



MEDIADATEN



EQIP WERBUNG & VERLAG GMBH

SPROTTAUER STR. 52

53117 BONN

TELEFON: 0228-96 69 90 11

TELEFAX: 0228-96 69 90 12

WWW.LUFTSPORTMAGAZIN.DE

ANZEIGEN@LUFTSPORTMAGAZIN.DE

Foto: Messe Friedrichshafen



DIRECT TO ...



Mit einer Anzeige im LuftSport erreichen Sie aktive Piloten auf direktem Wege. Und das mit einer Auflage von 17.000 bis 32.000 Exemplaren – je nach Ausgabe. Damit gehört LuftSport zu den mit Abstand auflagenstärksten Luftfahrtzeitschriften in Deutschland.

Unsere Leser erhalten das Magazin über ihre Mitgliedschaft in einem Luftsportverein alle zwei Monate direkt in ihren Briefkasten. Im Gegensatz zu den Fachzeitschriften einzelner Sparten findet der Leser hier alle sieben Luftsportarten. Das Magazin erreicht auch diejenigen, die sich keine Fachzeitschriften halten oder gleich mehrere Luftsportarten betreiben.

LuftSport kommt an, wird gelesen, meist von der ersten bis zur letzten Seite. Das zeigen die Reaktionen unserer Leserinnen und Leser.

In dieser Broschüre finden Sie Anzeigenbeispiele, jeweils im Satzspiegel oder im Anschnitt (bis zum Blattrand) und die jeweiligen Preise dazu. Wünschen Sie Sonderformate, Beilagen, Beikleber oder haben Sie irgendwelche anderen Fragen, sprechen Sie uns an.

Mit freundlichen Fliegegrüßen

Ihr Team vom Magazin LuftSport

ERSCHEINUNGSWEISE, AUFLAGE UND VERBREITUNG

LuftSport erscheint sechsmal jährlich jeweils Anfang der Monate Februar, April, Juni, August, Oktober, Dezember mit einer Auflage zwischen 17.000 und 32.000 Exemplaren.

Die Mitglieder der DAeC Landesverbände Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz (etwa 14.000) erhalten alle sechs Ausgaben des Magazins. Die Ausgaben Februar/März, Juni/Juli und Oktober/November gehen zusätzlich an die Mitglieder des Aeroclubs NRW (ca. 13.500).

Hinzu kommen Abonnenten aus anderen Bundesländern. Freistücke an Presse, Flugschulen, Fachunternehmen, Organisationen (etwa 1.500 Exemplare).

Bei Messen und luftsportlichen Veranstaltungen erhalten die Besucher kostenlose Exemplare (bis etwa 2500 Exemplare) des Magazins.

PRODUKTION 2022/2023

Nr	Ausgabe	Redaktions- und Anzeigenschluss	Druckvorlagen Anzeigen	Druck	Versand
3	Juni/Juli 2022*	02.05.2022	27.05.2022	09.06.2022	14.06.2022
4	August/September 2022	11.07.2022	01.08.2022	11.08.2022	09.08.2022
5	Oktober/November 2022*	01.09.2022	26.09.2022	06.10.2022	11.10.2022
6	Dezember 2022/Januar 2023	24.10.2022	14.11.2022	24.11.2022	29.11.2022
1	Februar/März 2023*	09.01.2023	23.01.2023	09.02.2023	16.02.2023
2	April/Mai 2023	06.03.2023	20.03.2023	06.04.2023	13.04.2023

* mit Ausgabe NRW

ANZEIGENPREISE UND FORMATE

UMSCHLAGSEITEN				
	Format	Ausgaben 1, 3 und 5	Ausgaben 2, 4 und 6	Bei Belegung aller 6 Ausgaben
Umschlagseiten 2 und 3	210 x 297 mm	1.395,00 €	1.095,00 €	990,00 €
Umschlagseite 4	210 x 297 mm	1.530,00 €	1.195,00 €	1.095,00 €

INNENTEIL / ANGESCHNITTENE ANZEIGEN (PLUS 3 MM BESCHNITZZUGABE)				
	Format	Ausgaben 1, 3 und 5	Ausgaben 2, 4 und 6	Bei Belegung aller 6 Ausgaben
1/1 Seite	210 x 297 mm	1.395,00 €	995,00 €	895,00 €
1/2 Seite quer	210 x 148,5 mm	835,00 €	595,00 €	549,00 €
1/2 Seite hoch	102,5 x 297 mm	835,00 €	595,00 €	549,00 €
1/3 Seite quer	210 x 99 mm	398,00 €	560,00 €	349,00 €
1/4 Seite hoch	102,5 x 148,5 mm	420,00 €	298,00 €	249,00 €
1/4 Seite quer	210 x 74 mm	420,00 €	298,00 €	249,00 €
1/6 Seite	102,5 x 99 mm	273,00 €	179,00 €	139,00 €
1/6 Seite quer	210 x 50 mm	273,00 €	179,00 €	139,00 €
1/8 Seite	102,5 x 74 mm	210,00 €	145,00 €	134,00 €
1/8 Seite quer	210 x 37 mm	210,00 €	145,00 €	134,00 €

INNENTEIL / ANZEIGEN IM SATZSPIEGEL				
	Format	Ausgaben 1, 3 und 5	Ausgaben 2, 4 und 6	Bei Belegung aller 6 Ausgaben
1/1 Seite	180 x 262 mm	1.395,00 €	995,00 €	895,00 €
1/2 Seite quer	180 x 131 mm	768,00 €	548,00 €	495,00 €
1/2 Seite hoch	87,5 x 262 mm	768,00 €	548,00 €	495,00 €
1/3 Seite quer	180 x 87 mm	520,00 €	365,00 €	340,00 €
1/4 Seite hoch	87,5 x 131 mm	385,00 €	275,00 €	250,00 €
1/4 Seite quer	180 x 65 mm	385,00 €	275,00 €	250,00 €
1/6 Seite	87,5 x 87 mm	259,00 €	185,00 €	165,00 €
1/6 Seite quer	180 x 44 mm	259,00 €	185,00 €	165,00 €
1/8 Seite	87,5 x 65 mm	189,00 €	135,00 €	125,00 €
1/8 Seite quer	180 x 33 mm	189,00 €	135,00 €	125,00 €

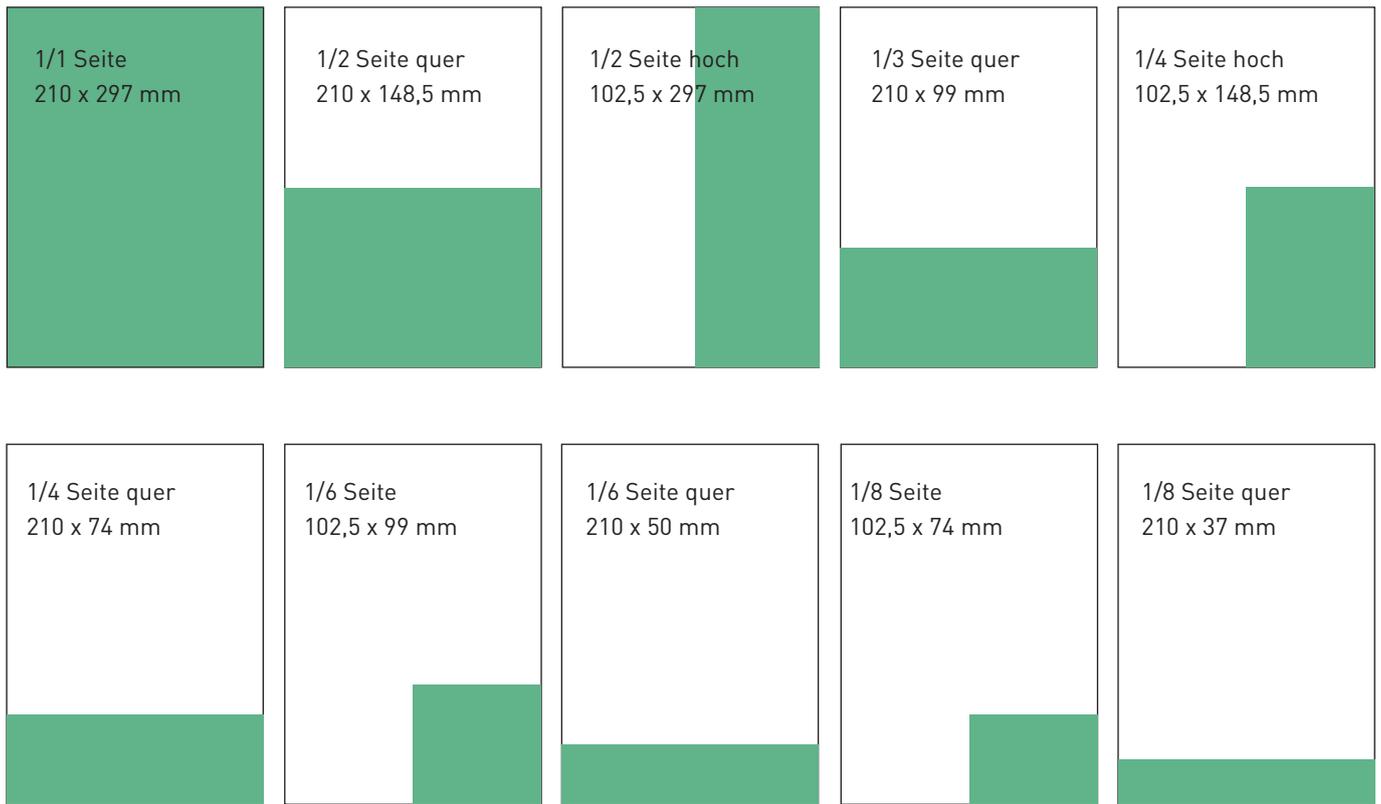
SONDERWERBEFORMEN, RABATTE, BEDINGUNGEN

Beilagen, Beihefter, Beikleber, Sonderausgaben, Sonderformate und -platzierungen auf Anfrage.

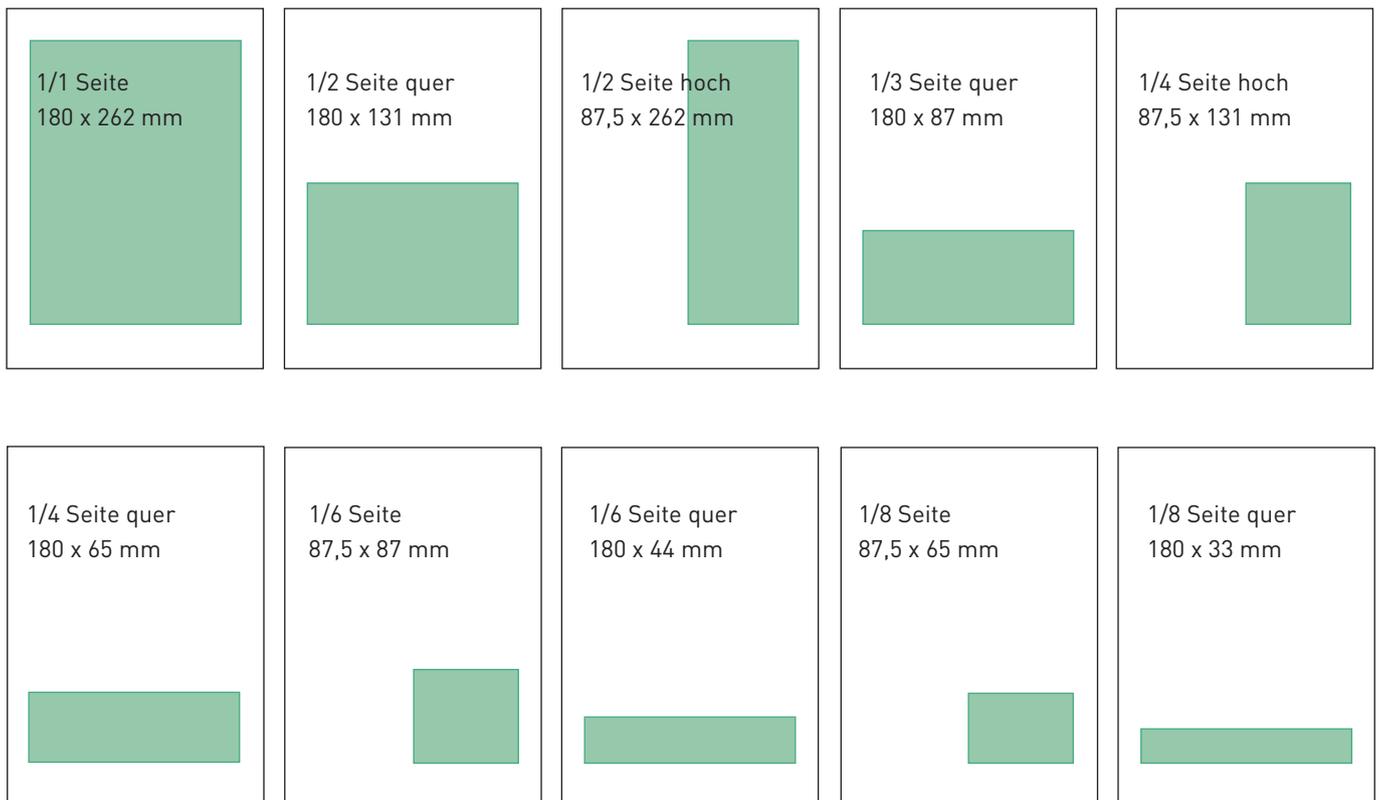
Alle Preise zzgl. der gesetzlichen Mehrwertsteuer.

Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

INNENTEIL / ANGESCHNITTENE ANZEIGEN (PLUS 3 MM BESCHNITZZUGABE)



INNENTEIL / ANZEIGEN IM SATZSPIEGEL



TECHNISCHE DATEN

Magazin-Format: DIN A4, 210 x 297 mm

Druckverfahren: Rollenoffset, durchgängig 4/4 farbig,
Euroskala

Vorlagen: Fertig erstellte Druck-PDF

(PDF/X-3) oder tif oder eps (mind. 300 dpi).

Schriften eingebettet oder in Pfade umgewandelt.

Wenn nicht möglich, Schriften mitliefern.

Sollten Schriften fehlen, werden beim Druck Ersatzschriften verwendet, die unter Umständen zu anderen Schriftverläufen führen.

Farben im CMYK-Modus ohne Sonderfarben.

Abspeicherung der Datei im 1:1-Original-Anzeigenformat laut Anzeigenpreisliste.

Bei angeschnittenen Anzeigen mit 3 mm Beschnittzugabe.



KONTAKT

Eqip Werbung & Verlag GmbH

Sprottauer Str. 52

53117 Bonn

Telefon: 0228-96 69 90 11

Telefax: 0228-96 69 90 12

www.luftsportmagazin.de

anzeigen@luftsportmagazin.de



ALLGEMEINE GESCHÄFTSBEDINGUNGEN

1. Vorliegende Geschäftsbedingungen gelten für Aufträge zur Veröffentlichung einer oder mehrerer Anzeigen in der Zeitschrift „LuftSport“ der Eqip Werbung und Verlag GmbH (Auftragnehmer) zum Zwecke der Verbreitung.
2. Für die Aufnahme von Anzeigen an bestimmten Plätzen wird nur dann eine Gewähr geleistet, wenn eine ausdrückliche schriftliche Zusage der Auftragnehmer vorliegt oder sich das aus dem Auftrag zur Platzierung ergibt.
3. Anzeigen für die Umschlagseiten werden in der Reihenfolge des Auftragseingangs berücksichtigt.
4. Ein Vertrag über die Veröffentlichung einer oder mehrerer Anzeigen kommt mit einer ausdrücklichen Annahmeerklärung des Auftragnehmers gegenüber dem Auftraggeber zustande.
5. Der Auftragnehmer behält sich ausdrücklich die Nichtveröffentlichung von Anzeigen vor, die gegen geltende Gesetze und Bestimmungen verstoßen.
6. Gegen Aufpreis, der nach Aufwand bemessen wird, leistet der Herausgeber Unterstützung bei der Gestaltung und Erstellung von Druckvorlagen.
7. Urheberrechte verbleiben grundsätzlich beim Auftragnehmer und können nach Vereinbarung entgeltlich übertragen werden.
8. Kosten nachträglicher Änderungen der ursprünglich vertraglich vereinbarten Ausführung trägt der Auftraggeber.
9. Anzeigen werden in der belegten Zeitschrift als solche gekennzeichnet.
10. Der Verlag gewährt die drucktechnisch einwandfreie Wiedergabe der Anzeigen, soweit diese nicht auf Mängeln der Druckvorlagen zurückzuführen sind.
11. Die Haftung des Auftragnehmers ist beschränkt auf ein Minderungsrecht oder Nacherfüllungsrecht des Auftraggebers. Weitergehender Schadensersatz wird nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit geleistet. Nacherfüllung kann erst mit der nächsten planmäßig vorgesehenen Ausgabe der Druckschrift gewährt werden. Mängelrügen sind innerhalb von 4 Wochen nach dem Erscheinen beim Auftragnehmer zu erheben.
12. Der Auftraggeber erhält ein Belegexemplar.
13. Die Lieferung der Druckvorlagen durch den Auftraggeber erfolgt digitalisiert.
14. Für die rechtzeitige Lieferung der Druckvorlagen ist der Auftraggeber verantwortlich.
15. Rechnungen sind spätestens 14 Tage nach Zugang zu begleichen.
16. Eine verspätete Auslieferung der Zeitschrift berechtigt den Auftraggeber nicht zur Minderung des vereinbarten Preises.
17. Erfüllungsort und Gerichtsstand ist der Sitz der Eqip Werbung & Verlag GmbH in Bonn



FLUGPLATZFEST WERSHOFEN

1

Die Wershofener Segelflieger, im selbsternannten Thermikparadies Eifel beheimatet, hatten schon früh ein gutes Händchen für tolle Flugtage und lockten bereits in den 60er, 70er und 80er-Jahren zigtausende Besucher in die Nordeifel, um dort unter anderem die weltberühmte britische Kunstflugstaffel „Red Arrows“ zu bestaunen. Seit 1996 gab es in Wershofen Flugplatzfeste für die ganze Familie bei freiem Eintritt. Im Jahr 2012 haben die Wershofener dann das Nostalgische Flieger-Picknick ins Leben gerufen. Das diesjährige Flugplatzfest am 1. und 2. September war die vierte Veranstaltung dieser Art und ein Riesenerfolg.

Vorab: Als überschaubarer Segelflugverein ein solches Großereignis zu stemmen, ist bewundernswert und setzt enormes ehrenamtliches Engagement der Mitglieder voraus. Auch 2018 hat sich der Aufwand wieder gelohnt. Als Hauptsponsor hatte Petrus perfektes Wetter spendiert, und so zog es Besucher von nah und fern – auf dem Landweg und in der Luft – in Scharen nach EDRV. Das Konzept der Wershofener: Das Flugplatzfest ist nicht nur Flugtag, sondern ein Komplettpaket aus Oldtimer-, Retroplane- und Cessna-Treffen, zünftigem Flieger-Picknick, Fête, Flugshow, Flohmarkt, Kinderaktionen – kurz, Unterhaltung für die ganze Pilotenfamilie.

Nostalgisches Flieger-Picknick

In den USA haben Flieger-Picknicks eine lange Tradition. Mit Picknickdecke und reich gefülltem Korb im Gepäckraum fliegt man mit dem Flugzeug zu einem schön gelegenen Landefeld, um dort mit Fliegerfreunden einen geselligen Nachmittag zu verbringen. Das funktionierte auch in Wershofen, nur dass der Veranstalter die angereisten Oldtimer-, Youngtimer- sowie Retroplanebesatzungen – oft im nostalgischen Outfit – mit einem gefüllten Picknickkorb überraschte. Nach der Hangar-Party

am Samstagabend schlief man standesgemäß mit Schlafsack und Zelt unterm Flügel. In der Szene hat es sich das Ereignis herumgesprochen und lockt immer mehr Oldtimer, Cessna-Flugzeuge und Retroplanes in die Eifel.

Cessna-Treffen

Im Rahmen des vierten Nostalgischen Flieger-Picknicks fand das Classic-Cessna-Meeting in Zusammenarbeit mit der deutschen Sektion der International Cessna 120-140 Association statt. Der Einladung waren etwa 30 Besatzungen gefolgt. Vom ältesten Modell, einer C-145 Airmaster von 1939 über die C120/140 Reihe, C170, C172, C180, C185, C195 bis hin zur C305 war alles vertreten. Für die Gäste ein hervorragender Überblick über die Geschichte dieser erfolgreichen Flugzeuge, für die anfliegenden Besatzungen Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch. Im Falle der C-145 Airmaster konnte Bill Batesole aus New Hampshire USA – mit Fedex Boeing 777 über Lüttich angereist und selbst bis vor kurzem Airmaster-Owner – dem Piloten Thomas Schütthoff Tipps für die Einstellungen seines Triebwerks geben.

Static Display, Flugshow, Passagierflüge

Am Samstag und Sonntag pilgerten dann mehr als 6000 Besucher zum Sonderlandeplatz EDRV, wo nur eine kleine Parkgebühr erhoben wurde, ansonsten trotz aller Attraktionen freier Eintritt war. Am Boden und in der Luft konnten sie knapp 150 verschiedene Flugzeuge bestaunen. Die ein Kilometer lange Reihe der ausgestellten Flugzeuge gab einen tollen Überblick über die Geschichte und Vielfalt der Fliegerei. Neben Überflügen und Kunstflugvorführungen bestand die Möglichkeit zu Rundflügen, in den Flugzeugen des Vereins und in vielen der angereisten Oldtimer. So kamen an den beiden Tagen 444 Flugbewegungen zustande, erflogen von insgesamt 142 Flugzeugen.



2



4



5



3

- 1: Strahlend blauen Himmel und glänzendes Metall gab es reichlich beim diesjährigen Flugplatzfest
- 2: Viele Piloten kamen im passenden Outfit mit ihren Klassikern zum „Nostalgischen Flieger-Picknick“ nach Wershofen. Die Besatzung der HB-CKA gewann dafür den Preis als „Beste Nostalgiker“.
- 3: So weit das Auge reichte standen Oldtimer und Youngtimer Flügel an Flügel. Rund 140 Flugzeuge waren in die Eifel gekommen, darunter mehr als 20 klassische Cessnas.
- 4: Wer wollte, konnte auch mit Oldtimern in die Luft gehen, wie mit der Boeing Stearman „Old Crow“ von Hans Nordsiek.
- 5: Zum Nostalgischen Flieger-Picknick kamen nicht nur alte (Bücker Jungmann, links), sondern auch neue (Dallach Sunwheel, rechts) Doppeldecker zusammen.

Für die am Boden gebliebenen gab es viel zu erleben: Verkaufsstände, Modellflugsimulatoren, einen Flohmarkt, Aktionen für Kinder und natürlich Verpflegung und Getränke jeglicher Art.

Auf große Resonanz stieß auch die Verlosung von Rundflügen und Modellflugzeugen, während „The Storyteller“ Hans Nordsiek nicht nur Kinder vor einer Boeing Stearman mit seinen Ge-

Anzeige 1/2-Seite quer

Diese Anzeige kostet pro Ausgabe:

	im Anschnitt	im Satzspiegel
in den Ausgaben 2, 3 und 5	768,00 €	768,00 €
in den Ausgaben 1, 4, und 6	595,00 €	548,00 €
bei Belegung aller 6 Ausgaben	549,00 €	495,00 €

SEGELFLIEGEN IM GEBIRGE

Segelfliegen im Gebirge ist fantastisch, aber auch anspruchsvoll



Das Segelfliegen in den Alpen zählt zu den erlebnisreichsten, aber auch anspruchsvollsten Varianten dieses Sports und wird von vielen Piloten häufig unterschätzt. Eine jährlich vom DAeC ausgerichtete Fluglehrer-Fortbildung für den Gebirgssegelflug adressiert dieses Sicherheits-Thema und vermittelt wichtige Hilfestellungen für die Vorbereitung und Durchführung von Vereins-Exkursionen in die Berge.

Faszinierende Anblicke, das Erreichen von Regionen, die sonst für Menschen fast unzugänglich sind, die direkte Auseinandersetzung mit Naturkräften und die verschiedenen Flugvarianten (Thermik, Hang oder Welle) machen jeden Flug in den Bergen zu einem einzigartigen Erlebnis.

Um in den Bergen sicher zu fliegen müssen diverse zusätzliche Aspekte beachtet werden – u.a.:

- Der Raum, in dem geflogen wird, ist viel enger, die Nichtbeachtung von Regeln steigert das Kollisionsrisiko erheblich.
- Die ständige Nähe der Berghänge und das häufige Fehlen des Horizontbildes erfordern eine besondere Beherrschung des Flugzeuges.
- Schnell wechselnde Wetterbedingungen und die Änderung der Wettersituation innerhalb weniger Kilometer setzen ein genaues Wissen der meteorologischen Zusammenhänge voraus.
- Die meisten Regionen sind zudem nicht landbar, d.h. es muss beim Fliegen vor jedem Manöver eine navigatorische Alternative, der ‚Plan B‘, berücksichtigt werden, die auch bei der pessimistischsten Gleitleistung zumindest ausreicht, eines der wenigen designierten Außenlandefelder zu erreichen.

All diese Faktoren müssen sicher beherrscht, vorbereitet und regelmäßig trainiert werden. Taktische oder fliegerische Fehler, die im Flachland oder Mittelgebirge durch Erfahrung ausgeglichen werden könnten, wirken sich in den Bergen sofort kritisch aus.

Leider werden Exkursionen von Vereinen häufig mit einer deutlich zu geringen Vorbereitung angetreten und bei der Durchführung der Flüge oftmals kritische Aspekte besonders durch erfahrene Piloten vernachlässigt, wodurch sich die Piloten unnötig in Gefahr begeben.

Um dieser Sicherheits-Problematik zu begegnen, findet jedes Jahr im August im französischen Gebirgsflugzentrum „Centre National de Vol à Voile St. Auban“ (CNVV) der „Multiplikatoren-Lehrgang“ statt, eine Gebirgsflug-Einweisung für Fluglehrer. Unter der Leitung von Gerd Weinelt und unterstützt von Janik Eggler werden praktische und theoretische Inhalte vermittelt, die bei der Vorbereitung und Durchführung von Vereinsexkursionen in die Alpen helfen.

Jeder Tag beginnt mit einem ausführlichen Wetterbriefing durch die französischen Fluglehrer des CNVV, die Experten vor Ort.

Im Rahmen des Briefings wird außer auf die allgemeine Wetterlage und die Flugbedingungen auch auf tagesaktuelle Bedingungen in den umliegenden Regionen hingewiesen. Wenn erforderlich, werden auch klare Einschränkungen oder Warnungen ausgesprochen.

Für die Teilnehmer des Lehrgangs folgt ein weiteres Briefing durch Gerd, in dem die aktuellen Informationen detailliert erörtert werden.

Bevor sich die Lehrgangsteilnehmer zu den Flugzeugen bege



2



3

1: Am ‚Parcours‘, der sehr stark frequentierten ‚Rennstrecke‘ der französischen Alpen. Ein FLARM ist in den Alpen Pflichtausstattung.

2: Startaufstellung mit der ‚OK‘, der ASH-25, die Gerd Weinelt für Einweisungsflüge mitbringt.

3: Licht und Schatten – unbeständige Wetterlagen lassen sich in den Bergen nur schwer umfliegen.

ben, werden bis zum Mittag theoretische Themen durchgearbeitet (siehe Infokasten). Teilweise können die Themen auch als Lehrproben durch die Teilnehmer des Lehrgangs erfolgen. Der praktische Teil der Gebirgsflugeinweisung findet sowohl in Form von doppelsitzigen Einweisungsflügen als auch von Übungsflügen mit vor Ort gecharterten oder selbst mitgebrachten Flugzeugen statt.

Geflogen wird nicht ‚im Pulk‘, aber im ständigen Funkkontakt. In regelmäßigen Abständen wird die Position aller Flugzeuge abgefragt, bei Bedarf werden Hinweise bzgl. der Situation verschiedener Regionen gegeben.

Es ist auch möglich im Team zu fliegen, der konkrete Ansatz richtet sich nach den Gebirgsflug-Erfahrungen des Piloten und dem Lehrgrundsatz ‚einmal zeigen, danach üben‘.

Anzeige 1/3-Seite quer

Diese Anzeige kostet pro Ausgabe:

	im Anschnitt	im Satzspiegel
in den Ausgaben 2, 3 und 5	560,00 €	520,00 €
in den Ausgaben 1, 4, und 6	398,00 €	365,00 €
bei Belegung aller 6 Ausgaben	349,00 €	340,00 €

ATOS WING

– ein Motorsegler der anderen Art

1

Aeronautic Innovation Rühle & Co GmbH, kurz A.I.R., hat seinen Atos Hängegleiter über 3000 Mal weltweit verkauft. Dadurch wurde er zum Bestseller. Das Allgäuer Unternehmen, im Besitz und unter der Leitung von Felix Rühle, möchte sich aber nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Schon vor über einem Jahr saß man auf dem Flugplatz Lindau zusammen und sinnierte darüber, wie man einen freitragenden Flügel mit einem Kohlefaser-Kastenholm auch anders einsetzen könnte. Die Vorstellung war seinerzeit, daraus einen Segler mit Knüppelsteuerung in liegender Position zu entwickeln.

Herausgekommen ist aber ein einsitziger Motorsegler (eigenstartfähiges Segelflugzeug) in Sitzanordnung einfachster Bauart, dessen Vorentwurf auf der letztjährigen AERO noch eher zögerlich präsentiert wurde, aber trotzdem auf einiges Interesse stieß. Seitdem ist das Interesse an diesem Atos Wing, wie Rühle ihn nennt, nicht gesunken. Ganz im Gegenteil! Die Anfragen häufen sich in jüngster Zeit und kommen zumeist von PPL-Scheininhabern (85 %) überwiegend aus dem Segelflughbereich.

Warum? Nach Angaben der Firma beträgt die Leermasse der reinen Seglerversion ganze 70 kg. Das ist keine Sensation, wenn man bedenkt, dass das berühmte Darmstädter „Windspiel“ sogar nur 54 kg auf die Waage brachte. Aber mit der Motorseglerversion, so Rühle, würde man leicht in die in Deutschland geschaffene 120 kg-Klasse kommen. Und genau das könnte der Schlüssel zum Erfolg werden, weil PPL-

Inhaber ihren Schein umschreiben lassen könnten und auf das Medical dann verzichten werden könnte. Die Zahl derer, die den medizinischen Anforderungen nicht mehr ganz gerecht werden, nimmt von Jahr zu Jahr rein demoskopisch gesehen zu. Es müssen auch nicht immer die Superorchideen sein, deren Preise exorbitant gestiegen und die selbst für Vereine zum Teil nicht mehr finanzierbar sind. Eine einfache Seglerversion des Atos Wing wäre in jedem Fall eine sehr preisgünstige Variante (ca. 35.000 €). Als zweite Variante bietet er sich als reiner Motorsegler (für etwa 50.000 €) an. Sozusagen als Alternative zu den deutlich teureren Ultraleicht- oder sogar Motorflugzeugen. Bei ersten Flugtests im Ausland stellte sich heraus, dass die überarbeitete Version der Atos Wing gegenüber der reinen Drachenversion deutlich wendiger und leichter kontrolliert zu steuern ist und das bei ähnlich angenehmen Flugeigenschaften wie bei der Drachenversion. Besonders Spaß macht es, mit 50 km/h entspannt in enger Thermik zu kreisen, die bisher nur Gleitschirmen, Drachen oder einigen wenigen Segelflugzeugen vorbehalten blieb.

Felix Rühle studierte an der Technischen Universität in Stuttgart Luft- und Raumfahrttechnik und war fünf Jahre zum Teil parallel zu seiner Firmengründung auch beim DLR tätig. So etwas trägt Früchte. Zusammen mit der RWTH Aachen läuft seit über einem Jahr die Entwicklung eines speziellen Fertigungsverfahrens für einen noch leichteren Kohlefaserholm, der gegenüber dem jetzt verwendeten Standardholm (18 kg) noch einmal bis zu 4 kg leichter werden soll. Dieser Holm und der neu entwickelte



- 1: Unglaublich: Der Flügel dieses Motorseglers ist ein normaler Drachenflügel.
- 2: Der Stolz eines Konstrukteurs ist Felix Rühle anzusehen.
- 3: Für Motorsegler ungewohnt ist die starke Pfeilung.
- 4: Eine ausgefeilte Aerodynamik sorgt für gute Flugeigenschaften.

Rumpf, der aus einer V-Basiseinheit besteht, hat in der Basisversion ein Einrad-Einziehfahrwerk, das mittels Seilzug eingefahren werden kann. Der Pilot sitzt im Schwerpunkt und steuert das Flugzeug mit einem Steuerknüppel.

In der Motorsegler-Variante wird ein 16-kW-Elektromotor von Geiger-Engineering fest eingebaut. Das reicht immerhin aus, das Flugzeug nach 40 Metern Rollstrecke in die Luft zu bringen und es weiter mit bis zu 3 m/s steigen zu lassen. Der Faltpropeller liegt auf einer längeren Welle. Wird der Motor eingeschaltet, öffnet sich der Propeller durch Fliehkraft. Eine äußerst simple Angelegenheit! Für längeren Segelflug kann der Propeller komplett in den Rumpf eingeschwenkt werden, womit sich das beste Gleiten um ca. 2 Gleitzahlpunkte gegenüber der Variante mit am Rumpf anliegenden Propellerblättern auf ca. 1:28 verbessern lässt. Optisch und aerodynamisch ist das dann ein reines Segelflugzeug.

Gespeist wird der 58 Volt HPD 16 von drei Lithium-Ionen-Batterien, die je 65 Ah besitzen. Das reicht aus, um damit min-

destens satte drei Stunden bei 85 km/h Reisegeschwindigkeit elektrisch zu fliegen. Die Zuladung des kompletten elektrischen Antriebsstranges beträgt um die 52 kg, wobei der E-Motor nur 4,6 kg wiegt. Denkbar wären auch nur zwei Batterien mit je 60 Ah und einem Einzelgewicht von je 15,4 kg, die die Flugdauer allerdings deutlich reduzieren würden. Es liegt in der Entscheidung späterer Kunden, ob sie lieber gemütlich von A nach B fliegen wollen oder ob sie den Reiz im thermischen Fliegen sehen. Hinzuzufügen wäre noch, dass man bei der 120 kg-Klasse nur eine Batterie mit 15,4 kg rechnen müsste, um theoretisch in die Luft zu kommen. Alle weiteren Batterien werden so gerechnet, als entsprächen sie einem 40 Liter-Treibstofftank, sodass die Abflugmasse dann mit mehreren Batterien durchaus 260 kg betragen dürfte.

„Jetzt arbeiten wir erst einmal an verschiedenen Verbesserungen“, meinte Felix Rühle nach einer für seine Firma wieder erfolgreichen Drachenflugweltmeisterschaft. „Wir hoffen bis zur AERO, die inzwischen das wichtigste Ausstellungsfenster

Anzeige 1/4-Seite quer

Diese Anzeige kostet pro Ausgabe
in den Ausgaben 2, 3 und 5
in den Ausgaben 1, 4, und 6
bei Belegung aller 6 Ausgaben

im Anschnitt
385,00 €
275,00 €
249,00 €

im Satzspiegel
420,00 €
298,00 €
250,00 €



FUTURISTISCHE AMBULANZ-DROHNE ERHÄLT 20.000 €-PREIS

Im Rahmen der 1. FAI-Drohnen-Expo am 1. September in Lausanne wurde der mit 20.000 Euro dotierte Prinz-Alvaro de Orleans-Borbon-Preis an den Italiener Vincenzo Navanteri (34) verliehen.

Der Preis soll Navanteri und seinem Team helfen, das Konzept einer autonom fliegenden Rettungsdrohne zu realisieren. Diese Ambulanz-Drohne fliegt mit GPS-Unterstützung, hat eine Reichweite von 150 km und kann bis zu 120 kg Last tragen. Angetrieben von acht Elektromotoren, ist sie ausgestattet mit Back-Up-Batterien und einer Gasturbine zur Ladung der Batterien. An Bord sind Kameras, Kommunikationssysteme, Sauerstoff sowie medizinische Überwachungsinstrumente.

Mit der Drohne könnten verletzte Personen aus unwegsamem Gelände bei jedem Wetter ausgeflogen werden. Auch könnten damit Ärzte und Ausstattung z.B. zu Erdbeben- oder Überschwemmungsgebieten transportiert werden. Die Bedienung der Drohne soll auch Nicht-Piloten wie Ärzten oder Katastrophenhelfern möglich sein.



Foto: FAI/Marcus King

Weitere Informationen unter <https://www.fai.org/news/prestigious-20000-prize-awarded-futuristic-drone-ambulance>

FAI Ambulance



DAEC

www.daec.de



DEUTSCHER
AERO CLUB

LUFTRAUMDATEN DEUTSCHLAND

Die Bundeskommission Segelflug erstellt die aktuellen Luftraumdaten anhand veröffentlichter Unterlagen und stellt sie hier kostenfrei zur Verfügung.

Die Nutzung dieser Daten trägt wesentlich zur Erhöhung der Flugsicherheit und Rechtssicherheit für den Piloten bei. Im sportlichen Bereich ermöglichen sie eine bessere Streckenplanung und operative Nutzung der Lufträume sowie auf Wettbewerben faire Chancen.

Luftraumdaten



Anzeige

1/4-Seite hoch

Diese Anzeige kostet pro Ausgabe:
im Anschnitt (im Satzspiegel)

in den Ausgaben 2, 3 und 5
420,00 € (385,00 €)

in den Ausgaben 1, 4, und 6
298,00 € (275,00 €)

bei Belegung aller 6 Ausgaben
250,00 € (249,00 €)

Anzeige 1/8-Seite

Diese Anzeige kostet pro Ausgabe:

im Anschnitt (im Satzspiegel)
in den Ausgaben 2, 3 und 5
210,00 € (189,00 €)

in den Ausgaben 1, 4, und 6
145,00 € (135,00 €)

bei Belegung aller 6 Ausgaben
134,00 € (125,00 €)

DFS



DFS Deutsche Flugsicherung

ANMELDEPORTAL DFS-PILOTENTAG

Für den DFS-Pilotentag für VFR-Piloten am Samstag, dem 17. November, wird das Anmeldetool für Ihre Anmeldungen auf der DFS-Homepage am 19. September online gestellt. Den Link zur DFS-Homepage finden Sie unten.

Anmeldungen können nur für Einzelpersonen und ausschließlich über das Anmeldetool vorgenommen werden. Anmeldungen per E-Mail können nicht berücksichtigt werden.

AOPA



DER NEUE LEICHTE FLUGSCHULSTANDARD

Schon im April 2018 sollte es soweit sein, jetzt sind die gesetzlichen Vorgaben für den einfacheren Flugschulstandard der Declared Training Organisation (DTO) als EU-Verordnung 2018/1119 veröffentlicht. Damit sind sie Anfang September 2018 in Kraft getreten. Wann die Bundesländer so weit sein werden, erste Anträge für eine DTO-Genehmigung zu bearbeiten, wird sich bald zeigen. Heute sind alle Flugschulen in

SAFETY NEWSLETTER

Der neueste AOPA Safety Letter befasst sich mit dem Thema meteorologische Flugvorbereitung.

Die meteorologische Flugvorbereitung, also das Studieren und Interpretieren aller relevanten Wetterberichte und -vorhersagen vor einem Flug, erfordert nicht nur wesentliche Kenntnisse der Wetterkunde, sondern auch eine systematische Herangehensweise an das Wetter-Briefing.

Der Deutsche Wetterdienst (DWD) gibt hierzu auf seiner Homepage www.dwd.de/Luftfahrt sowie auf der kostenlosen App RunwayMAP wertvolle Praxistipps zum Thema Flugwetter und Flugvorbereitung. Und jede Woche erscheinen neue Tipps.

Mit Genehmigung des DWD erscheint in diesem AOPA Safety Letter ein Auszug aus diesen Praxistipps, der sich vor allem mit der Wetterflugvorbereitung anhand der Briefingplattform des Deutschen Wetterdienstes www.dwd.de mit Internet Service befasst.



sen App RunwayMAP wertvolle Praxistipps zum Thema Flugwetter und Flugvorbereitung. Und jede Woche erscheinen neue Tipps. Mit Genehmigung des DWD



Anzeige

1/2-Seite hoch

diese Anzeige kostet pro Ausgabe:

im Anschnitt (im Satzspiegel)

in den Ausgaben 2, 3 und 5
768,00 € (768,00 €)

in den Ausgaben 1, 4, und 6
595,00 € (548,00 €)

bei Belegung aller 6 Ausgaben
549,00 € (495,00 €)



SCALE-JAHRESRUNDE

1

Neben der jährlich stattfindenden Deutschen Meisterschaft stand in diesem Jahr die „Scale World Championship F4C und F4H“ im Fokus der Fans von vorbildgetreuen Flugzeugmodellen.

Flugmodelle der Kategorie F4 haben als Vorbild immer ein Originalflugzeug, welches präzise in einem bestimmten Maßstab nachgebaut sein muss. Bei der Typenvielfalt aus über einhundert Jahren Luftfahrt – und es kommen ständig neue hinzu – ist der Scale-Modellbau ein fast unerschöpfliches Thema. Je nach Wettbewerbsklasse muss der Modellflieger sein „Sportgerät“ anhand einer Dokumentation ganz oder teilweise selbst gebaut haben. In der „Königsklasse F4C“ müssen sogar alle nicht selbst gefertigten Teile deklariert werden.

Nieten, Blechstöße, Bespannungsnähte, Handdeckel, Beschriftungen und die vielen anderen akribisch recherchierten Details – da kommen schnell hunderte von Baustunden zusammen. Aber hoher Schwierigkeitsgrad und Komplexität werden mit wertvollen Baupunkten belohnt – und die können nicht vom Wind verblasen werden. Denn neben der Bauwertung gilt es auch bei der Flugvorführung, die ebenfalls im Flugstil, den ausgewählten Figuren, bis hin zum Motorgeräusch dem Originalflugzeug entsprechen muss, zu punkten.

In Zeiten der fast komplett fertigen ARC- und ARF-Modelle sind es nicht mehr viele Modellbauer, die ihre Flugzeuge mit handwerklichem Geschick und technischem Knowhow auf so hohem Niveau selbst herstellen und sich darüber hinaus auch noch an Wettbewerben beteiligen.

Dennoch gibt es sie. Beim „**Scale World Championship 2018**“ präsentierten 70 der weltbesten Scale-Piloten ihre Modelle und kämpften eine Woche lang um den Titel des Weltmeisters in den FAI-Kategorien F4C und F4H. Auf dem schönsten Militärflugplatz der Schweiz in Meiringen im Berner Oberland hatte der Aero-Club der Schweiz, zusammen mit dem Schweizerischen Modellflugverband, die WM F4 und zeitgleich auch noch die „Scale-Helicopter FAI open“ organisiert. Moderne Hallen und Hangars und viel Platz für Zuschauer, Gäste und Teilnehmer boten eine perfekte Infrastruktur. Mit „Schweizer Präzision“ leisteten die Organisatoren schon bei der Vorbereitung und erst recht bei der Durchführung dieses spektakulären Events ganze Arbeit – es fehlte praktisch an Nichts.

Einige Tage vor Wettbewerbsbeginn hatten die Piloten Gelegenheit, sich bei Trainingsflügen an die doch für die meisten ungewöhnliche Kulisse im Haslital zu gewöhnen. Ein Modell vor den Bergen zu fliegen ist nun mal nicht alltäglich, denn der Horizont liegt dort einige hundert Meter weiter oben.

Der Samstag wurde vom Programm der Eröffnungsfeier dominiert: Einmarsch der Teams mit Nationalhymnen und Landes-

Anzeige 1/6-Seite

Diese Anzeige kostet pro Ausgabe:
im Anschnitt (im Satzspiegel)

in den Ausgaben 2, 3 und 5
273,00 € (259,00 €)

in den Ausgaben 1, 4, und 6
179,00 € (185,00 €)

bei Belegung aller 6 Ausgaben
139,00 € (165,00 €)



2



4



5



3

- 1: Weltmeister – so sehen Sieger aus! Marcus Hausmann mit seiner Stampe SV4 und Helfer Thomas Heimes.
- 2: Mit der SE5A gewann Thomas Ott die DM F4H.
- 3: Die Stinson A1 – bei der Komplexität dieses Modells brauchte Max Merckenschlager fast vier Jahre Bauzeit.
- 4: Die DH 82A „Tiger Moth“ von Andreas Paul beim Wertungsflug.
- 5: Die „Bearcat“ von Hans-Dieter Wahl mit vorbildgetreuem Top-Speed

flaggen, Rede- und Musikbeiträge, hochkarätige Modellflugdisplays und als Highlight die Schweizer Luftwaffe mit dem neuen Kunstflugprogramm der Pilatus PC-7-Staffel, welches auch dem Schweizer Publikum erstmalig vorgeführt wurde.

Mit dem Beginn der Baubewertungen, ebenfalls am Samstag, und den ersten Wertungsflügen am Sonntag war der Kampf um die Weltmeistertitel in F4C und F4H eröffnet. Helmut Linscheid war als „Flight Judge F4H“ einziger deutscher Sportzeuge im 20-köpfigen internationalen Punktrichterteam. Ein Novum dieser WM war die digitale Punktevergabe. Anstelle der üblichen Wertungsbögen hatten die Punktrichter eine Art Tablet. Die eingegebenen Punkte wurden dann zeitgleich auf einem großen Monitor an der Startstelle für alle sichtbar angezeigt. So waren Teilnehmer und Zuschauer immer auf dem aktuellen Wertungsstand.

Für das „Scale Team Germany“ ging es auf und ab: Teils bescheidene Baubewertungen, Probleme mit der Gastrimmung, respektable erste Flüge im Wechsel mit weniger guten – insgesamt alles nicht wie erhofft. Die ungewohnte Location im Talkessel ohne Horizont und der Fallwind vom Pass quer zum Flugfeld machten es für die übrigen Piloten auch nicht einfacher. Der Punktstand am Dienstagabend zeigte nach Abschluss der Baubewertung und den bisherigen Flügen einen ersten Trend.

In der Kategorie F4C belegte Titelverteidiger Andreas Lüthi den 1. Platz und in der Kategorie F4H führte Max Schilt. Auch in der Teamwertung lagen in beiden Kategorien die Schweizer an der Spitze. Aber: Marcus Hausmann war hinter Max Schilt auf Platz dem zweiten Platz und Max Merckenschlager in der Klasse F4C auf dem dritten – ein starkes, aber eben nur vorläufiges Ergebnis. Damit wurde es für das deutsche Team doch noch richtig spannend.

Am Samstag, beim dritten Wertungsflug für die acht bestplatzierten Piloten jeder Klasse, sollten Max und Marcus ein letztes Mal Gelegenheit bekommen, ihre sehr guten Platzierungen zu verteidigen. Zuerst wurde die Klasse F4H geflogen. Mit einem motivierten und entschlossenen Wertungsflug erreichte Marcus 2411 Punkte und platzierte sich damit uneinholbar ganz oben in der Ergebnisliste – Marcus ist Weltmeister! Der Jubel im Team war groß und auch die in der Rangliste nachfolgenden Piloten respektierten diese Leistung anerkennend.

Anschließend kamen die abschließenden dritten Wertungsflüge in F4C. Andreas Lüthi und Marc Levi hatten ihre Positionen behauptet und auch Max hatte nach einer starken Flugvorführung, die ihm 2559,5 Punkte brachte, Chancen für einen Platz auf dem Siegertreppchen. Doch den musste er letztlich Walter

Anzeige 1/6-Seite quer

Diese Anzeige kostet pro Ausgabe	im Anschnitt	im Satzspiegel
in den Ausgaben 2, 3 und 5	273,00 €	259,00 €
in den Ausgaben 1, 4, und 6	179,00 €	185,00 €
bei Belegung aller 6 Ausgaben	139,00 €	165,00 €

Ganzseitige Anzeige

1/1-Seite

im Innenteil

(im Anschnitt und im Satzspiegel)

in den Ausgaben 2, 3 und 5	1.395,00 €
in den Ausgaben 1, 4, und 6	995,00 €
bei Belegung aller 6 Ausgaben	895,00 €

auf den Umschlagseiten 2 und 3

(im Anschnitt)

in den Ausgaben 2, 3 und 5	1.395,00 €
in den Ausgaben 1, 4, und 6	1.095,00 €
bei Belegung aller 6 Ausgaben	990,00 €

auf der Umschlagseite 4

(im Anschnitt)

in den Ausgaben 2, 3 und 5	1.530,00 €
in den Ausgaben 1, 4, und 6	1.195,00 €
bei Belegung aller 6 Ausgaben	1.095,00 €