JUNI/JULI 2022

LuftSport

LuftSport

luftsportmagazin.de

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

AERO 22
Neustart mit Visionen

Connecting und Content
Junge Luftsportler im Porträt

Zurück ins Cockpit
Fliegen mit Handicap

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISNN 2511-8250

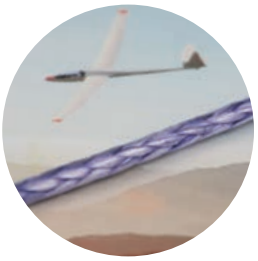
Lieferprogramm 2022

Dynatec Hoistline©

Das Windenschleppseil 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,

in diesem Jahr haben wir uns besonders auf den Frühling gefreut. Gerade in schwierigen Zeiten sehnen wir uns nach pulsierendem Leben und Erneuerungen. Auf den Flugplätzen ist endlich wieder emsiger Betrieb. Für uns Luftsportler gab es auf der AERO 22 in Friedrichshafen besonders viel Fortschritt zu bestaunen. Die Kernthemen des Neustarts nach drei Jahren pandemiebedingter Pause waren Innovation und Nachhaltigkeit. Im Bereich Elektroflug oder voll integrierte Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antriebssysteme hat sich die Realität bereits den Visionen angepasst. Publikumsmagnete waren das eVtol „eMagic one", welches bereits mit heutiger Batterietechnik in der Lage ist, senkrecht zu starten und zu landen oder konventionell als Flugzeug zu fliegen, sowie die historischen Flugzeugnachbauten der Junkers Flugzeugwerke AG. Während die A50 Junior ihre Weltpremiere feierte, sorgte die Vision einer Neuauflage der JU-52 NG für Überraschung.

Neustart – das zieht sich momentan durch mehrere Bereiche des Luftsports. Wie zum Beispiel beim DAeC. Hier ist der neue Vorstand seit einigen Wochen im Amt und der frische Wind ist spürbar. Das Team rund um Präsident Claus Cordes hat die Baustellen, um die es sich intensiv kümmern muss, erkannt und benannt. Neben den Herausforderungen, die die Politik uns Luftsportlern auferlegt, gilt es auch, die Jugend stärker einzubinden, sie zu fördern und zu fordern.

Auch beim Magazin LuftSport möchten wir neue Wege gehen und Bewährtes beibehalten. Der langjährige Chefredakteur Klaus Fey wurde kürzlich vom gesamten Redaktionsteam in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Wir alle sind Klaus dafür dankbar, dass er das Magazin LuftSport aufgebaut und über viele Jahre unsere Leser mit jeder Ausgabe begeistert hat. Bei meiner Bewerbung um seine Nachfolge sagte ich, dass ich den Spagat zwischen unseren traditionellen Lesern und der Jugend schaffen möchte. Dass Jung und Alt manchmal aneinander vorbeireden oder eine andere Sprache sprechen, habe ich bei dem Interview mit Sophie Müller (siehe Seite 40) bemerkt. Es gilt auf beiden Seiten genau hinzuhören und mit Respekt einander zu begegnen – dann entstehen großartige neue Projekte.

Herzliche Grüße
Ricarda Helm

Titelbild: Ludwig Feuchtner

Inhalt

News 4

AERO
AERO 22 - Neustart mit Visionen 8

Ausbildung
Der Fluglehrer – welchen Standard brauchen wir? 12

Redaktion
Gelandet, um zu fliegen 13

Luftsportgeräte-Büro
Die Zeit der Erprobungsprogramme 14

Landesverbände
Bremen LV 15 - 19
Niedersachsen LV 20 - 29
Rheinland-Pfalz LV 30 - 38
NRW NRW 15 - 38

Frauen im Luftsport
Ein Verein – vier Fluglehrerinnen 39
Flugzeugtaufe 39

Luftsportjugend
Connecting und Content: Junge Luftsportler im Portrait 40

Segelflug
Zurück ins Cockpit 42

Modellflug
Saisonopening – F3A Meeting bei der IG F3A 44
Aus Alt mach Neu 44

Ballon
Nachrichten aus der Welt des Ballonsports 45

Flugsicherheit
Long Covid – Risiko im Luftsport 46

Ultraleichtflug
DM in Rheine-Eschendorf 48

Elektroflug
Experten tauschen sich über Forschung aus 48

Historie
Zum 70. Todestag von Oskar Ursinus 49

In eigener Sache 50
Kleinanzeigen 50
Impressum 50

DAeC Präsident Claus Cordes gibt ersten Ausblick

Der neue und noch nicht vollzählige Vorstand des DAeC ist seit vier Wochen im Amt. Präsident Claus Cordes zeigt auf, wo die Herausforderungen liegen.

Der neue DAeC-Präsident Claus Cordes ist seit einigen Wochen im Amt

Es sind alte und neue Herausforderungen, denen möglichst wirksam zu begegnen ist: So nennt Cordes beispielhaft die Ansprüche der Drohenindustrie auf den sogenannten U-Space, die man stellenweise als „ausgesprochen fantasievoll" bezeichnen könne. Auch die Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes, sowie die politisch gewollte Zunahme der Windräder und das absehbare Verbot von Avgas sind Aufgaben, denen sich das neue Team stellen wird.

In den vielen Gesprächen der letzten Wochen sei klar geworden, dass „diese Arbeit in der anfallenden Menge und der erforderlichen Qualität nur noch bedingt im Ehrenamt geleistet werden kann", so Cordes. Derzeit werde geprüft, was die Kernaufgaben des Dachverbandes sind und was zentral erledigt werden kann und muss. Die Unterscheidung der Aufgaben soll- so der Plan- sich in einer einfacheren transparenten Beitragsordnung widerspiegeln, ohne das Beitragsvolumen signifikant zu erhöhen.

Als weitere wichtige Themen nennt Cordes einerseits die Kommunikation nach innen und außen, sowie die Jugendarbeit. „Wir müssen die Jugend stärker einbinden, fördern und fordern", erklärt Cordes. Der neue Vorstand sieht die Problematik, dass die jungen Mitglieder während ihrer Berufsausbildung, Studium oder in ihrer ersten Phase des Berufslebens oder der Familiengründung weniger Zeit für die Ausgestaltung eines Ehrenamts zur Verfügung haben, als die Pensionäre. „Wenn aber nur Pensionäre über die Geschicke des Verbandes entscheiden, altert der Verband", so Cordes weiter. Diese tatsächlichen oder auch nur wahrgenommenen altersbedingten Spannungen hätten sich in jüngster Vergangenheit ebenso heftig, wie unschön entladen. Was an notwendigem Wandel sofort und kostenneutral bewältigt werden könne, sei ein Besinnen auf einen offenen, fairen und respektvollen Umgang miteinander.

Quelle: DAeC

25. Segelkunstflug-Meisterschaft (DSKM) in Sachsen

Vom 29.07.-05.08.2022 findet auf dem Sonderlandeplatz Oschatz (EDOQ) die 25. DSKM statt. Der Fliegerclub Oschatz e. V. erwartet über 50 Segelflieger, die am Himmel über Oschatz in einem atemberaubenden Spektakel um den ersten Platz turnen. Der Sieger des wichtigsten Wettkampfs im Luftsport geht mit dem Jubiläums-Pokal nach Hause. Weitere Infos unter: **www.dskm2022.de**

Quelle: Fliegerclub Oschatz e. V.

CAO SUEDWEST

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), Bremgarten (EDTG), Gießen (EDFL), Hildesheim (EDVM) und Sehlem

CAO SUEDWEST

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-südwest.de • info@cao-suedwest.de

Willkommen Team Ukraine bei der WWGC 2022!

Das Team der WWGC (Women´s World Gliding Championship) 2022 sammelt Spenden, um die Kosten für die Teilnahme der beiden ukrainischen Segelfliegerinnen Olena Yakymchuk und Valentyna Toporova an der 11. FAI WWGC zu decken. Spendenmöglichkeit unter **https://www.gofundme.com/f/support-ukrainian-women-pilots-to-attend-wwgc2022**

Foto: www.gofundme.de

Simon Schröder ist IGC Champion Pilot des Jahres 2021

Der zweifache Weltmeister Simon Schröder (SFV Bad Wörishofen) wurde von der International Gliding Commission (IGC) zum Champion Pilot des Jahres 2021 gekürt. Der 25-Jährige erhielt den Pokal für seine herausragende Leistung bei den Standard Class FAI World Gliding Championships 2021 in Montluçon, Frankreich, wo er die meisten erreichbaren Punkte sammelte. Diese Leistung folgte auf seinen Sieg bei den FAI Junioren-Weltmeisterschaften in Szeged, Ungarn, in der Standardklasse.

Quelle und Foto: FAI -Weltluftsportverband

Einstiger Glasflügel-Konstrukteur verstorben

Klaus Keim (Jahrgang 1938) war von 1968 bis 1970 einer der Konstrukteure bei Glasflügel und hatte den Draht zu den praktischen Problemen in der Werkstatt. Seine Glasflügel 604 (Werknummer 4) modifizierte er, indem er die Spannweite auf 24 Meter vergrößerte sowie Winglets und eine einteilige Haube montierte. In Südafrika flog er 1967 mit einem Flug über 620 km auf einem Kranich III Weltrekord auf der Zielrückkehrstrecke für Doppelsitzer.

Text und Foto: Wolfgang Binz

Rundflug durchs Museum

Erstmals bietet das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug einen virtuellen Rundflug durch seine Hallen. Dank eines neuen Mitarbeiters im Musemsteam werden die Exponate im Vorbeiflug auf der Homepage gezeigt. Damit möchte das Museum bei möglichst vielen Touristen und Luftsportlern das Interesse wecken, die Segel- und Modellflugzeuge im Museum vor Ort zu besichtigen. Neben den fliegenden Exponaten werden auch Instrumente, Fernsteuerungen, Modellmotoren usw. gezeigt.

Vom einfachen Lilienthal-Gleiter bis zum modernen Hochleistungs-Kunststoff-Segelflugzeug, vom freifliegenden Flugmodell aus Holz bis zum ferngesteuerten Kunststoff-Wettbewerbsmodell, die Entwicklungsgeschichte des Segel- und Modellfluges wird lebendig.

In dem im Jahre 1987 erbauten und im Jahre 2006 erweiterten Museum wird die über 100-jährige Geschichte und die technische Entwicklung des Segel- und Modellfluges präsentiert. In dem freitragenden Kuppelbau und der anschließenden großen Ausstellungshalle, die im Frühjahr 2006 eingeweiht wurde, erwarten Sie die erfolgreichsten Segelflugzeuge in Originalgröße, sowie entwicklungsgeschichtlich bedeutsame Modellflugzeuge.

Seit 01. April ist das Museum übrigens wieder täglich von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Für Kinder und Jugendliche bis einschließlich 15 Jahre wird kein Eintritt verlangt.

Also erst den virtuellen Museumsrundflug auf der Homepage **www.segelflugmuseum.de** und dann ein persönlicher Besuch im Museum auf der Wasserkuppe – das Musemsteam freut sich.

Fly-ins und Veranstaltungen

24.–26. Juni	Marburg	Take-off Festival	www.flugplatz-marburg.de
25.–26. Juni	Speyer	Flugplatzfest	www.flugplatzfest-speyer.de
26. Juni	Walldürn	Vatertags Fly-in	www.fsco.de
09. Juli	Heppenheim	Fly-in Event	www.aeroclub-heppenheim.de
10. Juli	Günzburg	Flugplatzfest Fly-in	www.facebook.com/Luftsportverein-Günzburg-eV-940152732727669
15.–16. Juli	Bad Sobernheim	70+1 Jubiläum	www.lsvrp.de
06. Aug.	Paderborn-Haxterberg	Fly-in	www.lsg-paderborn.de
06. Aug.	Wyk auf Föhr EDXY	Fly-in	www.flugplatz-wyk.jimdofree.com
06.–07. Aug.	Walldürn	Fly-in	www.fsco.de
12.–14.Aug.	Schmallenberg-Rennefeld	UL-Infotage	www.aeroclub-nrw.de/events/ul-infotage-nrw-2022/
13.–14. Aug.	Karlstadt Saupurzel	Flugplatzfest	www.lsck.de
19.–21. Aug.	St. Augustin-Hangelar	Grumman Fly-in	www.grumman-traveler.de
19.-21.Aug.	Porta Westfalica	UL-Power Fly-in	www.ulpower.de
03. + 04.Sep.	Pirmasens	Flugtag	www.flugtag-pirmasens.de
11. Sept.	Laichingen	Flugplatzfest	www.fsv.lai.de
11.Sep.	Rhein-Eschenbach	Fly-in	www.aeroclub-nrw.de/events/fly-in-nrw-2022/

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

Modellflug Wettbewerbsportal online

Seit Kurzem steht unter **mg-airsports.eu** ein Portal zur Verfügung, auf dem Wettbewerbe aller Art veröffentlicht werden können. Teilnehmer dieser Wettbewerbe können sich zu den jeweiligen Wettbewerben anmelden und erhalten alle wichtigen Informationen. Das Portal ist sowohl für nationale wie für internationale Leistungssportwettbewerbe nutzbar, aber auch für regionale oder örtliche Vereinsmeisterschaften.

In einem tollen Erklärvideo zeigt Anna Schütz, Mitglied verschiedener Nationalmannschaften verschiedener Klassen, welche Funktionen die Plattform bietet und wie sie bedient wird.
Vielen Dank, liebe Anna, für das tolle Video!
Per QR-Code zum Erklärvideo von Anna

Remote Tower's coming home

DLR und DAS beschließen gemeinsame Forschungsaktivitäten im Bereich Flughafen-Fernüberwachung in Braunschweig

Das „Remote Tower"-Konzept umfasst die ortsungebundene Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten für mehrere Flughäfen aus einer Zentrale heraus. In Braunschweig wird dieses Konzept nun Realität: Ab Mitte 2024 führt die DFS Aviation Services GmbH (DAS) die Flugsicherungsdienste an den Flughäfen Braunschweig-Wolfsburg und Emden zentral von Braunschweig aus durch. Um die vielversprechende Technik weiter zu verbessern und auszubauen, haben das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die DAS die Einrichtung eines gemeinsamen „Forschungs- und Entwicklungsclusters" in Braunschweig vereinbart. Der entsprechende Vertrag wurde am 19. Mai 2022 unterzeichnet. Schon vor 20 Jahren entstand das Remote Tower Konzept im DLR in Braunschweig.

Quelle: DFS

AERO 22 – Neustart mit Visionen

1: Neuheiten-Präsentation beim AERO-Medientag am Stand von Junkers: oben die A60, unten der Nachbau der Junkers A50 Junior – moderne Technik im UL-Vintage-Look. Als i-Tüpfelchen gab es noch die Vision einer Neuauflage der legendären Ju-52.

Endlich wieder AERO! Nach drei Jahren pandemiebedingter Pause öffneten sich vom 27. – 30. April die Tore der Messehallen in Friedrichshafen wieder für die wichtigste Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt in Europa. Die 634 Aussteller aus 34 Ländern präsentierten ein breitgefächertes Angebot – vom Pilotenzubehör über Flugsimulation, Werkzeug, Maintenance, Avionik, Flugzeuge aller Art bis hin zum Helikopter oder Business-Jet, ergänzt durch ein umfassendes Konferenzprogramm mit über 200 Vorträgen und Podiumsdiskussionen. Für die Branche, die unerwartet gut durch die Pandemie gekommen ist, war es wichtig, die AERO endlich wieder als internationale Fachmesse zu haben, um Geschäfte zu tätigen und vor allen Dingen die persönliche Nähe zum Austausch mit Flugzeugeignern, Piloten und Luftfahrt-Enthusiasten zu erfahren. Die Erwartungen waren hoch. Der große Zuspruch – laut Veranstalter waren es 27700 Fachbesucher aus 75 Nationen – zeigte, dass der persönliche Kontakt für die Branche unverzichtbar ist.

Wie gewohnt waren mit **Breezer Aircraft, Flight Design, Comco Ikarus, Magnus Aircraft, Pipistrel,** um nur einige zu nennen, die UL-Flugzeuge in den ersten B-Hallen zu finden. Die meisten Hersteller hatten die dreijährige Zwangspause nicht nur zur Produktpflege ihrer bewährten Typen mit Detailverbesserungen genutzt, sondern auch eine Reihe an Neuheiten und Innovationen entwickelt.

Zu den **Neuheiten** der diesjährigen AERO zählte u. a. die zweimotorige Alpi Twin des italienischen Herstellers **Alpi Aviation**, welche aber noch ohne Motorisierung gezeigt wurde. Der Erstflug soll noch in diesem Sommer stattfinden. **Aquila Aviation** aus Schönhagen hatte als Neuheit einen Prototypen der viersitzigen A414 dabei. Als Antrieb ist ein Rotax 915 iS mit 141 PS und Dreiblattlatt-Verstellpropeller vorgesehen.

Die A50 Junior der **Junkers Flugzeugwerke AG**, nach der Junkers F13 der jüngste Spross der historischen Flugzeugnachbauten, feierte auf der AERO ihre Weltpremiere. Das alltagstaugliche Ultraleichtflugzeug im nostalgischen Wellblech-Look entspricht in den Abmessungen weitgehend dem Original und wird auch als A60 mit „Side by Side"- Cockpit produziert. Die Zulassung des 179000 € teuren Wellblech-Fliegers aus der Schweiz wird für diesen Sommer erwartet.

Damit noch nicht genug: Die Vision einer Neuauflage der legendären Junkers Ju-52 war eine absolute Überraschung. Bei der **Ju-52 NG** bleibt die altbewährte Bauweise erhalten, aber die Systeme werden modernisiert. Als Motoren sind drei Red A3 V12 Diesel (2 x 6 Zylinder redundant) mit jeweils 550 PS mit deutlich weniger Spritverbrauch vorgesehen. Das Gewicht soll von 10,5 t auf 8,6 t reduziert werden, damit es auch in die Kategorie CS23 der EASA passt. Als einfach zu fliegendes Flugzeug mit niedrigen Betriebskosten, guten STOL-Eigenschaften, langsamer Fluggeschwindigkeit und jeweils einem Fensterplatz für die 14 Passagiere ist die J-52 NG aus Sicht der Schweizer Flugzeugbauer prädestiniert als das beste Flugzeug für Sightseeing-Flüge. Der Prototyp wird in Altenrhein in der Schweiz entstehen.

2: JJMB Aircraft brachte mit einer Propellerturbine für Ultraleichtflugzeuge des französischen Herstellers Turbotech – hier an einer VL 3 – „frischen Wind“ in die Szene
3: Die Scale Wings „P-51 Mustang“ ist ein detailgetreuer CFK-Nachbau in 70 % Größe
4: Textron Aviation präsentierte u. a. diese Beechcraft KingAir 360 im Außenbereich der AERO

Der Boom bei den **Gyrocoptern** scheint endgültig Geschichte zu sein. Mit Aviation Artur Trendak, ELA Aviación, Magni Gyro und Fraundorfer Aeronautics waren auf der Messe nur vier, allerdings hochkarätige, Hersteller von Gyrocoptern vertreten. Auffällig war das Design des Tensor 600 X mit Stummelflügeln und Dreiblattrotor. Auch bei den **Helikoptern** waren im Wesentlichen nur Dienstleister und Flugschulen, wie z. B. Swiss Helicopters oder Heli NRW, mit ihren Fluggeräten vertreten sowie zwei Spezialhubschrauber der Bundespolizei und der Bundeswehr mit SAR-Ausrüstung. Rheinland Air Service – exklusiver Händler von Bell Textron – zeigte den leichten Turbinenhubschrauber „Bell 505“.

Für ein besonderes Messehighlight sorgte Michael Kügelgen mit seinem **eVTOL „eMagic one“**. Als „proof of conzept“ wollte er zeigen, dass man mit heutiger Batterietechnik – nicht der in 10 oder 20 Jahren – schon in der Lage ist ein funktionsfähiges eVTOL zu bauen. Copter und Flugzeug wurden parallel entwickelt. Die eMagic one kann ganz konventionell als Flugzeug geflogen werden, ist aber auch in der Lage senkrecht zu starten und zu landen. Die selbstgefertigten Hubmotoren mit den acht 2,25 m großen Propellern laufen dabei ca. 30 bis max. 60 Sekunden. Da die Vermarktungschancen für einen Einsitzer eher gering sind, ist eine Drohne in gleicher Größe und Form angedacht, auch ein Entwurf für eine mehrsitzige Maschine existiert bereits.

Die **ENGINE AREA** zeigte Exponate aktueller Flugmotoren und anderer Antriebssysteme. Die Optimierung der Verbrauchs- und Schadstoffwerte kann aber mit Blick auf die Dekarbonisierung nur eine Zwischenlösung auf dem Weg zu nachhaltigen Antrieben sein. **Innovationen und Nachhaltigkeit** waren die Kernthemen der AERO 2022 und werden es auch in der Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt bleiben. Dabei ist Nachhaltigkeit weit mehr als Elektroflug. Nachhaltig produzierte Treibstoffe, Bio- und eFuels, Generationenwechsel in neue Antriebstechnologien, Leichtbauwerkstoffe und vieles mehr aus der innovativen Ideenkiste gehören dazu. Der neu geschaffene **Sustainable Aviation Trail** – gekennzeichnet durch große grüne Ballone über den Ständen der über siebzig teilnehmenden Aussteller – hob Firmen und Institutionen hervor, die sich besonders für Nachhaltigkeit in der Luftfahrt engagieren. Die Produktpalette von heute verändert sich und muss fit gemacht werden für die Zukunft.

Das Schweizer Startup **H55** entwickelt batterie-elektrische Antriebssysteme für Flugzeuge. Auf der AERO war eine Bristell Energic mit einem kompletten Antiebsstrang von H55 zu sehen.

Rolls Roys E zeigte eine modifizierte Tecnam P2010 mit dem H3PS1 genannten parallelen hybrid-elektrischen Antriebssystem mit einem Rotax 915 iS, welches 20 % weniger Treibstoff braucht.

HYFLY entwickelt das erste voll integrierte Wasserstoff-Brenn-

...von Fliegern für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

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

PERSCH DIAMANTWERKZEUGE

5: Mit der Shark Aero – sie gilt als schnellstes UL der Welt – hat die 19-jährige Zara Rutherford in 156 Tagen die Welt umrundet
6: Die „Viper SD4" von Tomark Aero aus der Slowakei wartet auf die Übergabe an den neuen Besitzer
7: Der zweisitzige Trainer „Pipistrel Velis 7" ist das erste und bislang auch einzige rein elektrische Flugzeug mit einer EASA-Zertifizierung

stoffzellen-Antriebssystem für Leichtflugzeuge. Dieses System ist leise, hat eine große Reichweite, verursacht keine CO2-Emissionen und senkt die Betriebskosten zu konventionellen Antrieben um ca. 30 %. Durch die Kooperation mit Flight Design entsteht der F2e-HY als erster Demonstrator.

Die Konstrukteure von **APUS Zero Emission GmbH,** einem EASA-zertifizierten Entwicklungsbetrieb der Allgemeinen Luftfahrt in Berlin-Strausberg, machen sich seit Firmengründung Gedanken über die Speicherung von Wasserstoff in Flugzeugen. Orientiert an klassisch im Flügel angeordneten Tanks wurde in siebenjähriger Forschungsarbeitsarbeit ein strukturintegriertes Wasserstofftanksystem entwickelt. Die CFK-Röhrentanks haben einen Außendurchmesser von ca. 24,6 cm bei einer Länge von 925 cm – das Volumen von ca. 370 Litern reicht, um 25 kg Wasserstoff zu speichern. Die Wasserstofftanks tragen gleichzeitig auch die Luftlasten, ersetzen also den Holm.

Auf dieser Basis entwickelt die APUS-Group das erste emissionsfreie Flugzeug für den täglichen Reisebetrieb. Mit 800 km Reichweite und einer maximalen Reisegeschwindigkeit von 150 KTAS hat es Reiseflugleistungen wie die meisten modernen Reiseviersitzer. Dabei ist die mit zwei Motoren redundant ausgelegte APUS i-2 durch die Verwendung einer Brennstoffzelle 100 % emissionsarm – kein CO_2, keine NOx, kein Lärm. Durch das patentierte Wasserstofftanksystem werden bis zu 25 % höhere systembasierte Energiedichten als mit herkömmlichen Wasserstoffdrucktanks möglich. Gegenüber batterieelektrischen Flugzeugen erreicht die APUS i-2 zehnfach höhere Energiedichten und muss dabei keine seltenen Erden, wie sie für die Batterieproduktion nötig sind, verwenden.

Am weitesten in der Wasserstoff-Technologie ist das Team von **H2FLY**, dem Institut für Elektrifizierte Luftfahrtantriebe des DLR. Mit seinem Flugzeug **HY4** hat es in mehrjähriger Forschung und Erprobung bewiesen, dass man mit Wasserstoff fliegen kann. Aus dem hohen Drehmoment des großen Vierblattpropellers resultiert eine Steigrate, wie sie z. B. mit einer 120 PS-Cessna nicht erreicht werden kann. Dabei fliegt die HY4 mit 800 rpm bis 1000 rpm sehr leise , sodass man auch abends oder früh morgens fliegen kann ohne dass das Flugzeug wahrgenommen wird.

Die unter Druck in den Rümpfen gespeicherten 9 kg Wasserstoff reichen für ca. 700 km Reichweite und können in ca. 5-6 Minuten nachgetankt werden. Um die Speicherung von Flüssigwasserstoff in größeren Flugzeugen zu erforschen, wird ab Juni im linken Rumpf ein großer Flüssigwasserstofftank installiert – bisher gab es noch keine Kombination von Flüssigwasserstoff mit Brennstoffzelle.

Um zu verstehen, wie ein Flugzeug mit Wasserstoff versorgt werden kann, welche Maßnahmen gewährleistet sein müssen, um mit der Feuerwehr zurechtzukommen, wie man Wasserstoff zum Tanken anliefern kann etc., hat sich H2FLY in den täglichen Ablauf am Flughafen Stuttgart integriert.

Alle weiteren Arbeiten orientieren sich zunächst an der Skalierung in den 1,5 MegaWatt-Bereich, um in Kooperation mit der Deut-

8: Der Erprobungsträger für Flugzeugantriebe mit Wasserstoff „H4FLY“ ist nahe an dem, was derzeit in dieser Zukunftstechnologie möglich ist

9: Die voll in CFK gebaute eMagic one von Michael Kügelgen kann senkrecht starten und landen. Futuristisch, aber keine Vision mehr, denn sie fliegt schon seit dem Frühjahr 2021.

schen Aircraft ein entsprechendes System in die neue Dornier 328 zu intergrieren.

Das Potenzial von Wasserstoff für die Zukunft der Luftmobilität ist enorm: „High-Range, Zero-Emission, Low-Noise“" könnten vier- bis sechssitzige Lufttaxis eine Distanz von 500 km, 19-sitzige Geschäftsflugzeuge bis zu 1500 km und 40-sitzige Regionalflugzeuge bis zu 2000 km zu 100 % emissionsfrei überbrücken.

Sollte der Schritt zur Serienreife gelingen, würde das die Luftfahrt umweltfreundlich, wirtschaftlich und leise machen und zu einer völlig geänderten Wahrnehmung und Akzeptanz insbesondere in der Nähe von Flugplätzen führen. Bei der nächsten AERO vom 19.–22.April 2023 wird man sehen, wie weit sich die Realität den Visionen genähert hat.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtner

Viele Besucher kamen am Stand des Magazins LuftSport vorbei und nutzten die Gelegenheit sich zu informieren
Foto: Michaela Stümke

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!

Der Fluglehrer – welchen Standard brauchen wir?

Die Firma Eisenschmidt hat auf der AERO zu einer Podiumsdiskussion zum Thema „Fluglehrer“ eingeladen. Volker Engelmann (Beirat Flugsicherheit Motorflug im DAeC), FIS sowie ein Mitarbeiter vom Luftamt Hahn (LBM) tauschten sich zu den Anforderungen an Fluglehrer aus. LuftSport sprach danach mit Volker Engelmann.

LuftSport: Volker, wie kamt ihr auf das Thema „Der Fluglehrer – welchen Standard brauchen wir?“

Volker: Die Idee dazu kam von Herwart Goldbach (Fa. Eisenschmidt). Ihn trieb die Frage um, ob denn der immer weiter fortschreitenden Digitalisierung von Cockpits und der technischen Fortentwicklung von Luftfahrzeugen, insbesondere im Bereich der ULs, genügend Rechnung getragen wird.

LuftSport: Welche Herausforderungen siehst du selbst im Bereich der Fluglehrerausbildung?

Volker: Als erstes müssen wir berücksichtigen, dass viele der Schulmaschinen bewährte „Working Horses“ sind, die bereits seit Jahrzehnten im Einsatz sind. Im Bereich Echo-Klasse sind das die Cessnas der 150er- und 172er-Serie, die Piper PA28, vielleicht noch Aquila und einige Motorsegler. Im Bereich UL sind es vor allem die C42 von Comco Ikarus, Breezer, Roland Air Z602 und Aeroprakt. Da ist in der Initialausbildung gar nicht so viel Wandel wie man zunächst vermuten mag. Daraus resultiert, dass erst ein Differenztraining z. B. von der Cessna auf die Cirrus, oder von der C42 auf die Black Wing oder VL 3 die große „neue Herausforderung“ darstellt.

Zweitens brauchen wir jüngere Fluglehrer im Team. Wir sind bei den Fluglehrern bei einem Durchschnittsalter von über 60 Jahren angekommen. Ein großer Teil ist ehrenamtlich tätig und nicht immer bereit, sich jedem neuen Hype hinzugeben. Das alte Uhrenkino weicht aber nun mal mehr und mehr modernen EFIS-Systemen, deren Bedienung erst selbst gelernt sein will. Flugvorbereitungen finden mehr und mehr am Tablet statt – da treffen mitunter Welten aufeinander.

Drittens sind die Übungsflüge bei UL und die Auffrischungsschulungen im Motorflug für Fluglehrer die einzige Möglichkeit, Ausbildungsdefizite und falsche Angewohnheiten aufzudecken und gezielt gemeinsam mit den Piloten an deren Beseitigung zu arbeiten. Als eine Sicherheitsscheibe im Schweizer-Käse-Modell der Unfallprävention ist jedoch hier erforderlich, mit den Entwicklungen im europäischen Recht, den nationalen Regeln, aber auch dem technischen Fortschritt Schritt zu halten und an der Umsetzung für die Ausbildung selbst aktiv teilzuhaben. Dazu sind Eigeninitiative und Eigenmotivation unabdingbar. Im Ehrenamt eine große Herausforderung. Gemeinsame Standards sind dadurch manchmal schwierig zu erzielen bzw. zu halten.

Viertens werden mit den immer schneller werdenden ULs die Unterschiede zur Echo-Klasse ständig geringer. Und das in einem der am dichtesten beflogenen Lufträume der Welt. Standards für die Fluglehrer dürfen bzw. müssen sich also auch klassenübergreifend immer mehr anpassen.

LuftSport: Worin siehst du künftig die größte Chance?

Volker: Die Chance ist, dass wir zukünftig wieder dahin zurückkommen könnten, wo wir schon einmal waren: eine Differenzschulung vom UL zur Echo-Klasse in wenigen Stunden. Beim PPL-National war das damals in mindestens Stunden möglich (750 kg), wozu dann ggf. noch einmal eine fünfstündige 2000-kg-Berechtigung hinzukam. Dieses wäre eine längst überfällige Win-win-Situation. Für die ULer wäre es ein Ansporn auch andere Luftfahrzeuge zu fliegen und doch vielleicht mal mit vier und mehr Personen im Flugzeug zu reisen. Für die Echo-Klasse könnte es notwendigen Nachwuchs an Pilotinnen und Piloten generieren um die Klasse noch aufrechtzuerhalten. Denn, da dürfen wir uns nichts vormachen: Bei Treibstoffpreisen wie hier auf der Aero von 3,82 € je Liter Avgas, bei einem Verbrauch von 35–40 Liter je Stunde denken mehr und mehr Vereine über den Austausch der alten Echo-Flotte zugunsten moderner ULs nach.

LuftSport: Und wo liegt nach deiner Meinung das größte Risiko?

Volker: Dass wir die Chance uns selbst anzupassen verstreichen lassen und dadurch der Gesetzgeber wieder Regeln aufzeigt, die dann unsere Freiheiten einschränken.

LuftSport: Was ist deine Vision für die Zukunft?

Volker: Mehr jüngere Fluglehrer und Fluglehrerinnen, die einen sicheren, modernen Flugbetrieb und hohe Standards in der Ausbildung garantieren. Denn mein Leitsatz in den Fluglehrerlehrgängen ist immer: „Viele lernen das Fliegen wegen des Fluglehrers, einige lernen es trotz des Fluglehrers.“ Und: „Die Bildung kommt nicht vom Lesen, sondern vom Nachdenken über das Gelesene“, sagte Carl Hilty. So ist es mit der Fliegerei und den dafür notwendigen Sicherheitsstandards auch.

Die Fragen stellte Ricarda Helm

Gelandet, um zu fliegen

v.l.: Britta Schönecker (Gestaltung), Kristian Kröger (Niedersachsen), Klaus Fey (the one and only), Ralf-Michael Hubert (Bremen), Georg Bungter (Lektorat, i. V. für Mitlektorin Heike Schiemann), Ricarda Helm (neue Chefredakteurin), Harald Helm (Verlag), Anette Weidler (Rheinland-Pfalz), Daniela Blobel (Nordrhein-Westfalen), Harald Krischer (Hamburg) und Manfred Petry (Rheinland-Pfalz)

Als die vier DAeC-Landesverbände Rheinland-Pfalz, Niedersachsen, Bremen und Hamburg vor zwölf Jahren beschlossen hatten, mit dem gemeinsamen Magazin LuftSport wieder an den Start zu gehen, wurde der Entschluss dazu vielfach von Unkenrufen begleitet. Eine Eintagsfliege würde es bleiben, hieß es. Gegen Zeitschriften, die von bekannten und sicher gut bezahlten Fachjournalisten gemacht würden, habe man mit Inhalten, die ohne Entgelt aus unseren Vereinen zugeliefert würden, von vornherein keine Chance.

Mit diesem Heft erscheint die 75. Ausgabe von LuftSport. Damit haben wir die Lebenszeit einer Eintagsfliege klar überschritten und haben uns gegen die Skeptiker behauptet. Und wir dürfen in aller Bescheidenheit sagen, dass wir in den letzten Jahren zur Aufmachung, zum Themenmix, zu Inhalten und Sachkompetenz viele lobende Worte aus unserem Leserkreis entgegennehmen durften.

Wenn man mit einem Magazin über zwölf Jahre mit zweimonatigen Erscheinungsterminen besteht, dann ist das fast einem Streckenflug mit dem Segelflugzeug vergleichbar. Genau wie dort muss man als Herausgeber einer Zeitschrift weitsichtig planen und Entwicklungen erkennen. Man muss manchmal Durststrecken überwinden; man freut sich über starke Aufwinde und ist enttäuscht, wenn andere nicht halten, was man sich von ihnen versprochen hat. Man hat sich mit Gegenwind abzufinden und ist dankbar für hilfreichen Rückenwind. Bisweilen muss man kämpfen, um oben zu bleiben und voranzukommen. Unseren Flug vorzeitig beenden und außenlanden wollten wir mit unserem gemeinsamen Magazin ja schließlich nicht. Und den Turbo ziehen, sprich Finanzspritzen durch die beteiligten Verbände zu erbitten, kam für uns auch nicht in Frage. Also immer weiter zum nächsten Heft! Umso mehr freuten wir uns aber, dass der Landesverband Nordrhein-Westfalen sich vor einiger Zeit entschlossen hat, die bisherigen vier Verbände auf dem weiteren publizistischen Flug zu begleiten. Schön, NRW, dass ihr zugestiegen seid. Wir vier „Alten" freuen uns, dass ihr dabei seid.

Das große Glück aber war, dass uns mit Klaus Fey ein sehr erfahrener Verleger und Chefredakteur um die Strecke geführt hat und immer eine tragende Linie gefunden hat, die uns weiter vorangebracht hat. Klaus kannte die kritischen Stellen, aus denen wir uns mühsam hätten herauskurbeln müssen, wenn er nicht einen geschickten anderen Weg gewählt hätte. Klaus hat unermüdlich und mit viel Leidenschaft für unsere gemeinsame Sache sein Wissen und sein Know-how eingebracht und manche bittere Pille schlucken müssen. Wir wissen um die nicht immer einfache Zusammenarbeit mit dem größten deutschen Postunternehmen, aber Klaus dürfte sicher noch anderes einfallen.

Wir haben den Flug unseres Magazins noch lange nicht beendet, aber jetzt, im Juni, zum Pilotenwechsel kurz unterbrochen. Klaus steigt aus und von dieser Ausgabe an fliegt uns Ricarda mit sicherer Hand weiter.

Klaus, ganz herzlichen Dank für deine umfassende Sachkenntnis, die du immer wieder eingebracht hast, für deinen Einsatz und dein Engagement und – ganz maßgeblich – für die Zeit, Geduld, Nachsicht und Umsicht, die dir die Zusammenarbeit mit uns zu jeder neuen Ausgabe abverlangt haben. Dank gebührt ganz gewiss auch deiner Frau und deinen Kindern, die sicher nach jedem Redaktionsschlusstermin für eine gewisse Zeit auf dich verzichten mussten.

Wir wünschen dir noch viele erlebnisreiche Flüge mit den Seglern, den Uls und der G 109 eures Vereins, schöne Ausfahrten mit deinem Lloyd – und bleibe unserer LuftSport gewogen. Alles Gute!!

Ralf-Michael Hubert im Namen der Herausgeber im DAeC:
Luftsportverband Rheinland-Pfalz
Luftsport-Verband Niedersachsen
Luftsportverband Hamburg
Landesverband Bremen
AEROCLUB | NRW

Die Zeit der Erprobungsprogramme

Zwanzig Jahre ist es nun schon her, dass wir die Genehmigung für das Schleppen von Segelflugzeugen mit Ultraleichtflugzeugen erhielten und die ersten ULs dafür zulassen konnten. Bei mir war der UL-Schlepp im Juni 2000 aus der Not geboren. Winde kaputt und die „Wilga", das Schleppflugzeug vom befreundeten Nachbarflugplatz, kam auch nicht. Aber das UL, eine „C 42" mit 80 PS stand bereit ...

Im Rahmen eines genehmigten Erprobungsprogrammes war das möglich. Bereits zuvor hatten sich Enthusiasten wie Martin Wezel von Wezel Flugzeugtechnik sowie weitere UL-Hersteller im DAeC um dieses Erprobungsprogramm bemüht und die Unterstützung des Vorhabens durch das LSG-B erhalten. Es wurden Ultraleichtflugzeuge eingesetzt, welche die Voraussetzungen in den Punkten Gestaltung, Bauausführung und Festigkeit bereits durch Bodentests und Berechnungen nachgewiesen und eine vorläufige Zulassung zum Schleppen erhalten hatten. Beispielhaft sind unter anderem die „TL 232 Condor", „Pelican 450" und „UW9 Sprint" zu nennen.
Im Juli 2000 gründete sich dann in Speyer um den Projektleiter Martin der Arbeitskreis „Segelflugzeugschlepp mit Ultraleichtflugzeugen".

Teilnehmer waren:
Wezel Flugzeugtechnik Reutlingen, Air Light Haßfurt, Comco Ikarus Hohentengen, B&F Technik Speyer, Weller Flugzeugbau Schwäbisch-Hall, Drive & Fly Föhren, die Ultraleichtflugkommission im DAeC und das Luftsportgeräte-Büro

Ich kann mich noch gut erinnern wie konstruktiv und zügig die Aufgabenpakete verteilt wurden. Ging es doch darum, die Flugerprobungen zu koordinieren und den Erprobungsbericht für den Antrag auf Anerkennung für das Bundesverkehrsministerium gemeinsam und geschlossen zu erstellen und abzugeben.
Der Abschlussbericht vom 23.02.2001 enthielt dann die Begründung des Vorhabens „Schlepp mit Ultraleichtflugzeugen" mit dem Vorschlag einer Zulassungsrichtlinie zum Stand der Technik, der praktischen Erprobung mit den Flugleistungen, Erfliegen und Nachweise der Grenzflugzustände. Der Bericht wurde am 15.03.2001 vom LSG-B an das Bundesministerium übergeben und der Entwurf der Lufttüchtigkeitsforderungen vom Luftfahrt-Bundesamt fachlich überprüft und ergänzt.

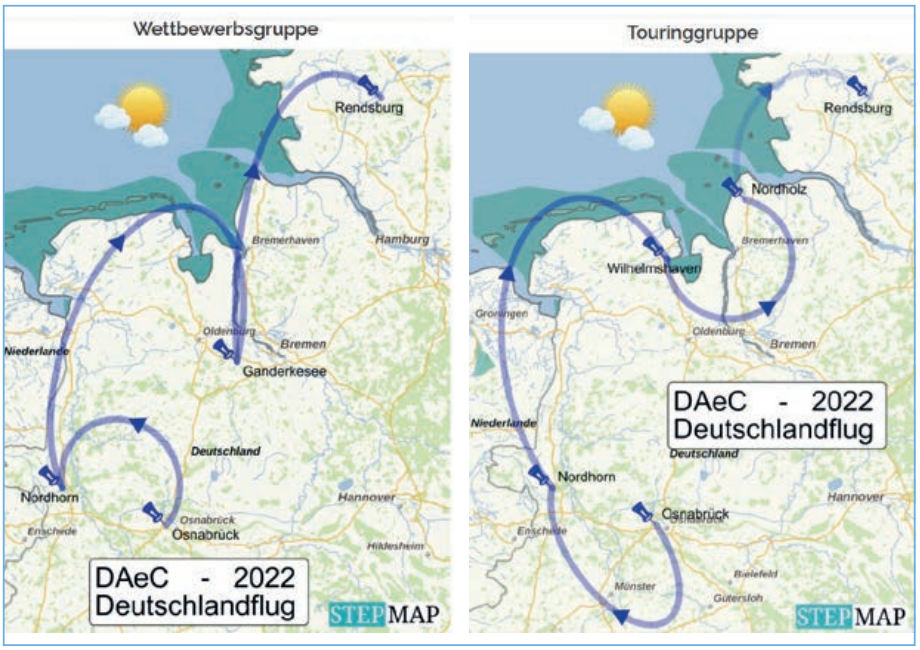
LSG-Büro
Service und Leistung für alle Ultraleichten
Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig
Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
www.daec.de
LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

UL-Schleppvorführung zur AIR Magdeburg 2012, Schlepppilot: Jens Einführer

Mit der Veröffentlichung der Zusatzforderungen für das Schleppen von Segelflugzeugen durch Ultraleichtflugzeuge in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL-Nr. II – 81/01) vom 13.09.2001 war es dann so weit. Was heute in den Flugsportvereinen alltäglich und selbstverständlich ist, war voller Stolz endlich geschafft. Damals gedacht als sinnvolle Ergänzung des Segelflugbetriebes, folgte darauf noch die Regelung für den Erwerb der Schleppberechtigung und die Erweiterung der Verordnung über Luftfahrtpersonal für die UL-Lizenz.
Während des Erprobungsprogrammes werden auch Erfahrungen für eine Überprüfung und Überarbeitung der Ausbildungsrichtlinien gesammelt und ausgewertet. Dafür ist dann auch immer die Ultraleichtflugkommission des DAeC mit im Boot beziehungsweise im UL.
Mittlerweile zähle ich sieben Erprobungsprogramme im Aktenschrank des LSG-B. Zuletzt waren die Ultraleichthubschrauber dran. Da wir mit dem italienischen „Syton" eine Turbine im Erprobungsprogramm hatten, haben wir diesbezüglich gleich die Lufttüchtigkeitsforderungen für das Triebwerk in dieser Erprobung und für die Genehmigung mit angepasst. Nun ist auch von den ersten Turbinen-ULs zu hören. Mal sehen, was da kommt.
Was kommt, ist die Erprobung von Selbststeueranlagen, den Autopiloten im UL. Kurz vor der AERO übergaben wir eine umfassende Sicherheitsbewertung und Beurteilung an das LBA. Das ist der erste Schritt in der Verantwortung des beauftragten Verbandes. Das LBA begleitet das Verfahren im Rahmen der Fachaufsicht und berichtet an das Bundesverkehrsministerium.
Geplant ist, dass Hersteller für eine Werksmaschine eine vorläufige Verkehrszulassung für die Erprobung erhalten. Vielleicht können die Hersteller dann wieder einen Arbeitskreis wie damals bilden. Es muss jedoch ein anderer Projektleiter gefunden werden. Leider verunglückte Martin zehn Jahre nach dem großen Erfolg mit seinem und unserem Projekt, dem UL-Schlepp, bei einem Erprobungsflug im fernen Ausland tödlich. Ich denke manchmal an ihn, es war eine gute Zeit mit ihm zusammenzuarbeiten.
Ach ja, ich flog damals einen „Pirat" hinter der „C 42". Es war toll, leiser und sparsam!

Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC

Augen auf und aufpassen! Deutschlandflug zwischen Ems und Elbe



Deutschlandflug 2022. Die eingezeichneten Routen der beiden Klassen sind nur symbolhaft zu verstehen. Die tatsächliche gestellten Aufgaben können eine andere Streckenführung vorsehen.
Karte: DAeC, Bundeskommission Motorflug

Kurz nach dem Postversand dieser Ausgabe wird der diesjährige Deutschlandflug mit seinen letzten Etappen durch Norddeutschland führen. An diesen Tagen wird es in den genannten Bereichen also verstärkten VFR-Verkehr geben!
Die Teilnehmer des Deutschlandfluges starten in zwei Gruppen: der Wettbewerbsgruppe und der Touringgruppe. Die Streckenführungen sind für beide Gruppen unterschiedlich.
Der Vollständigkeit halber geben wir hier die gesamte Routenführung des Deutschlandfluges an, auch wenn bei Eintreffen dieser LuftSport-Ausgabe einige Stationen möglicherweise bereits angeflogen wurden.

Mit verstärktem An- und Abflugverkehr ist zu rechnen am
15.06. in und um Osnabrück-Atterheide (Anflüge)
16.06. in und um Osnabrück-Atterheide (Abflüge)
16.06. in und um Nordhorn-Klausheide (Anflüge)
17.06. in und um Nordhorn-Klausheide (Abflüge)
17.06. in und um Ganderkesee und Wilhelmshaven (Anflüge)
18.06. in und um Ganderkesee und Wilhelmshaven (Abflüge)
18.06. in und um Nordholz-Spieka (An- und Abflüge) und Rendsburg-Schachtholm (Anflüge)
19.06. in und um Rendsburg-Schachtholm (Abflüge)

Die genauen Aufgabenstellungen und Streckenführungen der einzelnen Etappen des Wettbewerbs sind im Voraus verständlicherweise nicht bekannt. Daher sind die oben gezeigten Karten nur symbolhaft und zeigen keinen verlässlichen Flugroutenverlauf. Mit verstärktem VFR-Verkehr ist an diesen Tagen im gesamten Bereich zu rechnen.

Ralf-Michael Hubert

Vereinsflotte fliegt jetzt mit Haubenblitzern

Die Airbus-Segelfluggemeinschaft Bremen hat während der letzten Winterarbeit die meisten ihrer Vereinsflugzeuge mit sogenannten Haubenblitzern versehen. Das soll helfen, die Flugzeuge rechtzeitig zu erkennen. Fast jedes Segelflugzeug ist heute mit FLARM ausgestattet, das mit einem optischen und akustischen Signal auf eine Annäherung und eine mögliches Kollisionsgefahr hinweist.
„Warum dann zusätzlich noch die Haubenblitzer? Ist das nicht übertrieben und etwas zu viel des Guten?“ fragten wir Sören Auen, den Technischen Leiter des Vereins. „Das FLARM hat sich als gutes und zuver-

Das rote Blitzlicht macht ein Segelflugzeug frühzeitig für andere erkennbar. Wird eine Geschwindigkeit von 40 km/h unterschritten, z. B. beim langsamen Ausrollen nach der Landung, schaltet es sich automatisch ab. Foto: Timo Stöven

lässiges Sicherheits-Feature bewährt. Aber die angezeigten Flugzeuge müssen immer noch visuell gesucht werden. Hier kann ein zusätzliches Hilfsmittel die Sicherheit nur erhöhen. Der Haubenblitzer ist zudem mit dem FLARM gekoppelt und nutzt die Daten, um die Intensität bei einem FLARM-Signal zu erhöhen", wendet Sören Auen auf unseren Einwand ein.

Sören Auen hat in den letzten Jahren viele Erfahrungen auf Streckenflügen, Fliegerurlauben und Wettbewerben gesammelt. „Gerade bei frontaler Annäherung, wenn also der andere direkt von vorn kommt, sind Segelflugzeuge mit ihrer schmalen Silhouette manchmal doch erst spät zu erkennen. Und auch bei normalem Vereinsflugbetrieb am Heimatplatz oder an guten Streckenflugtagen sind viele Flugzeuge in der Luft. Wir halten es für einen unbestreitbaren Sicherheitsgewinn, sich möglichst frühzeitig und so deutlich wie möglich zu erkennen zu geben und mit einem schon von Weitem sichtbaren Signal die visuelle Aufmerksamkeit zu stärken. Je früher man sich gegenseitig sieht oder zumindest einer den anderen sieht, umso besser."

Für die Einrüstung der Haubenblitzer in ihre acht Vereinsflugzeuge hat der Verein zusammen etwas über fünftausend Euro aufgewandt. Die Arbeitszeit für den Einbau betrug im Schnitt acht Stunden pro Flugzeug.

Ralf-Michael Hubert

Windkraft könnte Platzverkehr in Weser-Wümme behindern

Anflug auf die 36 in EDWM. Die Stromleitung vor dem Platz (gelber Pfeil) wird in 400 ft überflogen. Kein Problem für Erfahrene, aber anspruchsvoll für Schüler.

Selbst wenn alle baurechtlich verlangten Mindestabstände zu unseren Flugplätzen eingehalten werden, können hohe Stromleitungen oder Windräder in Platznähe die An- und Abflüge an manchen Landeplätzen erschweren oder unnötige Risiken schaffen. Für Claus Gose, Ausbildungsleiter der Airbus Flugsportgruppe Bremen, ist das eine Binsenweisheit, die aber weder er noch sein Verein als gottgegeben hinnehmen wollen. Am Flugplatz des Vereins, Weser-Wümme (EDWM), liegt der Gegenanflug sehr dicht an der Piste mit entsprechend kurzen Queranflügen. Um die Höhe vernünftig abbauen zu können, musste die Höhe im Gegenanflug mit 600 ft MSL bei einer Platzhöhe von 59 ft entsprechend tief angesetzt werden. Im Endanflug auf die Piste 36 muss eine Stromleitung überflogen werden, sodass schon jetzt ein Sinkflug von etwa 8° erforderlich ist. An anderen Plätzen sind 3–5° üblich. Anflüge auf die 36 von Weser-Wümme sind daher „sportlich", was besonders die Anfängerausbildung belastet. Nun sollte zusätzlich zur bereits existierenden Stromleitung eine parallel verlaufende zweite Trasse gebaut werden, die noch höher als die erste hätte werden sollen. Ein sicheres Überfliegen hätte den Anflugwinkel noch weiter, nämlich auf 10° erhöht. Das ist zu viel – nicht nur für Flugschüler, sondern auch für alle anderen Pilotinnen und Piloten, befand Claus Gose und bemühte sich um eine Verlegung der geplanten Trasse. Er bat Lokalpolitiker um Vermittlung zu einer für den Trassenbetreiber Tennet und den Verein gleichermaßen zufriedenstellenden Lösung. Während der Bundestagsabgeordnete einer großen Partei des Wahlkreises Osterholz-Verden keinerlei Bereitschaft dazu zeigte, gelang es dank der Hilfsbereitschaft von dessen politischem Kontrahenten zwar keine komplette Verlegung der neuen Trasse zu erwirken, zumindest aber zu erreichen, dass die neue Stromleitung nicht höher sein wird als die bereits existierende. Damit konnte ein noch steileres Anflugprofil für den Endanflug auf die 36 verhindert werden.

Kaum ist die Problematik einer zweiten, höheren Stromtrasse abgewendet, droht dem Verein neues Ungemach. Ein Windkraftwerk mit einer Nabenhöhe von 400 ft und einem Rotordurchmesser von 200 m, mithin einer Gesamthöhe von etwas über 700 ft, soll in einer Entfernung von 2800 m zur Platzgrenze direkt in den Endanflug zur 36 gebaut werden. Außerdem soll östlich des Platzes ein kompletter Windpark mit gleich hohen Anlagen entstehen. Das Windkraftwerk im Endanflug zur 36 stünde so weit südlich des Platzes, dass es nicht mehr auf dem AIP Anflugblatt erscheinen würde. Also keine Gefahr und erst recht kein Grund zur Aufregung? „Keineswegs", entgegnet Claus Gose. „Die kurze, enge Platzrunde erfordert eine hohe Handlungsdichte im Gegenanflug, die die Schüler in der Anfängerausbildung extrem fordert. Um den Schülerinnen und Schülern mehr Zeit zu geben, das Flugzeug für die Landung zu konfigurieren und sich mental auf den Anflug einzustellen, verlängern wir den Gegenanflug nach Süden. Das bringt etwas mehr Ruhe rein und verbessert die Lernkurve deutlich. Jetzt aber würden wir im Queranflug genau auf die geplante Windkraftanlage zufliegen und das in einer Höhe etwa zwischen Rotorspitze und Nabe. Also müssten wir auch mit Schülern zukünftig die normale kurze Drei-Minuten-Platzrunde fliegen. Das mag für Erfahrene kein Problem sein, aber für Anfänger ist eine so kurze Platzrunde sehr stressbelastet und die Lernfortschritte sind entsprechend gering." Warum dann nicht die Platzrunde mit mehr Seitenabstand zur Piste und dann auch höher anlegen? „Dann würden wir einen Ort und ein Naherholungsgebiet überfliegen. Das ist aber aus Lärmschutzgründen nicht möglich. Wir werden der guten Nachbarschaft zuliebe bei der jetzigen Höhe und Platznähe bleiben müssen. Bis jetzt haben wir noch nach Süden etwas Erweiterungsspielraum. Den aber wollen wir uns nicht auch noch nehmen lassen."

Auch der im Osten von Weser-Wümme geplante Windpark hat es in sich. Bei stärkerem Ostwind treffen die durch die drehenden Rotoren hervorgerufenen Turbulenzen genau in Queran- bzw. Querabflughöhe auf den an- oder abfliegenden Platzverkehr. Bei einem stärkeren Wind um Süd würde die in der Pistenachse 36–18 geplante Windkraftanlage Verwirbelungen auf Flugzeuge werfen, die auf der 18 starten. Studien zur Nachlaufintensität hinter Windkraftanlagen haben gezeigt, dass deren Wirbelschleppen noch auf weite Distanzen hinter den Anlagen wirksam sind.

Sowohl die geplante Windkraftanlage im Endanflug als auch der geplante Windpark im Osten von EDWM sind in den zugelassenen Entfernungen vorgesehen. Das macht die Position des Vereins nicht einfacher. Trotzdem hoffen Claus Gose und seine Mitstreiter in Gesprächen Änderungen erwirken zu können, die die Einschränkungen für den Verein ertragbar machen. Detlev Thamm, Präsident des DAeC Landesverbandes Bremen, fordert schon seit längerem von der Politik, die gesetzlich vorgeschriebenen Abstände von Windkraftanlagen zu Flugbetriebsflächen deutlich zu vergrößern.

Ralf-Michael Hubert

Für Kinder: Sonderausstellung Navigation im Bremer Focke-Museum

Das Bremer Focke-Museum lädt noch bis zum 25. September Kinder ab acht Jahren und ihre Eltern, Großeltern oder Lehrkräfte zu einer Sonderausstellung ein. „Von hier nach dort" ist der Titel der Ausstellung, in der sich alles um die Orts- und Wegbestimmung auf unserem Planeten dreht. In der kindgerecht aufbereiteten Mitmachausstellung zu Navigation und Orientierung können Kinder und Jugendliche alte Karten und Instrumente ansehen und auch ausprobieren. Fiktive Figuren erklären Sachverhalte und laden zum Ausprobieren ein, stellen Aufgaben oder lassen die jungen Besucherinnen und Besucher knifflige Rätsel lösen. Kooperationspartner des Focke-Museum sind dabei das Deutsche Schifffahrtsmuseum, das Altonaer Museum und das Europäische Hansemuseum. Das erklärt, weshalb die Navigation auf dem Meer in der Ausstellung einen gewissen Raum einnimmt, während die Orientierung und Flugwegbestimmung in der Fliegerei leider unberücksichtigt blieben. Das ist schade, tut der Sache aber keinen Abbruch. Der Allgemeinbildung ist das Thema und die Ausstellung in jedem Fall förderlich.

Ralf-Michael Hubert

Wieder zum Feierabend-Fliegen nach Hüttenbusch

Der Luftsportclub Niederweser lädt wieder an jedem ersten Mittwoch eines Monats bis einschließlich September zum Feierabend-Fliegen nach Hüttenbusch (EDXU) ein. Der Platz ist ab 16:00 Uhr geöffnet. Damit knüpft der Verein an die ersten Feierabend-Fliegen an, bis diese schöne Idee 2020 den Corona-Schutzmaßnahmen zum Opfer fiel. Die nächsten Termine sind Mittwoch, der 6. Juli, der 3. August und der 7. September.

Freddy diesmal auf dem Modellflugplatz

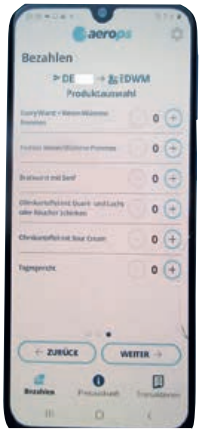
Freddy Radekes grüne Ente scheint den Radio Bremen-Reporter ausgerechnet immer in der Nähe von Flugplätzen im Stich zu lassen. Diesmal führt der Zufall ihn und seinen Kameramann Jörn auf den Modellflugplatz des Elsflether Modellsport-Vereins in der Wesermarsch. Dort erfahren die beiden, dass Modellfliegen kein Hobby ist, das man „... mal eben nebenbei" betreiben kann, sondern das Ernsthaftigkeit, Ausdauer, Einsatz, Wissen und Know-how verlangt. Ob es jetzt immer noch die richtige Freizeitbeschäftigung für Freddy ist? Radio Bremens Regionalsendung „buten un binnen" verrät's. Suchbegriffe: ard mediathek Wesermarsch Wiese Flugplatz.

Foto: Radio Bremen

Imbiss in Weser-Wümme mit aerops vorbestellen

Das Cafe CONDOR am Flugplatz Weser-Wümme beteiligt sich an einem Pilotprojekt: Wer die App „aerops" zum kontaktlosen Bezahlen der Landegebühr auf seinem Smartphone installiert hat, kann vor einem Flug nach EDWM seine Bestellung für eine Stärkung nach der Landung schon im Voraus aufgeben: Auf die Frage, welche Leistung man bezahlen möchte, klickt man auf den Button „Restaurant". Mit der abgefragten Parkzeit gibt man dann seine voraussichtliche Lande- und Abflugzeit in EDWM ein und nach „weiter" erscheint die Speisekarte. Beim ausgewählten Gericht einfach die Personenzahl eingeben, Nachricht abschicken und schon sind die Kantinenwirte Martina und Dirk Roese von der Airbus Flugsportgruppe Bremen über Ankunftszeit und Gästewunsch informiert. So kann man noch vor dem Start oder ggf. auch aus der Luft bestellen. Aber selbstverständlich kann man auch weiterhin auf herkömmlichen Weg am Tisch bestellen, versichert Dirk Roese. (**www.edwm.de**)

Ralf-Michael Hubert



Landen neben dem Marineflieger-Museum

1–3: AERONAUTICUM – Spielplatz, Außengelände, Dauerausstellung
4: Zu den größeren im AERONAUTICUM ausgestellten Exponaten gehört die bis September 1998 auch von der Flugbereitschaft geflogene VFW 614.
Fotos: Sammlung F.-P. Zistler

Wer einen etwa zwanzigminütigen Fußweg nicht scheut, kann eine Landung in Nordholz-Spieka mit einem Besuch des Deutschen Luftschiff- und Marinefliegermuseums AERONAUTICUM verbinden. Nordholz-Spieka (EDXN) ist ein Sonderlandeplatz mit Graspiste, der unmittelbar an den Marinefliegerstützpunkt Nordholz (ETMN) angrenzt. Dessen zweieinhalbtausend Meter lange und 45 m breite Asphaltpiste wirkt zwar sehr einladend, wer sie jedoch aus Süden kommend formatfüllend in der Frontscheibe sieht, hat zu früh in den Endanflug eingedreht. Die Graspiste des Sonderlandeplatzes mit dem Namenszusatz „Spieka“ liegt leicht nördlich der Asphaltpiste. Zwischen der zivilen Graspiste und der großen Asphaltpiste steht ein Zaun, der das militärische Gelände schützend umgibt. Ein einfaches Hinüberrollen, wenn man sich vertan hat, ist nicht möglich. Das ist eigentlich fast schon alles, was es beim Anflug auf Nordholz-Spieka zu beachten gilt. Die in Spieka ansässige Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V. empfiehlt trotzdem, vor dem Anflug die NOTAMs zu prüfen. Aber das sollte ja eh selbstverständlich sein.

Ach so, der Sonderlandeplatz Spieka liegt innerhalb der CTR (HX) Nordholz! Das ist zwar die Kontrollzone eines militärischen Platzes, die Durchflüge bis Spieka sind aber in aller Regel problemlos möglich und der Verfasser hat die Tower-Lotsen des Marinefliegergeschwaders in Nordholz stets als ebenso freundlich und hilfsbereit kennengelernt wie ihre zivilen Kolleginnen und Kollegen anderswo. Also keine Angst vor dem Durchflug, zumal die Anflugroute, wenn man aus Süden kommt, entlang der Autobahn A27 navigatorisch keine besondere Herausforderung ist.

Vom Flugplatz Nordholz-Spieka aus kann man dann zu Fuß entlang einer Bundesstraße zum AERONAUTICUM gelangen. Wenn sie nicht schon anderweitig vergeben sind, gibt es am Flugplatz auch Leihfahrräder.

In der Museumshalle des AERONAUTICUM erwartet die Besucherinnen und Besucher auf ca. 1000 m² der Ausstellungsbereich „Fliegen leichter als Luft“. Auf der Galerie wird sich dem „Fliegen schwerer als Luft“ gewidmet. In der Dauerausstellung „Fliegen leichter als Luft“ wird die Geschichte der Luftschiffe beleuchtet. Einzigartige historische Exponate, detailreiche Dioramen sowie Dokumente und Bilder vermitteln die Schwerpunktthemen dieses Bereichs: Starrluftschiffe vom Typ Schütte-Lanz, Marineluftschiffplatz Nordholz im Ersten Weltkrieg, Luftschiffe im Ersten Weltkrieg und die zivile Nutzung von Luftschiffen ab den 1920er-Jahren. Die zweite Dauerausstellung „Schwerer als Luft“ zur historischen und technischen Entwicklung der See- und Marineflieger seit 1913 ist seit einiger Zeit in komplett neuem Gewand zu sehen. Sehenswerte Exponate, informative Texte und zahlreiche interaktive Elemente geben tiefgehende Einblicke in das Thema. Der Verfahrenstrainer Breguet BR 1150 ATLANTIC – die nahezu vollständig ausgestattete Trainingszelle für die Schulung der taktischen Besatzungen der Seefernaufklärer – vermittelt die Einsatz- und Arbeitsbedingungen der Marineflieger. Auf dem 36.000 m² großen Außengelände sind 18 Großexponate aus der Geschichte der Marineflieger der deutschen Marinen seit 1956 ausgestellt. Sie dokumentieren die technische Entwicklung, die Einsatzzwecke und -bedingungen der Luftstreitkräfte der Marinen in Ost und West. Ein Teil der Exponate kann – abhängig von den Witterungsbedingungen – zu bestimmten Zeiten von innen besichtigt werden. Im hinteren Teil des Außengeländes sind mehrere Waggons und eine Marinelok zu besichtigen. Hier beleuchtet das AERONAUTICUM die Themen „Militärisches Transportwesen“ und „Zwangsarbeit in der Luftfahrtindustrie“. In einer Halle am Rande des Museumsgeländes ist das ehemalige Bordflugzeug des Schweren Kreuzers PRINZ EUGEN – eine Arado Ar 196 – ausgestellt. Das Objekt wird derzeit vom Förderverein „Ara-

do 196 e. V.“ (www.arado196.de) restauriert und kann mittwochs um 11.30 Uhr bzw. nach Vorabsprache besichtigt werden. Seit dem 13. Juni widmet sich eine Sonderausstellung der VFW 614, dem einzigen westdeutschen Düsenverkehrsflugzeug. Die „614“ war ihrer Zeit voraus, hatte aber das Pech, zur Zeit der Ölkrise Mitte der 1970er-Jahre auf den Markt zu kommen – ein unglücklicher Zeitpunkt für einen Jet. Nach einer Renaissance der Turboprops mit ATR, ATP, Fokker 50 und Do 328 griffen Hawker-Siddeley, Canadair und Embraer die Idee von Jets für Zubringerdienste wieder auf. Auch eine der von der Flugbereitschaft geflogenen VFW 614 steht im Außengelände des AERONAUTICUM.

Ralf-Michael Hubert

Weitere Infos: www.edxn.de, www.aeronauticum.de, www.arado196.de

Wir gratulieren

Chris Schulenburg
zum ersten Alleinflug
am 02.03.22 in Weser-Wümme.
Hier mit seinen Fluglehrern Claus Gose (Mitte) und Willi Werk (re.)
Airbus Flugsportgruppe Bremen

Elias Jockusch
zum ersten Alleinflug
am 31.03.2022 in Weser-Wümme.
Hier mit seinem Fluglehrer Frank Frauenheim (re.)
Airbus Flugsportgruppe Bremen

Stefan Frehse
zum ersten Alleinflug
am 03.04.2022 in Weser-Wümme.
Hier mit seinen Fluglehrern Frank Frauenheim (Mitte) und Willi Werk (re.)

Caro und Stefan Menk zu ihren bestandenen SPL-Prüfungen
am 19.03.2022 in Rotenburg/Wümme.
Ihre Prüfung flogen sie bei Prüfer Jörg Rehmsmeyer auf der Groppo G 70 der Ultraleicht-Gruppe des BVL.
Ultraleichtflug-Gruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

Mike Schneider
zum ersten Alleinflug
am 17.04.2022 in Tarmstedt.
Hier mit seinen Fluglehrern Alexander Heim (li.) und Tim Rühenbeck (re.)
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen

Kjell Köhler
zum ersten Alleinflug
am 15.04.2022 in Hellingst.
Hier mit seinen Fluglehrern Jannis Grotheer (li.) und Kai Gutemann
Luftfahrtverein Unterweser

Nico Muffert (2. v. l.) und Julius Degenhardt (3. v.l.)
zu ihren bestandenen Schein-Prüfungen.
Hier mit Fluglehrer Jannis Grotheer (1.v.l.), dem Vereinsvorsitzenden Hansjörg Kiesling (4.v.l.) und Prüfer Gerd König
Luftfahrtverein Unterweser

Finn Weinkötz
zur bestandenen Fluglehrer-Prüfung.
Hier mit Prüfer Jürgen Hagemann (re.)
Luftfahrtverein Unterweser

Vincent Fuhler
zum ersten Alleinflug
am 30.04.2022 in Tarmstedt.
Hier mit seinen Fluglehrern Tim Rühenbeck (li.) und Oliver Koopmann (re.)
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen

Jugendvergleichsfliegen 2022 in Niedersachsen – jetzt anmelden!

Nach einem erfolgreichen JVF 2019 kehrt die zentrale Veranstaltung der Luftsportjugend Niedersachsen im Jahr 2022 nach Rotenburg zurück. Dieses Jahr gehen wir das Event mit Unterstützung der Jugend vom LSV Schneverdingen – bekannt für gute Partys – an. In der Vorbereitung sind wir schon weit fortgeschritten.

Die Ausschreibung steht, eine eigene Homepage gibt es bereits und bei den Sponsoren haben wir anscheinend auch schon überzeugen können. Was euch erwartet? Schaut mal auf ljvf.de vorbei.

Das Jugendvergleichsfliegen ist der ideale Ausgangspunkt für erste Einblicke, wie es auf einem Wettbewerb zugeht – aber wir machen uns dabei überhaupt keinen Stress. Zudem sind die Flugübungen aus dem Vereinsalltag bekannt und kein Hokuspokus. Nebenbei könnt ihr noch neue Kontakte knüpfen oder Freunde wiedertreffen und ein entspanntes Flugplatz-Wochenende erleben.

Unser Ziel: ein gut organisiertes Wochenende – beginnend mit entspannter Anreise am Freitagnachmittag und Abreise am Sonntag nach dem Frühstück. Die Wertungsflüge finden am Samstag statt.

Mitfliegen können

- Flugschüler bis 25 Jahre mit vorhandener C-Prüfung,
- Lizenzinhaber bis 21 Jahre und
- Lizenzinhaber bis 25 Jahre, die zum Zeitpunkt des Wettbewerbs ihre Lizenz noch keine zwei Jahre besitzen.

Wir sorgen für komplette Verpflegung zum schmalen Taler und organisieren für Samstagabend natürlich auch eine Party nach der Siegerehrung.

Als Sponsoren haben sich diverse Firmen aus dem Bereich General Aviation angekündigt, zudem haben wir auch von Unternehmen außerhalb der Luftfahrt tolle Unterstützung einwerben können. Von der Flächenstütze bis zum Haubenblitzer, vom Funkgerät bis zum Nitto-Tape, vom Wetter-Abo bis zum Wellness-Gutschein – hier läuft es frei nach dem Motto „Wir haben da mal etwas vorbereitet".

Kostenmäßig liegen Piloten bei 55 € inkl. Startgebühren, Camping und Verpflegung. Helfer zahlen 35 €.

Die Infos zum Event, Ausschreibung, Zeitplan und Anmeldung findet Ihr unter **ljvf.de**.

Bei Fragen zum Jugendvergleichsfliegen schreibt uns gerne eine E-Mail an **tower@ljvf.de**. Anmeldeschluss ist der 31.07.2022.

Wir freuen uns auf ein tolles Wochenende mit euch!

PS: Bei der Gelegenheit: Herbstparty beim LSV Schneverdingen am 12. November abends!

Vorstellung Junioren-Landeskader im Segelflug

Die aktuelle Ausgabe des Magazins „Luft-Sport" möchte ich dazu nutzen, uns als niedersächsischen Junioren-Landeskader vorzustellen. Der Kader setzt sich aus zwölf Segelfliegern zusammen, die das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Die Qualifikation für den niedersächsischen D-Kader erfolgt zum einen durch eine erfolgreiche Teilnahme an einer Qualifikationsmeisterschaft zur deutschen Meisterschaft der Junioren, zum anderen durch gute Platzierung in der DMST-Wertung der Junioren. Bei einer Normierung durch die DMST-Wertung gehört man dem D-Kader ein Jahr an, bei einer Qualifizierung zur deutschen Meisterschaft der Junioren zwei Jahre.

Benannt wird der Junioren-Landeskader jeweils im September durch die niedersächsische Segelflugkommission. Jährlich haben wir Maßnahmen, bei denen wir eng durch unseren erfahrenen Trainerstab betreut werden. Dazu gehört unser jährliches Wintertreffen im Januar, bei dem wir theoretische Grundlagen im Wettbewerbsfliegen vertiefen. Im Mai treffen wir uns zum Trainingslager, wo wir unter Wettbewerbsbedingungen trainieren. Im Oktober findet ein weiteres Treffen statt, wo wir die Saison Revue passieren lassen, neue Kadermitglieder kennenlernen, die weitere Kaderzeit planen und den Kadersprecher wählen.

Text: Sebastian Steffens (Kadersprecher)

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Arne Rohlfs

Luftsport-Verein Gifhorn e.V.

Fliegt seit	2017
Flugstunden	280+
Flugzeug der Wahl	LS8
Nächstes Ziel	700km FAI
Schönster Flug	520km FAI-Dreieck mit dem Discus

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Niklas Beening

SFC Melle Grönegau e.V.

Fliegt seit	2012
Flugstunden	250+
Flugzeug der Wahl	Discus 2b
Nächstes Ziel	500km angemeldet
Schönster Flug	8.5 Stunden aus Saal direkt nach Lizenzerhalt

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Eve Lanzendörfer

Hannoverscher Aero Club e.V.

Fliegt seit	2013
Flugstunden	400+
Flugzeug der Wahl	LS3
Nächstes Ziel	650km FAI
Schönster Flug	Erster Flug mit der LS3

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Lorenz Schulze-Varnholt

LSV Bückeburg-Weinberg e.V.

Fliegt seit	2016
Flugstunden	350+
Flugzeug der Wahl	Std. Cirrus
Nächstes Ziel	Gute Platzierung J-Quali
Schönster Flug	Flug mit frisch lackiertem Höhenruder

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Christopher Hanson

Airbus HFB-Fluggemeinschaft e.V.

Fliegt seit	2015
Flugstunden	800+
Flugzeug der Wahl	ASW 19
Nächstes Ziel	Weniger außenlanden
Schönster Flug	Hamburg-Umrundung bis Dänemark

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Yannis Hartung

Aero Club Braunschweig e.V.

Fliegt seit	2016
Flugstunden	500+
Flugzeug der Wahl	Discus 2b
Nächstes Ziel	750km FAI
Schönster Flug	Flug in der Harzwelle

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Jona Krüger

Luftsportverein Burgdorf e.V.

Fliegt seit	2013
Flugstunden	300+
Flugzeug der Wahl	LS8
Nächstes Ziel	700km FAI
Schönster Flug	Kurbeln über Tegel

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Sebastian Steffens

Luftsportverein Burgdorf e.V.

Fliegt seit	2011
Flugstunden	600+
Flugzeug der Wahl	DG300WL
Nächstes Ziel	750km FAI
Schönster Flug	Erste Berlinumrundung

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Lukas Luksch

Akaflieg Braunschweig e.V.

Fliegt seit	2012
Flugstunden	500+
Flugzeug der Wahl	LS4
Nächstes Ziel	100er Schnitt fliegen
Schönster Flug	Fliegen in den Alpen

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Niklas Hahn

Hannoverscher Aero Club e.V.

Fliegt seit	2012
Flugstunden	550+
Flugzeug der Wahl	Discus 2b
Nächstes Ziel	>800km mit Standardklasse
Schönster Flug	600er FAI mit der LS8

D-Kader Niedersachsen Segelflug

Jan Ole Gödeke

Akaflieg Braunschweig e.V.

Fliegt seit	2012
Flugstunden	600+
Flugzeug der Wahl	ASW 19b
Nächstes Ziel	700km FAI
Schönster Flug	740km frei

Fluglehrer-Lehrgang 2022

Der LSVNI konnte zu seinem diesjährigen Fluglehrer-Lehrgang acht Anwärterinnen und Anwärter begrüßen, welche die Herausforderung auf sich genommen haben, ihre Lizenzen um die Lehrberechtigung für Segelflugzeuge zu erweitern. Die Ausbildung erfolgte im etablierten zweistufigen Konzept mit Theorieblock im März in Gailhof bei Hannover und dem Praxisteil im April auf dem Flugplatz Bohmte Bad Essen (EDXD).

Die Teilnehmenden im Alter zwischen 20 und 36 Jahren absolvierten den Theorieteil bei bestem Wetter und ausgelassener Stimmung und bekamen – neben einer Auffrischung und Erweiterung der SPL-Theorie – eine intensive pädagogische Schulung mit direktem Praxisbezug. Mit stetiger Abarbeitung der Themenkomplexe stieg auch die Vorfreude auf die nachfolgende praktische Schulung merklich an.

Der Praxisteil gestaltete sich dann allerdings deutlich herausfordernder. Begrüßt wurde man während der Anfahrt nach Bohmte von einem Aprilscherz in Form eines Winterwunderlands. Mit Beginn des Lehrgangs schwenkte das Kaiserwetter des Theorieteils um in einen unsteten meteorologischen Mix aus Regenschauern, Hagel, Landregen, tiefliegender Bewölkung und Starkwind in jeweils wechselnder Reihenfolge.

Dennoch wurden mit minutiöser Recherche der Wetterdienste und eigenen Beobachtungen fliegbare Fenster erkämpft, um die Flugübungen auf der ASK 13 des LSV Wittlage und der ASK 21b des LSVNI zu absolvieren. Das Vertrautmachen mit der neuen Situation, nämlich die Flüge durchweg in „Fluglehrersprache“ zu kommentieren, den Ausbilder durch Übungen „durchzusprechen“ und nur wenn notwendig selbst einzugreifen, war für alle Teilnehmenden eine schier unüberwindbar erscheinende Herausforderung, zumal der „Flugschüler“ auch nicht überfordert werden durfte. Seitens der hochkarätigen Ausbilder erfolgte jedoch stets die Aufmunterung, dass dies alles normal wäre und zum Ende des Lehrgangs kein Problem darstellen würde. Schwierig zu glauben nach einem qualitativ hochwertigen Feedback, das an der eigenen Kompetenz zweifeln ließ und die Sinnhaftigkeit des eigenen Tuns in Frage stellte.

Die Stimmung der Teilnehmenden entwickelte sich dann aber im Verlauf des Lehrgangs wie das Wetter: Sie wurde deutlich besser. Die Fluglehrersprache stellte kaum noch Probleme dar, die Ausbilder freuten sich sichtlich über gute Anleitungen zum Fliegen; das detektivische Gespür dafür, die bewusst eingebauten Fehler vom hinteren Sitz aus zu erkennen, anzusprechen und zu beheben, ging in die erlernten Kompetenzen über und zauberte das ein oder andere Lächeln in die Gesichter auf beiden Sitzplätzen.

Die merkliche Erleichterung auf Seite der Ausbilder, als klar wurde, dass alle Anwärter die notwendige Prüfungsreife bis zum Ende des Lehrgangs erreichen würden, schwappte dann auch über und die ausgelassene Stimmung war wiederhergestellt. So wurden dann auch Jubiläen wie ein 4.000., ein 1.000. und zwei 500. Starts während des Lehrgangs gefeiert.

Zu absolvieren war schließlich nur noch der Prüfungstag: Lehrproben, theoretische mündliche Prüfung sowie je ein F-Schlepp- und Windenstart. Die Prüfer zeigten sich erfreut über die Leistungen und erstellten noch vor Ort die Unterlagen für die Erlangung der FI(S) rp-Lizenzen. Einer der Teilnehmer hat sich damit selbst ein vortreffliches Geburtstagsgeschenk gemacht.

Die angehenden FIs können sich nun auf die Herausforderungen in den Vereinen mit ihren Flugschülern und auch über ein paar neu geschlossene Freundschaften sowie das jährliche Treffen mit den Teilnehmenden der letzten Jahre freuen.

Besonderer Dank gilt dem LSV Wittlage für die Bereitstellung der Infrastruktur samt Windenpersonal und die tolle Betreuung, dem SFC Melle Grönegau für die perfekten F-Schlepps, den unermüdlichen Ausbildern, den Prüfern und dem LSVNI für die Organisation und Ausführung des Lehrgangs.

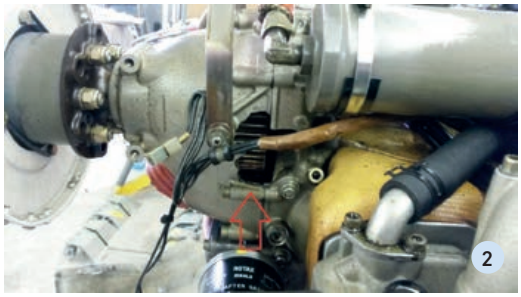
Alle Termine und Anmeldemodalitäten für den Lehrgang 2023 auf der Homepage des LSV NI oder ruft uns an unter 0511 601060.

Text und Fotos: Finn Weinkötz

Außenlandung nach Getriebeschaden

Ein Erfahrungsbericht

Es ist Freitag, der 10. April 2015. Eigentlich ein ganz normaler Tag, der allerdings in den Nachmittagsstunden noch eine zusätzliche Erfahrung in Sachen Luftsport bringen sollte. In meinem Ruhestand nehme ich auch Termine unter der Woche wahr, diesmal waren es UL-Schulungen an diesem Vormittag auf unserem Flugplatz in Bohmte–Bad Essen (EDXD). Nach Ende der Anfängerschulung auf der vereinseigenen C 42 erreicht mich ein Anruf von den Meller Segelfliegern, ob wir nicht ein paar F-Schlepps auf dem Nachbarplatz machen könnten. Die Windenstrecke sei zu nass, der eigene F-Schlepper in der Kontrolle. Ein kurzer Blick in die Reservierungsliste unserer Dimona ergibt keine Buchungen, der Flieger ist flugklar. So bereite ich den 115 PS-Turboflieger für diesen Einsatz vor, packe das F-Schleppseil in die Ablage und überlege kurz, ob ich nicht noch ein paar Dinge in den Flieger packe, die



1: Die Dimona nach der Außenlandung wegen Getriebeschaden
2: Im Getriebegehäuse klafft ein großes Loch
3: Das große Getrieberad hatte sich zerlegt, Teile durchschlugen das Gehäuse
Fotos: Friedrich Lüke

für den Ausflug in die 15 km entfernte Nachbarschaft nötig sein könnten. Für den kurzen Arbeitsflug eigentlich nicht … Ich nehme trotzdem ICAO Karte, Flugbuch, Bordbuch etc. mit und bitte auch die zwanzigjährige Linda Wiedner, gerade mit frischem SPL ausgestattet und zum Platz gekommen, mich als Co zu begleiten. „Du kannst dann während der Fliegerei wegen der Abrechnerei alles aufschreiben", war meine Bitte.

Nach zehn Minuten Flugzeit stehen wir in Melle auf dem Flugplatz und besprechen das Vorhaben. Der vierte F-Schlepp mit einer ASK 21 ist dann der letzte, nach dem Ausklinken soll es wieder direkt nach Bohmte zurückgehen. Wir verabschieden uns per Funk und ich konfiguriere die Dimona auf Reiseflug, Leistung raus, Ladedruck und Propellerverstellung.

Plötzlich aus dem Nichts meldet sich der Rotax mit sehr rauem Lauf, Öldämpfe dringen aus dem Fußraum ins Cockpit, der Motor steht nach ein paar Umdrehungen und blockiert. Es ist ruhig im Cockpit, nur der Fahrtwind ist zu hören, wir sind jetzt Segelflieger in ca. 500 Meter Höhe über Grund. Einen Anlassversuch unternehme ich noch, aber der Motor ist fest, die Latte dreht wegen Ölverlust in Segelstellung. Jetzt ist klar: Ich muss so schnell wie möglich eine Außenlandefeld suchen. Heißes Öl wird sich verteilen, der Turbo ist heiß, wir müssen so schnell wie möglich runter, bevor eventuell aus Rauch Feuer wird. Die Flugplätze sind zu weit weg, so fällt mir eine ausreichend große Fläche am Hang des Wiehengebirges ins Auge, kurzes Grün ohne Pfützen. Linda, da gehen wir rein, war meine kurze Reaktion. Gurtzeug nachziehen, Klappen voll raus, slippen, im Anflug überfliege ich noch hohe Bäume, dann habe ich noch genügend Zeit zum Ausschweben. Es kommt mir in den Sinn, dabei noch etwas nach links zur Straße zu halten, wir werden ja wohl abrüsten müssen … Diesen rationellen Gedanken hatte ich, aber dafür den Brandhahn in der kurzen Reaktionszeit nicht geschlossen.

Zigmal meinen Schülern eingebläut, nach Motorstillstand zumindest die Handbewegung zu üben. Bei der C 42 und der Dimona liegt der Brandhahn etwa an gleicher Stelle am Mitteltunnel. Im Übrigen steht die Latte heute das zweite Mal während des Fluges, bei der vorherigen Schulung mit unserer 42 gerade frisch geübt. Das anhängende F-Schleppseil kündigt hüpfend die baldige Landung an, es rumpelt und plötzlich Ruhe. Wir steigen aus, sehen viel Öl aus der Cowling laufen und sortieren uns.

Glatt gelandet, Flugzeug bis auf Motor ok. Jetzt kommt das ICAO-Blatt Hannover ins Spiel, welches ich als Auffang für das Motoröl nutze, das kontinuierlich aus allen Löchern kriecht. Linda muss auf Toilette und ich empfehle die sichtbaren Siedlungshäuser – einfach klingeln, du bist mit einem Flugzeug nebenan gelandet. Die Bewohner kommen gleich mit und wollen das nicht glauben. Über Handy rufe ich die Polizei, schildere den Vorfall und kann auch eine Ortsbestimmung mitteilen. Ich bitte um eine leise Anfahrt, denn es gibt ja keinen Personenschaden und der Flieger ist ganz. Ich stehe an der Straße in Oldendorf bei Melle und höre von fern eine Alarmfahrt, denn nicht jede Bitte geht in Erfüllung. Ich kann bereitwillig alles vorzeigen, habe ja alles dabei. Die BFU in Braunschweig wird von der Polizei informiert und entscheidet wenig später, das wir abräumen dürfen. Nun gehe auch ich mal kurz zur Seite in die Büsche. Als ich wiederkomme, hat sich das Landefeld mit mehreren Zuschauern gefüllt, das Meller Kreisblatt hat seine Reporterin geschickt und ein Herr mit Schulterkamera als Zulieferer des NDR bringt sich in Position. Inzwischen hatte ich die Fliegerkollegen in Bohmte informiert, dass unsere Dimona nicht fliegerisch zurückkommt, sondern per Straße. Der Rumpf soll mit Hilfe eines Autoanhängers zurück. Die Flächen müssten in unseren ASK 13-Anhänger passen.

Inzwischen rückt die schreibende und filmende Zunft näher und fragt nach der Besatzung. Da ich selber die Pressearbeit in unserem Verein erledige, nehme ich die Sache selbst in die Hand. Meine Anweisung ist, dass ich alles nur einmal erzählen werde und der Kameramann bittet mich, doch auf seine Schulter zu sehen. Das ist somit erledigt und es hat schon Vorteile, wenn man die schreibende Zunft fachlich unterstützen kann. Da ist ja schon viel Unschönes in Sachen Fliegerei veröffentlicht worden. So langsam wird auch klar, dass der selbstgewählte Außenlandeplatz in seinem Vorleben schon einmal ein Feldflugplatz gewesen ist. Das hatte ich gleich bei der Auswahl aus der Luft schon geahnt und es war mir auch bekannt. Direkt nach dem Zweiten Weltkrieg hatte der Oberbefehlshaber der britischen Besatzungstruppen in Deutschland, Bernard L. Montgomery, im nahen Gut Ostenwalde für geraume Zeit sein Hauptquartier aufgeschlagen. Dazu gehörte ein Feldflugplatz, wo unter anderem auch zweimotorige Transportflugzeuge vom TYP C 47 landeten, später in der zivilen Fliegerei als DC 3 bekannt. Das nur zur geschichtlichen Einordnung des Orts, wo wir jetzt unseren angeschlagenen Motorsegler sicher ge-

4 + 5: Historischer Boden: Die Fotos beweisen, dass wir zufällig nach 69 Jahren mit der Dimona den ehemaligen Feldflugplatz „wiederbelebt" haben ...
6: 1946: Bernard L. Montgomery (rechts), Oberbefehlshaber der britischen Besatzungstruppen in Deutschland, auf dem Feldflugplatz in Oldendorf bei Melle
Fotos : Archiv Guido Osterheider

landet hatten. Gemeinschaftlich haben wir unsere D-KWWW abgerüstet und dann per Kolonne zum Flugplatz Bohmte gebracht. Nach Abnehmen der Cowling war klar, dass hier rohe Kräfte das Getriebe und Motorgehäuse durchschlagen hatten. Es stellte sich heraus, dass innerhalb des Getriebes das große Zahnrad, das letztlich den Propeller aufnimmt, zur Hälfte nicht mehr vorhanden war. Bruchstücke hatten sich den Weg nach außen gebahnt und der Ölkreislauf brach somit zusammen. Wir bekamen einen neuen Motor. Der Restwert des 900 Stunden jungen Triebwerks wurde verrechnet als Kulanz. Ich bin nicht der Einzige, der einen Motorstillstand erlebt hat, noch dazu in einer komfortablen Entscheidungshöhe. Es hätte ja auch kurz nach dem Start in Melle im Schlepp unter Volllast passieren können. Glück gehabt.

In den Segelfluglehrerlehrgang des Luftsport-Verbandes Niedersachsen kürzlich auf unserem Flugplatz war auch ein Fluglehrerlehrgang Ultraleichtflug (verkürzte Ausbildung bei vorhandenem FI) integriert. Ich hatte im Theorieunterricht über diese Außenlandung berichtet. Bei der praktischen Ausbildung der angehenden UL-Fluglehrer habe ich diese Außenlandung zum Training mehrfach nachgeflogen, natürlich mit intaktem Triebwerk, und bin in sicherer Höhe durchgestartet. Landungen mit stehendem Triebwerk auf dem Flugplatz werden übrigens bei uns in der UL– und TMG-Schulung geübt und auf Wunsch auch bei Auffrischungsflügen angeboten.

Text : Friedrich Lüke

Aus den Vereinen

Hannoversche AeroClub e. V. (HAeC)
Akademische Fliegergruppe an der Universität Hannover e. V. (AFH)

Jubiläumsfeierlichkeiten in Hannover

Im vergangenen Jahr haben der Hannoversche AeroClub e. V. (HAeC) und die Akademische Fliegergruppe an der Universität Hannover e. V. (AFH) auf ihr gemeinsames hundertjähriges Bestehen aufmerksam gemacht, indem im „LuftSport" eine Artikelreihe zu den hannoverschen Segelflugpionieren ab 1921 erschienen ist.

Leider blieb es bei Artikeln. Schon seit langem geplante Feierlichkeiten mussten pandemiebedingt – wie anderswo auch – sämtlich abgesagt werden. Nun sind die beiden Vereine zuversichtlich, die Gründungen mit einem Tag der offenen Tür auf dem gemeinsamen Werkstattgelände in Hannover feiern zu können.

Zudem jährt sich in diesem Jahr der erste Stundenflug in der Geschichte des Segelflugs zum hundertsten Mal. Damals, am 18. August 1922, führte Arthur Martens auf dem Vampyr den ersten Stundenflug erfolgreich aus, um nur wenige Tage später von Fritz Hentzen auf demselben Flugzeug überboten zu werden. Fünf Jahre nach der Gründung beider Vereine fand schon 1926 in Hannover eine gemeinsame Segelflugausstellung statt, die die örtlichen Zeitungen mit der Schlagzeile „Martens fliegt" ankündigten. Damals wurden auf einem Gelände hinter der Stadthalle Hannover (in der 22 Segelflugzeuge gezeigt wurden) Gummiseilstarts durchgeführt.

An diese historischen Ereignisse möchten beide Vereine anknüpfen und am 02. Juli 2022 auf dem Werkstattgelände Gummiseilstarts mit einem SG 38 vorführen. Daneben sind Flugvorführungen mit Modellen geplant sowie eine Ausstellung historischer und moderner Segelflugzeuge. HAeC und AFH freuen sich, zu diesem Event alle Segelflug-Interessenten über die Grenzen von Niedersachsen hinaus willkommen zu heißen.

LSV Rinteln

Mitte April startet die Segelflug-Bundesliga

Gelingt dem LSV Rinteln die Titelverteidigung?

Vor dem Start: Die Wolken versprechen einen guten Flug

Wieder sicher in Rinteln gelandet

Anfang April haben die Flugschüler des Luftsportverein Rinteln e. V. wieder mit der fliegerischen Ausbildung zum Segelflugpiloten begonnen. Während der Wintermonate stand für die Flugschüler die Theorie auf dem Lehrplan und jetzt heißt es, das Erlernte in die Praxis umzusetzen. Aber auch die Scheininhaber haben bereits wieder ihre ersten längeren Übungsflüge absolviert. Das Warten hat endlich ein Ende und die Segelflugzeuge dürfen wieder am Himmel über der Stadt Rinteln und darüber hinaus ihre Kreise ziehen. Jetzt muss nur noch der Wettergott mitspielen.

Die Leistungspiloten aus der Weserstadt starteten inwischen zu ihren ersten Wertungsflügen in der 1. Segelflug-Bundesliga. Nachdem der LSV Rinteln im vergangenen Jahr diese Liga zum 3. Mal in Folge mit dem Deutschen Meistertitel krönen konnte, heißt es nun: „Auf zur Titelverteidigung!" In diesem Jahr finden die Wertungsflüge wieder an 19 Wochenenden statt, während es in den letzten zwei Jahren coronabedingt jeweils eine verkürzte Saison gab. Eine Wertungsrunde erstreckt sich über ein Wochenende und jeweils die drei schnellsten zurückgelegten Flüge eines Vereins vom Samstag oder Sonntag kommen in die Wertung. Am 20./21. August wird feststehen, welcher Verein die Deutsche Meisterschaft errungen hat und darüber hinaus auch, wer die sieben Auf- und Absteiger der 1. und 2. Segelflug-Bundesliga sind. Neben den Aufsteigern AC Braunschweig und LSV Bückeburg fliegen noch der LSV Burgdorf, der LSV Gifhorn und der LSV Rinteln aus Niedersachsen um die Deutsche Meisterschaft 2022 in der 1. Segelflug-Bundesliga. Jeweils 30 Vereine umfasst die 1. und 2. Segelflug-Bundesliga, die um den Meistertitel fliegen. Alle anderen Vereine fliegen in den 16 Landesligen.

Es wird der Verein in der Meisterschaft erfolgreich sein, der jedes fliegbare Wochenende nutzen wird und sei das Wetterfenster noch so klein, so vermutet der LSV-Pressewart Dieter Vogt. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die Entscheidungen häufig hauchdünn ausgefallen sind und es auf jeden Flug ankam. Die LSV-Piloten gehen gut vorbereitet in die neue Saison. Die Segelflugzeuge und deren Technik sind in den Wintermonaten durchgecheckt und aktualisiert worden. Auch die Piloten haben sich durch Fitnesstraining auf die bevorstehenden langen Flüge intensiv vorbereitet. Bei allem Ehrgeiz steht aber die Sicherheit an oberster Stelle, so der erste Vorsitzende Stephan Beck. Wir wollen die Saison unfallfrei beenden und keine erhöhten Risiken eingehen.

Die Bedingungen der Segelflug-Bundesliga und Infos über die Flüge der Rintelner Leistungspiloten gibt es auf der Homepage des LSV Rinteln **www.lsv-rinteln.de** unter „Wettbewerbe/1. Bundesliga".

Text : Dieter Vogt

Fotos : Martina Sasse

Wir gratulieren

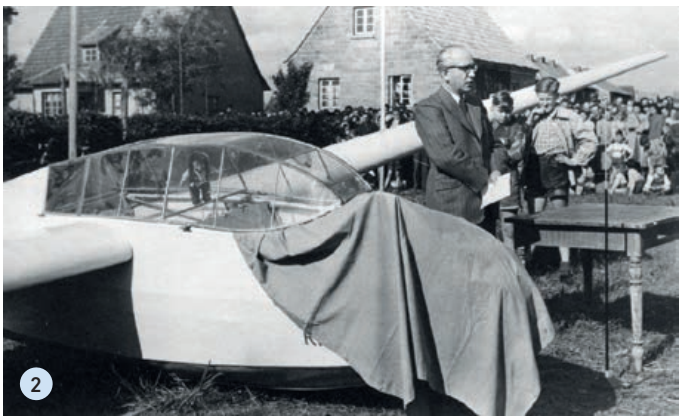
Luftsportverein Rinteln e. V.

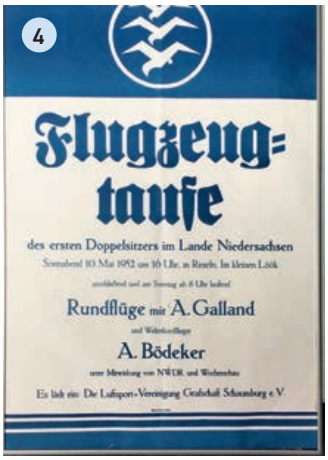
Erster Segelflugzeugstart vor 70 Jahren in Rinteln

Startplatz und Taufe in den Weserwiesen

Die Ortsgruppen Hessisch Oldendorf, Exten, Bad Eilsen, Obernkirchen und Rinteln schlossen sich am 25. Juli 1951 zusammen und gründeten die „Luftsportvereinigung Grafschaft Schaumburg". Hieraus entstand in den Folgejahren dann der Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV). Der Start der gerade gegründeten Luftsportvereinigung war damals natürlich recht beschwerlich. Es gab weder Werkstätten noch einen Flugplatz, geschweige denn Flugzeuge. In den einzelnen Ortsgruppen waren zwar einige Segelflugzeuge im Bau, aber halt noch nicht flugfähig. Da die Eigenbauaktivitäten zu viel Zeit in Anspruch nehmen würden, entschloss sich der junge Verein, einen Doppelsitzer aus industrieller Herstellung zu erwerben. Finanziert wurde der Ankauf durch den Verkauf der halbfertigen Segelflugzeuge, Blutspendeaktionen, Verkauf von „Bausteinen" (Spenden) und später durch Gastflüge auf Flugtagen außerhalb von Rinteln.

Am 09. Mai 1952 startete das neu angeschaffte Segelflugzeug vom Typ Bergfalke Mü 13E mit dem Kennzeichen D-6008 zum ersten Flug über seiner neuen Heimat Rin-





1 + 2: Taufe der „Stadt Rinteln“ vom Typ Bergfalke Mü 13 E durch den Stadtdirektor Schulz
3: Eintragungen aus dem Originalflugbuch der „Stadt Rinteln“. Siehe rechte Spalten: Start um 17:00 Uhr und Landung um 17:06 Uhr.
4: Werbeplakat für die Flugzeugtaufe

teln. Gestartet wurde von dem Feldweg „Bruchwiesenweg“, südwestlich von Rinteln gelegen. Bevor das Segelflugzeug abheben konnte, wurde es unter großer Beteiligung der Rintelner Bevölkerung durch den Stadtdirektor Schulz auf den Namen „Stadt Rinteln“ getauft. Einige ältere LSV-Mitglieder können sich noch an die Taufe erinnern, die sie als Zeitzeugen miterlebt haben. Der hauptamtliche Fluglehrer August Bödeker absolvierte mit dem Stadtdirektor Schulz den Erstflug, der ganze sechs Minuten dauerte.

Übrigens handelte es sich bei der Mü 13E um den ersten Doppelsitzer, der in Niedersachsen eingesetzt wurde. August Bödeker war Inhaber eines Weltrekords, den er im Jahr 1938 in Rossitten mit einem Dauersegelflug über 50 Std. und 15 Min. aufgestellt hatte. Die „Stadt Rinteln“ versah bis 1964 ihren Flugdienst und wurde im Jahr 1965 durch einen moderneren Bergfalken III ersetzt.

Die junge Luftsportvereinigung erhielt in den Anfangsjahren große Unterstützung durch die Segelflugschule der britischen Streitkräfte. Sie richteten u. a. 1951 einen Großflugtag in Fuhlen bei Hessisch Oldendorf aus und stellten auch ihre Winde zur Verfügung. Die bekannte Fliegerin Elly Beinhorn stattete der Veranstaltung einen Besuch ab und bereits am Vorabend hatte Hanna Reitsch in Rinteln einen Vortrag über die Fliegerei gehalten.

Text: Dieter Vogt
Foto: LSV Archiv

Verein für Luftsport Rotenburg e. V.

Wir gratulieren!

Herzlichen Glückwunsch an Lea Hens zum Bestehen ihrer praktischen Prüfung zum SPL!

Ihre Ausbildung zur Segelfliegerin begann das talentierte junge Mädchen bereits im zarten Alter von 13 Jahren. Nur wenige Tage nach ihrem 14. Geburtstag meisterte sie ihre ersten drei Alleinflüge auf einer ASK 21. Zwei Wochen vor ihrem 16. Geburtstag, am 25.09.2021, zeigte sie dann erfolgreich ihrem Prüfer Sven Wollschläger ihr Können. In diesem Jahr hat die sympathische junge Dame bereits einige Hundert Überlandkilometer auf einem Jeans Astir zurückgelegt. Der gesamte Rotenburger Luftsportverein gratuliert und wünscht ihr weiterhin viele tolle Flüge.

Verein für Luftsport Rotenburg e. V.
Text und Foto:
Hans-Joachim (Perry) Neupert

Prüfer Sven Wollschläger und Lea Hens

Uelzener Flugsportvereins Cumulus

Hoher Ausbildungsstand von Piloten

Deutscher Aero Club ehrt langjährige Cumulus-Fluglehrer

Uelzen. „Unsere Flugschule ist ein Aushängeschild." Das sagte der Erste Vorsitzende des Uelzener Flugsportvereins Cumulus, Andreas Scheerer (Sprakensehl-Behren), bei der Jahres-Mitgliederversammlung am 26. März auf dem Flugplatz bei Barnsen. Für ihren langjährigen ehrenamtlichen Einsatz verlieh Scheerer im Namen des Deutschen Aero Clubs den Cumulus-Fluglehrern Dieter Baruth, Arnold Lang und Hartmut Stehr die Goldene Ehrennadel. Christian Born wurde mit der Silbernen Ehrennadel geehrt.

16 Fluglehrer bilden in Uelzen angehende Privatpiloten aus, unter ihnen (v.l.) Hartmut Stehr, Arnold Lang und Christian Born, die jetzt vom Deutschen Aero Club für ihren langjährigen ehrenamtlichen Einsatz geehrt wurden

„Die Möglichkeit, bei uns eine Pilotenlizenz zu erwerben, trägt sehr zur Attraktivität unseres Vereins bei", stellte Scheerer fest. So verzeichnete der Flugsportverein im vergangenen Jahr einen anhaltenden Zustrom von Luftsportbegeisterten, die in Uelzen eine Pilotenlizenz erwerben wollten. Aktuell seien 26 Segel- und Motorflugschüler gemeldet, im Alter von 14 bis 67 Jahren.

Von den rund 2900 Flugbewegungen im vergangenen Jahr waren 560 Schulungsflüge allein im Bereich Motorflug. Die 16 Cumulus-Fluglehrer, unter ihnen eine Fluglehrerin, stünden für eine gründliche und sicherheitsbewusste Schulung, lobte Scheerer das Engagement des Teams um Ausbildungsleiter Carsten Brandt. „Der hohe Ausbildungsstand wird uns von den Prüfern immer wieder bestätigt."

Bis in die Mitte der 1990er-Jahre hinein erfolgte die Ausbildung des Uelzener Flugsportvereins in Verantwortung des Luftsportclubs Faßberg. Uelzen war quasi Außenstelle des benachbarten Schulbetriebs, der ebenso wie der allgemeine Flugbetrieb aufgrund der Nähe zur ehemaligen innerdeutschen Grenze jahrelang nur eingeschränkt möglich gewesen war. Gemeinsam mit dem Altvorderen Theodor Proest sorgte Hartmut Stehr damals dafür, dass die Cumulus-Flugschule selbstständig wurde.

Während Dieter Baruth als dienstältester Cumulus-Fluglehrer seit 36 Jahren Segelflugschüler ausbildet, stieg Arnold Lang Anfang der 1990er-Jahre als Lehrer für den Motor-Segelflug ein und erweiterte seine Lehrberechtigung später auf den Motorflug. Als damaliger Ausbildungsleiter rief er die jährlichen Ausbildungswochen für Motorflugschüler ins Leben. Ein Angebot, für das bis heute auch Christian Born geradesteht, der den Nachwuchs bei der Gelegenheit auch gern zu Auslandsflügen motiviert.

Trotz Einschränkungen durch die Corona-Pandemie zählte Motorflugreferent Hartmut Stehr 2021 mehr als 2000 Starts von Vereins-Motorflugzeugen. Drei der vier vereinseigenen Propellerflugzeuge waren je rund 150 Stunden in der Luft, die viersitzige Cessna 172 sogar 250 Stunden. Höhepunkte des Segelfliegerjahres waren laut Segelflugreferent Oliver Maas das Sommerlager in Wittstock sowie zwei Kunstflugwochen auf dem Flugplatz Uelzen.

Dass der rund 200 Mitglieder zählende Flugsportverein auch finanziell solide dasteht, ging aus dem Bericht des Kassenwartes Stefan Justke hervor. Die Kassenprüfung durch Karin Feldmann ergab keine Beanstandungen. Bei den turnusmäßigen Wahlen wurden Justke und Schriftführer Hartmut Merten in ihren Ämtern für drei weitere Jahre bestätigt.

Der Vorstand richtete den Blick schließlich in die Zukunft: Nach zwei Jahren coronabedingter Zwangspause soll es am kommenden Himmelfahrtstag, dem 26. Mai, möglichst wieder den traditionellen Tag der offenen Tür geben, kündigte Scheerer an. Zudem werde der FSV Cumulus vom 16.–24. Juli Gastgeber des vom Niedersächsischen Luftsport-Verbandes ausgerichteten Jugendvergleichsfliegen im Streckensegelflug sein, berichtete Segelflugreferent Oliver Maas. Auch der potentielle Nachwuchs soll sich auf dem Flugplatz Uelzen weiterhin wohlfühlen: So werden in Kürze eine neue Doppelschaukel sowie ein Sandkasten angeschafft.

Foto: Merten,
auf dem Bild fehlt Dieter Baruth
Text: Hartmut Merten

Nachrufe

Abschied von Hans Martin Tronnier

Die Segelfluggruppe des Aero-Clubs Braunschweig trauert um ihr langjähriges Mitglied Hans Martin Tronnier, der am 03.04.2022 nach langer und schwerer Krankheit im Alter von 60 Jahren in einem Hospiz in Uelzen verstorben ist.

Im Dezember 2016 erhielt Martin die Schockdiagnose eines inoperablen Gehirntumors.

Seit diesem Zeitpunkt führte er mit all seiner Kraft und unermüdlichen Energie einen großen und bemerkenswerten Kampf mit Höhen und immer wiederkehrenden Tiefen gegen dieses unerbittliche Schicksal.

Wir haben einen begnadeten Segelflugpiloten und liebenswerten Freund verloren, der auch durch seinen großen vereinsübergreifenden Einsatz im Ehrenamt sowie seine dreißigjährige Fluglehrertätigkeit in unserer Segelfluggruppe eine feste und verlässliche Größe war.

1978 kam Martin als Flugschüler mit zwei

weiteren Fliegerkollegen von unserem benachbarten Segelflugverein aus Peine nach Braunschweig und trat unserer Gruppe bei.
Im Jahr 1981 erfüllte er sich als Student bereits den Traum vom eigenen Segelflugzeug, das ihn aufgrund seiner genialen Segelflugfähigkeiten nach dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft bis in die Deutsche Nationalmannschaft der Clubklasse begleitete.
Anschließend wechselte Martin in die Rennklasse und war dort ebenfalls über viele Jahre sehr erfolgreich unterwegs.
Allerdings sollte sein größter Wunsch von der Teilnahme an einer Segelflug-Weltmeisterschaft nicht in Erfüllung gehen. Zudem hatte Martin die große Vision, von Braunschweig aus ein FAI-Dreieck von eintausend Kilometern zu fliegen.
Daher war er natürlich auch für viele unserer Pilotinnen und Piloten ein großes fliegerisches Vorbild. Zudem war Martin als Bundestrainer der Deutschen Juniorennationalmannschaft tätig und betreute die jungen Sportler auch bei Trainingslagern in Südfrankreich.
Von 2005 bis 2014 leitete Martin als Präsident die Geschicke des Aero-Clubs Braunschweig und zudem engagierte er sich auch überregional ebenfalls als oberster Sportfunktionär in der Segelflugkommission des Luftsportverbandes Niedersachsen.
Er war mit seinem Wissen und Sachverstand von eineinhalb Jahrzehnten auch in der Gruppenleitung unserer Segelfluggruppe ein wichtiger Ansprechpartner.
Im Sommer 2018 absolvierte Martin seinen letzten Segelflug mit einem unserer Fliegerkollegen durch sein „Wohnzimmer" Lüneburger Heide auf dem vorderen Sitz eines unserer doppelsitzigen Segelflugzeuge.
Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Frau und seinen inzwischen erwachsenen Kindern.
Wir sind Martin dankbar, dass wir so lange

mit ihm zusammen unseren wunderschönen Sport ausüben konnten, und werden ihm ein liebevolles Andenken bewahren.

Text und Foto: Rolf Wagner
Aero-Club Braunschweig
Segelfluggruppe

Nachruf Hans Martin Tronnier

Hans Martin Tronnier hat am 03.04.2022 nach langer, schwerer Erkrankung seinen letzten Flug angetreten.

Mit Martin hat uns ein großartiger Mensch und Segelflieger verlassen müssen. Er hat sich gegen seine Erkrankung mit aller Kraft gestemmt und doch musste er sich ihr geschlagen geben. Uns Zurückbleibende bewegt neben der Frage nach dem Warum auch die Erinnerung an ihn als außergewöhnliche Persönlichkeit. Er bewegte sich seit 1978 im Segelflug und begann schnell, nach Ausbildung und ersten Lernschritten, seine Aktivitäten auch außerhalb seines Herzensvereins, des AeroClub Braunschweig, zu entwickeln. Martin wurde schnell als hochbegabter Streckenflieger bekannt und der Wettbewerbsflug wurde seine Passion. In unzähligen Wettbewerben errang er Erfolge, Niedersachsenmeistertitel, vordere Plätze auf Deutschen und Europameisterschaften. So war er lange Zeit Mitglied der deutschen Nationalmannschaft, zuerst in der Clubklasse und später in der 15m-Rennklasse. Er vertrat damit Niedersachsen in beispielloser Manier national und international und hätte es auch gern weiter getan. Wir haben nur wenige solcher Sportler in unseren Reihen.
Man wird seiner Persönlichkeit aber keinesfalls nur bei Betrachtung seiner segelfliegerischen Leistungen im Wettbewerb gerecht. Hans Martin Tronnier war kein Mensch der lauten Töne, er setzte sich auf Vereinsebene in der Ausbildung des Nachwuchses und der Leitung seines Vereins, aber auch auf Verbandsebene für den Luftsport und insbesondere den Segelflug ein. Beginnend mit seiner langjährigen Mitgliedschaft in der Segelflugkommission und deren Leitung hat er sich für die Belange der niedersächsischen Segelflieger zudem als Landesausbildungsleiter eingesetzt. Dazu war er sehr lange in stiller und kontinuierlicher Arbeit bei der Bearbeitung umweltrechtlicher und raumordnerischer Fragen für den LSVNI tätig und hat damit zahlreiche Vereine und den Verband maßgeblich unterstützt. Martin hat die segelfliegerische Jugend gefördert, das, was ihm gegeben wurde, hat er weitergeben wollen und die niedersächsische Segelflugjugend im D-Kader, aber auch das nationale Jugendteam im C-Kader jahrelang beispiellos betreut und unterstützt. Eine ganze Generation von Junioren ist ihm zu Dank verpflichtet.
Dieses zeichnete ihn aus, Kontinuität und Zuverlässigkeit, gepaart mit Zuwendung zu seinen Freunden und Mitmenschen.

Martin lebte mit seiner ganzen Seele neben seiner Familie den Segelflug. Ihm waren seine Schönheit und Freude jederzeit bewusst und man kann dieses als eine völlige Zuwendung zu einer Passion verstehen. Er konnte sowohl im entspannten Genuss des Fluges als auch in der Anspannung des Wettbewerbes eine große Freude empfinden und in seiner Persönlichkeit vermitteln.
Hans Martin Tronnier wird uns allen fehlen, insbesondere aber seiner Familie und seinen Freunden. Er ist zu früh von uns gegangen und das Empfinden vieler nicht gegebener Möglichkeiten begleitet uns. Wir werden ihn immer als eine Person erinnern, die im Luftsportverband Niedersachsen tiefe Spuren hinterlassen hat, die als Vorbild dienen können.
Wir sind ihm dankbar und trauern gemeinsam mit seiner Familie.

Text: Meike Müller
Foto: Rolf Wagner

Termine

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

Verband

05. – 06.11.2022	**Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte FI(S) + FI(A) + UL**	Ort: Springe, Naturfreundehaus Deisterhütte
11.03.2023	**Mitgliederversammlung 2023**	Walsrode

Motorflug

27.07. – 31.07.2022	**22. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung**	Flugplatz Bad Wörishofen Lehrgangsleiter: Theodor Dornemann
01.10. – 23.10.2022	**Motorfluglehrer-Ausbildungslehrgang 2022**	Flugplatz Bad Gandersheim Lehrgangsleiter: 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) und LSV Schneverdingen Ort: Flugplatz Rotenburg (Wümme)
08.10.2022	**Segelfluglehrer Vorauswahlprüfung**	Ort: Hoya
13.11.2022	**Niedersächsischer Segelfliegertag**	Walsrode

Streckenfluglehrgänge Segelflug

08.08. – 19.08.2022	Ausrichter: SFV Hoya e. V. Ort: Flugplatz Hoya/Weser

Segelflugausbildung 2023

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

Nach Absprache

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5
Braunschweig: **guenter.bertram@segelflug.org** Hamburg: **lsp@carsten-brandt.de**

Redaktionsschluss für die Ausgabe Juni/Juli 2022 ist am 11.07.2022

Ramstein Memo Card again

Gerade weil wegen der Ukrainekrise ein wesentlich verstärktes Verkehrsaufkommen herrscht, hier nochmals die Flight Operation Notifications, die aktuellen Kontaktdaten

Aufgrund des Ukraine-Krieges hat die Airbase Ramstein eine wesentlich höhere Flugfrequenz als wir es üblicherweise gewohnt waren. Ich habe mich am 20. April mit Flight Safety auf der Ramstein Airbase getroffen und die Situation besprochen. Die Airbase Ramstein wird keine weiteren Maßnahmen oder Einschränkungen für den Luftraum fordern. Aus diesem Grund ist es unbedingt notwendig, dass wir ernsthaft und zeitnah unsere Flugbetriebsmeldungen mit den neuen Email-Adressen (Stand 05.05.2022) an alle vier aufgeführten Email-Adressen senden sowie uns bei der Benutzung des Luftraums im an- und abfliegenden Bereich unter den neuen bekannten Frequenzen melden.

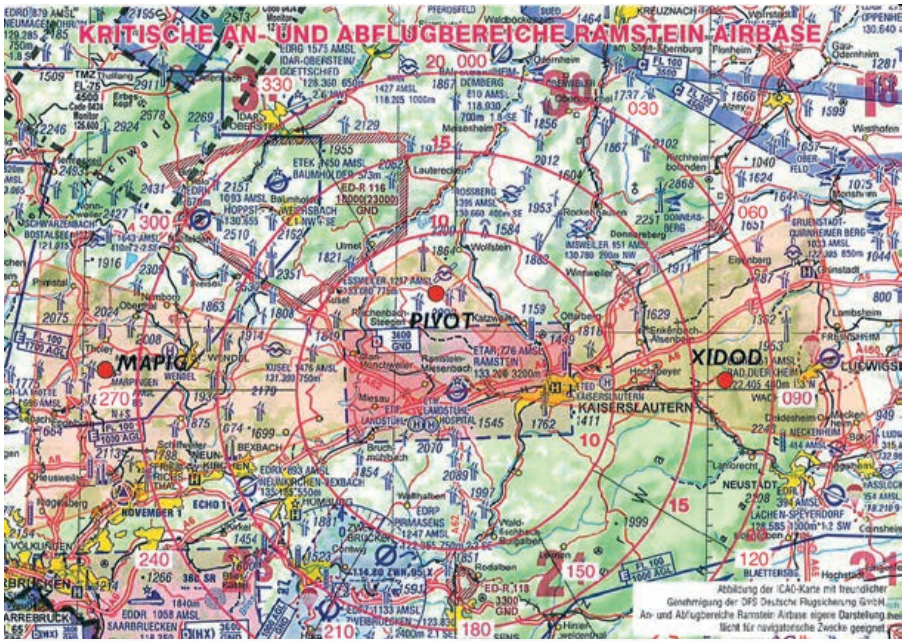
Deshalb nochmal die Bitte, ja Aufforderung, im An- und Abflugbereich der AIRBASE Ramstein das bekannte und einfache Procedere gemäß unserer Ramstein Card zu nutzen. Auch wer in der englischen Sprache nicht so fit ist, sollte sich mit den Infos auf der Ramstein Card bei GGA 124,280 MHZ oder wenn nicht kontaktierbar bei Ramstein Tower 133,205 MHZ melden und seine Absichten durchgeben. Besser in einem schlechten Englisch als gar nicht. Wichtig ist, dass wir lokalisiert und geschützt werden.

Wer Transponder an Bord hat, unbedingt 7000 Alt einschalten. Trotz Transponder unbedingt auch bei GCA oder Tower melden und die Absichten durchgeben. Der Radar- oder Towerlotse kann aus den Transponderinfos zwar eure Höhe und Standort ablesen, aber nicht eure Intention erkennen.

Bitte haltet euch daran – auch wenn die Vorflugregeln im Luftraum „E“ klar geregelt sind, würde nach einem Zwischenfall oder gar Unfall mit Sicherheit der Luftraum zu unserem Nachteil geändert werden.

Deshalb bitte die Funktaste benutzen!

Ernst Eymann



Richtiges Verhalten in der Umgebung von Ramstein

- **An- u. Abflugbereiche** westlich und östlich zügig durchqueren
- auf **militärischen Flugverkehr** achten
- Anflugpunkte ***XIDOD*** und ***MAPIG*** beachten
- **Platzrundenverkehr** nördlich der CTR in 1000 ft AGL - 5000 ft MSL zu ***PIVOT*** meiden

- In der Nähe von Ramstein **Funkkontakt aufnehmen** mit
  GCA ~~124,275 MHz~~ **124,280 MHz**
  oder Tower ~~133,900 MHz~~ 133,205 MHz
- **Position (Richtung/Radial, Entfernung)** und **Höhe** melden
- **Transponder** einschalten, wenn vorhanden **Mode A 7000 + ALT**

Meldung bei Ramstein GCA

Beispiel:

- *„Ramstein GCA, Glider D-7685.“*
- *„Glider D-7685, Ramstein GCA.“*
- *„Ramstein GCA, D-7685, for your information: position 15 miles north-east, Radial 050, 4.500 ft, cruising south-bound.“*
- *„Glider D-7685, Ramstein GCA, roger, thank you for your information, report when leaving.“*
- .....
- *„Ramstein GCA, Glider D-7685, position 15 miles south-east, Radial 110, 4.000 ft, leaving south-bound.“*

Ausgabe 2020 / **Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.**

Für die morgendliche Ramstein-Meldung bei den umliegenden Segelfluggeländen bitte ab sofort die vier nachfolgend aufgeführten Mailadressen verwenden:

86oss.osaaairfieldmanagementoperations@us.af.mil
86oss.osarws@us.af.mil
flight.safety@us.af.mil
86OSS.OSAT.Tower@us.af.mil

Bitte auch daran denken, dass sich die GCA-Frequenz gegenüber der alten „Ramstein Card“ geändert hat.
Die aktuelle GCA-Frequenz ist 124,280 MHZ,
Ramstein Tower 133,205 MHZ.

Flight Operation Notification/Flugbetriebsankündigung

Please forward immediately to Ramstein AB Flight Operations / Tower/ATC

TOWER E-Mail: 86OSS.OSAT.Tower@us.af.mil
Tower VHF: 133.205
Tower phone number: 06371 473900 & 06371 471515

GCA E-Mail: 86oss.osarws@us.af.mil
GCA VHF: 124.280
GCA phone number: 06371475132

Airfield Management E-Mail: 86oss.osaaairfieldmanagementoperations@us.af.mil
Flight Safety Office E-Mail: flight.safety@us.af.mil

Operating site: Fluggelände:		
Date: Datum:		
Earliest T/O: Erster Start:		Localtime Ortszeit
Estimated Last Landing: Vorraussichtlich letzte Landung:		Localtime Ortszeit
Forecasted usable altitude: Wolkenbasis:		Meter x 3+10% ~ MSL Feet
Estimated number of Aircraft: Flugzeuge im Einsatz: Type: Fluggeräteart	 Glider/Segelflugzeug ULtralight / UL Paraglider/ Drachen Parasailing/ Gleitschirm	
Planned activities: Geplante Flugvorhaben:	X-Country/Überlandflug Traffic Pattern/Platzrunden Local Flight/Lokaler Flugbetrieb	
Point of contact: Ansprechpartner:		Phone Telefon

Dieser Vordruck soll möglichst frühzeitig oder ein Tag vorher an alle vier oben genannten E-Mail-Adressen gesendet werden, damit diese ihren anfliegenden Luftfahrzeugen einen Hinweis auf die stattfindenden Aktivitäten geben können. Eine Freigabe bzw. Rückantwort von Ramstein ist nicht erforderlich. Stand der Info: 05.05.2022

Fluglehrerlehrgang 2022

Insgesamt 14 Teilnehmer nahmen am diesjährigen Lehrgang im Mai in Bad Sobernheim teil. Acht Teilnehmer kamen aus Rheinland-Pfalz, drei aus Baden-Württemberg, zwei aus Hessen und einer aus Bayern. Die frischen rheinland-pfälzischen Fluglehrer sind:

Tjark Kaminski, Hannes Spohn, Rüdiger Weller vom Aero-Club Landau, Lukas Karst vom Aero-Club Koblenz, David Klut von der DJK-Segelfluggemeinschaft Landau, Peter Konrad vom DASC Traben-Trarbach, Florentin Müller von der SFG Wershofen und Oliver Rimmel vom FSV Neustadt.

Herzlichen Glückwunsch!

Frischgebackene Fluglehrer mit ihren Prüfern und Ausbildern

Oster Warm-up Luftsportjugend Rheinland-Pfalz

Super Wolken

Vor dem Start

Das diesjährige Warm-up fand wie jedes Jahr an dem langen Osterwochenende vom 14.–18. April in Lachen-Speyerdorf statt. Diese Veranstaltung der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz dient dazu streckenflugbegeisterten Jugendlichen erste längere Füge am Anfang der Saison zu ermöglichen.

Am Tag der Anreise bauten wir unsere Zelte auf, etwas Warmes zum Anziehen war bei den niedrigen Temperaturen in der Nacht ein Muss! Nach dem täglichen gemeinsamen Frühstück versammelten wir uns in der „Villa Ost“ im Schulungsraum. Dort wurde das Wetter analysiert und die Startbereitschaft festgelegt.

Teilnehmer des Warm-up in Lachen-Speyerdorf

Begleitet wurden die PilotInnen durch erfahrene TrainerInnen. Die Piloten wurden von diesen in die jeweiligen Teams eingeteilt. Dabei wurde individuell auf Bedingungen wie zum Beispiel Flugzeugtyp, Streckenflugerfahrung, Trainingsstand etc. eingegangen.

Insgesamt bescherte uns die Osterwoche mäßige bis gute Blauthermik. Am ersten Flugtag gewöhnte sich ein Großteil der TeilnehmerInnen an die neue pfälzische Umgebung. Am darauffolgenden Tag konnten schon Flüge zwischen ca. 200 und 350 km erfolgen. Am Sonntag gab es ähnliche Wetterbedingungen, jedoch mit geringeren Steigwerten und stärkerem Wind. Der letzte offizielle Tag des Warm-ups versprach im Odenwald sogar erstmals vereinzelt Wolkenthermik. Da das Wetter weiterhin gut werden sollte, verlängerten einige PilotInnen spontan den Aufenthalt um weitere nutzbare Flugtage zu genießen. Kurzum war das Warm-up ein erfolgreiches Event mit vielen erlebnisreichen Flügen und schönen Abenden in netter Gesellschaft und mit bester Verpflegung. Danke an Steffen Rogoll, der nicht nur für das Organisieren verantwortlich war, sondern sich auch in der Küche nach dem Flugbetrieb engagiert hat. Zum Schluss danke ich dem FSV Neustadt für das Bereitstellen der Infrastruktur, die Organisation des Flugbetriebs und ihre Gastfreundschaft!

Laura Nikolay

Fotos: Steffen Rogoll

SFG Giulini

Urgestein der Dannstadter Segelflieger feierte seinen 80. Geburtstag und 65 Jahre SFG Giulini

Hans-Georg (Schorsch) Seitz ist am Segelfluggelände Ludwigshafen-Dannstadt nicht wegzudenken. Im November 1957 trat er der Flugsportabteilung der Betriebssportgemeinschaft der Gebr. Giulini bei. In der Winterpause beteiligte er sich an der Wartung der Rhönlerche und schloss eine innige (technische) Freundschaft. Im Frühjahr 1958 begann die Segelflugausbildung am Flugplatz Mannheim und im Oktober legte Schorsch die A-Prüfung ab. 1959 erhielt Schorsch seinen Luftfahrerschein.

Hans-Georg Seitz

Schorsch Seitz und 1. Vorsitzender Oliver Dörr bei der Feierstunde in Dannstadt

Ab 1969 war Schorsch als engagierter Segelflieger bei der Erschließung des Segelfluggeländes in Dannstadt dabei. In den 70er-Jahren brachte er seinen technischen Sachverstand und seine Arbeitskraft in den Hallenbau und die Errichtung der SFG-Kantine ein und ist seit 1972 Mitglied des SFG-Vorstands. Schorsch machte seinen Motorseglerschein und die zahlreichen Flüge über ganz Deutschland bereiteten ihm viel Freude.

Wenn heute jemand wissen will, wo Leitungen verlegt sind, welche Spezialwerkzeuge gebraucht werden oder wie die Liegenschaften am Dannstadter Flugplatz verteilt sind, kommt man um Schorsch nicht herum. Die gesamte Chronik des Vereins ist in Schorschs Kopf präsent.

Seit 2003 ist Schorsch Ehrenvorsitzender der Segelfluggruppe Giulini e. V.

Nicht von ungefähr: die zahlreichen Ehrungen, die Schorsch in seiner Laufbahn erhielt

Ehrung	Ausgestellt am	Bemerkung
SFG: Goldene Ehrennadel der SFG Giulini – Segelfluggruppe Giulini e. V.	26.01.2019	Übergabe im Rahmen des Neujahrsempfangs
SFG: Silberne Ehrennadel der SFG Giulini – Segelfluggruppe Giulini e. V.	01.05.2015	
DOSB: Bronzene Ehrennadel des DOSB – Segelfluggruppe Giulini e. V.	14.06.2017	Herr Ringwald hält jeweils die Laudatio für Karsten Knoop und Georg Seitz. Er überreicht den zu Ehrenden die Ehrennadel in Bronze. Gerhard Malzacher, gerade beim Deutschlandflug aktiv und nicht anwesend, erhält diese Auszeichnung von Volker Schliephake am darauffolgenden Wochenende überreicht.
Ehrennadel des Landes Rheinland-Pfalz	2008	Überreicht durch den Ministerpräsidenten Herrn Kurt Beck
Goldene Daidalosmedaille – Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.	08.03.2008	
Silberne Daidalosmedaille – Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.	09.03.2002	
Silberne Ehrennadel – Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.	01.01.2000	

FSV Bad Sobernheim

Jahresversammlung im Halbjahresrhythmus

Neuer FSV-Vorstand zieht erste Zwischenbilanz und ruft zu noch mehr Aktivität auf

Es war innerhalb eines halben Jahres schon die zweite Jahreshauptversammlung. Nach den Neuwahlen im vergangenen November trafen sich jetzt die Aktiven des Flugsportvereins Sobernheim erneut, um trotz aller Corona-Einschränkungen den traditionellen Rhythmus nicht zu verlieren. Dieser sieht eben vor, im Frühjahr Bilanz zu ziehen und Ausblicke zu wagen. Diesmal war es also eine Halbjahresbilanz, doch diese zeigte sich nicht minder reich an Perspektiven.

„Wir sind auf einem guten Weg!“ Mit dieser Feststellung sorgte der neue FSV-Vorsitzende Frank Sutor allgemein für Er-

Jahreshauptversammlung des FSV – man traf sich coronakonform bereits nach einem halben Jahr wieder um Bilanz zu ziehen

Ehrung für lange Mitgliedschaft im Flugsportverein Sobernheim – Kai Flock (r.) überreichte Urkunden für 20-jährige Mitgliedschaft an Prof. Dr. Martin Molitor (m.) und Aaron Sutor (l.), dessen Vater Frank für ihn die Ehrung entgegennahm

leichterung. Zwei Jahre Pandemie und deutliche Preiserhöhungen für Kraftstoffe seien auch an diesem Verein nicht spurlos vorbeigegangen, sagte er. Umso erfreulicher, dass der FSV auf einem soliden Fundament stehe. Dass dies so sei, verdanke der Verein vor allem seinem langjährigen Vorsitzenden Bruno Rhein. Dafür sprach Sutor seinem Vorgänger im Namen aller FSV-Flieger Dank aus.

Gleichzeitig mahnte Sutor die Vereinsmitglieder, in ihrem Engagement für die gemeinsame Sache nicht nachzulassen. Die Infrastruktur eines so wichtigen und beliebten Flugplatzes benötige intensive Pflege und Wartung. Bislang habe es immer funktioniert, dass der Flugsportverein Gebäude, Pisten und Flugzeuge auf dem Domberg in ausgezeichnetem Zustand gehalten habe. Dies müsse auch in Zukunft so bleiben, erfordere aber die nötige Manpower.

Zufrieden konnte Sutor zusammen mit den zuständigen Referatsleitern feststellen, dass sowohl das Flugfeld, die Hallen sowie die Motor- und Segelflugzeuge in gutem und sicherem Zustand seien: „Das Engagement so mancher Vereinsmitglieder über Winter hat sich ausgezahlt“, sagte er. „Unser Verein lebt jedoch vom Mitmachen aller. Dies darf sich auch nicht ändern, wenn das Fliegen weiterhin für alle erschwinglich bleiben soll.“ Es gelte jetzt, den Flugzeugpark zukunftsfähig zu gestalten, um noch attraktiver für neue Vereinsmitglieder zu werden.

Dass der FSV und die Fliegerei Jugendliche anziehen, zeigen die Zahlen von Ausbildungsleiter Dr. Thomas Rathmann. Eine ganze Reihe neuer Flugschüler haben im vergangenen Jahr ihre Ausbildung als Segelflugpiloten begonnen; einige von ihnen konnten bereits erste Alleinflüge absolvieren und einige wenige schon ihren Piloten-Lizenzen erwerben.

Um das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Gemeinschaft im Verein zu stärken, soll künftig die Vereinsgaststätte auf dem Domberg wieder regelmäßig geöffnet werden. Hier – so betonte man – seien auch Nichtmitglieder willkommen. Immerhin laden der Flugplatz, die Aussichtsterrasse und ein Kinderspielplatz zu einem Ausflug auf die Höhe über Sobernheim ein.

Der Verein will sich außerdem an der Ferienaktion der Stadt Bad Sobernheim beteiligen und sein traditionelles Fliegerlager für eine begrenzte Anzahl von externen Jugendlichen öffnen. Gemeinsame Flugplanungen wie etwa ein Ausflug nach Nancy stehen auf dem diesjährigen Programm.

Mit der Ehrung langjähriger Mitglieder endete diese ungewöhnliche Jahreshauptversammlung, die coronakonform in der Werkstatthalle des DAEC-Landesverbandes Rheinland-Pfalz auf dem Domberg stattfand.

Joachim Mahrholdt

Fotos: FSV/Borngässer

LfV Mainz

25.000 UL-Flugstunden beim LfV Mainz

Ultraleicht, ultraleise und ultraviele Flugstunden

Mainz. Die 25.000. Flugstunde mit einem Ultraleichtflugzeug der vereinseigenen Flotte konnte der Luftfahrtverein Mainz verbuchen. Den Jubiläumsflug machte eine vereinseigene Fk 9 Mk V. Aktuell hat die UL-Gruppe 90 aktive Mitglieder, die regelmäßig die Vereins-ULs fliegen. Für den Nachwuchs an UL-Pilotinnen und Piloten sorgt die Flugschule des Vereins, sie bildete 2021 13 Mitglieder aus. Darüber hinaus machen Motorflieger gerne von der Möglichkeit Gebrauch, schnell und unkompliziert die Sportpiloten-Lizenz zu erwerben.

Einsatz der Mitglieder ermöglicht preiswerte Flugerlebnisse und Karrieren

Die Ultraleichtflugzeuge des Luftfahrtvereins Mainz werden fast ausschließlich von den Mitgliedern der UL-Gruppe gewartet. Das ermöglicht niedrige Flugstundenpreise, die auch für junge Men-

schen erschwinglich sind. So erwies sich das Vereins-UL-Fliegen bereits in etlichen Fällen als Einstieg in eine Luftfahrtkarriere. Ehemalige jugendliche UL-Flugschüler – mit der Ausbildung beginnen darf man ab 16 Jahren – sitzen heute im Cockpit einer Boeing oder regeln als Fluglotse den Verkehr am Himmel. Gesponsert von Oma und Eltern konnten sie in Mainz-Finthen zu ihren ersten Flugstunden abheben. Für Eberhard Boebel, 1. Vorsitzender des LfV Mainz, ist es wichtig, in der Ultraleicht-Gruppe des Vereins erschwingliches Fliegen zu bieten: „Das UL und der Einsatz der vielen Ehrenamtlichen im Verein ermöglichen den Einstieg in die motorisierte Luftfahrt. Beim UL-Fliegen lernt man, für sich selbst und andere Verantwortung zu tragen und hat Freude und unvergessliche Erlebnisse."

Die UL-Piloten des LfV Mainz freuen sich über die 25.000 Flugstunden auf ihrem Flugplatz

Am Anfang flogen die Mainzer ULer den Pelican

Als der Luftfahrtverein im Jahr 2000 eine UL-Gruppe gründete, gab es mit der dritten Generation seit Beginn der modernen Ultraleicht-Fliegerei Anfang der 1980er-Jahre erstmals Fluggeräte, die mit ihrer Robustheit, Sicherheit und Leistungsfähigkeit für den Betrieb in einem Luftsportverein tauglich waren. Die UL-Gruppe des LfV Mainz begann mit einem gemieteten Pelican des kanadischen Herstellers Ultravia. Parallel zum Pelican beschaffte der Luftfahrtverein im Jahr 2000 die erste Fk 9, eine Mk III. Ihr folgten bis heute 15 weitere Fk 9 der verschiedenen Baureihen, darunter seit März 2022 eine neue Mk VI. Seit 2016 fliegt der Verein auch eine Aerospool WT 9 Dynamic, die dank hoher Reisegeschwindigkeit und großer Reichweite gern für weitere Ausflüge genutzt wird. Mainzer UL-Pilotinnen und -Piloten flogen mit den Vereins-ULs bereits nach Italien von den Dolomiten bis zum Ätna, machten große Frankreich-Touren und landeten in Österreich, Tschechien, Kroatien, Polen, Dänemark und Schweden.

Andreas Kroemer

Aero-Club Rhein-Nahe

Auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung des Aero-Club Rhein-Nahe wurde der Vorstand mit seinen Referenten neu gewählt bzw. einstimmig bestätigt

Bastian Hölz (1. Vorsitzender) begrüßt die Mitglieder zur diesjährigen Jahreshauptversammlung; Foto: Steffen Beisiegel

Schleppverband; Foto: Mario Jeschke

In diesem Jahr standen neben den normalen Themen auch die Wahlen des Vorstandes mit seinen Referenten auf der Agenda. Bevor die Wahlen starten konnten, haben die Kassenprüfer die Finanzen erfolgreich verabschiedet, sodass der bisherige Vorstand wirksam entlastet wurde.

Bis auf die Position des Kassenwartes stellten sich alle Kandidaten einer Neuwahl zur Verfügung. Unser bisheriger Kassenwart Julian Offermans hat sich aus persönlichen Gründen einer Neuwahl nicht mehr gestellt. An dieser Stelle bedanken wir uns ganz herzlich für die geleistete Arbeit in den letzten drei Jahren. Ursula Kiefer wurde von den Mitgliedern als Nachfolgerin gewählt.

Die Mitglieder des Aero-Club Rhein-Nahe waren mit der Arbeit in den letzten drei Jahren scheinbar sehr zufrieden, sodass fast alle der bisherigen Kandidaten für die zu vergebenden Ämter einstimmig wiedergewählt wurden. Ein neues Mitglied im erweiterten Vorstand dürfen wir begrüßen. Sascha Schulte übernimmt das Amt des Segelflugreferenten. Sascha hat viel Erfahrung im Segelflug und ist bei uns seit vielen Jahren auch als Segelfluglehrer aktiv.

Der neu gewählte Vorstand freut sich auf seine zukünftigen Aufgaben und bedankt sich für das entgegengebrachte Vertrauen der Mitglieder.

Die neue Segelflugsaison beginnt

Die Tage werden länger, Blumen und Bäume fangen an zu blühen und die Sonne lässt die Temperaturen steigen. Für viele ist der Frühling die schönste Jahreszeit. Auch für die Piloten des Aero-Club geht es nun wieder los. Besonders die Segelflugpiloten können es kaum erwarten, zusammen mit den Vögeln zu kreisen und die Kraft der Thermik für stundenlange Flüge zu nutzen. Die Vorbereitungen sind abgeschlossen und alle Flugzeuge sind in den Wintermonaten gewartet worden. Die jährliche Jahresnachprüfung war somit kein Problem und alle Flugzeuge haben ihren „Tüv-Stempel" erhalten.

Und noch eine gute Nachricht: Durch die Lockerung der Corona-Regeln hat unsere Sonnenterasse an den Wochenenden wieder geöffnet. Neben unseren Mitgliedern sind auch alle Fluginteressierten und Spaziergänger herzlich willkommen. Kaffee und Kuchen bieten wir regelmäßig an.

Der Aero-Club-Rhein-Nahe wünscht allen Piloten eine schöne und unfallfreie Saison 2022.

Knieend von links nach rechts: Daniel Gewehr (Referent Motorflugtechnik), Mario Jeschke (Referent Öffentlichkeitsarbeit), Lars Bolz (Jugendreferent), Sascha Schulte (Segelflugreferent), Max Gliwitzky (Referent Segelflugtechnik).
Stehend von links nach rechts: Uwe Bernhadt (Referent Ul-Technik), Rainer Walther (Referent Motorflug/Cheffluglehrer), Bastian Hölz (1. Vorsitzender), Johannes Garrecht (2. Vorsitzender), Dr. Werner Platzek (Geschäftsführer), Karl-Heinz Wenglein (Referent Liegenschaften). Ursula Kiefer (neue Kassenwärterin) fehlt. Foto: Steffen Beisiegel

SFG Wershofen

Toller Saisonauftakt in Wershofen

1: Osterfluglager in Wershofen auf der 07. Eine Woche Ostwind.
Foto: Uwe Bodenheim
2: Till Hoffmann, Carolin Meyer und Silas Mertens bekommen ihre B-Nadel von Cheffluglehrer Uwe Bodenheim überreicht
Foto: Anette Weidler
3: Jahreshauptversammlung der SFG Wershofen (v.l.n.r): Anette Weidler (neue Pressereferentin), Florentin Müller (neuer Jugendleiter), Benjamin Deppe (bestätigter 1. Vorsitzender) und Wolfgang Nett (neues Ehrenmitglied der SFG)
Foto: Henning Urack

Nachdem am ersten Aprilwochenende noch Schneeverwehungen in Wershofen auftraten, konnte die Saison am 10. April eröffnet werden. Das Osterfluglager mit 20 Teilnehmern startete mit dem traditionellen Fischgrillen am Karfreitag. Am Ostermontag fand erstmals ein Osterbrunch für die Mitglieder statt, welcher gut angenommen wurde. Das Wetter spielte mit und wir konnten jeden Tag fliegen. Carolin Meyer, Till Hoffmann und Silas Mertens konnten ihre B-Prüfung absolvieren und sind in ihrer Ausbildung ein gutes Stück weitergekommen. Maximilian Marisch hat erfolgreich seinen 50 km-Flug absolviert. Abends wurde endlich wieder ein Lagerfeuer angemacht. Ein toller Saisonauftakt!

Am Ende der Osterflugwoche fand die Jahreshauptversammlung statt. Bei der Versammlung wurde Wolfgang Nett zum Ehrenmitglied ernannt. Der Vorsitzende Benjamin Deppe wurde wiedergewählt. Florentin Müller wurde nicht nur mit einem Pokal für seine fliegerischen Leistungen 2021 geehrt, er wurde auch zum neuen Jugendleiter gewählt. Anette Weidler wurde zur neuen Pressereferentin der SFG gewählt.

AW

Jugendförderverein Flugplatz Trier e. V.

Die Welt mit anderen Augen sehen

Am 30. April 2022 auf dem Flugplatzgelände in Föhren: Auszeit für Familien mit krebskranken Kindern – organisiert vom Jugendförderverein Flugplatz Trier e. V. zugunsten des Fördervereins krebskranker Kinder Trier e. V. – eine tolle Aktion. Kinder und Familienangehörige hatte die Möglichkeit, Rundflüge zu machen unter dem Motto „Die Welt mit anderen Augen sehen“ und einen schönen Tag in netter Gesellschaft zu verbringen. Es konnten 100 Flüge mit den Kindern und ihren Familien durchgeführt werden. Viele ehrenamtliche Helfer und Spenden haben diesen Tag möglich gemacht – ein voller Erfolg! Für das leibliche Wohl wurde vom Verein bestens gesorgt. Es gab Pizza, Spießbraten und jede Menge Kuchen. Alle haben Hand in Hand mitgearbeitet. Landrat Stefan Metzdorf und Föhrens Bürgermeisterin Rosi Radant waren ebenfalls anwesend. Dieser Tag wird den Familien noch lange in Erinnerung bleiben!

1: Buntes Treiben auf dem Flugplatz Trier-Föhren
2: Ein „Danke“ von den Kindern an die Piloten
3: Das Unterhaltungsprogramm war vielseitig. Wer nicht fliegen wollte, durfte reiten.
Fotos 1–3: Claudia Weber-Gebert
4: Wer wollte durfte auch Segelfliegen
Foto: Anette Weidler

Wir gratulieren

SFG Wershofen

Die SFG Wershofen gratuliert dem jungen Fluglehrer Florentin Müller aus Gerolstein. Florentin war mit 18 der jüngste Teilnehmer am Fluglehrerlehrgang in Bad Sobernheim.

Prüfer Herbert Wersching gratuliert Florentin Müller zur bestandenen Fluglehrerprüfung

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)

Fluglehrerfortbildung Segelflug	10.09.2022
Fluglehrerfortbildung Motorflug	10.09. – 11.09.2022

Theorie- und sonstige Lehrgänge

Theorie / Finishlehrgang Herbst	08.10. – 09.10.2022 + 15.10. – 21.10.2022*
BZF1/2 Herbst	15.10. – 21.10.2022**

*Mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim ** Prüfung am 21.10.2022 in Eschborn

Fliegerische Praxis

Anfänger-Streckenflugtraining	23.07. – 30.07.2022
GAP	20.08. – 26.08.2022

Technische Lehrgänge

Werstattleiterlehrgang Holz- Gemischtbauweise	01.11. – 06.11.2022
AZ-Aufbaumodul	18.07. – 19.07.2022
AM-Aufbaumodul	20.07.2022

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: 17. Mai 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

Ein Verein – vier Fluglehrerinnen

Beim LSV Rheine-Eschendorf bilden seit März bereits vier Fluglehrerinnen aus

Bereits vier Fluglehrerinnen bilden beim LSV Rheine-Eschendorf aus. V.l.: Hetta Reinsch, Beate Busch-Schmidt, Roswitha Höltken, Johanna Rohe; Foto: VDP/EDXE

Ende März hat beim LSV Rheine-Eschendorf (rund 150 Mitglieder) mit Beate Busch-Schmidt bereits die vierte Motorfluglehrerin ihren „Dienst" aufgenommen. Sie vervollständigt das Frauenquartett, das mit Roswitha Höltken, Hetta Reinsch und Johanna Rohe ein tolles weibliches und professionelles Team bildet. Für die frischgebackene Fluglehrerin Beate Busch-Schmidt kommt der hohe Frauenanteil im Verein am Flugplatz EDXE nicht von ungefähr. Sie sagt: „Hier im Verein fühlt man sich als Frau einfach wohl und wird gefördert." Ihre FI-Kolleginnen Hetta und Roswitha sind vielen bereits als Organisatorinnen des jährlichen Sicherheitstrainings der Pilotinnen bekannt. „Gegenseitige Unterstützung, Respekt und geteilte Freude an unserer gemeinsamen Leidenschaft machen aus begeisterten Pilotinnen engagierte Fluglehrerinnen", freut sich Vereinssprecherin Ruth Haliti, die gleichzeitig die Sprecherin der „Vereinigung Deutscher Pilotinnen" (VDP) ist. Haliti weiß, dass die Bilanz der weiblichen Fluglehrer in vielen Vereinen eher dürftig ist und hofft, dass sie und ihre Mitstreiterinnen dazu beitragen können, dass sich das perspektivisch ändert.

Ruth Haliti, Sprecherin VDP und LSV Rheine-Eschendorf

Vereinigung Deutsche Pilotinnen (VDP)

1968, als weibliche Flieger in den männerdominierten Vereinen noch nicht gern gesehen waren, wurde die VDP von neun deutschen Pilotinnen gegründet. Die Zielsetzung der VDP war und ist Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen. Voraussetzung für eine Mitgliedschaft im VDP: der Besitz einer gültigen Fluglizenz oder in der Ausbildung zur selbigen. Allen anderen – auch den Herren – ist eine Mitgliedschaft als Fördermitglied möglich. Infos unter www.pilotinnen.de

Flugzeugtaufe beim Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug e. V.

Drei neue Ehrenmitglieder erhielten ihre Ernennungsurkunde. Von links: Walter Eisele (2. Vorsitzender AMF), Ingrid Blecher, Brigitta Keller, Susanne Schödel (1. Vorsitzende AMF) und Brigitte Holighaus; Foto: Corinne Baudisch

Christiane Lehr (links) tauft den Janus auf den Namen „Schwobamädle"

Mit knapp 250 Mitgliedern ist der Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug e. V. (AMF) einer der größten Fördervereine im Segelflugsport. Aufgabe und Zielsetzung des Vereins ist es, Frauen im Strecken- und Wettbewerbsflug zu unterstützen.

Ein besonderer Dank seitens des Vereins gilt dem Club der Segelfliegerinnen (CdSF) Stuttgart, die nach ihrer Auflösung ihr Vereinsvermögen dem AMF spendeten und auch ihre Lager- und Fahrtenbücher übergaben. Im Andenken an diese Pionierinnen im deutschen Segelflug wurde der Janus des AM-Fördervereins im Rahmen der diesjährigen Mitgliederversammlung von Christiane Lehr, vormals Club der Segelfliegerinnen Stuttgart, auf den ehrenvollen Namen „Schwobamädle" getauft.

Das zweite Flugzeug des AMF, eine LS4, erhielt in Erinnerung an die überragende Pilotin und Namensgeberin des AMF den Namen „Angelika".

Beide Flugzeuge werden auch in diesem Jahr 2022 Nachwuchs- und Wettbewerbspilotinnen überlassen, die sie an Wettbewerben und in Trainingslagern fliegen und dabei ihre Erfahrungen und ihr Können erweitern werden.

Im Rahmen der Mitgliederversammlung wurden zudem drei treuen Unterstützerinnen des AMF die Ehrenmitgliedschaft verliehen: Ingrid Blecher, Brigitta Keller und Brigitte Holighaus.

Alle wichtigen Informationen zum AMF finden sich auf www.amfoerderverein.de. Instagram: amf.segelflug.

Heike Deboben

Connecting und Content: Junge Luftsportler im Portrait

1: 3.Wertungstag DMFS
2 Air to Air-Fotos kommen gut an
3: Sophie zeigt Arbeiten rund ums Fliegen
4: Ein Gastflug mit der besten Freundin gefällt 972 mal

Ohne die Luftsportjugend wäre es in vielen Vereinen ruhiger. Die Jugendgruppen sind aktiv, bringen sich ehrenamtlich im Verein ein und stecken andere junge Leute mit ihrer Begeisterung an. Dabei gehen sie ganz unterschiedliche Wege. LuftSport stellt in einer neuen Serie junge Luftsportler vor, die auf ihre eigene Art ihre Leidenschaft zeigen und andere damit beeindrucken. Heute: Sophie Müller.

„Jungen Menschen – vor allem Frauen – die Faszination Segelflug nahebringen! Sie begeistern und faszinieren, ihnen die Möglichkeiten zeigen, die dieser Sport mit sich bringt!“, antwortet Sophie Müller spontan, wenn man sie fragt, warum sie auf Instagram so aktiv ist. Die 20-Jährige aus Zweibrücken nimmt seit 2016 regelmäßig virtuell ihre Follower – also diejenigen, die ihr auf Instagram folgen – mit auf den Flugplatz. Mittlerweile hat Sophie 3100 Abonnenten, denen sie auf Fotos und Videos ihre Leidenschaft präsentiert und Einblicke ins Privatleben teilt.

Jemand, der noch nie mit dem Luftsport in Berührung kam, weiß häufig nicht, dass man mit 14 mit der Flugausbildung beginnen kann. Außenstehende erahnen nicht, wie toll die Wochenenden mit den Abenden am Lagerfeuer auf dem Flugplatz sind und dass intensive Freundschaften geknüpft werden. Auf Sophies Account erfahren sie all das und dazu viele Infos über den Segelflug und die Arbeiten in der Werkstatt.

Die junge Pfälzerin begeistert mit ihrem Content (ihrem Instagram-Account, Anm. der Redaktion). Das zeigen ihr die Rückmeldungen. Häufig wird sie angeschrieben und es werden gezielt Fragen nach dem Verein oder dem Segelflug oder Luftsport generell gestellt. Gerne nimmt sie mit den Interessenten Kontakt auf, informiert sie und nimmt sich die Zeit, ihnen den Flugplatz zu zeigen oder auch andere passende Vereine zu empfehlen. Hier ist ihre Leidenschaft ebenfalls spürbar. Sie sagt: „Das Ziel dabei ist, die Leute zu unterstützen bei der Suche nach einem geeigneten Verein und so im Luftsport zu halten.“

5: Sophie nimmt die Follower mit zur Werkstattarbeit
6: Sophie fliegt mit Laura Nikolai (re) im D-Kader
7: Authentisch zu wirken ist bei gestellten Fotos nicht imner leicht
8: Posten für Instagram

Instagram ist mehr als das öffentliche Präsentieren einer Leidenschaft

Luftsportler vernetzen sich hier. Infos über Vereine, zum Thema Sicherheit und zu Wettbewerben werden ausgetauscht. Jüngstes Beispiel ist die Deutsche Damenmeisterschaft und Juniorenqualifikation in Landau, bei der Sophie angetreten ist. „Man lernt sich bereits vorher kennen und kann dann vor Ort gemeinsam die Zeit genießen und baut tolle Connections aus“, erzählt Sophie.
Sicherheit steht für sie und ihre Follower dabei immer an oberster Stelle. Auch hierüber tauschen sich die Social-Media-Nutzer aus und unterstützen sich gegenseitig um Fehler zu vermeiden

Sophies persönliche Einschätzung zur Nutzung von Social Media

„Instagram muss richtig genutzt werden, das ist keine Frage“, erklärt die 20-Jährige, die sich bewusst ist, dass es eine sehr oberflächliche Plattform ist. Bei gestellten Bildern authentisch rüberzukommen sei mitunter schwierig. Sophie hat für sich den passenden Weg gefunden: „Ich habe für mich festgestellt, dass ich mir nicht so viele Gedanken machen darf. Ich zeige mich wie ich bin und habe dabei immer im Hinterkopf, dass die 3100 Follower mir freiwillig folgen“, sagt sie selbstbewusst. Ihr Ratschlag an neue Social-Media-User: Folgt Seiten, mit denen ihr euch identifizieren könnt und auf denen Emotionen in euch geweckt werden. Nutzt Seiten, wo euch Wissen vermittelt wird und wo ihr vielleicht etwas lernen oder euch austauschen könnt und setzt euch aktiv mit anderen Accounts in Verbindung. Gerade in der Segelfluggemeinschaft entstehen aus einem ersten „Hallo“ über Instagram lange Freundschaften.

Interview: Ricarda Helm

8

Steckbrief Sophie Julia Müller (20) aus Zweibrücken

Instagram:	**sophie.fly_**
Familie:	Vater selbst begeisterter Segelflieger, Fluglehrer und Trainer; der Bruder fliegt auch
Beruf:	Studentin Informatik und Mikrosytemtechnik und selbständig im Onlinemarketing
Luftsportsparten:	Segelflug seit 2016 Motorsegler-Ausbildung ab 2022
Wo:	SFG Giulini Segelfluggelände Ludwigshafen-Dannstadt Aeroclub Pirmasens
Weitere Hobbys:	Fallschirmsprung, Fußballspielen, Reiten, Bouldern, Tauchen
Jüngster Erfolg:	Beste Juniorin bei der DM Frauen und Junioren Quali Landau 2022

Kennst du jemanden aus der Luftsportjugend, die/den wir im Magazin vorstellen sollen?
Voraussetzung: Sie/er zeigt viel Engagement für den Verein oder unser schönes Hobby.
Dann schreib uns eine Email an
redaktion@luftsportmagazin.de

Zurück ins Cockpit

Nagolder Segelflieger freuen sich mit ihrem Sportvorstand Peter Schuon

1

„Wenn das Leben dir Zitronen gibt, mach Limonade draus“ – in beeindruckender Weise hat Peter Schuon vom FSV Nagold gemäß diesem Zitat sein Schicksal angenommen und aus allen Situationen mit großem Kämpferherz das Beste gemacht: Nach fünfjähriger, durch einen tragischen, unverschuldeten Flugunfall erzwungener Segelflug-Abstinenz sitzt Schuon, der an den Rollstuhl gebunden ist, jetzt wieder als PiC im Cockpit eines Segelflugzeuges und genießt dies in vollen Zügen.

„Das ist wahrlich eine Sternstunde“, postete Schuon, der als Sportvorstand bei den Nagolder Flugsportlern aktiv ist, nach seinen ersten Einweisungsflügen mit der auf Handsteuerung umgerüsteten Vereins-ASK 21 und bedankte sich herzlich bei seinen Unterstützern.

Unter der Regie von Technikvorstand Andreas Essig, Alex Baumgartner und Stefan Zistler ist in der Vereinswerkstatt des FSV Nagold auf dem Dürrenhardter Hof der Umbau der Seitenrudersteuerung auf einen Hebel an der linken Bordwand gemäß den Anleitungen des Herstellers erfolgreich erfolgt, sodass Peter Schuon das Flugzeug nun auch als Rollstuhlfahrer entsprechend bedienen kann.

Vorbild aus Sinsheim

Erste Bekanntschaft mit einem solchen Flugzeug hatte der Haiterbacher Eigentümer eines mittelständischen Zulieferbetriebes bereits im vergangenen Jahr auf dem heimischen Flugplatz gemacht: Ein Mitglied der „ROLLI FLIEGER“ aus dem badischen Sinsheim hatte diesen Umbau ebenfalls realisiert und Peter Schuon konnte mit Fluglehrer Michael Zistler einige längere Flüge mit jenem Flugzeug unternehmen. Dabei ist er offensichtlich „schwanger“ geworden mit der Idee, auch den Nagolder Doppelsitzer umzubauen, oder anders ausgedrückt: Ihn hat die Sehnsucht nach dem Segelfliegen erneut angefixt und nicht mehr losgelassen.

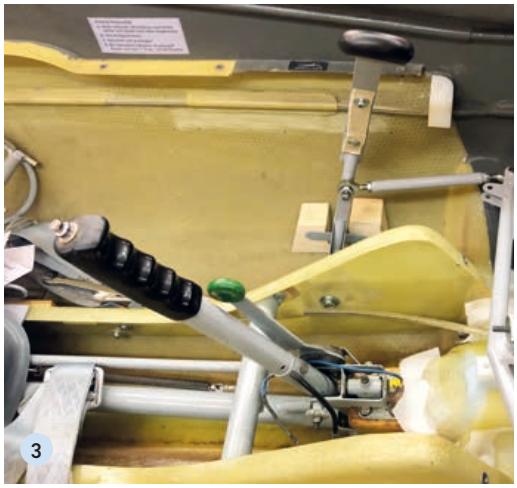
Seit dem folgenschweren Luftzerleger des Nurflüglers AV36 beim Flugplatzfest des FSV Nagold im Jahr 2016 ist Peter Schuon an den Rollstuhl gebunden, und nachvollziehbar waren alle Vereinsmitglieder schockiert über das Unglück und seine Folgen für Peter. Alle machten sich große Sorgen, wie er sein Leben vom Rollstuhl aus als Unternehmer und im privaten Bereich einrichten könnte.

Bewundernswerte Haltung

Aber mit der Zeit war sein komplettes Umfeld nicht nur erleichtert, sondern regelrecht erstaunt und begeistert, ja sogar eines Besseren belehrt: Peter hat den Spieß einfach umgedreht und ist, auch durch seinen tief verwurzelten christlichen Glauben und die Kraft seiner Familie, dem Herrgott dankbar, dass er diesen Unfall wie durch ein Wunder überlebt hat. Seine Chancen dafür standen durch die erlittenen Verletzungen schon in der Luft wirklich denkbar schlecht und womöglich hat eine ganze Legion von Schutzengeln gerade im richtigen Moment einen echt guten Job gemacht.

„Wirklich kein einziges Mal haben wir ihn jemals klagen gehört oder mit seinem Leid hadernd erlebt – ganz im Gegenteil: Mit seiner permanent optimistischen und kreativen Grundeinstellung ist er seinen Vereinskameraden ein leuchtendes Vorbild – auch weit über den Flugsport hinaus“, sagen seine Fliegerkameraden über ihn.

1: Peter Schuon, Sportvorstand des FSV Nagold, kann fünf Jahre nach einem schweren Unfall, der ihn in den Rollstuhl gebracht hat, nun dank eines Umbaus der Vereins-ASK 21 endlich wieder fliegen
2: Der Hebel und die Wippe sind zentrale Bauteile des Umbaus
3: So funktionieren die Teile nach dem Umbau durch Stefan Zistler (Werkstattleiter für Faserverbundwerkstoffe)



Aktiver und vielseitiger Flieger

Mehr als 40 Jahre sitzt Peter Schuon in Segelflugzeugen, betreibt aktiv Segelkunstflug und hatte einige Jahre einen eigenen Janus, mit dem er auch zu weiträumigen Streckenflügen aufgebrochen ist. Motorfliegerisch hält er die Privatpilotenlizenz PPL-A samt Nachtflug und ist im eigenen UL „Shark" unterwegs. Also ein sehr vielseitiger Flieger, voller Begeisterung und jetzt auch wieder mit den Möglichkeiten des geliebten Segelfliegens ausgestattet – er hat es sich wahrhaftig verdient und seine Fliegerkameraden freuen sich riesig mit ihm darüber.

Text und Fotos: Michael Zistler, Ausbildungsleiter FSV Nagold
Mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „der adler"

Der Umbau

Die zusätzliche Seitenrudersteuerung besteht aus einem Handhebel an der linken Bordwand, der über eine kurze Stange einen weiteren Hebel betätigt, an dem zusätzliche Steuerseile angeschlossen sind. Der Bremsklappenhebel kann dank eines neuen Bremsklappengestängs im Cockpit und einer Lochplatte an der Bordwand arretiert werden. Der Holzbügel, der den Ausklinkzug beherbergt, wurde durch eine verstärkte Ausführung ersetzt, um den wippenähnlichen Umlenkhebel zu befestigen. Dieser Handhebel ist zweiteilig ausgeführt, damit das eigentliche Griffstück mittels Schnellverschluss zügig ausgebaut werden kann. Zuletzt wurden die Sitzschalen angepasst und Verkleidungen angebracht, die die neuen Steuerungsseile verdecken. Damit wird verhindert, dass diese durch das Eindringen von Fremdkörpern blockiert werden. Die rechtliche Grundlage für den Umbau liefert die technische Mitteilung Nr. 25 zur ASK 21 von Alexander Schleicher.

Die Rolli-Flieger:

Der Verein „DIE ROLLI FLIEGER" – ein förderndes Mitglied des DAeC – wurde 1993 von Körperbehinderten ins Leben gerufen. Die Gründungsmitglieder hatten trotz großer Widerstände eine Pilotenlizenz im Ultraleicht-, Segel- oder Motorflug erworben. Heute zählt der Verein rund 100 Mitglieder. Ziel des Vereins: Erfahrungen sammeln und teilen, Interessenten unterstützen und bei den Behörden eine Verbesserung der Situation für behinderte Luftsportler erreichen. Weitere Infos unter **wwww.rolliflieger.de**

Saisonopening – F3A Meeting bei der IG F3A

Zur Eröffnung der F3A Saison 2022 hatte die IG F3A am 30. April und 01. Mai zusammen mit dem Sportausschuss Motorkunstflug auf ihr Fluggelände bei Dürrnfarnbach eingeladen.

Die 13 angereisten Piloten die Programme flogen die Flugprogramme F3A C, F3A A-23, P-23 und F-23. Drei erfahrene Punktwerter begutachteten die Flüge und besprachen diese jeweils nach der Landung, Tipps zur Vermeidung von Fehlern wurden gegeben und gerne angenommen. Am Nachmittag wurden dann die Flüge durch die Punktwerter mit dem Notaumatic-System bewertet. Alle Piloten gaben ihr Bestes um eine möglichst hohe Punktzahl zu erreichen. Weil es so schön war, gings es am Sonntag recht zwanglos weiter. Es war zwar ein Training der Nationalmannschaft angesagt, aber nur ein Mannschaftsmitglied war anwesend. So wurde viel geflogen und gefachsimpelt.
Die Mitglieder der IG F3A gaben ihr Bestes und es fehlte nicht an ausreichender Verpflegung an den zwei Tagen. Von Weißwurstfrühstück, viel Kaffee und Kuchen bis zum Grillen von guten fränkischen Bratwürsten und Steaks gab es alles, was so ein Modellfliegerherz begehrt.
Viele persönliche Gespräche, der Austausch von Tipps, ein kameradschaftliches Miteinander und eine angenehme Stimmung kennzeichneten das Treffen. Alle Teilnehmer waren begeistert und bedankten sich herzlich bei den Organisatoren. Manfred Schön und den Mitgliedern der IG F3A gebührt Lob und Dank, hatten sie den anwesenden Kunstfliegern doch ein tolles Wochenende beschert.

Fotos und Text: Quelle DAeC-Modellflug

Aus Alt mach Neu

Kenntnisnachweise werden zu Schulungsnachweisen, Aufstiegserlaubnisse zu Geländeausweisungen

Zum 31.12.2022 läuft der Übergangszeitraum für den Modellflug ab. Dann greift die neue EU-Drohnenverordnung (DVO (EU) 2019/947) auch vollumfänglich für den Modellflug im Verbandsrahmen. Bis dahin benötigen die Modellflugverbände sog. "Verbandsbetriebserlaubnisse", um im Rahmen ihres Verbands den bisherigen Modellflugbetrieb fortführen zu können. Das diesbezügliche Genehmigungsverfahren des MFSD/DAeC beim Luftfahrt Bundesamt (LBA) befindet sich mittlerweile in der Endphase. Das beantragte Prozedere gilt dann für alle MFSD- und DAeC-Vereine. Viele Punkte sind bereits mit der Behörde abgestimmt und endgültig bestätigt. Sie können daher als gesichert bewertet werden. Dies gilt auch für die Themen „bisheriger Kenntnisnachweis / neuer Schulungsnachweis" sowie „bisherige Aufstiegserlaubnis / neue Geländeausweisung".

DAeC Bundeskommission Modellflug
Foto: Sonja Kopp

Nachrichten aus der Welt des Ballonsports

Düsseldorf hat wieder einen Gasballonstartplatz. Weil Sicherheitsingenieure vor vier Jahren entschieden haben, dass die seit 50 Jahren gut funktionierende Technik am Startplatz Düsseldorf-Eller nach heutigem Maßstab zu gefährlich ist, kam das Aus für den Startplatz. Gleichzeitig wurde auch der Startplatz in Marl abgestellt. Als 2020 auch noch die Gasleitung zum Verbandsstartplatz in Gladbeck (Herstellungskosten 250000 Euro) defekt war, gab es in NRW ein Jahr lang keine bezahlbare Möglichkeit mehr, mit dem Ballon aufzusteigen. Jetzt wurde dem 30 Mitglieder starken Verein der neue Gasballonstartpatz in Düsseldorf übergeben. An den Kosten in Höhe von 180 000 Euro hatten sich das Land NRW, die Stadt Düsseldorf, der Aeroclub NRW und die Mitglieder beteiligt.

Die Gasballon-Weltmeisterschaft 2022, auch bekannt als das Gordon-Bennett-Rennen, startet im September im schweizerischen Sankt Gallen.
Aus NRW starten zwei Mannschaften. Das dritte zugelassene Ballonteam kommt aus Stuttgart. Es könnte das teuerste Ballonrennen aller Zeiten werden. Bei 5000 bia 8000 km die mit dem Verfolgerauto einschließlich Anfahrt zurückzulegen sind, ist mit hohen Spritkosten zu rechnen. Dazu kommen das Nenngeld und die Übernachtungskosten. Das ist auch der Grund, warum keine jungen Piloten an den Start gehen werden. Darüber sollte die FAI/CIA mal nachdenken.

50 Jahre Albuquerque! Das größte aller Ballonfestivals der Welt begann 1972 mit gerade mal 13 Heißluftballonen. Mittlerweile sind es bereits bis zu 1000 Ballone, die in neun Tagen den Himmel über New Mexico/USA verschönern. Beim Gasballonrennen „America's Challenge", das ein fester Bestandteil der Ballonwoche ist, sind schon mal bis zu 3400 km zurückgelegt worden. Auch in diesem Jahr sind wieder Ballonsportler aus NRW dabei.

Ausbildung zum Ballonpiloten und Weiterbildung der Prüfer und Ballonsportlehrer werden in diesem Jahr auch wieder in NRW angeboten. Die genauen Termine stehen noch nicht fest. Interessenten können sich unter **Ballon@Ballon.org** melden und werden über anstehende Termine informiert.

Luftfahrtgeneralkarten im Maßstab 1:200.000 sind in 2022 wieder neu aufgelegt worden. Eine sehr gute Karte für Ballonfahrer, weil die Informationsdichte sechsmal höher ist als bei der 1:500.000 Karte. Zu empfehlen ist die Karte mit Folie, da sie so auch feuchtigkeitsunempfindlich ist. Mit 17,80 € pro Karte nicht ganz preiswert, aber es lohnt sich. Im Internet unter **www.plano2plus.de** mehr infos.

Text: Wilhelm Eimers
Foto: Sebastian Eimers

Long Covid – Risiko im Luftsport

Eingeschränkter Flugbetrieb, aufgeschobene Auffrischungsschulungen, fehlende Präsenzschulungen und kein direkter Austausch untereinander: Die Pandemie hat Auswirkungen auf die Luftsicherheit.

Die Pandemie ist am Luftsport nicht spurlos vorübergegangen. Long COVID bezeichnet die langfristigen Auswirkungen auf unseren Organismus durch das Virus. Mir geht es im vorliegenden Artikel aber nicht um die Menschen, die körperlich von den Auswirkungen des Virus betroffen sind, sondern um die langfristigen Auswirkungen, die das Virus auf die Sicherheit in unserem Luftsport hat. Somit eine eigene Definition von „Long COVID".

Was hat sich verändert?

Zunächst gilt es zu akzeptieren, dass jeder Verein, jede Organisation, jede ATO durch die Auswirkungen der Pandemie betroffen ist – direkt oder indirekt: durch eingeschränkten Flugbetrieb, aufgeschobene Auffrischungsschulungen, fehlende Präsenzschulungen und Fortbildungen, ausgesetzte Praxisschulungen, erkrankte Schüler und Lehrer, aufgeschobene Wartungen, fehlende „Bar Talks" (Stammtischgespräche) etc. All diese Faktoren für sich genommen können in ihren Auswirkungen maßgeblichen Einfluss auf die Flugsicherheit haben. In der Gesamtheit ist es ein signifikantes Risiko, das es zu erkennen und berücksichtigen gilt.
Gerade Stammtischgespräche können wichtig sein. Lernen erfolgt insbesondere durch äußere Einflüsse. Es kommt häufig genau auf diese „Triggerimpulse" an, um sich mit der Materie eingehender zu beschäftigen. So hat Fliegerlatein neben häufigem Amüsement auch meist etwas Positives für die eigene Weiterentwicklung in der Luftfahrt. Insbesondere das Zugeständnis von und der Umgang mit Fehlern kann jüngeren Luftfahrern helfen, aus den Fehlern anderer zu lernen. Auch die Einordnung von laxem Umgang mit Sicherheitsbestimmungen und die Erzählungen von Das-ging-aber-grad-noch-mal-gut-Geschichten kann helfen, eigenes Verhalten an Erfahrungen anderer zu spiegeln, zu hinterfragen und auch zu ändern. Im Landesverband NRW begegnen wir diesen fehlenden Einflüssen durch unseren Online „Lean Coffee", bei denen bestimmte Aspekte in lockerer Atmosphäre besprochen werden. Die Rückmeldungen aus den Auditorien sind durchweg äußerst positiv. Auch wenn sie die „Bar-Talks" nie werden ersetzen können, so helfen sie doch in Teilen, ein wenig zur Kompensation beizutragen.

Unser Sicherheitssystem im Flugbetrieb

Unser Sicherheitssystem im Flugbetrieb ist mannigfaltig. Neben den allgemeinen Ausbildungserfordernissen besitzen wir Sicherheitsscheiben, die Zwischenfälle reduzieren sollen und müssen. Hierzu bedarf es jedoch deren konsequente Anwendung – auch und gerade wenn wir uns sicher fühlen. Neben Checklisten für Technik und Flugbetrieb gibt es Wartungsintervalle und Wechselintervalle (TBO), das Vier-Augen-Prinzip bei der Abnahme, Herstellervorgaben für den Betrieb, die Nutzung, Wartung und Pflege von Flugzeugen, „Daumenregeln", gesetzliche Vorgaben für die Inübunghaltung und Einweisungen sowie Vertrautmachung und Flugvorbereitung. Wenn zu viele dieser Sicherheitsscheiben ausgelassen werden, kann es schnell zu Unfällen kommen. Wenn dann auch noch fehlende Übung hinzukommt, wird es besonders brenzlich.
Im nachfolgenden Fall zeigt die BFU einen solchen Fall auf. Hierbei geht es nicht um das Anklagen von Fehlern, sondern das Aufzeigen der Folgen von Fehlern.

Ein Beispiel für die Notwendigkeit von Sicherheitsmechanismen

Am 19.08.2020 kam es am Sonderlandeplatz Nabern/Teck in Baden-Württemberg zu einem Flugunfall, der zeigt, wie wichtig das Zusammenspiel verschiedener Sicherheitsmechanismen ist, die unseren Flugbetrieb sicherer machen sollen. Ein als sehr erfahren geltender Pilot (1510 Std, 2630 Landungen) wollte Rundflüge mit seiner Reims Aviation Cessna FR172G durchführen, wie er dieses in der Vergangenheit oft tat. Jedoch war er zu dieser Zeit pandemiebedingt weniger in Übung als allgemein üblich. Beim Start hob die Maschine nicht wie gewohnt ab, sondern schoss über das Landebahnende hinaus, über eine angrenzende Wiese und kam erst nach dem Zusammenstoß mit parkenden Autos auf einem angrenzenden Parkplatz zum Stehen. Es scheint, als hätte der Pilot bis zum Einschlag versucht, das Flugzeug doch noch abheben zu lassen. Es gibt hierzu auch ein Foto eines Augenzeugen von der Cessna am Ende der Startbahn.

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

Zur Flugerfahrung des Piloten stellt die BFU fest: *„Der letzte Überprüfungsflug mit Fluglehrer wurde am 21.03.2019 mit 3 Starts und 3 Landungen am Sonderlandeplatz Nabern/Teck durchgeführt. Danach führte der Pilot im Jahr 2019 insgesamt 42 Rundflüge mit jeweils 2–3 Passagieren durch. Für das Jahr 2019 waren insgesamt 20:26 Flugstunden mit 49 Landungen eingetragen. Am 03.05.2020 wurden von dem Piloten am Sonderlandeplatz Nabern/Teck 3 Soloplatzrunden durchgeführt. Diese waren im persönlichen Flugbuch im Feld ‚Sonderzeiten' mit dem Kommentar ‚90Tg, Regel' eingetragen. Im Bordbuch wurden die Flüge (11 min, 6 min und 11 min) zweimal mit ‚Low Apr.' und einmal mit ‚Zielldg.' gekennzeichnet. Bis zum Ereignistag waren für das Jahr 2020 insgesamt 1:45 Stunden und 3 Landungen eingetragen."* Hier stellt sich nun schon die Frage, warum in einem Bordbuch *„low approach"* eingetragen wird und im Logbook des Piloten *„90 Tage Regel"* steht. Fest steht, dass es die drei Starts und Landungen zur Inübunghaltung offensichtlich nicht gegeben hat oder diese zumindest falsch dokumentiert wurden.

Weiter der Bericht des BFU: *„Der Pilot gab an, (...) aufgrund der hohen Flugerfahrung auf dem Muster keine Checklisten nutzen zu müssen, da er diese verinnerlicht habe. Eine Flugvorbereitung mit Werten zur Startstrecke, Schwerpunktlage, Flugwetter und das Flughandbuch wurden an Bord des Flugzeuges nicht vorgefunden."*

„Am Vortag des Ereignisses wurde das Flugzeug mit ca. 50 l Kraftfahrzeugbenzin einer nahegelegenen Autotankstelle mittels Kanistern betankt." Hierfür gab es jedoch keine Freigabe (STC), das heißt, es durfte nur AVGAS genutzt werden. (...) *„Die Untersuchung [des Kraftstoffs im Flugzeug] auf Fremdstoffe ergab neben Verunreinigungen (Sand und Insektenreste) Nachweise von Elastomer Material (Dichtungen), Wachs (Schmierfette) und metallhaltige Partikel (Abrieb und Korrosion) im Kraftstoff."*

„Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit und die 100-Stunden-Kontrolle wurden am 31.10.2019 ins Bordbuch eingetragen. Der Befundbericht lag der BFU vor. In Bezug zur Kraftstoffanlage wurde angegeben, dass der Kraftstofffilter gereinigt und das zugehörige Gewinde repariert werden musste." (...) Laut Bordbuch wurde das Flugzeug nach der 100-Stunden-Kontrolle bis zum Ereignistag 2:15 Stunden geflogen.

„Bei der Untersuchung der elektrischen Kraftstoffpumpe wurde diese teilzerlegt und das Pumpensegment sowie das variable Druckeinstellsystem wurden überprüft. Die Steuermembrane wies starke Verhärtungen auf. Der untersuchende Betrieb gab an, dass die Pumpe wahrscheinlich mit nicht geeignetem Kraftstoff betrieben wurde. Die Rückfrage der BFU bei der Werft am Verkehrslandeplatz Biberach, wo das Flugzeug zuletzt gewartet wurde, ergab, dass die elektrische Kraftstoffpumpe des Flugzeuges kalendarisch abgelaufen war. Bis zum Ereignistag hatte kein Austausch stattgefunden."

Der Unfall zeigt, dass die Nichtbeachtung unserer Vorgaben im Flugbetrieb sehr schnell durch die Verkettung unglücklicher Umstände zu einem Flugunfall oder zumindest einer schweren Störung führen kann: Keine Checkliste, kein Startabbruchkonzept, keine Daumenregel (Halbbahnmarkierung Startabbruch) genutzt, entgegen der Herstellerangaben falschen Treibstoff genutzt, Kanisterbetankung mit der Gefahr der Verunreinigung, keine Flugvorbereitung, keine 90-Tage-Regel eingehalten, „ungeübt"... etc. – die Liste ist lang – hinzu kommen Fehler der Werft.

Was lehrt uns das?

Natürlich ist es klar, dass man am Ende immer schlauer ist. Es ist auch klar, dass Fehler und Nachlässigkeiten nie auszuschließen sind. Aber – und das muss uns klar sein – am Ende ist es häufig die Aneinanderreihung von Fehlern, die zum Unfall führen. Jede Sicherheitsscheibe, die wir auslassen, kann die entscheidende sein. In einer Zeit mit ohnehin wenig Übung ist das ein großes Risiko. Es kommt auf uns alle an, unseren Luftsport sicher zu betreiben, uns auszutauschen und aus unseren Fehlern – nein besser noch – aus den Fehlern der anderen zu lernen. Dafür sollen uns die BFU-Berichte dienen und auch dieser Artikel.

Bleibt gesund und fliegt sicher!

Volker Engelmann
Beirat Flugsicherheit Motorflug im DAeC
Sicherheitsbeauftragter der ATO Aeroclub | NRW e. V

Der vollständige BFU-Bericht: https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2020/Bericht_20-0684-3X_C172_Nabern-Teck.pdf?__blob=publicationFile

Ultraleichtflug-DM in Rheine-Eschendorf

Die DM-Teilnehmer wieder heil und glücklich am Boden

Zweimal musste die 31. Deutsche Meisterschaft der UL-Flieger bereits verschoben werden – am Himmelfahrtswochenende war es nun so weit: der Wettbewerb konnte erfolgreich und unfallfrei auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE) ausgetragen werden. Axel Dwyer aus München, zum zweiten Mal dabei, holte sich mit seiner Skylark den Meistertitel in der Klasse Dreiachser, einsitzig. Bei den Trikefliegern lag nach insgesamt sieben Navigations- und Präzisionsaufgaben Stefan Wagner (Graffiti) aus Ochtrup auf dem ersten Platz. Weil die Teilnehmerzahl für jeweils eigene Klassen nicht reichte, wurden Tragschrauber, doppelsitzige Trikes und doppelsitzige Dreiachser gemeinsam gewertet. Das Team Rieger/Hahn-Rieger (C 42) aus Tegernheim konnte hier knapp gewinnen. Sie haben auch in der Gesamtwertung aller Teilnehmer den ersten Platz für belegt.

Wettbewerbsleiter Kania und sein Team mussten den Zeitplan immer wieder anpassen, weil der starke Westwind nicht zu jeder Tageszeit einen Wertungsflug zuließ. Viele Teilnehmer, die zum ersten Mal an einer UL-Meisterschaft teilgenommen haben, wollen auf jeden Fall im nächsten Jahr dabei sein, wenn am Himmelfahrtswochenende 2023 die 32. UL-DM in Bad Saulgau ausgetragen wird.

Text und Foto: Wolfgang Lintl

Experten tauschen sich über Elektroflug-Forschung aus

Wie weit ist die Entwicklung beim Elektroflug? Antworten auf diese Frage gab es bei einer Podiumsdiskussion, zu der die Fliegergemeinschaft Hangelar geladen hatte. Das Land NRW unterstützt die Forschung nicht nur wegen der Reduzierung der Emissionen, sondern auch um die Akzeptanz in der Gesellschaft zu erhöhen, erklärte NRW-Wirtschaftsminister Pinkwart. Am Forschungsflugplatz Aachen-Merzbrück wird im Rahmen eines Gemeinschaftsprojekts der FH Aachen und der Flugschule Westflug auf zwei Velis Electro (Pipistrel) geschult, der Platzrundenverkehr sei seitdem deutlich leiser geworden. Doch nicht alle Innovationen rund ums elektrische Fliegen werden sich in naher Zukunft etablieren. So beim Thema „Autonomes Fliegen": „Ich glaube, dass in der Personenbeförderung das Fehlen eines Piloten keine Akzeptanz finden wird", sagte Professor Frank Janser von der FH Aachen. Für Aaron Erd

Der Notarzt der ADAC Luftrettung könnte bereits ab 2024 im Rahmen von Pilotprojekten in Bayern und Rheinland-Pfalz im Mulitkopter kommen; Foto: ADAC

von der ADAC Luftrettung ist der Elektroflug wichtig, denn die Notärzte können künftiger schneller am Einsatzort sein. Dr. Christian Eschmann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt lenkte den Blick in Richtung Wasserstoff-Antrieb. Hier werde geschaut, wie man grünen Wasserstoff aus Sonnen- und Windenergie produzieren kann.

Ricarda Helm

Segelflugbücher

Wolfgang Binz
Glasflügel
Eugen Hänle – Der Pionier des GFK-Flugzeugbaus
Das große Glasflügel-Buch
Die Geschichte des genialen Pioniers Eugen Hänle, seiner Firma Glasflügel und den bis heute erfolgreichen und beliebten Flugzeugen.
272 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover
487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
ISBN 978-3-00-069412-7 **59,00 €**
Englische Ausgabe in gleicher Ausstattung erhältlich
ISBN 978-3-00-070878-7 **59,00 €**

Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge
Von der LS1 zur LS11
208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9814977-9-3
45,00 €

Hans Jacobs
Workshop Practice
Englische Übersetzung des vergriffenen Standardwerkes für den Bau und die Reparatur von Holzflugzeugen. 384 Seiten, Format 158 x 235, Hardcover
49,00 €

Mallinson/Woollard
Handbuch des Segelkunstflugs
128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 €

Martin Simons
Segelflugzeuge
Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte
240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover. Auch in englischer Sprache lieferbar.
Band 1–3 je **54,00 €**

EQIP Werbung & Verlag GmbH
Sprottauer Str. 52 · 53117 Bonn
Tel. +49.228.96699011 · Fax +49.228.96699012 · eqip@eqip.de · www.eqip.de
alle Preise zzgl. Versandkosten

Zum 70. Todestag von Oskar Ursinus

Oskar Ursinus; Foto: Wikipedia

Am 06. Juli 1952 verstarb Carl Oskar Ursinus an den Folgen einer Lungenentzündung in einem Frankfurter Krankenhaus. In der August-Ausgabe der Zeitschrift „THERMIK“ erschien seinerzeit ein Nachruf, der ihn als leidenschaftlichen „Vorkämpfer für den wahren Menschenflug“ pries.

Drei Ausgaben der Zeitschrift Flugsport, herausgegeben von Oskar Ursinus; Foto: Markus Klemmer

Oskar Ursinus kam 1878 in Weißenfels zur Welt. Er studierte ab 1896 Maschinenbau und konnte schon im Jahr seines Abschlusses ein Patent auf einen Diamantbohrer anmelden. Im August 1908 kam es in Le Mans, Frankreich, zu den ersten Flugvorführungen des Wright-Doppeldeckers in Europa. Noch im selben Jahr gab Oskar Ursinus die Zeitschrift FLUGSPORT heraus und erklärte in Heft 1: „Es muß zugegeben werden, daß jeder, welcher z. B. Wright fliegen sah, von dem Eindruck überwältigt war und keinen höheren Wunsch empfand als mitzufliegen! Unsere Sportsleute sind noch zu wenig überzeugt! Es dürfte das die Ursache sein, weshalb es in Deutschland nur zu vereinzelten Versuchen kam. Das Vertrauen zum Flugsport zu wecken, kann erst dann gelingen, wenn wir einige Flugmaschinen besitzen, die vor einem größeren Publikum bereits geflogen sind. Diese Aufgabe zu lösen, fällt nicht minder den einzelnen bestehenden Flugapparatewerkstätten zu. Diese Flugmaschinenwerkstätten werden im wesentlichen heute die Apparate nur nach den Angaben ihrer Erfinder bauen.“

Jene Erfinder waren allerdings oftmals ausschließlich vom Fluggedanken beseelt und verfügten weder über theoretisches Wissen noch über praktische Erfahrungen mit den verfügbaren Baumaterialien. Die FLUGSPORT, die von 1908 bis 1944 alle zwei Wochen erschien, wollte den Erfahrungsaustausch zu Konstruktion und Bau von Flugmaschinen systematisch unterstützen – und in der Bevölkerung das Interesse im Flugwesen erwecken. Ursinus war deshalb auch Mit-Initiator der ersten Internationalen Luftfahrtausstellung in Frankfurt a. M. (ILA) 1909. Im Ersten Weltkrieg, als Ursinus als Konstrukteur von Militär-Flugzeugen bei der Gothaer Waggonfabrik arbeitete, übernahm seine Ehefrau Hedwig die Chefredaktion.

Unmittelbar nach Kriegsende warb Ursinus in seiner Zeitschrift für den Bau von Gleitflugzeugen. Am 24. März 1920 erschien im FLUGSPORT der Aufruf des Flugtechnischen Vereins Dresden zum 1. Rhön-Wettbewerb auf der Wasserkuppe. Dies leitete die Segelflugbewegung in Deutschland ein, die Ursinus mittels seiner Zeitschrift fortlaufend begleitete und als Organisator vor Ort auch tatkräftig förderte. Dies trug ihm schon nach kurzer Zeit den Spitznamen „Rhön-Vater“ ein.

Ihm ging es nicht lediglich um die Etablierung eines neuen Flugsports, sondern ihm lag auch beim Segelflug viel an wissenschaftlicher Auswertung der Flugleistungen. So war er denn auch maßgeblich an der Gründung der Rhön-Rossitten-Gesellschaft beteiligt. Diese unterhielt auf der Wasserkuppe ab 1925 ein eigenes Forschungsinstitut; der 1968 gegründete Verein zur Förderung von Eigenbau-Leichtflugzeugen trägt deshalb den Namen „Oskar Ursinus Vereinigung“. Auf der Wasserkuppe wurde schon 1925 ein Gebäude nach ihm benannt.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wandelte sich das Erscheinungsbild der FLUGSPORT: Frontberichte, Leistungsschauen von Militär-Flugzeugen und Durchhalte-Parolen erhielten breiten Raum in der Zeitschrift, zumal der sportliche Leistungssegelflug und der zuvor begonnene internationale Austausch ein jähes Ende gefunden hatten. Zwei seiner drei Söhne, die alle Piloten wurden, kamen im Zweiten Weltkrieg ums Leben.

Oskar Ursinus nahm an der Wiedereröffnung des Segelflugs in Deutschland beim Rhöntreffen 1951 noch teil. Peter Riedel schrieb über das Wirken von Oskar Ursinus im Jahre 1908/1909 in „Start in den Wind“: „Es war Oskar Ursinus`>Flugsport<, der die Geister geweckt hatte, und die ILA brachte Interessierte und Flugpioniere zusammen. Das waren die entscheidenden Impulse, die den Rhönjahren vorausgingen“.

Der Nachlass von Oskar Ursinus wird heute im Deutschen Museum München verwahrt.

Markus Klemmer

Die Oskar Ursinus Vereinigung ist als „Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Eigenbaus von Luftfahrtgerät“ mit Sitz in München im Vereinsregister eingetragen. 1968 gegründet, lautet deren Motto „Träumen – Bauen – Fliegen“ und wird laut Satzung „verwirklicht durch fachkundige, ingenieurwissenschaftliche Beratung über selbstherzustellendes Luftfahrtgerät, insbesondere bezüglich Sicherheit und Umweltverträglichkeit, sowie Prüfung von Projekten und Beratung bei deren Verwirklichung; dabei werden vor allem Verbesserungen und Neuerungen stimuliert und Projekte gefördert, die in technisches Neuland vorstoßen“. Dazu besteht innerhalb des Vereins ein Projektausschuss, der die Mitglieder berät. Jährlich findet ein Winter- und ein Sommertreffen statt. Das erste Treffen im Frühjahr dient dem fachlichen Erfahrungsaustausch zum Thema Flugzeugbau, der zweite Termin ist ein „Fly-In“, auf dem die Konstruktionen insbesondere im Flug vorgestellt werden. Die OUV weist auf ihrer Homepage auf das ULPower Fly-in vom 19.-21.09. auf dem Flugplatz Porta Westfalica hin.

In eigener Sache

Magazin „LuftSport“ sucht Autoren

Das Magazin LuftSport lebt von Beiträgen, die uns die Mitglieder der einzelnen Sparten einreichen. Aus Erfahrung wissen wir, dass Reiseberichte mit schönen Fotos, Artikel über Luftsicherheit und fundierte Tipps aus der Werkstatt sehr beliebt sind. Unsere jüngeren Leser haben vielleicht weitere interessante Themen, über die sie gerne im Magazin lesen würden. In Kürze möchten wir zudem eine neue Serie starten, in der wir Flugplätze und die ansässigen Vereine sowie die Begebenheiten rund um den Flugplatz vorstellen.
Dafür suchen wir Autoren und natürlich auch Autorinnen. Auf der Website **www.luftsportmagazin.de** haben wir einen redaktionellen Leitfaden des Herausgeberverbands AEROCLUB | NRW eingestellt, der beim Schreiben unterstützt. Es geht aber auch anders: Habt ihr ein tolles Thema und die passenden Informationen für uns, aber die Formulierung bereitet Probleme? Dann kümmert sich gerne unser Lektoren-Team um die Ausgestaltung. Ihr erreicht die Redaktion unter der Mailadresse: **redaktion@luftsportmagazin.de**

Kleinanzeigen

Zu verkaufen Condor 4
Gegen Höchstgebot
Aus Altersgründen (Jochen Kruse) und wegen des Todes (Reginal Kasubek +7.3.2022) wird der Condor 4, D-4854 verkauft. Seit der letzten Jahresüberprüfung und Flug im August 2019 steht das Segelflugzeug trocken im geschlossenen Anhänger (Aluminium).
Im Auftrag von Jochen Kruse und Regina Liess (Lebensgefährtin von „Ritchi“) Rückfragen bitte an Harald Kämper **(h.kaemper@hotmail.de).**

Mittsommerflug
Der neue Fliegerkrimi von Ulrich Thielmann.
Jetzt im Buchhandel bestellbar, auch online.
Eine spannende Story, geschrieben für Pilotinnen, Piloten und luftfahrtbegeisterte Leserinnen und Leser.

In Kürze auch als E-Book erhältlich
ISBN: 978-3-75576-804-3

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2022

Verlag: Helko Verlag Ihn. Harald Helm, Keltenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de,
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH)

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)

AEROCLUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 52, Fax: (0203) 77844 – 44
info@aeroclub-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, Wolfgang Binz, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Steven Dehne, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtner (LF), Klaus Fey, Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Jörg Henkel-Ernst, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Jürgen Knüppel, 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 Rühenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Corinne Baudisch, Steffen Beisiegel, Wolfgang Binz, Uwe Bodenheim, Andrea Bowinkelmann, Jan Eikmeier, Jan Frese, Lucas Gruner, Ruth Haliti, Jasmin Hegener, Andre Hildebrandt,Evelyn Höfs, Mario Jeschke, Andreas Kroemer, Kai Lammersmann, Wolfgang Lintl, Friedrich Lüke, Joachim Mahrholdt, Hilke Mannel,Marcus Maul, Hartmut Merten, Meike Müller,Hans-Joachim (Perry) Neupert, Laura Nikolay,Frank Patt, Dirk Pullwitt, Mona Ritter, Steffen Rogoll, Martina Sasse, Jan Sellerbeck,Sebastian Steffens , Timo Stöven, Henning Urack, Dieter Vogt, Rolf Wagner, Finn Weinkötz u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 30.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Anzeigen:
Eqip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn
Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012, anzeigen@luftsportmagazin.de

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom April 2022

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 19. August 2022*,
Redaktionsschluss ist der 11. Juli 2022*.**

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

Das Magazin von Piloten für Piloten

2 Ausgaben gratis lesen + Treueprämie,

wenn Sie sich für den Weiterbezug von 6 Ausgaben entscheiden

aerokurier

Das Magazin von Piloten für Piloten informiert jeden Monat über Themen der Allgemeinen und Geschäftsluftfahrt, Motorflug, Ultraleichtflieger, Segelflug, Luftsport und Luftfahrttechnik. Als anerkannte Fachzeitschrift veröffentlicht der aerokurier jeden Monat Pilot Reports über Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sowie 8 Specials zu 8 Schwerpunktthemen im Jahr.

20 € Universal-ShoppingBON

Mit dem ShoppingBON erleben Sie die pure Lifestyle-Vielfalt. Einlösbar gegen Geschenkgutscheine unserer Partner aus dem Einzelhandel wie z.B. Media Markt, SIXT, Saturn, ATU, Amazon.de, Obi u.v.m

Ihre Vorteile im Abo:

• jede Ausgabe pünktlich frei Haus • aktuelle Informationen des DAeC

Coupon ausfüllen und einsenden:
Motor Presse Aboservice
Postfach 451, 77649 Offenburg

telefonisch:
0781 639 66 53

online:
aerokurier.de/lsm-angebot

☐ **Ja, ich möchte 2 x *aerokurier* gratis lesen** 4 5 1 Objekt-Nr. 1 1 1 0 0 Aboart 2 0 Aboherkunft 6 0 Aktions-Nr. A E K 1 P F N 0 2

Falls ich nach dem Testbezug von 2 Ausgaben keine weiteren Hefte wünsche, sage ich sofort nach Erhalt der 2. Ausgabe ab.
Andernfalls erhalte ich 6 Hefte *aerokurier* weiterhin portofrei zum Preis von zzt. nur 39,– € und dazu den **€20 ShoppingBON-Gutschein** Prämien-Nr. 1 2 9 7

bei Zahlung der Folgerechnung (6 x 6,50 € = 39,– €, ggf. inkl. Sonderhefte). Danach ist eine monatliche Kündigung möglich. Regulärer Abopreis pro Jahr zzt. 78,– € für 12 Ausgaben zum Einzelpreis von zzt. 6,50 €, gg. inkl. Sonderheften

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

☐ Frau ☐ Herr
Anrede Vorname
Name
Straße Nr.
PLZ Wohnort
Telefon Geburtsdatum

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincode) Wir verwenden Ihre E-Mail Adresse, um Ihnen Angebote zu ähnlichen Produkten oder Dienstleistungen aus unserem Haus anzubieten. Sie können dieser Verwendung jederzeit kostenlos, vorzugsweise über Abmeldelink in der E-Mail, widersprechen.

Ich zahle bequem per Bankeinzug

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Motor Presse Stuttgart, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verlag auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN Ihre BLZ Ihre Konto-Nr.

Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gläubiger-ID: DE48ZZZ00000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ **Ich bin einverstanden,** dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit- und Lifestyle-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen unter shop.motorpresse.de/datenschutz

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers (Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen.

Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Detail unter: shop.motorpresse.de/datenschutz

Allgemeine Angaben: Mein Dankeschön erhalte ich umgehend nach Zahlung der ersten Rechnung, bei Bankeinzug sofort. Dankeschönversand nur innerhalb Deutschlands, solange der Vorrat reicht. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Auslandskonditionen auf Anfrage.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

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