

Endlich wieder ein „Propellerfliegetag“ auf dem Domberg

Zum 23. Ultraleicht-, TMG- und Motorflieger-Tag hatte der Landesluftsportverband Rheinland-Pfalz auf den Flugplatz Bad Sobernheim Domberg eingeladen, dieses Mal Mitte Oktober, damit mehr Pilot*innen als zum gewohnten November-Termin einfliegen konnten.

Leider spielte das Wetter nicht mit, aber so konnte man an den KFZ-Kennzeichen gut erkennen, dass die an den angekündigten Themen Interessierten nicht nur aus Rheinland-Pfalz, sondern auch aus Baden-Württemberg und Hessen angereist waren. Präsident Ernst Eymann begrüßte alle ganz herzlich, ebenso die Gäste vom DAeC in Braunschweig sowie die Referenten des Tages.

Für die Neuwahl der Referenten im LSVRP im nächsten Frühjahr wurden für den Ultraleicht-Bereich Guido Wagner und Manfred Steiner bestätigt; für die Position als Motorflugreferent erklärte sich Frank Ortmann bereit, leider konnte bisher kein Stellvertreter für ihn gefunden werden (Vorschläge aus den Vereinen bitte bei Ernst Eymann einreichen).

Manuel Höferlin MdB - ehemals Motorflugreferent und jetzt einer der Vizepräsidenten - betonte, dass der Landesluftsportverband nur agieren kann, wenn sich die Vereine mit ihren Problemen an ihn wenden und ihn über diese informieren. Der Luftraum in Rheinland-Pfalz muss verteidigt werden, vor allem um große Flughäfen. Auch ist es wichtig, dass Vereine ihre Platzrunden veröffentlichen, damit keine Windräder in den Anflugbereich gebaut werden. Für alle Teilnehmer am Luftsport ist sehen und gesehen werden wichtig, darum sollte der Transponder immer eingeschaltet werden; und auch Segelflieger müssen etwas ausstrahlen, damit unbemannte Drohnen ein Signal einfangen und dann ausweichen können. Es ist schwierig, Politiker von der Sportfliegerei zu überzeugen, das hat die Diskussion und die Abstimmung über die ZÜP gezeigt. DAeC und AOPA als Vertreter der Luftsportler werden in der Politik leider nicht

ausreichend wahrgenommen, darum ist ein relevanter Einfluss in Berlin nur möglich, wenn alle Luftsportarten zusammenarbeiten.



▲ Vizepräsident Manuel Höferlin MdB warb darum, dass sich Vereine bei Problemen an ihn wenden

▼ Frank Einführer informierte aus dem Luftsportgerätebüro



Der Leiter des Luftsportgerätebüros im DAeC Frank Einführer ist seit vielen Jahren ein gern gesehener Gast, der bei jeder Tagung über Aktuelles aus dem LSG-Büro informiert. Interessant war hier, dass trotz Corona-Einschränkungen im Jahr 2020 ein Anstieg von Ausbildungsmeldungen um fast 20 % zu verzeichnen war. Dies und andere Zahlen aus dem UL-Bereich sind im Jahresbericht 2021 unter www.daec.de/luftsportgeraete-buero zu finden, ebenso gibt es auf der Homepage die Musterzulassungen und Auflastungen auf 600 kg. Zum grenzüberschreitenden Fliegen mit einem 600 kg aufgelasteten UL bestätigte er die Vorschrift, dass dies in Frankreich nur mit einer vorher eingeholten Einzelgenehmigung möglich ist, sowohl für einen Überflug als auf für Landungen.



▲ Viele Teilnehmer waren zum Domberg gekommen

Torsten Gutzeit zeigte anhand von 3 Beispielen mit Bildern, wie wichtig es ist, dass man auch über „Beinahe-Unfälle, kritische Situationen und Gefahren“ im Flugbetrieb spricht. Sei es, dass zum Beispiel ein vor der Halle abgestelltes UL durch eine Thermikböe umgeweht wird, ein verschmutzter Kraftstoff-Filter zu Motorproblemen führt oder ein platter Reifen nicht vor dem Start erkannt wird. Hier ist eine positiv Fehlerkultur in den Vereinen wichtig, damit man aus diesen Fehlern lernen kann und diese nicht aus Angst, dass darüber gelacht wird, verschweigt.

Herbert Brendel hatte wieder wunderschöne Bilder von seinen VFR-Flugreisen 2021 und 2022 mitgebracht. So war er 2021 unter anderem im Juli nach Norwegen geflogen. Da

das Land zwar nicht zur EU gehört, aber ein Schengen Staat ist, muss immer zuerst ein Zollflugplatz angefliegen werden. Auch wird grundsätzlich mit Flugplan geflogen. Das Besondere beim Fliegen dort ist, dass nicht immer Kontakt mit FIS besteht, der Abstand zwischen den Flugplätzen oft sehr groß und oft kilometerweit keine Zivilisation zu sehen ist. Darum ist eine genaue Flugplanung einschließlich Spritmanagement ganz wichtig, bei letzterem auf gültige Tankkarten achten, da man mit Kredit- oder Bankkarte keine Möglichkeit zum Tanken hat. Die Bilder von den vielen Fjorden waren wirklich beeindruckend. Im Juli 2022 ging es einmal wieder nach Frankreich, dieses Mal über Saint-Cyr-L'École westlich von Paris nach Calais und Le Tourquet und zurück, dann St. Étienne über den Vercors, nach Arcachon und La Rochelle, über Lannion nach Cherbourg und Le Havre und zurück in die Eifel nach Bitburg. Bedingt durch militärische Übungen konnte die geplante Route entlang der Atlantikküste nicht überall wie geplant durchgeführt werden. Auch von dieser Tour hatte Herbert Brendel viele Bilder mitgebracht, mit denen er zeigen wollte, wie schön das Fliegen auch im europäischen Ausland ist. Gerade in Frankreich sollte man sich nicht von den teils sehr komplizierten Luftraumstrukturen abhalten lassen; die Lotsen von FIS in Frankreich sprechen ein gut verständliches Englisch, sodass die auch kein Problem ist. Wer sich dafür interessiert, sollte sich einmal die Homepage www.dh-ontour.de/flying/ anschauen, hier gibt es viele sehenswerten Videos von den Flügen in Europa, die Herbert mit seinen am UL angebrachten Kameras gefilmt hat.

Herwart Goldbach hatte unter dem Motto „Awareness 2022/23 und Veränderungen im Luftraum“ wieder interessante Beiträge mitgebracht:

- So gibt es bedingt durch den Krieg zwischen der Ukraine und Russland auch in Deutschland verstärkte militärische Aktivitäten, an jedem Wochentag laufen diese rund um die Uhr in den Übungsgebieten auf Hochtouren. Wichtig ist darum zu wissen, wann eine ED-R aktiv ist. Hier

- hilft der Airspace Use Plan, der über die AIS-Seite als WebAUP abzurufen ist. Auf der sicheren Seite ist man in jedem Fall, wenn man bei FIS nach den Aktivitäten fragt. Es sollte auch immer daran gedacht werden, dass in einer ED-R auch immer Drohnen aktiv sind.
- In der Darstellung auf einer Karte kann es Differenzen geben. Eingblendete Informationen überdecken dann oft wichtigen Luftraumgrenzen oder andere Details sind nicht erkenntlich. Ein Wechsel zu einer geeigneteren Darstellung kann Luftraumverletzungen verhindern
 - Eine Methode zur strukturierten Entscheidungsfindung bei Problemen im Flug ist FOR-DEC:
 - Facts - Wie ist die Situation? Was ist das Problem?
 - Options – Welche Handlungsmöglichkeiten gibt es?
 - Risks/Benefits – Welche Risiken hat jede Option? Was könnte jede Option bewirken?
 - Decision – Was tun wir? Wie lautet unsere Entscheidung?
 - Execution – Was sind die Schritte? Wer tut was?
 - Check – Verbessert sich unsere Situation? Erneutes FORTEC nötig?
 - Er zeigte am Beispiel einer Beinahe-Kollision zweier Luftfahrzeuge, dass die Erkennbarkeit von LFZ durch verschiedene Faktoren negativ beeinflusst werden kann. Und wenn dann ein Kollisionswarngerät aufgrund einer abgelaufenen Software und/oder falscher Konfiguration nicht funktioniert, ist eine kritische Annäherung vorprogrammiert. (Dieser Vorfall ist im Untersuchungsbericht BFUU21-0043-7X nachzulesen)
 - Der nächste kleine Film (Der Flug ins Eis) aus Amerika zeigte, wie schnell das Wetter gefährlich werden kann
- Lärmschutz und Umweltmaßnahmen durch bestimmte Verfahren: Um große Flughäfen herum tangieren die An- und Abflüge auch den Luftraum E, hier befindet sich die größte Zahl von Luftfahrzeugen. Beim CDA (Continuous Descent Approach) sinkt das Flugzeug nicht stufenweise, sondern kontinuierlich, wodurch es zu einer Verringerung von Lärm und Kraftstoffverbrauch kommt. Bei einem abweichenden Anflug, sogenannten Transitions, werden LFZ über standardisierte Verfahren zum Endanflug geleitet. Dies ermöglicht auch bei viel Verkehr einen geordneten Verkehrsfluss. Beim Abflug sind trotz genauer Navigationsverfahren z. B. wegen Seitenwind Abweichungen von der Abflugroute um mehrere hundert Meter möglich. Daraus ergeben sich folgende Konsequenzen: Verkehrspiloten aus fremden Ländern sind gewohnt, nur in geschützten Bereichen zu fliegen, unser Luftraum E als Gefahrenquelle ist ihnen nicht immer bewusst. Es muss uns klar sein, dass im Luftraum E der kontrollierte Instrumentenflug nicht zwingend ausweicht und uns auch optisch nicht sehen kann. Darum ist es wichtig, dass wir im Nahbereich von Flughäfen mit aktiviertem Transponder (Mode C) oder ADBS fliegen, damit wir vom Airliner elektronisch erkannt werden (Flarm wird von ihnen nicht empfangen)
 - Reduzierung der Navigationsanlagen: seit 2002 wurden 7 Drehfunkfeuer abgebaut und bis 2032 werden weitere 20 folgen. Bei IFR Anflugverfahren werden vermehrt Verfahren mit GPS/GNSS-Nutzung eingesetzt, die einen Anflug nach Instrumenten an fast jedem Landeplatz ermöglicht, soweit dieses Verfahren dort etabliert

und freigegeben ist. Man rechnet auch damit, dass darum die Zahl der Flugplätze mit RMZ steigen wird, was bedeutet, dass dort ein Anflug nach IFR durchgeführt wird, der aber im Luftraum G nicht kontrolliert ist. Hier sind die RMZ-Verfahren für alle Luftverkehrsteilnehmer bindend. Die Reduzierung der VOR gibt aber auch Raum für den Aufbau weiterer Windkraftanlagen und erhöht somit die Hindernisanzahl im Luftraum E und G. Festgelegte Anflugverfahren/Platzrunden sind Schutzbereiche, in denen keine Windräder aufgebaut werden können.

Johannes Garrecht ist ein Fachmann, was Transponder für Drohnen und Windkraftanlagen betrifft. Er erklärte uns die BNK (Bedarfsgesteuerte Nachtkennzeichnung). Da die rote Nachtbeleuchtung bei Windkraftanlagen von vielen Mitmenschen als störend empfunden wird, sollen die Anlagen nachgerüstet werden. So wird die Befeuerung nur im Bedarfsfall aktiviert. Dadurch wird auch die Akzeptanz von WKA in der Bevölkerung erhöht. Es gibt in Deutschland (onshore) ca. 30.000 Windkraftanlagen, von denen ca. 14.000 BNK-pflichtig sind. Die Statistik aus über 20 bisherigen Installationen hat gezeigt, dass über 98% der Nacht Licht-Aus-Zeit ist – und dies sorgt für einen sicheren Himmel und ruhige Nächte. Was die immer mehr vorkommenden Drohnen in Deutschland betrifft, sorgen diverse Kooperationen mit namhaften nationalen und internationalen Partnern dafür, die Drohnen sicher und fair in den Luftraum zu integrieren.

Da die für die Flugsicherung zuständigen Kollegen von der Ramstein Airbase durch aktuelle NATO-Trainings verhindert waren, wies Ernst Eymann noch einmal auf die Ramstein Awareness Campaign hin. In jedem Flugzeug (sowohl Motor- als auch Segelflieger), das in dem großen Bereich um Ramstein fliegt, sollte die RamsteinCard liegen, die das Prozedere in den kritischen An- und Abflugbereichen genau beschreibt und auch die Meldungen an GCA bzw. Tower. Bei

Segelflugbetriebsankündigungen müssen die Anmeldungen an alle E-Mail-Adressen geschickt werden.

Bevor Ernst Eymann dann einen kurzen Überblick der diesjährigen Meldungen von Waldbränden durch Sportpiloten gab, ehrte er Armin Krayer aus Oppenheim mit der silbernen Daidalos-Medaille. ▼



Für die motorgetriebene Fliegerei konnte Axel Boorberg als Vorsitzender der „Task Force Avgas“ über den aktuellen Stand bei AvGas und Ersatzkraftstoffen berichten. Die Ausgangslage im November 2021 stellte sich wie folgt dar: AvGas-Versorgung 100 LL ist ein absehbares Auslaufmodell. Alternativen zeichnen sich ab und sind zum Teil schon jetzt verfügbar. Die Umbau- und Änderungsgeschwindigkeit ist bemerkenswert gering. Es gibt nur sehr begrenzte öffentliche Erörterungen und Wahrnehmung der Sachzwänge und viele nicht vernetzte Lösungsansätze und Einzelkämpfertum, auch auf Verbandsebenen. Das Zielsetzung der Initiative sei folgende: - die Nutzung von UL91 zu fördern, - bleifreien Flugkraftstoff UL100 als Stufe 1 flächendeckend so schnell wie möglich in D (ggf. D-A-CH), - in 2035 nachhaltiger Flugkraftstoff AvGas (Fossil-Free-UL100. UL91 ist mittlerweile für eine Vielzahl von Triebwerken zugelassen. Voraussetzung sind Kennzeichnung an der Tanköffnung des Flugzeugs und Eintragung in AFM und L-Akte (RTS und Form 123). Das Ziel in der Ferne ist, dass es auf einem Flugplatz nur noch einen Tank geben wird, der einen Flugkraftstoff für alle Motoren hat. In Deutschland gibt es noch nicht so viele Flugplätze, auf denen man UL91 tanken kann, aber auch schon einige

Tankstellen, die kein AvGas mehr anbieten. Die Auswahlkriterien für uns als Kunden sind die technisch problemlose Nutzung (Materialverträglichkeit, Betriebssicherheit, Langlebigkeit), Bleifreiheit auch REACH konform /EU-Fähigkeit, Preis, Versorgungssicherheit und in Zukunft Defossilierung. Am Ende seines Vortrags bat Boorberg um die Unterstützung durch die Piloten und die Mithilfe bei der Erstellung eines umfassenden Nutzer-Bilds bzgl. der Verwendung von bleifreiem Flugbenzin.

▲ Axel Boorberg berichtet über den aktuellen Stand zu AvGAs und den Ersatzkraftstoffen



Der LSVRP bietet seit 2003 Flugsicherheitstraining in Gap in den französischen Seealpen an. Dieses Angebot wird immer noch gerne angenommen, denn beim Fliegen im Gebirge sind sehr viele Punkte zu beachten. Es werden maximal 15 Teilnehmer nach Frankreich mitgenommen, die vorher in Bad Sobernheim als Vorbereitung für dieses Sicherheitstraining in der Theorie mit den speziellen Themen bekannt gemacht werden. Ernst Eymann zeigte an vielen Beispielen, was wichtig ist und worauf es in den Bergen ankommt. Dann konnte man die Route vom Treffpunkt in Bremgarten bis zum Ziel in Gap/LFNA verfolgen. Auch gab es Fotos vom geplanten Programm während des Aufenthalts dort. Im nächsten Jahr wird dies vom 20. Bis 26. August 2022 stattfinden.

Nach einem mit vielen Informationen gespickten Tag dankte Ernst Eymann den Referenten für die interessanten Beiträge, dem Luftsportverband für die Bereitstellung der Räume und dem FSV Sobernheim für das gewohnt leckere Catering bei dieser Veranstaltung. Er wünschte allen eine gute Heimfahrt und „always happy landings“.

Sybille Baumgärtner