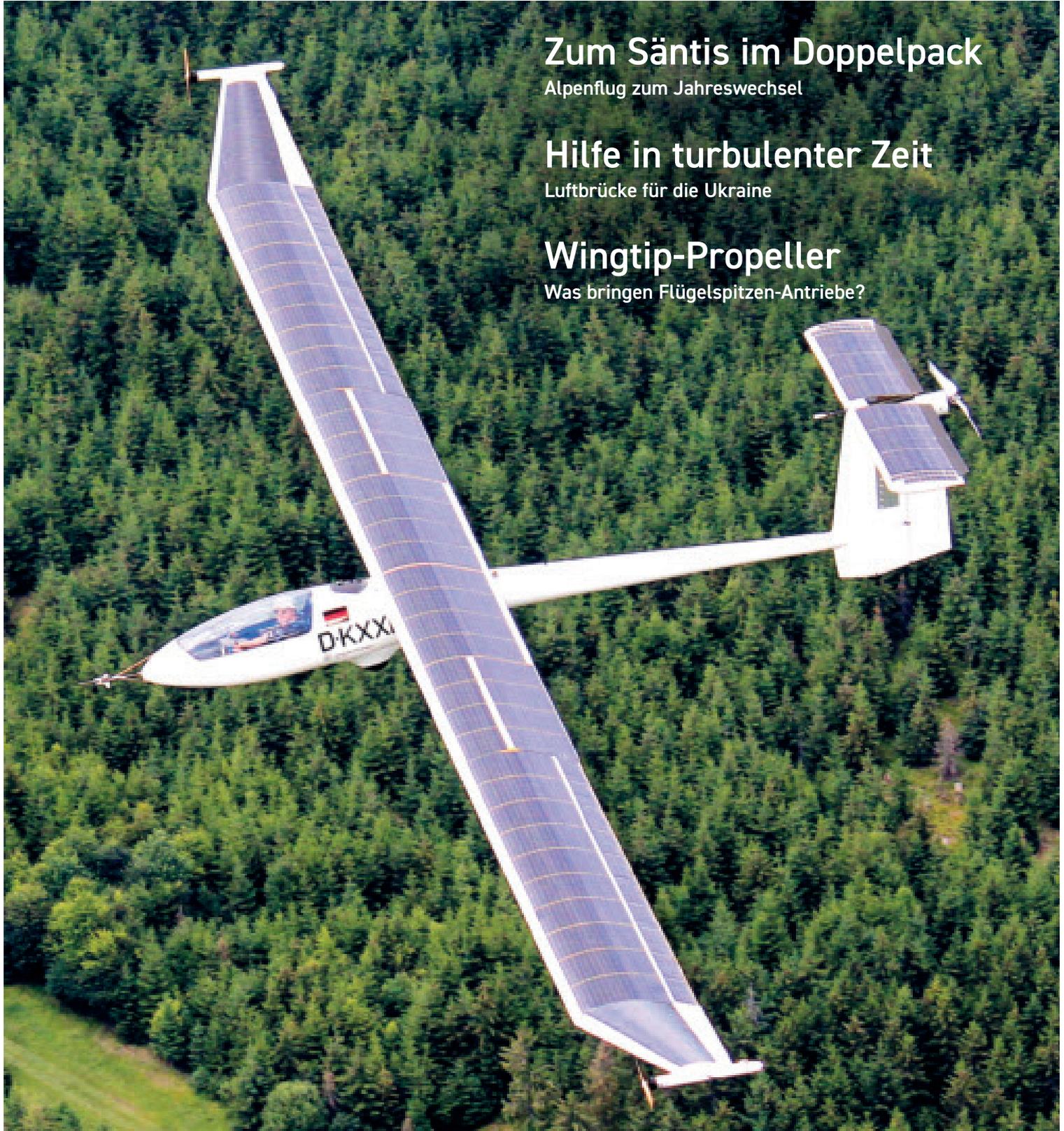




LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



Zum Sämtis im Doppelpack

Alpenflug zum Jahreswechsel

Hilfe in turbulenter Zeit

Luftbrücke für die Ukraine

Wingtip-Propeller

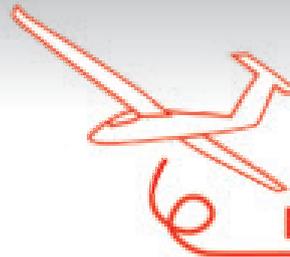
Was bringen Flügelspitzen-Antriebe?



Lieferprogramm 2022

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

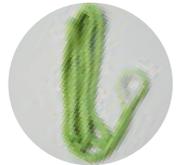
Vorseil

- 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



Neustart

**Liebe LuftSportlerinnen und LuftSportler,
liebe Leserinnen und Leser,**

vieles gibt es dieses Mal zu berichten, anzukündigen, zu bedenken und zu kommentieren. Womit beginnen? Nach zwei Jahren Einschränkungen durch die Pandemie, nach der Flutkatastrophe an der Ahr und im südlichen NRW wären wir alle so gerne mit Elan, Optimismus und guter Laune in eine neue Fliegersaison gestartet, wenn uns nicht am 24. Februar Wladimir Putin diesen furchtbaren Krieg in der Ukraine beschert hätte. Was können wir tun? Solidarität zeigen durch großzügige Hilfe für die Menschen in der Ukraine und diejenigen, die auf der Flucht sind. Und den wirtschaftlichen Boykott aktiv unterstützen durch maßvollen Umgang mit Energie – beim Heizen, beim Autofahren, beim Fliegen. Auch wenn's der Wirtschaft und uns wehtut.

Ressourcenschonende Alternativen für Energieträger und Antriebe auch bei Flugzeugen sind erwachsen geworden und im Hinblick auf die Energiekrise sinnvoller denn je. Dass LuftSport seit Jahren über diese Dinge berichtet, wurde am Anfang kritisiert, teilweise als Spinnerei abgetan. Heute ist das Thema bei renommierten Herstellern, in der Forschung und in der Industrie nicht nur angekommen, sondern wird immer bedeutsamer.

Auch auf der AERO nimmt es eine ganze Halle ein und zieht sich in Form eines sogenannten Sustainable Aviation Trails durch die gesamte Ausstellung. Seit 2019 gab es pandemiebedingt keine AERO mehr. Jetzt freuen sich die Messe, Aussteller sowie Besucher und hoffen auf einen erfolgreichen Neustart. Endlich wieder Gleichgesinnte treffen, sich einen Überblick über Neues verschaffen, Erfahrungen austauschen, den Bodensee im Frühling genießen.

Auf der AERO unbedingt in der Halle B4 am Stand 113 vorbeischaun! Dort befindet sich unter anderem der Deutsche Aero Club. Dieser hat ganz aktuell einen komplett neuen Vorstand, dazu wurden bei der Mitgliederversammlung Strukturänderungen beschlossen. Neuanfang heißt das Motto und man will endlich wieder zur konstruktiven Sacharbeit übergehen.

Apropos Neustart: Wenn schon beim Deutschen Aero Club in Halle B4, dann bitte direkt gegenüber auch den Stand 303 besuchen! Dort zeigt sich der Wandel beim Magazin „LuftSport“. Ricarda Helm, Fliegerin und Journalistin aus Koblenz, übernimmt nach dieser Ausgabe die Chefredaktion des Magazins und freut sich auf viele Besuche, Gespräche und Anregungen.

Mir bleibt zum Schluss, nach 12 Jahren und 74 Ausgaben ganz herzlich „Danke“ zu sagen. Dieser Dank gilt allen treuen Leserinnen und Lesern, den beteiligten Verbänden, den unzähligen Mitstreitern und einem tollem Team, ohne das so ein Magazin nicht zu stemmen ist. Es war eine interessante und aufregende Zeit. Es geht weiter mit neuem Schwung und vielen Ideen, wie auch mit der gewohnten Verlässlichkeit des bestehenden Teams. Ich kann mich beruhigt verabschieden, denn das Magazin steht auf soliden Füßen. Für die Zukunft wünsche ich unseren Leserinnen und Lesern sowie allen Beteiligten an diesem Magazin viel Erfolg, viel Spaß und alles Gute.

Klaus Fey

Titelbild: Jutta Scholz, Universität Stuttgart - Institut für Flugzeugbau

Inhalt

News	4
Elektroflug	7
Elektroflugnews	
Luftsportgeräte-Büro	9
D-Registrierung von ausländisch zugelassenen Ultraleichtflugzeugen	
AERO	10
Neustart am Bodensee: AERO 2022	
Dialog	12
Erfolgreiche Premiere in Hamburg: Pilotentag-Nord	
Ukraine	14
Privatpiloten starten Luftbrücke	
Flugzeugbauer Aeroprakt durch den Krieg schwer getroffen	15
Motorflug	16
Zum Säntis im Doppelpack	
Forschung	18
Elektrische Zusatzantriebe	
Segelflug	21
FL 95 im März – was für ein Tag!	
40 Jahre Streifly	22
Kleiner Flug mit großer Außenwirkung	23
Modellflug	24
Modellflugnews	
Landesverbände	26
Bremen	26
Hamburg	30
Niedersachsen	32
Rheinland-Pfalz	42
In eigener Sache	50
Kleinanzeigen	50
Impressum	50

Der DAeC setzt auf Neuanfang

Der Deutsche-Aero-Club e. V. (DAeC) setzt auf einen Neuanfang mit einem neuen Präsidium. Der Spitzenverband des deutschen Luftsports hat in seiner Mitgliederhauptversammlung (MHV) am 26. März 2022 in Braunschweig die Struktur seines Präsidiums erneuert und gemäß neuer Struktur einen neuen Vorstand gewählt, um interne Unruhen beizulegen und um mit einem neuen Team bestehende und zukünftige Herausforderungen besser meistern zu können. Das neue sechsköpfige Team setzt sich wie folgt zusammen:

- Claus Cordes ist neuer Präsident
- Rudi Baucke ist neuer Vize-Präsident für Finanzen
- Chris Walther ist neuer Vize-Präsident für Verbandsentwicklung
- Der Vize-Präsident Regionen als Vertreter der Landes-Multi-Luftsportverbände, der Vize-Präsident Sport als Vertreter der DAeC-Bundeskommisionen (einschließlich der Mono-Luftsportverbände) und der Vize-Präsident Jugend als Vertreter der Luftsportjugend ergänzen zukünftig den neuen Vorstand. Diese Vertreter werden nicht von der MHV gewählt, sondern in den nächsten Wochen in den jeweiligen Bereichen nominiert und vom Vorstand in das neue Team berufen.



Claus Cordes wurde zum neuen Präsidenten des DAeC gewählt

Digitalisierung, Beitrags- und Stimmenneuordnung, Kooperation zwischen den verschiedenen Bukos, Kommunikation und Transformation des DAeC sind nur einige Schwerpunktthemen, die der neue Vorstand jetzt angehen muss, damit der DAeC als moderner, attraktiver und einflussreichster Dachverband die Interessen der Luftsportler bei Politik, Wirtschaft und bei allen nationalen und internationalen Luftsportinstitutionen effektiv vertreten kann, um für alle Luftsportarten die bestmöglichen Rahmenbedingungen zur Ausübung des Luftsports zu sichern.

Bundeskommision Segelflug wählt neuen Vorstand

Die DAeC-Bundeskommision Segelflug hat in ihrer ordentlichen Mitgliederhauptversammlung am 13. Februar 2022 einen neuen Vorstand gewählt. Als Vorsitzender wurde René Brodmühler vom Luftfahrtverband Berlin gewählt. Stellvertretender Vorsitzender wurde Jan Preußler vom Aero-Club Saar aus dem Saarland. Zusätzlich wurden mit Tina Banerjee vom Luftsportverband Sachsen-Anhalt, Christof Geissler vom Baden-Württembergischen

Luftfahrtverband und Norbert Kühne vom Aeroclub Nordrhein-Westfalen drei Beisitzer in den Vorstand gewählt. Das neue Team nimmt mit sofortiger Wirkung seine Arbeit auf und vertritt die nationalen und internationalen Interessen von ca. 25000 im DAeC organisierten Segelfliegern unter anderem in den Bereichen Flugsicherheit, Nutzung des Luftraums, Ausbildung, Jugend, Förderung, Umwelt und Wettbewerbsflug sowie Spitzen- und Breitensport.

DAeC - Bundeskommision Segelflug



OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

WICKELBÄNDER ENTFALLEN

Es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.

OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE

Weil durch das DESIGN CHANGE auch die beim Vernähen entstehenden Oberflächenverwerfungen des Nähfadens, der Verstärkungsbänder und Abdeckbänder entfallen, werden optimale Strömungsverhältnisse an Flügel und Leitwerken erreicht.

KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

MODERNES GEWEBE

Bespannt wird mit ORATEX 6000® UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.

DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

ZULASSUNG ERTEILT für ROBIN, JODEL, PIPER

Der LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE Prozess wurde vom LBA und von der EASA per STC zugelassen.

Wollen auch Sie Ihre Maschine umrüsten?

Dann kontaktieren Sie uns!

Deutsche Flugsicherung sucht Nachwuchs



Beim Recruiting Day am Samstag, dem 14. Mai 2022 von 8:30 bis 16:30 Uhr, informiert die DFS über Ausbildungen und Berufe in der Flugsicherung. Wie arbeiten Fluglotsinnen und Fluglotsen in einer der größten Radarkontrollzentralen Europas? Welche Systeme helfen ihnen bei der Arbeit? Welche Fähigkeiten müssen Bewerberinnen und Bewerber mitbringen? Und welche Ausbildungsmöglichkeiten gibt es bei der DFS sonst noch? Die DFS gewährt einen Blick hinter die Kulissen und beantwortet alle Fragen rund um das Thema Flugsicherung. Eine Anmeldung ist erforderlich unter <https://www.dfs-karriere.de/>

Mitgliederschwund und Vereinssterben

Ein Projektteam der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) in Ravensburg braucht Unterstützung: Die angehenden Wirtschaftsingenieure forschen zum Thema „Mitgliederschwund und Vereinssterben“. Sie haben dazu eine kurz gehaltene Umfrage entwickelt, die in weniger als fünf Minuten beantwortet werden kann.

Anhand eines Beispielsvereins (Luftsportverein) ist die Aufgabe, Wege und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie Vereine aktiv gegen Mitgliederschwund vorgehen und aktiv Mitgliedermarketing betreiben können. Das Team will einen allgemeinen Leitfaden zur positiven Entwicklung der Mitgliederzahlen entwickeln. Mit Hilfe der Umfrage trägt es dafür die wesentlichen Informationen zusammen, recherchiert, ob es mit seinen Annahmen richtig liegt, und sucht Wege um neue Mitglieder zu gewinnen. Bei erfolgreichem Projektabschluss erhalten die teilnehmenden Vereine den Leitfaden mit vielen Tipps für die positive Vereinsentwicklung.

Der Link zur Umfrage:

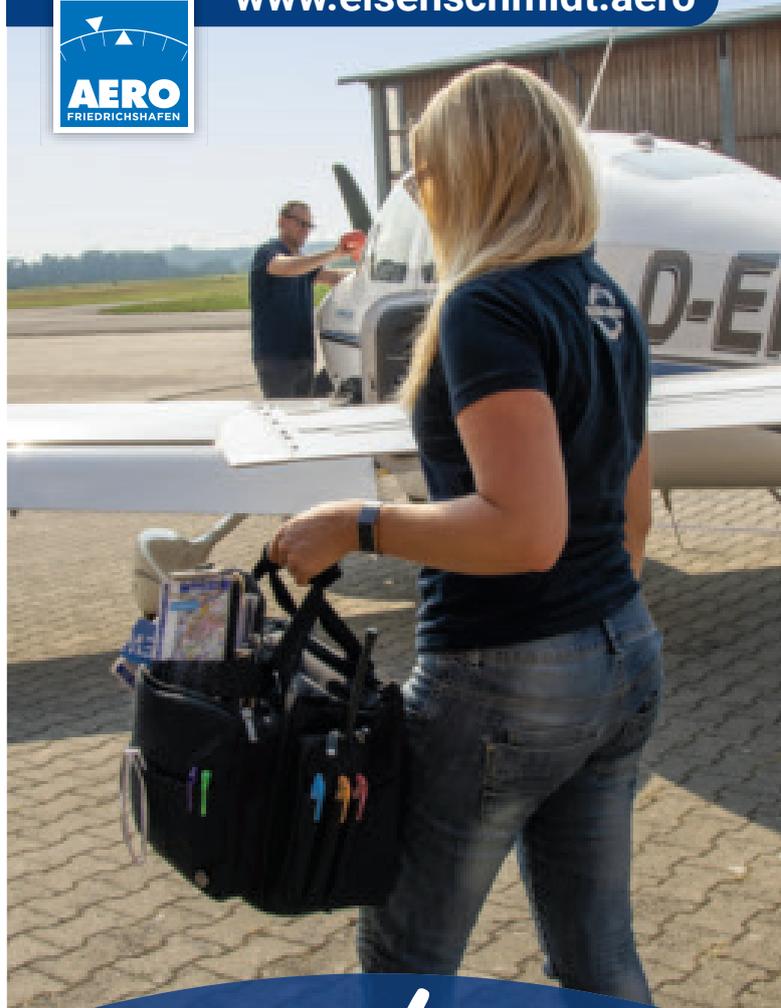
<https://ww2.unipark.de/uc/vereinsbefragung/>

Infos und Fragen (auch nach den Ergebnissen) bitte an: Studentenumfrage-Vereinsmarketing@outlook.de

LuftSport's fliegende Sprüche

„Das einzig Gefährliche am Fliegen ist die Erde.“

Wilbur Wright



#ReadyToFly

Nicht nur Pilotshop, auch
kompetenter
Ansprechpartner
für die Allgemeine
Luftfahrt.



Das ist unser Anspruch!

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung & Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft: Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

Mehr als 140 Jahre Erfahrung – aber kein bisschen von gestern!



Video zu den Luftraumänderungen 2022

Wie jedes Jahr gibt es auch in diesem Jahr Anpassungen im Luftraum, die zwischen Bund, der DFS und den Verbänden ausgehandelt wurden. Diese sind mit den neuen Luftfahrtskarten seit 24. März 2022 wirksam. In einem YouTube-Video von 3 ½ Minuten Länge erläutert Herber Goldbach von der Firma Eisenschmidt diese Anpassungen.

Empfohlen sei auch das kompakte und gerade aktualisierte VFR Pilot Info der Deutschen Flugsicherung zum Luftraum E, das die wichtigsten Regeln und Empfehlungen für hochfrequentierten Luftraums beinhaltet.



Link zum
Luftraum-Video



Link zum VFR
Pilot Info
Luftraum E

Textron übernimmt Elektroflugzeug-Pionier Pipistrel

Textron Inc., mit Sitz in Providence und Hersteller der Marken Cessna, Beechcraft und Bell, gab am 17. März den Abschluss einer Vereinbarung zum Kauf von Pipistrel bekannt, dem Weltmarktführer für elektrisch angetriebene Flugzeuge mit Sitz in Slowenien und Italien.

Laut Textron soll Pipistrel auf diese Weise Zugang zu mehr Ressourcen, zu technischem und regulatorischem Fachwissen und einem globalen Vertriebs- und Supportnetzwerk für Flugzeuge erhalten, die es dem Unternehmen ermöglichen, die Entwicklung und Zertifizierung von Elektro- und Hybridflugzeugen zu beschleunigen. Nach Abschluss der Transaktion plant Textron die Gründung eines neuen Geschäftsbereichs, Textron eAviation, der sich auf die Entwicklung nachhaltiger Flugzeuge konzentriert und Pipistrel einschließt.

Pipistrel gilt als einer der weltweit wichtigsten und erfolgreichsten Hersteller von Elektroflugzeugen. Textron verpflichtet sich, die Marke Pipistrel, den Hauptsitz, die Forschung und Entwicklung sowie die Produktion in Slowenien und Italien beizubehalten und gleichzeitig zusätzliche Investitionen für die Entwicklung und Produktion zukünftiger Produkte zu tätigen. Der Gründer und CEO von Pipistrel, Ivo Boscarol, bleibt Minderheitsaktionär und wird für einen Zeitraum von zwei Jahren als Chairman Emeritus zukünftige Produktpläne und Strategien unterstützen. Laut Boscarol bietet der Zusammenschluss von Textron und Pipistrel Möglichkeiten



Pipistrels Velis Electro-Flugzeug

und Ressourcen, die für Pipistrel allein nicht zugänglich wären und die Firma in die Lage versetzen spannende neue Produkte und Projekte zu entwickeln.

Der Abschluss der Transaktion wird für das zweite Quartal 2022 erwartet, vorbehaltlich der üblichen Abschlussbedingungen und einschließlich der behördlichen Genehmigungen.

Nie mehr ohne!

pc_met Internet Service

pc_met
Internet Service

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

Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter
www.dwd-shop.de



www.flugwetter.de



Besuchen
Sie uns:
AERO 2022
Halle A5-211

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand



Geiger ADI für die 48 Volt-Klasse

Geiger Engineering hat ein neues ADI (Advanced Drive Interface) mit den Einbaumaßen 92 mm x 172 mm bei 40 mm Einbautiefe herausgebracht. Es stellt die Kombination aus Motorsteuerinterface, Aufzeichnungssystem, einer Art Höhenhaltungssystem bezogen auf die Triebwerksleistung, Diagnosegerät und Ersatzfluginstrument dar. Das hochauflösende Touchpad ist auch bei Sonneneinstrahlung gut lesbar. Die Daten aus Drucksensor, Beschleunigungsmesser und GPS werden von einem Mikroprozessor verarbeitet, dessen Daten auf einer SD-Card gespeichert werden. Das ADI passt sich an die bereits am Markt befindlichen luftgekühlten Elektromotoren und an die neuen Baureihen HPD20, HPD16 Star und HPD50 an.



Das Geiger-ADI ist ein Ersatz für mehrere „Uhreninstrumente“ zur Überwachung des E-Flugmotors sowie zusätzlicher Flugleistungsangaben
Foto: Geiger Engineering

ElringKlinger und Airbus Aerostack: Joint Venture für die Brennstoffzellentechnologie

Airbus und Automobilzulieferer ElringKlinger gründeten mit der Aerostack GmbH vor zwei Jahren ein Joint Venture zur Entwicklung der Brennstoffzellentechnologie. ElringKlinger beschäftigt sich seit rund 20 Jahren mit den Entwicklungen von Brennstoffzellen. Die Stacks basieren auf der Protonenaustauschmembran-(PEM-) Technologie und wandeln unter Verwendung von Wasserstoff und Sauerstoff chemische in elektrische Energie um. Die Stacks auf Basis der NM12-Plattform werden in den weiteren Entwicklungsprozess des Kunden integriert, um Brennstoffzellen für die Luftfahrt nutzbar zu machen. Die nächsten zwei Jahre wird EKPO Entwicklungsdienstleistungen erbringen und für Luftfahrtanwendungen optimierte Brennstoffzellenstacks liefern. www.elringklinger.de



Ein Stack-Versuchsaufbau bei ElringKlinger
Foto: ElringKlinger

Erstes Elektro-UL in Deutschland zugelassen



Elektra One wurde mit DULV-Zulassung flügge
Foto: Elektra Solar

Elektra One hat bereits im Oktober als erstes Elektro-UL in Deutschland die Zulassung erhalten. Die Elektra One ist mit einem serienmäßigen E-Motor vom Typ HPD 32D von Geiger Engineering ausgestattet. Dieser entwickelt eine Dauerleistung von 20 kW und eine Peak-Leistung von 32 kW. Nach Firmenangaben erreicht das 410 kg leichte Maschinchen damit eine Reisegeschwindigkeit von 90 km/h. Unter Zuhilfenahme der auf den Flächen integrierten Solarzellen soll eine Flugzeit von bis zu 3 ½ Flugstunden möglich sein. Ohne das PV-System käme man immer noch auf 2 ½ Flugstunden. Die maximale Steigrate wird mit 3 m/s angegeben. Die Batterie hat eine Leistung von 21 kWh, die Ladeleistung des PV-Systems bringt 1,65 kW. www.elektra-solar.com.

RS. aero

sucht neue Mitarbeiter
für die Entwicklungsabteilung
und für die Fertigung



„Sustainable Aviation“: AERO-Aussteller drängen nach vorne

Elektrisches Fliegen ist für 99 % aller Flugzeughersteller inzwischen kein Fremdwort mehr. Noch dazu konzentriert sich die ausstellende Branche auf der kommenden AERO auf Konstruktionen mit reinen Elektroantrieben. Standard sind längst alle Arten motorisierter Segelflugzeuge, die einzig nur von LZ-Design vertreten sein werden. Dazu gesellt sich aber mit Pure Flight der erste Hersteller von Reisemotorseglern. Die Uni Stuttgart kommt mit dem e-Genius, der nun einen Range-Extender besitzt, und Klaus Ohlmann als Einzelkämpfer gesellt sich auf demselben Stand mit seinem soeben erst fertiggestellten Stemme S10-Rumpf mit E-Antrieb dazu.

In alter Frische ist der Song 120 wieder als reines E-UL zu sehen, auch die schon seit zwei Jahren zugelassenen Velis von Pipistrel. Im Bereich Motorflug sind die BRM 23 Energic sowie die erste Zweimot, eine Konzeptstudie von MGM und Evektor, zu sehen.

Diamond Aircraft präsentiert unter anderem eine DA 40 NG als eDA40 Zweisitzer. Tecnam wird seine Konzeptstudie eines Parallelhybrid-Systems auf Basis eines Rotax-Motors mit Rolls Royce E-Motor vorstellen (siehe unten). Doch das Highlight wird letzten Infos zufolge das RR-Rekordflugzeug ACCEL sein.

Sein Debüt gibt APUS aus Strausberg mit einem Mockup des i-2,

eines leichten zweimotorigen Elektroflugzeugs mit Brennstoffzellen, dessen röhrenförmige Wasserstofftanks gleichzeitig als Holmdienen. Als Hersteller kleiner E-Antriebe kommt erneut Geiger-Engineering mit neuen Motorenreihen, neuen Interfaces und Ladegeräten. Dazu einer „alter Bekannter“, Calin Gologan mit einem Einsitzer und einem neuen Schulungsdoppelsitzer. Erstmals vertreten ist VoltAero aus Frankreich mit dem Versuchsträger Cassio1 und der geplanten Cassio-Motorflugzeugreihe.

Und was sich auf der letzten AERO nur zögerlich präsentierte, sind einige eVTOL Start-ups wie Emagic, Deep Motion Aviation und die TU-München mit einem dafür geeigneten Antriebssystem. Die Duale FH Mannheim zeigt eine Studie eines Range-Extenders für Kleinflugzeuge auf Basis eines Brennstoffzellensystems. In diese Richtung geht auch die Messe selbst, die erstmals „Nachhaltige Luftfahrt“ als zentrales Thema sichtbar machen will und dazu den sogenannten „AERO Sustainable Aviation Trail“ entwickelt hat. Auf diesem Pfad möchte die Messe auf dem gesamten Gelände das Thema Nachhaltigkeit sichtbar machen. Neben der e-flight-expo in Halle A7 geht es u. a. um die Bereiche PTL-Kraftstoffe, Wasserstoff, hybride Antriebe und vieles mehr. Außerdem sollen Konferenzen zu diesen Themen in den Trail mit aufgenommen werden.

Tecnam untersucht mit Rolls Royce einen parallelen Hybrid-Antrieb

Hybridsysteme werden zumindest in der Automobilindustrie mit einem Fragezeichen versehen. Zu aufwändig, zu teuer und letztendlich doppelte Fehlerquellen. Nun hat sich die italienische Firma Tecnam dieser Technologie angenommen, um den Beweis zu erbringen, dass man mit einem serienmäßigen Viersitzer nicht unbedingt ein 180 PS-Triebwerk benötigt, sondern mit einem deutlich preiswerteren und besonders sparsamen Rotax-Triebwerk auskommt. H3PS ist ein 2018 von Tecnam und Siemens gemeinsam gestartetes Projekt als Studie zur Untersuchung eines parallelen Hybridantriebs: Welche CO₂-Einsparungen ergeben sich durch die Auswahl eines schwächeren Verbrenners, wenn damit ein kleiner Elektromotor parallel auf eine Welle gekoppelt wird? H3PS steht für „High Power High Scalability Aircraft Hybrid Powertrain“. Dazu wählte Tecnam für seine P2010 den 104 kW-Rotax 915-IS-Motor aus,



Ein 104 kW-Rotax und ein 30 kW-Rolls Royce im Parallelbetrieb bieten 180 PS
Foto: Tecnam

der mit einem Rolls Royce 30 kW-Elektromotor im Parallelbetrieb gekoppelt ist. So stehen dann für den Start rein rechnerisch sogar 180,9 PS zur Verfügung. Im Reiseflug wirkt der Motor als Generator, der eine Batterie puffert.

DLR hat Institut für „Elektrifizierte Luftfahrtantriebe“ gegründet

Das DLR-Institut für Elektrifizierte Luftfahrtantriebe wurde im Juni 2021 gegründet. Bis Ende des Jahres 2022 werden 35, in seinem Endausbau bis zu 150 Mitarbeitende dort tätig sein. Bereits am 10. März 2022 wurde das neue Institut für Elektrifizierte Luftfahrtantriebe am Standort Cottbus eröffnet. Es konzentriert sich mit seiner Forschung auf zukünftige emissionsarme Antriebssysteme. „In unserem neuen Institut arbeiten wir an neuartigen, emissionsärmeren Flugzeugtriebwerken für die zivile Luftfahrt und leisten somit einen Beitrag zu einem klimafreundlichen und leisen Flugverkehr der Zukunft“, sagt Prof. Anke Kaysser-Pyzalla, Vorsitzende des DLR-Vorstands. „Das neue Institut stärkt nicht nur die Strukturentwicklung – die Forschung zu emissionsarmen und alternativen Flugantrieben, gemeinsam mit der BTU und Rolls Royce, ist auch ein immens



Eröffnungszere-
monie des neuen
DLR-Instituts für
Elektrifizierte
Luftfahrtantriebe
in Cottbus
Foto: DLR

wichtiger Beitrag zum Klimaschutz“, ergänzte Brandenburgs Forschungsministerin Dr. Manja Schüle.

D-Registrierung von ausländisch zugelassenen Ultraleichtflugzeugen

UL-Piloten, Hersteller, Fachzeitschriften und Juristen debattieren über den folgenden Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), welcher zu Beginn des Jahres auf den Internetseiten der beauftragten Verbände DAeC und DULV veröffentlicht wurde:

„Im Ausland registrierte Luftsportgeräte erfüllen grundsätzlich nicht die Anforderungen an die luftrechtliche Verkehrszulassung in der Bundesrepublik Deutschland. Deshalb kann das Führen eines im Ausland registrierten Luftsportgerätes mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm in der Bundesrepublik Deutschland durch eine Person (deutscher oder ausländischer Staatsangehörigkeit) mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland einen Verstoß gegen § 99 Abs. 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) und eine Straftat gemäß § 60 Abs. 1 Nr. 1 und ggfs. Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) darstellen.“

Neben all den Diskussionen über Recht- und Verhältnismäßigkeit oder vielleicht auch die Erfordernis einer Überarbeitung der Gesetzgebung soll hier vom Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) einmal das aktuelle Verfahren einer „Um“-Registrierung auf ein deutsches D-MIKE - Kennzeichen aufgezeigt werden.

Habe ich bereits ein ausländisch registriertes UL, gibt es zwei mögliche Ausgangssituationen: Es war bisher nur im Ausland registriert und zugelassen oder ich möchte – oder muss jetzt – mit einem ehemals in D zugelassenen UL wieder zurückkommen.

Im letzteren Fall ist die Aufgabe einfach, wenn ich denn die Lebenslaufakte mit den früheren deutschen Prüfaufzeichnungen und Eintragung vollständig vorliegen habe. Zusammen mit diesen Dokumenten stelle ich mein UL einem Prüfer Klasse 5 für Ultraleichtflugzeuge zur Nachprüfung vor. Entspricht das Gerät dem aktuellen Gerätekenntblatt und ist lufttüchtig, kann das UL wieder mit einem vorgemerkten Kennzeichen vorschriftsmäßig versehen werden. Vorschriftsmäßig bedeutet gemäß der Anlage 1 zur Luftverkehrs-Zulassungsordnung 30 Zentimeter hoch am Rumpf und 50 Zentimeter unter der linken Tragfläche. Die ausländischen Papiere sind bei der dortigen Behörde abzugeben und die Löschung muss man sich bestätigen lassen. Damit kann dann der Antrag auf Verkehrszulassung beim Luftsportgeräte-Büro gestellt werden.

Wenn das jetzt einfach klingt, dann wird es jetzt umso komplizierter. Melde ich ein UL in Deutschland neu beziehungsweise erstmalig an, muss geprüft werden, ob es einem deutsch zugelassenen Baumuster entspricht. Diese Prüfung heißt Stückprüfung. Zur Stückprüfung benötigt man die Musterunterlagen des Herstellers und Inhabers der Musterzulassung. Sie müssen auch durch diesen



SILA 450C; Foto: AeroEast

zur Verfügung gestellt werden, das erfolgt nicht über die Zulassungsstelle (LSG-B). In Deutschland hat sich hierfür der Begriff des Musterbetreuers etabliert. Scheitert man schon beim Musterbetreuer, besteht nur noch geringe Aussicht auf Erfolg, sprich auf eine deutsche Verkehrszulassung.

Ohne die Verwendung einer Musterzulassung käme nämlich nur die Einzelstückprüfung und -zulassung in Frage. Einzelstückprüfungen gibt es hauptsächlich nur im Amateurbau über die Gutachten der Oskar-Ursinus-Vereinigung (www.ouv.de).

Andere Einzelzulassungen bedürfen der Einzelfallentscheidung und sind daher aufwändiger. Es muss mit Beschränkungen, weiteren Vorgaben und Prüfungen der Zulassungsstelle gerechnet werden, das ist mit zusätzlichen Gebühren und Nachweisen verbunden.

Bei – zum Beispiel – Kraftfahrzeugen aus dem Ausland ist die Zulassung unkompliziert, da hier eine EU-weite größtenteils standardisierte Hauptuntersuchung durch die Prüfstellen nicht das Problem darstellt. Wie das Ministerium laut Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamtes eingangs jedoch feststellt, ist das bei den Luftsportgeräten über 120 Kilogramm (sprich Ultraleichtflugzeugen) und den Anforderungen der hierzulande luftrechtlichen Verkehrszulassung nicht der Fall.

Daher ist unbedingt zu empfehlen, sich vor dem Kauf eines ausländisch registrierten Luftsportgerätes umfassend bei den mit der Zulassung beauftragten Verbänden zu informieren. Das Auf- oder Erwerben kann sonst sehr unangenehm und teuer werden.

Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC



B4Takeoff.net
Dein elektronisches Flugbuch
GPS-Tracking von Flügen, Lizenzüberwachung,
Instandhaltung, Statistiken und vieles mehr...



Neustart am Bodensee: AERO 2022



1

1: Impression von der AERO 2019, hier die Halle A 3

Die AERO war – anders als die üblichen Messen für Food, Fashion oder Furniture – schon immer eine eher ausgefallene Messe. Aber so ausgefallen wie in den letzten beiden Jahren war sie noch nie. Und nach diesem verzeihlichen Kalauer die gute Nachricht:

Die AERO 2022 findet tatsächlich statt! Vom 27. – 30. April 2022 auf dem Messegelände Friedrichshafen. Dort wird vor allem die Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt einen breiten Raum einnehmen. Die Themen Elektroflug, nachhaltig produzierte Treibstoffe (SAF, PtL), Urban Air Mobility und Drohnen spiegeln sich sowohl bei den Ausstellern und ihren Produkten und Dienstleistungen wieder als auch im Konferenzprogramm der Messe. Ein „AERO Sustainable Aviation Trail“ wird die Besucher zu Ausstellern und Vortragsveranstaltungen leiten, die sich besonders dem Thema Nachhaltigkeit in der Luftfahrt verschrieben haben. Mit der jüngst aktualisierten Corona-Verordnung des Landes Baden-Württemberg, die starke Lockerungen beinhaltet, ist die Durchführung der AERO gesichert.

Die Hersteller und Piloten von **Ultraleichtflugzeugen** freuen sich besonders auf die Messe. Durch die Erhöhung des maximal zulässigen Gewichts auf 600 kg können die UL-Hersteller ihre Flugzeuge noch leistungsfähiger und sicherer konstruieren. Die Zahl der Fluggeräte in dieser Klasse steigt stetig. In Bezug auf die Flugleis-

tungen erreichen ULs nicht nur die Werte vieler traditioneller einmotoriger Reiseflugzeuge, sondern übertreffen sie sogar vielfach. Auch 2022 stehen wieder Motoren und Antriebe im Mittelpunkt der **Engine Area**. Von Kolben- über Diesel- und Elektroantriebe bis hin zur Jet-Turbine für Business und Light Jets – Antriebssysteme verschiedenster Bauarten und Technologien sind hier zu erleben. Integriert werden außerdem die Themenschwerpunkte Maintenance und Motormanagement.

Die „e-flight-expo“ in Zusammenarbeit mit der Flying Pages GmbH ist wieder ein wichtiger Bestandteil der AERO Friedrichshafen. Neben dem Ausstellungsbereich gibt es auch ein ansprechendes Vortragsprogramm der AERO Conferences, das mit spannenden Referenten und deren Sicht auf die Entwicklung des Elektrofluges aufwartet.

„Avionics Avenue“ – das ist Avionikausstattung zum Anfassen. Hier erfährt man alles über Flugkontroll-, Management- und Kommunikationssysteme, Navigationsgeräte, Anzeigen, Wetterradare sowie Luft- und Bodenradarsysteme verschiedenster Hersteller.



Schon mal versucht, ein Flugzeug anzuschieben?

DigitAS Startkoffer 24/28 Volt

- Computergesteuertes Ladegerät mit Plug-and-Play-Funktion
- geeignet für Kolbenmotoren und Turbinen
- mit wartungsfreien Spezialakkus
- Zwei Typen mit Kaltstartstrom von max. 1500 oder 2200 Ampere
- Aufladung an allen Steckdosen weltweit (100-240 Volt)
- zertifiziert für Transport bis FL 500
- stationär oder mobil einsetzbar
- Gewicht rund 28 kg

Profil Aviation GbR | Gabi Aubele & Klaus Bachmann
 Cäsariusstr. 83 | 53639 Königswinter
 Tel. +49 2223 – 908 747 | Fax +49 2223 – 908 737
 Mail: profil.aviation@t-online.de | www.profil-aviation.de



Portable Ground Power Units

profil
aviation



2: Eindrucksvolle Präsentation von Extra Aircraft in Halle A4

3: Pipistrel aus Slowenien ist unbestritten der Pionier für elektrisches Fliegen

4: Im Foyer West präsentierte der Vintage Glider Club bei der AERO 2019 eine Sonderausstellung zu Wolf Hirth

5: Auch das Magazin LuftSport und der EQIP Verlag sind mit einem Stand vertreten, dieses Mal in Halle B4 Stand 303

(alle Fotos von der AERO 2019)



In **Produktpräsentationen** gibt es Gelegenheit, aktuelle Neuheiten zu entdecken. Darüberhinaus werden in der Avionics Avenue Testmöglichkeiten in Workshops angeboten, um die Handhabung der modernen Flugsysteme zu erlernen.

Auch der **Eqip Verlag** und das **Magazin LuftSport** sind wieder mit einem Stand vertreten. In der B4, Stand 303 besteht Gelegenheit, alle Bücher des Verlages anzusehen und zu bestellen. Die neue Chefredakteurin des Magazins LuftSport, Ricarda Helm, freut sich auf viele Besuche, Gespräche, Anregungen und Diskussionen.

Das Schutz- und Hygienekonzept sieht vor, dass es in diesem Jahr keinen Ticketverkauf vor Ort geben wird. Besucher müssen ihre Tickets vorab online buchen unter: <https://www.aero-expo.de/besucher/online-tickets>



Es gibt Tagestickets und Karten für mehrere Tage. Die Messe ist Mittwoch bis Freitag von 9 bis 18 Uhr, Samstag bis 17 Uhr geöffnet. Vom Bahnhof Friedrichshafen verkehrt ein kostenloser Busshuttle.

Wer zur AERO nach Friedrichshafen mit dem eigenen Flugzeug zum Flughafen Friedrichshafen EDNY anreist, benötigt wie in den vergangenen Jahren einen Slot. Die Slotbuchung über www.bodensee-airport.eu wird ab 13. April 05:00 Uhr morgens möglich sein. Jeder auf EDNY anfliegende Pilot erhält einen Tag freien Eintritt zur Messe. Für Piloten, die mit ihrem UL oder mit ihrem Motorsegler selbst zur AERO fliegen wollen, bietet sich wieder das Segelfluggelände Markdorf nordwestlich von Friedrichshafen an. Von dort gibt es an allen Messtagen einen Shuttle direkt zum Messegelände und nach dem Messebesuch wieder zurück. Auch die Flugplätze Konstanz EDTZ (Anreise mit dem Katamaran über den Bodensee), Mengen EDTM (53 km) und Leutkirch EDNL (66 km) bieten sich für die Anreise an.

KF/GB

Fotos: Ludwig Feuchtnr, Aero



FRIEBE
1951-2021

BOSE A20
AVIATION HEADSET



BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET





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

Erfolgreiche Premiere in Hamburg: Pilotentag-Nord



Einen Versuch habe man mit dem ersten Pilotentag-Nord wagen wollen, sagte der Präsident des DAeC-Landesverbandes Hamburg, Ingo Bahmann, in seiner Begrüßungsansprache. Ob ein norddeutscher Ableger der seit Jahren erfolgreichen Veranstaltung in Langen ebenso gern angenommen werden würde, könne man nicht wissen und habe es einfach mal ausprobieren müssen. Ebenso habe man nicht einschätzen können, wie viele Interessenten angesichts der Coronasituation lieber auf einen Besuch der Präsenzveranstaltung verzichten würden, die unter anderen Vorzeichen gekommen wären. Trotzdem waren sich die Präsidenten der drei ausrichtenden Landesverbände Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein einig: Wir ziehen das durch.

Und so war denn auch der Vortragssaal im Hamburger „Haus des Sports“ gut gefüllt, wenngleich strahlender Sonnenschein an diesem Märzstag manchen sicher doch noch kurzfristig zum Flugplatz gezogen haben mag.

Herwart Goldbach ist in der Fliegerei kein Unbekannter. Viele Jahre war er Leiter der FIS Langen und führt jetzt für die Fa. R. Eisenschmidt GmbH Vorträge und Fortbildungen durch. Er stellte die verschiedenen „Sollbruchstellen“ des Menschen vor, die zu Unfällen führen können, wenn man sie nicht kennt oder ignoriert. Ein weit verbreiteter Fehler sei die Annahme, man habe als Pilot oder Pilotin etwas Übermenschliches an sich, das einen über gewöhnliche Fußgänger oder Autofahrer erheben würde. Die Einsicht, dass man den gleichen menschlichen Schwächen und Einschränkungen wie jeder andere unterworfen ist, mag für manchen bitter, aber notwendig sein. Die Sinnesorgane als unsere wichtigsten Sensoren verändern sich nicht mit der erlernten Fähigkeit, ein Flugzeug fliegen zu können. Ohne Horizont als visuelle Referenz sei beispielsweise die Beurteilung der aktuellen Fluglage auch erfahrenen Piloten nicht möglich und würde nach kürzester Zeit in aller Regel fatal enden. Bewusst sollte einem auch sein, dass man als Mensch selbst dann keine Adleraugen hat, wenn man über Tausende von Flugstunden gesammelt hat. Will heißen: Permanente Luftraumkontrolle bleibt unerlässlich. Kleines Beispiel: Wenn zwei Flugzeuge mit jeweils 100 kts direkt aufeinander zufliegen, ist das entgegenkommende Flugzeuge zwanzig Sekunden vor einer Kollision mit einer Breite von gerade einmal vier Millimetern zu sehen! Sebastian Ruffer war als Pilot zwar privat gekommen, war aber



- 1: Die „Macher“ des Pilotentages-Nord sind sich einig: Das machen wir im nächsten Jahr wieder. Von links nach rechts: Detlev Thamm (LV-Präsident Bremen), Claus Cordes (LV-Präsident Schleswig-Holstein), Ingo Bahmann (LV-Präsident Hamburg)
Foto: R.-M. Hubert
- 2: Detlev Thamm, Präsident DAeC-LV Bremen, begrüßt Carina Fried, die bei Eisenschmidt die Kundengruppen Vereine und Flugplätze betreut
- 3: Sebastian Ruffer (li.) und Herwart Goldbach ermöglichten einen Vorausblick auf die 2022er ICAO-Karte

bereit, als hauptberuflicher Fluglotse zusammen mit Herwart Goldbach einige Fragen zu beantworten. So erklärten beide, welche verschiedenen Verbände neben der Bundeswehr und der DFS an den Luftraumgesprächen teilnehmen würden und weshalb Luftraumausweitungen bisweilen notwendig seien. Kurz gesagt werden die Dimensionen danach bemessen, welcher Raum zum Abbau der Energie aus dem Sinkflug des IFR-Verkehrs benötigt würde. Unisono wurde aus der Versammlung eine sehr gute und kooperative Zusammenarbeit mit den Lotsen in Hamburg angemerkt, die immer bemüht seien, den Wünschen der Allgemeinen Luftfahrt und der lokalen Segelflugvereine weitestgehend zu entsprechen. Das wunderte Herwart Goldbach nicht. Die DFS würde Segelflieger ebenso als Kunden betrachten wie alle anderen Luftverkehrsteilnehmer, bemerkte er.

Aufrichtiges Lob und hohe Anerkennung ihrer stressigen Arbeit fand Ingo Bahmann für die DFS-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den FIS-Arbeitsplätzen. Sie würden nicht als FIS-Lotsen, sondern als FIS-Spezialisten bezeichnet, konnte man von Herwart Goldbach lernen. Dennoch beklagte Ingo Bahmann, dass man immer länger brauchen würde, um seine Meldung abzusetzen, was sicher nicht den einzelnen FIS-Spezialisten anzulasten sei. Vielmehr seien seitens der DFS die FIS-Sektoren zu groß angesetzt worden, um Personalkosten einzusparen. Hier seien kleinere Sektoren oder eine mehrfache Besetzung der Arbeitsplätze bei der jetzigen Sektorengröße wünschenswert.

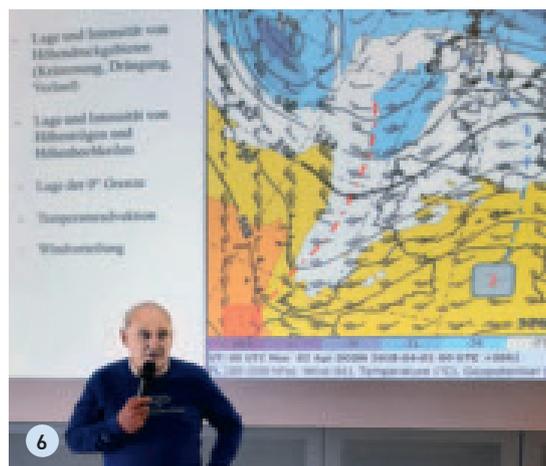
Unverständnis und Ärger äußerste der Zuhörerkreis auch darüber, dass die deutsche AIP bezahlt werden müsse, während der Online-Zugang in anderen EASA-Staaten kostenlos sei. Wolfgang



4



5



6

4: Die vielen Möglichkeiten von ForeFlight konnte Wolfgang Österreich in der knappen Zeit nur kurz ansprechen

5: Auch im unübersichtlichen Dschungel der Lizenzen eine verlässliche Wissensquelle: Tim Wührmann von der Luftfahrtbehörde Hamburg

6: Gute Streckenflugwetterlagen kommen für Claus Cordes nicht überraschend. Er erklärte, wie er die Wetterentwicklung schon lange im Voraus systematisch verfolgt und dadurch keine guten Tage verpasst.

Foto 2-6: I. Bahmann

Österreich stellte die überraschend vielen Möglichkeiten von ForeFlight vor, das Pilotinnen und Piloten bei der Vorbereitung von Flügen und im Flug selbst ein hilfreiches Tool an die Hand gibt.

Wer Tim Wührmann von der Luftfahrtbehörde Hamburg aufmerksam zugehört hat, konnte sich Fragen zu Erfordernissen bei Erwerb, Verlängerung oder Erweiterung seiner Lizenz ersparen. Zugeschnitten auf die für den Zuhörerkreis des Pilotentages überwiegend relevanten Lizenzen SPL, LAPL und PPL erklärte Tim Wührmann die aktuellen Bedingungen zur Ausübung der Rechte aus den jeweiligen Lizenzen und zu den Anforderungen zu ihren Verlängerungen. Gerne „übersetzte“ er dabei auch die EASA-Behördensprache und führte aus, was mit den einzelnen Textpassagen der EU-Verordnungen zu den jeweiligen Lizenzen bezweckt sei und wie sie zu verstehen seien.

Erwartungsgemäß wurde aus dem Kreis der Zuhörer die Unsinnigkeit der ZÜP angesprochen, die es in keinem anderen Land Europas gibt. Die Erfordernis zur ZÜP sei keine Erfindung der Landesluftfahrtbehörden, stellte Tim Wührmann klar, sondern sei damals auf Wunsch des Bundesministers des Inneren eingeführt worden (2005 auf Betreiben von Otto Schily, SPD – Anm. der Red.) Das Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Unrechtmäßigkeit der ZÜP ist eingestellt worden. Damit wird uns die ZÜP wohl leider erhalten bleiben.

Last but not least referierte Claus Cordes über seine Fragestellung „Wie und woher bekomme ich Wetterdaten? Wie verarbeite ich sie für meine Flugplanung?“ Der Vortrag war eine Empfehlung

für Streckensegelflieger. Claus Cordes, der bis zum Pilotentag am 12. März schon 38 Stunden allein in diesem Jahr in Deutschland (!) geflogen hat, beginnt eine Wetterlage ca. sechs Tage im Voraus auf Streckenflugtauglichkeit zu prüfen. Er verfolgt die Entwicklung und prüft 48 Stunden vor einem geplanten Flug die Drei-Tage-Prognose und die Meteogramme der für die geplante Flugstrecke relevanten Stationen auf www.flugwetter.de des DWD. Am Vorabend oder Morgen des Flugtages gibt ihm GAFOR einen allgemeinen Überblick. Eingehend beschäftigt sich Claus Cordes dann aber mit den Vorhersagen für die 500 hPa-Fläche, der Höhe, in der unser Wetter „gemacht“ wird (Geopotential Feuchte und Temperatur/Wind) und widmet sich zusätzlich den Temps auf dieser Website (Vertikalprofile Vorhersagen, Messungen). Leider konnte Claus Cordes in der Kürze der Zeit nur ein Bruchteil seines Wissens und seiner Erfahrung vermitteln, sodass es wünschenswert wäre, wenn dieses Thema auf einem zukünftigen Pilotentag noch einmal ausführlich und ohne Zeitdruck von ihm vorgetragen werden würde.

Apropos zukünftiger Pilotentag: Detlev Thamm, Ingo Bahmann und Claus Cordes versicherten, dass dieser erste Pilotentag-Nord nicht der letzte bleiben wird und man den trotz coronabedingter Erschwernisse außerordentlich guten Zuspruch als deutliches Signal verstanden habe, dass eine solche Veranstaltung für die norddeutschen Bundesländer durchaus gewünscht sei. Nach Aussage von Detlev Thamm ist der zweite Pilotentag-Nord im Februar 2023 geplant.

Ralf-Michael Hubert

Interessanter Nebenverdienst

Für unsere Online-Sprachprüfungen ICAO L4-6 suchen wir einen Flugschüler/Rentner/Studenten mit hoher zeitlicher Flexibilität, der Interesse an einem Nebenverdienst hat. Voraussetzung: Flugschein (mind. SPL) und sehr gute Englischkenntnisse für einen netten und flüssigen Umgang mit den Kandidaten. Arbeit von zu Hause am PC auf 450-Euro-Basis oder gegen Rechnung.



Unser junges Team freut sich auf Deine Bewerbung an support@say-again.aero

Privatpiloten starten Ukraine-Luftbrücke



Eine Focke Wulf Piaggio 149D aus Kulmbach (EDQK) bringt Medikamente und Hilfsmittel, die ein Arzt und ein Apotheker aus der Region für Krankenhäuser in der Ukraine gespendet haben, nach Egelsbach (EDFE). Im Hintergrund wird die Fracht in eine Pilatus PC-12 umgeladen, die mit weiteren Spenden zwei Flugplätze nahe der ukrainischen Grenze anfliegt. Foto: Andreas Flegel

Medizin und Hilfsartikel dorthin fliegen, wo sie wirklich gebraucht werden, und auf dem Rückweg nach Bedarf und auf Anfrage ukrainische Kinder und kranke Menschen ausfliegen: Die Idee von einigen befreundeten Privatpiloten verbreitete sich kurz nach dem russischen Angriff auf die Ukraine in Pilotenkreisen wie ein Lauffeuer. Innerhalb kurzer Zeit entstand die „Ukraine Air Rescue“ mit dem Ziel, eine Luftbrücke in die Ukraine zu bauen. Mittlerweile wurden bereits etliche Hilfsflüge durchgeführt. Vom UL, das in Berlin Medikamente abholt, um sie nach Polen zu fliegen, bis hin zur Pilatus PC-12, die Zielflugplätze nahe der ukrainischen Grenze angefliegen hat, um Krankenhäuser mit angeforderten Medikamenten zu beliefern: Die Hilfe ist vielfältig und kommt genau da an, wo sie benötigt wird. Im Hintergrund agiert ein Team, das mit bereits bestehenden Hilfsorganisationen wie dem „Blau-Gelben-Kreuz“ zusammenarbeitet. Dadurch wird gewährleistet, dass auch nur das transportiert wird, was wirklich benötigt wird, da die Helfer die Infos auf direktem Weg erhalten.

Private Luftbrücke sieht sich als Ergänzung zum Hilfsangebot der großen Organisationen

Die Hilfsflüge, die bis auf wenige Ausnahmen jeder Pilot selbst finanziert, kosten viel Geld. Geld, das auch einfach an eine der gro-

ßen bekannten Organisationen gespendet werden könnte. Doch die Piloten der Ukraine Air Rescue wissen, dass ihre Fracht genau dort ankommt, wo sie unmittelbar gebraucht wird. Der Mitinitiator Andreas Flegel sieht den Einsatz der Privatmaschinen zudem als „schnelles agiles Transportmittel in Ergänzung zu den bestehenden Transportmöglichkeiten“.

Wie kann man sich an der Luftbrücke beteiligen?

Der Ablauf ist einfach und jeder kann mitmachen: Auf der Seite www.ukraine-air-rescue.de registrieren sich Piloten, Hilfsorganisationen, medizinisches Personal und Unterstützer. Entweder geht der Spendenflug direkt nach Rzeszów (EPRZ), Košice (LZKZ) oder Suceava (LRSV), oder aber nach Egelsbach (EDFE) oder Bonn Hangelar (EDKB), um dort mit den gespendeten Hilfsgütern und Medikamenten eine größere Maschine wie die PC-12 zu beladen. An den jeweiligen Flugplätzen in Polen, der Slowakei und Rumänien stehen die Partnerorganisationen bereit, um die wertvolle und wichtige Fracht direkt ins Krisengebiet zu bringen. Neben vielen privaten Spendern beteiligt sich unter anderem auch SkyDemon an den Hilfsflügen: „SkyDemon spendet jedem Piloten, der noch keine Lizenz hat, einen einjährigen kostenlosen Zugang“, so Andreas Flegel.

Ricarda Helm

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Sticksägeblätter • 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



Flugzeugbauer Aeroprakt durch den Krieg schwer getroffen



Die Aeroprakt A-22 ist ein bei Vereinen und Privathaltern gleichermaßen beliebtes UL: zuverlässig, gutmütige Flugeigenschaften, ideal für kurze Pisten und dabei eine tolle Rundumsicht. Etliche Neubestellungen – auch für das Nachfolgemodell A32 (600kg) – müssen wegen des Kriegs in der Ukraine vielleicht storniert werden.

Foto: Manfred Obersteiner

Produktion wurde eingestellt – Neuaufträge müssen vielleicht storniert werden

Ein Video – aufgenommen auf dem ukrainischen Flugplatz in Nalivaykivka (nahe Makarow) – zeigt das Ausmaß des russischen Angriffs auf die Ukraine: Eine kleine Rakete steckt mitten in der Piste. Die Tore eines Hangars sind durch eine Detonation herausgerissen. Die Flugzeuge blieben wie durch ein Wunder fast unbeschädigt. Aleksander Opoczynski – der Chef des Aeroprakt-Stützpunktes in Krakau und damit der Verantwortliche für den Vertrieb der ULs in Deutschland, Polen und den baltischen Staaten – zeigt das Video. Emotional bewegt erklärt er im Gespräch mit dem LuftSport-Magazin, dass die Lage für das Unternehmen sehr kompliziert sei. Denn genau hier, wo es die schweren Gefechte gab, baut Aeroprakt gerade eine neue Fabrikhalle. Die gute Nachricht: Bislang wurde weder die Fabrik in Kiew noch der künftige Produktionsstandort beschädigt. Dennoch musste die Produktion der A22 und A32 eingestellt werden.

Wie wirkt sich das auf die Neubestellungen aus?

Sollte die Produktion bald wieder wie gewohnt anlaufen, verzögere sich lediglich die Auslieferung der Neubestellungen, so Opoczynski. Falls die Fertigung jedoch woandershin verlagert werden müsse, würden die Verträge für Neubestellungen storniert und

geleistete Anzahlungen erstattet. Die Begründung für diese Entscheidung: Das Unternehmen könne dann nicht vorhersagen, wie lange es dauert bis wieder Flugzeuge produziert werden können. Für die bereits im Bau befindlichen Maschinen, die noch in Kiew stehen, gibt es die Überlegung, sie an einen sicheren Ort zu bringen. Das sei jedoch nicht einfach, führt der Vertriebspartner aus. Zudem müsse das Unternehmen dann auf Kooperationspartner setzen und die Fertigung auslagern. Das bedeutet konkret: Die Materialien und Technik kämen weiterhin von Aeroprakt – doch die Verarbeitung würde nicht wie gewohnt mit den eigenen CNC-Maschinen erfolgen, sondern durch Partnerbetriebe.

Ersatzteilproduktion wird teilweise nach Polen verlagert

Das Ersatzteillager in Kiew wurde unmittelbar nach Ausbruch des Krieges geräumt und in die Westukraine gebracht. Das Unternehmen setzt nun alles daran, dass die Ersatzteile weiter nach Polen geliefert werden, damit die Kunden bedient werden können. In der Zwischenzeit läuft in Krakau die Produktion der wichtigsten Ersatzteile an. Das Portfolio werde stufenweise erweitert. Das sei jedoch nur für die Zeit des Produktionsstopp in Kiew vorgesehen. Später werde die Fertigung aus Sicherheitsgründen auf verschiedene Produktionsstandorte verteilt, so Opoczynski.

Ricarda Helm

TOST

Flugzeuggerätebau

Flugzeigräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen
Seile • Schleppseileinziehwinden • Sicherheitskupplungen
Start- / Schleppausrüstung • Wartung

www.tost.de

Am Jahreswechsel zum Säntis im Doppelpack



1: Der markante Säntis war unser Ausflugsziel zum Jahreswechsel
2: Markus (rechts) und Michael nach ihrem eindrucksvollen Neujahrflug



„Neujahrfliegen oder Silvesterfliegen?“ lautete die Frage in der WhatsApp-Gruppe für die Mitglieder im Nagolder Flugsportverein. Der Flugbetrieb zum Jahreswechsel ist seit Langem gute Tradition im Verein und die Frage war in diesem Jahr aufgrund des Bilderbuchwetters an beiden Tagen schnell und beinahe salomonisch beantwortet: Das eine tun heißt ja nicht das andere zu lassen!

An beiden Tagen genossen die Piloten die erweiterte Heimat um Schwarzwald, Bodensee und die Schweizer Alpen bei herrlicher Fernsicht, glasklarem Himmel und atemberaubenden Blicken auf das Naturschauspiel der vielseitigen Landschaft im Zusammenspiel mit dem sich langsam auflösenden Nebel. An Silvester hatten Jürgen Welker und ich, Michael Zistler, in der Katana noch kein eindeutiges Flugziel definiert, aber schnell nach dem Abheben war klar: Heute musste es bei dieser Sicht nach Süden in Richtung Bodensee und näher zu den Alpen gehen. Peter Schuon und Norbert Niethammer hatten im schnittigen Shark dieselben Gedanken und holten im weiteren Bogen erst mal nach Westen über das reizende Relief des Schwarzwaldes aus.

Für Jürgen war der Säntis schon lange ein hoch priorisiertes Flugziel auf seiner Wunschliste und beim routinemäßigen Blick auf das GPS haben wir diesen Wegpunkt eher zufällig im Augenwinkel entdeckt. Irgendwie müssen sich dann schnell ein paar Synapsen in unseren Hirnen gekoppelt haben und uns fragen lassen: War-

um denn eigentlich nicht? Nur 28 Flugminuten war der markante Berg mit der großen Antenne von unserem Standort entfernt – zu reizvoll, um diese Gelegenheit bei dieser Optik ungenutzt verstreichen zu lassen. Eine kurze Rückfrage bei der Shark-Crew ergab nichts wirklich Überraschendes: Peter und Pu würden sich gerne anschließen und wenige Minuten später war die Formation von IN und PL von Zürich Information mit einem Transpondercode versehen, mit einem Routing über Konstanz zum Säntis.

Für ein gemeinsames Fotoshooting durften wir die Frequenz kurz in den Monitoring-Mode schalten und uns für den Anflug koordinieren. Der Säntis hat sich uns wirklich im schönsten Sonntagsgewand präsentiert: der Gipfel passend zur Jahreszeit verschneit und der glasklare Blick über die Alpenkulisse schier grenzenlos! Mag das zweite Pandemiejahr 2021 für jeden gewesen sein wie es will: Besser ausklingen konnte es kaum – Fliegerherzen, was wollt ihr mehr?

Aber man darf ja bekanntlich auch niemals „nie“ sagen und auf der nach oben offenen „Flieger-Erlebnis-Scala“ ist immer noch a bissle Potenzial frei! Gleich am Neujahrstag konnten wir diesen Flug sogar noch etwas toppen: Ach, wie hat sich der Bodensee an diesem Tag für uns ins Zeug gelegt und einmal mehr eine gute Figur abgegeben ...

„Non scholae sed vitae discimus“ könnte man in unserem Jargon mal salopp übersetzen mit: Nicht für die Prüfung, sondern für das Fliegen lernen wir! Aktuell bieten wir unseren Piloten einen



Refresher-Kurs an, um die verstaubten und eingerosteten Kenntnisse und Fertigkeiten wieder etwas aufzupolieren. Funken, Auslandsflüge und Flugplanabgabe sind unter anderem die Themen und das durften Markus und ich am Neujahrstag gleich motiviert in die Tat umsetzen: Wir gaben für den erneuten Besuch des Sämtis in der Schweiz schon am Silvesterabend einen Flugplan auf und wurden mit noch schöneren Bildern aus unserer Katana belohnt. Der Sämtis lockte schon von Weitem, nur löste sich über dem Bodensee gerade der Bodennebel auf mit teilweise bizarren Bildern. Wie vom Orbit aus auf eine Schäfchenwolke blickend durften wir die einmalige Aussicht über dem schwäbischen Meer genießen. Egal was 2022 bringen mag: Besser konnte es wirklich nicht beginnen!

3: Südlich von Lindau hat sich der Nebel bereits aufgelöst
 4: Der Rhein zieht flankiert von Bergen seine Bahn nach Norden
 5: Der Bodensee als Nebelmeer
 6: Blick auf den Überlinger See mit Nebelflocken-Garnitur

Und im belebten Funk auf der Zürich FIS-Frequenz hörten wir bei manchen Positionsmeldungen etwas genauer hin: Die Freunde meldeten sich am Matterhorn, Mont Blanc, dem Genfersee oder dem Eiger-Jungfrau-Mönch Massiv – man soll nie „nie“ sagen ...

Michael Zistler



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

Link zum
 Beitragsrechner



Elektrische Zusatzantriebe: Stuttgart forscht



Weltweit forschen viele Universitäten an Flugzeugkonzepten für die Zukunft. In Deutschland hat sich besonders das Institut für Flugzeugbau an der Universität Stuttgart hervorgetan, der unter anderem die Erprobungsträger Icaré und e-Genius zur Verfügung stehen. Unter der Leitung von Prof. Dr. Andreas Strohmayer beschäftigt sich der Bereich des Flugzeugentwurfs mit der Entwicklung, dem Bau und der Erprobung von zukunftsweisenden Flugzeugkonzepten und der Untersuchung neuer Luftfahrttechnologien. Dabei stehen ökoeffiziente Konzepte im Fokus, die in Verbindung mit alternativen Antriebstechnologien (hybrid-elektrische und rein-elektrische Antriebe) die Senkung des Energiebedarfs und der Lärmemissionen zum Ziel haben.

Bei den meisten Flugzeugkonfigurationen wird ein Teil der zugeführten Antriebsleistung im Randwirbel an den Flügelspitzen in kinetische Energie gewandelt und wirkt in Form des induzierten Widerstands dem erzeugten Schub entgegen. Um diese Verluste zum Teil zu reduzieren, sieht man heute bei den meisten Segel- und Verkehrsflugzeugen die inzwischen bekannten Winglets. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Winglets zwischen zwei und fünf Prozent des induzierten Widerstandes eliminieren können.

Flächenendanztriebe sollen nun einen Teil dieser Energie im Randwirbel nutzen bevor sie verloren geht. Es soll damit eine Steigerung der Energieeffizienz der Gesamtkonfiguration bzw. eine Reduzierung des Leistungsbedarfs erzielt werden. Im Vergleich



1: „Icaré“ des IFB Stuttgart erprobt Flügelspitzenmotoren
2: Die je 6 kW starken abnehmbaren Pods tragen die Batterien einschließlich des kompletten elektrischen Antriebsstranges

zu Verbrennungsmotoren weisen Elektromotoren ein relativ geringes Gewicht und eine kompakte Größe auf. Dadurch gibt es eine freiere Auswahl der Anzahl, Position und Größe der Antriebe. Die Verteilung einer großen Zahl kleiner Antriebe über der Tragfläche wird genauso ermöglicht wie die Positionierung der Antriebe am Heck oder eben an den Flügelspitzen. Das technologische Konzept der verteilten Antriebe in Kombination mit elektrischen Antrieben könnte so längerfristig zu einer emissionsneutralen Luftfahrt beitragen.

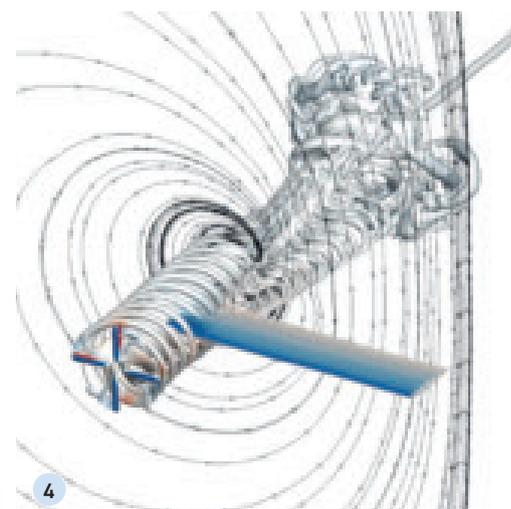
Um den Einsatz von Flächenendanztrieben auch im Freiflug erproben und untersuchen zu können und die zu erwartenden Effekte zu demonstrieren, wurden für die Testplattformen Icaré und e-Genius-Mod abnehmbare Pods entwickelt, in denen sich der ge-



3



5



4

- 3: Reizvolle Kulisse über der Bodensee-Region vor dem Schweizer Alpenpanorama mit dem Icaré der Stuttgarter Universität
- 4: Als Winglet-Ersatz können Flügelspitzenmotoren den induzierten Widerstand eliminieren. In bescheidenem Umfang bringt es auch eine Schubsteigerung, doch besonders effektiv lässt sich die Giersteuerung damit beeinflussen.
- 5: Tragflügel mit linksseitigem Flügelspitzenmotor

samte elektrische Antriebsstrang mit Batterien befindet. Für das Solarflugzeug Icaré wiegt jede Antriebseinheit 9 kg und besteht aus je einem Elektromotor mit 6 kW und einem Batteriesatz von 0,65 kWh. Die Motoren werden durch einen im Cockpit befindlichen, am Institut für Flugmechanik und Flugregelung entwickelten Regler angesteuert. Dabei erzeugen die Propeller an den Flügelspitzen unterschiedlichen Schub, sodass durch das dabei entstehende Giermoment die Flächenendtriebwerke neben dem klassischen Seitenruder als zusätzliche Gier-Steuerung genutzt werden können. Je nach gewähltem Modus am Regler wird dadurch erstens dem Piloten die manuelle Steuerung über einen

Sidestick erlaubt, zweitens automatisch durch Kopplung mit dem Querruder das Rollwendmoment kompensiert oder drittens der über eine Windfahne gemessene Schiebewinkel für koordinierten Flug zu Null geregelt.

Um die Erfahrungen mit dem Erprobungsträger auszubauen wurde fast zeitgleich die unbemannte Testplattform e-Genius Mod eingesetzt, um die an den Flügelspitzen montierten Propeller für die Gier-Steuerung als Teil seines Multi-Input-Multi-Output (MIMO)-Reglers für vollautomatisierten Flug zu erproben. Die unbemannte modulare Testplattform hat eine Startmasse von 38 kg, eine Flügelspannweite von 4,6 m und ist mit einem Flächenendtriebwerkssystem



WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

Ihr Unternehmen zur Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit sowie für die komplette Instandhaltung Ihres Luftfahrzeuges

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:

- alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW
- Motorsegler
- Segelflugzeuge
- Annex-1-Flugzeuge
- Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT), Eggenfelden (EDME), Bremsgarten (EDTG), Gießen (EDFL), Hildesheim (EDVM) und Sehlern



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht

CAO GmbH · Zum Gerlen 17 · D-66131 Saarbrücken
 Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 · Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 · www.cao-suedwest.de · info@cao-suedwest.de



6: Um Untersuchungen für Modellversuche zu starten, wurde ein 4,60 Meter-Modell entwickelt und gefertigt. In der ersten Phase erhielt das e-Genius Mod nur normale Winglets.
 7: Nach durchgeführten Messungen bekam das Modell die vorgesehenen Flügelspitzenmotoren, sodass Vergleichsmessungen möglich waren. Die Ergebnisse konnten so auf das Forschungsflugzeug „Icaré“ übertragen werden.

tem ausgestattet. Die Pods enthalten jeweils Sensoren zur Rückmeldung der Propellerdrehzahl, zur Erfassung der elektrischen Antriebsleistung und Vermessung des am Hauptpropeller und an den Wingtip-Propellern erzeugten Schubs. Neben dem Aspekt der Gier-Steuerung wurden auf der Testplattform insbesondere auch die Interaktion zwischen Wingtip-Propeller und Randwirbel und die daraus resultierenden Leistungsvorteile untersucht.

Bei den Versuchen an der Universität Stuttgart konnten die Effekte von Flächenendrieben zur Reduzierung der benötigten Leistung sowie deren praktischer Einsatz zur Gier-Regelung bei Flugversuchen erfolgreich nachgewiesen werden. Ob ihr Einsatz zur Reduzierung der benötigten Leistung sich im Einzelfall lohnt, hängt jedoch von der Referenzkonfiguration ab, da Installations-

effekte nicht zu vernachlässigen sind und aus Gründen der Redundanz mindestens ein weiterer Antrieb nötig sein wird. Im Falle der aktiven Regelung muss beachtet werden, dass auch durch schnelle Drehzahländerungen und Betrieb der Propeller abseits vom Auslegungspunkt Verluste auftreten, welche gegen die Verluste durch ein Seitenleitwerk und Ruderausschläge abgewogen werden müssen.

Ein erster Ansatz wurde beim Entwurf des Geschäftsreiseflugzeugs „Alice“ von Eviation Aircraft wieder verworfen und durch einen konventionellen Entwurf ersetzt. Es wird also noch einige Zeit dauern, bis die neuen Erkenntnisse im Flugzeugbau ihren Weg in die Praxis finden werden.

Text: H. P.; Fotos: Ole Pfeifle, Jutta Scholz, Universität Stuttgart - Institut für Flugzeugbau

LTB-Follmann

der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

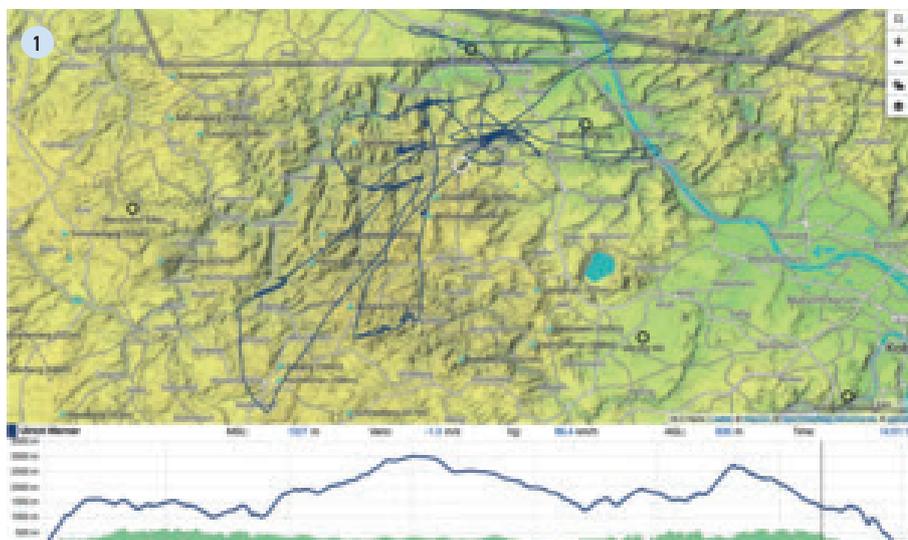
Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

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

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

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

FL 95 im März – was für ein Tag!



1: Flugverlauf im OLC

2: In FL 95 mit 7 km/h Groundspeed bei 70 km/h angezeigt, was in der Höhe ca. 85 km/h wahrer Geschwindigkeit entspricht



OLC-Wertung des Fluges

Am 20. März gab es segelfliegerisch in der Eifel eine berichtenswerte meteorologische Besonderheit.

Nach der jährlichen Lufttüchtigkeitsprüfung stand der erste Saisonstart mit dem Standard-Cirrus an. Ein Kaltlufttropfen sollte genau über der Eifelregion liegen, PC-Met sagte für das Gebiet nur mäßige Bedingungen vorher, am späten Nachmittag mit Arbeitshöhen bis 1900 Meter MSL.

Nach dem Start in Bad Neuenahr gegen 12:40 Uhr lokal bei böigem Bodenwind um 10 Knoten fing der motorlose Flug mit der üblichen zerrissenen Blauthermik an, die Arbeitshöhe war relativ gering und es gab kein sicheres Vorkommen. Nach ca. einer Stunde wurde es besser und ein Bart bei Königsfeld brachte es auf 2000 m MSL, es war vollkommen blau. Außerdem war es im Cockpit sehr kalt, in dieser Höhe etwa minus 5 Grad Celsius. Wer außer Segelfliegern steigt freiwillig in einen Gefrierschrank ohne sich bewegen zu können ... Die Fellstiefel halfen zu mindestens den Füßen. Beim Vorfliegen aus diesem Bart nach Ost wurde es auf einmal schlagartig ruhig und das Vario näherte sich 2 m/s im Geradeausflug. So ging es auf einmal, alles im Bereich von 2 km um Königsfeld herum, bis auf Flugfläche 95 hinauf. Das Ganze passierte nur wenige Meter Flugstrecke nach Beendigung des Kurbelns, übergangslos begann die Welle. Die Außentemperatur stieg in der Laminarströmung mit der Höhe sogar noch von minus 5 auf minus 3 Grad bei 800 Metern Höhengewinn! Dann war aber auch schon wieder Schluss. Von Osten kamen Wolken herein, die eine Hammerthermik mit sich brachten und dann selber bis auf 2800 m MSL reichten. Das Ganze bei Windgeschwindigkeiten von über



75 km/h in der Höhe. Der Bordrechner zeigte im Geradeausflug der letzten etwa 40 km kreisloser Flugstrecke zeitweilig Luftmassensteigen von bis zu 7 Metern in der Sekunde an. Nach dreieinhalb Stunden im besagten Gefrierschrank wurden diese Bärte dann schlichtweg stehen gelassen.

Was für ein Tag! Damit dies nicht als Fliegerlatein verbucht wird, hier der Link zum Flugverlauf:

<https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/gliding/flightinfo.html?dsld=8737871>

Die Höhenwerte lassen sich nicht immer direkt von den Instrumenten ablesen. Die GPS-Höhe am höchsten Punkt betrug 3025 m, der Rechner mit eigener Druckdose zeigte auf Standarddruck referenziert 2885 m, was FL 95 entspricht, der analoge Höhenmesser noch etwas weniger.

Ich hoffe, dieser Bericht ist für alle Segelflieger, aber auch für die reinen Motorflieger eine Motivation zum Saisonbeginn!

Text und Fotos: Ulrich Werner

Leben, wo andere Flieger-Urlaub machen!

PHYSIOTHERAPEUT/-IN in Unterwössen gesucht:

Die DASSU liegt fußläufig, der Chiemsee ist nur wenige Autominuten entfernt und es gibt fliegende Praxis-Kolleginnen. Dazu helle Praxisräume, einen unbefristeten Arbeitsplatz, 25-Minuten-Taktung, Unterstützung bei Fortbildungen und eine durchgehend besetzte Rezeption.

Bewerbungsgespräch via Videocall möglich! **Interesse?**

Dann schick uns deine Bewerbung an amrei@stoeckl-physio.de oder Praxis für Physiotherapie Amrei Stöckl (B.Sc.), Hauptstr. 52, 83246 Unterwössen. Wir freuen uns von Dir zu hören!



40 Jahre Streifly



Streifly ist nicht irgendein luftfahrttechnischer Betrieb (LTB), sondern ein kleiner, aber feiner Betrieb, der von wirklich besonderen Menschen geführt wird und der neben dem, was alle LTB anbieten, auch immer wieder ganz besondere Projekte verwirklicht hat. Das kleine Fest, das in Grabenstetten anlässlich des vierzigsten Betriebsjubiläums im kleinen Glasflügel-Museum stattfand, bot Gelegenheit zu einer Zeitreise durch die Segelfluggeschichte seit den 80er-Jahren. Streifly wurde nur gegründet, weil Hansjörg „Hanko“ Streifeneder es nicht geschafft hatte, zusammen mit Martin Hansen und Herrmann Häussler die Reste der von den Nachfolgern Eugen Hänles heruntergewirtschafteten Firma Glasflügel zu erwerben. Der Konkursverwalter wäre durchaus zu einer Fortführung bereit gewesen, aber die früheren Gesellschafter und die Bank blockierten alles. So übernahm Hanko Streifeneder dann zumindest die Musterbetreuung für alle Glasflügel-Flugzeuge. Allerdings musste er schon bald feststellen, dass auch dies von manchen ungern gesehen wurde, als ihm nämlich mit einer Frist von nur einem Monat die Betriebsräume gekündigt wurden und er für Monate auf dem Bau arbeitete, bis die neue Werkstatt in Grabenstetten fertig war. Der Start war also nicht leicht.

Hanko Streifeneder war schon immer ein Treiber der Innovation im Segelflugzeugbau. So hat er die LS3 Standard, den Vorläufer der LS4, konzipiert und gebaut. Einige Jahre später war sein Falcon das einzige Flugzeug, das der LS4 gleichwertig und in eini-



1: Hanko Streifeneders außergewöhnlicher Falcon entstand vor 40 Jahren. Sein damals erst 10jähriger Sohn Christian unterstützte ihn dabei.

2: Christian und Hansjörg Streifeneder haben Grund auf erfolgreiche 40 Jahre anzustoßen

gen Geschwindigkeitsbereichen sogar überlegen war. Hanko hat sich in vielen Jahren den Ruf verdient, aus jedem Segelflugzeug noch etwas mehr Leistung herauszukitzeln, auch durch die von ihm entwickelten Abdichtbänder, durch perfekte Oberflächen und viele kleine Kniffe. Aber immer wieder wurden durch Hanko und seinen Sohn Christian auch spektakuläre Projekte verwirklicht, wie der Bau des ersten Flügels der ETA, die Konstruktion und der Bau der Votec, eines Motorkunstflugzeuges aus Verbundwerkstoffen, das mit 200 PS das gleiche Leistungsgewicht aufweist wie die bekannten Boliden mit 300 PS. Auch am Bau der Concordia waren Vater und Sohn Streifeneder maßgeblich beteiligt. Und nicht zu vergessen ist die Nimeta, die in Grabenstetten aus einem ETA-Flügel und einem stark modifiziertem Nimbus 4-Rumpf entstand und schließlich noch einen von Christian Streifeneder konzipierten neuen Außenflügel erhielt. Aber das Herz hängt immer noch an der Musterbetreuung der Flugzeuge von Glasflügel, die mit Winglets und vielem anderen nachgerüstet wurden.

Heute ist das Hauptproblem wohl eines jeden kleinen LTB die unsägliche Bürokratie, mit dem das LBA jeden Handgriff dokumentiert sehen will. Leider hat man dabei eher nicht die Flugsicherheit als Ziel vor Augen, sondern es geht wohl vorwiegend um die Einhaltung der Vorschriften. Die Papierlage muss stimmen, da stören dann auch die schlimmsten Sünden nicht, die den Flugzeugen von manchen früheren Haltern oder anderen LTBs zugefügt wurden. So sind nahezu durchgeschauerte Steuerseile oder auch selbst gemachte Hauptbolzen in Baumarktqualität den Beamten nicht wirklich Grund für irgendwelche Maßnahmen. So liegt die Flugsicherheit denn letztlich auch an der verantwortungsvollen Arbeit des von uns Segelfliegern beauftragten LTB.

Wer Lust bekommen hat auch selbst beruflich in einem solch anspruchsvollen und abwechslungsreichen Umfeld zu arbeiten, der sollte sich mit Streifly in Verbindung setzen, ganz gleich wie viel oder noch wenig Berufserfahrung er mitbringt.

Text und Fotos: Wolfgang Blinz



Alle Informationen rund um die faszinierende Sportart!
Segelfliegen Magazin als Jahresabo jetzt bestellen unter



www.segelfliegen-magazin.com

Kleiner Flug mit großer Außenwirkung für unseren Sport



1: Über der Aller mit Schleuse
Hadernstorf und Leinemündung
2: Die Meißendorfer Teiche

Link zum Beitrag
in der Celleschen Zeitung

Seit 18 Jahren fliege ich mit meiner Antares in Burgdorf vom Flugplatz Großes Moor aus. Dank der Eigenstartfähigkeit erlebte ich auch das Fliegen bei interessantem Wetter in den Wintermonaten. Selbst ohne jegliche Thermik sind Flüge bis zu zwei Stunden im Sägezahn möglich.

Im Februar dieses Jahres nun flog ich bei erster Thermik und starkem Wind, der mich zum Glück nicht vom Aufrüsten abgehalten hatte, dreieinhalb Stunden in der näheren Umgebung bis nach Nienburg und zurück.

Gleich nach dem Start wurde mir klar: Das war die richtige Entscheidung. Die Sicht war so brillant, dass ich die zerrissene Thermik gerne in Kauf nahm. Entlang der über die Ufer getretenen Aller war es ein besonderer Genuss die Landschaft von oben zu betrachten. Obwohl schon oft gesehen, beeindruckten mich die Lichtverhältnisse bei schrägem Lichteinfall und aus nicht so großer Höhe.

Vogelbegegnungen, wie zum Beispiel ein Milan-Pärchen, das zu mir in die Thermik kam und natürlich an mir vorbeistieg, brachten mich auf die Idee, dieses Erlebnis zu teilen. Ich schickte Fotos und einige Stichworte zum Flug (mein erster Thermikflug in diesem Jahr, Begegnung mit Milanen) an die Cellesche Zeitung. Die bekundete sofort Interesse für die Samstagsausgabe und stellte gezielte Fragen. Daraufhin entstand der Bericht „Partner von Kranich und Milan“ in der in der in der CZ.

Im Resümee ist mir aufgefallen, dass durch Einfachheit, lokalen Bezug und Verbindung mit der Natur ein breites öffentliches Interesse geweckt wurde. Es hat mich gefreut, dass durch meine Beschreibung eines doch so kleinen Ereignisses für Segelflieger eine so große positive Außenwirkung für den Flugsport entstand.

Dieter Frühauf



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren
der Spezialist im Anhängerbau

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



Schwingachse

Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



CONTEST Eurotour

Zum Jahresanfang übernahm der MFSD die Organisation der beliebten CONTEST Eurotour, ein Wettbewerbsformat in den Segel- und Elektrosegelflugklassen, welches auf europaweit ausgetragenen Wettbewerben den Toursieger einer jeden Klasse ermittelt und den Modellflugsport auf professionelle Weise fördern will.

Neue Website

Pünktlich zum Jahresbeginn ist CONTEST nun mit einer modernen und informativen Website an den Start gegangen. Hier gibt es alles über CONTEST zu erfahren, was für Teilnehmer, Ausrichter und Förderer wichtig ist.

CONTEST hat sich weiterhin zum Ziel gesetzt, den Modellflugsport zu fördern, die Teilnehmer zu unterstützen und damit das Wettbewerbsgeschäft ebenso wie den Modellflugmarkt generell auf ein stabiles Fundament zu stellen.

Alles über CONTEST gibt es auf

<https://www.contest-eurotour.com/>



Neue Klassen F3L und F3G

CONTEST Eurotour startet mit vielen Neuerungen in die Saison 2022. So dürfen wir in diesem Jahr zwei neue Klassen in der CONTEST-Serie begrüßen.

Seit diesem Jahr ist die neue FAI Klasse F3L (ehemals F3-RES) mit dabei. Nachdem die deutsche NAC (National Airsport Control) innerhalb der FAI, der Deutsche Aero Club, im vergangenen Jahr den Antrag gestellt hatte, die Klasse in das internationale Sportgeschäft der FAI aufzunehmen, ist die Klasse seit dem 1. Januar dieses Jahres vorläufige FAI-Klasse. Dirk Spangenberg aus Deutschland lenkt die Geschäfte für F3L bei CONTEST Eurotour



und im DAeC gleichermaßen. Um die aufstrebende Klasse, die in den letzten Jahren stark steigende Teilnehmerzahlen verzeichnen konnte, weiter voranzubringen, hat auch CONTEST F3L ab sofort integriert und fördert hier Leistungssport und Nachwuchssport gleichermaßen. Die Klasse zeichnet sich durch einfache Modelle und eine niedrige Einstiegsschwelle aus.

Ebenfalls neu bei CONTEST ist die Klasse F3G. Bereits im vergangenen Jahr wurde die Klasse bei der FAI gelistet und findet ihren Ursprung in der Klasse F3B. Sie unterscheidet sich dabei durch eine moderne Startart per Elektromotor. Auch diese Klasse erfreut sich steigender Beliebtheit und in diesem Jahr finden bereits vier internationale Wettbewerbe in Europa statt, die Bestandteil der CONTEST Eurotour sind.

Wir freuen uns, in diesen neuen Klassen einige neue Gesichter in der CONTEST-Familie kennen zu lernen.

Modellflug im DAeC

MFSD-Geschäftsstelle wächst

Seit Kurzem stehen den Modellfliegern im MFSD zwei neue Mitarbeiter*innen in der Geschäftsstelle mit Rat und Tat zur Seite. Max Krüger und Dorothee Brandes bereichern nun das Team.

Seit dem 1. März ist Max Krüger als hauptamtlicher Mitarbeiter beim MFSD beschäftigt. Er ist ab sofort Ansprechpartner in Sachen Verbandsbetriebslaubnis, Modellfluggelände und sonstiger Themen, die unter anderem mit der bevorstehenden Verbandsbetriebslaubnis in Zusammenhang stehen.

Der 25-jährige Wirtschaftsingenieur ist auf dem Modellflugplatz groß geworden und hat somit einen sehr guten Überblick über die Bedürfnisse der Modellflieger – und das nicht nur im Breitensport. Auch im Wettbewerbsgeschehen hat er schon an der Organisation einiger internationaler Wettbewerbe mitgewirkt. Auf Vereinsebene ist er im Vorstand eines großen Modellflugvereins in Niedersachsen als Kassenwart aktiv.

Max ist ab sofort zwischen 9:00 und 15:00 Uhr unter der Rufnummer 05132-5988/116 oder per Mail unter m.krueger@mfsd.de erreichbar.

Ein weiteres neues Gesicht im MFSD-Team ist Dorothee Brandes. Sie hat zum Beginn des Jahres die Mitgliederverwaltung über-



Max Krüger und Dorothee Brandes kümmern sich in der Geschäftsstelle des MFSD um die Belange des Sports und der Mitglieder

nommen und steht für jegliche Nachfragen zur Mitgliedschaft im MFSD zur Verfügung. Auch Dorothee ist regelmäßig auf Modellfluggeländen unterwegs und kennt unser Hobby sehr gut. Dorothee steht für eure Nachfragen unter mitglieder@mfsd.de zur Verfügung.

Damit stellt der MFSD sich zukunftsweisend auf und ist gut für die aus der Verbandsbetriebslaubnis gem. § 21g LuftVO i.V.m. Art. 16 DVO (EU) 2019/947 erwachsenden Aufgaben gewappnet. Wir freuen uns auf eine gute Zukunft für den Modellflug im MFSD/DAeC.

Modellflug im DAeC

Modellfluggruppe Uetze lädt ein zum Sommerjugendlager

Die Modellfluggruppe Uetze lädt junge Modellflugpilot*innen und die, die es werden wollen, zu einem Jugendlager ein. Vom 24. bis zum 31. Juli 2022 sind auf dem Modellflugplatz in der Nähe von Hannover alle Jugendlichen herzlich willkommen, die Freude am Campen, Lagerfeuer und allen Aktivitäten rund ums Modellfliegen haben. Das Treffen findet unter der Schirmherrschaft des Modellflugsportverband Deutschland e. V. (MFSV) statt.

Übernachtet wird in selbst mitgebrachten Zelten. Einfache sanitäre Anlagen sowie Elektrizität sind vorhanden. Für Verpflegung wird ebenfalls gesorgt sein. Sollte es schlechtes Wetter geben, werden uns unsere großen Gemeinschaftszelte Schutz davor bieten.

Die Zeit wollen wir uns natürlich mit jeder Menge Modellflug vertreiben. Anfänger werden behutsam in die Kunst der Steuerung eines Modellflugzeuges eingewiesen. Hierfür stehen Schulungsmodelle mit erfahrenen Fluglehrer*innen bereit. Auch der sogenannte Freiflug, also das Fliegen von ungesteuerten Modellen, wird nicht zu kurz kommen.

Versierte Teilnehmer haben in dieser Woche ausgiebig Gelegenheit ihre Fertigkeiten zu trainieren, um sich so auf die ebenfalls in dieser Woche angebotenen Jugendwettbewerbe vorzubereiten. Einige kleine Basteleien und Spielchen sowie Tagesausflüge befinden sich ebenfalls in der Vorbereitung, so dass das Programm damit abgerundet wird.



Für einen intensiven Gedankenaustausch und für einen umfangreichen Einblick in dieses Hobby ist solch eine Veranstaltung ideal. Tagesgäste sind natürlich jederzeit willkommen. Um vorherige Meldung und Absprache wird gebeten.

Die Teilnahme am Jugendlager wird inkl. Ausflüge, Rahmenprogramm und Verpflegung 200 € pro Teilnehmer kosten. Angesprochen sind alle Modellflieger (verbandsübergreifend) aus ganz Deutschland und dem Ausland.

Weitere Informationen und Kontakte sind unter www.mfg-uetze.de/jugendlager zu finden.

Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmer an unserem Sommerzeltlager - die Jugendgruppenleitung der MFG-Uetze.

Modellflug im DAeC

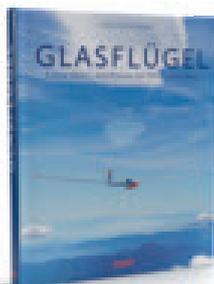
Segelflughbücher



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



Alle Preise zzgl. Versandkosten



Wolfgang Binz
Glasflügel
Eugen Hänle –
Der Pionier des GFK-Flugzeugbaus

Die Geschichte des genialen Pioniers Eugen Hänle, seiner Firma Glasflügel und den bis heute erfolgreichen und beliebten Segelflugzeugen. 272 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover 487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
ISBN 978-3-00-069412-7
59,00 €



Wolfgang Binz **Neu**
Glasflügel Sailplanes
Eugen Hänle –
Pioneer in Fiberclass Aircraft Design

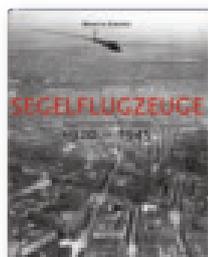
Englische Ausgabe
Übersetzung Bill Batesole
272 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover
487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
ISBN 978-3-00-070878-7
59,00 €

Martin Simons

Segelflugzeuge
Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Hintergründe und pro Band ca. 120 ganzseitige, detailgetreue und farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover

Diese drei Bücher sind zum gleichen Preis auch in englischer Sprache verfügbar.



Band 1, 1920 bis 1945
ISBN 978-3-9806773-6-2
54,00 €



Band 2, 1945 bis 1965
ISBN 978-3-9807977-3-3
54,00 €



Band 3, 1965 bis 2000
ISBN 978-3-9808838-0-1
54,00 €

Band 4 in Vorbereitung!

Alle drei Bände (deutsch oder englisch) im Set – das Geschenk für Segel- und Modellflieger! nur 145,00 €



Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotos, detail- und maßstabgetreuen Dreiseitenansichten.
208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9814977-9-3
45,00 €

Auf Wunsch mit englischsprachiger Zusammenfassung



Mallinson/Woollard
Handbuch des Segelkunstflugs

Die hohe Schule des Segelflugs. Theorie und Praxis des Segelkunstflugs. Ein Lehrbuch und Nachschlagewerk mit vielen Fotos und Illustrationen.
128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 €



Hans Jacobs
Workshop Practice

Englische Übersetzung des vergriffenen Standardwerkes „Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen“. Unentbehrlich für alle, die Holzflugzeuge reparieren oder bauen. Mit vielen Skizzen und Fotografien.
384 Seiten, 158 x 235 mm, Hardcover
ISBN 978-0692703076
49,00 €

Drohnenflüge auf Flugstrecken in Niedersachsen angekündigt



1

- 1: Phil Stephan, Senior Public Relations Manager Droniq GmbH
 2: Die Mitarbeiter der Firma Hanseatic Aviation Solutions GmbH bereiten die Drohne für den Start vor
 3: Start der Hanseatic Drohne am Flugplatz Rotenburg-Wümme
 Fotos 1–3: Droniq GmbH



2



3

Das Unternehmen Droniq GmbH mag den meisten unserer Leserinnen und Leser nichts sagen. Umso mehr schreckte eine Pressemeldung der Droniq GmbH aus dem November vergangenen Jahres viele Pilotinnen und Piloten der Allgemeinen Luftfahrt auf und sorgte für Irritationen und Fragen. LuftSport sprach dazu mit Phil Stephan, Pressesprecher des Unternehmens.

LuftSport: Herr Stephan, Gesellschafter der Droniq sind die Deutsche Telekom AG und die Deutsche Flugsicherung GmbH. Zu welchem Zweck haben sich diese beiden zu einem Joint Venture zusammengeschlossen?

Stephan: Mit der Drohne gibt es seit einigen Jahren eine neue Technologie, die aufgrund ihrer vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten vor allem für Unternehmen und Behörden interessant ist. Gleichzeitig reden wir hier aber auch von einem neuen Teilnehmer im Luftraum, in dem sich mit Segelfliegern, Gleitschirmfliegern, Flugzeugen, Helikoptern und vielen anderen ja schon einige Teilnehmer tummeln. Entsprechend muss

gewährleistet sein, dass die Drohne für alle Beteiligten sicher eingesetzt werden und in den bestehenden Luftraum integriert werden kann. Um hierfür die nötigen Voraussetzungen zu schaffen, wurde die Droniq gegründet. Unsere Aufgabe ist es, Unternehmen und Behörden zu unterstützen, das Potenzial von Drohnen zu nutzen und diese sicher und effizient einzusetzen. Um das zu erreichen, stellen wir unseren Kunden ein Verkehrsmanagementsystem für Drohnen (UTM) zur Verfügung. Durch das UTM erhält der Kunde ein vollständiges Luftlagebild. Er sieht so nicht nur die Position seiner Drohne und die des sie umgebenden unbemannten Flugverkehrs, sondern auch den bemannten Flugverkehr. Erst diese gesamtheitliche Darstellung ermöglicht es dem Piloten, seine Drohne auch über längere Distanzen sicher einzusetzen. Ebenso sind wir damit in der Lage, die Drohne in den Luftraum zu integrieren und nicht von der bemannten Luftfahrt zu separieren. Dazu vereinen wir in der Droniq die Kenntnisse der Allgemeinen Luftfahrt und die aus der Flugsicherung mit der Mobilfunkkompetenz der Telekom.

Wir setzen bei unseren Lösungen also auf bewährte Technologie und verknüpfen diese zusätzlich mit der Expertise über die unbemannte Luftfahrt. Ferner unterstützen wir unsere Kunden auch bei allen anderen Aspekten rund um ihren Drohneneinsatz. Wir beraten sie bei der Frage, wie sie Drohnen am besten in ihren Geschäftsablauf integrieren können, bieten Schulungen zum Absolvieren des Drohnenführerscheins an oder helfen bei der Beantragung von Fluggenehmigungen.

LuftSport: Ihre Pressemitteilung beschreibt den erfolgreichen Streckenflug einer Drohne des Typs S360MK2 am 23. November vergangenen Jahres. Die Drohne hat eine Spannweite von 3,60 m und ist mit bis zu 145 km/h (80 kts) unterwegs. Welche Route ist an diesem Tag befliegen worden?

Stephan: Die von uns beflogene Route verlief von Rotenburg (Wümme) circa 30 Kilometer Richtung Osten bis an die Grenze des Flugbeschränkungsgebiets Munster (ED-R 32 Anm. d. Red.).

LuftSport: Sie schreiben in einer Pressemitteilung vom November 2021, die Droniq habe, Zitat: „... neue Strecken für Drohnenflüge außerhalb der Sichtweite (BVLOS) in Niedersachsen genehmigt bekommen. Die Flugstrecken sind über 100 Kilometer lang und führen durch den kontrollierten und unkontrollierten Luftraum.“ Zitatende. Niedersachsen ist groß. Die erwähnten Flugstrecken könnten beispielsweise von Ostfriesland in den Harz führen, vom Emsland in die Lüneburger Heide oder auf irgendwelchen anderen Routen quer durch Niedersachsen. Welche genauen Streckenführungen sind Ihnen genehmigt worden?

Stephan: Neben der bereits genannten Strecke ist uns auch eine weitere Strecke von Rotenburg Richtung Nordholz genehmigt worden. Für das Jahr 2022 müssen diese Strecken aber erst wieder beantragt werden. Es finden also aktuell keine Flüge von unserer Seite auf den Strecken statt.

LuftSport: Das bedeutet im Klartext, dass Personen in meinem Luftfahrzeug und ich selbst als Pilot oder Pilotin auf VFR-Flügen über Niedersachsen jederzeit durch Drohnen gefährdet sind.

Stephan: Nein, das ist nicht richtig. Wie schon gesagt, ist es eine der Kernaufgaben der Droniq, Drohnen sicher in den Luftraum zu integrieren – und das für alle Beteiligten. Im Falle des genannten Flugs haben wir auf mehreren Ebenen dafür gesorgt, dass dieser so sicher wie möglich ablaufen kann: Damit der bemannte Luftverkehr über den Flug informiert war, wurde für diesen ein entsprechendes NOTAM veröffentlicht. Ferner haben wir dafür gesorgt, dass die Drohne digital für andere Flugverkehrsteilnehmer sichtbar war. Das von uns genutzte Gerät hat hierfür über ein Flarm-Out und

Mode-S-Transponder verfügt. Zudem haben wir für den Flug unser Verkehrsmanagement für Drohnen (UTM) genutzt. Durch den UTM-Zugang behält der Drohnensteuerer den Luftraum im Blick und ist über alle relevanten Flugaktivitäten informiert. Auch der ihn umgebende bemannte und unbemannte Verkehr wird visualisiert. Mehr Sichtbarkeit ist zum aktuellen Stand der Technik nicht möglich. Die Drohne war darüber hinaus mit Anti-Kollisionsleuchten ausgestattet, um diese für andere Flugverkehrsteilnehmer deutlich wahrnehmbar zu machen. Abschließend wurde der Flug unterhalb der Mindestflughöhe des bemannten Flugs durchgeführt.

LuftSport: Sie hatten im Vorgespräch darauf hingewiesen, dass die Flüge bis 150 m AGL, also 500 ft, durchgeführt würden. Man stützt sich dabei offenbar auf SERA. 5005 (f) und setzt voraus, dass es unterhalb dieser Höhe keine Flüge gäbe. Außenlandungen von Segelflugzeugen, Gleitschirmfliegern und Ballonen oder simulierte Notlandungen in der UL- und Motorflugausbildung scheinen dabei nicht berücksichtigt worden zu sein.

Stephan: Auch dieser Umstand war uns bewusst – unter anderem schon deshalb, weil ein Großteil unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter selbst aus verschiedenen Teilen der Luftfahrt kommt. Unser Flugleiter, Alexander Tummes, ist beispielsweise DAeC-Mitglied und entsprechend sensibilisiert für die Belange der Luftsportlerinnen und Luftsportler in Deutschland. Gemäß den nationalen Vorgaben haben wir neben den bereits genannten Sicherheitsvorkehrungen daher auch noch eine Risikobewertung des Flugs vorgenommen, um den Flug unterhalb der Mindestflughöhe zusätzlich abzusichern.

LuftSport: Man liest gelegentlich, dass Drohnen die An- und Abflugbereiche von Flughäfen umfliegen. Das hilft uns in der Allgemeinen Luftfahrt nicht, denn wir fliegen nur in wenigen Fällen an den großen Flughäfen, die damit gemeint sind. Wir fliegen dagegen hauptsächlich an Verkehrs- und Sonderlandeplätzen, UL-Flugplätzen und Segelflug- und Gleitschirmfluggeländen, sprich den kleinen Flugplätzen, die oftmals nur über eine Graspiste verfügen. Wie werden der Platzrundenverkehr und die An- und Abflugbereiche unserer kleinen Plätze gegen Gefährdungen durch Drohnen geschützt?

Stephan: Vor rund einem Jahr haben wir die Droniq App auf den Markt gebracht. Die App versorgt Drohnenpiloten u. a. mit Angaben zu den nationalen Geozonen gemäß §21 LuftVO und führt entsprechend auch die von Ihnen genannten Flugplätze gemäß §6 LuftVG auf. Der Drohnenpilot erhält so eine Information dazu, wo er seine Drohne einsetzen darf und wo nicht. Dadurch wollen wir dazu beitragen, dass Drohnenflüge sicher stattfinden können – und das für alle Beteiligten. Perspektivisch wäre es natürlich toll, wenn solche Geozonen bereits von vornherein auch in den Datenbanken einer Drohne verzeichnet sind. Darüber müssen letztlich aber die Hersteller der Drohne entscheiden.

Die Fragen stellte Ralf-Michael Hubert

Was war das für ein Typ ?

In der letzten Ausgabe hatten wir vom Radio Bremen-Reporter Freddy Radeke berichtet, der in Oldenburg-Hatten zu seiner Überraschung gelernt hatte, dass man ein Flugzeug auch aus Holz bauen kann. Der kurze Filmbeitrag ist offenbar nachträglich

interessiert angesehen worden und hat zu der Frage geführt, was das denn für ein Typ sei, der dort in Hatten gebaut würde? Wir wollen das Rätsel kurz lösen: Bei Anno Claus Mentzel in Oldenburg-Hatten entsteht der einsitzige Schulterdecker FP 202 Koa-

la. FP steht dabei für den kanadischen Kit-Hersteller Fisher Flying Products, der auf seiner Internetseite mehrere ein- und zweisitzige Modelle anbietet, die allerdings alle ausschließlich als Bausätze zu haben sind. Die im Radio Bremen-Beitrag zu sehende FP



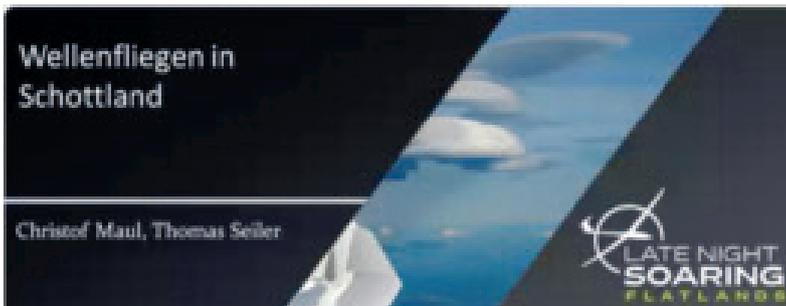
202 Koala wird mit verschiedenen Motoren angeboten, u. a. Hirth-Motoren, zwischen 28 und 40 PS. Herstellerangaben zufolge soll die Koala in der einfachsten Motorisierungsvariante ein Leergewicht von 113,4 kg ha-

ben und eine Zuladung von ebenfalls 113 kg erlauben. Anno Claus Mentzel ist der europaweite Betreuer für Zulassungen von UL-Eigenbauten aus Bausätzen des kanadischen Anbieters.

Weitere Informationen:
www.fisherflying.com und
www.volksschrauber.com

Ralf-Michael Hubert
 Foto: Fisher Flying Products

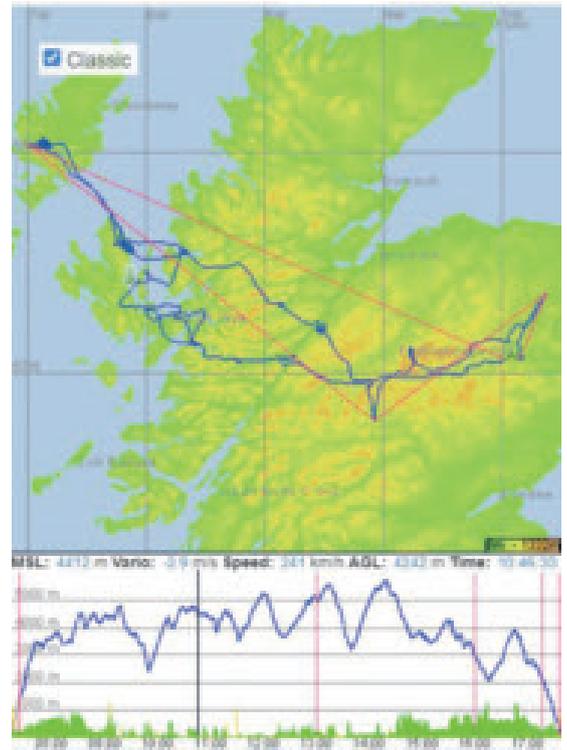
YouTube-Tipp: Wellenfliegen mal woanders



Flug von Christof Maul und Thomas Seiler auf die Äußeren Hebriden im September 2016
 Foto: OLC – onlinecontest.org

Wer meint, zum Thema Wellenfliegen schon alles zu kennen und zu wissen, weil man ja schon etliche Male in Südfrankreich war und an neuen Erfahrungen nicht interessiert ist, braucht an dieser Stelle nicht weiterzulesen. Wer dagegen offen für Neues und Unerwartetes ist, sollte sich etwas über eine Stunde Zeit für den Vortrag von Christof Maul und Thomas Seiler nehmen. Die beiden berichten über Wellenflüge in Schottland. Richtig gelesen: Schottland. Dass dort Wellenflüge möglich sein müssten, hatte der Meteorologe Thomas Seiler während seiner Lehrtätigkeit an der Lufthansa-Verkehrsfliegerschule in Bremen vermutet und lag damit richtig, wie zahlreiche Flüge vom schottischen Flugplatz Aboyne bestätigten.

Mehrere Male war er seitdem zusammen mit Vereinsfreunden aus Tarmstedt in Schottland und erkundete die dortigen Möglichkeiten. In einem Arcus flogen Christof Maul und Thomas Seiler sogar auf die Äußeren Hebriden, was bis dahin selbst britischen Segelfliegern noch nicht gelungen war. Christof Maul fliegt in der Akaflieg Frankfurt, Thomas Seiler in der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen. Alles über den Flug auf die Äußeren Hebriden, die Wellenflugmöglichkeiten in Schottland generell und Wissenswertes zu Anreise, Gegebenheiten und Eigentümlichkeiten zum Fliegen im Norden der Britischen Insel hatten



die beiden bereits Mitte Februar in einem YouTube-Video auf Late Night Soaring berichtet. „Das Netz vergisst nie“: Das mag oft genug fragwürdig sein, in diesem Fall ermöglicht es Interessenten aber, den Beitrag auch jetzt noch anzusehen. Suchbegriffe: Youtube – Late Night Soaring – Wellenfliegen in Schottland.

Ralf-Michael Hubert

Freddys neue Einsichten: Ballone fahren, Enten nicht



Freddy Radeke und sein Kameramann Jörn sind diesmal in der Hülle des buten un binnen-Ballons D-OBUB
Fotos: Radio Bremen

Radio Bremen-Reporter Freddy Radeke dürfte unseren Leserinnen und Lesern mittlerweile schon bekannt sein. Wenn ihn seine grüne Citroën-Ente mal wieder im Stich lässt, stößt er beim Warten auf den Abschlepper jedes Mal auf Berichtenswertes. Diesmal war er dabei, als der Radio Bremen-eigene Heißluftballon von Prüferin Irene Flaggl und Prüfer Thomas Köck vor Beginn der kommenden Fahrsaison gründlich inspiziert wurde.

In dem dreiminütigen Beitrag erfährt man, was sein Kameramann Jörn und er dabei gelernt haben. Suchbegriff im Internet: „Der buten un binnen Heißluftballon auf dem Prüfstand“.

Ralf-Michael Hubert



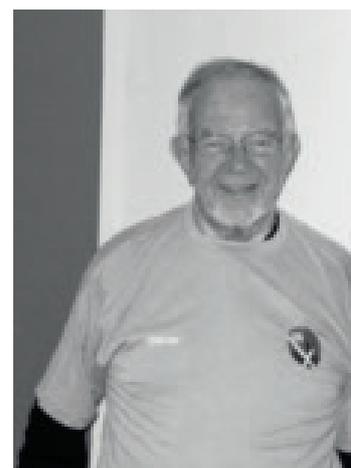
Nachruf

Werner Dantzer

Die Bremerhavener Segelflieger trauern um ihr Ehrenmitglied Werner Dantzer * 14. 12. 1926, † 8. 2. 2022

Unser Ehrenmitglied Werner Dantzer war mit Leib und Seele ein Vereinsmensch und Segelflieger-Kamerad, auf den wir uns immer verlassen konnten. Viele Jahrzehnte hat Werner unser Vereinsgeschehen am „Luneort“ und dann auf dem Flugplatz Hellingst geprägt. Als passionierter Segelflieger engagierte er sich viele Jahre als Schriftführer im Vereinsvorstand. Durch seine Kenntnis und Erfahrung als Bauingenieur verdankt ihm der Verein die Planung

des Fluggeländes sowie den Bau und die Organisation des Flugzeughangars mit dem Betriebsgebäude in Hellingst. Seine akribische, penible und ausdauernde Arbeitsweise hat uns alle sehr beeindruckt und war immer von Erfolg gekrönt. Für seinen vorbildlichen und unermüdlichen Einsatz im Verein sind wir ihm sehr dankbar. Wir werden Werner vermissen und sind sehr traurig. Unsere Anteilnahme gilt seiner Familie.



Hansjörg Kiesling im Namen des Vorstandes und der Mitglieder des Luftfahrtverein Unterweser Bremerhaven e. V.

50 Jahre Deutscher Klassenrekord

Vor 50 Jahren bewältigte Klaus Tesch 1051 Kilometer
Weltrekord von Hamburg-Boberg nach Frankreich



Er schaffte es am 25. April 1972 mit einer LS1c von Hamburg-Boberg bis dicht an die französische Atlantikküste nach Ancenis. Mit diesem 1051-Kilometer-Zielstreckenweltrekord im Segelflug erlangte Klaus Tesch gleichzeitig das fünfte 1000er-Diplom der FAI. Heute, 50 Jahre später, ist dieser mittlerweile historische Flug immer noch bestehender Deutscher Klassenrekord.

Anlässlich dieses Jubiläums möchten der Luftsportverband Hamburg und der HAC-Boberg mit dem Vortrag von Klaus Tesch über seinen Rekordflug und dessen Vorbereitungen, gehalten am 17. Februar 2012 im HAC Clubhaus vor rund 100 Besuchern, an diesen historischen Segelflug erinnern.

Beste Voraussetzungen I: der HAC Boberg

Zu Beginn seines Vortrages betonte Klaus die besonders guten Voraussetzungen beim HAC Boberg. Seit seiner Gründung in den fünfziger Jahren hatte der Club sich dem Leistungs- und Streckenflug verschrieben. Großen Einfluss darauf hatte Gründungsmitglied Heinz Huth. „Der Lange“ war sechsfacher Deutscher Meister, zweimal hintereinander wurde er Weltmeister auf Ka6.

In den Siebzigerjahren herrschte im HAC „Aufbruchsstimmung“: Möglichst viele und große Strecken von bis zu 600 km wurden mit K6, ASW 15 und LS1c Richtung Holland, Belgien und Süddeutschland erfolgen. Auch eine große Afrikaexpedition nach Nigeria wurde von Boberg aus geplant und 1972

mit der Verschiffung der Flugzeuge vom Hamburger Hafen aus gestartet.

Die Vorgänger aus den USA: eine Herausforderung

Einige Jahre zuvor, 1964, hatte in den USA A. H. Parker mit 1041 km auf seiner SUSU 1a als erster Segelflieger die 1000-km-Marke überflogen. 1968 erhöhte James E. Yates diesen Re-

kord auf 1089 km. Die dritte Überschreitung der 1000er-Marke gelang am 4. Juni 1979 Hans Werner Grosse aus Lübeck mit einem 1032 km Zielstreckenflug auf seiner ASW 12 nach Angers in Frankreich. Herausgefordert durch diese Rekordflüge beschäftigte sich zu dieser Zeit auch eine kleine Gruppe Boberger Piloten mit dem Gedanken: „Können wir das auch?“ Die Lage von Boberg war bei Nord-Ost-Wetterlagen, die sich hauptsächlich im April ankündigten, äußerst vorteilhaft. Viele auswärtige Rekordanwärter waren deshalb stark an dem Startort Boberg interessiert. Die Tatsache aber, dass in Boberg in damaliger Zeit nur Windenstart möglich war, schreckte sie ab.

Beste Voraussetzungen II: die Wetterlage

Eigentlich war Klaus Tesch zu dem Ergebnis gekommen, dass mit den zur Verfügung stehenden Standardklasse-Flugzeugen Libelle, ASW 15 und LS1c die 1000 km von Boberg aus nicht zu schaffen waren. Als sich dann am 24. April 1972 eine verheißungsvolle NO-Wetterlage einstellte, war Klaus gerade auf dem Rückweg von einem Kundenbesuch in Schleswig-Holstein. Spontan und eher unvorbereitet suchte er den Meteorologen am Hamburger Flughafen auf und erhielt den entscheidenden Hinweis: Die Wettervorhersage für den Folgetag war hervorragend und es gab den ausschlaggebenden Bonus – beim Flug nach Westen würde der Zeitgewinn knapp 45 Minuten betragen. Dies

waren 45 Minuten mehr Strecke, die Klaus vorher nicht einkalkuliert hatte und die ihm bei seinen Berechnungen für die 1000 km bislang gefehlt hatten.

Jetzt konnte es also doch losgehen! Vereinsvorstand Sigggi Kabbe holte abends die letzten Karten hervor; für die Rückholtour war der abenteuerlustige Bruder von Klaus schnell zu begeistern. Die Flugstrecke sollte nach Ancenis in Frankreich führen – mit 1051 km wäre das neuer Zielstrecken-Weltrekord!

Der nächste Tag in Boberg begann mit regem Treiben und großer Hektik. Der Wind kam frisch aus Nordost, die Cumulus-Straßen entwickelten sich früh und prächtig. Es war keine Zeit zu verlieren, es galt gleich aus der Winde auf Strecke zu gehen. Doch als Zweiter in der Startreihenfolge muss Klaus noch den Seilriss seines Vorgängers beobachten. Als er endlich um 8:30 Uhr in 300 Meter Höhe ausklinkte, gelang ihm der sofortige Anschluss an die schnellen Wolkenstraßen nach Frankreich.

Begegnung in der Luft: Zielstreckenrekord gefährdet

Die Basis stieg zunächst von 700 Meter auf 1200 Meter. Klaus kam bei den frühen Steigwerten von 2 m/s zügig voran. Nach den ersten 150 km geriet bei Diepholz Hans Werner Grosse mit seiner ASW 12 in Sicht. Er war frühmorgens von Lübeck-Blankensee aus mit seiner Superorchidee im Flugzeugschlepp gestartet und hatte als Streckenziel Nantes, 30 km hinter Ancenis, Richtung Atlantikküste angegeben. Damit schien der Zielstreckenrekord von Klaus eigentlich hinfällig. Doch Hans Werner ermutigte ihn, unbedingt die 1000 km zu versuchen.

Nach 300 km begannen sich bei der Rheinüberquerung ab Wesel die schönen Wolken aufzulösen. Die Inhomogenität des Wetters stellt meist eine der größten Problematiken bei längeren Streckenflügen dar. Klaus aber konnte seinen Flug planmäßig fortführen – er hatte sich die Kursrichtung der Wolkenstraßen genau eingepreßt, so dass er auch beim Traversieren im Blauen die straßenförmigen Aufreihungen nach Kompassanzeige weiter erfliegen konnte.



- 1: 25. April 1972: Klaus Tesch fliegt mit LS1c von Hamburg-Boberg nach Ancenis 1051 km Zielstrecken-Weltrekord
- 2: Das Rekordflugzeug LS-1C abends auf dem kleinen Flugplatz von Ancenis
Foto: Klaus Tesch
- 3: Klaus Tesch, seit 70 Jahren und mit größtem Engagement für den Segelflug Mitglied des HAC-Boberg
Foto: Harald Krischer
- 4: Die vier ältesten Deutschen Klassenrekorde: D-10 = Einsitzer Offene Klasse, D1S = Einsitzer Standardklasse und D-1CF = Einsitzer Clubklasse, Frauen

4	D-10	Deutscher Klassenrekord	Freie Strecke	1460,00 km	Grosse, Hans-Werner	aktuell	20.04.1972
	D-1S	Deutscher Klassenrekord	Freie Strecke	1051,00 km	Tesch, Klaus	aktuell	25.04.1972
	D-1S	Deutscher Klassenrekord	Gerade-Distanz	1051,00 km	Tesch, Klaus	aktuell	25.04.1972
	D-1CF	Deutscher Klassenrekord	Freie Strecke	927,00 km	Loos, Elise	aktuell	12.06.1998

Kurzes Drama über der Seine

Damals noch ohne GPS musste Klaus die Sichtnavigation nach Erreichen der landschaftlich noch vertrauten 500-km-Entfernungsmarke zunehmend durch Koppelnavigation ergänzen. So ist auch nachvollziehbar, dass er dicht am Pariser Luftraum vorbeifliegend und bemüht, die Sicherheitsabstände unbedingt einzuhalten, viel Höhe verlor. Plötzlich befand er sich westlich von Paris in knapp 250 m über Grund, und es wurde dramatisch spannend. Doch an einer Flussschleife der Seine konnte er eine Häusergruppe ausmachen, auf die der Wind stand und die Sonne voll einstrahlte. Diese Vermutung brachte die Rettung: Ein brutaler Schlag aus dem Nichts über der Häusergruppe riss den Piloten plötzlich in die Höhe. Mit 6 m/s ging es zunächst auf 1400 m. Um sich von dem Schreck zu erholen, kurbelte Klaus bei nachlassendem Steigen bis auf 1800 zu Ende, bevor es weiterging. Die Wetterbedingungen hatten sich mittlerweile wieder verbessert. Hans Werner Grosse meldete sich über Funk und teilte sein neues Vorhaben mit: Er werde nicht mehr nach Nantes fliegen, sondern seinen Flug als freie Strecke Richtung Biarritz fortführen. Damit wurde der Zielstreckenweltrekord für Klaus wieder greifbar.

Der Zielflugplatz: eine Schießanlage als rettender Wegweiser

Jetzt sollte es weitergehen nach Ancenis, in ziemlich gerader Linie vorbei an Le Mans. Die letzten 250 km bis Ancenis waren gut fliegbar, aber die finale Herausforderung stand noch bevor: den Flugplatz zu finden. Nachdem Angers passiert war, kam schon bald Ancenis in Sicht – an der südlichen Aufganglinie der Loire. Bei einer Ankuftshöhe von 1400 m war es Klaus zunächst nicht möglich, den Flugplatz auszumachen. Er hatte für das Zielgebiet lediglich eine Autokarte von Frankreich dabei, auf welcher der Flugplatz nicht eingetragen war. Von Hans Werner erhielt er die Information, dass der Flugplatz nördlich der Stadt gelegen sei. Ausschlaggebend für die Entdeckung des Flugplatzes war letztendlich eine Schießanlage. Eine in der Form ähnliche Anlage war dem Flieger vom Flugplatz Hamburg-Uetersen bekannt. Wenn sich auch in Ancenis der Flugplatz in der Nähe befinden würde, müsste er parallel zur Schusslinie liegen. Als Klaus den Landeanflug auf die „Wiese mit dem Holzschuppen“ einleitete, konnte er zu guter Letzt ein verblichenes, weißes „A“ (Aerodrome) auf dem Dach entdecken. Mit 18 Uhr war es noch relativ früh am Tag und die Wetterbedingungen hätten mindestens noch 100 weitere Streckenkilometer ermöglicht, aber dann nur als freie Strecke.

Den Weltrekord für die freie Strecke schaffte Hans Werner Grosse an diesem Tag, als er nach über 1460 km bei Einbruch der Dunkelheit in Biarritz landete.

Ein unspektakulärer Flug, aber ein spektakuläres Ergebnis

In Hamburg-Boberg war es bereits dunkel, als die Nachricht von Klaus eintraf: Er war erfolgreich in Ancenis gelandet. Das Erstaunen und die Freude waren groß. Als Klaus bei seiner Rückkehr am nächsten Abend über die blumengeschmückte Zufahrtsstraße beim HAC-Boberg einfuhr, wurde er mit einem großen Willkommensplakat empfangen. „Im Nachhinein betrachtet“, sagte Klaus Tesch während seines Vortrags, war der Flug relativ unspektakulär. „Ausschlaggebend war die einzigartige NO-Wetterlage im April 1972, bei der die Ostsee zugefroren war.“ Nach den Beobachtungen des Weltrekord-Piloten hat es in den vielen Jahren danach eine in dieser Form vergleichbare Wettersituation nicht mehr gegeben. Lieber Klaus, wir gratulieren Dir ganz herzlich zum 50-jährigen Jubiläum deines Weltrekord-Fluges. Eine Pionierleistung, die als bestehender Klassenrekord immer noch aktuell ist und mit der Du die bis heute weiteste Strecke im Segelflug von Hamburg aus geflogen bist.

**Luftsportverband Hamburg e. V.
und HAC Boberg e. V.**

Wir gratulieren:

Zur TMG Berechtigung

Tom Poreda

HAC Boberg am 02.02.2022
bei Prüfer Carsten Brandt in Boberg



Neue Mitarbeiter in der Geschäftsstelle

Wie wir in der vergangenen Ausgabe unserer Zeitung berichteten, ist der personelle Umbruch im vollen Gange. Heute ist es an der Zeit euch einmal die „neue“ Geschäftsstelle mit ihren Ansprechpartnern vorzustellen. Zukünftig ist Kristian Kröger für die Mitgliederverwaltung und die Erreichbarkeit unter der Telefonnummer 0511 601060 zuständig. Suzanne Sarrazin, die unter der Nummer 0511 601004 erreichbar ist, übernimmt die Anfragen im Bereich Technik. Sie arbeitet eng zusammen mit Herbert Kahlenberg. Für den Segelflug, FI-Ausbildung und Auffrischungsschulungen ist Klaus Stuwe euer kompetenter Ansprechpartner. Steven Dehne ist seit dem 06.03.2022 als neuer Geschäftsführer im Vereinsregister eingetragen und hat somit die Geschäfte von Günter Bertram übernommen, der noch für Fragen zur Verfügung



Kristian Kröger, Susanne Sarrazin, Herbert Kahlenberg, Klaus Stuwe
Nicht auf dem Bild: Steven Dehne

steht. Wir sind davon überzeugt, dass wir ein super Team in der Geschäftsstelle haben, die mit ihren Aufgaben weiter wachsen wird.

Das Team freut sich auf eure Anrufe, Mails und sonstige Anfragen und Anliegen.

Motorenwartlehrgang des Luftsportverbandes Niedersachsen

Im September 2021 fand, angeboten vom Landesverband Niedersachsen, der Motorenwart Lehrgang M1 in Hodenhagen statt – mit dem Schwerpunkt Rotax- und Limbach-Motoren. Alle Teilnehmer waren begeistert und baten um die eine zeitnahe Fortsetzung des Lehrgangs durch das Modul M2 mit den Schwerpunkten für Lycoming- und Continental-Motoren. Der Landesverband konnte im Herbst den M2 Lehrgang für Februar 2022 organisieren. So fanden sich erneut insgesamt neun Teilnehmer ein, diesmal auf dem Flugplatz in Hildesheim in der Aviators Farm von Thomas Schüttoff. Als Dozent konnte der Landesverband erneut Stefan Henne gewinnen. Neben rechtlichen Grundlagen und Motorenkunde konnten die Teilnehmer an diversen Zündmagneten, Vergasern, einem Lycoming O 320 und einem Continental O 300 die Theorie in die Praxis umsetzen.

Bertram Koch



V.l.n.r.: G. Kasparick, Jörg Müller, Tim Gruschka

Jugendvergleichsfliegen im Streckensegelflug



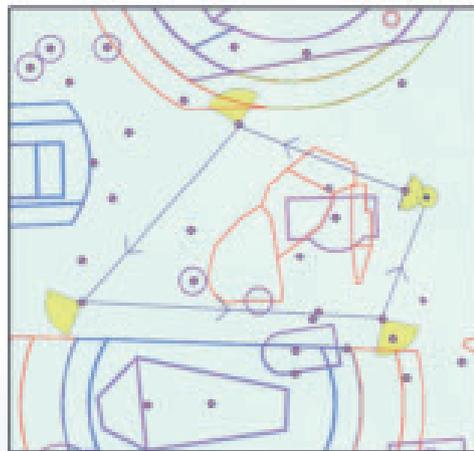
Jugendvergleichsfliegen im Streckensegelflug Club- und Gemischte Klasse

18.07. - 23.07.2022

1. Ausgabe auf dem Flugplatz Uelzen (EDVU)

Streckenflug unter wettbewerbsähnlichen Bedingungen		
Nr.	Frage	Antwort
001	Du möchtest die Wettbewerbsfliegerei in entspannter Atmosphäre kennenlernen?	Ja
002	Du hast bereits erste Streckenflugerfahrungen gesammelt?	Ja
003	Du bist jugendlich oder jung geblieben?	Ja
004	Du möchtest andere Piloten kennenlernen und Erfahrungen austauschen?	Ja

Dann nutze die Chance und nimm an diesem Jugendvergleichsfliegen im Streckensegelflug teil. Hier kannst du erste Wettbewerbserfahrungen sammeln und herausfinden, ob dich deine fliegerische Laufbahn in die Wettbewerbsfliegerei führt.



Weitere Informationen erhältst du über den QR Code.
Bei Fragen wende dich gerne an: luftsportjugend@lsvni.de



Gestartet, gelandet und angekommen – Engagement im Segelflugverein über Jahre und Jahrzehnte

Wir vom LSV Bückeberg gratulieren unserem Fluglehrer Friedrich Krantz. Da er seit 50 Jahren Schüler im Segelflug ausbildet, erhält er eine Ehrenurkunde des DAeC und wird im Luftsportverein Bückeberg-Weinberg als Ehrenmitglied geführt. Aufhören will Fritz aber noch lange nicht.

Doch zunächst ein paar Worte über seine fliegerischen Anfänge: Fritz hat bereits

1958 mit dem Segelflug an der Flugschule auf Juist begonnen. Wie viele junge Menschen auch heute ist Fritz viel „rumgekommen“. Er war als Soldat in Fritzlar im Norden Hessens stationiert. Dort war er aktiv in der Sportfluggruppe der Bundeswehr. Seine Fluglehrerausbildung hat er 1968 bei einem Lehrgang des Hessischen Landesverbandes absolviert. Fritz schulte danach im Segelflugverein Homberg und als Leiter

der Bundeswehr-Sportfluggruppe Mendig, als er nach Koblenz versetzt wurde.

1969 ist er nach Bückeberg-Achum befohlen worden. Hier war er postwendend wieder Leiter der hiesigen Bundeswehr Sportfluggruppe und Mitglied des Segelflugvereines Schaumburg. Dieser Verein entstand 1955 bei einer Fusion der Luftsportvereinigung Bückeberg und des Aero Club Stadthagen und residierte zuerst in

Achum. Noch vor Fritz' Eintritt musste der Verein zwischen 1959 und 1961 umziehen auf den Standortübungsplatz, unseren heutigen Segelflugplatz Bückeburg-Weinberg. Dort beginnt dann die gemeinsame Geschichte von unserem Verein und Friedrich Krantz.

Es existierten jedoch verschiedene Ansichten zum Flugbetrieb, der Organisation, der Ausbildung sowie dem Leistungsanspruch. 1971 musste sich der Verein in zwei einzelne Vereine aufteilen, die jedoch parallel auf dem Gelände in Bückeburg-Weinberg flogen: die Luftsportgruppe Bückeburg und den Segelflugverein Schaumburg.

Dabei blieb es aber nicht. Nachdem Fritz nun seine Fluglehrerlizenz auch für Motorflugzeuge und Hubschrauber erworben hatte, setzte er 1996 noch mal einen drauf und wurde zum 1. Vorsitzenden der Bückeburger Sportfluggruppe. Unter seiner Leitung gelang es, gemeinsame Interessen zusammen mit den Schaumburgern zu bündeln und 2002 den LSV Bückeburg-



Weinberg aus der Taufe zu heben. Bis 2006 ist Fritz unser 1. Vorsitzender geblieben. Mit 4.500 Segelflugstarts und 11.000 Flugstunden, in denen Fritz unzählige Fußgän-

ger zu sicheren und verantwortungsvollen Piloten ausgebildet hat und weitere noch ausbilden wird, hält der Verein ihn in Ehren.

Carsten Heine

Aus den Vereinen

LSV Bad Gandersheim

Jahreshauptversammlung des Luftsportvereins Bad Gandersheim beschließt zukunftsweisende Veränderungen



Anfang Februar fand beim LSV Bad Gandersheim die Jahreshauptversammlung der Mitglieder statt. Aufgrund der Coronasituation wurde die Sitzung als Hybrid-Veranstaltung gestaltet. Wie die meisten Segelflugvereine ist es auch für den LSV Bad Gandersheim eine zentrale Aufgabe sich zukunftsweisend aufzustellen und aktiv neue Mitglieder zu werben, um dem weitverbreiteten Vereinssterben entgegenzuwirken. Hierfür wurden nun auf der Jahreshauptversammlung mutige, weitreichende Entscheidungen getroffen.

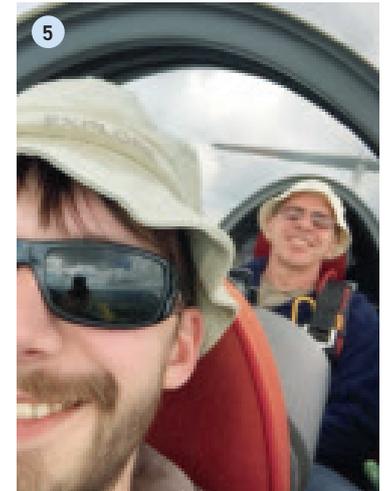
Nach 15 Jahren als erster Vorsitzender des Vereins stellte sich Rolf Dehne nicht erneut zur Kandidatur. Für ihn war der geeignete Zeitpunkt gekommen, die Verantwortung in jüngere Hände zu übergeben. In der Zeit als erster Vorsitzender hat Rolf Dehne viel im

Verein bewegen können und als Fluglehrer einer Vielzahl von Flugschüler*innen das Fliegen beigebracht. Diese besonderen Verdienste sahen die Mitglieder des Vereins als Anlass, Rolf Dehne die Ehrenmitgliedschaft zu verleihen. Schließlich entließen sie ihn jedoch nicht vollständig aus dem Vorstand, sondern wählten ihn zum neuen zweiten Vorsitzenden. Hier soll er in Zukunft den neu gewählten ersten Vorsitzenden, Arvid Brinkmann, unterstützen, der mit seinen knapp 32 Jahren wohl zu einem der jüngsten auf diesem Posten gehören dürfte. Arvid Brinkmann ist seit seinem 16. Lebensjahr Mitglied im LSV Bad Gandersheim und kennt damit sowohl den Verein als auch dessen Flieger wie seine Westentasche.

Es gab jedoch nicht nur personelle Veränderungen: Der Verein hat beschlossen, seine alten Holzschulflugzeuge ASK 13 und K8b in den Ruhestand zu schicken. In Zukunft wird beim LSV Bad Gandersheim



- 1: Plastik- und Holzdoppelsitzer (Schulflugzeuge)
- 2: Arvid Brinkmann
- 3: Brinkmann und Dehne im Motorsegler
- 4: Holzschulflugzeug ASK 13 im Landeanflug
- 5: Brinkmann und Dehne im Segler



die Schulung auf den verbleibenden Kunststofffliegern DG-1000 und LS4 stattfinden. Darüber hinaus besitzt der LSV Bad Gandersheim dann noch eine LS 8-18 sowie einen SF 25 C Falken. Zum Ende des Jahres wird der Verein seinen Flugzeugpark dann um eine ASG 32 EL direkt aus der Produktion bei Schleicher ergänzen können. Die Heimkehrhilfe wird den Pilot*innen ganz

neue Möglichkeiten eröffnen. Zu verdanken hat dies der LSV Bad Gandersheim einem großzügigen Angebot eines seiner Mitglieder.

Darüber hinaus zeichneten die Mitglieder auch Jörg Dummann mit einer Ehrenmitgliedschaft aus. Jörg Dummann ist seit 1972 Mitglied des Vereins und hat diesen jahrelang u. a. als Fluglehrer unterstützt.

Vielen Segelfliegern sollte er darüber hinaus wegen seiner Publikationen zum Thema Wellenfliegen, der Gründung von schwerewelle.de sowie der Organisation des Wellenflug-Symposiums bekannt sein. In diesem Zusammenhang erhielt Jörg Dummann 2008 auch das meteorologische OSTIV-Diplom.

Lena Marie Mros

LSV Rinteln

Gecheckt, geprüft und mit „Blitzern“ versehen

Rintelner Segelflugzeuge sind wieder startklar

Die Segelflugzeuge des Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV) wurden bereits im November letzten Jahres abgerüstet und dann in der vereinseigenen Werkstatt einer eingehenden Kontrolle unterzogen. Sämtliche Wartungs- und kleineren Reparaturarbeiten wurden unter Aufsicht der Werkstatteleiter ausgeführt. Wie bei der Winterarbeit in 2020/2021 hatten die Werkstatteleiter wieder einen detaillierten Zeitplan ausgearbeitet, damit die Coronaauflagen bei den erforderlichen Tätigkeiten eingehalten werden konnten.

Ende Februar fand dann die obligatorische Jahresnachprüfung für die Segelflugzeuge und das Startgerät, wie z. B. die Winde, durch die zuständige Prüferin Marianne Hagemann statt. Parallel wurden an diesem Tag auch die Segelflugzeuge der Privathalter unter Federführung von Uwe Wöltje geprüft. Am Ende des Tages erhielten alle vorgestellten Segelflugzeuge ihren Nachprüfschein und dürfen somit wieder starten.

Der Luftsportverein Rinteln (LSV) hat sich entschlossen, in eine weitere Technik zur

Erhöhung der Flugsicherheit zu investieren. Jedes Segelflugzeug wurde mit einem sogenannten Haubenblitzer (siehe: <http://sotecc.de>) ausgerüstet, der vorn in der Haube installiert wird. Sobald das Segelflugzeug startet, werden rote LED-Lichtblitze ausgestrahlt. Bei einer drohenden Kollision wird in den Alarmmodus geschaltet, die Blitzsequenz wird erhöht und somit sind die Warnblitze noch besser wahrnehmbar. Darüber hinaus sind vor drei Jahren die Segelflugzeuge, die für die Schulung eingesetzt werden, mit selbst-



- 1: Uwe Wöltje kontrolliert die Lebenslaufakte des Segelflugzeuges von Stephan Beck
- 2: Der Werkstattleiter Eric Janssen im Gespräch mit Marianne Hagemann
- 3: Dietmar Heintze und Erik Janssen beim Einbau des Blitzers in den Duo Discus
- 4: von links: Jan Dietz, Ilka und Thorben Schulte, Moritz Korff, Sönke Steuber und John Berroa beim BZF-Kurs
- 5: Ein Blick in die Werkstatt: Dietmar Heintze und Gero Kuhlmann bei der Reparatur der Motorsegler-Haube, Erik Janssen am Duo Discus
- 6: Warten auf die Jahresnachprüfung: vorn das Schulflugzeug ASK 21, hinten der Oldtimer D-5266, eine Ka 6

auslösenden Fallschirmen ausgestattet worden.

Auch bei den Fallschirmpackern stand Mitte Februar die Jahresnachprüfung auf dem Terminkalender. Sämtliche vorgestellten Fallschirme wurden durch den zuständigen Prüfer Mathias Ahrens geprüft und es gab keinen Grund für Beanstandungen. Zwischenzeitlich haben die Fallschirmpacker des Vereins alle Schirme wieder neu gepackt und somit steht einem Start in die Saison 2022 nichts mehr im Wege.

Die Flugschüler werden zurzeit auf die Theorieprüfung für das erforderliche Funksprechzeugnis durch einen professionellen Tower Controller vorbereitet. Außerdem wird unter Federführung der elf ehrenamtlichen LSV-Fluglehrer der Unterricht zum Erwerb des Luftfahrerscheins per Videochat durchgeführt. Die Leistungsfieger bereiten sich auf die Ende

April beginnende Segelflug-Bundesliga-saison vor, die der LSV in 2021 mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft abgeschlossen hat – und dies zum dritten Mal in Folge. Für diese Saison möchten die Rintelner Wolkenjäger wieder einen Platz unter den Top Ten anstreben.

Ferner gehen mehrere LSV-Piloten auf diversen Segelflugwettbewerben an den Start, u. a. auf dem Hahnweide-Wettbewerb in Kirchheim unter Teck bei Stuttgart. Einen vollen Terminkalender für 2022 hat Christine Grote, die amtierende Vizeweltmeisterin. Ende Mai nimmt sie an der Deutschen Meisterschaft der Frauen in der Standardklasse in Landau/Pfalz teil. Bereits Anfang Juni geht es weiter zur DMSt der Standardklasse in Zwickau, wo sie sich mit den Männern messen wird, bevor es dann Mitte August zur Weltmeisterschaft der Frauen in der Standardklasse nach

England geht. Wir drücken allen Wettbewerbsfliegern die Daumen.

Sobald es das Wetter zulässt, wird man wieder die Segelflugzeuge über dem Himmel der Stadt Rinteln kreisen und die weißen Tragflächen in der Sonne blinken sehen.

Bevor es aber wieder losgeht, müssen noch alle Vereinsmitglieder an der jährlich stattfindenden Flugbetriebsbesprechung teilnehmen. Hier wird unter anderem auf die richtige Einschätzung des eigenen Leistungsvermögens, den Vorflugcheck, das Verhalten und Bewegen auf dem Flugplatz sowie das rechtzeitige Entscheiden für eine Außenlandung bei einem Überlandflug hingewiesen.

Text : Dieter Vogt
Fotos : Martina Sasse

LSV Oldenburg - Bad Zwischenahn

BZF-Prüfung bestanden



www.segelfliegen-am-meer.de oder
www.rostrup-segelflug.de

V.l.n.r.: Michelle Tütjer, Lasse Rösner,
Philip Riechmann und Michael Jacobs

Am 03.03.2022 (schickes Datum) war Prüfungstermin für den „Flugfunk-Sprechfunkverkehr“, wie es offiziell heißt. Nach ca. 30 Stunden Theorie- und Praxistraining online und viel Üben alleine zu Hause mit Theorie-Apps stellten sich Michelle Tütjer, Lasse Rösner, Philip Riechmann und Michael Jacobs der Prüfungskommission bei der Bundesnetzagentur in Bremen.

09:00 Uhr: Formalitäten werden geklärt, Impfausweise geprüft, Personalausweise gesichtet, Plätze im Prüfungsraum zugewiesen. Die Prüfungskommission bestand aus einer Beamtin der Bundesnetzagentur und einem Fluglotsen. Die Prüfung fand in einer Gruppe von sechs Prüflingen statt. Michelle, Lasse und Philip auf BZF I (deutsch und englisch), Michael auf BZF II (nur deutsch).

Wider Erwarten war die praktische Prüfung zuerst angesagt. Die Abflug- und Anflugkarten der Deutschen Flugsicherung waren schon den Plätzen zugewiesen.

Eine gewisse Anspannung lag in der Luft. Der Fluglotse erläuterte den Ablauf der praktischen Prüfung, vor allem wie auf Rückfragen wie z. B. „Bitte wiederholen Sie Ihre Höhe“ oder „Bitte überprüfen Sie Ihre Höhe“ zu reagieren sei. Im letzteren Fall wäre die Höhengabe nicht korrekt gewesen, müsste also noch mal überdacht werden. Ein einfaches Wiederholen der zuvor genannten Höhe wäre demnach „nicht zielführend“. Obwohl der Fluglotse zu Anfang recht schnell seine Anweisung sprach, passte er sich doch den Sprechgeschwindigkeiten der Prüflinge nach und nach an. Die Prüfung wurde von allen als sehr fair wahrgenommen. Aber ein Kaffeekränzchen war es auch nicht, einer der Prüflinge hatte an diesem Tag Pech und hat es leider nicht geschafft. Erfahrungsgemäß klappt es beim zweiten Mal deutlich besser – wir drücken dazu die Daumen. Für die vier aus Rostrup/Bad Zwischenahn hieß es aber: Praktische Prüfung bestanden und die schwierigste Hürde genommen.

10:45 Uhr: Erste WhatsApps trudelten ein beim BZF-Trainer Norbert Max, der noch nicht wusste, dass die übliche Reihenfolge – Theorie, praktische Prüfung und kleiner Übersetzungstext – geändert worden war und die praktische Prüfung für die vier bereits bestanden war: „Ich bin schon durch“ – „Michelle und ich auch“ – und was war mit Lasse? Da macht man sich als Trainer schon Gedanken, obwohl Lasse (wie auch die anderen drei) doch in den „Übungsflügen“ die BZF-Phrasen sehr geschmeidig wiedergeben konnte. Kurze Antwort der Fliegerkollegen: „... ist noch in der Theorieprüfung“, „Lasse will unbedingt die 100 Prozent schaffen!“ Vier Minuten später von Lasse: „... habe die 100 Prozent!“ Gratulation an ein tolles und engagiertes Team!

Euer BZF-Trainer

Text: Norbert Max

LSV Hude

Ingo Renner

– ein Nachruf in Skizzen, aus der Erinnerung geschrieben

Ingo Renner ist am 1. Juni 1940 in Hude geboren, dort aufgewachsen und groß geworden. Schon früh kam er mit dem Luftsportverein Hude in Kontakt. Der LSV Hude war damals wie heute ein klassischer Zweipartnerein mit den Sparten Modellflug und Segelflug. Geprägt wurden sowohl der Verein als dann auch Ingo durch Persönlichkeiten wie den dreimaligen Kunstflugweltmeister Gerd Achgelis, wie Ingo auch Ehrenmitglied des LSV Hude.

Mit Kameraden wie Ewald Wachtendorf, Klaus Ikels, Norbert Frank und vielen weiteren hat Ingo ganz traditionell Flugmodelle gebaut und Modellflug betrieben. Mit Bauplänen, Pauspapier, Balsa, Sperrholz und Leisten entstanden Modelle vom „Kleinen UHU“ bis hin zu „Passat“ und „Spinne“. Geld für Baukästen, die aber auch noch nicht verbreitet waren, war nicht da oder gabs von zu Hause aus nicht. In Hude, auf dem „Meierei-Feld“, wurden die Freiflugmodelle mit Seil und Umlenkrolle gestartet. Ganz oft waren die Modelle dann weg, trotz Thermikbremse, meist verschollen im „Reiherholz“, dem angrenzenden Waldgebiet. Hier wurde schon der Grundstein für Ingos Ausdauer gelegt, die Modelle wurden nicht aufgegeben, es wurde gesucht und gesucht und gesucht, manchmal erfolgreich, manchmal auch nicht.

1956 hat Ingo in Hirzenhain einen Jugendleiter-Lehrgang besucht. Hin- und zurückgefahren ist er mit dem Fahrrad, eine Strecke von immerhin 600 km. Danach war Ingo lange Jahre Jugendgruppenleiter des LSV Hude. Im Modellflug etablierte sich in den 60er-Jahren der Fernlenkflug. Hartwig Traut hatte eine „Foka“ mit Fernsteuerung, einer Tippanlage. Hartwig und Ingo kamen auf die geniale Idee, damit Hangflug betreiben

zu wollen. Gesagt, getan. Hartwig hat die „Foka“ und die Fernsteuerung in Ingos VW Käfer eingeladen, was schwer genug war, und in Ermangelung eines Hanges sind wir an den Weserdeich in Berne gefahren. Wir sind den Deich hoch, Ingo hat die „Foka“ im Handstart gestartet, Hartwig hat versucht zu steuern, ich habe zugeschaut. Das Hangfliegen hat nicht geklappt und wir sind, wie so häufig, mit Bruch nach Hause gefahren. Vielleicht wurde hier aber der Grundstein für Ingos dynamische Segelflugversuche gelegt.

1954, im Alter von 14 Jahren, hat Ingo dann mit dem Segelfliegen angefangen. In der Luftsportgemeinschaft „Werner Baumbach“, bestehend aus den Vereinen Wildeshausen, Cloppenburg, Oldenburg, Lemwerder und Hude, fand Ingo dann seine erste fliegerische Heimat. Geflogen wurde in Varrelbusch. Die Anreise erfolgte Wochenende für Wochenende, wie sollte es anders sein, mit dem Fahrrad. Von Hude nach Varrelbusch sind es immerhin fast 50 km, ohne elektrische Antriebsunterstützung eine starke Leistung. Ingos Fahrrad stach aus allen anderen Fahrrädern heraus. Es hatte eine extra hohe Lenk- und Sattelstange, die für einen über zwei Meter großen Mann aber auch unbedingt erforderlich waren. Bis 1964 flog Ingo in Varrelbusch. In dieser Zeit ist er ausgebildet worden, hat seine Scheine und seine Lehrberechtigung erworben. Ausbilder und fliegerische Wegbegleiter waren unter anderem Werner Augstein, August Sinram und Rudi (Rudolf) Oetken.

1964 löste sich die Gemeinschaft „Werner Baumbach“ auf, der LSV Hude und mit ihm Ingo flogen dann in der „Weser Fluggemeinschaft Lemwerder“ (WFG) auf dem Werksflugplatz der Vereinigten Flugtechnischen Werke (VFW) in Lemwerder. Drei Jahre war Ingo dann in



Quelle: Gliding Australia Magazine

der WFG als Pilot und Fluglehrer aktiv. Auch ich habe noch bei Ingo das Fliegen gelernt. Das ist zwar etwas übertrieben, aber den fünften, sechsten und siebten Schulflug habe ich mit ihm am 19.5.1966 in Lemwerder auf der Rhönlerche D-6005 gemacht.

1967 folgte Ingo dem beruflichen Angebot einer australischen Schiffswerft und ging nach Australien. Ingo war Schiffbauer, gelernt hatte er auf „Use Akschen“, der AG Weser. Ingo kam 1970 noch einmal kurz nach Deutschland zurück, folgte dann aber dem Ruf seiner australischen Fliegerfreunde und wurde in Australien sesshaft.

Damit begann Ingos beispiellose Erfolgsgeschichte, gekrönt mit dem Gewinn von vier Weltmeisterschaften im Segelflug, 1976 in der Standardklasse, 1983, 1985 und 1987 in der Offenen Klasse, eine Erfolgsgeschichte, die im Luftsportverein Hude seinen Anfang nahm.

Am 26. Februar 2022 ist unser Ehrenmitglied Ingo Renner gestorben. Auch wenn Ingo jetzt tot ist, halten wir ihn weiterhin in Ehren.

**Text: Hermann Precht
Hude, im März 2022**

Luftsportverein Hameln

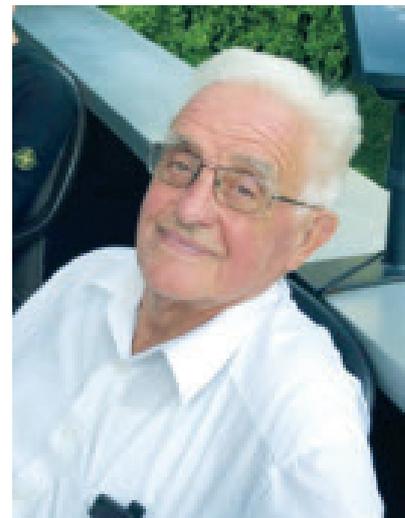
Nachruf auf Heinz Löffler

Heinz Löffler wurde am 27.2.1939 geboren. Schon von früher Jugend an interessierte er sich für die Fliegerei. Er wurde mit 13 Jahren Mitglied im Ring Deutscher Flieger und nahm an deren theoretischer Ausbildung teil. 1954 trat er in den Luftsportverein Hameln ein und begann nach der obligatorischen Werkstattarbeit im April 1955 mit der aktiven Flugausbildung. Sie erfolgte nicht wie heute mit einem doppelsitzigen Schulflugzeug, sondern auf dem einsitzigen Schulgleiter SG 38. Die ersten Starts waren Rutscher. Danach folgten immer höhere Sprünge und als Krönung ein Start bis ca. 300 m Höhe an der Seilwinde.

Der Luftsportverein Hameln besaß damals keinen eigenen Flugplatz und nutzte im Frühjahr und Herbst ein Stoppel­feld zwischen Afferde und Hastenbeck, eine Wiese beim Gut Helpensen und den Flugplatz Rinteln. Vermehrt wurde auch auf dem Segelflugplatz der Briten bei Pötzen am Süntel gestartet. 1958 erwarb Heinz die Segelflugglizenz. Danach machte er erst einmal einige Jahre Pause mit der Fliegerei.

Um während seiner Wehrdienstzeit wenigstens etwas Flugplatzluft zu schnuppern, meldete er sich 1960 zur Fallschirmtruppe. Dort gefiel es ihm so gut, dass er Berufssoldat wurde. Als die Bundeswehr ihn 1968 nach Hannover versetzte, wurde er wieder im Luftsportverein Hameln aktiv. Seine Ehefrau Martha aus Rumbeck akzeptierte, dass er seine Sommerwochenenden ständig auf dem Flugplatz verbrachte. Nach vielen Bemühungen und Überwindung großer Schwierigkeiten wurde am 1.10.1969 das neue Segelfluggelände in Bisperode zugelassen, seitdem die Heimat des LSV Hameln.

Durch eifriges Training, auch an der Segelflugschule Oerlinghausen, erneuerte Heinz seine Lizenz, erwarb die Berechtigung



für Motorsegler und flog 1971 das erste Mal in den österreichischen Alpen in Zell am See. Mit gelegentlichen Überlandflügen sammelte er Streckenflugerfahrung. 1973 erwarb er mit einem 320 km-Zielflug von Oerlinghausen nach Namur in Belgien die Bedingung für die Gold C, 1975 absolvierte er die Schulung für den Wolkenflug.

Berufsbedingt musste er sich mehrfach einen neuen Verein suchen. Dies waren Münster, Düsseldorf, Nörvenich und Montabaur. Seine fliegerische Bestimmung fand er nach der Segelflughlehrerausbildung 1982 in Bad Pyrmont bei Erwin Hehe. Im LSV Hameln bildete er bis 2015 ganze Generationen von Segelflugschülern aus. Er war über viele Jahre Vereinsausbildungsleiter und von 1993 bis 1999 erster Vorsitzender. Heinz entwickelte, plante und organisierte die Flugtage auf dem Segelfluggelände Bisperode, ebenso die Sommerfliegerlager auf verschiedensten Flugplätzen in ganz Deutschland und die Herbstfliegerlager zum Hang- und Wellenfliegen in Bisperode.

Heinz engagierte sich auch auf Landesverbandsebene, war Mitglied der Segelflugkommission und leitete 15 Jahre die Fluglehrerausbildungslehrgänge in

Bad Pyrmont. Er organisierte unzählige Fluglehrerfortbildungslehrgänge. Es gibt kaum einen Fluglehrer in Norddeutschland, der nicht einen oder mehrere dieser Lehrgänge besucht hat. Er wurde auch zum Ausbildungsleiter der Segelflugausbildung im DAeC gewählt, hierdurch Vertreter im TSP (Training and Safety Panel) der internationalen Segelflugorganisation, und nahm an den jährlichen Tagungen der beteiligten Staaten teil. Dabei wurde auch aktiv geflogen.

Aus gesundheitlichen Gründen beendete er 2015 seine fliegerische Laufbahn mit insgesamt 8470 Starts und 3116 Flugstunden.

Nach schwerer Krankheit verstarb „Onkel Heinz“ am 21.1.22 im Kreis seiner Familie.

Heinz Löffler wird uns allen als absolutes Vorbild in Erinnerung bleiben. Er war Segelflieger durch und durch. Seine eigenen Interessen stellte er immer hinten an und hatte stets ein offenes Ohr für seine Flugschüler.

**Text: Klaus-Peter Gehrig,
Luftsportverein Hameln**

LSVNI

Heinz Löffler

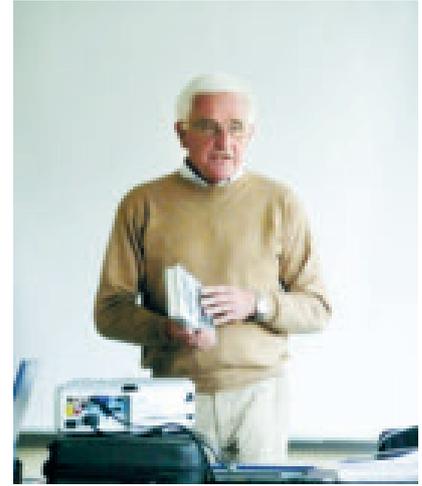
Mit Traurigkeit hat uns die Nachricht erteilt, dass Heinz Löffler am 21.01.2022 seinen letzten Flug angetreten hat und nicht mehr unter uns weilt. Heinz ist in und auch für unseren Verband eine herausragende Persönlichkeit gewesen. Neben den umfangreichen Leistungen für seinen Verein hat er sich auch über das übliche Maß hinausgehend für alle Segelflieger in Niedersachsen und auch bundesweit eingesetzt.

Die Flugsicherheit war ihm ein fundamentales Anliegen und seine Überzeugung war, dass die Beförderung von Flugsicherheit sehr früh und somit in der Ausbildung der Segelflieger zu geschehen habe. Er hat hier sowohl in seiner Arbeit von 1992–2007 als Leiter der Ausbildungslehrgänge für Fluglehrer in Niedersachsen, in den Fluglehrerfortbildungen bis 2015, aber auch als Bundesausbildungsleiter tiefe Spuren hinterlassen. Nur zur Erinnerung: Eines der ersten Projekte von ihm war die Umsetzung von jährlichen Schwerpunktaktionen im Segelflug; der erste

Flyer zum Windenstart war damals eines der Produkte, das seine Handschrift trug. Er hat die Umsetzung von FCL als Bundesausbildungsleiter gemeinsam mit Detlef Graupner mit seiner hohen Fachlichkeit und Expertise begleitet und erstritten.

Flugsicherheit und Standardisierung waren ihm Antrieb und Motivation. Heinz hat gern und intensiv darum gestritten und versucht, sein Gegenüber davon zu überzeugen. Viele Fluglehreranwärter werden sich daran erinnern, dass er deutlich und klar war in der Ansage und seine Ziele immer vor Augen gehabt hat. Heinz ging dafür auch neue Pfade: So war er fest der Überzeugung, dass wir alle nur aus unserer Vergangenheit lernen können und diese somit auch unserer Gemeinschaft nahebringen müssen, denn ohne ein solches Wissen verlieren wir die Basis und auch die Verbindung zu unseren Regeln und den Begründungen dafür. Nur die Wurzeln helfen für die Weiterentwicklung in die Zukunft, so war seine Überzeugung.

Wir in Niedersachsen, aber auch alle



Segelflieger in Deutschland haben Heinz viel zu verdanken. Seine Spuren sind im Segelflug unseres Landes sichtbar und wir werden uns an ihn erinnern. Er war ein Kämpfer für unsere Sache, hat Segelflug gelebt und sich mit ganzer Seele dafür engagiert. Heinz Löffler war und bleibt eine herausragende Persönlichkeit.

Text: das Präsidium des LSVNI

Termine

Alle Veranstaltungen stehen unter dem Vorbehalt, dass die Allgemeinverfügungen in Zusammenhang mit der Covid 19-Pandemie diese zulassen.

Verband

23.04.2022	Mitgliederversammlung 2022	Hannover, LandesSportBund Niedersachsen e. V. „Toto-Lotto-Saal“
------------	----------------------------	---

Motorflug

27.07. - 31.07.2022	22. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangleiter: Theodor Dornemann
01.10. - 23.10.2022	Motorfluglehrer-Ausbildungslehrgang 2022	Flugplatz Bad Gandersheim Lehrgangleiter: Henning Jahns
12.11.2022	Niedersächsische Motorflugtagung	Walsrode

Segelflug

18.07. - 23.07.2022	Niedersächsisches Jugendvergleichsfliegen im Streckensegelflug	Ausrichter: Cumulus Uelzen Ort: Flugplatz Uelzen EDVU
09.09. - 11.09.2022	Landesjugendvergleichsfliegen	Ausrichter: VfL Rotenburg (Wümme) Ort: Flugplatz Rotenburg (Wümme)
01.10.2022	Segelfluglehrer Vorauswahlprüfung	Ort: Hoya
13.11.2022	Niedersächsischer Segelfliegertag	Walsrode

Streckenfluglehrgänge Segelflug

22.05. - 28.05.2022	Ausrichter: FV Celle e. V. Ort: Flugplatz Celle-Scheuen
08.08. - 19.08.2022	Ausrichter: SFV Hoya e. V. Ort: Flugplatz Hoya/Weser

Segelflugausbildung 2023

1. Quartal 2023	Segelfluglehrerlehrgang 2022 (Theorie)	Ort wird noch bekanntgegeben
1. Quartal 2023	Segelfluglehrerlehrgang 2022 (Praxis)	Ort wird noch bekanntgegeben

Technische Lehrgänge

24.09. - 27.09.2022	Zellenwart 1	H- & G-Bauweise inkl. Grundmodul
28.09. - 01.10.2022	Werkstattleiter 1	Holz- & Gemischtbauweise
02.10. - 05.10.2022	Zellenwart 2	FVK-Bauweise inkl. Grundmodul
06.10. - 09.10.2022	Werkstattleiter 2	FVK-Bauweise
10.10. - 14.10.2022	Motorenwart/Motorseglerwart	Module: GM + FM + M1
03.11. - 06.11.2022	Fallschirmwartlehrgang inkl. Grundmodul	Ort: Naturfreundehaus Lauenstein (Salzhemmendorf)

Alle Lehrgänge (außer Fallschirmwart) finden auf dem Flugplatz Hodenhagen statt. Nähere Informationen sowie das Anmeldeformular sind auf der Homepage des Luftsport-Verbandes Niedersachsen <https://www.lsvni.de> eingestellt.

Vereine

01.05.2022 ab 9 Uhr	„Tag der offenen Tür“	Flugplatz Bohmte-Bad Essen (EDXD) Luftsportverein Wittlage e. V.
---------------------	-----------------------	---

Ultraleichtflug Fluglehrer

in Planung	Kurzlehrgang für FI Segelflug, Motorflug
------------	--

Nach Absprache

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

Hannover: guenter.bertram@lsvni.de

Hamburg: lsp@carsten-brandt.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe Juni/Juli 2022 ist am 02.05.2022 !!!!

Liebe Luftsportfreunde,

damit meine ich alle, die unseren Luftraum nutzen. Vom Modellflieger bis zum Motorflieger, vom Fallschirmspringer bis zum Segelflieger.

Wir alle spüren sehr unruhige Zeiten. Seit Beginn der Corona-Pandemie nun auch noch Krieg mitten in Europa, unmittelbar vor unserer Haustür in der Ukraine.

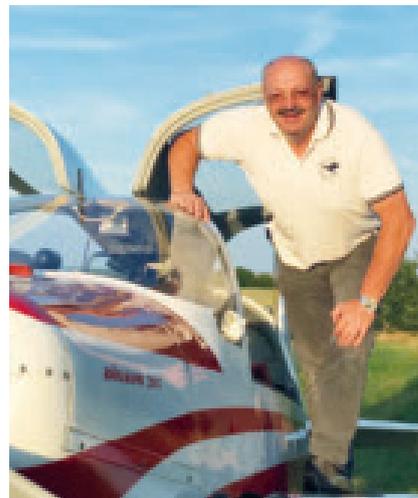
Warum ist auch dieses Thema für uns wichtig? Die Maßnahmen der Corona-Bekämpfung haben sich nicht nur gesundheitlich, sondern auch enorm wirtschaftlich und gesellschaftlich auf unser bisheriges „normales“ Leben ausgewirkt.

Nun spüren wir zum ersten Mal die Ängste und Einflüsse durch einen Krieg ganz in unserer Nähe. Die Auswirkungen, die mittel- und langfristig auch den Luftsport betreffen können, sind noch in keiner Weise überschaubar oder absehbar.

In der Hoffnung, dass dieser Krieg bald zu Ende geht und weiteres Blutvergießen verhindert wird, liegt es auch an uns Luftsportlern, die Menschen und unsere Fliegerfreunde in der Ukraine zu unter-

stützen. Eine Piloteninitiative aus Egelsbach ist schon dabei, medizinische und Hygiene-Artikel zu sammeln und an die polnisch-ukrainische Grenze zu fliegen. Des Weiteren ist für humanitäre Maßnahmen größtmögliche Unterstützung notwendig. Auch durch die Unterbringung der vielen Flüchtlinge aus der Ukraine sind wir vor eine neuen Herausforderung gestellt. Hier sollten wir mit offenen Türen die Menschen unterstützen. Viele von uns haben fliegerische Kontakte zu Pilotinnen und Piloten in der Ukraine sowie zu namhaften Herstellern und Zulieferern der Luftfahrt. Auch hier können kleine Hilfen dazu beitragen, die große Not und das Leid zu mindern.

Die neue Flugsaison steht vor der Tür bzw. hat in einigen Vereinen schon begonnen. Wir hoffen, dass wir in diesem Jahr mit weniger Restriktionen unseren wunderschönen Luftsport ausüben dürfen. Hierbei dürfen wir aber nicht vergessen, welches Privileg wir haben uns trotz aller Einschränkungen in einem relativ freien Luftraum in einem freien, demokratischen Europa bewegen zu dürfen. Um dies weiter zu erhalten, bedarf



es größter Anstrengung aller Luftsportler, sich gegenseitig zu unterstützen, zu organisieren zusammenzuhalten. Ich wiederhole gern mein Zitat:

„Alles was nicht in Gänze dem Luftsport dient, wird ihn schwächen“.

In diesem Sinne wünsche ich euch allen einen guten Start in die neue Saison, viele wunderschöne Flüge und immer sichere Landungen.

Ernst Eymann

Deutscher Wasserfliegerverband wird Mitglied im LSVRP

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V. freut sich, den Deutschen Wasserflugverband e. V. als Mitglied begrüßen zu können. Damit sind die dort organisierten Pilotinnen und Piloten dieser ganz besonderen Art der Fliegerei auch in unserem Dachverband DAeC organisiert. Wasserflug hat in Rheinland-Pfalz eine lange Tradition. Dank des Wasserflugpioniers Norbert Klippel aus Trier gibt es auf der Mosel eine ganze Reihe zugelassener Abschnitte, auf denen Wasserflug betrieben und gelehrt werden kann. Wir freuen uns, in Zukunft in diesem Magazin von den Aktivitäten der Wasserflieger berichten und deren News in einer speziellen Rubrik veröffentlichen zu können.



Ausbildungen in der Flugschule des Verbandes

Die Ausbildungsorganisation (ATO) des Landesverbandes ist vom Landesdienst Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz berechtigt die nachfolgend genannten Ausbildungen durchzuführen:

- PPL-A
- LAPL (A)
- Klassenberechtigung SEP (Land)
- Berechtigung zum Schleppen von Segelflugzeugen
- Klassenberechtigung TMG
- Nachtflugberechtigung
- Kunstflugberechtigung Motorflug
- Kunstflugberechtigung Segelflug
- Fluglehrer FI (A)
- CRI SEP
- Fluglehrer FI (S)
- Fluglehrer FI (S) für TMG
- Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte

Aus den Vereinen

FSV Bad Sobernheim

Kühles Vergnügen über den Wolken

Fliegen im Winter bietet ganz besondere Eindrücke



Winterfliegen über der Nahe
Fotos: FSV/Jürgen Kunz

Wie Zuckerwatte sammeln sie sich in den Flusstälern und Niederungen: Wolken. Wer sie von unten betrachten muss, hat wohl wenig Freude am Wetter. Doch wer über ihnen schweben kann, empfindet ganz besondere Glücksgefühle. Fliegen im Winter – zumal bei einer Hochdruckwetterlage – ist etwas ganz Besonderes, selbst wenn es da oben etwas kühler werden sollte.

Dies hat auch FSV-Pilot Jürgen Kunz erleben dürfen, nachdem er mit dem neuen Motorsegler D-KTHI des Flugsportvereins Sobernheim vom Domberg aus gestartet war. Sein Trip mit dem Rotax-Falken führte in Richtung Rheintal vorbei am Rotenfels und an der Nahe-Mündung bei Bingen, wo die Germania aus dem Nebel grüßte. Zurück ging es über den Soonwald. Aus 3000 Fuß Höhe betrachtet bekam die Landschaft

eine ganz eigene Poesie, selbst bei immerhin 150 km/h.

Allerdings: Was so schön und einladend erscheint, ist nicht ganz ungefährlich. Ein Sichtflieger „on top“ über den Wolken sollte niemals den Blickkontakt zum Erdboden verlieren. Notfalls sollte immer eine Landemöglichkeit gegeben sein.

Wer mehr übers Fliegen erfahren möchte, kann sich selbst einmal ins Cockpit eines der FSV-Vereinsflugzeuge setzen.

Am 21. Mai und am 17. September 2022 laden die Piloten wieder zum Schnupperfliegen auf den Domberg. Wer nicht so lange warten möchte, kann am wöchentlichen Fliegerstammtisch in der Vereinsgaststätte auf dem Domberg teilnehmen: Jeden Mittwochabend trifft man sich hier.

FSV Bad Sobernheim

FSV Bad Dürkheim

Herzlich Willkommen am Flugplatz Bad Dürkheim EDRF







Saumagen Fly-In
im Land von Sonne und Wein

Samstag, 7. Mai 2022
Sonntag, 8. Mai 2022

Flugplatz Bad Dürkheim – EDRF
Keine Landegebühr

Der Flugsportverein Bad Dürkheim freut sich auf Gastflieger aus nah und fern

Flugplatz Bad Dürkheim
EDRF – 122,405 MHz




Flugsportverein Bad Dürkheim e.V.
www.edrf.de - info@edrf.de

Aero-Club Koblenz

Koblenzer Urgestein steigt aus dem Cockpit aus

Seit 70 Jahren fliegt Rolf Düpper aus Koblenz aktiv beim Aero-Club Koblenz e. V. und ist damit das dienstälteste Mitglied. Jetzt geht der quirlige Koblenzer in den fliegerischen Ruhestand. Rolf hat seit seinem Vereinsbeitritt 1951 vieles erlebt: Mit acht Jahren machte er erste Flugversuche in der damals noch bestehenden Modellflugabteilung. 1957 konnte er endlich selbst ins Cockpit steigen und absolvierte 1958 auf dem alten Flugplatz Koblenz-Karthause seinen ersten Alleinflug. Mit 17 Jahren erwarb er den Luftfahrerschein L1 und L2. 1965 folgte die Ausbildung TMG und PPL(A). Rolf zog es mit dem Motorflugzeug durch ganz Europa: Norwegen, England, Frankreich, Öster-

reich und Jugoslawien. Nach 2500 unfallfreien Flugstunden beendet er nun aus gesundheitlichen Gründen die aktive Fliegerei. Er selbst sagt: „Der Luftsport war mein Leben. Das Schönste am Fliegen ist die Freiheit in der dritten Dimension und die Natur in den unterschiedlichsten Facetten zu erleben.“ Auch wenn Rolf künftig nicht mehr selbst am Steuerknüppel sitzt, wird das Ehrenmitglied dem Aero-Club die Treue halten und weiterhin mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Text und Foto: Ricarda Helm



Rolf Düpper (79) geht in den fliegerischen Ruhestand

LfV Mainz

Erstes 600 kg-UL für den LfV Mainz

Luftfahrtverein Mainz stellte Fk 9 Mk VI in Dienst



(von links) UL-Wart Jörg Gerhard, die stellvertretende Vorsitzende Julia Geck und Flugschulleiter Dieter Kohl nahmen die Fk 9 Mk VI bei Fk-Aircraft in Speyer in Empfang



Bald ein gewohnter Anblick: die neue Mk VI vor dem Mainzer Flugplatz-Betriebsgebäude

Bei Fk-Aircraft in Speyer übernahm der Luftfahrtverein Mainz eine Fk 9 Mk VI. Der nagelneue Hochdecker mit dem Rufzeichen D-MMZG ist das erste UL des Mainzer Vereins mit einem maximalen Abfluggewicht von 600 kg. Bei einer Zuladung von mehr als 260 kg können die UL-Pilotinnen und -Piloten künftig bei Vereinsausflügen deutlich mehr Ladung an Bord mitnehmen

als das klassische, aus Waschbeutel und einem Satz Wäsche zum Wechseln bestehende ULer-Gepäck.

Für den LfV Mainz, mit seinen 560 Mitgliedern größter Luftsportverein in Rheinland-Pfalz, ist die neue Fk 9 Mk VI bereits das sechzehnte UL der Fk 9-Baureihe seit der Indienstellung einer Fk 9 Mk III im Jahr 2000. Insgesamt sind die Pilotinnen und Pi-

loten mit der Fk 9 bis heute mehr als 22.000 Stunden geflogen. Für den 1. Vorsitzenden des LfV Mainz, Eberhard Boebel, ist die neue Mk VI ein wichtiger Neuzugang zur Vereinsflotte, weil sie, so Boebel, preisgünstiges motorisiertes Fliegen von der UL-Ausbildung bis hin zu den beliebten Vereinsausflügen in die Nachbarländer ermögliche.

Andreas Kroemer

DASC Traben-Trarbach

Der DASC Traben-Trarbach trauert um Emil Scherer

Am 19.10.2021 verstarb unser Ehrenmitglied und ehemaliger Vorsitzender Emil Scherer.

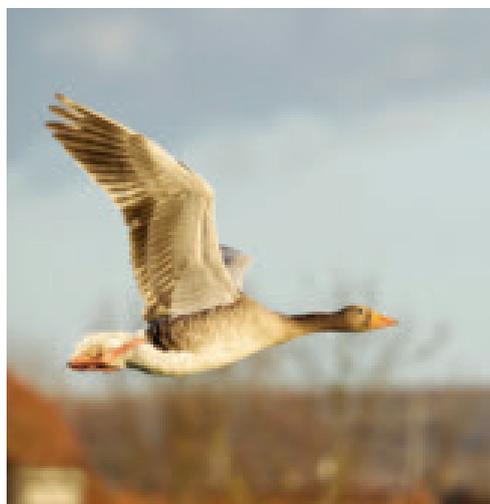
Seit 1967 Mitglied im Deutsch-Amerikanischen Segelflug-Club Traben-Trarbach, verstarb er im Alter von 92 Jahren. 1969 war er neben Horst Dahlke der erste Werkstattleiter, der nach den damals neuen Richtlinien diese Aufgabe mit großem Engagement ausübte. Von 1978 bis 1984 führte er unseren Verein als Vorsitzender und trieb in dieser Zeit den Ausbau der Infrastruktur, hier vor allem un-



serer großen Halle, voran. Er nahm an vielen Wettbewerben teil und 1978 gewann er die gemeinsame Landesmeisterschaft von Hessen-RLP-Saarland auf

der Ka6 CR D-5031, die auch heute noch gerne auf dem Monte geflogen wird. Der DASC wird seinem Ehrenmitglied ein ehrendes Andenken bewahren.

Vogelparadies statt Flugbetrieb beim AC Rhein-Nahe



Am 6. Februar verwandelte sich die Start- und Landebahn des Flugplatzes Langenlonsheim für vier Tage in ein wunderschönes Wasservogelparadies.

Höckerschwäne, Graugänse, Stockenten und viele weitere Wasservögel versam-

melten sich auf der Piste und drehten ihre Runden. Grund waren die starken Regenfälle am Sonntag, den 6. Februar. Innerhalb kurzer Zeit stiegen die Pegel so stark an, dass das Wasser schnell über die Ufer der Nahe trat und die Start- und Landebahn unter Wasser setzte. Mittlerweile hat sich der

Wasserstand der Nahe wieder normalisiert und das Wasser ist abgelaufen. Die Start- und Landebahn ist ebenfalls wieder abgetrocknet und in Betrieb.

Videolink: https://youtu.be/_XQsgAiSQ_s

Urheber und Rechte für die Bilder und das Video: Mario Jeschke

LSC Westerwald

Montabaurer Segelflieger ehren ihren langjährigen Vorsitzenden



Um den immer noch anhaltenden Anforderungen der Corona-Pandemie gerecht zu werden, fand die diesjährige Jahreshauptversammlung des Luftsportclub Westerwald e. V. in der Mons-Tabor-Halle in Montabaur unter Einhaltung der aktuellen Hygienemaßnahmen statt.

Neben dem Jahresrückblick und dem Bericht des Vorstandes sowie des Cheffluglehrers standen Neuwahlen für die diversen Vorstandspositionen auf der Agenda. Einige Mitglieder, darunter der langjährige 1. Vorsitzende Klaus Radke, standen für ein Vorstandsamt aus beruflichen und familiären Gründen nicht mehr zur Verfügung.

In geheimer Wahl und mit viel Applaus wurden die Kandidaten Michael Sattler, Gerhard Hartmann, Niklas Selbach, Klaus-Peter Kutschheit, Christoph Hesse und Herbert Höhn zum neuen Vorstand des LSC Westerwald e. V. für die kommenden zwei Jahre gewählt.

Nach der Wahl musste der „alte“ Vorstand dann doch noch einmal in Aktion treten. Im Namen der Mitglieder des Luftsportclubs ernannte der bisherige 2. Vorsitzende Andreas Müller Klaus Radke zum Ehrenmitglied des Vereins und bedankte sich in bewegenden Worten für die langjährige und sehr engagierte Arbeit in diversen Vorstandspositionen und für die letzten zehn Jahre als 1. Vorsitzender.

Hermann „Pattex“ Kleber als ehemaliger Vizepräsident des Deutschen Aeroclubs nutzte zusammen mit dem Vizepräsidenten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Jörg Federrath, Vertreter des Landesverbandes, die Gelegenheit zu einer Laudatio mit sehr persönlicher Note.

In Klaus' Zeit als Vorstandsmitglied fielen diverse für die Zukunft des Vereins wesentliche Projekte und Entscheidungen. Maßgeblich beteiligt war Klaus am Kauf und an der Erweiterung des Flugplatzes, an der Umstellung des Flugzeugparks auf moderne Ausbildungs- und Leistungsflugzeuge, am Ausbau der Flugplatzinfrastruktur (Wasser, Strom und Abwasser), an energetischen Renovierungsmaßnahmen von Halle und Clubheim, an der Organisation diverser Flugtage und Jubiläen, an der Vorbereitung eines Hallenneubaus und an vielen anderen Aktionen.

Klaus hat sich in seiner Zeit als 1. Vorsitzender sehr stark für die Gruppe der Jugendlichen eingesetzt und stand diesen auch in privaten Problemsituationen helfend zur Seite. In Zeiten dramatischer Ereignisse hat Klaus mit Umsicht und Feingefühl die Geschicke des Vereins geleitet. Die letzten zehn Jahre waren dank des Engagements von Klaus für den Luftsportclub Westerwald e. V. eine sehr positive Zeit,

die Entwicklung in fast allen Bereichen durchweg erfreulich.

Hermann überbrachte die Grüße des Präsidenten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz und überreichte Klaus unter Beifall die goldene Ehrennadel des Verbandes. Danach folgte der Überraschungsgast der Veranstaltung! Stefan Klett, Präsident des Deutschen Aeroclubs, ließ es sich nicht nehmen, persönlich nach Montabaur zu kommen.

Mit einer kurzweiligen Ausführung über das Ehrenamt in schwierigen Zeiten im Allgemeinen und Klaus' Tätigkeit im Speziellen regte er die Zuhörer zum Nachdenken, aber auch zum Lächeln an. Mit sichtlicher Freude überreichte der Präsident dem scheidenden 1. Vorsitzenden die silberne Dädalus-Medaille des DAeC als Dank und Anerkennung seiner langjährigen Verdienste um Verein und Luftsport.

Die emotionalen Dankesworte von Klaus, seine guten Wünsche an den neuen Vorstand und insbesondere an den neuen 1. Vorsitzenden Michael Sattler wurden von den Mitgliedern mit Standing Ovationen und tatsächlich einigen Tränen quittiert.

Der offizielle Teil der Jahreshauptversammlung 2022 war damit beendet, der inoffizielle Teil erwartungsgemäß noch lange nicht!

Herbert Höhn

Wir gratulieren

Aero-Club Rhein-Nahe e. V.



Herzlichen Glückwunsch an Julian Offermans zum Bestehen seiner praktischen Prüfung zum EASA PPL(A)-Piloten.

Nach SPL und TMG hat Julian Offermans Anfang März auf unserer D-EADL Katana nun auch erfolgreich seine praktische Prüfung zum EASA PPL(A) abgelegt. Der

Flug durch die Kontrollzone Hahn zum Flugplatz Trier-Föhren und weiter nach Idar-Oberstein und Bad Sobernheim war natürlich mit vielen Zusatzaufgaben wie Airwork, terrestrischer Navigation und Verhalten in besonderen Fällen gespickt. Julian hat alle Prüfungsanforderungen erfolgreich gemeistert.

Zu den ersten Gratulanten gehörten Prüfer Helmut Schwägler und sein Fluglehrer Hans-Jürgen Schwerhoff.



Herzlichen Glückwunsch an Dirk Weber zur bestandenen EASA PPL(A)-Prüfung.

Dirk Weber hat auf seinem Prüfungsflug nach Speyer alle von seinem Prüfer gestellten Aufgaben erfolgreich absolviert. Terrestrische Navigationsaufgaben

gehörten ebenso zum umfassenden Programm wie Airwork, unterschiedlichste Landverfahren und Verhalten in besonderen Fällen. Das Foto zeigt die ersten Gratulanten unmittelbar nach der Landung in Langenlosheim: Prüfer Knut Wagner (rechts) und Dirks Fluglehrer Hans-Jürgen Schwerhoff (links).

LSV Osthofen



Flugschüler Jochen Baldauf-Seehaus nach absolvierten Alleinflug mit dem Schulungsmotorsegler SF 25C
Foto: Herbert Wersching

Jochen Baldauf-Seehaus konnte nun auch mit dem Motorsegler seine ersten Alleinflüge absolvieren.

Er ist der erste Flugschüler des Vereins, der gleichzeitig für den Segelflugschein und den Motorseglerschein ausgebildet wird. Diese Möglichkeit besteht erst seit dem vergangenen Jahr. Im Sommer 2020 war er als Flugschüler zum Luftsportverein Osthofen gestoßen und ist seither als engagiertes Mitglied im Verein und hat noch im ersten Jahr den ersten Alleinflug im Segelflug absolviert. Bereits im Frühjahr letzten Jahres hatte Jochen Baldauf-Seehaus die ersten Schulstarts mit dem Motorsegler gemacht, sich dann aber über die Sommermonate auf die Segelflugausbildung fokussiert. Nach der langen Winterpause konnte er nun auch im Motorsegler wieder voll durchstarten. Bei den letzten Starts vor den Alleinflügen war der Flugschüler ganz besonders gefordert. Einmal musste er mit starkem Seitenwind kämpfen, bei den nächsten Flügen war es durch die erste Frühlingsthermik sehr „bockig“ im Anflug. Nachdem alle nötigen Flugmanöver geübt, beherrscht und

die Herausforderungen durch schwierige Wetterbedingungen gemeistert waren, konnte Fluglehrer Lorenz Kilian seinen Schützling ruhigen Gewissens alleine in die Luft schicken. Das Gefühl des ersten Alleinflugs kannte Baldauf-Seehaus bereits aus dem Segelflug, trotzdem ist auch der erste Alleinflug mit einem motorgetriebenen Luftfahrzeug wieder etwas anderes und auch ein besonderes Erlebnis. Die geforderten Platzrunden mit dem leisen Motorsegler vom Typ SF25C klappten gut. Der Flugschüler war so begeistert, dass er gleich fünf Platzrunden hintereinander absolvierte. Seine Motorseglerstarts 71 bis 75 waren die ersten im Alleinflug. Wie auch im Segelflug werden jetzt weitere Flüge mit Fluglehrer folgen. Es werden verschiedene fremde Flugplätze und ein Flugplatz mit Luftverkehrskontrolle angesteuert werden, um zu üben und sich auf eine spätere praktische Prüfung vorzubereiten.



SCHULE DER FLIEGER 2022

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

Lehrgänge

Lehrgänge, bei denen es möglich ist, finden auch weiterhin online statt.

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

Segelfluglehrerlehrgang	24.04. – 06.05.2022
Motorfluglehrerlehrgang	16.05. – 28.05.2022
UL-Assistenten-Lehrgang	16.05. – 26.05.2022
UL-Fluglehrer für Inhaber einer Lizenz	16.05. – 18.05.2022
CRI-Lehrgang für Inhaber einer Lizenz	16.05. – 18.05.2022
CRI-Lehrgang	16.05. – 20.05.2022
TMG-Lehrer-Lehrgang	16.05. – 18.05.2022

THEORIE- UND SONSTIGE LEHRGÄNGE

Theorie/Finishlehrgang Ostern	13.04. – 15.04. 2022 + 19.04. – 22.04.2022 *
BZF 1/2 Ostern	13.04. – 15.04.2022 + 19.04. – 21.04.2022 **
Flugsicherheitstraining (empfohlen für alle Gap-Teilnehmer)	13.06. – 17.06.2022
Theorie / Finishlehrgang Herbst	08.10. – 09.10.2022 + 15.10. – 21.10.2022*
BZF1/2 Herbst	Herbst: 15.10.-21.10.2022**

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim

** Prüfung in Eschborn

FLIEGERISCHE PRAXIS

Flugsicherheitstraining	13.07. – 17.06.2022
Anfänger-Streckenflugtraining	23.07. – 30.07.2022
GAP	20.08.-26.08.2022

TECHNISCHE LEHRGÄNGE

Werstattleiterlehrgang Holz- Gemischtbauweise	01.11. – 06.11.2022
---	---------------------

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.

Stand der Terminplanung: 16. März 2022.

Vermutlich ergeben sich im Laufe des Jahres neue Veranstaltungen und Terminänderungen. Hierzu empfiehlt sich ein Blick in die aktuellen Ausgaben von LuftSport, auf die Homepage www.lsvrp.de oder in den Vereinsflieger.

ALLGEMEINE TERMINE

Verbandsjubiläum 70 +1	16.07.2022
Jahreshauptversammlung	08.10.2022
Jugendleitertagung	25.11. – 27.11.2022



v.l.n.r.: Ricarda Helm, Klaus Fey, Heike Schiemann, Georg Bungter, Britta Schönecker

Die Herausgeberverbände und das LuftSport-Team freuen sich, mit **Ricarda Helm** eine neue Chefredakteurin begrüßen zu dürfen. Ricarda ist Journalistin, aktive Fliegerin im Aero-Club Koblenz und engagiert sich zudem als Frauenbeauftragte im Vorstand des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz. Zusammen mit ihrem Ehemann Harald hat sie den Helko-Verlag gegründet, der ab Juni auch als Verlag für das Magazin fungiert.

Der neue Verlag und die neue Chefredakteurin werden mit dem bewährten Team von Lektoren, Grafik, Druck und Versand zusammenarbeiten. Auch der scheidende Chefredakteur, Klaus Fey, steht noch gerne mit Rat und Tat zur Seite. Klaus hat das Magazin 12 Jahre betreut und herausgegeben.

Die Website www.luftsportmagazin.de und die Mailadresse redaktion@luftsportmagazin.de bleiben bestehen. Allerdings mussten wir andere Mailadressen wie kontakt@, meinung@, sicherheit@, anzeigen@ und weitere Adressen abschalten, weil sie zunehmend mit Spam „zugemüllt“ wurden. Bis zur Einrichtung neuer Adressen empfehlen wir die Redaktions-Mailadresse und das Kontaktformular auf der Website. Die herausgebenden Landesverbände wünschen dem neuen Team eine glückliche Hand bei der erfolgreichen Fortführung und Weiterentwicklung von Deutschlands großem Flugsportmagazin „LuftSport“!

Hangarplätze in Norddeutschland zu vermieten – Standort EDHC

Wir bieten im zentralen Norddeutschland gelegene Hangarplätze zur Vermietung an. Die am Verkehrslandeplatz Lüchow-Rehbeck (EDHC) anliegenden Stellplätze sind geeignet für Motorflugzeuge, Segelflugzeuge, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge, sowie zugehöriges Equipment.

Bedingungen für die Anmietung:

→ aktive Mitgliedschaft im LSV Kreis Lüchow-Dannenberg e.V. (Kostenpunkt 64€-80€) Mitgliedsbeitrag pro Monat je nach Luftfahrzeugklasse

→ Miete für den Hallenplatz zwischen 30€ - 180€ / pro Monat

Bei Interesse melden Sie sich gerne unverbindlich telefonisch oder per E-Mail bei uns!

Telefon: 05841 2388 Mobil: 0151 529 371 85

E-Mail: moeller-moritz@t-online.de

Cessna F 172K

Reims Cessna Bj. 71 zu verkaufen. Gesamtflugzeit 3300 Std. guter Zustand. Der Motor Rolls-Royce Continental O-300 6 Zyl. hat noch 300 Std. und der Prop McCauley noch 180 Std. Die D-ECMN

steht flugbereit in Langenlonsheim oder Mainz. Weitere Einzelheiten unter 0178-7603385.

Preis: 41.000 € VB



Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport April/Mai 2022

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

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: steven.dehne@lsvni.de, www.lsvni.de
Verantwortlicher Redakteur: Steven Dehne

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-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 - 52, Fax: (0203) 77844 - 44
info@aerocub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Gestaltung: Britta Schönecker, Büro für Gestaltung
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Gabi Aubele, Tobias Barth, Dr. Siegfried Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Steven Dehne, 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, Jörg Henkel-Ernst, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Jürgen Knüppel, Hermine Kreil, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Michael Mike Morr, Jana Nentwig, Tamara Neumann, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Emil Pluta, Tim Rührenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Andreas Flegel, Dieter Frühauf, Klaus-Peter Gehrig, Carsten Heine, Ricarda Helm (RH), Herbert Höhn, Michael Jacobs, Mario Jeschke, Hansjörg Kiesling, Bertram Koch, Andreas Kroemer, Jürgen Kunz, Norbert Max, Lena Marie Mros, Manfred Obersteiner, Ole Pfeifle, Hermann Precht, Philip Riechmann, Lasse Rösner, Martina Sasse, Jutta Scholz, Michelle Tütjer, Dieter Vogt, Ulrich Werner, Herbert Wersching, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 16.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom April 2022; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 15. Juni 2022*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 2. Mai 2022*.

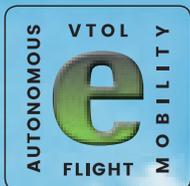
* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht.



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 27 – 30, 2022

Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA
#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com

Die Vielfalt des Fliegens...

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



Segelflug
Motorflug
Motorsegler
Charter
Modellflug



Flugzeugpark:

3 x ASK 21

1 x ASK 21 B

1 x ASK 21 MI Selbststarter

1 x ASG 29 - 18 E

1 x ASW 28

1 x Discus 2 FES

1 x Duo Discus xT

1 x Duo Discus xLT

1 x Robin DR 400 Regent

2 x Robin DR 400/180

1 x Katana DA 20

1 x HK 36 Super Dimona



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



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

Fliegerschule Wasserkuppe

