



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Flieg mal hin: Juist EDWJ

Nach der Landung mit 1 PS ins Zauberland

Auf nach Friedrichshafen!

AERO 2023 setzt auf Nachhaltigkeit

Vom Modellflieger zum UL-Piloten

Jung, begabt, mit Stipendium zur Lizenz



MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

ISSN 2511-8250



9 772511 825007



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 19 – 22, 2023

Friedrichshafen | Germany



#weareGA
#aerofriedrichshafen



Über den Tellerrand schauen

Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

es macht gerade einfach Spaß: auf dem Flugplatz endlich wieder die strahlenden Gesichter und polierten Maschinen zu sehen. Und manchmal lohnt es sich genauer hinzuschauen! Bei uns in EDRK sind Segel-, Motor- und Ultraleichtflieger sowie Businessjets am Start. Manchmal steigt auch ein UL hoch um Fallschirmspringer abzusetzen. Und mitunter begegnen einem – hoffentlich mit genügend Abstand zur Platzrunde – Gleitschirmflieger. Nur fünf Kilometer entfernt haben die Modellflieger ihren Platz. Und sehr oft sehen wir abends die Ballone, die unsere wunderschöne Region für ihre Fahrten nutzen. Bevor ich Chefredakteurin beim LuftSport-Magazin wurde, bin ich in der Regel zum Platz gefahren, um das UL rauszuziehen und eine Runde um den Platz zu drehen. Heute sage ich: Was habe ich alles verpasst! Mittlerweile durfte ich in alle Luftsportarten reinschnuppern und dafür bin ich unglaublich dankbar. Nicht nur die Fluggeräte sind unterschiedlich und faszinierend – gefühlt auch die Luftsportler, die jeweils für ihr Hobby brennen und deswegen mitunter ihre ganze Freizeit damit verbringen. Unser Magazin versucht, alle Luftsportarten abzudecken. Es lohnt sich, auch einmal in die Rubriken zu schauen, die nichts mit dem eigenen Hobby zu tun haben. Denn letztendlich wollen wir alle das Gleiche: in die Luft! Und wenn wir etwas mehr über die anderen wissen, dann können wir zusammenwachsen. Und das ist gerade in diesen Zeiten so wichtig. Gemeinsam sind wir stark!

Auf der AERO 2023 haben die Besucher viel Gelegenheit, über den Tellerrand zu schauen und sich zu informieren. Natürlich ist das Magazin LuftSport auch mit einem Stand vertreten. Ihr findet uns in der Halle B2 am Stand 401. Wir laden euch herzlich ein, bei einem Getränk mit uns ins Gespräch zu kommen. Denn nur, wenn wir wissen was euch, die Leserinnen und Leser, interessiert, können wir für euch auf die Suche nach spannenden Themen gehen.

Wir freuen uns auf eine tolle Zeit!

Herzliche Grüße

Ihre/Eure Ricarda Helm

Titelbild: Michael Kügelgen

Editorialfoto: Ludwig Feuchtnr

Inhalt

News	4
Termine	6
Luftsportgeräte-Büro	
Ultraleichtflieger: Bitte überprüfen!	7
AERO	
Auf zur AERO 2023	8
Elektroflug	
eMagic one	
– Futuristisches Eigenbau-UL mit „e-VTOL-Genen“	10
Dialog	
Kleine Tipps vom Pilotentag Nord	12
Landesverbände	
Bremen	LV 15 - 18
Hamburg	LV 19 - 20
Niedersachsen	LV 21 - 29
Rheinland-Pfalz	LV 30 - 38
Flugsicherheit	
Fly the aircraft first!	
– Zuallererst das Flugzeug fliegen	39
Flieg mal hin	
Juist EDWJ	40
Luftsportjugend	
Vom Modellflieger zum UL-Pilot	
Mit Stipendium zum Flugschein	42
Reisebericht	
Reisetipp für den Sommer: Sommerurlaub mit dem UL in acht Ländern	44
Frauen im Luftsport	
Hexentreffen 2023 im Diezer Grafenschloss	47
Modellflug	
Studieren geht über Probieren	
Vom Wurfgleiter zum Original	48
Recht	
Info heißt jetzt häufig Radio	
Neue Sprechfunkverfahren	50
Die Leserseite	
Kleinanzeigen	51
Impressum	51

Nachhaltigkeit beim Segelflug

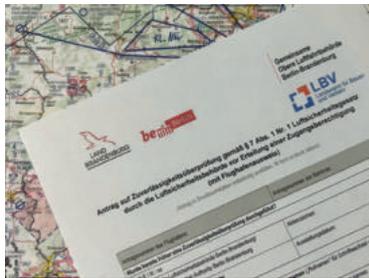
Müssen sich Luftsportlerinnen und Luftsportler einen fahrlässigen Umgang mit kostbaren natürlichen Ressourcen vorwerfen lassen? Missachten sie die allseits geforderte Nachhaltigkeit? In einem ausführlichen Beitrag auf unserer Homepage setzt sich Hermann Bolz am Beispiel des Segelflugs mit diesem Thema auseinander. Sein Fazit: Nicht nur die natürlichen, sondern auch und gerade die gesellschaftlichen Ressourcen bedürfen einer nachhaltigen Entwicklung – und dazu leistet der Segelflugsport einen erheblichen Beitrag.

Hier ist der Artikel verlinkt:



Unwissenheit schützt nicht vor Entzug der ZÜP

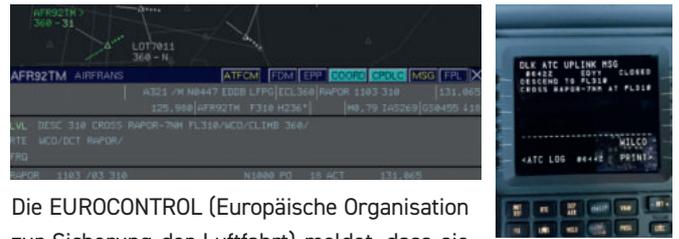
Für die einen ist sie ein Fluch – für die anderen genau richtig: Alle Motorflugpilotinnen und -piloten benötigen eine gültige ZÜP (Zuverlässigkeitsüberprüfung). Doch wer glaubt, dass diese generell nach Erteilung fünf Jahre gültig ist, der irrt. Die ZÜP kann durchaus von den Behörden zwischendurch widerrufen werden. Die bekannten Gründe dafür sind Strafverfahren. Doch der interne automatische Behördenaustausch ist umfangreicher, wie jetzt ein Pilot feststellen musste. Auch die Nachrichtendienste (wie z. B. der Verfassungsschutz) melden der Luftfahrtbehörde ihre Erkenntnisse, wenn ein Luftfahrer in ihr Visier geraten ist und man deshalb Zweifel an der Zuverlässigkeit des Piloten hat. Allerdings gibt die Luftfahrtbehörde Entwarnung: „Eine bloße Teilnahme an einer Demonstration oder Kritik an politischen Entscheidungen lösen keine Zweifel an der Zuverlässigkeit einer Person aus“, erklärt Jan Thomsen, Sprecher der Senatsverwaltung Berlin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. Haben Sie gewusst, dass die ZÜP zwischendurch entzogen werden kann?



Antworten Sie hier:



Flugsicherheit: Richtige „Quassel-Frequenz“ nutzen



Die EUROCONTROL (Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt) meldet, dass sie mitunter Probleme hat, mit den einzelnen Airlinern zu kommunizieren. Das kann fatale Folgen für die Flugsicherheit haben. Ein Hauptproblem – neben kurzfristigen technischen Einschränkungen – ist eine unbeabsichtigte Störung durch andere Teilnehmer im Luftraum – und zwar durch die Nutzung einer falschen „Quassel-Frequenz“. In den NFL 1-1524-18 ist klar geregelt: 122.540, 122.555 und 130.430 sind ausgewiesene Frequenzen für die Luft-Luft-Kommunikation. Gefährlich wird es, wenn man Frequenzen zwischen 136,500 MHz und 136,975 MHz nutzt. Denn hier liegen die Datenfrequenzen, die die Fluglotsen für das eigene System „Controller Pilot Data Link“ (CPDLC) nutzen. CPDLC ist eine digitale Datenverbindung zwischen dem ATC-System und den einzelnen Airlinern. Das ist für die Lotsen eine echte Alternative zum VHF-Funk, denn sie können darüber viele Features und Anweisungen geben, die beim normalen Sprechfunk viel „Frequenz-Zeit“ kostet. Ein weiterer Vorteil: Im Falle einer blockierten Funkfrequenz ist der zusätzliche Nutzen von CPDLC fast unermesslich. Deswegen der dringende Appell der Lotsen: Nie die Frequenzen der CPDLC nutzen! Weitere Infos unter <https://www.eurocontrol.int/tool/controller-pilot-datalink-communications-ground-automated-tool>

Quelle: Eurocontrol

Der Luftsport-Verband Bayern e. V. stellt ein: Geschäftsführer/in (m/w/d)



Hast du Lust, die Geschicke des Verbandes als Geschäftsführer/in mitzugestalten? Unser langjähriger Geschäftsführer verabschiedet sich in den Ruhestand und wir suchen eine ambitionierte Nachfolge in Vollzeit.

Die Stellenausschreibung findest du hier:





FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF

City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 700 189-0
www.friebe.aero
info@friebe.aero






Delta Zulu
Bessere Kommunikation
und mehr Sicherheit



Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

Luftsportgeräte-Büro – Geschäftsbericht 2022

Großmodelle (mehr als 25 und bis zu 150 Kilogramm)



Nun ist sie da, die Betriebserlaubnis (BE) für Modellflug für den DAeC/MFSD. Grundlage dieser BE sind die Standardisierten Re-

geln für Flugmodelle (StRfF). Für die Halter und Piloten von Flugmodellen mit einer max. Abflugmasse von mehr als 25 kg ändert sich auf der technischen Seite genau genommen nichts. Im Vergleich mit den in unseren Nachbarländern geltenden Zulassungsbestimmungen stehen wir mit den DAeC-Regeln und dem gesamten Prüf-Prozedere sehr gut da, was auch an den Zulassungszahlen ablesbar ist. Eindeutige Verbesserung und Erleichterung bringen die StRfF für Modellflugveranstaltungen, an denen ausländische Großmodelle teilnehmen, wenn diese Veranstaltungen im Rahmen der BE des DAeC/MFSD durchgeführt werden. Statistik Großmodelle Stand 31.12.2022: Ausweise für Steuerer insgesamt 565, davon 16 neu. Großmodelle Lufttüchtigkeits-/Einzelprüfungen insgesamt 222, davon 9 neu. Großmodell-Betriebserlaubnisse insgesamt 107, davon 9 neu.

Quelle: Bundeskommission Modellflug

Deutschlandflug 2023: Von Eisenach nach Wels



Der Deutschlandflug (DF) geht wieder an den Start, und zwar vom 31. Mai bis zum 4. Juni. Startflugplatz ist Eisenach-Kindl, Zielflugplatz ist Wels in Österreich. Das Anmeldeportal ist eröffnet: <https://navigationsflug.de/events/df2023/>

Die Anmeldung (Nennung) muss unter Verwendung des Nennformulars bis spätestens zum 30. April 2023 erfolgen. Die Anzahl der Teilnehmer ist auf 30 Flugzeuge pro Gruppe oder 60 Flugzeuge insgesamt begrenzt.

Förderung für Jugendmannschaften

Die Bundeskommission Motorflug und die Luftsportjugend haben eine Förderung für den Deutschlandflug auslobt. Drei jugendliche Mannschaften werden mit 1500 Euro pro Mannschaft gefördert. Entsprechende Anträge nimmt die Luftsportjugend entgegen. Weitere Infos unter <https://www.daec.de/news/news-detail/deutschlandflug-2023-foerderung-fuer-jugendmannschaften/>

Quelle: DAeC

Offene Flugrallye in Mecklenburg-Vorpommern

Mitte Mai veranstaltet der Flugsportverein Neubrandenburg e. V. einen Navigationsflug für die Klassen Echo, Kilo und Mike. Start und Ziel ist der Flughafen Neubrandenburg-Trollenhagen.

Alles Nähere und Weitere hier:



ORATEX®

**LIVE BESPANNUNG EINER
PIPER PA-18 UNVERNÄHT
IM LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE**

19.- 22. APRIL 2023 | MESSESTAND B1-113 | AERO MESSE FRIEDRICHSHAFEN

- ▶ Öffentliche BESPANN-Vorführung an allen 4 Messetagen.
- ▶ Wir bESPANNEN eine Piper PA-18 komplett flugfertig.
- ▶ Kommen Sie vorbei und lernen Sie unsere Technologie kennen!

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH

AM RITTERSCHLÖSSCHEN 20 · 04179 LEIPZIG · TELEFON: +49 341 4423050 · SHOP: www.LANITZ-AVIATION.com · EMAIL: INFO@LANITZ-AVIATION.com

FLUGZEUG-
BESPANNGEWEBE

ORATEX®

KEIN SPANNLACK
KEINE GEFÄHRLICHEN DÄMPFE
KEIN LACKIEREN
KEIN SCHLEIFEN
& MEHR LEISTUNG



19.- 22. April 2023
Stand-Nr. B1-113

MADE IN GERMANY



Termine 2023

(Alle Angaben ohne Gewähr)

Termin	Veranstaltung	Flugplatz	ICAO	Kontakt
19.-22. April	AERO 2023	Friedrichshafen	EDNY	www.aero-expo.de
28.-30. April	ProWing International	Soest-Bad Sassendorf	EDLZ	www.prowing.de
1. Mai	Tag der offenen Tür	Bohmte-Bad Essen	EDXD	www.lsv-wittlage.de
3. Mai	Feierabendfliegen ab 16:00 Uhr	Hüttenbusch	EDXU	https://www.edxu.de/
6.-7. Mai	Saumagen Fly-In mit Aeroprakttreffen	Bad Dürkheim	EDRF	www.edrf.de
12.-15. Mai	25. Flugrallye Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg-Trollenhagen	EDBN	www.fsc-nb.de
17.-21. Mai	DM Motorkunstflug Lauterbach Looped	Lauterbach	EDFT	www.kunstflugverband.de/wettbewerbe/
18.-21. Mai	32. UL-Deutsche Meisterschaft	Bad Saulgau	EDTU	ultraleichtflug.blogspot.com
27. Mai	2. BBQ Fly-In	Soest-Bad Sassendorf	EDLZ	https://www.flugplatz-soest.de/
27.-29. Mai	Tag der offenen Tür	Ailertchen	EDGA	www.fsv-ailertchen.de
31. Mai-4. Juni	Deutschlandflug	Eisenach-Kindel	EDGE	navigationsflug.de/events/df2023
4. Juni	Waffel Fly-In	Schmallenberg-Rennefeld	EDKR	www.rennefeld.de/waffel-fly-in
9.-11. Juni	Flugplatzkerb Gelnhausen	Gelnhausen	EDFG	www.flugplatzkerb-gelnhausen.de/
15.-18. Juni	Glasfügel-Treffen	Tannheim	EDMT	www.glasfluegel.net
17.-18. Juni	Dolkosh	Dolmar	UL-Flugplatz Dolmar	https://flugschule-dolmar.de/events
18. Juni	Tag der offenen Tür	Rheine-Eschendorf	EDXE	https://edxe.de/
23.-25. Juni	Sommertreffen der OUV	Bad Dürkheim	EDRF	www.ouv.de/
30. Juni-02. Juli	Kiebitz-Treffen	Ebern/Sendelbach	EDQR	https://fsc-eborn.de/
30. Juni-02. Juli	40. Pipertreffen PA-18/J3	Celle-Arloh	EDVC	www.pipertreffen2023.de
8.-9. Juli	VL3-Treffen	Mainbullau	EDFU	www.edfu.de/
8.-9. Juli	Barnstormers BBQ	Hirzenhain	EDFI	https://biplanes.de/
5. August	Fly-In	Föhr	EDXY	https://flugplatz-wyk.jimdofree.com/
5.-6. August	Tag der offenen Tür mit Modellflug	Ailertchen	EDGA	www.fsv-ailertchen.de
11.-13. August	Wildwest Fly-In	Pullmann City Harz	UL-Flugplatz Hasselfelde	www.pullmancityharz.de
22. August	Robin Fly-In	Bad Pyrmont	EDVW	https://robinfly-in.lsg-bad-pyrmont.de
25.-27. August	Grumman & Friends Fly-In	Bonn-Hangelar	EDKB	www.grumman-traveler.de



Ihr Luftfahrtversicherer



Fliegen ist Ihre Leidenschaft, die aber auch mit Risiken verbunden ist. Daher sollten Sie vom Start bis zur Landung nichts dem Zufall überlassen. Als einer der führenden Luftfahrtversicherer wissen wir worauf es ankommt! – Für Privathalter, Flugschulen, Vereine, Piloten und auch für Oldtimer oder Experimentals bieten wir maßgeschneiderte Lösungen.

Wir versichern:

- Ein- und zweimotorige Luftfahrzeuge
- Ultraleichtflugzeuge und Luftsportgeräte
- Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone
- Flugmodelle und UAVs
- Sach- und Haftpflichtversicherungen für Vereine

Spezialist für:
Unternehmer | Mediziner | Privatpersonen

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.
(weitere Informationen siehe QR Code)

AERO
Friedrichshafen
Stand Halle
A4 - 107

Von Piloten
– für Piloten

AXA Bezirksdirektion Ketter & Schneider OHG
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

Tel.: 06321 / 39660 • agentur.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/ketter-schneider



Ultraleichtflieger: Bitte überprüfen!

Alle Papiere beisammen und vollständig? Es folgt eine kleine Erinnerung zum Saisonstart, damit niemand in eine unnötige Falle tappt:

Unbefristete UL-Lizenz (ohne Ablaufdatum)

Ist sie unterschrieben und das dazugehörige Medical gültig? Dann muss noch für die Ausübung der Rechte der Lizenz eine fortlaufende Flugerfahrung bestehen: Innerhalb der letzten zwei Jahre müssen mindesten 12 Stunden und 12 Starts auf UL der eingetragenen Geräteart, Reisemotorsegler oder Einmot im Flugbuch stehen. Ebenfalls darf der Übungsflug mit UL-Fluglehrer nicht älter als zwei Jahre sein. Der Übungsflug ist zwingend auf einem UL zu fliegen und das mindestens eine Stunde ohne Unterbrechung. Habe ich das nicht, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder ich hole die fehlenden Stunden mit einem UL-Fluglehrer nach und schließe diese mit dem Übungsflug ab oder ich mache gleich eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer und Prüfprotokoll. Das Protokoll gibt den Inhalt der Prüfung vor und das, was ein UL-Pilot mindestens beherrschen muss. Auch für den Übungsflug mit Fluglehrer kann das Protokoll komplett oder stichprobenartig abgeflogen werden oder man bedient sich der gegebenenfalls vorhandenen Vorgaben und Empfehlungen der Luftsportverbände. Bestätigt wird der Übungsflug im Flugbuch mit Unterschrift und Lizenznummer des Lehrers.

Hab ich alle fortlaufenden Voraussetzungen erfüllt, kann es durchaus sein, dass die drei vorgeschriebenen Starts für die Passagierberechtigung innerhalb der letzten 90 Tage fehlen. Diese unbedingt nachholen, bevor jemand außer einem UL-Fluglehrer zusteigt. Auch nicht der Kumpel oder die Partnerin. **Siehe LuftPersV § 45a Flugerfahrung bei Mitnahme von Fluggästen.**

Die Fluglehrer wiederum schauen bitte in der Lizenz auf das Ablaufdatum ihrer Lehrberechtigung. Diese ist, anders als die unbefristete Lizenz, lediglich drei Jahre gültig und muss regelmäßig verlängert werden. Das gilt auch für die Prüfer und Mitglieder des Prüfungsrates. Die unbefristete Anerkennung als Flugprüfer und Prüfungsrat gilt nur bei gültiger Lehrberechtigung. Der Luftfahrerschein mit Tauglichkeitszeugnis, Flugbuch und Personalausweis oder Reisepass sind beim Flugbetrieb mitzuführen.

Kommen wir nun zur Flugmaschine:

Gereinigt und gelüftet, nachgeprüft und was noch?

Für Instandhaltung und Wartung ist der Halter verantwortlich. Das betrifft auch die von den Herstellern festgelegten Instandhaltungsprogramme. Nicht dass jemand auf die Idee kommt, dass das alles durch eine Jahresnachprüfung erledigt ist. Die Nachprüfung durch den Prüfer Klasse 5 ist eine zusätzliche Überprüfung, ob das UL lufttüchtig ist und dem Gerätekenntblatt entspricht, nicht mehr und nicht weniger. **Siehe LuftGerPV § 13 Nachprüfungen.** Jedem Halter wird aus guten Gründen (strafbewehrtes Gesetz! Versicherung!) dringend empfohlen, seine Wartung auch entsprechend zu dokumentieren. Der Prüfer schreibt durch die Erteilung des Nachprüfscheins niemals das Fehlen von Halterpflichten gesund.

Der aktuelle Nachprüfschein ist im UL mitzuführen. Dazu kommen der Eintragungsschein mit dem Lufttüchtigkeitszeugnis (= Vorder- und Rückseite der Verkehrszulassung), Flughandbuch und Versi-



▲ LSG-B Stand auf der AERO

chierungsnachweis. Wo es geht, die erforderlichen Dokumente am besten im Bordbuch mitführen, obwohl das für Luftsportgeräte außerhalb der Schulung nicht vorgeschrieben ist. Das hat wahrscheinlich noch historischen Grund, da das Mitführen von Büchern im luftigen Skywalker oder Flightstar nicht unbedingt sinnvoll war und ist.

Apropos Versicherung. ULs können, sofern der Hersteller sie beim beauftragten Verband zulässt und es anbietet, bis 600 Kilogramm zugelassen werden. Ab 500 Kilogramm verdoppeln sich jedoch die Haftungssummen. Wer noch alte Versicherungen hat, sollte vor dem Betrieb diese noch einmal prüfen. Das Luftsportgeräte-Büro hat auf der AERO am Donnerstag und Freitag versicherungsversierte Experten am Stand, die hier gern Auskunft geben. Nach der letztjährigen Pause ist zudem das LSG-B diesmal mit der gesamten Mannschaft vertreten und freut sich auf ein vor allem entspanntes Wiedersehen. Das Büro in Braunschweig bleibt während der Messe geschlossen. Wir sind in der Halle Bravo 4 beim DAeC-Stand, linke Hallenseite neben Vereinsflieger, zu finden. Wir wünschen eine gute Anreise!

Frank Einführer,
Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC

Der Autor:

Frank Einführer
Leiter des LSG-B seit 2007
UL-Lizenz seit 1991
Segelfluglizenz seit 1985



 **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

L U F T S P O R T G E R Ä T E - B Ü R O

Auf zur AERO 2023



Die Junkers Flugzeugwerke AG hat den Vertrieb für die amerikanische WACO Aircraft Corporation in Europa übernommen

Am 19. April ist es endlich wieder so weit: Dann öffnen in Friedrichshafen die Tore zur viertägigen internationalen Luftfahrtmesse AERO. Mehr als 630 Aussteller präsentieren Fluggeräte von der zivilen Drohne über Ultraleichtflugzeuge und Gyrokopter, Helikopter, Reise- und Trainingsflugzeuge mit Kolbenmotor oder Propellerturbine bis hin zu Businessjets. Neue Antriebssysteme, Elektroflug, modernste Avionik, Dienstleistungen und Zubehör für Piloten sind weitere Schwerpunkte. Das Magazin LuftSport wird auch wieder mit einem Stand vertreten sein.

Die Veranstalter und Entwickler setzen auch in diesem Jahr den Fokus auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz mit allen Aspekten. Tobias Bretzel, Projektleiter AERO des Messeveranstalters fairnamic GmbH, sagt: „Die Zukunft der Luftfahrt ist spannend. Die Innovationskraft der Branche ist enorm und die Besucher der AERO können sich darauf freuen, viele ‚grüne‘ Technologien in den Messehallen zu sehen und sich in zahlreichen Konferenzen zu informieren. Ökologie und Ökonomie gehen häufig Hand in Hand: Durch den Elektroflug zum Beispiel wird das Fliegen nicht nur emissions- und geräuscharm, sondern auch deutlich günstiger.“

Nachhaltigkeit im Fokus

Das Konzept AERO Sustainable Trail kennzeichnet wieder alle Aussteller, die sich der Nachhaltigkeit in der Luftfahrt verschrieben haben. Die Bandbreite der Produkte und Dienstleistungen reicht von Antrieben über Treibstoffe, neue Flugzeugmuster und Drohnen bis hin zur Planungssoftware, die optimierte Streckenführungen ermöglicht.

Beim AERO Hydrogen Summit am 21. April dreht sich alles um die Nutzung von Wasserstoff als Luftfahrt-Antrieb. Während des ganztägigen Symposiums steht der praktische Umgang mit dem Energieträger im Mittelpunkt. Eine der Lösungen besteht darin, Wasser-



▲ Der e-Genius, das elektrisch angetriebene Forschungsflugzeug der Universität Stuttgart, hat schon mehrere Weltrekorde erfliegen

stoff durch Direkteinspritzung in Strahltriebwerke zu nutzen. Eine andere Möglichkeit ist, durch einen chemischen Wandelprozess über Brennstoffzellen Strom zum Antrieb von Elektromotoren zu gewinnen. Experten werden Antworten liefern, wie die unterschiedlichen Systeme installiert werden können.

Elektroflug

Der technologische Fortschritt und Wandel wird besonders bei der e-flight-expo in Halle A7 deutlich. Hier trifft man auf namhafte Aussteller wie Pipistrel (Textron eAviation), BRM AERO und H55, das DLR-Institut INK (Innovationszentrum für Kleinflugzeugtechnologien) aus Aachen und den französischen Hersteller VoltAero, um nur einige zu nennen.

Klassische Luftfahrt

Die klassische Luftfahrt und der Luftsport sind ebenfalls mit namhaften Ausstellern vertreten – damit kommen auch die traditionellen AERO-Besucher voll auf ihre Kosten. Etliche Simulatoren runden das Erlebnis für die Luftfahrtbegeisterten ab. Einzig die großen Hersteller von Segelflugzeugen haben sich nicht angekündigt. Während Glider-Zubehör präsentiert wird, verzichten die bekannten Marken darauf, ihre neuen Modelle zu



▲ Lanitz Aviation bietet auf der AERO Einblicke in das Bespannen mit ORATEX Bespanngewebe

zeigen. Dazu sagt Tobias Bretzel: „Wir bedauern außerordentlich, dass die Hersteller von Segelflugzeugen in diesem Jahr nicht als Aussteller auf der AERO vertreten sind. Die AERO hat den Segelflug immer sehr unterstützt. Wir freuen uns darauf, sie wieder als Aussteller auf der Jubiläums-AERO im nächsten Jahr zu begrüßen, damit sie ihre faszinierenden Produkte einem luftsportbegeisterten Publikum präsentieren können.“

Initiative „Be a pilot“

Neben den Präsentationen von innovativen Entwicklungen und Zubehör gibt es wie immer Konferenzen und Podiumsdiskussionen. Im Rahmen der Initiative „Be a pilot“ sind im Foyer West Flugschulen und Ausbildungseinrichtungen für Cockpitpersonal vertreten. Diejenigen, die ihre berufliche Zukunft in der Luftfahrt sehen, können am 21. April beim AERO Career Day Kontakte zu Arbeitgebern knüpfen, die dringend in allen Bereichen qualifiziertes Fachpersonal suchen. Die Jobbörse findet ganztägig im ersten Obergeschoss des Konferenzentrums West statt.

Mit dem eigenen Flugzeug zur AERO

Mit dem Flugzeug zur AERO 2023? Das soll, nachdem es im letzten Jahr teilweise Probleme im Abflug gegeben hat, in diesem Jahr wieder einfacher möglich sein. Die Veranstalter haben gemeinsam



▲ Der Atos Wing ist ein Elektro-Reisemotorsegler der 120 kg UL-Klasse (medical-befreit)

mit dem Flughafen Friedrichshafen, der AOPA Germany und den Behörden ein neues Sicherheitskonzept entwickelt, das die Verfahren – besonders beim Abflug – beschleunigt. Per Online-Buchungssystem können Slots für den An- und Abflug gebucht werden. Piloten, die ihren Slot nicht wahrnehmen können und diesen vor Abflug online zurückgeben, erhalten ihre Zahlung erstattet und der Slot wird im System wieder für andere freigegeben. Die Piloten können auch alternative Flugplätze ansteuern: Die Segelfliegergruppe Markdorf e. V. stellt erneut das Segelfluggelände Markdorf als Messeflugplatz zur Verfügung. An den Messetagen (19. bis 22. April 2023) ist der zirka 10 Kilometer westlich von Friedrichshafen gelegene Flugplatz in der Zeit von 06:00 UTC bis 17:00 UTC für Ultraleichtflugzeuge (3-Achs-gesteuert, Trikes und Tragschrauber) betriebsbereit. E-Klasse-Flugzeuge und Motorsegler sind auf dem Gelände nicht zugelassen! Aufgrund einer geänderten Platzzulassung ist der Anflug nur noch mit PPR möglich. Zu diesem Zweck muss eine Anmeldung unter www.SFG-Markdorf.de erfolgen. Daneben können die Besucher auch die Flugplätze Konstanz, Leutkirch und Mengen anfliegen. Infos siehe hier: <https://www.aero-expo.de/anreise-unterkunft/anreise/mit-eigenem-flugzeug>

Text: PM/red.

Fotos: Ludwig Feuchtnner/AERO

Nie mehr ohne!

pc_met Internet Service

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

Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter www.dwd-shop.de

www.flugwetter.de

Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand

Besuchen Sie uns:
AERO 2023
Halle **A5-211**

eMagic One

Futuristisches Eigenbau-UL mit „e-VTOL-Genen“



Michael Kügelgen mit seiner eMagic One beim „Electrify-In 2022“ in der Schweiz

Tuning: „Spades“ – kleine Flügel auf den Ausgleichsmassen – verringern die Steuerkräfte am Knüppel



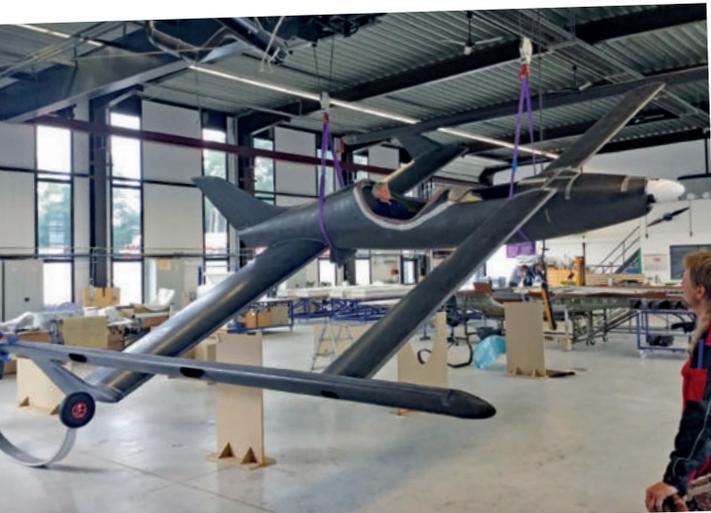
▲ Bemannter Kopterflug – Endphase und Höhepunkt der Schwebegestell-Testreihe

Die Ideenquelle für e-VTOLs – also für elektrisch angetriebene Senkrechtstarter – scheint unerschöpflich zu sein. Immer neue Konzepte mit exotischem Design, mit und ohne Tragflächen, mit vier, acht oder achtzehn Rotoren fliegen (meist nur) am virtuellen Bildschirmhimmel, präsentieren sich als Mockup auf Messen oder schaffen bislang bestenfalls „remote controlled“ kurze Testflüge. Für die einen sind sie großer Blödsinn, der nie funktionieren wird – andere, insbesondere die großen Konzerne, sehen darin die Lösung der Urban Mobility und investieren Unsummen in die Vision von autonom fliegenden Lufttaxis und Transportdrohnen.

„Kann man rein elektrisch mit der heutigen Batterietechnik nicht nur ausreichend lange und ausreichend schnell fliegen, sondern auch zusätzlich noch senkrecht starten und landen?“ Um diese Fragen zu klären starteten 2018 Thomas und Matthias Strieker, Richard Krüger-Sprengel, Achim Droste, Prof. Florian Holzappel, Moritz Pflötschinger und Michael Kügelgen – ein kleines Team von Spezialisten, ausgestattet mit sehr viel Enthusiasmus, Selbstver-

trauen und sicherlich auch einer Spur von Naivität – ein Projekt, bei dem man nicht wusste, ob man sich noch innerhalb der Physik, an der Grenze oder schon weit außerhalb befindet.

„Welches Konzept eines eVTOLs ist das vielversprechendste und bietet zumindest eine kleine Chance auf Erfolg?“ Alle Arten der Schwenktechnik, also **Tilt-Rotoren** und **Tilt-Wings** schieden hauptsächlich aus Gewichtsgründen aus. Auch der reine **Multikopter**, der den gesamten Flug mit Hilfe der Rotoren bestreiten muss, erschien mit der damaligen Batterietechnik nicht zielführend, da er hinsichtlich Endurance und Speed viel zu begrenzt ist. Letztlich kam nur ein Mix aus aerodynamischem Flugzeug und zusätzlichen Rotoren für das senkrechte Starten und Landen in Frage: die „**Lift and Cruise**“-Variante. Damit sich Flugzeug und Kopter so wenig wie möglich gegenseitig beeinflussen, sollten jeweils vier Rotoren auf zwei Längsträgern ganz außen an Tandemflügel ihren Platz finden. Über die Effizienz des Enten- oder Tandemflüglers kann man nun unterschiedliche Meinungen haben, für das Projekt „eVTOL“ schien es die optimale Konfiguration zu sein. Beide Systeme, Flugzeug und Kopter, wurden getrennt voneinander entwickelt. Auch wegen der Kosten wurde dabei so viel wie möglich an Modellen getestet – musste das Team doch ohne Sponsoren, also nur mit „bordeigenen Mitteln“ auskommen. Canopy und die Kevlar-Sicherheitszelle wurden vom Silence „Twister“ übernommen und in den Rumpfstrak integriert, Negativ-Formen für Rumpf, Tragwerk, Fahrwerk, Ruder und viele kleine Bauteile gefräst und laminiert. Jedes einzelne Teil wurde auf das geringstmögliche Gewicht reduziert; wo normale Kohlefaser nicht reichte, kam Ultra-Hochmodul-Faser zum Einsatz. Der Verzicht auf teilbare Kopf- und Hauptflügel sowie auf die Lackierung brachte weitere Gewichtseinsparung, die auch bei der Komplettierung Priorität



▲ „Probesitzen“ – die Negativformen und der CFK-Rohbau (150 kg) wurden bei Silence-Aircraft gefertigt

▲ Das Armaturenbrett ist aus Balsa-Stirnholz und mit GFK beschichtet – Steuerknüppel und Pedale sind aus CFK

▲ Motorprüfstand für Drehzahl-, Strom- und Schubmessung

hatte. Alle Teile mussten auf die Waage und wenn nötig sich vor dem Einbau einer Diät unterziehen.

Nach zwei Jahren Planung, Bau und Tests erhob sich die **eMagic One** am 31. Mai 2021 sanft und extrem leise zu ihrem Erstflug in den windstillen Abendhimmel über dem ehemaligen Heeresflugplatz in Mendig. Die weiteren bislang ca. 120 Starts dienten hauptsächlich der Flugerprobung. Viele Details, von der Motoraufhängung über einen deutlich verstärkten Kopfflügel mit nun gleicher Biegelinie wie der Hauptflügel bis hin zur elektrischen Trimmung wurden neu konstruiert und stetig verbessert.

Die eMagic One präsentiert sich heute als ein wunderschön fliegendes UL. Bei voller Motorleistung, und das sind ja nur bescheidene 32 kW bei 2.000 U/min, beschleunigt das Flugzeug horizontal auf 92 kts, also rund 170 km/h – für einen ausgelevelten Flug (Nullschieber) mit 68 kts benötigt man gerade mal 12 kW. Die Strömung liegt bis ca. 42 kts an, darunter reißt sie am Kopfflügel teilweise von innen nach außen ab – aber so sehr man sich auch anstrengt, am äußeren Flügel-Drittel bleibt sie gesund. Das Flugzeug geht dann in einen Sackflug über, der mit den Tailerons ohne Ausbrech- oder Abkipptendenz voll steuerbar bleibt. Auch die Landungen sind recht einfach, die von vielen prophezeite Kopfstandtendenz konnte auch nicht ansatzweise festgestellt werden. Damit kann man den aerodynamischen Teil des Projekts als weitgehend ausgereift betrachten.

Das parallel zum Flugzeug entwickelte Kopter-Schwebegestell wurde erst nach vielen Verbesserungen eigenstabil, erwies sich dann aber auch im bemannten Flug als voll steuerbar. Nach der Integration der Koptertechnik in die Flugzeugzelle konnte die eMagic One nun ferngesteuerte Schwebeflüge absolvieren. Um auch bei stärkerem Wind und voll aufgelastet perfekt schweben und fliegen zu können, müssen aber die „VTOL-Gene“ noch weiter optimiert werden.

Zurzeit wird an besseren Propellern und Hubmotoren der 3. Generation gearbeitet. Mit den Motoren müssen Regler, Batterie Management System und vor allem die Akkus mitwachsen – und das möglichst ohne Gewichtszunahme! Keine einfache Aufgabe, aber Michael Kugelgen, Konstrukteur und Testpilot, ist zuversichtlich, seine „eMagic One“ noch in diesem Jahr zu einem ersten vollelektrischen Transitionsflug starten zu können.

Mehr Details, Daten und Fotos gibt es auf der Homepage des Luft-SportMagazins oder auf der AERO am Stand der eMagic One in der Halle A 7. Siehe auch Seite 48.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtnr/Michael Kugelgen



Den ausführlichen Originalbeitrag lesen Sie hier

www.eisenschmidt.aero

#ICAO-Karten

Effective Date: 23 MAR 2023

Ready for departure:

Jetzt für 2023 bestellen und
Rabatte* bis zu 20% sichern!

Besuchen Sie uns!
A5-207 &
FG-05

Du kennst keine Grenzen? Fliege mit unseren V500-Karten im einheitlichen Kartendesign auch nach Österreich, in die Schweiz, nach Frankreich und viele weitere Länder innerhalb Europas!

* ab 20 Karten 10% Rabatt. ab 50 Karten 20% Rabatt

www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0

Kleine Tipps vom Pilotentag Nord

Zum zweiten Mal hatten die norddeutschen DAeC-Landesverbände zum Pilotentag Nord nach Hamburg eingeladen und der Vortragssaal war bis auf den letzten Platz besetzt. Bevor sich DAeC-Präsident Claus Cordes seinem Fachvortrag zuwandte, begrüßte er die Gäste mit einigen Informationen.

Als Verkehrspilot mit jahrzehntelanger Erfahrung erkennt Claus keinen Anlass, dass IFR-Anflüge auf Hamburg so frühzeitig auf eine niedrige Flughöhe heruntergeholt würden. Das sei fliegerisch nicht notwendig. Dem Luftsport in Schleswig-Holstein und im Großraum Hamburg konnte er Hoffnung machen, dass an Wochenenden und Feiertagen die Untergrenze des C-Luftraumes auf 4500 ft angehoben werden solle.

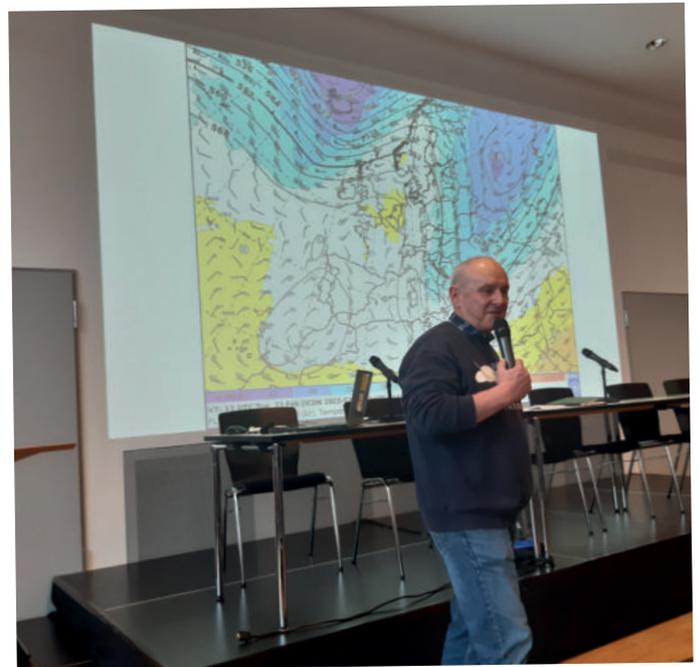
Höhenwetter ist der Schlüssel für langfristige Vorhersagen

Nach der Begrüßung wandte sich Claus Cordes seinem Thema zu: Wie erkenne ich frühzeitig, welches Wetter ich erwarten kann? Claus empfiehlt auch für kurze Platzflüge, sich die wichtigen Wetter-Parameter und die für den beabsichtigten Flugzeitraum zu erwartende Entwicklung aufmerksam anzusehen, denn es kann selbst bei kurzen Flügen und vermeintlich sicherem Wetter schnell böse Überraschungen geben. Eine Wetterauskunft beim DWD wird protokolliert. Damit ist, zumindest was das Wetterbriefing anbelangt, eine ordentliche Flugvorbereitung nachweisbar.

Wenn man dagegen ein bestimmtes Flugvorhaben plant oder über einen längeren Zeitraum in einer bestimmten Region zu fliegen beabsichtigt, empfiehlt Claus Cordes, sich intensiv mit den Höhenwetterkarten im 500 hPa-Niveau zu beschäftigen. Webtipp: www.flugwetter.de, dort Allgemeine Wetterkarten, Geopotential/Temperatur/Wind in FL 180. Der DWD bietet auf dieser Kartenseite eine gute Interpretationshilfe zum Höhenwetter an, siehe am linken Rand „Hilfe zu Höhenvorhersagen“. Nicht erwarten dürfe man allerdings, in kurzer Zeit Analyse- und Prognosefähigkeiten zu erlangen, die schon zu Beginn zu hundertprozentig treffsicheren Vorhersagen führen. Aber mit zunehmender Routine wird man zumindest erkennen, ob es sich lohnt, für sein geplantes Flugvorhaben bereit zu sein oder ob absehbar ist, dass gar nichts daraus werden wird.

Die Physik gewinnt immer

Mit einfacher Schulphysik begann Harm Albers seinen Vortrag zu Not- oder Sicherheitslandungen. Verkürzt: Energie lässt sich nicht vernichten, nur umwandeln. Da wir die Masse eines notlandenden Flugzeuges nicht verändern können, bleibt eine Verringerung der Aufsetzgeschwindigkeit, um die Bewegungsenergie des Flugzeuges und damit die Folgen für uns zu vermindern. Schon 10 kt weniger Aufsetzgeschwindigkeit können die Überlebenschancen deutlich erhöhen. Deshalb sollte bei Notlandungen mit der geringstmöglichen Geschwindigkeit aufgesetzt werden. Wohlge- merkt nur aufgesetzt – ohne dabei zuvor so langsam zu werden, dass man schon im Anflug auf das Notlandfeld überzieht.



▲ Claus Cordes empfiehlt, sich regelmäßig mit der 500 hPa-Höhenwetterkarte des DWD zu beschäftigen. Mit zunehmender Erfahrung in der Interpretation werden die Prognosen treffsicherer.

Say the Magic Word

Bevor das Rekordflugzeug „Voyager“ in den 80er-Jahren zu seiner Nonstop-Weltumrundung aufbrach, fiel auf einem der vorangegangenen Testflüge eines von zwei Triebwerken aus. Man bat den

TOST

Flugzeuggerätebau



Flugzeugräder · Hydraulisches Bremssystem · Flugzeugreifen
 Schleppkupplungen · Schleppseileinziehwinde mit Kappvorrichtung · Startausrüstung · Sicherheitskupplungen · Wartung

www.tost.de

nahen Luftwaffen-Stützpunkt Vandenberg (Kalifornien) um Hilfe. Antwort der Fluglotsen: Man helfe zwar gern mit allem was möglich sei, „... but you have to say the magic word.“ Nachdem Pilot Dick Rutan MAYDAY gemeldet hatte, wurde der Voyager sofort allerhöchste Priorität eingeräumt. Man scheue sich also nicht davor, im Notfall wirklich auch mit dem Wort MAYDAY jedem anderen am Boden und in der Luft klarzumachen, dass man in einer ernststen Notlage ist und Hilfe benötigt.

In der Ausbildung lernt man, haargenau auf einem direkten Kurs zu fliegen, solange keine Lufträume oder Schlechtwettergebiete zu umfliegen sind. In anderen Teilen der Welt folgt man nicht stur einer geraden Linie, sondern fliegt so, dass man immer eine Notlandemöglichkeit unter sich hat. Tipp von Harm Albers: Gerade in Deutschland ermöglichen viele Segelflugplätze in Notfällen eine sichere Landung. Die meisten Segelflugplätze haben für Windenstarts eine Länge von min. 800 m, meistens mehr. Man sollte auf seinen Flügen also immer versuchen, Segelfluggelände entlang des Kurses zu erkennen, damit man sich einen Blick für die typischen Graspisten antrainiert und sie für den Notfall kennt.

Kommt man schließlich an seinen Zielflugplatz, warnt Harm Albers vor zu flachen Anflügen. Bei einem Triebwerkausfall im langen, tiefen Endanflug sei die Gefahr hoch, den schon sicher geglaubten Aufsetzpunkt nicht mehr zu erreichen. Deswegen sei auch im Endanflug eine Auswahl möglicher Landeflächen vor der eigentlichen Piste empfohlen, für den Fall, dass man bei plötzlich stehendem Quirl sehr schnell handeln muss. Gut, wenn man dann einen Plan B hat.

Dringende Empfehlung: Density altitude beachten!

Weniger um die Landung als um Start und Steigflug ging es beim Vortrag von Peter Boneto, der für die Fa. Eisenschmidt nach Hamburg gekommen war. Er empfahl dringend, die Berechnung der Dichtehöhe vor dem Start nicht zu vernachlässigen. Wer meint, die Dichtehöhe sei in unseren Breiten bedeutungslos, irrt. Auch hier passieren immer wieder tragische Unfälle, weil die Piste im Startlauf zum Abheben plötzlich nicht mehr ausreicht oder ein Hindernis im Steigflug nicht mehr überstiegen werden kann, was doch bei kühlem Wetter immer problemlos gelang. Aus Panik wird dann auch noch gezogen, bis das Steuerhorn am Bauchnabel ist. Die Folgen liest man später im Unfallbericht der BFU. Bei fast allen Unfällen, die nach späteren Untersuchungen auf eine geringe Dichtehöhe zurückzuführen waren, waren die Flugzeuge nicht

überladen! Es wurde vielmehr eine schlechte Steigrate festgestellt und dann gezogen, gezogen, gezogen: So passiert's.

Lufträume: Womit wird man in diesem Jahr zu rechnen müssen?

Habbo Brune, Vorsitzender des Bundesausschusses Unterer Luftraum im DAeC, begann seinen Vortrag mit einer Erläuterung, wie es zu Luftraumänderungen käme.

ED-Rs könnten unerwartet wachsen

Die veränderte Sicherheitslage in Europa bringt es mit sich, dass mehr und in umfangreicherem Maße als bisher militärische Übungen durchgeführt werden. Es ist damit zu rechnen, dass auch außerhalb der NATO-Übung „Air Defender 2023“ Gebiete mit Flugbeschränkungen (ED-Rs) kurzfristig (!) über ihre veröffentlichten Grenzen hinaus sowohl vertikal als auch lateral (!) erweitert werden. Eine sorgfältige Flugvorbereitung ist daher unabdingbar für alle Flugstrecken, die an Beschränkungsgebieten vorbei, darunter hindurch oder darüber hinweg führen sollen – auch wenn man einen sicheren Abstand zu haben meint. Das kann sich geändert haben, wenn die Grenzen des Beschränkungsgebietes ausgeweitet wurden.

Air Defender 2023 – Augen auf in allen Höhen!

Zu dieser NATO-Übung werden mehr als 200 militärische Flugzeuge in Deutschland erwartet. Schwerpunkt wird in Norddeutschland auf den Plätzen Schleswig, Hohn und Laage sein. Die Anflüge werden bereits in der Vorwoche vor dem eigentlichen Übungszeitraum vom 12.–23. Juni sein. Habbo Brune warnt davor, militärischen Luftverkehr nur in den Grenzen der veröffentlichten Übungsräume zu erwarten. Jets, Transportflugzeuge und Hubschrauber werden auch außerhalb der gesperrten Höhen und Gebiete – teilweise tief und schnell – von einem Übungsraum in den anderen fliegen und sind dann völlig legal VFR in unseren typischen Flughöhen unterwegs.

Tipps von der Behörde

Zu Lizenzen, Berechtigungen, Erweiterungen, Auffrischungsschulungen und Befähigungsüberprüfungen und Anrechenbarkeit von Flugzeiten referierten Florian Vogt und Tim Wührmann von den Luftfahrtbehörden Bremen und Niedersachsen mit der von ihnen gewohnten Kompetenz.



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren
der Spezialist im Anhängerbau



Schwingachse



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



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik





▲ Segelflugplätze sind aus der Luft nicht immer einfach zu erkennen. Auf viel beflogenen Strecken sollte man sie aber kennen. Es sind immer sichere Notlandemöglichkeiten auch für Motorflugzeuge.

Es genügt mittlerweile, dass die Berechtigungen für Startarten durch Handeintrag im Flugbuch dokumentiert werden. Geht das Flugbuch verloren oder verbrennt es bei einem Unfall, z. B. im Motorsegler, fehlt ein Nachweis darüber. Ganz schlecht, wenn eine Versicherung sich daraufhin von ihrer Leistungspflicht entbunden sieht. Eine Empfehlung von Florian Vogt ist, den Eintrag der Behörde vorzulegen und um Speicherung zu bitten. Damit sind die eingetragenen Berechtigungen in jedem Fall belegbar.

Verbot von Low Approaches

Florian Vogt machte den Standpunkt aus Bremer Sicht ganz klar: Bei „Posing über dem Runway“ – da versteht die Behörde keinen Spaß. Dennoch weiß man um den wertvollen Trainingseffekt, wenn mit einer simulierten Landung fremde Plätze angefliegen werden. Diesen Erkenntnisgewinnen muss nicht zwangsläufig ein Aufsetzen folgen, es kann dann auch über der Piste durchgestartet werden. Wichtig: Anflug und Überflug müssen in Landekonfiguration erfolgen, Zweck des tiefen Überfluges muss das Training eines korrekten Anfluges zu einer Landung sein. Am besten ist es, den Anflug mit Durchstarten vor dem Aufsetzen im Funk unmissverständlich als Training Approach oder Trainingsanflug anzukündigen. Dann wissen alle Bescheid.

Eine irrige Annahme räumte Florian Vogt aus: Wem es dennoch in den Fingern juckt, einen tiefen, schnellen Überflug zu machen, kann sich nicht darauf berufen, ein Fluglotse oder Flugleiter habe ihm das ja auf Anfrage erlaubt oder der Ankündigung eines tiefen Überfluges nicht widersprochen. Eine solche Genehmigung kann ein Fluglotse gar nicht geben, das kann nur die zuständige Landesluftfahrtbehörde. Wenn ein Lotse einen tiefen Überflug freigeben sollte, dann ist nur sichergestellt, dass die aktuelle Verkehrslage einen solchen Überflug in dem Moment zulässt. Ob zuvor eine Genehmigung zum Unterschreiten der Mindesthöhe bei der zuständigen Landesluftfahrtbehörde eingeholt wurde oder nicht, muss den Lotsen nicht kümmern. Das ist allein Sache des Piloten, der auch die Konsequenzen trägt, wenn er es nicht getan hat.

Leider ist es uns aus Platzgründen nicht möglich, die einzelnen Fachvorträge in der auf dem Pilotentag vorgestellten Informatonstiefe wiederzugeben. Zwei Vorträge können wir aus dem gleichen Grund in dieser Ausgabe gar nicht berücksichtigen. Wir holen das bei passender Gelegenheit nach.

Text: Ralf-Michael Hubert

DEKO-Flugzeugmodelle

Eine beeindruckende Auswahl unterschiedlicher Flugzeugmodelle - perfekt für alle, die Flugzeuge lieben.

www.pureplanes.de



„Herz für die Ukraine“ sammelt abgelaufene Verbandskästen

Es ist nach heutigem Stand zu befürchten, dass der nunmehr seit über einem Jahr dauernde Krieg in der Ukraine in absehbarer Zeit nicht beendet sein wird. Damit setzt sich auch das unfassbare Leid fort, dass die ukrainische Bevölkerung in den vergangenen zwölf Monaten erfahren hat und ertragen musste. Den bisherigen menschlichen Tragödien werden sich leider noch weitere hinzufügen.

Die Berichte und Bilder, die die Medien übermitteln, zeigen, dass es überall am Nötigsten fehlt, auch an Verbandsmaterial zur Versorgung der Schwer- und Schwerverletzten. Verbandsmaterial aus zeitlich abgelaufenen Erste-Hilfe-Kästen ist in aller Regel noch verwendbar, allemal, wenn es noch originalverpackt ist. In Kraftfahrzeugen, aber auch in Flugzeugen der E-Klasse, müssen Verbandskästen nach ihrem Ablaufdatum ersetzt wer-

den. Die Bremer Initiative „Ein Herz für die Ukraine“ (www.herz-ukraine.de) sammelt gespendetes, aber abgelaufenes Erste-Hilfe-Material und prüft es auf weitere Verwendbarkeit. Alles, was ungebraucht, unbeschädigt und hygienisch einwandfrei ist, wird zur Versorgung von Kriegsverletzten in die Ukraine weitergeleitet. Wer einen abgelaufenen Erste-Hilfe-Kasten aus Autos oder Flugzeugen mit weiterhin verwendbarem Verbandsmaterial spenden möchte, ist herzlich gebeten, das zu tun. Spendenquittungen können dafür leider nicht ausgestellt werden. Wir sprechen also von einer rein humanitären Geste der Hilfsbereitschaft. Ärztinnen und Ärzte, die dies lesen, wissen selbst am besten, mit welchem in ihren Praxen nicht mehr benötigten Material sie eine eventuell noch größere Hilfe leisten können.

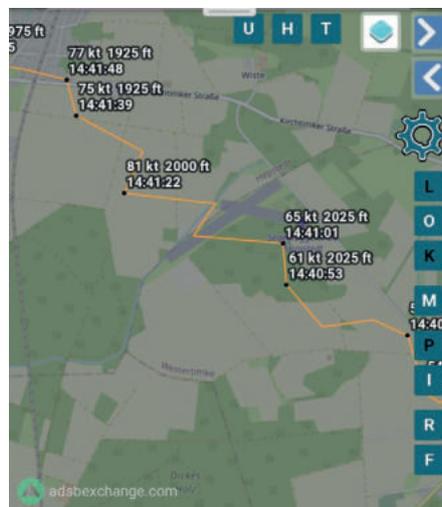
Die Erste-Hilfe-Kästen und sonstiges Material können in Bremen persönlich abgegeben werden im Spendenlager in Bremen-Hemelingen bei Homebox (Pfalzburger Str. 71). Zurzeit nehmen die Mitarbeiter der Homebox die Sachspenden in der Woche von 10.00 bis 17.00 Uhr an. Einfach beim Eingang ins Büro sagen, dass man Sachspenden für „Herz für die Ukraine“ hat. Falls jemand am Wochenende oder außerhalb der Zeiten die Sachspenden bringen möchte, bittet der Verein um Kontaktaufnahme per info@herz-ukraine.de. Wer weiter weg wohnt und lieber etwas per Post verschicken will, kann sich auch an Thomas Seiler von der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen wenden: tseiler@gmx.net.



Text: Ralf-Michael Hubert

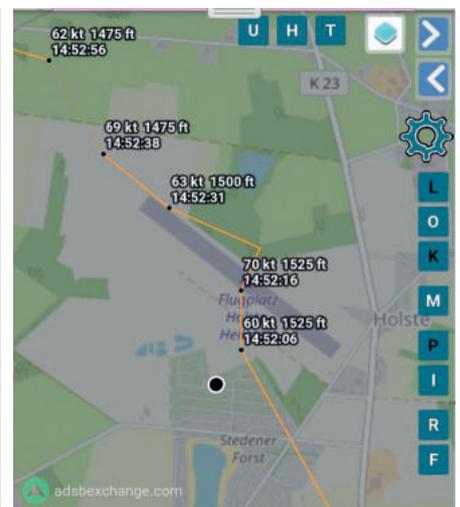
Gefahr ernst nehmen und Segelfluggelände umfliegen

Sönke Maht, Segelflieger beim Luftfahrtverein Unterweser in Hellingst, hatte schon im vergangenen Jahr eine gefährliche Unsitte beobachtet, vor der eindringlich gewarnt werden sollte. Wir haben uns damals entschieden, diesen Hinweis nicht mehr im auslaufenden Jahr 2022 zu veröffentlichen, sondern lieber vor Beginn der fliegerischen Aktivitäten dieses Jahres, damit es besser für die kommenden Sommermonate im Gedächtnis bleibt. Gemeint ist das direkte Überfliegen von Segelfluggeländen wie Hellingst, Tarmstedt, Osterholz-Scharmbeck und anderen in niedriger Höhe. Die meisten Motorflieger und UL-Piloten können sich offenbar nicht vorstellen, welche Schäden der Einflug in ein straff gespanntes Windenseil an ihrem Flugzeug anrichtet. Man kann nicht deutlich genug auf die unter Umständen fatalen Folgen für Motorflugzeuge und ULs hinweisen. Der Gedanke, die Tragfläche oder der Propeller würden ein 5 mm dickes Stahlseil durchschneiden, ist abwegig. Da beim Windenstart in einem etwa 45° Winkel gestartet wird, ist auch das vermeintlich sichere Mid-field Crossing von Segelfluggeländen gefährlich. Im Windenstart können Höhen bis 1500 ft AGL, teilweise sogar mehr, erreicht werden. Aber auch darüber und im näheren Umgebungsbereich



▲ Ein Screenshot von einem Wochenende im letzten Jahr: Ein UL fliegt in 2000 ft mittig über das Segelfluggelände Tarmstedt. Das ist zwar höher als die üblicherweise erreichte Ausklinkhöhe bei Windenstarts, aber der Flugweg führt genau durch den in allen Höhen dicht beflogenen Umgebungsbereich des Platzes.

sollten Segelfluggelände gemieden werden. In deren Umfeld suchen nämlich die gerade gestarteten Segelflugzeuge nach Thermik und kreisen mit z. T. großen Schräglagen. In der Platzrunde fliegen zudem die Schulflug-



▲ Ein paar Minuten später fliegt das gleiche UL in 1500 ft über die Schleppestrecke des Segelfluggeländes Hellingst. Das hätte schon eher das Potenzial einer unangenehmen Begegnung gehabt, wenn bei kräftigem Wind an diesem Tag Windenstarts bis auf diese Höhe möglich gewesen wären.

zeuge und im Segelflug beginnen die Platzrunden mit der Ausklinkhöhe und nicht, wie im Motorflug oft üblich, in 800–1000 ft AGL. Im Umfeld von Segelfluggeländen ist also entsprechend viel Flugverkehr.

Kommt es tatsächlich zu einer Kollision, ist es auch zu spät, sich daran zu erinnern, dass das Motorflugzeug dem Segelflugzeug auszuweichen gehabt hätte (EU-VO 923/2012 SERA.3210). Das hätte man vorher bedenken, beachten und umsetzen sollen. Noch besser ist es, Konfliktsituationen zu vermeiden, Segelfluggelände zu umfliegen, aber trotz-

dem in der Umgebung den Luftraum genau abzusuchen. Profis rufen auf der Frequenz des Segelfluggeländes rein und informieren, in welcher Richtung und in welcher Höhe sie den Platz passieren werden. Vorteil: Das wird auch in den Segelflugzeugen mitgehört und damit sind bei allen Beteiligten die Sinne geschärft. Wenn dann auch noch aufmerksam

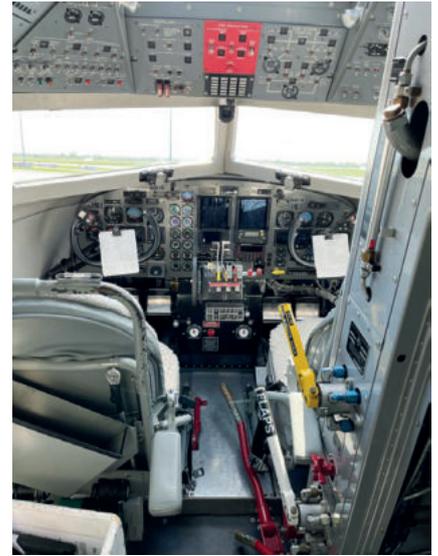
nach draußen geschaut wird, sollte man den Worst Case verhindern können. Mittig über Segelfluggelände oder haarscharf dran vorbei ist aber definitiv keine gute Idee und kennzeichnet den Unerfahrenen, Risikofreudigen oder Ignoranten.

Text: Ralf-Michael Hubert

„Dakotas“ in Bremen?



▲ POLAR 5 und die typgleiche POLAR 6 sind in den Sommermonaten regelmäßig auf dem Verkehrsflughafen Bremen zu sehen Ein Blick ins Cockpit ▶



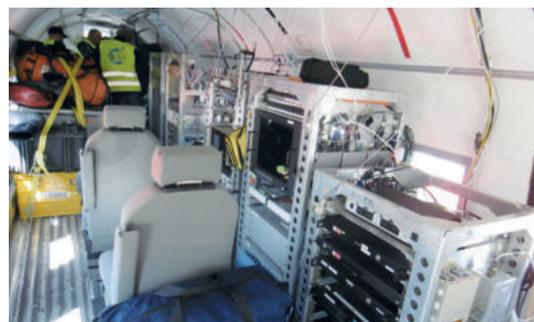
„Sieh‘ mal, da steht eine alte DC-3“, mögen Pilotinnen und Piloten zueinander sagen, die ihr Flugzeug auf der Parkfläche des Flughafens Bremen abstellen und meinen, eine wahre, aber selten gewordene Legende der Luftfahrt entdeckt zu haben. Die Aussage „alte DC 3“ ist nicht ganz richtig. „Alt“ ist für dieses Flugzeug mit seinen orangeroten Tragflächen und dem ebenso auffälligen Rumpfrücken nicht die zutreffende Wortwahl. Und eine DC-3 ist es streng genommen auch nicht, sondern eine Basler BT-67. Zugegeben, was dort etwas abseits des Bremer Passagierterminals steht, war einmal eine DC-3. Eine gut erhaltene DC-3, die es wert war, von Basler Turbo Conversions in Oshkosh, USA, aufwendig restauriert und modifiziert zu werden. Entscheidendes Erkennungszeichen ist, dass die beiden charakteristischen Pratt & Whitney Doppelsternmotoren der DC-3 durch zwei PT6A-67R Propellerturbinen mit Fünfblatt-Propellern ersetzt wurden, die dem Umbau bei einer geringeren Masse einen Leistungszuwachs von 450 PS gegenüber der bisherigen Motorisierung bringen und damit 2.848 PS abrufbar machen. Wie auch bei anderen Umbauten zu Turboprops notwendig, musste die geringere Masse der Turbinen durch eine Verlängerung des vorderen Rumpf-

segmentes um fast einen Meter ausgeglichen werden, um den Schwerpunkt in den zugelassenen Grenzen zu halten. Zusätzlich wurden das Profil am Außenflügel und die Randbögen verändert. Alle Modifikationen zusammen genommen verschaffen der BT-67 gegenüber der Ursprungsversion DC-3 einen um 35 % vergrößerten Kabinenraum, 43 % mehr Nutzlast, eine um 24 % gestiegene Reisegeschwindigkeit und eine erhöhte Reichweite, da die Tankkapazität, je nach Kundenwunsch, um bis zu dem Doppelten erhöht werden kann. Zugleich ermöglicht die Reduktion der Masse zusammen mit den Änderungen am Außenflügel eine niedrigere Stallspeed. So zumindest gibt es der Basler auf seiner Homepage an.

Damit hat Basler ein universelles Allround-Flugzeug geschaffen, das an die legendäre Vielseitigkeit der wie es scheint unverwundlichen DC-3 anknüpft. Genau das Richtige, um für das Alfred-Wegener-Institut/Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung in Bremerhaven zu Forschungsflügen über der Arktis und Antarktis eingesetzt zu werden.

Das Alfred-Wegener-Institut („AWI“) forscht in oft unzugänglichen, eisbedeckten Gebieten der Arktis und Antarktis. Dafür hat das AWI zwei Basler BT-67 als Forschungsflugzeuge im

Einsatz, die POLAR 5 und POLAR 6. Die beiden Maschinen mit kanadischer Zulassung sind für die Flüge unter den extremen Umweltbedingungen der Polargebiete speziell ausgerüstet. Für Starts und Landungen auf Schnee kann die BT-67 auf ein kombiniertes Rad-/Ski-Fahrwerk umgerüstet werden. Schotterpisten schluckt das robuste Radfahrwerk sowieso. Enteisungssysteme, Heizmatten für Batterien und Triebwerke sowie erweiterte Navigationssysteme erlauben Flüge bei Temperaturen von bis zu -54 Grad Celsius. Wissenschaftler nutzen die beiden Flugzeuge, um Prozesse in den Polarregionen besser zu verstehen und um die Wechselwirkungen zwischen Erdkruste, eis- und schneebedeckten Gebieten, Ozeanen und der Atmosphäre zu erfassen. Mehrmals im Jahr fliegen POLAR 5 und POLAR 6 mehrwöchige Expeditionen in der Arktis oder Antarktis. An Bord befinden sich verschiedene wissenschaftliche Geräte, von denen viele das AWI selbst entwickelt hat. Dabei sind die für die jeweiligen Forschungskampagnen benötigten Geräte und Messinstrumente in der Regel nicht dauerhaft verbaut, sondern wechseln mit Zweck, Art und Umfang der jeweiligen Messkampagne. Ein Beispiel ist der sogenannte EM-Bird. Mit dem torpedoähnlichen Gerät messen



▲ Während der Messflüge verbleibt den Wissenschaftlern nicht viel Platz in der Kabine der BT-67

◀ Hohes Pfeifen statt sonorem Sound: Die Doppelsternmotoren der ehemaligen DC-3 werden bei Basler für den Umbau zur BT-67 durch P&W Propellerturbinen ersetzt

die Wissenschaftler die Dicke des Meereises in den Polarregionen – eine der wichtigsten Messgrößen des Klimawandels. Der EM-Bird hängt dabei an einem langen Seil unter dem Flugzeug und hat gerade einmal 15 Meter Abstand zum Boden. Die Polarflieger führen die Messflüge beispielsweise von Spitzbergen oder der kanadischen Küste aus durch und fliegen bei einem EM-Bird-Einsatz bis zu 350 Seemeilen weit hinaus. Auch für die Logistik zwischen den internationalen Forschungsstationen in der Antarktis sind die Flugzeuge von grundlegender Bedeutung. Das AWI beteiligt sich dort am internationalen DROMLAN-Netzwerk – im Rahmen dieser Logistikkoope-ration transportieren POLAR 5 und POLAR 6 Material und Personen zwischen den verschiedenen Stationen und sind für die Hilfe in Notfällen einsatzbereit.

Ist die BT-67 für Transportflüge eingerüstet, bietet sie 18 Personen Platz. Auf Messflügen können bis zu neun Wissenschaftler mit ihren Geräten mitfliegen. Komfort darf auf diesen Flügen nicht erwartet werden; in der BT-67 gibt zwar eine Heizung, aber weder Mikrowelle und Kaffeemaschine noch eine Bordtoilette. Auf längeren Flügen werden Verpflegungspakete mitgegeben und zur eigenen Entsorgung gibt es hinter einem Vorhang geeignete Behälter. Zu der umfangreichen Notausrüstung gehören bei Flügen über der Arktis auch Gewehre und die entsprechende Munition. Im Falle einer Notlandung auf dem Eis ist mit Eisbären nicht zu spaßen.

Was machen nun die beiden BT-67 in Bremen? Ursprünglich waren die beiden Flugzeuge am Standort des Alfred-Wegener-Institutes in Bremerhaven auf dem dortigen Flugplatz Luneort beheimatet. In hoffnungsvoller Erwartung eines in der Wesermündung zu bauenden Offshore-Terminals (der später von Gerichten gekippt wurde) wurde Luneort geschlossen

und die beiden AWI-Flugzeuge zogen nach Bremen um. Dennis Ludwig betreut beim AWI die beiden Forschungsflugzeuge und erklärt, was in Bremen gemacht wird: „Nach der Rückkehr aus der Arktis oder Antarktis werden die Geräte und Messinstrumente der vorangegangenen Forschungskampagne ausgebaut. Danach werden alle technisch erforderlichen Kontrollen und Instandsetzungen an den Flugzeugen durchgeführt und schließlich werden sie für die dann folgende Kampagne mit den Forschungsgeräten ausgerüstet und betriebsbereit gemacht, die die Wissenschaft benötigt und nach genauer vorheriger Planung und Abstimmung mit uns anliefert. Nur in Ausnahmefällen werden die benötigten Geräte und Instrumente erst am Einsatzort installiert oder komplettiert. Die Einsatzorte von POLAR 5 und POLAR 6 wechseln mit den jeweiligen Forschungskampagnen, die überhaupt nur möglich sind, wenn in der jeweiligen Polarregion der dortige Sommer herrscht. Das bedeutet, dass die Maschinen in unserem Sommer in der Arktis beschäftigt sind, in unserem Winter geht es in die Antarktis.“

Das erklärt, weshalb POLAR 5 und 6 nur für kurze Zeiträume an ihrem Heimatflughafen Bremen zu sehen sind. Hätte es nicht geeignetere Flugzeuge für diese Forschungsflüge gegeben? „Wir haben mit der Basler BT-67 die richtige Wahl getroffen“, erklärt Dennis Ludwig. „Sie ist im Grunde genommen immer noch die unverwundliche und universell einsetzbare DC-3, nur eben auf zeitgemäße Triebwerke und Avionik umgerüstet. Aber auch mit ihren Vorgängerinnen DO-128 und DO 228 waren wir technisch und operationell sehr zufrieden. Sie wurden aber für die Vielzahl der Messinstrumente und die Zahl der pro Messflug mitfliegenden Wissenschaftler zu klein.“

Wer also gelegentlich einmal in Bremen landen sollte, hat nun einen kleinen Wissensvorsprung

und darf seine Mitflieger aufklären, dass dort eben keine „alte DC-3“ nach Jahrzehnten harten Flugbetriebes lieblos abgestellt und ausgeschlachtet wurde, wie man es vielleicht an den Rändern südamerikanischer Dschungelpisten erwarten würde. POLAR 5 und 6 entsprechen durchaus dem aktuellen Stand der Technik. Für Klimaforscher aus aller Welt sind sie mittlerweile zu unverzichtbaren Werkzeugen für die Erforschung von Ursachen des Klimawandels geworden, aus denen sich wiederum Rückschlüsse auf schnell greifende Maßnahmen zu dessen dringend notwendiger Eindämmung ergeben.

Text: Ralf-Michael Hubert mit Auszügen der Webpage des AWI; Fotos: RMH

Traumberuf Berufspilot auf einem Buschflugzeug? Und dann noch für einen deutschen Arbeitgeber? Wo muss man sich bewerben, um die BT-67 des Alfred-Wegener-Institutes fliegen zu dürfen? Hier müssen wir Interessenten leider eine bittere Pille verabreichen: POLAR 5 und 6 sind kanadisch zugelassen und werden nur von kanadischen Piloten mit kanadischen Lizenzen geflogen. Leider keine Chance für deutsche CPLler oder ATPLler.

Auf dem Rückflug aus der Antarktis nach Deutschland wurde die DO 228-100 POLAR 3 im Februar 1985 über dem Gebiet der von Marokko annektierten Westsahara von den Freiheitskämpfern der Polisario aus FL 90 abgeschossen. Die Polisario räumte später ein, die POLAR 3 irrtümlich für ein marokkanisches Aufklärungsflugzeug gehalten zu haben. Zu diesem Zeitpunkt flogen die Forschungsflugzeuge des AWI noch mit deutscher Zulassung und deutscher Crew. Der Kapitän Herbert Hampel, der 1. Offizier Richard Möbius und der Mechaniker Josef Schmid kamen durch den Abschuss ums Leben.

Wir gratulieren



Mustafah Fedai
zum ersten Alleinflug
am 27.01.23 in Wilhelmshaven.
Bremer Verein für Luftfahrt
Motorfluggruppe



Jan Erik Karwacik
zur Nachtflugberechtigung
am 15.02.2023 in Nordholz.
Aero Club Bremerhaven



Maximilian König
zur Nachtflugberechtigung
am 04.02.2023 in Bremen.
Bremer Verein für Luftfahrt
Motorfluggruppe

Nachruf

Werner Redeker

Im Dezember vergangenen Jahres verstarb im Alter von 87 Jahren unser Ehrenvorsitzender und langjähriger ehemaliger 1. Vorsitzender Werner Redeker.

Wir nehmen Abschied von einem Freund und Fliegerkameraden, der unserem Verein über 71 Jahre die Treue hielt und sich stets mit Herzblut für alle unsere Luftsportarten und „seinen“ Verein engagierte. Dankbar sind wir für die vielen Impulse und Anregungen, die Werner uns über all die Jahre gegeben hat und die noch heute präsent sind und weiterwirken. Gern erinnern wir uns an ihn als einen leidenschaftlichen Kämpfer und

Fürsprecher für unseren Luftsport, der auch die Auseinandersetzung mit der Politik nicht scheute, wenn es um unsere Sache ging. Werner begann seine Fliegerei als Schlepppilot mit einer De Havilland D.H. 82 Tiger Moth auf dem Bremer Flughafen – dort war in den 1960er-Jahren noch Segelflug auf einem Verkehrsflughafen möglich. Vor einem beruflichen Wechsel war er im Vertrieb für Beechcraft bei der damaligen Travel Air, der späteren Hanseatische Luftwerft. Zu seinen Kunden zählte der Schauspieler Heinz Rühmann, dem er eine Bonanza verkaufte, die noch heute fliegt und ihre Heimat in Nordhorn-Klausheide hat.

In Werner Redekers Amtszeit als Präsident unseres Vereins wurden die Vereinsanlagen am Flughafen ausgebaut und um zwei Rundhallen ergänzt. Mit dem Wiederaufbau einer Ballonsportgruppe in unserem Verein gehörte Werner zu den maßgeblichen Initiatoren und Förderern dieser Gruppe und wurde auch selbst Ballonfahrer.

Wir werden diesem begeisterten Luftfahrt- und Luftportenthusiasten stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Bremer Verein für Luftfahrt

Mit Werner Redeker verlieren wir einen charismatischen und engagierten Freund, Förderer und Verfechter des Luftsports, der siebenundzwanzig Jahre lang unseren Landesverband geführt hat und danach als Ehrenpräsident unserer Sache weiterhin interessiert verbunden blieb. Als einer der Vizepräsidenten des Deutschen Aero Club war es ihm wichtig, auf landes- und bundespolitischer Ebene immer wieder Vorurteile

gegen das vermeintliche „Millionärshobby“ Luftsport zu entkräften und sich gegen Auflagen, Behinderungen und Benachteiligungen der Kleinluftfahrt zu wehren. Hier bewies er auch Standvermögen und ließ nicht locker, wenn er Maßnahmen als ungerechtfertigte Einschränkungen des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt empfand. Verbandspolitisch setzte er sich als Verfechter und Mitgestalter des DAeC-Struk-

turprogrammes „Struktur 2000“ für einen reformierten DAeC ein. Besonders am Herzen lag ihm, die Jugend an den Luftsport heranzuführen, und wiederholt unterstützte er auch mit privaten Mitteln die Jugendarbeit des DAeC. Wir werden ihn in ehrender Erinnerung behalten. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie.

Detlev Thamm
Präsident DAeC Landesverband Bremen

Hartwig Grothkopp – 12 Jahre im Amt als 1. Vorsitzender des HAC Boberg e. V.

Auf der HAC-Jahreshauptversammlung am 25. Februar 2023 war es so weit: Nach seiner Entlastung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2022 beendete Hartwig Grothkopp nach zwölf Jahren seine Amtszeit als 1. Vorsitzender des HAC Boberg e. V.

In einem persönlichen Rückblick ließ Hartwig dann diese Zeit noch einmal vorbeiziehen. Angefangen vor 18 Jahren mit dem Vorstandsamt des Jugendwarts von 2005 bis 2011 folgte seine Amtszeit als 1. Vorsitzender im HAC Boberg e. V. von 2011 bis 2023.

Während dieser Zeit sind zahlreiche wichtige Dinge passiert: die umfangreiche Sanierung des HAC-Clubhauses 2011, der Neubau der Werkstatt 2015, die Aktualisierung des Erscheinungsbildes mit neuem Vereinslogo und die Herausgabe der umfangreichen Vereinschronik als HAC-Buch. Die Vereins-Flugzeugflotte von bis zu 15 Flugzeugen wurde stetig weiterentwickelt, an die Bedürfnisse von Schul-, Platz- und Leistungsflug angepasst und befindet sich auf einem leistungsstarken Stand – im letzten Jahr kam das UL-Schleppflugzeug

„Breezer“ hinzu. Für die erfolgreiche Durchführung dieser und vieler weiterer Maßnahmen war Hartwigs Fähigkeit Entscheidungen voranzutreiben von großer Bedeutung.

Während der Coronajahre 2020 bis 2022 erwarb sich Hartwig besondere Verdienste damit, den Verein konstruktiv durch diese schwierige Zeit zu führen, die Hoffnung aufrechtzuerhalten, eine gute Informationspolitik zu betreiben und mit umfangreichen Maßnahmen Möglichkeiten zu schaffen, trotz aller Einschränkungen einen verantwortungsvollen Flugbetrieb zu ermöglichen.

Zum Ende von Hartwigs Amtszeit als HAC-Vorsitzender befindet sich der Verein in guter Verfassung: Die Mitgliederzahl hat fast die 300er-Marke erreicht, der Zustand der technischen und baulichen Einrichtungen ist solide und der große moderne Flugzeugpark bietet den Mitgliedern beste fliegerische Möglichkeiten. Besonderen Stellenwert hatte für Hartwig dabei immer die Pflege einer guten Vereinskultur, die in ihrer Vielfalt möglichst allen Mitgliedern gerecht wird.



▲ **Hartwig Grothkopp 2.v.l. mit seinem Vorstandsteam v.l.n.r.: FBL Olaf Rehme, Schriftf. Gitta Solbrig, 2.V. Marcel Rast, TL Marcel Przcycoda und Schatzm. Hardy Ludwig**

Für sein großes Engagement sind ihm die Mitglieder des HAC Boberg sehr dankbar und freuen sich darüber, dass Hartwig dem Verein weiterhin als aktives Mitglied erhalten bleibt. Mit seinem Wissen, Können und seiner sympathischen Aufmerksamkeit wird er das Vereinsleben zukünftig bestimmt auch weiterhin mit prägen.

Und natürlich wünschen wir Hartwig für die Zukunft viele schöne fliegerische Aktivitäten, die er stets auch während seiner Amtszeit pflegte, ab jetzt vielleicht mit größerem zeitlichen Spielraum.

Harald Krischer, HAC Boberg e. V.

Alle Fotos: HAC Archiv



▲ Mitglieder

Termine 2023

01. + 02.07.2023	Berechtigungsflüge mit Fluglehrern in Fischbek für die Teilnehmer des Hamburger Jugendvergleichsfliegen am 09. September 2023 in Fischbek. Mit Grillabend am Samstag, den 01. Juli.
15.07. – 30.07.2023	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Zwickau, Interessenten können sich hier anmelden: fliegerlager@segelflugclub-fischbek.de
09.09.2023	Landesjugendvergleichsfliegen 2023 in Fischbek, ausgetragen vom SFC Fischbek e. V. (Ausweichtermin ist der 16.09.2023)

In Erinnerung an Matthias Schmidt

Plötzlich und unerwartet ist unser Ehrenmitglied Matthias Schmidt am 27. Januar 2023 im Alter von 76 Jahren gestorben. Matthias' Tod reißt eine riesengroße Lücke in unser Vereinsleben. „Frag mal Matthias“ hieß es, wenn jemand ein Teil oder Werkzeug suchte, ein technisches Problem hatte oder einfach wissen wollte, ob in den Ferien wieder eine Schulungswoche geplant war.

Als promovierter Ingenieur hatte Matthias ein umfassendes technisches Wissen. Als Person war er empathisch und den Menschen zugewandt. Er half gerne und unterhielt sich mit Freude mit anderen Menschen. Er hatte einen besonderen Humor. Matthias konnte gut erklären und es machte ihm Spaß, sein technisches und fliegerisches Wissen weiterzugeben. Obwohl er selbst keine Kinder hatte, konnte er mit ihnen großartig umgehen und wurde von den Kleinen geliebt.

Matthias trat am 1. Juni 1998 in den HAC Boberg ein. Er kam aus Leverkusen mit umfangreicher fliegerischer und technischer Erfahrung zu uns. Schon drei Jahre später, 2001, übernahm er Verantwortung für den HAC und wurde zum 1. Vorsitzenden gewählt. Diese Position fllte er bis zum Jahr 2011 aus. Er führte den Verein ausgleichend, freundlich und stets mit Schwerpunkt auf der Fliegerei. Insbesondere die Sicherheit war bei Matthias immer im Fokus. In seinem Berufsleben war er als Manager verantwortlich für die Sicherheit in einer Raffinerie. Diese Art zu denken brachte er im Verein immer ein. Als Fluglehrer brachte er ungezählt Flugschlerinnen und Flugschülern das Fliegen bei. Wobei er immer darauf bedacht war, Verantwortungsbewusstsein zu wecken und zu stärken und das menschliche Miteinander am Start gerecht, fair und vor allem sicher zu gestalten.

Als Werkstattleiter und Motorenwart sorgte Matthias für die Verfügbarkeit unserer Motorsegler. Ganz selbstverständlich erledigte er die notwendigen Kontrollen oder führte Reparaturen durch, auch wenn er dafür eigene Flugvorhaben manchmal hintenanstellen musste. Sein Fachwissen und seine technischen Fähigkeiten sind kaum zu ersetzen. Egal, was er gemacht



▲ In der Mitte seiner Flugschlerinnen und Flugschüler
Foto: Harald Krischer

◀ Matthias Schmidt, Archivfoto HAC Boberg e. V.

▼ Matthias und der Piccolo für die ganz persönlichen Stunden in der Luft, Archivfoto HAC Boberg e. V.



hat, er hat es immer mit Liebe zum Detail vollendet.

Gefühlt war Matthias immer in Boberg, der HAC war ein Teil seiner Familie. Er war alleinstehend und verbrachte seine Zeit im Ruhestand grotenteils im Verein. Deshalb wusste Matthias immer, was los war in Boberg, und kümmerte sich auch um viele kleine Dinge, die er einfach erledigte. Das wird nun fehlen.

Fliegerisch war Matthias sowohl Motor- als auch Segelflieger, letzteres bis zuletzt mit großer Leidenschaft. Zusammen mit seinem Freund Werner flog er regelmäßig im Spätsommer mit der ASH 25 Mi in den französischen Alpen. In Boberg hatte er einen Piccolo, den er immer raushol-

te, wenn er eine Auszeit vom Vereinsbetrieb brauchte. Dann legte er das Werkzeug weg und genoss ein paar Stunden in der Luft für sich. Wenn die Thermik gut war, stellte er den Motor des Piccolos ab und segelte eine schöne Strecke, die dann auch in WeGlide hochgeladen wurde.

Langsam startet die Saison 2023 und vom Gefühl her müsste Matthias gleich mit dem Fahrrad um die Ecke kommen. Er fehlt dem Verein, er fehlt uns. Matthias, wir vermissen dich als Piloten, als Kollegen und als Freund. Aber weinen wir nicht, dass es vorbei ist, sondern freuen wir uns, dass es so schön war.

Hartwig Grothkopp

Nachruf Heiko Gieserich

Mir als Präsidentin des LSVNi und Repräsentantin unserer Luftsportler in Niedersachsen seien hier einige persönliche Worte erlaubt – ein Nachruf im gewohnten Sinne erscheint mir für Heiko und seine Person nicht angemessen oder besser gesagt: trifft nicht meine Empfindungslage. Ich habe mich entschlossen, uns alle als Mitglieder unseres Verbandes, aber auch Heiko anzusprechen. Ich hoffe, diese Form des Gedenkens kann, trotz der etwas ungewöhnlichen Form, viele von uns ansprechen.

Lieber Heiko, liebe Mitglieder, am 11. Februar 2023 hast Du Deinen letzten Flug im Kreis Deiner Familie angetreten. Die schwere Krankheit hat diesen Tribut gefordert und wir werden zurückgelassen und müssen ohne Dich weitermachen. Die Traurigkeit, das Bedauern über Leben, das nicht gelebt werden darf, hat mich, hat uns im Kreise der für den LSVNi beteiligten Personen in den vergangenen Wochen und Tagen sehr begleitet und wird es auch sicher noch lange tun.

Du, Heiko, hast den Luftsport mit Deiner Person gelebt, Du hast für ihn gestritten und dies mit meiner Person, in den Kommissionen, mit den Repräsentanten von Behörden und Institutionen und innerhalb unserer Organisation. Wir haben in langen Gesprächen nach optimalen Lösungen gesucht, diskutiert, Argumente gesammelt, verworfen und am Ende immer Entscheidungen gefällt. Dies betraf immer Sachfragen und Überlegungen, die unseren Verband und hier insbesondere die Situation unserer Luftsporttreibenden Mitglieder voranbringen können. Diese Entscheidungen waren nicht immer einfach, denn Meinungen gehen eben auch einmal auseinander. Dich hat ausgezeichnet, dass Du jederzeit die Lösung gesucht hast, das Ziel wurde definiert und entschieden und dann galt die Energie der Lösungsfindung. Alles andere hast Du als Zeitverschwendung betrachtet. Wenn die Lösung gefunden war, dann standest Du dafür und hast diese auch vertreten, für mich und uns war Heiko die Zuverlässigkeit in Person, in der Arbeit und in der folgenden Vertretung der Lösung.

Ohne Dich fehlt jetzt für mich und sicher auch alle anderen in unserem Verband so

viel. Deine Kompetenz, herausragend für den Luftraum, aber vorhanden in allen anderen Feldern, wird uns fehlen. Dein Wunsch, Dinge voranzutreiben und da auch Nachdruck zu entwickeln und keine Ruhe zu geben, bis sie erledigt waren, hat uns immer vorangebracht. Heiko, Du warst eine Säule unseres Verbandes und dies annähernd Dein Leben lang. Du hast nie aufgegeben, Dich einzusetzen und in unserer aller Interesse zu arbeiten und dies bis in die letzten Tage.

Manche Menschen nennen manche Deiner Charaktereigenschaften vielleicht Sturheit, ich nenne sie Geradlinigkeit, Konsequenz, aber auch Treue und Ehrlichkeit. In langen Autofahrten, für manche Mitfahrer immer etwas zu schnell, und vielen Telefonaten haben wir Sachlagen diskutiert und Zukunftsvisionen entwickelt, Ideen von Spinnereien in die Realität umgesetzt. Um unseren Mitgliedern zu erläutern, wie oft wir gesprochen haben: annähernd täglich! Für jeden von uns war dies ein großer Teil des Alltags, in den Kommissionen und mit dem Hauptamt. Es würde zu viel, alle Aktivitäten von Dir, Heiko, aufzuzählen, genannt werden muss hier das Engagement im Luftraum, konstant über all die langen Jahre. Die Segelflugkommission, mit der Organisation im Sport, Unterstützung von Ausbildung und Training, Kauf und Verkauf von Flugzeugen. Die Geschäftsstelle, mit all den Veränderungen über die Jahre wie z. B. der Suche nach neuem Personal, die Diskussionen über die verbandliche Situation im Luftsport, es nimmt kein Ende und würde Seiten füllen. Wir waren jahrzehntelang ein untrennbares Team um für den Luftsport in unserem Verband und darüber hinaus zu agieren. Den Luftraum als Dein Spezialthema hast Du Dir mit seinen speziellen Fachspezifika erarbeitet und Deine Kompetenz wird über unseren Verband hinaus in Zukunft sehr fehlen. Du wirst nicht nur im LSVNi vermisst, sondern deutschlandweit, und hinterlässt eine große Lücke.

Du bist ein Flugplatzkind gewesen und entstammst einer Familie, die Segelflug lebt. Das ist die berühmte Muttermilch, die uns prägt von Kindesbeinen an. Fliegen hat Dir Spaß gemacht und die Freude sowohl zunächst am Streckenflug und auch Wettbewerb und als auch später an der Fluglehrertätigkeit und



fliegerischem Reisen mit dem Motorsegler hat Dich nie verlassen. Der Flugplatz war Dir wichtig und als Mikrokosmos wichtiger Bestandteil Deiner Person. Deine Familie war dabei und hat Dich gestützt, es sei mir erlaubt, Deine intensive Liebe zu Deinen und den maßlosen Stolz auf Deine Töchter zu erwähnen. Du warst Familienmensch und den schönen Seiten des Lebens nicht abgeneigt und ein treuer Freund.

Lieber Heiko, ich werde Dich vermissen, Du fehlst schon jetzt an allen Ecken und Kanten – wir alle werden Dich vermissen und Deine Worte werden sicher immer wieder in unseren Köpfen nachklingen, wenn es um den Kauf oder Verkauf von Flugzeugen geht, wenn wir Förderanträge stellen, wenn Planungen hinterherhinken und Aufgaben gefälligst umgesetzt werden müssen und Geld nicht verschwendet werden darf.

Heiko, Du hast tiefe Spuren hinterlassen, noch wissen wir nicht, wie wir diese Spuren weiter füllen können. Ich hoffe, wir hoffen, dass wir dies in Deinem Sinne tun werden.

Wir alle, als Luftsportler in Niedersachsen und darüber hinaus, sind Heiko zu Dank verpflichtet und dieser sei hier an dieser Stelle formuliert. Wir verlieren einen uneigennütigen Luftsportler, der sich im Sinne unser aller Interessen und Notwendigkeiten bis an die Grenzen engagiert hat.

Wir trauern gemeinsam mit seiner Familie um einen wertvollen Freund und Begleiter, den wir nicht vergessen werden. Im Namen der Mitglieder des LSVNi

Meike

Wenn der Berg ruft ...



Flugplatz Zell am See



Teilnehmer Flugplatz Bad Wörishofen



◀ Bergpanorama auf der Strecke



Abflug aus Zell am See

Im Zeitraum vom 27. Juli bis zum 31. Juli 2022 hat die Motorflugkommission des Luftsport-Verbandes Niedersachsen die 22. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung durchgeführt.

Ende Juli trafen sich Teilnehmer aus ganz Deutschland auf dem Flugplatz in Bad Wörishofen. Dieser Flugplatz dient jetzt schon im siebten Jahr als Ausgangsort, um schnell in die Berge fliegen zu können. Alle Besatzungen konnten sich auf die Unterstützung am Flugplatz durch die Familie Schmid verlassen, die uns gekonnt unter die Arme gegriffen hat.

Mit 47 Teilnehmern, 24 Flugzeugen und ULs und 18 Fluglehrern ging es in die Berge. Untergebracht waren die Teilnehmer in drei Hotels im Kurort Bad Wörishofen, sie wurden täglich von den Fluglehrern und dem Orga-Team zum Flugplatz gebracht. Da sich der Flugplatz in Laufweite vom Ortskern befindet, wurden auch mitgebrachte oder geliehene Fahrräder oder Elektroroller zum Transit genutzt, um so den sportlichen Bereich ebenfalls ausgiebig auszuleben. Die Wetterprognosen waren zum Anfang

des Trainings nicht allzu vielversprechend. Im Nachgang zeigte sich die Alpenwelt allerdings von ihrer schönen Seite und so konnten wir an allen drei Ausbildungstagen fliegen. Zusammen brachten die Teilnehmer es auf über 270 Stunden Flugausbildung.

Die Teilnehmer teilten sich in drei Bereiche auf, die Anfänger flogen mit ihren Trainern im vorderen Bereich der Alpen. Flugplätze wie Zell am See, St. Johann in Tirol oder Innsbruck wurden besucht. Die Fortgeschrittenengruppe traute sich weiter in Richtung Süden vor. Hier waren Landungen in Lucarno (LSZL), Asiago (LIDA) oder auch Trento (LIDT) angesagt. Die Profigruppe sorgte mit ihren Flügen für weitere Highlights in der Landeliste. Besuche in Salzburg oder das Durchfliegen der Berge von Norden nach Süden und zurück wurden hier mit lachenden Gesichtern gefeiert.

Während der Flüge wurde natürlich auch auf die Schwierigkeiten im Bergflug hingewiesen und die Deutung des Flugwetters, Umkehrkurven und die Koppelnavigation in den Bergtälern wurden verstärkt geübt. Kurzstarts und Kurzlandungen sind genauso geübt worden wie die Berechnungen der

Dichtehöhe und Schwerpunkt berechnungen im Grenzflugbetrieb.

Die Firma Eisenschmidt aus Egelsbach hat die Trainingsmaßnahme abermals mit Kartenmaterial perfekt unterstützt. So konnten sich die Flieger vor den Flügen bestens mit der Topographie der Strecken auseinandersetzen.

Den krönenden Abschluss des Trainings brachte am letzten Tag ein Langstreckenflug nach Venedig. Hier konnte nochmal alles Gelernte aus den ersten beiden Tagen ausgetestet werden.

Das in letzter Zeit überall zu kurz gekommene Soziale konnten alle während eines Grillabends am Flugplatz und der Abschlussveranstaltung in Form eines bayrischen Abends genießen.

Dieses für die fliegerische Fitness und die dadurch erhöhte Akzeptanz der Flugsicherheitsarbeit wichtige Ausbildungsmaßnahme ist auch für das Jahr 2023 wieder geplant, wenn es heißt: „Flieger kommt, der Berg ruft ...“

Termin für 2023:

26.07.–30.07.2023 in Bad Wörishofen

Stefan Mueller, Organisator Alpenflug 2022 und Referent Ausbildung Motorflugkommission LVN, www.lsvni.de

Blockseminar 18.02.2023 im Jugend-, Gäste- und Seminarhaus Gailhof



▲ Das Teilnehmerfeld in Gailhof



▲ Aufmerksames Verfolgen der Inhalte

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. führte am 18.02.2023 zum ersten Mal ein Blockseminar zum Erwerb der SPL-Lizenz durch. Dieses Angebot wurde von 25 Flugschülern aus 13 Mitgliedsvereinen wahrgenommen.

Die Veranstaltung ging von 09:00-16:30 Uhr. Es wurden die Themen Luftrecht, Luft-

raum, Meteorologie und betriebliche Verfahren behandelt. Einige Themen wurden als Vortrag, andere als Gruppenarbeit erarbeitet. Unser Dank geht hierbei an unsere kompetenten Referenten, die diese Veranstaltung erst möglich gemacht haben.

Für das leibliche Wohl wurde durch das Seminarhaus in Gailhof gesorgt.

Aufgrund der guten Resonanz dieser

Veranstaltung werden wir im nächsten Winterhalbjahr wieder solch ein Angebot für unsere Flugschüler organisieren und durchführen.

Text und Fotos: Andreas Streich, Luftsport-Verband Niedersachsen e. V.

D-Kader Wintertreffen 2023



▲ Während des Unterrichts



▲ Auf dem Rammelsberg (im Hintergrund die Stadt Goslar)

Vom 06.-08. Januar 2023 fand in Goslar das D-Kader Wintertreffen statt. In der DJH-Jugendherberge versammelten sich 11 Pilot:innen des neuen D-Kaders 2023. Glücklicherweise konnte das traditionsreiche Treffen nach zweijähriger Corona-Pause endlich wieder stattfinden.

„Alte“ und neue Mitglieder des Kaders konnten dabei Erfahrungen austauschen und eine Menge Fachwissen konsumieren. In zahlreichen Präsentationen wurden die verschiedensten Themen behandelt. Die Bandbreite reichte von „Optimierung der Gleitflugphasen“ über „Früherkennung von Stress“ bis hin zu „Vorbereitung der

DMJ 2023“. Dazu wurde referiert, informiert und rege diskutiert. Der Workshop am Samstag erforderte von allen Teilnehmern viel Konzentration und folglich viel Kaffee in den Pausen.

Die „große Pause“ nach dem Mittagessen wurde zum Sauerstoff-Tanken genutzt. Bei der fast schon alpinen Wanderung auf den Rammelsberg, zum Drachen- und Gleitschirmstartplatz auf 635 m Höhe, war Kondition gefragt. Mit einem mittleren Steigen von 0,1 m/s ging es langsam aber solide nach oben. Dagegen wurde der Weg zurück in einem Bruchteil der Zeit absolviert, da sich dieser mangels Grips zum echten Gleitweg entwickelte.

Bei guter Verpflegung endete der erlebnisreiche Tag in aller Gemütlichkeit.

Vielen Dank an die Organisatoren, die das Treffen möglich gemacht haben, und den Trainern für ihre Zeit. Es war ein sehr schönes Wochenende und ein echter Lichtblick in der dunklen Winterzeit.

Das nächste Treffen wird das Trainingslager ab dem 30. April bis zum 06. Mai 2023 in Bad Gandersheim sein. Die Planungen laufen bereits an und alle Pilotinnen und Piloten freuen sich darauf.

Ich wünsche allen einen schönen Start in die Saison!

Text: Lukas Kauffmann

STRATOS 300: Wiederauferstehung in Lüneburg

34 Jahre nach dem Erstflug 1988 und 22 Jahre nach der Zerstörung erlebt der Prototyp des STRATOS 300 seine Wiedergeburt



STRATOS 300



STRATOS IIe

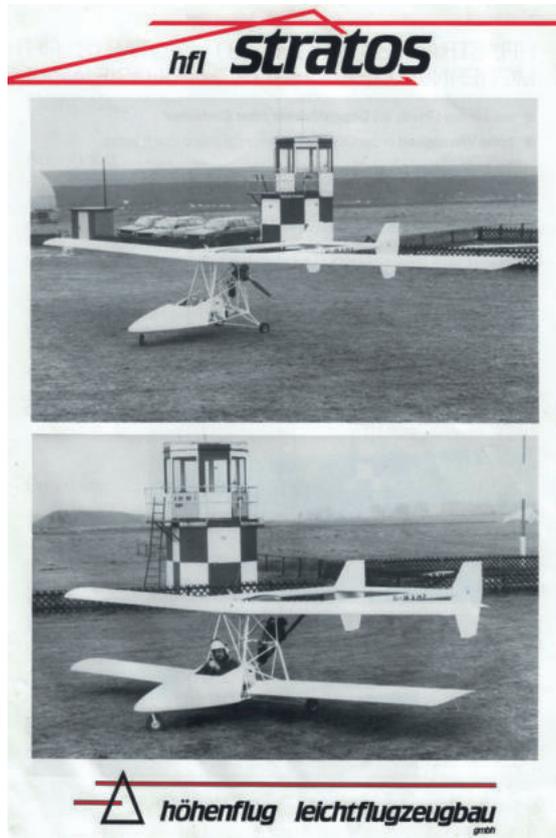
Es war in den 80er Jahren, als drei Studenten aus Berlin nach dem Studium den Sprung ins kalte Wasser wagten und in Lüneburg begannen, ein für die damalige Zeit revolutionäres Konzept für ein Ultraleichtflugzeug zu entwickeln. Sie hätten es lieber in Berlin getan, aber wegen der alliierten Vorbehaltsrechte zur damaligen Zeit war Flugzeugbau in Berlin verboten, Fliegen für Privatpiloten sowieso. Also musste ein Standort für die junge Firma im Westen gefunden werden, der nicht zu weit von Berlin entfernt, aber auch in der Nähe Hamburgs liegt und einen Flugplatz hat. Mehr oder weniger mit dem Zirkel in der Hand fiel die Wahl auf Lüneburg, wie sich danach herausstellte, eine gute Wahl.

Vom damaligen Bundesministerium für Forschung und Technologie gefördert und von der Stadt Lüneburg unterstützt, fanden die drei Berliner Konrad Herz, Manfred Kleimann und Georg Blech ihren Standort in der Lüneburger Heide.

Der Prototyp des Ur-STRATOS flog zum ersten Mal 1985. Er war ein offenes UL mit variabler Tragflügelgeometrie, das wahlweise als Doppel- oder Eindecker zu fliegen war. Mit diesem Prototyp nahmen die zwei Gesellschafter Herz und Kleimann im selben Jahr am Fly-in der Experimental Aircraft Association (EAA) in Oshkosh, WI, USA teil. Dort wurden sie mit Preisen ausgezeichnet und kehrten stolz nach Lüneburg zurück. Wirtschaftlicher Erfolg stellte sich aber erst

ein mit dem Nachfolgemodell STRATOS IIe (das „e“ steht für Eindecker!), bei dem das Konzept der umsteckbaren Tragflügel aufgegeben wurde und mit einem Flügel von 13,5 Metern Spannweite Segelflugeigenschaften erreicht werden konnten. So wurden Kunden aus vielen Bereichen der Allgemeinen Luftfahrt angesprochen, denen diese Gleiteigenschaften wichtig waren. Der Rumpf des STRATOS IIe fiel dabei noch aus dem Rahmen, da er aus Gewichtsgründen aus einem stoffbespannten Stahlrohrgitter bestand. Dieser passte optisch und aerodynamisch nicht zum Rest des Flugzeugs.

So entstand 1987 der Gedanke, die Rumpfform an ein Segelflugzeug anzugleichen und so dem Flugzeug, jetzt STRATOS 300 genannt, den letzten Schliff zu geben. Das Ur-Positiv entstand im Auftrag und mit Unterstützung durch Ulrich Horn und Mohammad Nasserri in einer Werkstatt in Berlin. Von diesem Positivkern wurden dann in Lüneburg die Formen abgenommen, in denen der STRATOS 300 gebaut werden konnte. Der Erstflug des STRATOS 300 erfolgte im



▲ Der Ur-STRATOS

▼ v.l.n.r.: Udo Rupp, Konrad Herz, Karsten Volkmann



Mai 1988 in Lüneburg. Mit seiner etwas verkürzten Spannweite von 12,5 Meter erfüllte er voll und ganz die Erwartungen an Aerodynamik, Optik und Komfort. Leider stellte sich in den darauffolgenden Jahren heraus, dass der STRATOS mit seinem Design, seiner Bauweise und den daraus resultierenden Flugleistungen seiner Zeit weit voraus war. Fast vollständig aus kohlefaserverstärktem Kunststoff hergestellt und mit einem sehr leichten, aber auch sehr teuren Triebwerk ausgestattet, konnte er mit einem Verkaufspreis von knapp 40.000 DM nicht den erhofften wirtschaftlichen Erfolg

einfahren, obwohl zu dieser Zeit ein Segelflugzeug mit ähnlichem Gewicht ohne Triebwerk das Doppelte kostete.

Nach Schließung der Firma STRATOS Flugzeugbau wurde der Prototyp des STRATOS 300 mit dem Kennzeichen D-MXHT noch einige Jahre bis Ende 1999 in Süddeutschland geflogen. Zum Jahreswechsel 1999/2000 tobte in Süddeutschland der Sturm Lothar, der großen Schaden im ganzen Land anrichtete. Dabei wurde der Anhänger des STRATOS mit dem Flugzeug darin auf dem Flugplatz Mühlacker so über den Platz gerollt, dass der STRATOS, nicht gegen Schleudergänge gesichert, sehr stark zerstört wurde. Gott sei Dank fand sich ein Fliegerkamerad mit ausreichend großen „Nebengelassen“, um die Überreste zu bergen und zu sichern. An eine Reparatur war vorerst nicht zu denken. So schlummerten die traurigen Überreste der D-MXHT neben den einstigen Produktionsformen unter der Obhut von Ulrich Horn, bis ein begeisterter UL-Flieger sich an die Trümmer erinnerte.

Karsten Volkmann baute schon den STRATOS mit, als er bei seinem ersten Arbeitgeber nach seiner Ausbildung in Lüneburg bei der STRATOS Flugzeugbau GmbH tätig

war. Schon damals fing er mit anderen Kameraden aus dem Luftsportverein Lüneburg (LVL) mit der UL-Fliegerei an, denn die Inhaber von STRATOS Flugzeugbau, Konrad Herz und Manfred Kleimann, waren beide UL-Fluglehrer und hatten in den 80er Jahren im LVL mit der Ausbildung von UL-Piloten begonnen. So brachten sie Karsten Volkmann, Udo Rupp und vielen anderen in Lüneburg das Fliegen bei, damals auf dem ersten Vereins-UL, einem Sherpa.

Karsten Volkmann ließ in den Jahren der STRATOS nicht los. Immer wieder überlegte er, wie er die D-MXHT wieder zum Leben erwecken könnte. Dazu gehörte nicht nur der Zugriff auf noch vorhandene Teile, sondern auch Bauunterlagen und geeignete Räumlichkeiten, möglichst direkt am Flugplatz, und fachkundige Unterstützung durch seinen ehemaligen Chef. Die Räume waren vorhanden und nachdem der Flugplatz Lüneburg gegen den Willen der Stadtregierung durch einen Volksentscheid doch nicht zum Gewerbegebiet umfunktioniert werden konnte, wurden die Pläne konkret.

Auch Konrad Herz fand sich nach Erreichen des Rentenalters wieder nach vielen Jahren der beruflich bedingten Abwesenheit in Lüneburg ein. So waren alle Voraussetzungen erfüllt, um mit dem Vorhaben „STRATOS Coming Home“ zu beginnen. Im Oktober 2020 wurden die noch vorhandenen Teile, Formen, Bruchstücke und Ersatzteile aus den „Nebengelassen“ bei Ulrich Horn in Neu Darchau abgeholt und in die Werkstatt auf dem Flugplatz Lüneburg gebracht.

Im Laufe von zwei Jahren wurde aus dem „Trümmerhaufen“ von damals wieder ein UL-Flugzeug der ersten Stunde. Trotz einiger Unwägbarkeiten und Probleme bei der Ersatzteilbeschaffung (hauptsächlich für den Motor) näherten sich die Arbeiten im Herbst 2022 dem Abschluss. Lange Wartezeit auf das im April bestellte Rettungssystem – gestörte Lieferketten wegen des Krieges in der Ukraine waren die Ursache – warfen die Gruppe zurück. Nach erfolgreicher Nachprüfung steht jetzt einem erneuten Erstflug nichts mehr im Wege. Jetzt freuen sich Karsten Volkmann, Konrad Herz und Udo Rupp darauf, bald wieder mit der D-MXHT in die Luft zu gehen. Dann kann in Lüneburg die STRATOS-Geschichte weitergeschrieben werden.

Text: Karsten Volkmann
Fotos: LSV Lüneburg

LSV Lingen

Handsteuerung statt Fußpedal

15-jährigem Mitglied des Luftsportvereins Lingen e. V. wird trotz körperlicher Einschränkung das Segelfliegen ermöglicht

Jonathans Traum vom Segelfliegen schien nicht realisierbar zu sein. Er ist von Geburt an körperlich stark eingeschränkt und kann nur kurze Strecken zu Fuß gehen. Im Alltag ist er überwiegend auf einen Rollstuhl angewiesen.

Die umliegenden Luftsportvereine an seinem Wohnort Lingen hatten kein Schulflugzeug mit Handsteuerung. Der LSV Lingen war aber bereit die ASK 21 umzubauen, falls dies technisch und finanziell machbar wäre. Es wurde mit der Firma Schleicher über den zugelassenen Umbausatz verhandelt und dieser dann bestellt. Der LTB Güntert und Kohlmetz, mit dem der LSV seit jeher guten Kontakt hat, da der Miteigentümer Jürgen (Hugo) Kohlmetz aus dem Emsland stammt und das Fliegen beim LSV Lingen erlernt hat, erklärte sich

bereit den Umbau vorzunehmen. Bedingt durch die Coronazeit verzögerte sich die Lieferung des Umbausatzes bis in den letzten Sommer hinein. Jonathan konnte zwar schon einige Schulflüge absolvieren, aber die richtige Ausbildung musste warten.

Im letzten August machten sich dann zwei Mitglieder des LSV Lingen mit der ASK 21 auf den Weg nach Bruchsal um den Umbau vornehmen zu lassen. Der Umbau an sich stellte den erfahrenen Flugzeugbauer und Prüfer nicht vor allzu große Herausforderungen. Innerhalb von vier Tagen waren die Arbeiten erledigt, abgenommen und die Transporteure konnten sich wieder auf den Heimweg machen.

Der Ein- oder Rückbau der Handsteuerung erfolgt nach Eingewöhnung innerhalb weniger Minuten, sodass der Schulbetrieb kaum beeinträchtigt wird. Jonathan kann



▲ Jonathan T. während der Einweisung in die Handsteuerung des Segelflugzeuges durch seinen Fliegerlehrer Marcel Kocks

nun selbstständig das Flugzeug bedienen. Mittlerweile sind auch die behördlichen Dinge mit LBA und Medizinern geklärt. Jonathan wird in der kommenden Saison noch einige Schulstarts zusammen mit Fluglehrern absolvieren. Bei genügender Flugsicherheit wird er dann zu seinem ersten Alleinflug starten.

Für den LSV Lingen ist die Jugendarbeit und die Ausbildung von Nachwuchsfle-

gern nach wie vor ein wichtiger Schwerpunkt. Der Verein versucht noch Mittel aus Inklusionsmaßnahmen der Kommunen und anderen Stiftungen zu erhalten, um auch die Sanitäranlagen im Vereinsheim barrierefrei umzubauen. Das stellt sich aber als aufwendiger und bürokratiebelasteter Vorgang heraus und wird wahrscheinlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Nähere Informationen und Bilder über den

Umbau auf Handsteuerung findet man auf der Homepage des LSV Lingen unter www.lsvlingen.de

Text: Suse Rösch/
Rainer Lampenschulten
Foto: Harry Timmreck

LSV Rinteln

Jahreshauptversammlung des Luftsportverein Rinteln e. V.

Neuer Schatzmeister gewählt



▲ Stephan Beck verabschiedet den scheidenden Schatzmeister Willi Wielage



▲ v.l.n.r. Stephan Beck (1.Vors.), Dieter Vogt (2.Vors.) und Volker Fiebig (Schatzmeister)

Die Jahreshauptversammlung des Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV) konnte in diesem Jahr ohne jegliche coronabedingten Auflagen durchgeführt werden. Stephan Beck als 1. Vorsitzender begrüßte eine Vielzahl von Mitgliedern in der Vereinsgaststätte „Zum Cumulus“.

Stephan Beck ging zu Beginn seines Berichts auf die vielen von den Vereinsmitgliedern ehrenamtlich durchgeführten Arbeiten an den Gebäuden, Flugzeugen und Fahrzeugen ein. Ohne diesen Einsatz ist der hohe Aufwand für die Unterhaltung der Gebäude und Flugzeuge nicht zu bewältigen. Die Wartungsarbeiten an den Segelflugzeugen sind mit der Jahresnachprüfung erfolgreich abgeschlossen worden. Als erfreulich empfand Beck, das die geplanten Veranstaltungen im Winterhalbjahr 2022/2023 stattfinden konnten. Ferner informierte Beck die Versammlung über den erfolgten Verkauf des Cirrus und

die Verhandlungen zum Kauf eines neuen Segelflugzeugs mit Klapptriebwerk. Das Fly-in von selbstgebaute Flugzeugen und Oldtimern im September 2022 war ein voller Erfolg und die Organisatoren konnten viele Piloten mit ihren Oldtimern auf dem Verkehrslandeplatz der Stadt Rinteln begrüßen. Ein neues Kapitel in der Vereinsgeschichte ist mit dem Eintrag in das Goldene Buch der Stadt Rinteln geschrieben worden, Grund war die vierte in Folge errungene Deutsche Meisterschaft in der 1. Segelflug-Bundesliga.

Dieter Vogt als 2. Vorsitzender berichtete von einer erfolgreichen und unfallfreien Flugsaison 2022 und wusste mitzuteilen, dass die Segelflugzeuge gut ausgelastet waren. Erfreulich ist außerdem, das die Starts an der Winde enorm zugenommen haben. Die Ende Februar durchgeführte Jahresnachprüfung der Segelflugzeuge erfolgte ohne Beanstandungen, sie sind wieder einsatzbereit ebenso wie die Winde.

Dieter Vogt gratulierte folgenden Siegern der Flugsaison 2022:

- Schlepppilot des Jahres: Karsten Fahrenkamp mit 301 Schlepps
- Windenfahrer des Jahres: Ole Bachmann mit 229 Schlepps
- Streckenflieger des Jahres: Reinhard Schramme mit Co-Pilot Rolf Bödeker über 906 km

Über die finanzielle Situation gab der Schatzmeister Wilhelm Wielage zum letzten Mal der Versammlung Auskunft. Die Kassenprüfer bescheinigten dem Vorstand, dass er mit den Vereinsgeldern umsichtig umgeht und sich an den aufgestellten Haushaltsplan gehalten hat. Der Verein steht finanziell auf einem gesicherten Fundament. Besonders gedankt wurde Elke Diekwisch für die professionelle Buchführung.

Stephan Beck verabschiedete den scheidenden Schatzmeister Willi Wielage mit einem Präsent und dankte für seine Tätigkeit im Vorstand.

Bei den Neuwahlen wurde **Stephan Beck** einstimmig als **1. Vorsitzender** wieder gewählt, **Dieter Vogt** wurde als **2. Vorsitzender** ebenfalls einstimmig wiedergewählt. Neu in den Vorstand wurde **Volker Fiebig** als **Schatzmeister** gewählt.

Für 2023 wünscht der 1. Vorsitzende Stephan Beck den Anwesenden eine fliegerisch erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison.

Text: Dieter Vogt
(2. Vorsitzender und Pressewart)
Fotos: Josef-Theo Schumacher

Jahresnachprüfung beim LSV Rinteln

Segelflugzeuge wieder startklar



▲ Die Prüferin Marianne Hagemann und Werkstattleiter Erik Janssen beim Prüfen des Duo Discus bei ausgefahrener Heimkehrhilfe



▲ Astir wartet bei nicht optimalen Wetterbedingungen auf die Jahresnachprüfung

Nach der Flugsaison 2022 wurden die Segelflugzeuge des Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV) abgerüstet und in der vereins-eigenen Werkstatt im Rahmen der Winterarbeit einer eingehenden Kontrolle unterzogen. Unter Aufsicht der Werkstattleiter wurden die Wartungs- und Reparaturarbeiten ausgeführt. In der diesjährigen Winterarbeit sind in die ASK 21 und den Astir, die für die Pilotenschulung eingesetzt werden, höherwertige Navigationsgeräte eingebaut worden. Dadurch sollen die Flugschüler mit der Handhabung vertraut werden, um die Geräte dann später optimal für Überlandflüge nutzen zu können.

Die jährlich wiederkehrende Jahresnachprüfung für die Segelflugzeuge und das Startgerät wie z. B. die Winde fand Ende Februar durch die zuständige Prüferin Marianne Hagemann statt. Sie prüfte die Segelflugzeuge auf Herz und Nieren, dafür müssen dann u. a. auch die Sitzschalen ausgebaut werden, um die darunter befindlichen Steuerstangen überprüfen zu können. Aber auch die Lebenslaufakte eines jeden Segelflugzeuges wurde durch die Prüferin auf Vollständigkeit kontrolliert. Hier prüfte sie unter anderem, ob die vom Hersteller herausgegebenen luftfahrttechnischen Anweisungen beachtet und auch ausgeführt worden sind. Parallel hatten an diesem Tag auch die in privatem Besitz befindlichen und am Verkehrslandeplatz der Stadt Rinteln stationierten Se-



▲ Discus (vorn im Bild) und Astir (hinten im Bild) warten auf die Jahresnachprüfung

gelflugzeuge ihre Jahresnachprüfung. Am Ende des Tages erhielten alle vorgestellten Segelflugzeuge ihren Nachprüfschein. Erst wenn dieser Nachprüfschein für ein Segelflugzeug ausgestellt ist, darf dieses wieder starten.

Mitte Februar stand auch die Jahresnachprüfung für die Fallschirme auf dem Terminkalender. Sämtliche Fallschirme wurden durch den zuständigen Prüfer Mathias Ahrens geprüft und es gab keinen Grund für Beanstandungen. Die Fallschirmpacker des Vereins sind zurzeit dabei, alle Schirme wieder neu zu packen, damit dem Start in die Saison 2023 nichts mehr im Wege steht. Jeder Segelflugzeugpilot trägt bei seinen Flügen immer einen Fallschirm zu seiner eigenen Sicherheit.

Vor dem Start in die neue Segelflugsaison

steht aber noch die jährlich stattfindende Flugbetriebsbesprechung auf dem Terminplan des LSV Rinteln. Hier werden die Piloten unter anderem auf den Vorflug- und Startcheck, die richtige Einschätzung des eigenen Leistungsvermögens, das Verhalten und Bewegungen auf dem Flugplatz sowie das rechtzeitige Entscheiden für eine Außenlandung bei einem Überlandflug hingewiesen, denn die Sicherheit steht beim Fliegen an oberster Stelle.

Text: Dieter Vogt

Fotos: Martina Sasse

Nachruf auf Georg Themann

„Abfangen, abfangen, abfangen!“ Diese Worte liegen wahrscheinlich noch vielen Fliegern im Ohr, die bei Georg Themann am Flugplatz Varrelbusch das Fliegen gelernt haben. Nach schwerer, tückischer Krankheit hat Georg am 22.01.2023 im Alter von 80 Jahren seinen letzten Flug angetreten.

Bereits mit 16 Jahren hat er immer am Wochenende den langen Weg von Langförden nach Varrelbusch mit dem Drahtesel auf sich genommen, um zunächst beim Schieben der Segelflugzeuge helfen zu dürfen. Es sollte aber nicht beim Schieben bleiben und so dauerte es nicht lange, bis er Anfang der 60er seine Flugausbildung auf Kranich 3, Olympia Meise und Ka 8 gemeistert hat. Nach dem Scheinerhalt absolvierte er schon bald die Ausbildung zum Fluglehrer. Als junger Segelflieger hat er in den folgenden Jahrzehnten vielen Menschen mit Herzblut erfolgreich das Fliegen beigebracht, u.a. auf Kranich 3, Rhönlernerche (Ka 4), Ka 7, ASK 13, ASK 21 und Twin 1. Er konnte dabei stets auf die Unterstützung seiner Frau Ursel zählen. Zusammen mit ihren beiden Kindern Stefanie und Daniel haben die „Themänner“ fast jedes Wochenende am „Texas Airport“ im eigenen Wohnwagen verbracht, nicht selten klang der Tag am Lagerfeuer in toller Gemeinschaft aus.

Spaß hatte Georg auch an der Vereins-



Dimona gefunden. Jedes Jahr zum Vortag stand mit Vereinskameraden eine große Deutschland-Tour mit der D-KDIM an. Besonders aber die Gemischtbau- und Holzflugzeuge lagen Georg immer am Herzen. Mit seinem eigenen Grunau Baby 2b hat er an zahlreichen VGC-Treffen teilgenommen, wo er sich über die Jahre mit vielen Gleichgesinnten angefreundet hat. Unter seiner Regie wurden etliche Grundüberholungen durchgeführt, dafür musste auch schon mal der eigene Wintergarten herhalten. Den Umbau seiner geliebten ASK 13 (D-4133) von Kufe auf Bugrad inklusive Grundüberholung hat er natürlich auch kurzerhand selbst in die Hand genommen. Dieser erfolgte in einem leerstehenden Schweinestall eines befreundeten Landwirts in Emstek. Ebenfalls in Emstek war Georg über 20 Jahre als Konrektor an einer Haupt- und Realschule beschäftigt, wo er sich stets für die Schule und die Schüler eingesetzt hat. Durch seine liebe- und verständnisvolle Art war er bei den Schülern als Lehrer sehr angesehen.



Neben dem LSV Cloppenburg und seiner Schule hat Georg sich sehr stark für seine Kirchengemeinde in Langförden eingesetzt. So war er bis zuletzt als Erwachsenenmessdiener und in verschiedenen Arbeitsgruppen aktiv.

Wir verlieren mit Georg einen sehr geschätzten und geliebten Freund, wissen ihn jetzt aber befreit von seinen Leiden. Durch sein Engagement im Vereinsleben, seine Präsenz als lebenserfahrener Ratgeber und seine stets uneigennützig Hilfsbereitschaft für die Belange anderer war er über viele Jahrzehnte eine tragende Säule im Verein.

Daniel Einhaus
für den LSV Cloppenburg e. V.

Termine

Verband

11.11.2023	Niedersächsischer Segelfliegertag	Walsrode
18.11.2023	Niedersächsische Motorflugtagung	Walsrode

Vereine

30.06. - 02.07.2023	40. Pipertreffen PA-18/J3	Celle-Arloh EDVC
02.09.2023	Fly-In von selbsterbauten Flugzeugen und Oldtimern	Verkehrslandeplatz Rinteln EDVR

Motorflug

26.07. - 30.07.2023	Alpenflugeinweisung	Bad Worrieshofen
07.10. - 29.10.2023	Fluglehrerlehrgang Motorflug	Bad Gandersheim

Segelflug

30.04. - 06.05.2023	Training mit dem D-Kader	Bad Gandersheim
29.05. - 04.06.2023	Streckenfluglehrgang	Aue-Hattorf
31.07. - 11.08.2023	Streckenfluglehrgang	Lüneburg

Segelflugausbildung 2023

14.04. -28.04.2023	Segelfluglehrerlehrgang (Praxis)	Ehlershausen
--------------------	----------------------------------	--------------

Technische Lehrgänge

30.09. - 03.10.2023	Technischer Lehrgang Zellenwart 1 H&G	Flugplatz Hodenhagen
04.10. - 07.10.2023	Technischer Lehrgang Werkstatteleiter 1	Flugplatz Hodenhagen
08.10. - 11.10.2023	Technischer Lehrgang Zellenwart 2 FVK	Flugplatz Hodenhagen
09.10. - 13.10.2023	Technischer Lehrgang Motorenwart/ Motorseglerwart H&G	Flugplatz Hodenhagen
12.10. - 15.10.2023	Technischer Lehrgang Werkstatteleiter 2 FVK	Flugplatz Hodenhagen
16.10. - 20.10.2023	Technischer Lehrgang Fachmodul M2	Flugplatz Hodenhagen
02.11. - 05.11.2023	Technischer Lehrgang Fallschirmwart 2023	Naturfreundehaus Lauenstein

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 2023 ist am 02.05.2023

Kleiner Segelfliegertag in Dannstadt



▲ Uwe Wahlig beim Vortrag über seinen WM-Sieg, Foto: Frank Steege



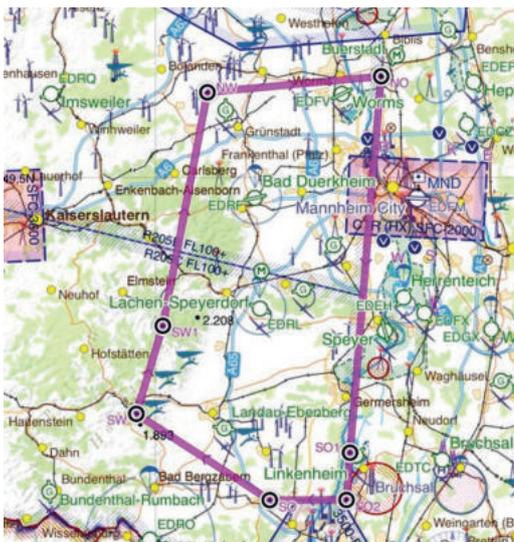
▲ Volles Haus beim Segelfliegertag, Foto: Charlie Müller

Da der Deutsche Segelfliegertag 2022 wieder in Rheinland-Pfalz stattfand, entfiel der rheinland-pfälzische Segelfliegertag in seiner üblichen Form. Am 28.01.2023 trafen sich die rheinland-pfälzischen Segelflieger zum „Kleinen Segelfliegertag“ in den brandneuen Räumlichkeiten der SFG Giuliani. Zum Programm gehörten vorrangig die Ehrungen unserer Sportler für die

in der letzten Saison erzielten Leistungen. Weitere Programmpunkte waren diverse sehr interessante Vorträge zu verschiedenen Themen. Nach dieser Veranstaltung übernahm die Jugend, welche zum „1. Dannstädter Flunkyball-Turnier“ einlud. Es war eine sehr schöne Veranstaltung, die sogar landesverbandsübergreifend eine Zusammenkunft der Luftsportjugend dar-

stellte und ab nun hoffentlich jedes Jahr stattfinden wird. Die dazugehörige Feier war ein voller Erfolg und verdient auf der rheinland-pfälzischen Partyskala eine 9.9 von 10 möglichen Punkten. Wir bedanken uns bei den Helfern der SFG Giuliani für diese wundervolle Veranstaltung.

Wellenfliegen im neuen Segelflugsektor Haardt – die ersten Erfahrungen



▲ Der neue Segelflugsektor über der Rheinebene



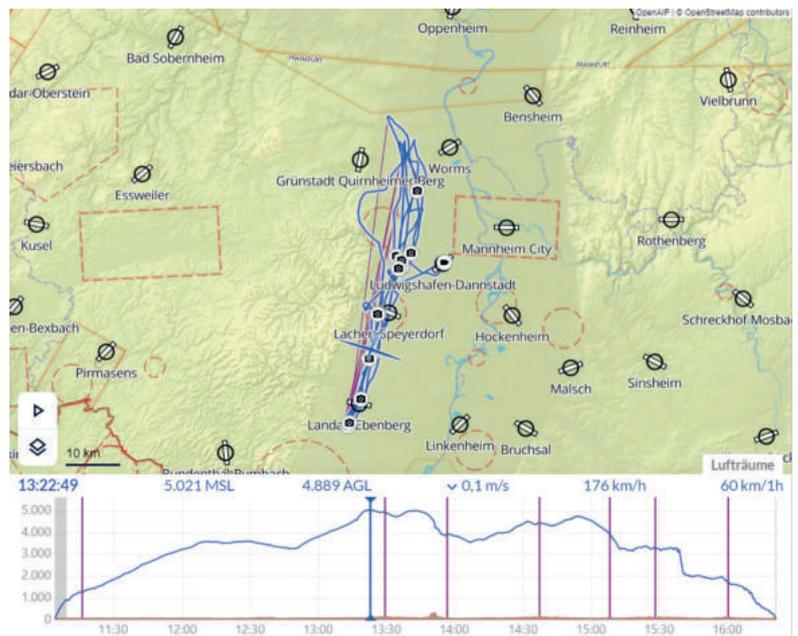
▲ Faszinierende Impressionen aus FL 160

Wenn im Winter kräftiger Wind aus westlichen Richtungen bläst und gleichzeitig eine stabile Schichtung vorliegt, bilden sich an der windabgewandten Seite des Pfälzer Waldes wunderbare, hochreichen-

de Leewellen. Seit vielen Jahrzehnten nutzen Segelflieger der dort ansässigen Flugplätze diese Leewellen, um auch außerhalb der eigentlichen Segelflugsaison atemberaubende Segelflüge zu erleben.

Oft reichen die Leewellen an der Haardt bis weit über FL 100 hinauf, manchmal sogar bis FL 200 und noch höher. Über FL 100 zu steigen ist wegen der dort befindlichen Luftraumklasse C allerdings nur

Beim Wellenfliegen unter einer Lenticularis Wolke



▲ Flugweg und Höhenprofil beim Wellenfliegen an der Haardt

◀ Beindruckender Blick aus dem Cockpit beim Wellenfliegen im Segelflugsektor Haardt

mit Zustimmung der zuständigen Luftverkehrs-kontrollstelle möglich. Erfahrene Wellenflieger wissen aus eigener Erfahrung, dass man diese Zustimmung ohne Transponder leider nur selten bekommt. Glücklicherweise wurde für die Wellenflieger an der Haardt nun ein eigener Wellenflugsektor geschaffen – veröffentlicht in der NfL 2022-1-2635. Der Wellenflugsektor Haardt liegt mitten in der Pfälzer Rheinebene; er erstreckt sich grob gesagt zwischen Haardtkaute, Rhein, Segelfluggelände Landau-Ebenberg und Segelfluggelände Grünstadt-Quirnheimer Berg zwischen FL 100 und FL 160. Das Mitführen eines Transponders ist beim Einflug in den Sektor nicht erforderlich. Erforderlich ist allerdings eine Einweisung in die Verfahren, die entweder über den Luftraumreferenten Thomas Buch erfolgt oder über beauftragte Personen bzw. an den Startflugplätzen beim Briefing.

Wenn sich im Winter dann im Rheintal der erhsehnte starke Westwind ankündigt, organisieren sich wellenflugbegeisterte Segelflieger aus nah und fern über eine eigene öffentliche WhatsApp-Gruppe. Einer der Piloten übernimmt am frühen Morgen des beabsichtigten Wellenflugtages die telefonische Koordination mit dem Wachleiter in Langen per Telefon. Nach der Anfrage zur Aktivierung des Segelflugssektors klärt der

Wachleiter dann mit Radar ab, ob die voraussichtliche Verkehrslage eine Aktivierung zulässt. Üblicherweise kommt der telefonische Rückruf des Wachleiters mit der erhofften Zusage nur einige Minuten später – die Erfahrungen dazu sind bis jetzt sehr positiv. Die Wellenflieger treffen sich dann am Morgen meistens am Segelfluggelände Dannstadt, das sich als optimal geeigneter Startort anbietet, um sich in die Welle an der Haardt schleppen zu lassen. Gestartet wird, sobald sich beim Blick in den Himmel die typische Föhnklücke in der Wolkenschicht zeigt. Der Schlepppilot steuert dann auf die Föhnklücke zu, oft ist das genau die Mitte zwischen dem Segelfluggelände Haßloch und dem Flugplatz Bad Dürkheim, wo erfahrungsgemäß der Einstieg in die Welle am besten gelingt. Der Segelflieger klinkt nach einem manchmal etwas turbulenten Schlepp zwischen 900 m und 1400 m aus und sucht dann luvseitig an den Rotorwolken das laminare Steigen der Welle. Ist die Welle gefunden, geht es anfangs mit ca. 1 m/s stetig und vollkommen ruhig nach oben. Mit zunehmender Höhe wird das Steigen in der Pfälzer Welle meistens etwas stärker und kann dann auch 2–3 m/s erreichen. Je nachdem wie feucht die Luft ist, steigt man dabei manchmal im völlig Blauen oder manchmal an der Vorderkante von beeindruckenden, mächtigen Lenti-

culariswolken nach oben. Wichtig ist, dass man die Bewölkung unter sich ständig im Auge behält, da sich die Föhnklücke bei zunehmender Luftfeuchte innerhalb von nur wenigen Minuten schließen kann.

Vor Einflug in den Wellenflugsektor Haardt, am besten noch unter FL 95, ist mit Langen Information über Funk Kontakt aufzunehmen (123.525 MHz), da der Einflug gemeldet werden muss. Der Lotse klärt dann mit Radar die aktuelle Verkehrssituation ab und informiert über den Status des Wellenflugsektors (Aktivierung und Höhenband). Während man sich im Wellenflugsektor befindet, ist mit Langen Information unbedingt durchgehend Hörbereitschaft sicherzustellen. Zu beachten ist dabei auch, dass der Segelflugssektor nicht seitlich oder nach oben verlassen wird. Der Ausflug aus dem Sektor erfolgt somit nur nach unten, nachdem dies Langen Information über Funk mitgeteilt wurde.

Durch den neuen Wellenflugsektor Haardt wurden uns auf unkomplizierte Art Ende 2022 und Anfang 2023 bereits zahlreiche wunderbare Wellenflüge bis 5000 m ermöglicht. Bitte beachtet die erläuterten Regeln bei der Nutzung des Wellenflugsektors, sodass wir diese Privilegien nicht wieder verlieren.

Text: Klaus Leitner

Streckenflugtheorieseminar in Bad Sobernheim

Endlich wieder Streckenflugtheorie für Einsteiger



▲ Frank Strewing mit Gast-Referent und Landestrainer Charly Müller

◀ Seminarleiter und Teilnehmer/-innen, Foto: Ilona Wild

▼ Segelflugreferent Frank Steege und „Full-House“ im Technikzentrum des LSVRP

Am 11. und 12. Februar fand – nach zweijähriger coronabedingter Zwangspause – das dritte Theorieseminar „Streckensegelflug für Einsteiger“ statt. Rund 35 wissbegierige und streckenflugbegeisterte Piloten und Pilotinnen nutzten das Angebot des LSVRP in Bad Sobernheim. Auf hohem Niveau wurden sie fachlich von Frank & Frank (Strewing und Steege) auf die nächste Stufe zum erfolgreichen Überlandflug vorbereitet, Spaßfaktor inbegriffen.

Nach dem Scheinerhalt ist die Teilnahme an diesem Seminar der nächste logische Schritt zum Streckensegelflug. Durch die Referenten wurde an beiden Tagen das theoretische Wissen gezielt zu Flugvorbereitung und -planung, Notam, Kalt- und Warmluft-Wetterlagen sowie Kurbel- und Flugtechnik vermittelt und um weitere Themen ergänzt. Eingestreute Praxistipps halfen den Interessierten sich Anzeichen thermischer Aktivität besser vorstellen zu können und diese mit Hilfe der Orographie anhand von Bildern, die an die Wand projiziert wurden, zu erkennen. Gleichzeitig wurden die Teilnehmer/-innen in die Lage versetzt, in der dargestellten Landschaft geeignete Außenlandefelder sicher auszuwählen.

An jedem Tag gab es eine größere Planungsaufgabe, die nach DMSt-Vorgaben optimiert, bearbeitet und gruppenweise präsentiert wurde. Sowohl bei der Flugplanung als auch während der Präsentation wurde erreicht, dass alle Informationen zur Sicherheit gegeben und eingehalten wurden und die Begeisterung zum Loslegen erhalten blieb. Am Ende eines jeden Tages konnte das Ziel, die erstellte Aufgabe „erflogen“ zu haben und ohne Anwendung von Plan B wieder auf dem Heimatplatz zu landen, sicher erreicht werden.

Damit später in der Praxis nicht zu viel Zeit in der Vorbereitung verloren geht, gab es den Tipp, sich passende Aufgaben für verschiedene Windrichtungen zu erarbeiten und diese bei Bedarf abzurufen (Stichwort: Streckenkatalog). Jedes der Themengebiete wurde anhand von Folien dargestellt und mit Fotos oder eigenem Filmmaterial verdeutlicht. Man fühlte sich verstanden und mitgenommen. Beide Vortragende wechselten je nach Thema ihre Rolle vom Vortragenden zum Co-Moderator und prä-



sentierten nach dem Motto „Aus der Praxis – für die Praxis“ ein ausgewogenes Bild mit Lust, das erworbene Wissen in der Praxis umzusetzen. Punktlandung!

Ein Rezept für andere Landesverbände, das zum Nachkochen animiert, was ausdrücklich erwünscht ist. Dafür spricht neben der Teilnehmerzahl auch die Tatsache, dass Teilnehmende aus insgesamt fünf Bundesländern zum Seminar angereist waren. Ich bin mir sicher, dass das Anschlussangebot zu den Praxisseminaren NEST und Streckenflugtraining für Fortgeschrittene ein ebensolcher Erfolg sein wird.

**Text: Christoph Maurer, Lich/Hessen
(Verein: Giessen-Wieseck)
Fotos: Frank Steege**

Volleyballturnier der Luftsportjugend 2023

Das Wetter hätte auch zum Fliegen eingeladen und trotzdem versammelten sich zwölf Teams der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz mit knapp 100 Jugendlichen in einer Landauer Turnhalle, um dort nach langer Corona-Pause das alljährliche Volleyballturnier zu bestreiten.

Als die Teams eintrafen, waren die Volleyballfelder schon aufgebaut und auch für das leibliche Wohl wurde von der Landauer Jugend gesorgt. So konnte es auch gleich nach der Einspielphase mit den ersten Matches losgehen. Nachdem man am Spielplan nochmal nachfeilte, wurde hart um den ersten Platz gekämpft und am Ende kam der Aero-Club Pirmasens in einem spannenden Finale gegen Grünstadt

auf das Siegerpodest. Den dritten Platz belegte das Team Dannstadt. Zwischen den Spielen hatte man immer wieder Zeit das schöne Wetter vor der Turnhalle zu genießen und über die kommende Saison zu reden, denn wie immer steht neben dem Sport das Zusammensein an erster Stelle.

Nachdem die Halle dann aufgeräumt war und alle geduscht hatten, zogen wir zur anschließenden Party auf den Ebenberg. Dort gab es noch ein deftiges Abendessen für



▲ Siegerteam AC Pirmasens

unsere Sportler und nach der Siegerehrung nahm der Abend seinen Lauf ...

Alles in allem war es ein gelungener Tag und wir bedanken uns recht herzlich beim Gastgeber DJK Landau fürs Organisieren!

Text: Felix Kries

Afrika 2022

Irgendwann im September 2022 muss es gewesen sein, als ich morgens zu einem Handy voller Nachrichten aufstand. Als ich darunter die E-Mail von Moritz Althaus sah, wurde mir klar, dass ich wohl mit nach Afrika durfte. So war es auch, ich hatte zusammen mit Julia Steinle das Coaching von WeCoach gewonnen. Das hieß zwei Wochen Arcus mit unglaublichen Trainern an den Hängen rund um Worcester in Südafrika. Recht bald ging es in die konkrete Planung. Am 16. November sollte der Flieger nach Kapstadt gehen und das Training war vom 20.11. bis 03.12. geplant. Natürlich wollte ich mir aber nicht die Möglichkeit nehmen lassen, wenn ich schon einmal in Afrika war, den Aufenthalt zu verlängern, und so legte ich den Rückflug blind und ohne konkrete Pläne auf zwei Wochen nach Ende des Trainings.

Was dann geschah, war einfach Glück. Auf dem Segelfliegertag in Koblenz traf ich Uys Jonker, den Chef von Jonker Sailplanes. Im Gespräch ergab sich, was ich in meiner Zeit nach Worcester in Afrika machen würde: Uys lud mich ein, nach Potchefstroom zu kommen, das in der Nähe von Johannesburg liegt, um seine Flugzeuge zu fliegen.

Damit war es aber noch nicht zu Ende mit den glücklichen Zufällen, denn auf dem Weg zur Uni rief mich Max Maslak an, der 2022 Sposo war, und fragte mich, warum ich nicht bei den South African Nationals mitfliegen würde, die noch einmal eineinhalb Wochen



▲ Endanflug bei Sunset nach 1180 km

nach meinem damals geplanten Rückflug lagen. Also schaute ich nach und tatsächlich war die Anmeldung noch offen. Obwohl ich einen großen Teil der Kosten nicht selbst tragen musste, da der Hinflug von WeCoach und das Flugzeug von Jonker gesponsert waren, konnte ich mir die South African Nationals nicht so ganz leisten. Also wendete ich mich an den Förderverein Streckensegelflug, welcher mir recht unkompliziert seine Unterstützung versprach.

Nach dem ganzen Hin und Her im Vorlauf ging es dann Mitte November los nach Südafrika. In Worcester angekommen gab es die erste Enttäuschung. Der Container mit unseren Flugzeugen verspätete sich,

das hieß, die Gegend am Cap von unten zu erkunden und auf Tourist zu machen. Zwei Tage später als geplant ging es schließlich los mit dem Fliegen. Die ersten beiden Tage recht moderate Strecken, einmal über 600 km und am zweiten Tag knapp 780 km mit Besuch an der Küste und einem kleinen Stück über dem Südatlantik, nicht weit vom Kap der Guten Hoffnung. Wir steigerten uns aber noch und flogen in den Tagen darauf erst einen schönen 1000 km-Flug und danach 1180 km. Bemerkenswert an der Fliegerei in Worcester sind die unglaublich hohen Schnittgeschwindigkeiten der Flüge, die immer bei knapp 140 km/h lagen. An den langen Hängen, die vom Seewind angeblasen



▲ Ich mit „meinem“ Cirrus

werden, fliegt es sich fast wie im Simulator. Dieses Fliegen ist mit nichts vergleichbar, was ich je erlebt habe. Durch die vollkommen andere Flugweise konzentriert man sich auf ganz andere Aspekte des Fliegens, was eine unglaublich lehrreiche Erfahrung war, die mir fliegerisch den Horizont sehr erweiterte.

In den folgenden Tagen konnte ich viel lernen am Hang, in der Welle und auch in der Wüste, die weiter im Inland lag. Die Trainer Uli Gmelin, Reinhard Schramme und Sven Olivier haben einen unglaublichen Erfahrungsschatz, von welchem Julia und ich nicht nur beim Fliegen profitierten, sondern auch sonst viel mitnehmen konnten. Nach tollen zwei Wochen, in denen ich knapp 80 h Arcus fliegen durfte, ging meine Zeit in Worcester zu Ende und ich setzte mich in den Flieger nach Johannesburg. Dort war bisher recht wenig organisiert. Ein Bekannter (Kontakt durch Jonker Sailplanes) konnte mich glücklicherweise vom Flughafen abholen und mit nach „Potsch“ nehmen. Auf seine Frage nach meiner Unterkunft meinte ich bloß, dass ich keine Ahnung hätte, und schwupp, landete ich im Gästezimmer. Fliegerisch lernte ich schnell, dass diese Gegend ganz anders als Worcester ist, und das leider nicht



▲ V8 und V9 am Boden

im positiven Sinn. Zusammen mit den Sponsoren konnten wir in der Zeit vor den Nationals bloß einen Probeflug machen, denn durch eine anhaltende Regenphase wurde die normalerweise trockene Hochebene Südafrikas zumindest bei uns zu einem Sumpf. Überall stand das Wasser auf den Feldern und ab Mittag war man zur Landung gezwungen. Quasi am Boden gefangen erkundeten wir die Kulturstädte der Gegend und ließen uns von den unglaublich coolen Leuten, die in Potsch flogen, alles zeigen, was man so in und um Potchefstroom machen konnte.

Nach ein paar lustigen Tagen ging es dann weiter nach Kroonstad auf die Nationals. Die Aussichten für den Wettbewerb waren vor allem geringe Steigwerte, komplizierte Tage und Basishöhen, die echt keinen Spaß machten. Mein Motto für den Wettbewerb war rumzukommen und möglichst ohne Risiko zu fliegen, denn bei dem vorherrschenden Wetter war es nur eine Frage der Zeit, bis man sich auf einen Acker setzen würde. Nach den ersten Wertungstagen wurde klar, dass konstant zu fliegen sich auszahlte und am dritten Wertungstag war der erste Tagessieg drin. Mit einer soliden Platzierung in der Gesamtwertung ging es auf die finalen Wertungstage zu.

Der letzte Wertungstag war ein anspruchsvoller Tag, an dem sich alles entscheiden würde, denn ich stand auf dem 2. Platz mit wenig Abstand zum Erstplatzierten. Nach dem Flug kam ich als Erster der Klasse zurück und kurze Zeit später erfuhr ich, dass mein „Rivale“ außengelandet war. Die Wertung bestätigte später dann auch den 1. Platz in der Gesamtwertung und damit den Titel des südafrikanischen Meisters in der Sportsclass. Mein Plan oder, wenn ich ehrlich bin, das was mein Vater schon lange predigte, war aufgegangen. Durch konstantes Fliegen und im richtigen Moment die Bremse ziehen konnte ich den Wettbewerb gewinnen.

Danach verbrachte ich noch Weihnachten in Afrika und anschließend ging es wieder zurück nach Deutschland. Insgesamt kann ich sagen, dass ich aus den knapp einmonatigen Monaten in Südafrika viel mitgenommen habe, was mich fliegerisch weitergebracht hat. Ich bin dankbar für alle, die dieses Erlebnis möglich gemacht haben. Hier ist natürlich das Förderprogramm von WeCoach zu erwähnen, aber auch die Unterstützung des Fördervereines Streckensegelflug Rheinland-Pfalz.

Text und Fotos: Karol Müller

Frauen

Hexentreffen 2023 im Diezer Grafenschloss

Was haben wir uns darauf gefreut: Am ersten Februarwochenende fand endlich wieder das traditionelle Hexentreffen statt. Zehn RLP-Luftsportlerinnen sind der Einladung von Veranstalterin Sabine Theis ins Grafenschloss in Diez gefolgt und hatten neben dem Informationsaustausch viel Spaß. Der interessante und informa-

Anette Weidler bei ihrem Vortrag



tive Beitrag von unserer Pressereferentin Anette Weidler, die uns alle mit auf die Reise von Wershofen nach Montpellier mit 3 Liter Sprit nahm, kam super bei den 70 Hexen im Saal an. Schon vormerken, auch wenn es bis dahin noch etwas Zeit ist: Das nächste Hexentreffen findet auf der Hahnweide statt und 2025 treffen wir uns alle in Speyer.

Text: Ricarda Helm (Frauenreferentin)



Rheinland-Pfalz war gut vertreten auf dem Hexentreffen in Diez: Ricarda Helm (AC Koblenz, UL), Anette Weidler (SFG Wershofen, Segelflug), Silke Neugebauer (AC Trier & Konz, Segelflug), Julia Weidler (SFG Wershofen, Segelflug), Daniela Funk (Speyer), Katharina Großer (AC Koblenz, Segelflug), Ruth Naujokat (AC Koblenz, Segelflug), Sophie Müller (SFG Guilini, Segelflug), Rosi Ulrich (LSV Mainz, Segelflug), Sandra Malzacher (ehem. RP, Nationalmannschaft Segelflug) (von links)

Modell

80. Deutscher Modellfliegertag in Kulmbach

Nach den üblichen Corona-Verschiebungen konnten sich die Modellflieger im Deutschen Aero Club (DAeC) endlich wieder in Präsenz treffen. Schon in 2021 war für die oberfränkische „Bierstadt“ Kulmbach geplant worden. Deshalb war der Besuch des Deutschen Brauereimuseums, den das Rahmenprogramm vorsah, natürlich eine gern erfüllte Pflicht und mit einer kleinen Kostprobe der Braukunst ein sehr guter Start.

Uwe Schönlebe, Vorsitzender der Bundeskommission Modellflug, eröffnete am Samstagmorgen den Modellfliegertag. Er begrüßte unter den Teilnehmern besonders die stimmberechtigten Delegierten der Landesverbände und des MFSD sowie Klaus Böckmann als Ehrenvorsitzenden und Michael Thoma als Ehrenmitglied. DAeC-Präsident Claus Cordes konnte aufgrund einer zeitgleich stattfindenden internationalen Veranstaltung nicht nach Kulmbach kommen.

Im Bericht des Vorstandes ließ Uwe Schönlebe das Jahr 2022 Revue passieren, ging auf viele Ereignisse ein, machte aber deutlich, dass der Schwerpunkt der Arbeit des



▲ Alle Teilnehmer vom Modellfliegertag

Vorstandes der Modellflieger im DAeC in der Erarbeitung und Einführung der Verbandsbetriebserlaubnis (VBE) lag. Hier geht es zurzeit vor allem darum, die Geländeanzeigen und die Geländeausweisungen zu bearbeiten. In diesem Zusammenhang rief Sebastian Brandes, Referent für Modellflug im DAeC, die Mitgliedsvereine auf, alle Gelände kurzfristig über das Geländetool des MFSD anzuzeigen. Damit können die Landesbehörden über die Zugehörigkeit der jeweiligen Gelände zur Verbandsbetriebserlaubnis informiert und

so behördliche Widerrufe der Aufstiegserlaubnisse vermieden werden.

In zwei intensiven, arbeitsreichen Tagen konnten in Kulmbach wichtige Weichen für die Zukunft gestellt werden. Großer Dank geht an Helmut Bauer vom Luftsportverband Bayern für die Organisation. Der nächste Modellfliegertag findet in Hessen statt, der neue hessische Modellflugreferent, Rainer Günzel, wird einen entsprechenden Versammlungsort aussuchen.

Text: Charly Brantl

Foto: Bundeskommission Modellflug

Aus den Vereinen

FSV Bad Dürkheim

Saumagen Fly-In und Aeroprakttreffen 2023

Der Flugsportverein Bad Dürkheim e. V. lädt am 6. und 7. Mai 2023 zum **2. Saumagen Fly-In und Aeroprakttreffen 2023** am Flugplatz Bad Dürkheim ein. Für anliegen-

de Gäste entfällt an beiden Tagen die Landegebuhr. „Toll, dass ihr das gemacht habt!“ oder „Wir kommen im nächsten Jahr wieder!“ – Kommentare vom 1. Saumagen Fly-

In im vergangenen Jahr, die den FSV ermutigt haben, das Angebot zu wiederholen und in diesem Jahr mit einem Treffen der Aeropraktflieger zu verbinden.

Erstmals fand das Saumagen Fly-In im Mai 2022 statt. Zahlreiche Luftsportler waren der Einladung an den idyllisch gelegenen Flugplatz am Pfälzer Haardtrand gefolgt, und so gab es in EDRF rund 400 Flugbewegungen an diesem Wochenende. Die entspannte Atmosphäre bei herrlichem Frühlingswetter und die wunderbare Aussicht auf den Pfälzerwald luden zum Verweilen am Platz und zum zwanglosen Austausch mit gleichgesinnten Flugsportlern ein. Ein Event, das zur festen Institution im Mai werden könnte ...

Für das leibliche Wohl der Gäste wird auch



in diesem Jahr an beiden Tagen durchgehend gesorgt sein. Am Schwenkgrill auf Grillglut, traditionell aus Wingertsknotze, werden Pfälzer Saumagen sowie Pfälzer

Bratwürste frisch für den Verzehr bereitet. Der FSV Bad Dürkheim e. V. freut sich auf die Gäste.

LVM Mönchsheide

Goldene Ehrennadel Franz Reiff

Franz Reiff, Jahrgang 1926 und immer noch rüstig und rege, erhielt im Rahmen unserer diesjährigen Mitgliederversammlung am 24.02.2023 die Goldene Ehrennadel des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz e. V. ausgehändigt zusammen mit der Ehrenurkunde.

Er ist Gründungsmitglied unseres Luftsportvereins (LVM Mönchsheide e. V.) und hat nicht nur den Verein, sondern auch das Segelfluggelände Mönchsheide seit 1970 mit großem persönlichem Engagement und intensiver politischer Arbeit in der Gemeinde aufgebaut und erhalten. Mit dem Segelfluggelände Mönchsheide entstand ein beliebtes Naherholungs- und Ausflugsgebiet im Kreis Ahrweiler, das Wanderer und Spaziergänger aus einem Einzugsgebiet bis Köln anzieht, darunter auch viele Jugendliche.

Bereits vor der Gründung des LVM hatte sich der inzwischen 96-Jährige als 1. Vorsitzender des Vorgängervereins Aero-Club Andernach nach dem Krieg stark für den Wiederaufbau des Segelflugsports am Mittelrhein engagiert. Als Anerkennung für seine Verdienste und für die Schaffung und den Erhalt unseres Segelfluggeländes und Vereins wurde er zum Ehrenvorsitzenden des LVM auf Lebenszeit ernannt.

Und für ihn war und ist es bis heute eine Herzangelegenheit, „die Jugendlichen von der Straße zu holen“ und ihnen eine sinnvolle und erfüllende Alternative zu Drogen, Alkohol und passivem Schlendrian zu bieten. Dazu gehören auch jährliche „Fliegerlager“, die den Jugendlichen ein intensives Gemeinschaftsgefühl vermitteln bis hin zum abendlichen Lagerfeuer nach Beendigung des Flugbetriebs und Versorgung der Flugzeuge. Hierbei hat sich Franz Reiff nicht nur als Vereinsvorsitzender, sondern auch als Fluglehrer bis ins hohe Alter weit über das achtzigste Lebensjahr hinaus unermüdlich persönlich eingesetzt. Und auch nach altersbedingter Aufgabe der Fluglehrer- und Vorstandstätigkeit bringt er sich immer noch gerne mit Anregungen und Vorschlägen in die Vorstandsarbeit ein. Dank seiner rüstigen Verfassung erledigte er bis vor Kurzem auch noch persönlich viele körperlich anstrengende Pflegearbeiten an den Grünanlagen des Vereins – aus alter Verbundenheit.



Franz Reiff war in folgenden Funktionen im Vorstand unseres Vereins tätig:

1970 - 1979	2. Vorsitzender (ab 1976 zusätzlich auch als Ausbildungsleiter)
1979 - 1982	1. Vorsitzender
1992 - 1993	2. Vorsitzender
1993 - 2006	1. Vorsitzender
2009 - 2011	stellvertretender Platzwart
2011 - 2013	Platzwart

Text: Ursula Sommer

Aero-Club Oppenheim-Guntersblum

Der Aero-Club Oppenheim lädt zum FluGenuss am 27.-29.05.2023 auf dem Flugplatz Oppenheim ein.

LSV Worms Die DFS zu Gast in Worms

Am 20. Januar 2023 konnte der Luftsportverein Worms e. V. zwei Mitarbeiter der DFS aus Langen zu einem abendfüllenden Vortrag zum Thema FIS begrüßen.

Einige Piloten halten die DFS für eine „kontrollierende, starre und kompromisslose Übermacht“. Der Kontakt wird als „einschüchternd“ empfunden. Dass das natürlich völlig falsch und das genaue Gegenteil der Fall ist, wurde am 20.01.2023 eindrucksvoll bewiesen.

Vor 75 Fliegerfreunden präsentierten die beiden FIS-Spezialisten Jens Beppler und Jan Hendriks in interessanter und informativer Art und Weise die Unterstützung für uns VFR-Flieger.

In kurzweiliger, entspannter Atmosphäre ging es los mit der Vorstellung der Aufgaben und Tätigkeiten von FIS. Schnell wurde klar: Kontakt mit FIS hat keinen einzigen Nachteil – nur Vorteile und letztlich zusätzliche Sicherheit. Und das Ganze zum Nulltarif, es kostet nur einen Druck auf die Sendetaste.

Nach Vorstellung der Ausrüstung und der Arbeitsweise wurde das Thema „Phraseologie“, sprich das Funken mit FIS, ausführlich im Dialog besprochen. Die Möglichkeit direkt Fragen zu stellen wurde rege wahrgenommen. So wurden viele interessante Fragen beantwortet und dadurch wuchs auch das Verständnis für manche Situationen und Gegebenheiten.

Auch kam schnell heraus, dass Hemmungen aufgrund von „Ich bin nicht so gut im Funken“ völlig unbegründet sind. Sicher ist sauberer Funk mit den richtigen Sprechgruppen wichtig und eine gute Visitenkarte. Was in der Kommunikation mit FIS aber nötig ist, ist mit „Erst überlegen – dann den Sendeknopf drücken“ oder „Einmal sich selbst vorsprechen und dann senden“ kein Hexenwerk. Ein guter Rat der Referenten war: „Wenn ihr un-



▲ Mehr als 70 Piloten und Pilotinnen verfolgten am Flugplatz Worms den interessanten Vortrag der deutschen Flugsicherung (DFS)



Oliver Deibert, Schatzmeister des LSV Worms (li.) bedankt sich bei den beiden Referenten der Deutschen Flugsicherung Jens Beppler (m.) und Jan Hendriks für den überaus gelungenen Vortrag

sicher seid, hört zehn Minuten mit. Dann wisst ihr: Das kann ich auch!“ Weiter ging es mit dem Thema TMZ-Verfahren. Hier haben wir u. a. erfahren, dass es in der nahen Zukunft eine einheitliche Regelung bzgl. „Bleibe ich bei FIS oder wechsle ich auf Radar mit Squawk“ geben wird. Nach einem kurzen Ausflug zum Thema „Lufttraumverletzung“ wurde es nochmal spannend mit etwas, das wir VFRler nicht wollen und dürfen: VFR in IMC! Was geschieht, wie sind die Abläufe, wenn es doch passiert? Klare Aussage: Keine Hemmungen seine Lage mitzuteilen, klare Ansage, keine Gedanken an Konsequenzen! FIS hilft nur und straft nicht, es greifen Regularien, die einzig und allein dazu da sind, den Piloten sicher aus der Notlage zu führen und, im Worst Case, die Rettungskette zielgenau in Gang zu setzen.

Nach über zweieinhalb Stunden Vortrag, Dialog und Fragen sowie jeder Menge kurzweiliger Information ging der Abend mit einem klaren Fazit zu Ende:

FIS ist unser Partner und einzig dazu da, uns zu helfen, zu unterstützen und zu informieren.

NICHT, um uns zu kontrollieren, zu maßregeln oder am Ende noch zu bestrafen.

Vielen herzlichen Dank an die DFS und ganz besonders an die beiden FIS-Spezialisten für ihren Besuch. Es war ein toller, interessanter und kurzweiliger Abend, an dem jeder für sich etwas mitnehmen konnte.

Klasse, dass so etwas in Zeiten knapper Kassen und knappen Personals noch ermöglicht wird!

Text: Hatto Schäfer und Andreas Wüst

Fotos: Hatto Schäfer

Ein Jahr Interessengemeinschaft Flugplatz Worms

Die Interessengemeinschaft Flugplatz Worms, zu der sich die dort ansässigen Luftsportvereine LSV Worms, LSV Osthofen, LSV Rhein-Main und Aero Club Ludwigshafen Worms zusammengeschlossen haben, blickt ein Jahr nach ihrer Grün-

dung auf vielfältige Aktivitäten zurück. Insgesamt vertritt die Interessengemeinschaft 500 Luftsportler. Zudem traten die am Platz angesiedelten Unternehmen mit zusammen rund 100 Arbeitsplätzen der Interessengemeinschaft bei. Leiter der IG ist

Oliver Deibert, LSV Worms, um die Medienkontakte kümmert sich Andreas Kroemer, LSV Rhein-Main.

Ende 2021 hatte eine Nachbargemeinde zwei ihr gehörende Grundstücke auf dem Flugplatz Worms gekündigt. Ohne diese

Grundstücke müssten die Pisten so stark gekürzt werden, dass Segelflugstarts an der Winde nicht mehr möglich wären. Damit käme der Segelflug in Worms zum Erliegen. Hintergrund der Grundstückskündigung waren Proteste einer Bürgerinitiative gegen den Platzrundenverkehr. Nach zahlreichen Gesprächen mit Mandatsträgern und Entscheidern auf lokaler Ebene und auf Landesebene duldet die Nachbargemeinde die Nutzung ihrer Grundstücke derzeit. Für die IG ist dies kein Anlass zur Entwarnung. Zuversichtlich stimmt die Luftsportler je-



Besprechung der IG Flugplatz Worms mit Flugplatz-Chef Reinhard Ritter (5. von links, rechts im Bild IG-Leiter Oliver Deibert).

Foto: IG Flugplatz Worms



doch die starke Unterstützung durch die Stadt Worms, die inzwischen ein Enteignungsverfahren für die beiden Flugplatz-

grundstücke der Nachbargemeinde eingeleitet hat.

Text: Andreas Kroemer

Schule der Flieger 2023

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)

FI-Auffrischungsschulung für FI(A)	23.09. – 24.09.2023
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	23.09.2023
TMG-Lehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S)	08.05. – 10.05.2023 alternativ 15.05. – 17.05.2023
CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz	08.05. – 19.05.2023

Theorie- und sonstige Lehrgänge

Grundmodul Technik als E-Learning-Kurs bei der Fa. Eisenschmidt	https://www.eisenschmidt.aero/ausbildung/nachweisebestimmungen/5778/e-learning-kurs-grundmodul-technik
Theorie/Finishlehrgang Herbst*	07.10. – 08.10.2023 + 21.10. – 26.10.2023
BZF 1/2 Herbst **	21.10. – 26.10.2023

* mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim ** mit Prüfung in Eschborn am 27.10.2023

Fliegerische Praxis

Flugsicherheitstraining in Bad Sobernheim als Vorbereitung für Gap ***	05.06. – 09.06.2023
Flugsicherheitstraining Alpen - Gap ***	26.08. – 01.09.2023

*** vor einer erstmaligen Teilnahme am Flugsicherheitstraining in Gap wird dringend zum Vorbereitungslehrgang geraten

Technische Lehrgänge

Zellenwart Faserverbundkunststoffe	30.09. – 02.10.2023
Motorenwartlehrgang Module FM, M1 + M2	12.10. – 15.10.2023

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: **01.03.2023**

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.

Fly the aircraft first! – Zuallererst das Flugzeug fliegen



▲ Von leistungsstarken Glascockpits darf man sich nicht unnötig ablenken lassen

In einem Orchester sollen die Instrumente die Menschen unterhalten. Im Cockpit sollen sie den Menschen informieren und ihm die Arbeit erleichtern. Die Cockpit-Instrumente sollen den Piloten dabei aber nicht unnötig ablenken und die Helferchen sollen ihn nicht von sich abhängig machen. VFR-Piloten müssen ihr Flugzeug auch ohne Autopilot sicher ans Ziel bringen und beim Ausfall eines Navigationsgerätes oder eines Instruments sicher landen können. Das bedeutet, auch bei leistungsfähigen Navigationssystemen die terrestrische Navigation noch zu beherrschen und das Flugzeug anhand seines Flugverhaltens und der verfügbaren Parameter fliegen zu können. Aber auch wenn alle Systeme funktionieren, dürfen sie den Piloten nicht ablenken. Denn 90 % der Zeit sollte die Aufmerksamkeit der Piloten nach außen gerichtet sein, empfiehlt die US-amerikanische Luftfahrtbehörde FAA, und nur 10 % der Aufmerksamkeit sollte sich nach innen ins Flight Deck richten.

Neulinge und weniger erfahrene Piloten tun sich nicht so leicht damit, den Blick von den Instrumenten zu nehmen. Kommen in der Nähe des Platzes die Arbeit am Funk und noch etwas Platzrundenverkehr dazu, in den man sich einreihen will, kann schnell Stress entstehen. Dann gibt es oft Sätze zu hören wie „Was soll ich denn noch alles gleichzeitig machen?“ oder „Wie soll ich das denn alles auf einmal schaffen?“ Zur einfacheren Bewältigung empfiehlt die FAA eine eindeutige Priorisierung der Aufgaben im Cockpit: Aviate, Navigate, Communicate, A-N-C. Zu Deutsch: Fliegen, Navigieren, Kommunizieren. Dabei hat das „Fliegen“ oberste Priorität. Fly the Aircraft first! Immer. Es spielt nämlich keine Rolle, ob wir perfekt navigieren und kommunizieren, wenn wir die Kontrolle über das Flugzeug verlieren und abstürzen. A-N-C ist im Prinzip sehr einfach, aber man vergisst es leicht, wenn man im Cockpit beschäftigt oder abgelenkt ist. Leistungsfähige Glascockpits können eben auch ablenken und durch die Informationsfülle vielleicht sogar in der

ein oder anderen Situation verwirren oder verunsichern. Dasselbe kann aber auch bei einem reich ausgestatteten „Uhrenladen“ passieren. Daher darf die wichtige Instrumentierung im übertragenen Sinn nicht zum Orchester mutieren, sprich mehr der Unterhaltung und Ablenkung der Piloten als der Informationsgewinnung dienen. Es muss ein Informations- und Hilfsmittel bleiben. Aber auch andere Dinge sollten den Piloten nicht unnötig von seinen Aufgaben abhalten: Handys, Passagiere, Musik im Ohr, atemberaubende Landschaften und Sehenswürdigkeiten.

Das „Aviate“ verlangt also ein hinreichendes Mindestniveau an fliegerischem Können. Das beinhaltet viele Fertigkeiten, die alle quasi gleichzeitig ablaufen müssen wie beispielsweise das systematische Ablesen der Instrumente, die Einschätzung der Fluglage, die Prüfung des umgebenden Luftraums, das Bedienen der Ruder etc. Fertigkeiten kann man sich aber nicht alleine durch Verstehen erarbeiten. Das Lesen von Büchern oder das Ansehen von Video-Tutorials reicht dafür nicht aus. Man muss diese Dinge selbst ausführen um sie zu erlernen. Wie beispielsweise Elektriker oder Chirurgen, die auch durch Tun erlernen müssen, wie sie ihre Werkzeuge zu halten und zu bedienen haben, damit sie damit die gewünschte Wirkung erzielen. Für Piloten bedeutet das üben, ausprobieren, aus Fehlern lernen. Und immer wieder üben. Das gilt natürlich auch für das Navigate und das Communicate. Gerade nach der Winterpause merkt man häufig, dass die ein oder andere Aktivität im Cockpit nicht mehr ganz so sitzt wie vor dem Winter. Umso erfreulicher ist dann der Lernerfolg, wenn man merkt, dass man durch das Üben diese Lücken wieder geschlossen hat.

„Schau raus und flieg das Flugzeug!“ sagte mir mein Fluglehrer in der Ausbildung, als ich anfänglich auch ständig auf die Instrumente starrte. Zuerst wusste ich gar nicht, was er damit meinte. Die Erkenntnis kam erst mit zunehmender Erfahrung. Die musste ich mir wie die meisten von uns durch Üben aneignen. Dieses Üben wird auch weiterhin fester Bestandteil des Fliegerlebens bleiben. Es ist nämlich wichtig, das Flugzeug fliegen zu können und die Instrumente als das zu betrachten, was sie sind: Hilfsmittel.

Text: Günther Schöffner, Foto: Maike Hecht

Der Autor

Dr.-Ing. Günther Schöffner MBA ist Unternehmenscoach, Experte für Arbeitssicherheit und Autor zahlreicher Fachartikel und zweier Bücher. Ihm liegt die verhaltensbasierte Sicherheit im Flugsport am Herzen. Schöffner fliegt eine Beech 33 und ist in mehreren Flugsportvereinen aktiv. Beim LSV RLP bildet er zudem seit 2020 Motorwarte aus.



OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZI



ÜLS SEGELFLUGBEDARF



anemol
live wind indication

IMMER DIE
BESTE WINDANZEIGE

Flieg mal hin: Juist EDWJ



▲ Die Ostspitze von Juist, der „Kalfamer“

Flugplatz Juist von Süden aus gesehen ►



Juist gilt als das „Sylt der Ostfriesischen Inseln“, denn die Immobilienpreise gehören zu den höchsten in ganz Deutschland. Die Nordseeinsel ist tideabhängig und die Überfahrt von Norddeich mit der Fähre dauert je nach Gezeitenstand und Windverhältnissen zwischen 90 und 150 Minuten.

Der Flugplatz der Insel ist ein Verkehrslandeplatz – viele Gäste kommen mit ihrem Privatflugzeug. Im Hochsommer herrscht großer Trubel auf dem kleinen Flugplatz und der Flugleiter auf dem Tower muss voll konzentriert die Übersicht behalten, damit die landenden Flugzeuge geordnet einparken. Bei der Anzahl der Flugbewegungen im Land Niedersachsen liegt der Flugplatz Juist auf Platz zwei hinter Hannover. Bereits 1984 wurde der Verkehrslandeplatz mit dem „Prix Orange“ der AOPA-Germany ausgezeichnet als „freundlichster deutscher Flugplatz“.

Wer sich mitten auf die mit 17 km längste der Ostfriesischen Inseln stellt, sieht überall die Nordsee. An der breitesten Stelle misst Juist nur 900 m. Zwischen Kurhaus und Wasserturm kreuzt der siebte Längengrad. Ruhe, Weite und ein kilometerlanger Strand zeichnen Juist aus. Statt Autos verkehren dort nur Pferdewagen. Die Gemeinde setzt nach wie vor auf Pferdefuhrwerke, während die meisten der benachbarten Ostfriesischen Inseln schon lange auf Elektrokarren umgestellt haben. Aber das Klappern der Pferdefufe gehört für die Stammgäste zum Urlaubsgefühl und das nostalgische Flair lockt zahlreiche Gäste an. Etwa 1.500 Menschen leben auf Juist. Jahr für Jahr kommen mehr als 130.000 Besucher auf die Insel. Mit Hilfe von rund 100 Pferden wird deren Versorgung bewerkstelligt, das ist deutschlandweit einzigartig. Juist ist für viele Menschen ein Sehnsuchtsort, aber das Leben auf der Insel ist teuer. Die Insulaner sind geschäftstüchtig, viele haben mehrere Jobs, aber auch der Kontakt zwischen den Leuten auf der Insel ist direkter, denn man ist immer zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs und spricht somit auch mehr miteinander.

Die gesamte Insel Juist ist eigentlich eine einzige Sandbank, aber dennoch lohnt sich ein Ausflug zur Domäne Bill, einem Sandriff am Westende der Insel. Nordsee und Wattenmeer treffen dort aufeinander und vereinen sich. Am Anfang des Wanderweges steht einer von sechs Sammelcontainern für den angeschwemmten Plastikmüll. Jeder Besucher kann mithelfen die Strände zu säubern – eine sehr gute Idee. Im Anschluss sollte sich der Inselbesucher eine Tasse ostfriesischen Tee gönnen. Besonders stilecht getrunken wird er im „Lütje Teehuus Juist“, dazu ein leckeres Stück Sanddorn torte. Sanddorn ist die Zitrone des Nordens, denn diese Frucht hat einen hohen Vitamin-C-Gehalt.

„Töwerland“ nennen die Einheimischen ihre Insel, was soviel wie Zauberland bedeutet. Auch wenn der Himmel über der Nordsee oft bedeckt ist, so hat die Luft von Juist eine Heilwirkung, weil sie voller Aerosole ist, die sich positiv auf den Körper auswirken. Eine Wattwanderung kann sicherlich ein eindrucksvolles Erlebnis sein. Schnell entdeckt der Wanderer erstaunliches Leben. Krebse, Muscheln und andere Kleintiere, alle tarnen sich bei Ebbe, vergraben sich, bis die Flut wieder kommt.

Man muss auf Juist nicht lange suchen, um wirklich Exotisches zu finden. Astrid Witschorke ist eine Frau mit außergewöhnlichen Fähigkeiten, die sich Elfen, Feen und Zwergen seelenverwandt fühlt und sich mit ihnen in Kontakt glaubt. Sie organisiert sogenannte Feenwanderungen. Die Art, wie sie vorsichtig und achtsam mit der Natur umgeht und aufpasst, dass man ja auf keine Schnecke tritt, ist schon etwas Bemerkenswertes und lohnt diesen Spaziergang. Astrid führt die Besucher zu sagenhaft schönen Plätzen und erzählt Geschichten von Elementarwesen. Sie vermittelt vor allem, wie schützens- und liebenswert jedes einzelne Wesen auf unserer Erde ist. Oft bietet sie auch Wanderungen zu „Kraftplätzen“ auf der Insel an, während der Hauptsaison sind sie fester Bestandteil des

Flugplatzdaten:

ICAO-Code	EDWJ	IATA-Code	JUI
Juist-Info	120.505		
Koordinaten	53° 40' 50" N	7° 3' 28" O	
Höhe über MSL	2,4 m (8 ft)		

Start und Landebahnen:

07/25	700 m x 20 m	Beton-Pflaster
12/30	475 m x 30 m	Gras
06/24	500 m x 30 m	Gras
08/26	428 m x 30 m	Gras

Betriebszeiten: Sommer: 07:30-19:30 oder Sonnenuntergang

Winter: Mo-Fr.08:00-12:15 u.13:45-17:30

Sa., So. u. Feiertage: 08:30-17:30 oder Sonnenuntergang (jeweils +30)

Kein Treibstoff am Platz: nächste Tankmöglichkeit Leer-Papenburg (EDWF)

Kontakt Tel: 04935 399 E-Mail: info@edwj.de

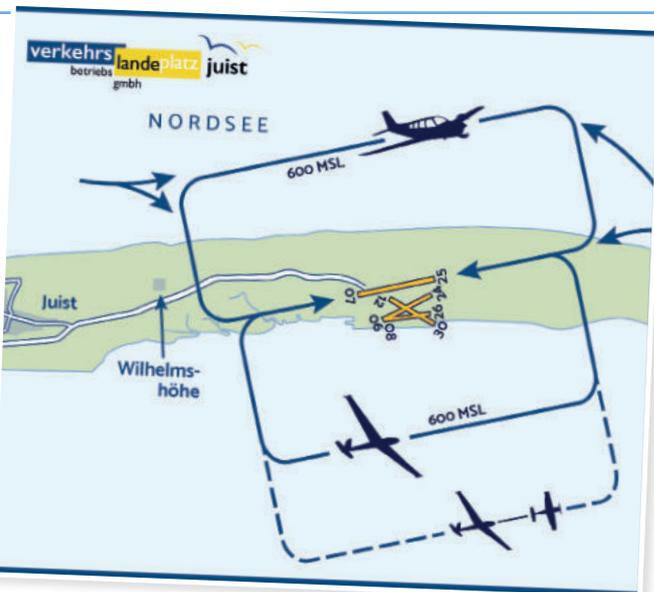


▲ Einfahrt zum Hafen

Die „Kachelotplate“ im Westen ▶



◀ Platzinfo, Quelle: Verkehrslandeplatz Juist



Juister Programms. Näheres unter www.aus-liebe-zur-natur.de Etwas ganz Besonderes am Platz bietet die Jugendbildungsstätte Theodor Wuppermann e. V. jungen Auszubildenden an. Bereits 1956 hatten der Industrielle Theodor Wuppermann, seine flugbegeisterte Frau Marlies und der Pädagoge und Segelflieger Hans Kolde eine Vision. Sie eröffneten eine einzigartige Jugendbildungsstätte. Die jungen Menschen sollen die Chance bekommen sich auf allen Ebenen der Wahrnehmung zu kritischen, eigenständigen und sozial kompetenten Persönlichkeiten weiterzuentwickeln. Die Gründungsväter lehnten eine trockene Wissensvermittlung ab und setzten stattdessen auf die Kraft des aktiven Erlebens. Künstlerisch-kreative Projektarbeit, mit Motorseglern

fliegen und ein unmittelbares Naturerleben wurden miteinander verknüpft. Die Angebote richten sich an Unternehmen, Schulen und Jugendgruppen aller Art.

„Du kannst mehr als Du denkst!“ steht in großen Lettern am Tor eines Flugzeughangars. Die Ausbilder sind von ihrem Konzept überzeugt, denn die jungen Menschen entdecken ihre eigene Innovationskraft, erfahren Teamgeist und Verantwortungsbewusstsein. Viele Firmen entsenden ihre Auszubildenden nach Juist, besonders die Firma „AIRBUS“. Die Flugschulung erfolgt durch erfahrene Fluglehrer in zweisitzigen Motorseglern vom Typ SF-25 C-Falke. Nach anfänglichem Respekt vor der Fliegerei sind die Jugendlichen dann doch voller Begeisterung dabei und meistens will keiner so schnell wieder landen.

Text: Hans-Joachim Neupert

Fotos: Jugendbildungsstätte Theodor Wuppermann e. V.

Der Autor:

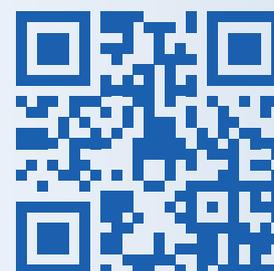
Hans-Joachim Neupert, Fliegername Perry, 67, Berufsschullehrer im Ruhestand, fliegt seit 1975 im Verein für Luftsport Rotenburg e. V. Segelflugzeuge und Motorsegler. Am Boden ist er als Startleiter und Rückholer für die Segelflieger im Einsatz. Seit gut 30 Jahren veröffentlicht er in diversen Magazinen Reportagen über Kultiges aus Film, Fernsehen und Trivilliteratur.



aero  - **REWEB.com**

Luftfahrt Restwertbörse

europaweite Plattform zur Restwertermittlung, sowie für Zwangsversteigerung und Insolvenzverkauf von Luftfahrzeugen

Infos unter: aero-reweb.com

Vom Modellflieger zum UL-Pilot

Mit Stipendium zum Flugschein



Daniel Schreier liebt das Fliegen. Dank des Stipendiums konnte er die UL-Lizenz erwerben.



Daniel Schreier hat das erreicht, wovon viele träumen: Er setzte sich gegen etliche Bewerber durch und ergatterte das vom Flugsportverein Bad Dürkheim ausgelobte Stipendium für die Ausbildung zum UL-Piloten. Bereits nach nur 30,5 Stunden Ausbildung war er fit für die Prüfung. Doch damit nicht genug: 2020 gründete er seine eigene Firma DS Aerial.

Er selbst sagt: „Fliegen ist für mich ein Kindheitstraum, der jetzt dank des Stipendiums zur Realität geworden ist. Abgesehen davon bedeutet es für mich absolute Freiheit und eine Möglichkeit abzuschalten.“

Modellflug als Einstieg

Daniels Leidenschaft fürs Fliegen wurde während eines Rundflugs mit einer DR 400 geweckt. Weil es anfangs keine andere Option für ihn gab, stieg er beim Modellflug (Flugzeuge) ein. Hilfreich war ihm dabei sein Vater, der früher ebenfalls Modellflieger war. Nach einer Zeit wechselte Daniel zur Heli-Modellfliegerei und konnte sich 2014 so richtig freuen, denn: Sponsoren wurden auf ihn aufmerksam und erleichterten ihm finanziell sein Hobby. Vier Jahre später kam es anlässlich des 50. Geburtstag des Flugplatzes EDRF im Rahmen eines Modellflugdisplays zum ersten Kontakt mit dem Flugsportverein Bad Dürkheim.

Auswahlverfahren Stipendium

Als Daniel im Herbst 2020 von Axel Herbst von der Ausschreibung für das Stipendium erfuhr, gab es für ihn kein Halten mehr. Gefordert waren zunächst ein aussagekräftiges Motivations schreiben sowie ein persönliches Interview. „Da ich damals wie auch heute

total begeistert vom Fliegen war, fiel es mir nicht schwer, überzeugend von meinem Interesse am Fliegen zu erzählen“, so Daniel. Im nächsten Schritt wurde im Rahmen eines Schnupperfluges mit einem Fluglehrer geschaut, ob Daniel das Zeug zum Piloten mitbringt. Danach folgten weitere Gespräche mit Fluglehrern und Vereinsmitgliedern. Und dann gab es endlich die Zusage.

Ausbildung

Anfang 2021 begann der Theorielehrgang. Bereits im Mai 2021 bestand er die Theorieprüfung mit Bravour. Mit Beginn der Flugsaison 2021 startete die praktische Ausbildung. Dazu sagt Daniel: „Noch nie war für mich eine Lernphase mit so viel Spaß verbunden. Anders als beim Autoführerschein hatte ich hier an jeder Flugstunde Spaß – was nicht zuletzt auch den sehr angenehmen Fluglehrern geschuldet ist.“ Etwa bei der 25. Platzrunde machte es bei ihm „klick“ und er hatte den Dreh für das Landen raus. Geholfen hat ihm hierbei, dass er durch den Modellflug bereits ein Grundverständnis fürs Fliegen hatte. Zudem saß er schon nach der Grundschule am Flugsimulator. Besonders in Erinnerung bleiben ihm aus der praktischen Ausbildung die Stall-Übungen, das Zusammenspiel von Wind und Gleitwinkel beim Anflug und vor allem die Ziel- und Notlandungen. Für ihn war es wichtig, die Grenzen kennenzulernen und ein Gefühl dafür zu bekommen, wie sich das Flugzeug in Extremlagen verhält und wie man wieder die Kontrolle darüber bekommt. Sein Solo-Flug nach Koblenz bei bestem Flugwetter war wohl mit eine seiner schönsten Erfahrungen: „Das Gefühl auf direktem Weg sein Ziel zu erreichen, dabei die Aussicht: großartig – und das Flugzeug alleine fliegen zu dürfen: unbeschreiblich!“

Wenn das Hobby zum ►
Beruf wird: als Video-
Produzent im Einsatz

▼ Heli-Modelle



Und beruflich?

Hier verknüpft er neben seinem Maschinenbaustudium seine Leidenschaft zum Luftsport mit dem Spaß an Video-Produktionen. Deswegen gründete er 2020 die Firma DS Aerial – und das erfolgreich. Mittlerweile hat er mit größeren Firmen und auch mit Personen des öffentlichen Lebens wie Felix von der Laden, Kai Pflaume oder The Real Life Guys zusammengearbeitet.

Warum bietet der Flugsportverein Bad Dürkheim ein Stipendium an?

Laut Satzung verfolgt der Verein das Ziel, vor allem der Jugend den Zugang zum Luftsport zu ermöglichen. Es konnten sich bereits mehrfach junge Menschen um eine geförderte Flugausbildung bewerben. Die Finanzierung setzt sich zusammen aus dem Einsatz von eigenen Vereinsmitteln sowie der Unterstützung durch die St. Martin-Stiftung der Familie Seibold, für die der Verein sehr dankbar ist. Die Stiftung geht auf Dr. Karlheinz Seibold zurück, der als Gründungsmitglied den Flugsportverein Bad Dürkheim mit ins Leben gerufen hat.

Text: Bernd Müller-Beckmann/red

Fotos: Daniel Schreier



▲ Bad Dürkheim EDRF
Daniel Schreier und Fluglehrer

Steckbrief Daniel Schreier



-  <https://www.instagram.com/schreiair/>
-  <https://www.instagram.com/ds.aerial/>
-  <https://www.youtube.com/@danielschreier>

Wohnort: Nähe Bad Dürkheim
Beruf: Student Maschinenbau
 Selbstständiger Video-Produzent für FPV Drohnen Videos
Verein: Flugsportverein Bad Dürkheim
 Seit wann Luftsport: Seit 2007 Modellbau,
 2014 gesponsert als Modellheli-Pilot,
 2016 erste Drohne, 2020 UL-Ausbildung
Wünsche für die Zukunft:
 Den PPL machen und irgendwann ein eigenes Flugzeug haben

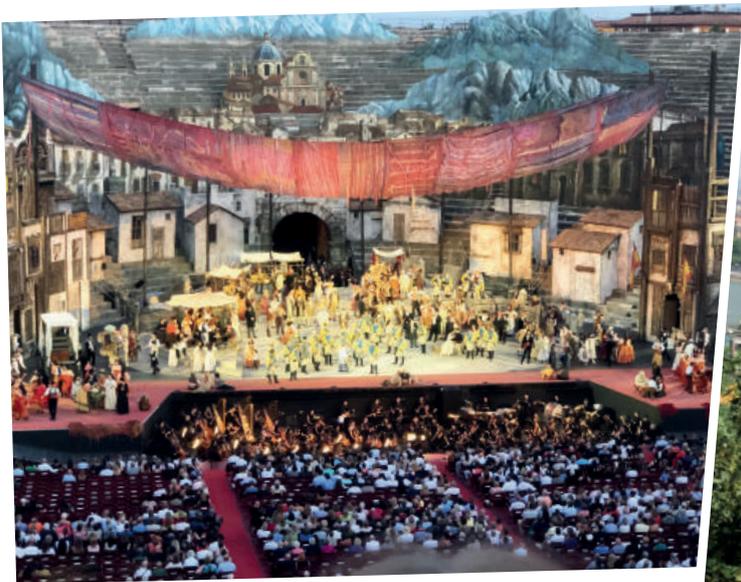
Kennst du jemanden aus der Luftsportjugend, die/den wir im Magazin vorstellen sollen?
Voraussetzung: Sie/er zeigt viel Engagement für den Verein oder unser schönes Hobby.
Dann schreib uns eine E-Mail an redaktion@luftsportmagazin.de



Vocus

Reisetipp für den Sommer:

Sommerurlaub mit dem UL in acht Ländern



▲ Arena di Verona: „Carmen“



▲ Parlament Budapest

Im Sommer 2022 flogen wir mit unserem UL, einer Bristell NG5, über Tschechien, die Slowakei, Ungarn, Slowenien und Kroatien nach Italien. Der Rückflug führte über Österreich. Es war Ende Juni, unser Flugzeug war gepackt und stand abflugbereit am Rollhalt auf dem Flugplatz Bad Neuenahr EDRA. Drei Wochen Sommer-Flugurlaub lagen vor uns. Wir waren gespannt, ob das Wetter auf unserer Reise Richtung Osten und in den Süden wohl immer passen würde.

Zunächst flogen wir nach Bayreuth EDQD. Wir landeten auf dem sehr großzügig ausgebauten Flugplatz mit einer 1034 m langen Asphaltpiste und einem komfortablen Terminal. Nach einer Übernachtung in Bad Berneck, einem netten kleinen Kurort, ging es am nächsten Morgen Richtung Osten nach Tschechien.

In Kunovice LKKU befindet sich das Werk von Bristell und hier war unsere zweite Station. Der Flug über die Moldau in Flugfläche 75 bot uns einen tollen Blick auf diesen Flusslauf und eine wunderschöne Landschaft. Wir erreichten den Flugplatz LKKU mit seiner 2000 m Asphaltpiste nach eineinhalb Stunden. In Kunovice konnten wir im Werk Mogas tanken. Wir übernachteten in dem kleinen Ort Uherské Hradiste. Etwas außerhalb der Ortschaft gibt es ein Schloss mit Parkanlage und eine Burg. Beides kann man besichtigen, wenn nicht gerade ein Film gedreht wird und aus diesem Grund alles abgesperrt ist.

Von Kunovice ging es drei Tage später weiter Richtung Osten. Wir überflogen die Kleinen Karpaten, einen ca. 85 km langen und etwa 3000 ft hohen bewaldeten Gebirgszug, mit dem Ziel Piešťany LZPP. Den Flugplatz erreichten wir nach nur 20 Minuten und landeten auf einer 2000 m Asphaltpiste. Landegebühr, Parken für eine Nacht und Handling betragen ungefähr 40 Euro. Freundliches, hilfsbereites Personal empfing uns. Für die Fahrt in den Ort zahlten wir knapp 10 Euro. Piešťany ist ein schöner, lebendiger Kurort und ein bekanntes Heilbad im Westen der Slowakei.

Am nächsten Morgen setzten wir die Reise Richtung Süden fort. Mit dem Überflug über die Donau querten wir die Landesgrenze zu Un-

garn. Unser etwas versteckt hinter den Bergen liegenden Flugplatz Budaörs LHBS, den wir nach ca. einer Stunde erreichten, hat zwei lange Graspisten – 980 m und 750 m lang. Die kürzere Piste gehört dem Segelflug. Die Landegebühr, zwei Nächte im Hangar und das Handling machten hier etwa 65 Euro aus. Budaörs war der erste internationale Verkehrsflughafen Ungarns – und das mit einer Graspiste! Im Zweiten Weltkrieg muss er ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt gewesen sein. Allein die Auffahrt zum Eingangsbereich lässt erahnen, wie beeindruckend er einmal gewesen sein muss. Heute ist alles etwas renovierungsbedürftig. Die Taxifahrt ins Zentrum von Budapest kostete 12 Euro. Unsere Reisezeit schien perfekt. Wir hatten bisher super Wetter (vielleicht etwas zu heiß mit meistens um die 35 Grad) und fanden an allen Zielorten sofort ein Hotel mit guter Bewertung.

Nach zwei Übernachtungen im Hotel Moments flogen wir weiter Richtung Südwesten nach Slowenien. Nach dem Start in Budaörs und einem Blick über die Schulter mussten wir daran denken, dass wir nur eine Flugstunde von der Ukraine entfernt waren. Entlang des Plattensees flogen wir über eine weite Ebene. Funkkontakt hatten wir mit Budapest Information und Ljubljana Information. Wir landeten auf dem Flugplatz Maribor LJMB nach etwa eineinhalb Stunden Flugzeit. Der Anflug war landschaftlich über die grüne, hügelige Weinregion und mit Blick auf die Wälder des Pohorje-Gebirges sehr beeindruckend. Auch hier erwartete uns ein großzügiger Flugplatz mit einer 2500 m Asphaltpiste, modernem Hangar und großer, komfortabler Abfertigungshalle. Super nett und sehr hilfsbereit half man beim Schieben: Vier kräftige Männer kamen herbeigeeilt um unser UL in den Hangar einzuhallen.

Für Landung und Hallenplatz bei einer Übernachtung zahlten wir 35 Euro. Mit dem Taxi fuhren wir für 20 Euro in die kleine Stadt mit der ältesten Weinrebe der Welt, die über 500 Jahre alt ist. Maribor ist bekannt durch Wintersportveranstaltungen. In der Stadt fanden an diesem Wochenende auf allen Plätzen und am

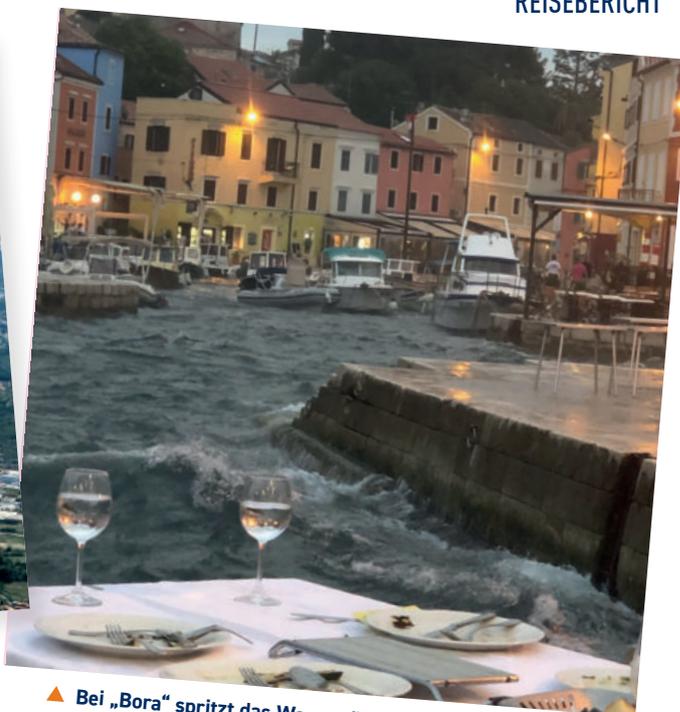


▲ Blick auf Triest

Ufer des Flusses Drau Livekonzerte statt. Am nächsten Morgen dauerte der Flug von LJMB nach Portorož LJPZ nur eine Stunde. Nach dem Start führte uns Ljubljana Information in max. 3500 ft entlang einer veröffentlichten VFR-Route. So vermieden wir die ausgewiesenen Lufträume um Ljubljana. In dieser Flughöhe hatten wir einen wunderschönen Blick auf die Landschaft Sloweniens.

Der Flugplatz Portorož liegt direkt an einer Bucht der Adriaküste und hat eine 1200 m Asphaltpiste, auf der wir Richtung Meer landeten. Hier haben wir auch wieder getankt – allerdings war nur AvGas verfügbar. Am Platz, der sehr beliebt und ein nahes Ziel für Flieger aus Österreich und Italien ist, gab es einen Shuttleservice, der uns in den Nachbarort Piran brachte. Die Landegebühr, das Parken für zwei Nächte und der Shuttleservice hin und zurück betragen etwa 85 Euro. Der Ort Portorož ist doch sehr touristisch, Piran jedoch ist ein ganz bezaubernder kleiner Küstenort. Unser Hotel lag direkt an der Kaipromenade und wir konnten vor dem Frühstück mal kurz in die Adria springen.

Unser nächstes Ziel war die Insel Lošinj in Kroatien. Auf diesem



▲ Bei „Bora“ spritzt das Wasser über die Kaimauern

Flug verließen wir den Schengenraum. Die notwendigen Passkontrollen erfolgten problemlos in Portorož und in Lošinj LDLO. Den Platz erreichten wir nach 45 Minuten Flugzeit und landeten auf der 900 m Asphaltpiste. LDLO ist ein regionaler Flugplatz, der internationale Flüge abfertigen kann. Nach der Passkontrolle stellten wir unser Flugzeug ab und sicherten es. Wie wichtig die Sicherungswartung, sollten wir noch in den nächsten Tagen erfahren.

Für die Landung, vier Nächte Parken und den vom Flugplatz bereitgestellten Transfer zu unserem Hotel in den Ort Veli Lošinj, ca. 13 km südlich, zahlten wir etwa 130 Euro. Die vier Tage dort, unser erster Aufenthalt in Kroatien, waren einfach nur toll. Unser Hotel Dolphin Suites Croatia war ganz bezaubernd. Veli Lošinj hat einen kleinen Yachthafen mit sehr schönen Restaurants. Am dritten Abend wurde unser Abendessen in einem dieser Restaurants allerdings mehr zu einem feuchten Abenteuer. Wir bekamen einen kleinen Eindruck, wie stark die Winde „Bora“ in abgeschwächter Form auch im



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 Sehlern

CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.cao-suedwest.de • info@cao-suedwest.de



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht



▲ Kornelia Schweiger-Raphael und Georg Schweiger haben mit ihrer Bristell NG5 eine 8-Länder-Tour gemacht
 ◀ Wetter beim Rückflug über die Alpen

Sommer sein können. Die Wellen waren so hoch, dass das Wasser bis über die Kaimauer spritzte. Plötzlich schwappte das Wasser über die Mauer ins Restaurant. Gut, dass unser Flugzeug gesichert war!

Nach wunderschönen Tagen auf der kroatischen Insel starteten wir bei 30 Knoten Wind (und dem Hinweis im Funk auf Scherwinde zu achten) Richtung Italien mit dem Ziel Elba. Einer etwas anstrengenden Startphase bis ungefähr 3000 ft AMSL folgte ein einstündiger ruhiger Flug über die Adria. Mit Blick auf Riminis Strand erreichten wir die italienische Küste. Unsere Flughöhe über Italien betrug FL 85; somit war auch der Apennin, der mit Erhebungen von teils mehr als 5000 ft einen Großteil Italiens durchzieht, kein Problem.

Aufmerksamer muss man jedoch im Funk sein. Die Italiener möchten häufig irgendwelche Meldepunkte, die auch gern kleine Ortschaften sein können, gemeldet haben und zudem auch noch wissen, wann man diese erreicht. Also besser, man hat eine Karte vor sich und etwas zu schreiben. Wir funkten über der Toscana mit Bologna Approach, Padova Information und Prozzeto Approach, bis wir zu Marina di Campo umschalteten. Der Flugplatz LIRJ auf Elba, den wir nach etwas über zwei Stunden erreichten und auf dem wir auch Mogas tanken konnten, hat die Pisten 16/34 und eine 1197 m lange Asphaltbahn. Auf YouTube findet man einen Film, der wirklich zu empfehlen ist. Hier wird der An- und Abflug durch die Berge gezeigt. Wir hatten hier keinen Mietwagen, sondern wurden vom Hotel am Flugplatz abgeholt. Im Hotel dei Coralli, in der Bucht Marina di Campo gelegen, standen uns zudem kostenlos Fahrräder zur Verfügung.

Nach einem Kurzurlaub auf Elba flogen wir nach Reggio Emilia LIDE. Im Funk wechselten wir von Marina di Campo zu Roma Information, Firenze Approach und Milano Information. Am Tag zuvor hatten wir mit einer Dame am Flugplatz LIDE telefoniert und unser Kommen angemeldet. So landeten wir auf der Piste 11 ohne Funkkontakt, aber mit Blindmeldungen. Die Stadt Reggio Emilia, die wir mit dem Taxi für 12 Euro erreichten, liegt im Norden Italiens zwischen Parma und Modena. Diese Region ist natürlich für besonders gutes Essen bekannt. Schon am nächsten Tag flogen wir in nur 30 Minuten nach Verona-Boscomantico LIPN mit einer 1014 m Asphaltpiste. Wir funkten mit Milano Information, Verona Control und Verona Tower. Die Fahrt mit dem Taxi ins Stadtzentrum kostete 26 Euro. Unser Hotel lag sehr zentral, nur wenige Gehminuten von den historischen Sehenswürdigkeiten entfernt. Unser Sommerurlaub endete mit einem echten Spektakel: Carmen in der Arena di Verona.

Der Rückflug sollte am nächsten Tag über die Alpen nach Hohenems gehen, dort hatte man unseren Sprit. Bereits direkt nach dem Start in Verona galt ein besonderes Augenmerk dem Display, welches uns die

Erhebungen im Verhältnis zu unserer aktuellen Flughöhe farblich markiert. Da der Flugplatz Trento direkt überflogen wurde, mussten wir die Pflichtmeldepunkte genau einhalten. Unsere Strecke verlief über den Reschenpass, den Alpenhauptkamm und den Arlbergpass. Die gesamte Flugzeit betrug zwei Stunden, wobei die letzten 60 Minuten von Thermik, Auf- und Abwinden an den Berghängen und Seitenwinden aus den Tälern geprägt waren. Nach einer Tankpause in Hohenems – mit einem Tankstellenschlüssel, der per Fallschirm vom Tower fällt – flogen wir Richtung Heimat. Ein reibungsloser, erlebnisreicher Flug-Urlaub mit Stationen in acht Ländern, kulinarischen Highlights und vielen unvergessenen Eindrücken macht Lust auf mehr und ist Grund genug für ein Dankeschön an unsere Bristell D-MMIP!

Text und Fotos: Kornelia Schweiger-Raphael und Georg Schweiger



Aus Platzgründen wurde der Text gekürzt.
 Den Originalbeitrag finden Sie hier:



**Sommerflug mit dem UL – acht Länder:
 Unsere Unterlagen für die Flugplanung:**

Literatur: www.fliegen-in-italien.de (Autor Philipp Tiemann)

Karten: Elektronische Karte Fly Map VFR
 Elektronische Karte EASY 4 VFR
 ICAO Papierkarten

Flugplanung: Immer problemlos über Fly Map und EASY VFR 4

Flugplanaufgabe: DFS-Langen www.dfs.de

Tel. 06103-7075500

Flugplätze: AIP + Internet Website der Flugplätze www.eddn.de

- | | |
|------------------------------|--|
| Bayreuth EDQD 127.530 | www.bayreuth.de |
| Kunovice LKKU 120.105 | AIP Tschechien |
| Piestany LZPP 118.575 | www.airport-piestany.sk |
| Budaörs LHBS 124.510 | AIP Ungarn |
| Maribor LJMB 119.205 | www.mbx-airport.si |
| Portoroz LJPZ 124.880 | www.portoroz-airport.si |
| Losinj LDLO 120.300 | www.airportmailosinj.hr |
| Marina di Campo LIRJ 123.700 | www.elbaisland-airport.it |
| Reggio Emilia LIDE 127.150 | AIP Italien |
| Boscomantico LIPN 125.255 | AIP Italien |
| Hohenems LOIH 121.205 | www.loih.at |

Wetter: DWD-Flugwetter
 Windy

Hexentreffen 2023 im Diezer Grafenschloss



▲ Die Teilnehmerinnen kamen aus ganz Deutschland



Besenübergabe an die nächsten Ausrichterinnen
v. l. Sabine Theis, Beate Rein, Katharina Milke

Endlich fand wieder das traditionelle Hexentreffen vom 3.–5. Februar im Grafenschloss in Diez statt. Das Grafenschloss ist eine moderne Jugendherberge mitten in der Diezer Altstadt hoch auf einem Felsen gelegen. Es waren rund 70 Hexen (Luftsportlerinnen) aus vielen Bundesländern nach Diez gekommen. Das Wochenende begann mit einer abendlichen Laternen-Stadtführung.

Der Samstag startete mit der Vorstellung der Organisatorin Sabine Theis. Begrüßt wurden die Hexen durch eine Videobotschaft des Schirmherrn, des hessischen Sportministers Peter Beuth. Spannende Vorträge gab es von Mara Linn Becher, die zum Thema „Dekarbonisierung des Luftsports“ referierte. Ihre Einstiegsfrage ließ aufhorchen: „Ist es weniger schädlich für das Klima ein Pferd zu halten als ein Flugzeug?“ Die Expertin gab Tipps, wie man den CO₂-Fußabdruck kontrollieren und nach Möglichkeit minimieren kann, um so Ressourcen für unser geliebtes Hobby zu schaffen. Danach berichtete Weltmeisterin Conny Schaich kurzweilig von ihrer erfolgreichen Teilnahme an der Segelflug-Weltmeisterschaft 2022 in England. Nach dem Mittagessen berichtete Anette Weidler unter dem Titel „Mit drei Litern Sprit zum Mittelmeer (Wershofen – Montpellier)“ über ihre Erlebnisse vom 30.7.22, als sie mit ihrem Mann Marc Theisen die günstige Wetterlage zu einem tollen Trip nutzte. Anschließend folgten die Vorstellungen des BAFF durch die Vorsitzende Sybille Krummacher und ihre Stellvertreterin Elisabeth Landsteiner sowie des VDP (Vereinigung Deutscher Pilotinnen)

durch Heike Käferle, und Katharina Mielke stellte uns den AMF (Dr. Angelika Machinek - Förderverein Frauensegelflug e. V.) vor.

Der letzte Vortrag am späten Nachmittag sollte das Highlight des Tages werden. Kathrin Kaiser referierte zu ihren Erlebnissen unter dem Motto „Der Katzensprung nach Amerika“. Kathrin Kaiser ist eine alleinerziehende Mutter von zwei Söhnen und arbeitet beim Umweltministerium. LuftSport berichtete bereits im Februar-Heft über sie. Die Pilotin flog von Bonn-Handlar bis nach Texas in ihrer 50 Jahre alten Grumman. Es war fantastisch ihren Erlebnissen zu lauschen, die sie enthusiastisch vorgetragen hat. Ihr Satz: „Dann habe ich meinen ersten Wal mit Baby gesehen! Ich konnte mein Glück nicht fassen!“ wird wohl allen unvergessen bleiben. Ihr nächstes Abenteuer ist bereits in Planung und wir dürfen gespannt sein. Alle Details über die USA-Reise können wir bald in ihrem neuen Buch nachlesen.

Am Abend gab es ein leckeres Buffet mit guten Gesprächen und guter Laune. Bewegungsdefizite konnten in der Disco mit DJ Frank behoben werden.

Ein kleiner Teil machte am Sonntag nach dem Frühstück noch eine Stadtführung durch Limburg mit. Wir alle fahren nach dem Hexentreffen mit einem Koffer voller Erfahrungen, nettem Austausch und guten Gesprächen nach Hause. Wie hatten das alle vermisst! Wir freuen uns bereits auf 2024 – da richtet der AMF das Hexentreffen auf der Hahnweide aus.

Text: Anette Weidler, Fotos: Sebastian Lange

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50

www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



Studieren geht über Probieren

Vom Wurfgleiter zum Original



▲ Michael Kügelgen mit dem 11:2-Modell in seiner Werkstatt

Ob Cessna 172, Piper PA-18 Super Cub, Pilatus PC-6, Focke-Wulf Fw 190, Blériot X oder ... es gibt kaum ein Flugzeug, das noch nicht als ARF-Modell, als Bausatz, nach Plan oder als Eigenkonstruktion nachgebaut wurde. Michael Kügelgen ging den umgekehrten Weg, um anhand von Flugmodellen Erkenntnisse zum Bau eines Originalflugzeugs zu sammeln.

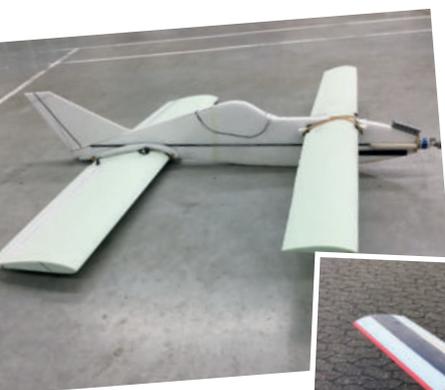
Das Konzept, ein Mix aus aerodynamischem Flugzeug mit Zugpropeller und Tandemflügeln für den Vorwärtsflug, kombiniert mit zusätzlichen Rotoren auf zwei Längsträgern ganz außen an den Flügelenden für das senkrechte Starten und Landen, war in diversen Vorüberlegungen weitgehend evaluiert und vorskizziert.

Nach den 1:30-Wurfgleitern folgten Tests mit RC-Modellen. Mit wenig Einsatz und in kürzester Zeit, manchmal reichte ein längeres Wochenende, konnte eine neue Variante erprobt werden. Den 1:6- und 1:4-Modellen folgte schlussendlich das 1:2-Modell. Weil dessen Re-Zahlen den berechneten Strömungsverhältnissen des Originals

schon sehr nahe waren, wurden damit auch die abschließenden Tests geflogen. Die gewählte Flügelanordnung mit hochgesetztem Kopfflügel, die Einstellwinkeldifferenz von einem Grad – damit die Kopfflügelströmung auch wirklich früher abreißt – und die bewährten vierstelligen NACA-Profile (das 4412 am Hauptflügel und der Kopfflügel mit dem stärker gewölbten 6412 mit etwas höherem CA) flogen am Ende einer langen Versuchsreihe wunderbar und sehr harmonisch.

Parallel zu den aerodynamischen Modellen wurden auch verschiedene Kopter-Varianten getestet, optimiert und wieder verworfen. Am Ende waren es dann acht gegenläufige Rotoren. Die Entwicklung der elektronischen Stabilisierung war nicht einfach. Die Steuerung um Längs- und Querachse war gut, doch die Reaktion um die Hochachse kam verzögert, aber akzeptabel.

Bei der Zusammenführung zum Gesamtsystem muss der Schwerpunkt (CG) des Tandemflüglers mit dem des Kopters übereinstimmen. Beim Kopter-Schwebegestell lag der Schwerpunkt genau zwi-



Evolution – einige Modelle der Testreihe



▲ Kopter und aerodynamisches Modell zu einem Flugsystem vereint



▲ Videobeweis der mitfliegenden GoPro: Während sich bei Minimalfahrt die Strömung am Kopfflügel von innen langsam ablöste, lag sie am gesamten Hauptflügel noch perfekt an. Obwohl der Kopfflügel nicht geschränkt ist, blieb die Strömung im äußeren Drittel ebenfalls gesund.

◀ „Modellflug XXL“ - per Jeti DC ferngesteuerter Hover Flight der original eMagic One



schen dem zweiten und dritten Antrieb. Bei einem Tandemflügler mit gleich großen Flächen liegt er ziemlich genau hinter der Endleiste des vorderen Flügels und damit zu weit vorne in Bezug auf den CG des Kopters. Um den aerodynamischen Neutralpunkt und damit auch den CG weiter nach hinten zu schieben, mussten die Fläche des Kopfflügels kleiner und der Hauptflügel größer gemacht werden, bis beide Schwerpunkte perfekt übereinanderlagen.

Auch diese neue Variante wurde wieder als Modell im Maßstab 1:4 und 1:2 gebaut. Beide Modelle flogen auf Antrieb, wie man es sich von einem Canardflügel wünscht: gutmütig und überziehsicher.

Nach dem Zusammenführen von Flugzeug und Kopter zu einem System konnte die langersehnte **Transition** getestet werden. Michael erinnert sich: „Als wir das erste Mal die Flugzeug-Kopter-Kombination flogen, waren wir sehr erstaunt, wie einfach sich die Transition, also der Übergang vom Schweben in den dynamischen Flug und umgekehrt, durchführen ließ. Im Vorfeld hatten wir lange Diskussionen und zerbrachen uns die Köpfe, aber als wir zum ersten Male abhoben und den Übergang flogen, da waren wir alle mehr als überrascht. Es gab keine Startrollstrecke, kein Ausbrechen bei Seitenwind und man brauchte auch so gut wie keine Landeeinteilung mehr. Man hängt den Flieger mittels der acht Rotoren in die Luft und dann beschleunigte man ihn oder umgekehrt: man parkte ihn am Himmel und ‚seilte‘ ihn anschließend ab.“

Die Erkenntnisse der Tests mit den Modellen führten zu wichtigen Erkenntnissen für das Original:

> Kopf- und Hauptflügel eignen sich grundsätzlich beide für die Steuerung der Längs- und Querachse. Da Quer- und Höhenruder etwas bessere Wirksamkeit am Hauptflügel zeigten, verzichtete man auf Ruder am Kopfflügel und sah nur sogenannte Tailerons vor. Quer- und Höhenruder werden gemischt angesteuert, wobei die Querruder differenziert ausschlagen, um dem negativen Wenderollmoment entgegenzuwirken.

- > Durch das Hochsetzen des Canardflügels haben dessen Nachlaufwirbel keinen negativen Einfluss auf die Strömung am Hauptflügel.
- > Nur mit dem Seitenleitwerk und ohne Winglets schiebt das Flugzeug bei Seitenruderausschlag quer durch die Luft. Mit den angebauten Winglets, die eine Erhöhung der V-Form bedeuten, ist die Seitenruderwirkung beim Ein- und Ausleiten wesentlich besser.
- > Durch die sehr gute Längsstabilität des Tandemflügels reagiert das Flugzeug kaum auf Schwerpunktänderungen, kopf- wie schwanzlastige Verschiebung erfordern nur minimale Trimmkorrekturen.

Heute in der Retrospektive kann man feststellen, dass alle Untersuchungen im Kleinen auch für das große Flugzeug gelten und der Erkenntnisgewinn enorm war.

Das etwas schwanzlastige Rudermoment am Steuerknüppel, verursacht durch die großen Tailerons, war eine der wenigen Eigenschaften, die man im Modell und ferngesteuert nicht erkennen konnte, denn da waren Servos dazwischen, die ihre Position halten. Die „Sprungantwort“, die blitzschnelle Variation der Drehzahl, die man zum Fliegen und Schweben eines solchen Gerätes benötigt, konnte auch nicht ins Verhalten des Originalflugzeugs übertragen werden. Was bei den 20 oder 30 Gramm schweren Propellern einer kleinen Drohne perfekt funktioniert, geht bei einer Luftschraube mit 2 m Durchmesser und entsprechendem Gewicht überhaupt nicht mehr. Die Trägheit dieses Systems ist viel zu hoch.

Sieht man von diesen in den Modellflugtests nicht ermittelten Fakten einmal ab, ist es schon sehr erstaunlich, wie sehr sich Modell und manntragendes Flugzeug in ihren Eigenschaften entsprechen.

Text: Ludwig Feuchtner
Fotos: Michael Kügelgen

Info heißt jetzt häufig Radio

Neue Sprechfunkverfahren

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist zuständig für die Festlegung der Funkfrequenzen der Flugverkehrskontrollstellen und der Bodenfunkstellen für den Sprechfunkverkehr im Flugdienst. Dies gilt ebenso auch für die Sprechfunkverfahren und die Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung. Die LuftVO legt fest, dass der Funkverkehr als Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst durchgeführt wird. Die festgelegten Verfahren sind anzuwenden, dabei bedarf es zur Teilnahme am Sprechfunkverkehr im Geltungsbereich der LuftVO (also in Deutschland) ausreichender Kenntnisse der im Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst verwendeten Sprache. Aufgrund dieser sog. „Ermächtigungsnorm“ hat das Bundesaufsichtsamt in den Nachrichten für Luftfahrer am 08.02.2023 eine Bekanntmachung (NfL 2023-1-2726, auch veröffentlicht in der AIP) über die Sprechfunkverfahren veröffentlicht. Darin sind eine Vielzahl europäischer Vorgaben zum Sprechfunk und nationale ergänzende Festlegungen und Hinweise veröffentlicht. Piloten haben sich mit dieser Bekanntmachung von insgesamt 105 Seiten (sie hebt die bisherige Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren vom 11.08.2021 auf) vertraut zu machen. Die Verfahren gelten jeweils für den VFR- und den IFR-Verkehr.

Was gibt es Neues?

Unkontrollierte Flugplätze ohne Flugverkehrsdienst nach AFIS haben nicht mehr das Rufzeichen „Info“, sondern künftig „Radio“. Die Plätze mit AFIS (regelmäßig unkontrollierte Plätze mit IFR-Verfahren) haben weiterhin das alte Rufzeichen „Information“. AFIS-Plätze sind solche, für die ein Flugplatzinformationsdienst, ein sog. Aerodrome Flight Information Service, zur Verfügung steht. Diese Plätze haben in der Regel eine RMZ (verpflichtende Funkfrequenz). Das sind z. B. die Plätze Emden, Neubrandenburg, Coburg, Eggenfelden, Barth, Giebelstadt und Mengen-Hohentengen, insgesamt 23 an der Zahl. Sie finden sich auf den Internetseiten des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung.

Über AFIS erhalten Piloten relevante Fluginformationen, meteorologische Informationen, Hinweise zu Navigationshilfen oder auch möglichen Einschränkungen am Platz. Dienstleister dafür ist die DFS Aviation Services GmbH. Grundlage ist eine (verpflichtende) Zertifizierung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Zu dieser sind die 23 Flugplätze verpflichtet, an denen die DFS Aviation Service GmbH die AFIS-Dienstleistungen erbringt bzw. erbringen wird.

Die FIS wird weiterhin mit „Information“ gerufen. Dies gilt unabhängig von der Eintragung in die Sichtflugkarten.

Weiterhin ist anstatt des Begriffes „Endteil“ das Wort „Endanflug“ zu benutzen (englisch: final). Vor allem ist auch darauf zu achten, in der transponderverpflichtenden Zone (TMZ) den Squawk der jeweiligen TMZ zu verwenden. Hörbereitschaft ist auf der Frequenz

zu verwenden, wie sie auf der ICAO-Karte veröffentlicht ist.

Das bisher praktizierte Verfahren, zwar den Transponder umzurasten, aber bei FIS zu verbleiben, ist nicht mehr gestattet. Dies bedeutet nichts anderes als bei einem Flug, der auf der FIS-Frequenz begleitet wird, künftig die FIS-Frequenz (erst nach erfolgter Abmeldung) zu verlassen und sodann unverzüglich die jeweilige TMZ-Frequenz einzudrehen und dort hörbereit zu sein. Ebenso ist die jeweilige Transponderfrequenz zu benutzen. Wer sich im Funk möglicherweise unsicher fühlt, tut gut daran, gegebenenfalls einen Refresher-Kurs zu machen oder sich von einem im Flugfunk Kundigen unterrichten zu lassen.

Zum Abschluss noch Hinweise für die Praxis:

Gerade am Wochenende sind ständige Nachfragen danach, ob z. B. eine bestimmte ED-R aktiv sei, doch recht nervig. Ob eine ED-R aktiv ist oder nicht, lässt sich regelmäßig den Notams (Notice to Air Missions) entnehmen. Hat man diese vorher schon nicht befragt, obwohl es eigentlich selbstverständlich sein sollte, sich über diese vor dem Flug im Rahmen einer ordnungsgemäßen Flugvorbereitung zu informieren, lohnt es sich in jedem Falle, auf der FIS-Frequenz ordentlich und aktiv mitzuhören. Dann muss man zumeist nicht zum 35. Mal nachfragen, ob denn die ED-R XX oder ähnliches nun aktiv ist oder nicht.

Zu beachten ist auch Ziffer 5 der Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren. Dort finden sich Hinweise zu der im Flugfunkverkehr zu verwendenden Sprache. Dieser ist in englischer Sprache oder der Sprache, die normalerweise von der Bodenfunkstelle verwendet wird, durchzuführen. Das ist in Deutschland die deutsche Sprache.

So schön es sein mag in englischer Sprache zu kommunizieren und sich damit eher wie ein(e) professionelle(r) Airlinerpilot(in) denn als Privatpilot zu gerieren, wird empfohlen, die Sprache zu benutzen, die man auch wirklich beherrscht. Das ist sicherer als irgendwelche Missverständnisse zu produzieren.

In der Luftfahrt werden Sprechgruppen verwendet, die sehr standardisiert sind. Man sollte diese kennen!

Rechtsanwalt Turgut Pencereci, Bremen

Der Autor

Turgut Pencereci ist seit 1989 Rechtsanwalt in Bremen. Er besitzt einen PPL/A, eine UL-Lizenz und ist PPL/A CRI. Von 2008–2012 war er erster Vorsitzender des Bremer Vereins für Luftfahrt e. V., heute leitet er dessen Motorfluggruppe.



Kleinanzeigen

DuoDiscusT u. Ventus2cT suchen Piloten zum Strecken- u. Lustfliegen!

Kleiner Verein am Niederrhein bietet interessierten Segelfliegern ideale Flugbedingungen ohne „Absauf- u. Rückholprobleme“ dank Turbo-Ausstattung! Beide Flugzeuge werden nicht ausgelastet, sind streckenflugtauglich instrumentiert u. können auch wochentags geflogen werden. Bei Vereinseintritt keine Aufnahmegebühr!

Weitere Infos unter : www.segelfluggruppe-duisburg.de

Kontakt: info1@sfg-du.de oder Tel.: +49 170 3830497.

Vercharterung unseres DuoDiscus-Turbo in Top-Zustand !

Doppelsitzer als Komplettsystem mit Cobra-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender.

Rückenschonende Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Allwetterbezüge etc. Weitere Fotos u. Details auf Anfrage.

Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein); Charterpreis : 1190 € pro Woche zzgl. Kautions, Kontakt : bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

**Vercharterung unseres Ventus2c-Turbo in 1a-Zustand!**

„18m-Renner“ als Komplettsystem mit Comet-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender. Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Zuggeschirr, Allwetterbezüge etc. Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein) ; weitere Fotos u. Details auf Anfrage.

Charterpreis : 980 € pro Woche zzgl. Kautions.

Kontakt : bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

**UL-Fliegen am Eifelrand**

Wir bieten je einen Trike- und 3-Achs-Stellplatz bei der LSG-Gertrudenhof, Vettweiß-Soller an.

Melde Dich gerne bei Franz-Josef Schmidt, 1. Vorsitzender; Kontakt: 01752660491 oder franz-josef_schmidt@t-online.de

**Biete 25%-Halteranteil an Wassmer WA 41 (aus Altersgründen)**

Wassmer WA41 D-EDCF, Bj. 1968, Werk-Nr. 157, Standort: Mainz-Finthen (EDFZ, Hallenplatz). Vor vielen Jahren Grundüberholung der gesamten Zelle, vor einigen Jahren Grundüberholung des Motors. Aktuelle Jahresnachprüfung: 12/2022. Nähere Angaben über 0160-94601283.

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport April/Mai 2023

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Kelttenring 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, 55566 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 52, Fax: (0203) 77844 – 44
info@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: Ulrich Braune, Simone Bürkle, Wilhelm Eimers (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Klaus Fey (KF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Harald Helm, Nina Int-Veen, Mario Jeschke, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Tamara Neumann, Manfred Petry, Steffen Rogoll, Tim Rühbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Hermann Bolz, Charly Brantl, Daniel Einhaus, Hartwig Grothkopp, Maike Hecht, Lukas Kauffmann, Andreas Kroemer, Michael Kügelgen, Rainer Lampenschulten, Sebastian Lange, Klaus Leitner, Christoph Maurer, Stefan Mueller, Meike Dr. Müller, Charlie Müller, Karol Müller, Bernd Müller-Beckmann, Hans-Jochim „Perry“ Neupert, Turgut Pencereci, Suse Rösch, Martina Sasse, Hanno Schäfer, Günther Schöffner, Daniel Schreier, Josef-Theo Schumacher, Georg Schweiger, Kornelia Schweiger-Raphael, Ursula Sommer, Frank Steege, Andreas Streich, Detlev Thamm, Harry Timmreck, Dieter Vogt, Karsten Volkmann, Julia Weidler, Anette Weidler, Ilona Wild, Andreas Wüst, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 14.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 26 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:

Helko-Verlag Inh. Harald Helm, Kelttenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433, anzeigen@luftsportmagazin.de
Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom Februar 2023

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 und dass ihm die Genehmigungen der abgebildeten Personen zur Veröffentlichung in Print und online, vorliegen.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 15. Juni 2023*,
Redaktionsschluss ist der 02. Mai 2023*.

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

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

