

Bericht zu den 3. UL Infotagen am Flugplatz Schmalleberg-Rennefeld

Die MOTKO/ULKO des Landesverbandes des DAeC, dem Aeroclub NRW veranstaltete auch in diesem Jahr die UL Infotage am Flugplatz Schmalleberg-Rennefeld vom 12. bis 14. August 2022.

Moderiert wurden die für alle sehr interessanten Themen in Vorträgen und Diskussionen mit teils vollkommen neuen Einblicken durch Volker Engelmann, „dem gedanklichen Vater“ der Veranstaltung. Er hatte sich mit der Einführung der 600 kg UL Klasse immer wieder den Fragen, aber auch dem Frust der Vereine und auch der Hersteller ausgesetzt gesehen, weil die Umsetzung für die Vereine zu schleppend und mit größeren Hürden einherging. Schuld seien das Luftsportgerätebüro bzw. der DULV, die die Zulassung verzögern bzw. zu schleppend bearbeiten würden. Diese verwiesen jedoch auf unvollständig vorgelegte Unterlagen der Hersteller bzw. fehlende Nachweise und Berechnungen. So entstand die Idee, Hersteller, die Beauftragten für die Zulassung (DAeC Luftsportgerätebüro und DULV) und die Vereine und Nutzer an einen Tisch zu holen. Die UL Infotage waren geboren.

Insgesamt kamen auch in diesem Jahr zahlreiche Besucher mit über 150 Flugzeuge an den 3 Tagen, um sich zu informieren, auszutauschen und UL-Flugzeuge zu besichtigen. Der Samstag war dadurch geprägt, dass Vorträge und Diskussionen stattfanden, und an den anderen beiden Tagen sollten Probeflüge und Erfahrungsaustausch stattfinden.

Bis zu 120 Flugbegeisterte wohnten den Vorträgen und Diskussionsrunden am Samstag bei. Hierbei waren auch zahlreiche Hersteller vertreten, um den Ausführungen zu lauschen, sich aktiv an den Diskussionen zu beteiligen und vor allem auch Fragen zu beantworten.



Frank Einführer als Leiter des Luftsportgerätebüros war einziger Vertreter der Beauftragten, da Jo Konrad in diesem Jahr leider nicht vor Ort war.

Zusätzlich waren die UL Kommission mit ihrem Vorsitzenden Christian Schücker, Sportreferent Matthias „magu“ Gudorf, Vorsitzender der Motorflugkommission und Sicherheitsbeauftragter Volker Engelmann sowie sein Vertreter Marc „Tuna“ Thöne vertreten. Vertreter der jungen Generation Jan Felix Götschmann war ebenso vor Ort, wie von der Geschäftsstelle des Landesverbandes in Duisburg, Herman-Josef Hante als Leiter der ATO NRW und Leiter der Verbandsflugschule UL 2095.

Auch der Vorsitzende des Technischen Ausschusses NRW, Walter Linden war gekommen. Unser Ehrenvorsitzender Werner Höhn kam mit seinen 82 Jahren standesgemäß mit seiner neuen SD 1, weil es ihm in seiner vorherigen Murphy Renegade doch zu sehr zog...;-)



Wann kommt der Autopilot?

Eine Frage, die sich sehr viele Pilot*innen stellen. Die technische Entwicklung und Umsetzung scheinen die Zulassung zu überholen.

Frank Einführer trug sehr dezidiert zum Verfahren und Fortgang der Pilotenassistenzsysteme (Autopilot) vor und erläuterte das weitere Vorgehen.

Hierbei trat zu Tage, dass nicht allen Hersteller bekannt war, dass sie bereits Anträge auf Vorläufige Verkehrszulassungen (Technische VVZ) stellen können.

Bisher ist der Deutsche Musterbetreuer der LEGEND 600, Michael Hin aus Freiburg, einziger Teilnehmer an dem Erprobungsprogramm und verfügt bereits über umfassende Erfahrungen und erste Ergebnisse zum Einsatz des Assistenzsystems von GARMIN.

Nun ist es wichtig, dass sich die Hersteller schnellstmöglich abstimmen und die ver-

schiedenen Systeme erproben und Erfahrungen sammeln, zusammenfassen und an die Beauftragten übermitteln. Erst dann kann der nächste Schritt, die Erarbeitung der Bauvorschriften erfolgen, bevor dann im letzten Schritt die Bauvorschriften zur Genehmigung eingereicht werden können.

Frank Einführer stellte auch noch einmal heraus, dass es keine VVZ für Einzelpersonen geben wird, sondern die Anträge durch die Hersteller bzw. Musterbetreuer gestellt werden müssen. Bei den dann erteilten VVZ sind auch z.B. keine Schulungen oder Vercharterungen möglich.

Die vertretenen Hersteller Bristell mit Axel Rönnecker, Michael Hin mit Legend 600 sowie Vampire, Marc Palm und Nadja Lieb mit Comco Ikarus C42, Robert Woodtli mit der Lightwing Aircraft AC4, Oliver Knicker von Kitplane for Africa (KFA), RUWE Aero mit Klaus

Dieter Tschäpe und der Skyleader 400 und 600, Ronny Gronevold mit seiner Alpi Aviation Pioneer 200 und 300, Jürgen Ostermeier von Luscombe Aircraft, Ronny Schäfer mit Groppo G70-600 und Trial und Otto Strauss von German Gyro sowie einige, die in Vertretung mit ihren Privatmaschinen die Musterbetreuer vertraten, die verhindert waren (wie z.B. Markus Schmidt und Jörg Engelmann mit ihrer Aeroprakt A32), standen mit ihren Modellen parat, um Einblicke zu gewähren.

Uli Völkel aus Schameder kam mit seinem ULF 2 offen eingeflogen – übrigens händisch und ohne Autopilot und ohne ILS.

Ist das Instandhaltungsprogramm für UL bindend?

Mit der Einführung der 600 kg Klasse sind nun auch für jeden UL Hersteller für Neuzulassungen (auch 472,5 kg) Wartungs-/Instandhaltungsprogramme zu erstellen. Jeder, der jetzt ein solch neu zugelassenes UL kauft, bekommt eine solche „Wartungsliste“.

Volker wollte nun für die Vereine wissen, ob denn nun diese Wartungsprotokolle verbindlich seien und damit eine TBO (Time Between Overhaul) „durch die Hintertür“ auch für UL eingeführt wurde.

Frank Einführer konnte hierzu den historischen Hintergrund erläutern und hat nun klar dargelegt, dass der Halter für die Umsetzung dieses Programmes verantwortlich ist.

Konkret ergibt sich daraus, dass das IHP rechtsverbindlich ist und die Umsetzung durch den Halter zu erfolgen hat. Das wiederum bedeutet tatsächlich, dass bei einer ROTAX 2000 Std TBO, oder Vergaserrevision 600 Std die Empfehlung des Herstellers verbindlich wird, wenn der Hersteller/ Musterbetreuer des

UL in seinem IHP aufführt, dass der Motor nach ROTAX Vorgaben zu warten ist.

Natürlich ist aber auch hier die weitere Nutzung „on condition“ möglich was bedeutet, dass nach Erreichen der TBO der Motor nicht zwangsweise komplett überholt werden muss, sondern auch Teilüberholungen bzw. intensivere Kontrollen einen Weiterbetrieb ermöglichen eben „je nach Zustand und Befund“. Hier steht die Eigenverantwortung des Halters im Vordergrund.

Frank appellierte daher an die Zuhörer, Kontrollen, Inspektionen und besondere Inspektionen zu dokumentieren und dann ggf. auch eine Anlage zum IHP zu erstellen, wie derartige verstärkte Kontrollen durchgeführt werden sollen, wenn z.B. TBO überschritten werden.

In diesem Kontext brachte sich Walter Linden, Vorsitzender des Technischen Ausschusses des Aeroclub NRW und gleichzeitig Miteigentümer einer Comco Ikarus C42B, mit seinem Sachverstand ein. Der technische Ausschuss hält auf der Internetseite z.B. Formulare für Arbeits- und Befundberichte sowie Flugprotokolle etc. bereit. Vereine, die hierzu Fragen haben, mögen diese bitte schriftlich (per Mail) an den TA richten, damit diese dann in einer Art FAQ beantwortet werden können.

Dazu passend hielt Bernhard (Natze) Altekemper von FK Services einen Vortrag zum Sachstand der ROTAX-Wartung. In einem lehrreichen und sehr interessanten Vortrag stellte Bernhard die ROTAX Motorenpalette kurz vor und gab Hintergrundinformationen zu den Besonderheiten des 912 IS und des 915 IS. Anschließend stellte er bebildert typische Wartungsbilder dar mit Spänen im Ölfilter und an der Magnetschraube durch Pitting, Hydrostoßelabtrag, auffällige Verbrennungsbilder an Kerzen, defekten Öldeckeln etc. Er wies auch darauf hin, dass das Motorenlogbuch häufig unterschätzt und oft auch nicht mehr gefunden wird. Hierin sollten aber unbedingt die durchgeführten LTA eingetragen und somit deren Durchführung dokumentiert werden.

Fliegen im Luftraum Charlie mit UL/ Annex 1 Flugzeugen

Derzeit gibt es mit der Einführung des ROTAX 915 IS immer mehr Pilot*innen, die gerne die Vorzüge dieses Triebwerks vollends auskosten möchten. Optimiert ist dieser Motor in Flugflächen jenseits FL120 zu betreiben. So bauen sich jetzt bereits einige schon medienwirksam Sauerstoffanlagen ein oder posten munter ihre Flüge im Internet.

Volker Engelmann wies daraufhin, dass gemäß Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV)

ein Betrieb mit Luftfahrzeugen im Airspace Charlie sowie über geschlossenen Wolkendecken ein VOR oder Flächennavigationsgerät bedingt. Darüber hinaus besagt die FSAV jedoch auch, dass die dazu erforderliche Ausrüstung als Luftfahrtgerät zugelassen sein muss.

Eine Zulassung bedingt jedoch ein sogenanntes „Form One“ und einen zertifizierten Einbau, was in Luftsportgeräten allerdings nicht möglich ist.

Natürlich lässt die Flugsicherung auch immer wieder ULs in den Luftraum Charlie. Verantwortlich für die Einhaltung der Bedingungen ist jedoch der/die verantwortliche Luftfahrzeugführer*in und nicht der/die Lotse*in. Die Problematik wurde bereits vor Jahren bei der Luftraumnutzerkonferenz im Zusammenhang mit einer angedachten Wandlung des Luftraum Delta um den Stuttgarter Flughafen in Charlie durch Volker Engelmann angemahnt. Das damalige BMVI, jetzt BMDV als zuständiges Ministerium hatte seinerzeit zugesagt, die antiquierte und nicht EASA konforme Vorschrift entsprechend anzupassen, was jedoch einige Zeit in Anspruch nehmen würde. Dieses ist bisher immer noch nicht erfolgt, obgleich z.B. UL Hubschrauber in die Vorschrift aufgenommen wurden. Also gab es Anpassungen/ Revisionen aber eben nicht für diesen wichtigen Punkt.

Der Vorgang wurde im Nachgang der Besprechung an den Vorsitzenden des Bundesausschuss Unterer Luftraum Habbo Brune gegeben, der sich mit den entsprechenden Referenten der Bundesgeschäftsstelle der Sache nochmals annimmt.

Da wir jedoch wissen, dass in unserem Ministerium auch Luftfahrer*innen sitzen, die Fachpresse lesen gehen wir davon aus, dass der Vorgang zügig aufgenommen werden wird. Vor allem weil explizit in der Vorschrift steht, dass das LBA Ausnahmen / gesonderte Regeln erlassen kann.

Wann kommen Turbine, Nachtflug, Kunstflug, Autonomes Fliegen?

Als Moderator hatte Volker Engelmann bereits im Vorfeld bei der Erstellung des Programms überspitzte Fragen formuliert, weil es die Zeit mit sich bringt, dass viele Pilot*innen, aber auch Hersteller nicht mit dem zufrieden sind was wir haben, sondern nach dem streben, was noch möglich wäre. Die Devise lautet wie so oft im Leben: „schneller, höher, weiter“.

Im Prinzip fordern wir im übertragenen Sinn, unser Führerschein A1 Kleinkraftfahrzeug aufzulasten und immer schneller zu machen, vergessen dabei jedoch, dass es dafür Klassen

jenseits der A1 Klasse gibt, so wie es auch bei uns etwas oberhalb der UL Klasse gibt, was nahezu alle Wünsche befriedigen kann.

Dennoch zeigen Energiekrise, Avgas-Problematik und auch die Nachbarländer, dass durchaus „noch Luft nach oben“ wäre. Nachtflug und Kunstflug sind in einigen Ländern auch mit UL möglich.

Ein Diskutant stellte provokativ die Frage, ob wir nicht so langsam wirklich den Fokus aus dem Auge verlieren, wenn bereits jetzt schon UL schneller als 300 km/h und jenseits der 250.000 Euro fliegen und wir nicht aufhören, noch mehr einzufordern. Bereits jetzt fordern Versicherer hohe Stundenzahlen an Erfahrung auf komplexen UL, bevor sie diese versichern. Auch Hersteller wie Bristell oder JMB lassen niemanden vom Hof fliegen, der nicht umfassend eingewiesen wurde. Wie im letzten Jahr kam dazu auch in diesem Jahr wieder eine Forderung nach Ratings auf komplexe UL auf. Tatsächlich haben die Italiener bereits seit vielen Jahren zwei Gruppen von UL – die "Basico" oder "Avanzato", wobei die Basico nur von 500-1000 ft AGL fliegen dürfen (früher nur bis 500 ft).

Frank Einführer, wie auch Jo Konrad im Vorgespräch zur AERO Friedrichshafen hatten bereits geäußert, dass sich weder der DULV noch der DAeC grundsätzlich Neuerungen, Erweiterungen oder dem Fortschritt kategorisch in den Weg stellen werden. Jedoch bringen jede Änderung der Bauvorschriften und technische Entwicklung auch eine Prüfung und ggf. Anpassung von Verfahren wie z.B. auch der Ausbildung mit sich.

Aktuell liegt für die Nutzung von Turbinen im UL erst eine konkrete Hersteller Absichtserklärung vor. Rechtlich bedarf es hierzu einer Anpassung / Ergänzung der Bauvorschrift. Dabei müssen dann Hersteller konkrete Vorschläge erarbeiten und unterbreiten. Letztlich möchte der Hersteller etwas Neues einführen, nicht jedoch der DULV oder das LSGB, weshalb natürlich deren Ingenieure sich nicht mit der Erarbeitung der Bauvorschriften beschäftigen können.

Wie kompliziert eine Anpassung ist, zeigte der Vortrag von Marc Palm zur Problematik der Auflastung von Bestandsflugzeugen der Comco Ikarus Serie C42 A, B, C und CS.

Für zahlreiche Motorenvarianten, Propeller-ausstattungen, Sonderzubehör wie elektrische Klappen 2 und 3 stufig usw. sind umfassende Tests zu erbringen, die hunderte von Ingenieurstunden erfordern. Hinzu kommen zahlreiche Lärmmessungen mit allen möglichen Variationen von Ausstattungen. Dennoch bleibt festzuhalten, dass Comco Ikarus seine Zusage eingehalten hat und die Ausrüstung auch von Bestandsmaschinen erfolgreich umgesetzt hat. Selbst die betagte C42 A lässt sich in Ver-

bindung mit einer ORATEX Bespannung auflasten.

Der Vortrag zeigte den Aufwand, den Hersteller betreiben müssen, bis dann endlich das ersehnte Gerätekenntblatt ausgestellt werden kann.

Ob und wann nun Kunstflug und Nachtflug möglich sein werden, wird die Zeit zeigen. Hierzu haben wir uns die 4. UL Infotage im nächsten Jahr aufgespart.

Was allerdings sehr interessant war ist die Tatsache, dass der „überspitzte Hinweis“ zum Autonomen Fliegen Professor Dr. Wolfram Schiffmann, ehemals FernUni Hagen auf den Plan rief. Dieser sagte gleich im Vorfeld – „kein Thema, geht alles jetzt schon!“.

So schaltete er sich ein in die Debatte, ob Rettungsgeräte zukünftig nicht vielleicht verzichtbar oder fakultativ denkbar wären. Das LBA hatte hierzu bereits signalisiert, dass man bei solchen Überlegungen darlegen müsste, wie man eine solche Sicherheitslücke schließen könne. Prof. Dr. Schiffmann forscht seit Jahren bereits sehr erfolgreich an einem Notlandesystem, dass eine Besatzung mit dem Fluggerät zu einem geeigneten Landefeld dirigieren kann, ja in Kombination mit einem Autopiloten sogar selbststeuernd, sprich autonom bis zur Landung bringen kann. Derzeit befindet sich das Projekt in der erweiterten Proof of Concept Phase, in der fremde Piloten das System unter Beobachtung testen.

Wir sind gespannt und wollen unserem Fliegerkameraden Wolfram bei den nächsten UL Infotagen dazu ein Podium bieten.

Landeplatz Lärmschutzverordnung

Ein Thema, welches uns in Zukunft massiv umtreiben könnte, ist die bevorstehende Anpassung der Landeplatzlärmschutzverordnung in zweierlei Hinsicht.

Hiermit hatte sich seit einem Jahr bereits Wolfgang Förster, Ingenieur und FI aus Wipperfurth beschäftigt und das Thema sehr dezidiert aufgearbeitet.

Erstens sollen zukünftig auch UL mit zu den Flugbewegungen zählen die bestimmen, ob ein Flugplatz unter die verschärften Bedingungen der Landeplatzlärmschutzverordnung fällt oder nicht. Bisher wurden diese aufgrund der geringen Lärmemission nicht gezählt. Dazu zählten aber nun auch die Tragschrauber, die bekanntlich deutlich lauter erscheinen. Konkret wird die avisierte Änderung bedeuten, dass wir viele neue Plätze haben, die verschärft reglementiert werden, obgleich sie ggf. weit außerhalb einer Bebauung liegen oder gar nur reinen UL Flugbetrieb haben.

Zweitens fand nach derzeitigem Entwurf ein lineares Absenken der bestehenden Lärmwerte

um 5 dB statt. Für ein Motorflugzeug, dass vorher schon sehr laut war bedeutet dies, dass es mit relativ geringem Aufwand die neuen Bedingungen wird erfüllen können, obgleich es ungleich lauter ist als ein UL. UL lagen vorher schon in einem extrem niedrigen Fenster für Lärmemissionen. Hoher Aufwand musste betrieben werden, um diese für die Anforderungen zu ertüchtigen. Jetzt werden diese ohnehin schon sehr leisen UL noch einmal um 5 dB zu senken sein, was defacto dazu führt, dass viele der UL, insbesondere die häufig in der Schulung eingesetzten ökonomischen 80 PS Varianten, zukünftig den erhöhten Lärmschutz nicht mehr werden erfüllen können. Viele Plätze haben angekündigt, zukünftig die Landegeühren für Flugzeuge ohne erhöhten Lärmschutz zu verdoppeln. Flugplätze die dann unter die Lärmschutzverordnung fallen, werden zu bestimmten Zeiten gar nicht mehr angefliegen werden können, von der Schulung ganz zu schweigen, während deutlich lautere Motorflugzeuge nicht betroffen sein werden.

Hier werden DULV und DAeC dicke Bretter zu bohren haben, da neben dem BMDV auch noch das Umweltbundesamt mitredet, dessen Dienstposten nun naturgemäß eher weniger von Pilot*innen besetzt sind.

Sicherheitsvortrag Übungsflüge mit UL

Zu Sicherheitsaspekten trug Volker Engelmann als Sicherheitsbeauftragter des Landesverband NRW vor. Konkret ging es u.a. um die Art und Weise wie Übungsflüge durchgeführt werden – und – wie es sinnvoller wäre.

Erfahrungen u.a. aus der Fluglehrerassistenten- Ausbildung zeigen seit Jahren ein ähnliches Bild: jede(r) Bewerber*in muss über mindestens 150 Std PIC Zeit nach Lizenz verfügen. Jede(r) von ihnen hat eine Vorauswahlprüfung abzulegen. Praktisch erstreckt sich diese eigentlich auf das Erfüllen und saubere Vorfliegen der Prüfungsinhalte für Lizenzbewerber*innen.

Die Ergebnisse sind teils von erheblichen Mängeln behaftet, die dann in Nachschulungsphasen münden (müssen). Rollübungen, Stallübungen, Notlandeübungen und Ziellandeübungen sind offensichtlich die Mängel behaftesten Übungen. Da kommt die berechnete Frage auf, wie das sein kann. Viele der Aspirant*innen geben zu, dass seit Jahren nicht gemacht zu haben. Wie beschrieben – wir reden von den Grundlagen zum Bestehen der Lizenzprüfung für „Fußgänger“ nach 30 Stunden Flugausbildung. Auf die Frage was denn bei dem letzten Übungsflug geflogen

wurde, offenbart sich der Grund für die nachlassenden Kompetenzen. Im Ergebnis spricht der Landesverband NRW die dringende Empfehlung aus, sich bei den Übungsflügen an die Inhalte des Prüfungsprotokolls zu halten. Flankiert werden muss die Maßnahme durch die Vereinsvorstände, die dieses – im Gegensatz zum Landesverband – anweisen können. Da es sich bei den Übungsflügen UL, anders als bei der Auffrischungsschulung LAPL/PPL-A, nicht um eine Ausbildung handelt, kann jeder Fluglehrberechtigte letztlich selbst entscheiden, was er macht. Der gerade Strich auf der Karte nach Langeoog oder Norderney ist sicherlich nicht das Übungsziel, was der Gesetzgeber mit dem Paragraphen 45 der LuftPersV erreichen möchte. Im Falle eines Flugunfalles könnten die Flugunfalluntersucher oder auch der Staatsanwalt hier mal tiefer einsteigen und Daten der Flugsicherung vom Übungsflug anfordern, wie dieses in einem BfU Bericht bereits erfolgte. In diesem Punkt waren sich die Mitglieder der Kommission ebenso wie der Leiter des LSGB, übrigens wie auch viele Teilnehmer einig, dass hier Handlungsbedarf besteht.



Vereinsflieger im LSGB und neue Prüfungsfragen UL

Zukünftig wird das LSGB auf die papierlose Umsetzung der Ausbildung durch die Teilnahme am DV Programm „Vereinsflieger“ ergänzend umstellen, d.h., dass auf freiwilliger Basis z.B. die Meldungen der Ausbildungsflugzeuge bzw. Schülermeldungen usw. über Vereinsflieger geregelt werden können. Hierdurch werden beiden Seiten Arbeitsschritte und damit verbundener Verwaltungsaufwand gespart und den rechtlichen Vorgaben Rechnung getragen.

Zur Umsetzung der Prüfungen haben das LSGB und die Firma Eisenschmidt am Rande der Veranstaltung eine Kooperationsvereinbarung angekündigt, wonach es zukünftig möglich sein wird, die Fragenkataloge der Firma Eisenschmidt zu nutzen und viele der

deckungsgleichen bzw. ähnlichen Fragen aus dem LAPL/PPL Bereich nutzen zu können. Hierdurch ist ein Änderungsdienst sichergestellt und die Prüfungen können dann beim Prüfungsrat am PC erfolgen, wodurch sich ein Hin- und Herschicken von Prüfungsunterlagen erledigt.

Hierzu wird das LSGB beizeiten die angeschlossenen Vereins- und Gewerbliche Flugschulen informieren.

In diesem Zusammenhang wurde die Initiative des Vizepräsidenten Ausbildung, Matthias Podworny noch einmal aufgegriffen, die Anerkennung von UL Theorie und UL Praxis für den Erwerb des LAPL-A bzw. PPL-A wieder zu forcieren, wie es damals bereits zum PPL-N mit 7 Stunden (+5 Std für 2000 kg Berechtigung) und praktischer und theoretischer Prüfung in nur wenigen Theoriefächern möglich war. Das wäre natürlich bei einer Angleichung der Theorieinhalte deutlich einfacher zu begründen. Es gibt bereits jetzt Schulen, die ihre Schüler nach den PPL-A Vorgaben theoretisch unterrichten und die praktische Verfahren 1zu1 anwenden (FunkNav am Simulator).

Allerdings wurde aus dem Zuhörerkreis angemerkt, dass leider die Theorieprüfungen LAPL und PPL-A jetzt durch unterschiedliche Anbieter nicht mehr gleich sind und teils erheblich Unterschiede zu verzeichnen sind.

Resümee

Die Veranstaltung hat sich als dringend erforderlich und massiv nachgefragt erwiesen und bereits jetzt als jährliches Treffen etabliert. Die zahlreichen Feedbacks waren durchweg äußerst positiv und dem Wunsch nach mehr Möglichkeiten mit den Herstellern Zeit am Flugzeug zu verbringen, wird in einem geänderten Konzept im nächsten Jahr Rechnung getragen werden.

Unser Dank gilt der Fluggemeinschaft Rennefeld e.V., ohne deren maßgebliche Unterstützung, unter hohem personellem wie materiellem Einsatz, eine solche Veranstaltung nicht möglich wäre. Hinzu kommt die hervorragende Infrastruktur mit ausreichend Platz, der Möglichkeit von Beginn bis Ende Bürgerliche Dämmerung fliegen zu können und das bis FL 100... um anschließend unter der Fläche schlafen zu können... Die Fliegerpartys sind bereits jetzt schon legendär.

„Save the Date“ und Änderung des Konzeptes im nächsten Jahr

Im Jahr 2023 werden die UL Infotage am ersten Augustwochenende (4.-6. August 2023) am Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld (EDKR) stattfinden.

Aufgrund der bisher gewonnenen Erfahrungen und intensiver Nachbesprechungen mit vielen Beteiligten sollen im nächsten Jahr die UL-Infotage im Kern am Samstag und Sonntag stattfinden mit der Möglichkeit der Anreise und des Aufbaus bereits am Freitag.

Am Samstag wird dann der reine Messetag mit Probeflügen, Vorführungen und einem Gebrauchtteile-Markt stattfinden, und am Sonntag werden dann erst die Vorträge und Diskussionen mit DULV und DAeC LSGB, den Herstellern, Eignern und allen Interessierten abgehalten.

An dem Konzept des Runden Tisches UL und dem Messecharakter soll aber in jedem Fall – vor allem auch wegen des überaus positiven Feedbacks – festgehalten werden.

Natürlich dürfen auch Motorsegler und Echo-Klasse Flugzeuge anfliegen, natürlich alle ohne Landegebühen. Spenden an den ausrichtenden Verein sind hingegen gern gesehen.

Auf ein Wiedersehen in Schmallenberg in 2023!
Euer Team MOTKO/ULKO des Aeroclub-NRW

Text und Fotos: Volker Engelmann

