kosten und Details bitte anfragen bei Reinhard Nuhn r.nuhn@nord-com.net

IMPRESSUM

LuftSport April/Mai 2020

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)
stv. Chefredakteur: Reinhold Wagner (RW)

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)

Luftsport-Verband 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 Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 - 52, Fax: (0203) 77844 - 44
info@aeroclub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

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

Ständige freie Mitarbeiter: Klaus Bachmann, Sigi Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Ulrich Braune, 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, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Jana Nentwig, Tamara Neumann, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Emil Pluta, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Ingrid Blecher, Charly Brantl, Sebastian Dirlam, Erik Engelsmann, Florian Feuchtner, Leo Girbig, Guido Hartmann, Marcus Hausmann, Eberhard Heiduk, Sebastian Heßner, Svenja Holste, Irene Kesper, Mirja Klux, Dr. Jürgen Koch, Irene Mayntz, Selina Mihalji, Sophie Müller, Stefan Mueller, Holger Neumann, Angelika Rebischke, Andreas Ritter, Maik Sasse, Herbert Schütz, Florian Schnäpel, Reinhard Schramme, Klaus Stuwe, Dieter Vogt, János Wágner, Maximilian Waldow, Rica Wegner u.v.m.

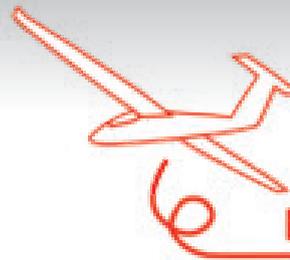
Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 30.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 18 vom Januar 2020; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Neues Lieferprogramm 2020!

Dynatec Hoistline[®]

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



NEU! Hoistline „Max“

- neuartiges Hybrid-Seil
- deutlich bessere Abriebeigenschaften als herkömmliche hochfeste Faserseile
- gleiche Start- und Handlingeigenschaften wie alle bisherigen Hoistline-Startseile
- wie gewohnt zu spleißen
- 5 mm Durchmesser
- 2.500 daN Mindestbruchkraft



Hoistline „orange“

- 100% hochfeste Dyneema-Faser
- das wohl bewährteste Startseil am Markt
- leicht zu spleißen
- hohe Abriebfestigkeit
- 5 mm Durchmesser
- 2.700 daN Mindestbruchkraft



Hoistline „yellow“

- 100% hochfeste Dyneema-Faser
- bewährt auf besonders „rauen“ Plätzen
- leicht zu spleißen
- höhere Abriebfestigkeit
- 6 mm Durchmesser
- 3.200 daN Mindestbruchkraft

Im Jahr 2001 waren es der Aero Club Landau und die Firma Lippmann, die in Deutschland systematische Versuche zur Verwendung von Kunststoffseilen auf Segelflugstartwinden unternahmen. Eine Erfolgsgeschichte! In der Folgezeit wurden unsere Seile ständig weiterentwickelt und den Bedingungen und Anforderungen der Nutzer angepasst.

Vorseilsystem

Vorseil

- ca. 9 mm Spezialseil
- 3 Meter lang
- mit 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



Lippmann
German Ropes

Dubbenwinkel 11
D - 21147 Hamburg
Tel: 040 - 797 005 - 0
Fax: 040 - 797 005 - 25
Info@lippmann.de

Die Vielfalt des Fliegens...

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



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

- 3 x ASK 21
- 1 x ASK 21 B**
- 1 x ASK 21 MI Selbststarter
- 1 x ASG 29 - 18 E
- 1 x ASW 28
- 1 x Discus 2 FES**
- 1 x Duo Discus xT
- 1 x Duo Discus xLT
- 1 x Robin DR 400 Regent
- 2 x Robin DR 400/180
- 1 x Katana DA 20
- 1 x HK 36 Super Dimona



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



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

Fliegerschule Wasserkuppe

