

LEBE DEINEN TRAUM.



# LuftSport Magazin

[luftsportmagazin.de](http://luftsportmagazin.de)

## Glanz und Gloria

Glasflügel-Treffen in Tannheim

## Träumen, Bauen, Fliegen

„Oskar“-Preisverleihung

## Ohlmann stromert um den Globus

Geht das wirklich öko? Logisch!



MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

Termin	Veranstaltung	Flugplatz	ICAO	Kontakt
19. August	Rotax Fly-In	Aerodrome Wels Austria	LOLW	<a href="https://www.flyrotax.com/e/rotax-fly-in-2023">https://www.flyrotax.com/e/rotax-fly-in-2023</a>
23.–26. August	Vintage Aerobatic World Championship	St. Michel	EDXM	<a href="https://vintageaerobatic.com/">https://vintageaerobatic.com/</a>
25.–27. August	Grumman & Friends Fly-In	Bonn-Handelar	EDKB	<a href="http://www.grumman-flyin.de">www.grumman-flyin.de</a>
26.–27. August	Flugtag Wächtersberg	Wildberg-Sulz	EDSV	<a href="https://wp.fsvwaechtersberg.de/flugtag-2023-am-26-27-august/">https://wp.fsvwaechtersberg.de/flugtag-2023-am-26-27-august/</a>
26.–27. August	Flugplatzfest	Hünshorn	EDKH	<a href="https://lsvh.de/termine/flugplatzfest-2023/">https://lsvh.de/termine/flugplatzfest-2023/</a>
26.–27. August	OLTOS 23 Saar	Marpingen	EDRC	<a href="http://www.aeroclub-saar.de/node/160">http://www.aeroclub-saar.de/node/160</a>
26.–28. August	Flugplatzfest Leverkusen	Kurtekotten	EDKL	<a href="http://www.lsc-bayer-leverkusen.de/">http://www.lsc-bayer-leverkusen.de/</a>
26.–28. August	12. Boller Fly-In	Sauldorf Boll	EDSN	<a href="https://www.ulboll.de/termine/fly-in-2023/">https://www.ulboll.de/termine/fly-in-2023/</a>
27. August	Taunus Flugfest	Anspach im Taunus	EDFA	<a href="https://www.lsc-badhomburg.de/">https://www.lsc-badhomburg.de/</a>
31. August – 03. September	Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft	Arnstadt-Alkersleben	EDBA	<a href="https://www.daec.de/news/news-detail/jetzt-anmelden-fuer-die-odhm-23/">https://www.daec.de/news/news-detail/jetzt-anmelden-fuer-die-odhm-23/</a>
02. September	Oldtimer und Experimental Fly-In	Rinteln	EDVR	<a href="https://lsv-rinteln.de/lsv/">https://lsv-rinteln.de/lsv/</a>
02.–03. September	Flugplatzfest Berlin Gatow	Gatow (kein Flugbetrieb)	EDBG	<a href="https://www.reservistenverband.de/berlin/aktuelles/flugplatzfest-in-gatow-02-03-september-2023/">https://www.reservistenverband.de/berlin/aktuelles/flugplatzfest-in-gatow-02-03-september-2023/</a>
02.–03. September	Fly-In und Flugplatzfest	Elz	EDFY	<a href="https://edfy.org/blog/2023/01/25/safe-the-date/">https://edfy.org/blog/2023/01/25/safe-the-date/</a>
02.–03. September	Flugplatzfest	Langenfeld	Segelfluggelände	<a href="https://lsgerbsoeh.de/flugplatzfest-langenfeld/">https://lsgerbsoeh.de/flugplatzfest-langenfeld/</a>
02.–03. September	Fly-In Luftsportverband Bayern	Burg Feuerstein	EDQE	<a href="https://www.lvbayern.de/lvb-fly-in-2023-infos-und-anmeldung/">https://www.lvbayern.de/lvb-fly-in-2023-infos-und-anmeldung/</a>
08.–10. September	Quax Himmel & Erde dt. Typentreffen	Bienenfarm	EDOI	<a href="https://www.quax-flieger.de/">https://www.quax-flieger.de/</a>
09.–10. September	Electrify-In Switzerland	Bern Airport	LSMB	<a href="https://electrify-in.ch/de/mission-2/">https://electrify-in.ch/de/mission-2/</a>
16.–17. September	Flugplatzfest	Lachen-Speyerdorf	EDRL	<a href="https://flugplatzfest.fsvn.de/">https://flugplatzfest.fsvn.de/</a>
16.–17. September	Flugplatzfest	Neumünster	EDHN	<a href="https://www.edhn.de/">https://www.edhn.de/</a>
17. September	Fly-In AEROCLUB   NRW	Stadtlohn-Vreden	EDLS	<a href="https://www.aeroclub-nrw.de/aktuelles/">https://www.aeroclub-nrw.de/aktuelles/</a>
25. September – 01. Oktober	Reinsdorf Challenge	Reinsdorf	EDOD	<a href="https://www.kunstflugverband.de/wettbewerbe/">https://www.kunstflugverband.de/wettbewerbe/</a>
22. Oktober	Rote Wurst Fly-In	Gruibingen-Nortel	EDSO	<a href="https://aeroclub-gs.de/news.html">https://aeroclub-gs.de/news.html</a>



## 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 Schadensfall die Selbstbeteiligung. (weitere Informationen siehe QR Code)

Von Piloten  
– für Piloten



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

Tel.: 06321 / 39660 • [agentur.ketter@axa.de](mailto:agentur.ketter@axa.de)  
[www.axa-betreuer.de/ketter-schneider](http://www.axa-betreuer.de/ketter-schneider)



## Wo steht der Luftsport im Sommer 2023?

Für den Segelflug und alle anderen Thermikflieger brachte der Frühsommer ein Traumwetter mit Rekordflügen. Bei den Meisterschaften werden gute Ergebnisse erzielt. Weil sich die Energiemärkte beruhigt haben, haben manche Luftsportvereine ihre Gebührenordnung angepasst. Das wirkt sich hoffentlich positiv auf die Flugsicherheit aus, denn einige Motorflug-Fliegerkameraden hatten aus Sorge vor der Zukunft auf den einen oder anderen Flug verzichtet. Das geht eindeutig zulasten der Sicherheit. Zulasten der Sicherheit geht aber auch, wenn wir uns dem Druck mancher Aktivisten beugen und deswegen nicht fliegen oder nur knapp unsere Mindeststundenzahl erreichen. Viele Piloten verzichten der Umwelt wegen aufs Auto oder auf Urlaube in fernen Ländern oder reduzieren auf andere Art und Weise den ökologischen Fußabdruck. Wir haben in etlichen Vereinen Mitglieder, die selbst im Klimaschutz aktiv sind und uns Wege zeigen, wo wir umweltfreundlicher werden können. Dass der Dialog mit ihnen wichtig und richtig ist, konnte ich kürzlich selbst erfahren, als mir im Club ein junger Fliegerkamerad erklärte, welche Zukunftsängste er hat. Wir nutzen unsere Flüge, um Waldbrände zu melden. Pilotinnen und Piloten forschen an Technologien, die das Fliegen oder andere Formen der Mobilität umweltverträglicher machen. Das sollte unsere Antwort sein, wenn manche Unwissende uns und unser fantastisches Hobby in eine Ecke drängen wollen. Wir sollten uns aber auch immer wieder selbst überprüfen, ob wir z. B. die Platzrunde sauber fliegen und bewohntes Gebiet meiden. Denn dieser Ärger ist wirklich hausgemacht und fällt auf uns alle zurück.

Ich freue mich auf Ihr/Euer Feedback an die Redaktion:  
[redaktion@luftsportmagazin.de](mailto:redaktion@luftsportmagazin.de)

Herzliche Grüße

Ihre/Eure Ricarda Helm

## Inhalt

<b>News</b>	<b>4</b>
<b>Flugsicherheit</b>	
Rotax-Motoren: Leistungsverlust beim Start?	<b>8</b>
<b>Ultraleichtflug</b>	
Theorieprüfung endlich digital Erster UL-Hubschrauber zugelassen	<b>9</b>
<b>Elektroflug</b>	
Eine Weltumrundung mit dem Elektroflugzeug Quo Vadis	<b>10</b>
<b>Motorflug</b>	
OUV-Experimentalflygtreffen	<b>12</b>
<b>Luftsportjugend</b>	
Lea Hens: Die Fliegerei ist ihr Leben	<b>14</b>
<b>Landesverbände</b>	
Bremen	<b>LV 15 - 18</b>
Hamburg	<b>LV 19 - 22</b>
Niedersachsen	<b>LV 23 - 30</b>
Rheinland-Pfalz	<b>LV 31 - 38</b>
<b>Gasballon</b>	
Benni Eimers durch FAI geehrt	<b>39</b>
<b>Fallschirm</b>	
Skydive World Cup Series 2023	<b>39</b>
<b>Segelflug</b>	
Glasflügeltreffen in Tannheim	<b>40</b>
<b>Flieg mal hin</b>	
Wangerooge EDWG	<b>42</b>
<b>Human Factors</b>	
Situative Aufmerksamkeit	<b>44</b>
<b>Technik</b>	
Zündkerzen am Rotax überprüfen	<b>46</b>
<b>Modellflug</b>	
News	<b>48</b>
<b>Gleitschirm</b>	
Weltmeisterschaft in Frankreich	<b>50</b>
<b>Die Leserseite</b>	
Aus der Redaktion	<b>51</b>
<b>Impressum</b>	<b>51</b>

## Mit dem 600 kg UL nach Dänemark?

„600 kg ULs dürfen nicht mehr nach Dänemark“ – diese schlechte Nachricht verbreitete sich schnell in Fliegerkreisen. Gerade Dänemark ist beliebtes Ziel für einen Fliegerurlaub. Weil die dänischen Behörden jedoch bislang die 600 kg ULs nicht anerkennen, haben sie dem dortigen Ultraleichtfliegerverband (DULFU) untersagt, Einfluggenehmigungen zu erteilen. Aber jetzt kommt Bewegung in die Sache. Die AOPA teilt in ihrem Newsletter mit, dass es nach Gesprächen mit AOPA-Vertretern und dem Vertreter der dänischen Luftfahrtbehörde (CAA) einen Lösungsansatz gibt: Die CAA erteilt auf Anfrage individuelle Genehmigungen zum Einflug mit 600 kg ULs. Deswegen gilt künftig: Anfragen für Einflüge mit einem UL bis maximal 475 kg MTOM werden weiterhin über die Internetseite vom DULFU gestellt: [www.dulfu.dk](http://www.dulfu.dk). Anträge für Sondergenehmigungen können über die Emailadresse [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) gesendet werden. In beiden Fällen sind folgende Dokumente in



Kopie nötig: Pilotenlizenz, Medical, Funklizenz (Sprachniveau englisch), Lufttüchtigkeitsunterlagen, Zulassungsdokumente, Nachweis der Haftpflichtversicherung, Infos zum Halter bzw. Eigentümer und zum Zeitraum des Fliegens in Dänemark.

Quelle: AOPA/red, Foto: Tobias Krechel

## Funkfrequenzen bitte einhalten

Nachdem LuftSport bereits darüber berichtet hatte, dass EUROCONTROL kritisiert, es komme immer wieder zu sicherheitsrelevanten Problemen wegen der Nutzung falscher Air-to-air Frequenzen, gab es in den vergangenen Monaten auch bei Austro Control auf Salzburg Radar 123,725 das Problem, dass Segelflugzeugpiloten mit unbedachten Plaudereien auf benachbarten Frequenzen die Anflugkontrolle gestört haben. Eine Überprüfung in Abstimmung mit dem BFU ergab, dass es sich vor allem um Piloten aus dem nördlichen Teil Deutschlands handelte, die zu Besuch

im Schwarzwald oder in Bayern waren und weiterhin ihre für Norddeutschland zugelassenen Frequenzen benutzt haben. Deutschlandweit stehen nur noch die Frequenzen 122.540 und 122.555 zur Verfügung. Die regionalen ausgewiesenen Frequenzen finden Sie hier:

<https://helko-verlag.de/regionale-air-to-air-frequenzen/>

Quelle: DAeC/red



## Kommunikation an unkontrollierten Flugplätzen

Die Kommunikation spielt an Flugplätzen, die keinen Kontrollturm haben oder ihn nicht besetzen, eine entscheidende Rolle. Das Referat Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit im DAeC hat dazu ein Infoblatt erstellt. Abzurufen hier:

<https://helko-verlag.de/kommunikation-an-unkontrollierten-flugplaetzen/>

Quelle: DAeC/red



**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!**

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

**Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:**

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-1-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT), Eggenfelden (EDME),

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

CAO 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](http://www.cao-suedwest.de) • [info@cao-suedwest.de](mailto:info@cao-suedwest.de)



**Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht**



## Sa./So., 21./22. Okt. 2023, Remscheid: Fliegen, Familie, Fulltime-Job – Wie man den Dreifach-Spagat meistert

Als Schulkind Modellbau, mit 16 Jahren die Segelflugglizenz machen, mit 20 Jahren die ersten Wettbewerbe fliegen und mit 25 Jahren dann vielleicht noch den Motorschein erwerben oder Fluglehrerin oder Fluglehrer werden. Dann Karrieresprung und Kinder – und damit das Aus für die Fliegerei? Damit es dazu nicht kommt, wollen wir in diesem Wochenend-Workshop gemeinsam erörtern, welche Rolle Vereinsstrukturen und -rituale, aber auch die eigene Einstellung bei diesem Dreifach-Spagat spielen. Wie kann er trotz vieler Schwierigkeiten gemeistert werden?

„Wir“ – das sollte eine möglichst vielfältige Gruppe aus allen Ecken des Vereinslebens sein: männlich/weiblich/divers, jung und jung geblieben, mit und ohne Familienanhang, mit und ohne Vereinsfunktionen, mit und ohne Job, alle sind willkommen.

Weitere Informationen und Anmeldeformular unter  
<https://www.aeroclub-nrw.de/workshop-fliegen-familie-fulltime-job/>  
**Bis 1. September 2023 gibt es Frühbucher-Rabatt!**

Text: Sybille Krummacher

## Motorkunstflug: Florian Bergér wieder Deutscher Meister



Nachdem die Kategorien Sportsman und Intermediate der DM im Motorkunstflug bereits im Mai in Lauterbach ausgetragen wurden, fanden nun die Kategorien Advanced und Unlimited in Dinslaken (EDLD) statt. Insgesamt waren dreizehn Nationen am Start. In der höchsten Kategorie, der Unlimited, bewies Florian Bergér erneut Extraklasse und wurde mit Siegen in allen Programmen zum fünften Mal Deutscher Meister. Sieger der Kategorie Advanced in der Wertung DM wurde Hans-Georg Resch. Das Podium der Deutschen Meisterschaft komplettierten mit der Silbermedaille Marcus Extra (Gesamtfünfter) und Bronze für Markus „Maxu“ Feyerabend (Gesamtsechster). Krönender Abschluss war der Freestyle-Wettbewerb, bei dem die Teilnehmer in vier Minuten zu selbst gewählter Musik ihre Künste vorführen. Auch hier war kein Vorbeikommen an Florian Bergér, der mit großem Abstand vor Daniel Genevey und Cyrial Talon siegte. Weitere Infos unter <https://www.kunstflugverband.de/news/>

Quelle: DKuV/red, Foto: Isabel Jasnau (@wings\_over\_limits)

# TOST

Flugzeuggerätebau













Flugzeigräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen  
Schleppkupplungen • Schleppseileinziehwinde mit Kappvorrichtung • Startausrüstung • Sicherheitskupplungen • Wartung

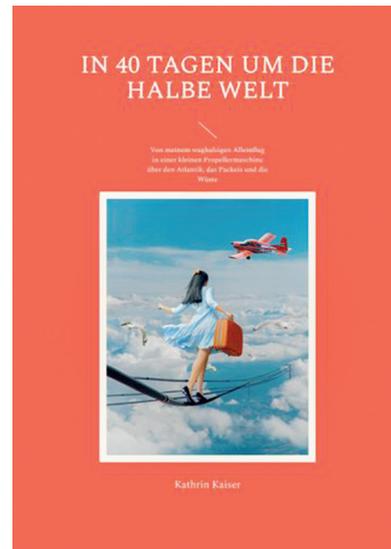
www.tost.de

## In 40 Tagen um die halbe Welt

Von ihrem waghalsigen Alleinflug in einer kleinen Propellermaschine über den Atlantik, das Packeis und die Wüste

Kathrin Kaiser, die mit ihrer Grumman den Atlantik überquerte (wir berichteten), hat über ihre Erlebnisse und Erfahrungen ein mitreißendes und spannendes Buch geschrieben. Jeder, der die Pilotin kennt, weiß, dass sie alles, was sie anpackt, akribisch angeht. So beschreibt sie die 20-monatige Vorbereitung ebenso wie lustige, traurige, manchmal auch gefährliche – aber vor allem außergewöhnliche – Erlebnisse auf ihrem Flug.

**Paperback, 416 Seiten, Verlag: Books on Demand, ISBN-13: 9783757845278**



## Limbach stellt Support ein

Die Limbach Flugmotoren GmbH teilt auf ihrer Homepage mit, dass das Unternehmen seinen Part 21G-Herstellungsbetrieb künftig auf Part 21 Light umstellen wird. Ebenso umgestellt wird Part 145-Instandhaltungsbetrieb auf Part CA0. Die Aufgabe der Zulassung als Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebs bedeutet konkret, dass weder Motoren noch Ersatzteile für den genehmigungspflichtigen Teil angeboten werden. Außerdem können ab sofort keine EASA Form 1 mehr ausgestellt werden. Die Entscheidung hat die Firma nach eigenen Angaben aus „wirtschaftlichen, luftfahrtrechtlichen und unternehmerischen Gründen“ getroffen. Vielleicht gibt es aber noch Hoffnung für die vielen Besitzer von Flugzeugen mit Limbach-Motoren der L1700/ L2000/L2400- Serie, denn das Unternehmen schreibt, dass es bedauere, dass es **vorübergehend nicht in der Lage sein wird**, den Kunden seine Motoren und Ersatzteile für den genehmigungspflichtigen Bereich anzubie-



ten. Die Entwicklung bleibt abzuwarten. Für die Halter einer Grob 109B bieten sich jedoch Alternativen: Die Firma Advan Tec ist in Kooperation mit Grob in der Planung für ein STC für den Rotax 915iSC.

RH, Foto: Dan Köster

## Wechsel bei Jugendvertretung im DAeC-Vorstand

Aus persönlichen Gründen hat Lena Etzkorn ihr Amt als Vizepräsidentin Jugend beim Deutschen Aero Club niedergelegt. Kommissarisch hat Kjell Buchholtz ihre Aufgaben übernommen und wird die Luftsportjugend bis zur Neuwahl im Herbst im Vorstand

vertreten. Kjell Buchholtz ist bereits seit Herbst 2021 stellvertretender Bundesjugendleiter und verfügt außerdem über langjährige Erfahrungen in der Landesjugendleitung in Schleswig-Holstein.

Quelle: DAeC

*...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

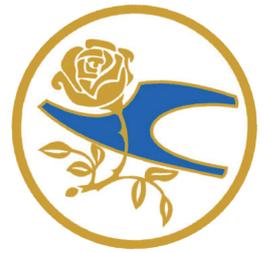


## 55 Jahre VDP: Pilotinnen treffen sich in Worms

Jahreshauptversammlung an geschichtsträchtigem Ort

Die VDP lädt zu ihrer Jahreshauptversammlung (08.09.–10.9.2023) nach Worms ein. Vor 55 Jahren wurde die VDP ganz in der Nähe auf Gut Petersau gegründet. Die Pilotinnen erwarten ein abwechslungsreiches Programm mit pfälzischem Genuss für alle Sinne. Am Freitag ist ein Fly-in auf dem Flugplatz Worms vorgesehen. Außerdem ist geplant, die „Toskana Deutschlands“ von oben aus

dem Ballon zu erleben. Abgerundet wird das Wochenende mit einem Ballonglücken auf dem wunderschönen Hofgut von Ernst Eymann (Präsident LSV RP) und einer Weinprobe. Weitere Infos unter <https://helko-verlag.de/vdp-jhv-in-worms/>



Quelle: VDP

## Segelflug WM der Frauen: Deutsches Team auf Rang drei



Die deutsche Frauen-Nationalmannschaft mit ihrem Teamcaptain Reimar Möller



Das Dreamteam aus der Clubklasse:  
Carolin Rothhardt (li) und Daniela Wilden

Die deutsche Mannschaft hat im Rahmen der Segelflug-WM der Frauen im spanischen Garray den dritten Platz in der Teamwertung ergattert. Die beste Einzelleistung rief Daniela Wilden (Flugzeug LS7 WL) in der Clubklasse ab und erflog sich nach 13 Wertungstagen Bronze.

Wilden hätte bei einem Fehler der Erstplatzierten Louise Rodriguez aus Frankreich oder der Zweitplatzierten Michaela Krizova, die für Tschechien ins Rennen ging, die Chance gehabt, noch weiter im Ranking nach oben zu klettern. Carolin Rothhardt (LS7) wurde Fünfte in der Clubklasse.

In der Standardklasse verpasste Sabrina Vogt (Discus 2A) den Sprung aufs Treppchen und wurde Vierte. Die ehemalige Weltmeisterin Cornelia Schaich (LS8) landete auf Rang acht. Katrin Senne (JS3 18m Jet) belegte den sechsten Platz in der 18-Meter-Klasse. Sandra Malzacher (ASG 29 18m) folgte auf Rang acht. Fotos und Ergebnisse finden Sie auf dem Blog der Nationalmannschaft:

<https://segelflug.aero/blog4/category/2023/wm-2023-frauen/>

Quelle: DAeC

Fotos: Uwe Augustin



**FRIEBE**  
LUFTFAHRT-BEDARF

City Airport · 68163 Mannheim  
+49 621 - 700 189-0  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero)  
[info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)






**Delta Zulu**  
Bessere Kommunikation  
und mehr Sicherheit




*Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.*

# Rotax-Motoren: Leistungsverlust beim Start?

Berichte über Leistungsverluste besonders in der Startphase nehmen zu. Das LBA prüft, inwiefern eine entsprechende Flugsicherheitsinformation seitens des LBA unabhängig von ggf. später zu erwartenden Publikationen der EASA bzw. der Halter der Musterzulassungen zielführend erscheint.

Die Meldung des schweizerischen Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) lässt Pilotinnen und Piloten, die auf Maschinen mit Rotax-Motoren fliegen, aufhorchen: Die Schweizer Behörde veröffentlichte im FOCA SAND 2023-003 (SAND= Safety Awareness Notifications) eine Statistik, die seit 2021 eine eindeutige Tendenz erkennen lässt. Von den neunzehn gemeldeten Störungen wurde elfmal von einem Leistungsverlust in der Take-off-Phase berichtet. Insgesamt war sechsmal eine AQUILA AT01 mit einem ROTAX 912 S3 betroffen.

**LuftSport hat deswegen beim BAZL, dem LBA und ROTAX nachgehakt.**

**LuftSport:** Sie schreiben in Ihrer Meldung, dass es sich um ein systematisches Problem in der Schweiz bei ROTAX-Motoren handelt. Was ist darunter zu verstehen?

**Christian Schubert, Mediensprecher BAZL:** Als systematisch stufen wir Ereignisse/Vorfälle ein, die auf einem unruhig laufenden Motor basieren oder zu einem Motorausfall führen. Die Ursachen dieses systematischen Problems können verschiedener Natur sein, d. h. technische oder physikalische Eigenschaften des Motors, die Integration ins Luftfahrzeug, Wartung oder durch die Art und Weise, wie der Motor betrieben wird. Für die Ermittlung der Ursache ist es daher äußerst wertvoll und wichtig, dass Piloten, Wartungsbetriebe aber auch die Hersteller jegliche Abnormalitäten melden und ein offene Meldekultur pflegen.

**LuftSport:** Wie kritisch stufen Sie das Problem auf einer Zahlenskala von 1 bis 10 ein?

**Christian Schubert, Mediensprecher BAZL:** Dies ist schwierig zu beurteilen. Der ROTAX-Motor ist ein in der Leichtaviatik sehr verbreiteter und zuverlässiger Motor. Die Vorfaltrate dieser Motoren ist im Vergleich zu anderen Produkten im Moment Gegenstand der Untersuchungen. Dazu haben wir eine Taskforce mit den Zulassungsbehörden der EASA und dem LBA ins Leben gerufen.

**LuftSport:** Führt das LBA eine ähnliche Liste? Wenn ja: Wie sieht die Statistik in Deutschland aus?

**Cornelia Cramer, Stabstelle Behördenleitung LBA:** Bereits seit 2020 verfolgt das LBA insbesondere Ereignismeldungen im Zusammenhang mit Leistungsverlusten in der Startphase von Luftfahrzeugen mit eingebauten Rotax-Motoren. Seit 2020 sind dem LBA diesbezüglich 38 Ereignisse gemeldet worden, ebenso wie im vom BAZL veröffentlichten SAND 2023-003 mit steigender Tendenz. Mit der musterzulassenden Behörde EASA ist das LBA seit diesem Zeitraum in engem Kontakt und Informationsaustausch. Die steigende Anzahl an gemeldeten Ereignissen kann jedoch auch mit der zunehmenden Sensibilisierung der Piloten, Vereine,



**Verbreitet, bekannt, bewährt: Rotax 912 100 PS. Trotzdem Fragezeichen?**

**Foto: Rotax**

Flugschulen und Instandhaltungsbetriebe zur Thematik zusammenhängen. Das LBA ist seit geraumer Zeit zu dieser Problematik ebenso in Kontakt mit betroffenen Behörden im europäischen Umfeld wie dem BAZL sowie den meldenden Piloten, Vereinen und Organisationen.

**LuftSport:** Nun zum Thema Sicherheit. Was empfehlen sie den Piloten und Haltern?

**Christian Schubert, Mediensprecher BAZL:** Es wird empfohlen, eine gute Flugplanung durchzuführen, inkl. Vorbereitung auf ein eventuelles Motorenproblem und sich strikt an das AFM zu halten. Außerdem sollen neue Vorfälle via Meldeportal gemeldet werden, sodass weitere Informationen gewonnen werden können.

**Text und Interview: Ricarda Helm**

**Rotax hat auf unsere Nachfrage geantwortet, dass die Sicherheit der Kunden und Nutzer für sie oberste Priorität habe und man jede Meldung bezüglich etwaiger Probleme sehr ernst nehme. „Wir sind uns der Bedeutung einer transparenten und umfassenden Berichterstattung bewusst“, so Kristijan Matic von Rotax Franz. Zu den Meldungen könne jedoch derzeit keine detaillierte Informationen gegeben werden, da der zuständige Sachbearbeiter bis Redaktionsschluss in Urlaub sei. LuftSport wird weiter berichten.**

**Die vollständige FOCA SAND 2023-03 des BAZL kann hier abgerufen werden:**

[https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/sicherheit/sicherheits-und-risikomanagement/safety-promotion/empfehlungen--sand-/foca\\_sand\\_2023\\_003.html](https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/sicherheit/sicherheits-und-risikomanagement/safety-promotion/empfehlungen--sand-/foca_sand_2023_003.html)

**LBA und BAZL empfehlen, Störungen hier zu melden:**

<https://aviationreporting.eu/en>

**Unter dem Link [https://www.lba.de/DE/Luftfahrtunternehmen/Ereignismeldungen/Ereignismeldungen\\_node.html](https://www.lba.de/DE/Luftfahrtunternehmen/Ereignismeldungen/Ereignismeldungen_node.html) werden die Meldewege beschrieben.**

## Annäherung an den PPL(A)/LAPL(A) Fragenkatalog

## UL-Theorieprüfung und Fragenkatalog endlich digital

○ Frage Nr. 1

● Frage Nr. 2

● Frage Nr. 3

● Frage Nr. 4

● Frage Nr. 5

● Frage Nr. 6

● Frage Nr. 7

● Frage Nr. 8

● Frage Nr. 9

● Frage Nr. 10

● Frage Nr. 11

● Frage Nr. 12

● Frage Nr. 13

● Frage Nr. 14

● Frage Nr. 15

Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist u.a. verpflichtet

**A**

- sich vor dem Start und nach der Landung bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden
- nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen
- den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden

**B**

- sich vor dem Start und nach der Landung bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden
- nach dem Start unter Beachtung der flugtechnischen Sicherheit so schnell wie möglich Höhe zu gewinnen
- den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden
- links neben dem Landezeichen aufzusetzen

**C**

- Richtungsänderungen in der Platzrunde, beim Landeanflug und nach dem Start in Rechtskurven auszuführen
- sich vor dem Start und nach der Landung bei der Luftaufsichtsstelle, auf Flugplätzen ohne Luftaufsichtsstelle bei der Flugleitung zu melden
- links neben dem Landezeichen aufzusetzen
- beim Start möglichst lange geradeaus zu fliegen

## So sieht der neue digitale UL-Fragenkatalog aus

Darauf haben die UL-Flugschulen und ihre Schülerinnen und Schüler schon länger gewartet: Die Bundeskommission Ultraleichtflug (BUKO UL) hat den neuen digitalen UL-Fragenkatalog entwickelt. Wer seine Theorieprüfung noch auf dem Papierbogen ablegen möchte, muss sich beeilen: Das wird nur noch bis in das Jahr 2024 möglich sein. „Die inhaltliche Annäherung an den PPL-A/LAPL-A Fragenkatalog ist der technischen Entwicklung der Luftsportgeräte folgend ein notwendiger Schritt“, so die Pressemitteilung der BUKO UL. „Wir erwarten von den Piloten moderner, teils komplexer Luftsportgeräte fundiertes theoretisches Wissen auch in Bereichen, die bisher kein Thema bei der UL-Ausbildung waren.“ Ein weiterer Vorteil des digitalen Fragenkataloges: Wer von UL auf Motorflug umsteigen möchte, kann künftig besser auf das er-

worbene theoretische Wissen aufbauen und muss nur noch ergänzende Inhalte lernen. Aktuell umfasst der digitale Fragenkatalog die Prüfungsfragen für Dreiaxser und Trike. Für Tragschrauber und UL-Hubschrauber wird der digitale Fragenkatalog mittelfristig ebenfalls zur Verfügung stehen. Die Entwicklung des Fragenkatalogs wurde von der Firma Eisenschmidt unterstützt, die den elektronischen Fragenkatalog auch vertreibt. Bis 30. September gibt es Aktionspreise zur Einführung. Damit die Theorieprüfungen zum neuen Fragenkatalog digital durchgeführt werden können, wurden die Prüfungsräte von der BUKO UL eingewiesen und erhielten die erforderlichen Zugänge zum Prüfungssystem. Fragen zur digitalen Prüfung werden gerne per Mail an [buko-ul@daec.de](mailto:buko-ul@daec.de) beantwortet.

Text BUKO UL/red., Foto: DAeC

## Luftsportgeräte-Büro im DAeC

## Erster UL-Hubschrauber zugelassen

Nach erfolgreicher Musterprüfung hat das DAeC-Luftsportgeräte-Büro die Musterzulassung für das Luftsportgerät „Konner K1-S19“ für die maximale Abflugmasse von 600 Kilogramm erteilt. Hersteller ist die Firma Konner S.r.l. in Italien.

Der „Konner K1-S19“ ist der erste Ultraleichthubschrauber, für den das LSG-B eine Musterzulassung ausgestellt hat. Das Gerätekennblatt 66257 ist im Downloadbereich des Luftsportgeräte-Büros zu finden:

<https://lsgb.daec.de/ul-zulassung-jahresnachpruefung/musterpruefungen-zulassungen>

Text: DAeC, Foto: Konner



Der „Konner K1-S19“ ist der erste Ultraleichthubschrauber, für den das LSG-B eine Musterzulassung ausgestellt hat

## Wie realistisch ist der Elektroflug?

# Eine Weltumrundung mit dem Elektroflugzeug Quo Vadis



Hybrid-Stemme mit neuer Nasenkontur und elliptischem Spinner

Viele Freunde des Luftsports machen sich Gedanken über die Umweltverträglichkeit ihrer Leidenschaft: des Fliegens. Auch von der Politik und der Gesellschaft wird unser Sport immer kritischer gesehen. Wie viele andere Piloten fliegt der bekannte Segelflieger Klaus Ohlmann leidenschaftlich gerne große Strecken. Er will seinen Traum einer Weltumrundung ähnlich der von Burt Rutan mit dem Voyager (1986) realisieren und möchte als Großmeister des Segelflugs zusammen mit seinem Team den Nachweis erbringen, dass Umweltbewusstsein und Reiseflug kein Widerspruch sein muss. Er wird die Welt mit einem Elektroflugzeug umrunden und dabei seinen ökologischen Fußabdruck möglichst klein halten. Wie lässt sich das Ziel „klimaneutraler Reiseflug“ realisieren?

### Warum Hybrid-Stemme?

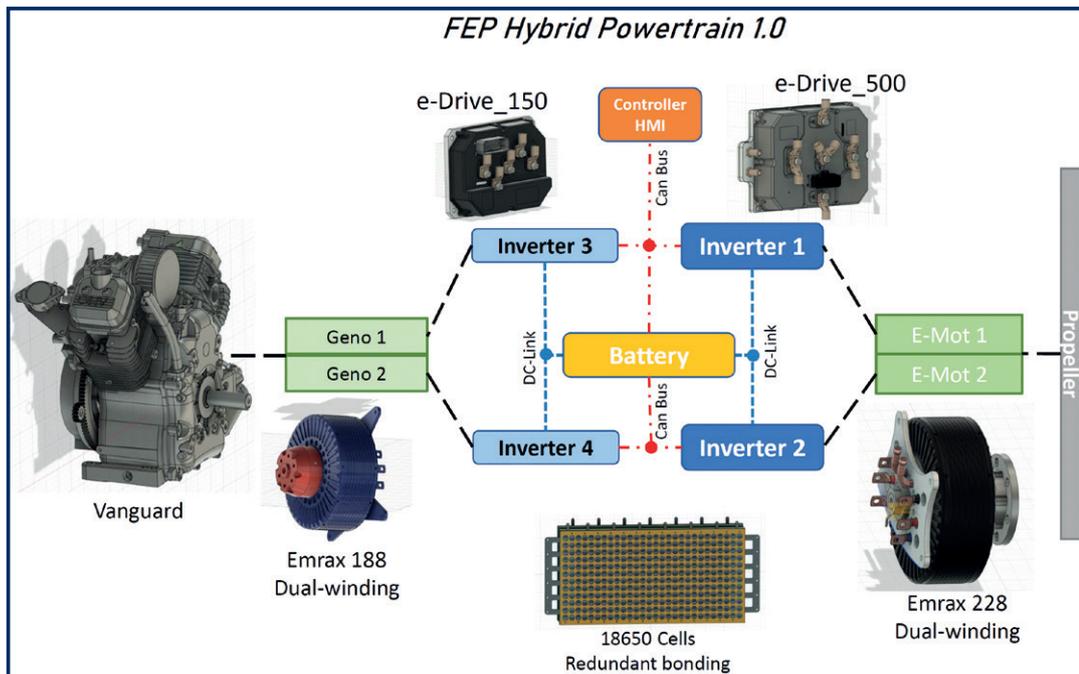
Die wichtigste Voraussetzung für das emissionsarme Fliegen ist die Effizienz des Flugzeugs, d. h. das Elektroflugzeug muss auf einem optimalen aerodynamischen Design basieren. Ein traditionelles Motorflugzeug mit großer Cowling, feststehendem Fahrwerk und kurzer Spannweite mit einfachem Profil benötigt mehr als die doppelte Antriebsenergie eines aerodynamisch hochwertigen Flugzeugs. Die Stemme S10 ist heute immer noch eines der effizientesten zweiseitigen Reiseflugzeuge. Weniger als 15 kW Antriebsleistung am Pro-

peller ermöglichen eine Reisegeschwindigkeit von 180 km/h. Leider arbeitet der Rotax 914 bei dieser geringen Leistung und relativ hoher Drehzahl in einem extrem ungünstigen Betriebsbereich, deshalb beträgt der Treibstoffbedarf noch fast 20 Liter in der Stunde. Hingegen kann der Elektroantrieb auch bei dieser Leistung mit einem Wirkungsgrad von 95 % betrieben werden. Zusammen mit den Verlusten im Leistungssteller wird dann eine Leistung von ca. 16 kW von der Batterie benötigt.

Die heutige Batterietechnologie ermöglicht eine Kapazität von 250 Watt in einer Stunde bei einem Gewicht von 1 kg. Das heißt: Bei einer Batteriemasse von 120 kg im Flugzeugrumpf der Stemme kann eine Kapazität von 30 kW in einer Stunde realisiert werden. Damit kann die Stemme ca. zwei Stunden fliegen, die Reichweite wäre ca. 350 km. Leider lässt sich so aber kaum eine Weltumrundung realisieren, nicht zuletzt, weil nach 350 km nicht in jedem Fall der Flugplatz mit dem notwendigen Stromanschluss zur Verfügung steht. Folglich muss die 120 kg schwere Batterie im Flug auch nachgeladen werden, damit Flugstrecken von deutlich über 1000 km realisiert werden können. Also wird doch wieder ein Verbrenner benötigt, welcher einen Generator für die Erzeugung der elektrischen Energie antreibt.

Eigenschaft	Traditioneller Verbrenner		Aviation-Hybrid		Kommentar
	Vorteil	Nachteil	Vorteil	Nachteil	
Energie Verbrauch		-	+		Zielsetzung: Reduzierung um 70%
Lärm		-	+		Ziel 50%, Start hauptsächlich elektrisch
Sicherheit		-	+		Elektroantrieb ist zuverlässiger
Zuverlässigkeit	?				hier fehlen Erfahrungen ....
Komfort		-	+		weniger Lärm, weniger Vibrationen
Reichweite		-	+		deutlich geringerer Spritverbrauch
Kosten				?	hier fehlen Erfahrungen ....
Komplexität	+			-	Anzahl Komponenten

Nur auf Basis praktischer Erfahrungen werden Zielsetzungen zu Fakten



### Macht ein Flugzeug mit Hybrid-Antrieb wirklich Sinn?

Beim Start eines Flugzeugs wird mehr als die fünffache Leistung benötigt im Vergleich zum Reiseflug. Das heißt: Für den Start wird ein schwerer Verbrenner mit großer Leistung benötigt, diese Masse muss im Reiseflug transportiert werden, der Motor läuft bei hoher Drehzahl nur mit 20 % seiner Leistung. Daraus resultiert der sehr schlechte Wirkungsgrad des Flugmotors. Hingegen läuft der kleine, leichte Verbrenner-Antrieb für den Generator im optimalen Betriebspunkt. Bei der Hybrid-Stemme bedeutet dies konkret einen Treibstoffverbrauch von fünf Litern pro Stunde für den Reiseflug. Weil die für die Umsetzung der mechanischen Antriebsleistung in das Batteriesystem eingespeicherte elektrische Energie sehr weit fortgeschritten ist, betragen hier die Verluste lediglich 7 %. Das bedeutet: Der Verbrenner muss nur eine Leistung von 17,5 kW erzeugen, um die Propellerleistung von 15 kW zur Verfügung zu stellen. Voraussetzung für diese erhebliche Steigerung der Effizienz sind

die Fortschritte der Elektromotorenteknologie (Wirkungsgrad bis zu 96 %) und der Leistungselektronik (Wirkungsgrade bis zu 98 %). Da die Batterie der Hybrid-Stemme nach zwei Stunden entladen ist, fliegt sie mit dem Verbrenner-Generator-System bei einem Treibstoffverbrauch von lediglich fünf bis sechs Litern weiter.

Der Einsatz von E-Fuels ermöglicht ein klimaneutrales Fliegen, weil der Verbrenner nur so viel CO<sub>2</sub> an die Atmosphäre abgibt wie zuvor aufgenommen wurde.

Der Zulassungsaufwand für einen modernen Verbrenner mit E-Fuels ist glücklicherweise überschaubar, da in diesem Fall der Verbrenner mit Generator nicht Teil des Antriebssystems ist, sondern lediglich ein einfaches Ladegerät.

Sobald die Brennstoffzelle ausgereift ist, kann dann der Verbrenner ersetzt werden. Ein großer Schritt in die richtige Richtung ist oft besser als sich Wunschträumen hinzugeben.

Text: Karl Pickan



Die Hochschule Trier unter der Leitung von Michael Hoffmann unterstützt bereits seit Jahren mit mehreren Studententeams das Projekt „klimaschonender Elektroflug“.

Siehe auch: <https://www.hochschule-trier.de/hauptcampus/technik/labor-fuer-digitale-produktentwicklung-und-fertigung-ldpf/projekte/e-flight-faszination-klimaschonender-reiseflug>



[www.anschau.de](http://www.anschau.de)

## ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren  
der Spezialist im Anhängerbau

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



Schwingachse

### Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

#### Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege

#### Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



# „Oskar“-Preisträger

OUV-Experimentalflugtreffen vom 23. bis 25. Juni in Bad Dürkheim



- ▲ Typisch Sommertreffen: Fachsimpeln am Flugzeug – dank Eigenbau kennen die OUVler ihr Flugzeug bis zur kleinsten Schraube
- ◀ „Full House in EDRF“ – gerade noch Platz für den „UltraCruiser 120“. Der Ganzmetall-Tiefdecker fliegt in der 120 kg-Klasse und wird von einem halben VW Käfermotor (900 ccm) angetrieben.

Das „Sommertreffen“ der Oskar Ursinus Vereinigung ist bei den Experimentalflugzeugbauern sehr beliebt, bietet es doch eine ideale Plattform um in gewohnt lockerer Atmosphäre neue Projekte zu präsentieren, zum Fachsimpeln und um Freunde zu treffen oder neue Mitglieder kennenzulernen.

Gemäß dem Motto „Träumen, Bauen, Fliegen“ fördert die OUV seit über 55 Jahren den Eigenbau von Luftfahrtgeräten in Deutschland. Das qualifizierte Expertenteam hat in dieser Zeit den Bau von ca. 600 Selbstbauflugzeugen, Hubschraubern und Ultraleichtflugzeugen begleitet und als wichtiges Bindeglied zum LBA gewirkt. Die OUV generiert aber auch Diskussionen und Lösungen zu aktuellen Themen und hat mittlerweile die größte CAMO für Flugzeuge, die unter nationales Luftrecht fallen.

Durfte man in den Anfangszeiten der OUV nur Eigenkonstruktionen bauen, werden heute hauptsächlich „Kitflugzeuge“ gebaut. Angemeldete Eigenbauprojekte werden beim jährlichen Sommertreffen begutachtet und mit dem **OUV-Preis** – einer ideellen, aber deshalb nicht minder begehrten Auszeichnung – gewürdigt.

## Ein 48. OUV-Preis 2023 wurde an das Flugzeug D-EHBO vom Typ „ASSO V“ vergeben.

Heribert Orlik startete sein Projekt Mitte 2010 mit dem Kauf eines Zeichnungssatzes der 1994 von Giuseppe Vidor in Italien als klassisches Holzflugzeug konstruierten ASSO V. Das Mitwirken bei Wartungen und Reparaturen an Vereinsflugzeugen und der Werkstattelehrerlehrgang WL 1 und WL2 beim BWL waren eine gute Schule für die Realisierung eines eigenen Projekts – mit Aufbau und Ausstattung nach eigener Vorstellung.

Die wesentlichen Änderungen gegenüber den Originalplänen sind die Auflastung auf 750 kg, Verbreiterung des Rumpfes im Cockpitbereich um zehn Zentimeter, Einstieg über die Flügelvorderkante, Beplankung aller Oberflächen mit Sperrholz und Glasfaser-Belegung, drei Scharniere an allen Rudern und Klappen, Verstellpropeller, Vergrößerung von Tankvolumen und Gepäckraum, Fußspitzenbremsen für Pilot und Co sowie geänderte Wingtips.

Der ca. dreißigminütige Erstflug erfolgte nach rund zehn Jahren Bauzeit am 18.07.2020. Er verlief problemlos und überzeugte mit „beindruckend guten Flugeigenschaften“. Die finale Zulassung erteilte das LBA am 20.12.2022.



- ▲ ASSO V-Panel mit zwei Skyview Displays mit Autopilot, Flymap GPS, Garmin NAV/COM – drei Kameras zur Luftraumbeobachtung nach unten, nach hinten und zur Überwachung des Einziehfahrwerks, Foto: Heribert Orlik
- ◀ Die hervorragend gebaute „ASSO V“ hat eine Spannweite von 8,4 m und ist mit einem 100 PS-ROTAX 912 ULS mit Verstellpropeller ausgerüstet



▲ Erik Kolb und die OUV-Jury an der RANS S10



OUV-Impressionen

### Ein weiterer 48. OUV-Preis 2023 ging an das Flugzeug D-EXEK vom Typ „Rans S-10 EK“.

Für Erik Kolb gab es (außer dem Besitz einer Kunstflugberechtigung) gleich mehrere Gründe für die Anschaffung eines Bausatzes der **Rans S-10**: Es gibt keine andere Maschine, die jede moderne Kunstflugfigur fliegen kann, dabei gleichzeitig ein Rettungssystem hat, zu zweit als Reiseflugzeug geeignet ist und moderne Motortechnik verwendet. Der Rotax 912 ULS wurde so modifiziert, dass er eine kontinuierliche Öl- und Treibstoffversorgung in jeder Lage gewährleistet. Für zehn Minuten Kunstflug plus Start und Landung verbraucht er nur etwa fünfeinhalb Liter Super/Super plus oder AVGAS. Die Rans S10 ist im Vergleich zu anderen Kunstflugzeugen sehr leise und kommt mit dem WarpDrive Propeller sehr gut ohne Propellerverstellung aus.

Erik Kolb hat den Bausatz der Firma Rans (USA) nach seinen Vorstellungen modifiziert: Zum Beispiel wurden größere Seitenrudder, verstärkte Tragflächenstreben, ein verstärkter Motorträger, ein Gesamtrettungssystem, eine Hecktrimmplatte und doppelte Spornradfedern eingebaut. Die reine Bauzeit von fünf Jahren erstreckte sich wegen mehreren Unterbrechungen über einen Zeitraum von zehn Jahren. Die Rans flog 2021 das erste Mal und befindet sich nun, mit aktuell 60 Flugstunden, mit vorläufiger Verkehrszulassung in der Flugerprobung.

### Ebenfalls einen 48. OUV-Preis 2023 Preis erhielt die „eMagic one“ D-MVTL.

Als „proof of concept“ wollte Michael Kügelgen mit der Konstruktion eines eVTOL klären, „ob man rein elektrisch mit der heutigen Batterietechnik nicht nur ausreichend lange und ausreichend schnell fliegen, sondern auch zusätzlich noch senkrecht starten und landen kann“.

Sollte bis zum nächsten OUV-Treffen die Entwicklungsarbeit des Koptersystems abgeschlossen sein, könnte eine „Punktlandung“ auf der sehr kurzen Piste von EDRF auch die Skeptiker von der neuen Technik überzeugen.

*(Die eMagic one wurde in der April- Ausgabe und auf der Homepage von LuftSport schon ausgiebig vorgestellt).*

Text und Fotos: Ludwig Feuchtnner



NEU

## DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

### OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

### WICKELBÄNDER ENTFALLEN

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

### OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE

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

### KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

### MODERNES GEWEBE

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

## ZULASSUNG ERTEILT für ROBIN, JODEL, PIPER

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



Wollen auch Sie Ihre Maschine umrüsten?

Dann kontaktieren Sie uns!

# Lea Hens Die Fliegerei ist ihr Leben



Lea Hens nutzt jede Stunde auf dem Flugplatz mit ihrer K6



Another day in paradise ▲



◀ Lea in ihrer Ka 6

**Lea Hens lebt ihren Traum. Bereits im Alter von fünf Jahren hat sie zusammen mit ihrem Vater mit dem Modellflug begonnen. Nur neun Jahre später hatte sie ihren ersten Alleinflug im Segelflugzeug.**

### Wie alles begann:

Eines Tages entdeckte Lea in einer Zeitschrift einen Bericht über das Segelfliegen und dass man mit 14 Jahren schon alleine fliegen darf. Deswegen meldete sich die erst 13-jährige Schülerin unverzüglich im April 2019 zu einem Schnupperwochenende bei den Rotenburger Segelfliegern an. Schon nach dem ersten Schnupperflug war ihr eindeutig bewusst: Fliegen, das ist ihr Ding! Und sie wurde noch am gleichen Tag Mitglied im Verein für Luftsport e. V. Rotenburg (Wümme).

Leas fliegerische Begabung verblüffte schon sehr früh ihre Fluglehrer. Am 13. Oktober 2019, einen Tag nach ihrem 14. Geburtstag, war es so weit: Lea startete zu ihrem A-Flug und flog ihre drei Platzrunden. Anschließend bekam sie von Fluglehrer Michael Katzsch den traditionellen Blumenstrauß überreicht. Die Kameraden haben darauf geachtet, dass keine Brennnesseln und Disteln dabei sind. Daran merkt man: Dank ihrer freundlichen und aufgeschlossenen Art hatte sie sich sehr schnell in das Vereinsleben integriert.

### Fliegerisches Wirken:

Im September 2021 absolvierte sie ihre praktische Segelflugprüfung. Da war sie gerade 15 Jahre alt. Die Fliegerei ist für Lea mehr als ein Hobby. Ihr ganzes Leben dreht sich ums Fliegen. Im April 2022 hat sie sich mit gerade einmal 16 Jahren ihr eigenes Segelflugzeug gekauft, eine Ka6 CR. Schon bald hat sie sich ganz dem Streckensegelflug verschrieben und auch einige Lehrgänge des LVN besucht. Ihre fliegerischen Aktivitäten teilt sie auf Instagram mit ihren knapp 1.300 Followern.

### Zukünftige fliegerische Ziele:

Aktuell ist Lea in der TMG-Ausbildung, die in Kürze abgeschlossen sein wird. Vorrangig möchte sie allerdings in diesem Jahr aktiver im Streckensegelflug ihre Leistungen steigern und strebt für die nächste Flugsaison die Teilnahme an einer Streckenflugqualifikation an. Sehr gerne möchte sie auch weitere Fluglizenzen wie z. B. die PPL-A erwerben. Auch die technische Wartung der Flugzeuge ist für Lea ein hochinteressanter Bereich. Nach der Schule hat die 17-Jährige immer auch mal die Gelegenheit in einem LTB auf dem Verkehrslandeplatz Rotenburg auszuhelfen. Hier hat sich eine Firma auf die Instandhaltung sowjetischer Flugzeuge wie z. B. Suchois, Yaks und andere Exoten spezialisiert. Diese Arbeit gefällt der jungen Schülerin sehr, denn hier kann sie neue Kenntnisse und Erfahrung in der Flugzeugwartung sammeln. In ein oder zwei Jahren möchte Lea gerne an einem Werkstattleiterlehrgang vom Landesverband teilnehmen und eventuell eine Lizenz zur Luftfahrtprüferin erwerben.

### Wie geht es nach der Schule weiter?

Nach dem Abitur sieht Lea ihre berufliche Zukunft selbstverständlich in der Fliegerei. Eine Ausbildung zur Kampfpilotin bei der Luftwaffe ist ihr höchstes Ziel. Mögliche Alternativen sieht sie in verschiedenen zivilen Bereichen der kommerziellen Fliegerei. Auch eine Ausbildung bei der Deutschen Flugsicherung wäre für Lea eine interessante Option.

**Text: Hans-Joachim Neupert, Fotos: Norbert Neupert**

### Steckbrief: Lea Hens

 lea.hens



**Wohnort:** Nähe Rotenburg (Wümme)

**Beruf:** Schülerin Klasse 11

**Verein:** Verein für Luftsport e. V. Rotenburg (Wümme)

**Seit wann Luftsport:** Modellbau seit 2011

Segelflug seit 2019

Motorsegler seit 2023

**Wünsche für die Zukunft:** Abitur und Berufspilotin

## Blech is beautiful



Dieses Muster werden wohl nur wenige Flugschülerinnen und -schüler anderer Vereine in ihre Flugbücher eintragen dürfen: Pilatus B4. Die Airbus Segelfluggruppe Bremen e. V. in Tarmstedt hat das einsitzige Ganzmetallflugzeug seit Kurzem in die Flotte ihrer Schulflugzeuge eingereiht. Möglich wurde das, weil der Eigentümer der B4 sie dankenswerterweise dem Verein dafür zur Verfügung stellt. Die B4 würde eine Lücke zwischen der ASK 23 und der LS4 füllen, erklärt Ausbildungsleiter Jörg Hafemann. Aufgrund des hohen Bedarfs an einem Einsitzer für die Fortgeschrittenenschulung habe der Verein ein einfach zu fliegendes, robustes und gutmütiges Flugzeug in diesem Segment gesucht. Ein Glücksfall, dass die B4 ohnehin bereits am Platz stationiert war, bisher allerdings nur für den Kunstflug genutzt wurde. Die B4 spielt im Kunstflug nicht mehr in der ersten Liga mit und auch ihre Gleitflugleistungen liegen, je nach Quelle, irgendwo zwischen Ka 6 und Club-Libelle. Trotzdem hat das Flugzeug seine Qualitäten. Fachbuchautor Martin Simons bescheinigt ihr robuste Bauweise, einfaches Handling und gute Steigflugeigenschaften auch bei schwacher Thermik. Selbst wenn sie bei hohen Geschwindigkeiten nicht mit modernen Kunststoffflugzeugen mithalten könne, würde sie für Übungsflüge und erste Überlandflüge voll ihren Zweck erfüllen. Auch die Pilatus-Werke priesen in ihrem damaligen Prospekt schon die Vielseitigkeit der B4. Sicher nicht zu viel versprochen, der Metallflieger scheint sich auch in Tarmstedt als Allrounder zu bestätigen.

Gutmütig, ausgeglichene Flugeigenschaften, gute Steigflugleistungen – wie passt das zusammen mit einem Kunstflugflugzeug, von dem man doch eher ein unruhiges, sehr lebendiges Flugverhalten mit hoher Agilität um alle Achsen erwarten würde? Ein Flugzeug also, das gezähmt werden will.

Wird die B4 Anfänger nicht überfordern? Das verneinen die Fluglehrer des Vereins. Die B4 sei durchaus auch mit wenig Flugerfahrung sicher zu fliegen, wenn man sich nach den ersten Eingewöhnungsflügen an die etwas direktere Ruderansprache gewöhnt habe. Das deckt sich mit den Erfahrungen der ersten Flugschüler, die die B4 bisher flogen. Haben die Fluglehrer denn nicht Sorge, dass einer ihrer Novizen die Kunstflugfähigkeit der B4 heimlich einmal überprüft? In Tarmstedt werden seit einigen Jahren regelmäßig Kunstfluglehrgänge durchgeführt. Auch die Flugschüler des Vereins wissen dadurch, dass gekonnter Kunstflug eine gründliche Ausbildung voraussetzt. Nach der Scheinprüfung können sie bei

Interesse auf diesen Lehrgängen gern wie alle anderen Teilnehmer ihre Kunstflugberechtigung erlangen und ihre neu erlernten Künste dann mit mehr Können, mehr Spaß und zudem völlig legal ausüben.

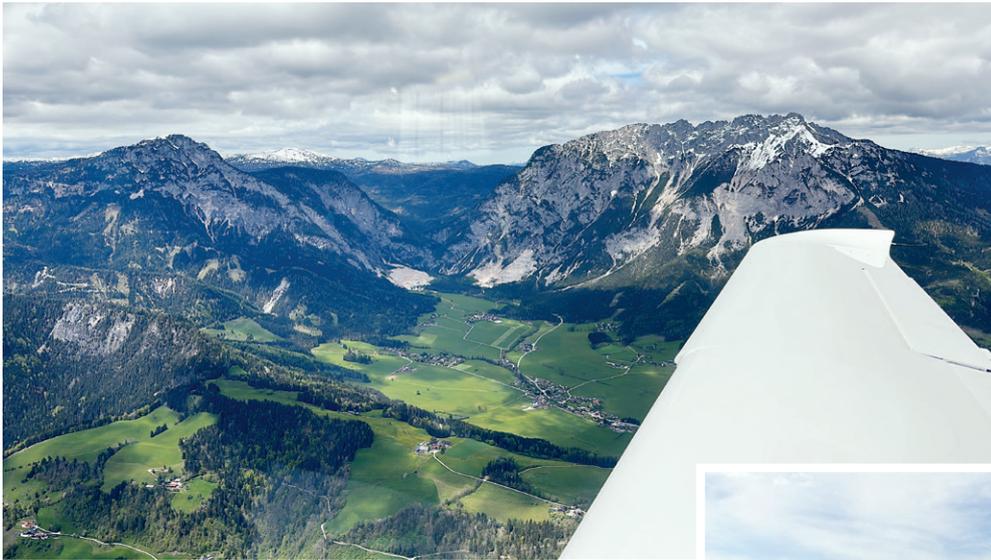
Einen kleinen Wermutstropfen müssen die jungen B4-Pilotinnen und -Piloten dennoch schlucken: Für Kunstflugtraining, Lehrgänge oder Wettbewerbe wie den Salzmann-Cup müssen sie kurzzeitig auf die B4 verzichten.

Text: Ralf-Michael Hubert

Foto: Tobias Barth Photographie

Übrigens: B4 ist die Typenbezeichnung aus der Zeit, als das Flugzeug noch bei den deutschen Rheintalwerken Basten in St. Goar hätte produziert werden sollen. Die Serienfertigung ist dort aber nie angelaufen. Als die Pilatus-Werke in der Schweiz in den 1970er-Jahren eine Durststrecke zu überwinden hatten, haben sie den Rheintalwerken die Produktionsrechte abgekauft, das bisherige Muster in Teilen maßgeblich überarbeitet und in Buochs am Vierwaldstättersee 322 Stück gefertigt. Die offizielle Typenbezeichnung ist PC-11. Trotzdem entschied man sich, die Bezeichnung B4 weiterhin zusätzlich beizubehalten. Damit reiht sich die B4 PC-11 in die Reihe bekannter Pilatus-Muster wie PC-6 (Porter bzw. Turbo-Porter), die Militär-Trainer PC-7, PC-9, PC-21, die Universal-Turboprop PC-12 und den Jet PC-24 ein. In der Schweiz werden Flugzeugtypenbezeichnungen männliche Artikel vorangestellt. So spricht man bei den Eidgenossen nicht von der PC-11, sondern von „dem“ PC-11.

## BVL: Exkursion ins Alpine



- ▲ Abflug von St. Johann nach Bozen in der italienischen Provinz Südtirol
- ▶ Die BVL-„Expeditionsflotte“ im Basislager St. Johann

Vereinsmitglieder einer privat gehaltenen Cirrus beim Bremer Verein für Luftfahrt (BVL) hatten Anfang 2023 den Plan, einen Alpenflug mit Einweisung durch einen in dieser Gegend erfahrenen Fluglehrer aus dem BVL durchzuführen. Da jedoch seitens des Vereins auch schon sehr lange kein Vereinsausflug durchgeführt worden war, ergriffen diese Mitglieder die Initiative, öffneten ihr Vorhaben für weitere Vereinsmitglieder und nahmen diese „ins Schlepptau“. Im März erfolgte eine umfangliche theoretische Einweisung in die Besonderheiten des Alpenfluges für Flachländer und im Mai, kurz vor Beginn der Reise, wurden letzte Details, insbesondere zur konkreten Wetterlage, gebrieft. Das Wetter machte das Vorhaben auch bis zum letzten Moment spannend, aber auf Grundlage der konkreten Vorhersagemodelle und einiger Erfahrung konnte die Entscheidung für das „Go“ am Abend vor dem Abflug getroffen werden.

Mit drei Vereinsflugzeugen, einem privaten Ultraleicht-Luftsportgerät und der privaten Cirrus waren dank des Engagements der Flugzeug-eigner endlich mal wieder Mitglieder sowohl der Motorflug- als auch



der Ultraleichtgruppe des Bremer Vereins für Luftfahrt auf einem Vereinsausflug unterwegs. Nach dem Abflug aus Bremen landeten die Teilnehmer zunächst in Speyer – nicht nur zu einer Kaffeepause, sondern in erster Linie zu einem Besuch des Technikmuseums Speyer, das vom Flugplatz aus in weniger als zehn Minuten zu Fuß erreichbar ist. Von Speyer aus ging es nach einem Briefing für diese Etappe nach St. Johann in Tirol, der „Basis“ für zwei Tage. „Dieser Einflugweg führt nur recht kurz über die Alpen und dazu auch noch durch recht breite Täler, sodass dies ein guter und sicherer Einstieg in die Alpenfliegerei ist“,

erklärt Organisator Börje Horn. Abends wurde dann erstmals die österreichische Küche einem intensiven Test unterzogen. Nach der ersten Übernachtung flog die kleine Gruppe auf sehr unterschiedlichen Wegen von St. Johann nach Zell am See: einige ganz direkt und knapp, andere verknüpften dies mit einem ausgiebigen Flug über Salzburg und Lienz kreuz und quer durch verschiedene Alpentäler für eine ausführliche Einweisung. Zwar habe Zell am See durch einige Unfälle Schlagzeilen gemacht, sei aber nach einem sorgfältigen

- ◀ In Zell am See speist man am See – wo sonst?
- ◀ Das Wetter in den Bergen schlägt schneller um als im Flachland. Eine der Lektionen für die Bremer Piloten.



Briefing und Beachtung der angesprochenen Besonderheiten sicher anfliegbar, versichert Börje Horn. So stellte es sich dann auch heraus. Auf der Terrasse des Grand Hotels direkt am See ließ es sich dann bei strahlendem Sonnenschein prima aushalten. Der Rückflug zum Übernachtungsstandort St. Johann führte dann westwärts mit dem Großglockner und dem Großvenediger an ein paar wirklichen Schwergewichten der Bergwelt vorbei. Außerdem führte die Route durch die Kontrollzone von Innsbruck. Abends dann ein weiteres kulinarisches Highlight: Abendessen auf einer Alm mit Blick auf das Tal von St. Johann.

Nun schon etwas vertrauter mit dem für Norddeutsche ungewohnten Geländere relief, hielt der dritte Tag als Highlight die Alpenüberquerung von St. Johann nach Bozen in Südtirol parat, wo Italien und Südtirol ein

ganz eigenes Flair entwickeln. Hier wurde nun auch die für Bozen spezifische Kulinarik getestet und ebenfalls für gut befunden. Wieder über den Brenner und dem von Süden heranziehenden schlechten Wetter entwischend, führte der Flug zurück ins „Basislager“ nach St. Johann. Am nächsten Tag zeigten die Kompassse entweder wieder Richtung Bremen oder wie geplant zu einem letzten Zwischenstopp in Erfurt, wo Thüringer Klöße das kulinarische Profil der Reise abrundeten. Insgesamt waren die drei Vereinsflugzeuge an den vier Tagen 32 Stunden in der Luft, hinzu kommen noch die Stunden des Ultraleicht und der Cirrus. Fazit der Ausflügler nach vier Tagen: viel gesehen, viel erlebt – und: viel gelernt. Und wenn es allen dann noch Spaß gemacht hat, was will man mehr?

Text: Ralf-Michael Hubert, Fotos: Fabian Brandt, Paul Brandt, Börje Horn

## ASK 13: Oratex-Gewinn für Osterholz-Scharmbeck

Anfang des Jahres machte uns ein Vereinskollege auf eine Ausschreibung auf Facebook aufmerksam. Der Aerokurier und Lanitz-Aviation vergaben eine komplette ORATEX-Bespannung plus Lehrgang im Wert von 10.000 € an Projekte, die Unterstützung gebrauchen können. Da unser treuer Schulungsdoppelsitzer, unsere ASK 13, und insbesondere ihre Flächen schon bessere Tage gesehen haben, entschieden wir (Clara, Marie und ich) uns, einfach mal unser Glück zu versuchen. Nun wurde also fleißig in kleiner Runde diskutiert: „Was bedeutet uns unsere 13 eigentlich? Welche Möglichkeiten würde uns eine Neubespannung bieten? Was muss alles vor so einer Neubespannung mit dem Flugzeug gemacht werden? Schaffen wir das?“ Bereits im letzten Jahr haben wir den Rumpf unserer K 8 grundüberholt und mit ORATEX neu bespannt. Auch hier mit großer Beteiligung der jungen Pilot:innen und Engagement des Vereines. Nach dem ersten Treffen stand dann auch schon das Format der Bewerbung fest. Wir wollten unseren eigenen kleinen Kurier schreiben. Wir machten uns an die Arbeit und so entstand innerhalb einiger Flugtage der OHZ-Kurier. Ein Magazin über uns, den

Segelfluggplatz Osterholz-Scharmbeck, unsere Vereine, unsere Oldtimer und natürlich unser Projekt ASK 13. Durch die Begleitung des Textes mit den passenden Bildern ist es uns gut gelungen darzustellen, welche wichtige Rolle die 13 spielt und welche Erfahrungen und Erinnerungen wir allein in den letzten Jahren sammeln durften. Der Text war nun fertig und wir haben ihn abgeschickt. Und einige Wochen später kam dann tatsächlich die freudige Nachricht, dass wir gewonnen hatten! Ich war sprachlos und habe natürlich erst mal Marie und Clara angerufen. Wir alle waren superglücklich und die vielen lieben Glückwünsche unserer Vereinskollegen haben alles noch viel besser gemacht. An der Stelle natürlich noch mal ein großes Danke an alle, die bei der Bewerbung und auch an dem Projekt ASK 13 mitgeholfen haben oder mithelfen werden. Denn nun heißt es vorbereiten. Schließlich muss noch so einiges mit dem Flugzeug geschehen, bis es bereit ist, sein neues Gewand zu bekommen. Es kommt also einiges an Arbeit auf uns zu, aber wir freuen uns drauf und auf viele weitere Jahre mit unserer ASK 13!

Text: Carla Wilkens

## Beispielhaft: DFS schafft Dialogadresse für VFR-Flieger

Die DFS-Niederlassung Bremen hat eine E-Mail-Adresse eingerichtet, über die sie auf Fragen oder Anliegen ihrer VFR-„Kundschaft“ eingehen möchte. VFR-Pilot:innen und -Piloten können Fragen ganz unbefangenen stellen, ebenso aber auch Hinweise, Tipps und Anregungen geben oder Eingeständnisse machen, die ggfs. auch anderen Pilot:innen und Piloten helfen würden. Der E-Mail-Zugang wird von erfahrenen Fluglotsen betreut, die zur Verschwiegenheit und zum Datenschutz verpflichtet sind. An dem Austausch seien jeweils nur zwei Parteien beteiligt, der VFR-Pilot und ein Lotse, versichert Sebastian Ruffer, Supervisor Tower am Flughafen Bremen und selbst Privatpilot. „Es dringt nichts nach außen. Wir sind vertrauliche und verlässliche Partner im Dialog auf Augenhöhe.“ Man kann sich mit einer vermeintlich dummen Frage daher auch nicht blamieren, denn wie gesagt: Es erfährt keiner davon, außer dem Fragesteller selbst.

Die E-Mail-Adresse lautet: [vfr.bremen@dfs.de](mailto:vfr.bremen@dfs.de)

Leider ist diese begrüßenswerte Initiative im Augenblick nur auf den VFR-Verkehr im Großraum Bremen und am Flughafen Bremen beschränkt. Versuche, in der E-Mail-Adresse statt Bremen den Namen eines anderen Verkehrsflughafens einzugeben, werden zurzeit noch



**Bremen Turm ist kein Elfenbeinturm. Mit der neu eingerichteten E-Mail-Adresse bieten die Bremer den VFR-Fliegern einen Dialog außerhalb des Funksprechverkehrs an.**

scheitern. Trotzdem sind die Bremer gewohnt hilfsbereit. „Betrifft eine Anfrage einen anderen Verkehrsflughafen als unseren, werden wir das Anliegen an unsere Kolleginnen und Kollegen dort gern weiterleiten.“

Text: Ralf-Michael Hubert

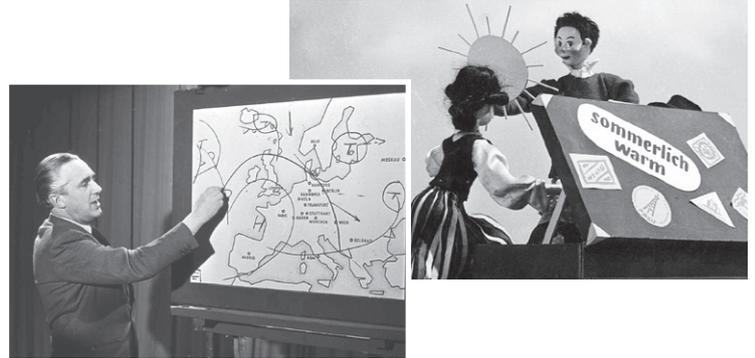
# Detaillierte Einblicke in die Arbeit des Deutschen Wetterdienstes

## Klimahaus Bremerhaven und DWD betonen mit Sonderschau enge Partnerschaft

Und nun zum Wetter: Ab dem 21. September präsentiert das Klimahaus Bremerhaven seinen Besuchern in einer Sonderschau die Arbeit, Aufgaben und Entwicklung des Deutschen Wetterdienstes (DWD). Die Ausstellung „70 Jahre zwischen Natur und Gesellschaft“ wurde vom DWD zum Jubiläum der 1952 gegründeten Bundesbehörde erstellt. Nach der Premiere im Abgeordnetenhaus des Deutschen Bundestages in Berlin ist die vielseitige Schau nun erstmals einer breiten Öffentlichkeit zugänglich. Der DWD ist seit der Eröffnung des Klimahauses ein enger Partner der weltweit einzigartigen Erlebnisausstellung rund um alle Aspekte des Themas Klima.

An sieben analogen und digitalen Stationen, darunter auch zum Flugwetterdienst, zeigt die Ausstellung, wie der nationale Wetterdienst täglich im Alltag vieler Menschen präsent ist. Die Sonderschau gibt Einblicke in das „Innenleben“ einer hoch digitalisierten Behörde und ihrer zentralen Bedeutung bei den Themen Wetter und Klima in Deutschland. Der DWD versorgt Öffentlichkeit und Behörden über aktuelle Wetterdaten und -vorhersagen hinaus mit Informationen zum Klimawandel. Eine ganz wichtige Aufgabe des DWD ist es, die Bevölkerung vor gefährlichen Wettersituationen zu warnen. Auch das Klimahaus arbeitet zu diesem Thema eng mit dem Wetterdienst zusammen – der DWD trägt mit seinem Fachwissen zu der neuen Dauerausstellung „Wetterextreme“ bei, die derzeit im Klimahaus gebaut und im Frühsommer 2024 eröffnet wird.

Text: Klimahaus Bremerhaven, Fotos und Bildunterschrift: DWD



Schon 1952, als man begann, das Fernsehprogramm in Westdeutschland regelmäßig auszustrahlen, war die Wettervorhersage ein fester Bestandteil des Programms. Dabei setzten die Hamburger Fernsehmacher auf die Expertise des örtlichen Seewetteramtes. Ein Team von vier Meteorologen bildete bald das Herzstück des Fernsehwetters. Mit schulmeisterlichem Ernst, der einen oder anderen persönlichen Bemerkung und einer „besonderen Zuneigung“ für die Urlauber – wie die Programmzeitschrift „Gong“ nach der umstrittenen Umstellung zu berichten wusste – erklärten die menschlichen „Wetterfrösche“ an der Tafel die Wetterlage und gaben ihre Prognosen ab. Unterstützt wurden sie seit 1953 von „Pit Petersens Püppchen“: In einer amüsanten Szene präsentierten zwei kleine Puppen das Wetter in unmissverständlicher und einprägsamer Weise – ein besonderer Service für die „eiligen Fernseher“.

## Wir gratulieren



**Julina Bauer zum ersten Alleinflug**  
am 20.05.2023 in Hellingst.  
Hier mit ihren Fluglehrern Herbert Drees (li.)  
und Kai Gutemann (re.)  
Luftfahrtverein Unterweser



**Wilken Müller zum ersten Alleinflug**  
am 17.06. in Hellingst.  
Hier mit Ausbildungsleiter Jannis Gotheer (li.)  
und Fluglehrer Herbert Drees (re.)  
Luftfahrtverein Unterweser



**Janto Paul Walter zum ersten Alleinflug**  
am 28.05.2023 in Tarmstedt.  
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



**Andreas Kayser (re.) und Chris Schulenburg (li.)  
zu ihren bestandenen Prüfungen LAPL (A) bzw. PPL (A)**  
am 06.06.2023 in Weser-Wümmme.  
Hier mit Fluglehrer Claus Gose und Prüfer Gerd König  
Airbus Flugsportgruppe Bremen



**Mike Schneider zur bestandenen Prüfung SPL**  
am 29.05.2023.  
Hier mit Prüfer Gerd König (re.)  
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



**Camille Probst zu ihrem ersten Alleinflug**  
am 17.05.2023 in Weser-Wümmme.  
Hier mit ihrem Fluglehrer Benjamin Marquardt  
Airbus Flugsportgruppe Bremen



**Tim Niederhausen zum ersten Alleinflug**  
am 04.06.2023.  
Hier mit Fluglehrer Lucas Greefe (li.)  
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



**Paul Jonathan Müller zur bestandenen Prüfung SPL**  
am 25.06.2023 in Verden-Scharnhorst.  
Hier mit Prüfer Norbert Dellinger  
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



**Richard Janssen zum ersten Alleinflug**  
am 31.05.2023 in Wilhelmshaven-Mariensiel.  
Motorfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

## Safety First

Ein Thema, das noch mehr Aufmerksamkeit benötigt!



Druckverband in Schocklage



Fingerkuppenverband im Breezer

**Weißt du, wo bei euch der nächste Feuerlöscher, der nächste Erste-Hilfe-Kasten oder der AED ist? Gibt es Letzteres überhaupt bei euch am Platz? Und wie frisch ist bei jedem Einzelnen im Verein das Wissen über richtiges Handeln in einer gesundheitlichen Notsituation? Was waren noch mal die Besonderheiten, die dabei auf dem Flugplatz zu beachten sind? Ist es klar vorgegeben, wer den Rettungswagen zu alarmieren hat, damit nicht gleichzeitig zehn Notrufe abgesetzt werden? Wie viele dieser Fragen kannst du mit voller Überzeugung mit Ja beantworten? Wahrscheinlich nicht alle, oder?**

Wie es halt in einer Gruppe so ist, denkt man: „Ach, die anderen werden es schon wissen.“ Hier sahen der HAC und vor allem Phillip Welsch und Jasenko Joldic Handlungsbedarf. Aus diesem Grund wurden seit letztem Herbst alle Details bezüglich des Themas Erste Hilfe mit dem Grundsatz „Safety first“ kontrolliert, verbessert und ein erhöhter Standard geschaffen. Dabei wurde nicht nur an unsere Mitglieder, sondern auch an die vielen Zuschauer aus dem Café oder die Besucher des Boberger Badesees gedacht. Schließlich erregen wir viel Aufsehen und sind in den Boberger Dünen eine zentrale Anlaufstelle.



Stabile Seitenlage an der Startstelle

Besonders weil wir so viele Mitglieder sind, geschieht immer und überall etwas und schließlich ist ein Flugplatz auch noch sehr weitläufig. Wie du siehst, reicht es nicht, dass es vielleicht drei Mitglieder gibt, die genau wissen, was zu tun ist, wenn ein Unfall passiert.

So ist es also sehr wichtig, dass alle Erste-Hilfe-Utensilien sofort nutzungsbereit sind, alle Mitglieder auch wissen, wo sie diese finden und wie sie zu nutzen sind. Da Phillip Welsch Erfahrungen als Rettungssanitäter aus dem klinischen und präklinischen Bereich hat und schon mehrfach Erste-Hilfe-Kurse gegeben hat, passte er nun diesen auf das Thema Flugbetrieb an und bot unseren Mitgliedern einen auf ihr Hobby zugeschnittenen Kurs, der als Nebeneffekt auch noch einmal aufzeigte, dass Teamfähigkeit nicht nur im Flugbetrieb notwendig ist, sondern auch Leben retten kann.

Das Wichtigste aus dem Kurs dürfte sein, dass man gesundheitlichen Notsituationen auch vorbeugen kann, wobei dir der Merkspruch „I'm safe“ behilflich sein kann:

<b>I Illness</b>	Krankheit: Bestehen Krankheitssymptome, welche die Steuerungsfähigkeiten beeinflussen könnten?
<b>M Medication</b>	Medikamente: Nimmst du aktuell Medikamente?
<b>S Stress</b>	Stress: Stehst du unter Stress oder psychischem Druck?
<b>A Alcohol</b>	Alkohol: Hast du in den letzten 8 bis 24 Stunden Alkohol getrunken?
<b>F Fatigue</b>	Müdigkeit: Hattest du ausreichend Schlaf, Essen und Trinken?
<b>E Emotion</b>	Gefühle: Hast du ausreichend Abstand zu extremen Gefühlssituationen?



**Übergabe Erste-Hilfe-Kasten in der Flugleitung**

Ein solcher Kurs wird nun regelmäßig bei uns angeboten werden und soll zum einen die Angst vor einem Unfall oder auch Ernstfall nehmen und zum anderen dazu bewegen, wachsam am Flugbetrieb teilzunehmen und im Notfall schnellstmöglich richtig agieren zu können.

Für die Zukunft wollen wir noch einen Schritt weiter gehen und einen AED (Automatisierter Externer Defibrillator) am Flugplatz installieren. Dieser soll nicht nur den Mitgliedern, sondern auch den zahlreichen Besuchern um unseren Flugplatz herum im Notfall helfen.

**Zuletzt noch ein paar Zitate aus dem erfolgreichen Erste-Hilfe-Kurs:**

**Keno W.** „Der Erste-Hilfe-Kurs von Phillip Welsch war mein erster und hat mir sehr gefallen. Ich habe viel Neues gelernt, was mir in meinem Alltag, aber auch am Flugplatz helfen wird ...“

**Philipp H.** „... zumal es vor allem in der Fliegerei sehr wichtig ist zu wissen, was man in einer Notsituation zu tun hat.“

**Michael L.** „Auch dass die Teilnehmer im Team zusammen etwas erarbeiten, war gut vorbereitet. Da musste man seine grauen Zellen anstrengen.“

**Text:** Hanna Wendtlandt in Zusammenarbeit mit Phillip Welsch

**HAC Boberg e. V.**

**Fotos:** P. Welsch

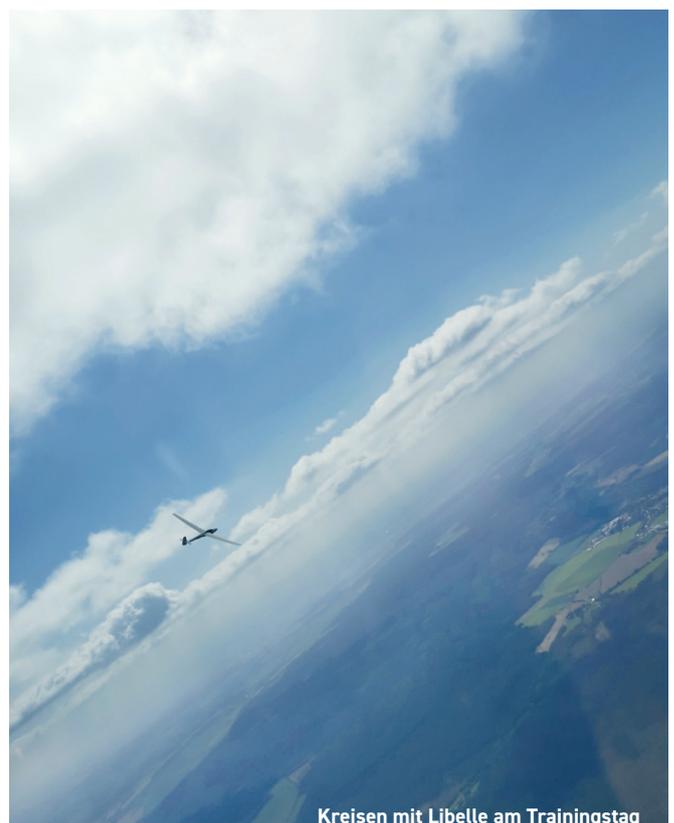


**Jürgen S.:** „Wer gestern nicht beim Erste Hilfe Kurs dabei war, hat wirklich etwas verpasst ... So einen interessanten, gut strukturierten Kurs habe ich selten erlebt.“

## Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei 10 Tage, 35 Flugstunden, 1/20 der Äquatorstrecke geflogen

**Wie kommt man auf die Idee, bei einem Wettbewerb mitzufliegen? Bei mir kam diese letztes Jahr bei einer Schlechtwetter-Flucht nach Riesa-Carnitz, auf der ich meine Kollegen aus Iserlohn ein paar Tage auf einem Wettbewerb besucht habe. Dabei kam in mir das erste Mal der Gedanke auf, selbst an einem Wettbewerb teilzunehmen.**

Für meine eigene Teilnahme stellte sich zunächst die Frage: In welcher Klasse fliege ich überhaupt? Für mich kamen entweder die Clubklasse, in der man ohne Wasser unterwegs ist, oder die Standardklasse, in der man mit Wasser fliegt, infrage. Um mir den ersten Wettbewerb taktisch etwas zu vereinfachen, wurde es die LS4, auf der ich bereits mehr Flugerfahrung hatte, in der Clubklasse. Einen LS4-Charterantrag und eine Anmeldung später stand fest: 2023 fliege ich meinen ersten Wettbewerb. Doch da gingen die Vorbereitungen erst richtig los. Fliegerisch lag der Fokus darauf, auf der LS4 Überlandflugerfahrung zu sammeln. Die Kernfrage lautete hierbei: Wo fühle ich mich wohl mit dem Flugzeug? Auseinandergesetzt habe ich mich mit Themen wie Kurbelgeschwindigkeiten, gemeinsames Kreisen oder „Wie steige ich am besten?“. Auch ein Teamflug die Elbe hinunter stand auf meinem Programm, um meine Wettbewerbskonfiguration auszuprobieren. Was es da zu beachten gibt? Unter anderem: Sitzposition, Verpflegung, Navigation, Fallschirm, doch aufgrund der Clubklasse kein Wasserballast.



**Kreisen mit Libelle am Trainingstag**

Bewegen der LS4 vom Hänger zum Start



Weg von der Vorbereitung spulen wir vor zu Wettbewerbstag 0 von 9, dem Trainingstag auf dem Carnitzer Flugplatz. Für das Training wurde das Wetter in großer Runde gebrieft und dann ging es los. Alle Flugzeuge wurden nacheinander in das gute Wetter geschleppt um die Umgebung des Flugplatzes zu erkunden. Bei mir wurden es vier Stunden Teamflug mit einer Libelle aus Iserlohn.

Am nächsten Tag war es dann so weit: Wettbewerbstag 1 von 9 begann mit dem Aufrüsten von Pilot und Fluggerät. Kurz den Flieger an die Startposition gezogen und dann ging es zum Briefing für alle Piloten und Pilotinnen. Eingangs gab es einen Nachtrag zum Vortag, dann eine Wetterprognose und die Aufgaben für die jeweiligen Klassen.

Am ersten Tag haben wir eine Racing-Task bekommen. Das bedeutet, es gab eine Startlinie, exakte Wendepunkte und einen Zielkreis. Alle mussten die gleiche Strecke fliegen, nur die Wege zwischen den Wendepunkten waren unterschiedlich. Am Ende gewann der oder diejenige, welche/r am schnellsten die Aufgabe geflogen ist (von der Startlinie bis zum Zielkreis).

Die nächsten Wettbewerbstage verliefen ähnlich: aufstehen, aufrüsten, Frühstück, Flieger zum Start, Briefing mit den Aufgaben, starten im F-Schlepp. Zur Abwechslung gab es am vierten Wettbewerbstag eine AAT, eine Assigned Area Task. Diese unterscheidet sich von der Racing-Task darin, dass es statt genauen Wendepunkten relativ große Wendekreise gibt, die verschiedenen lange Strecken ermöglichen. Gewinner wird hier, wer die beste Kombination aus Schnitt und Distanz erfliegt.

Startaufbau mit Teilen der Clubklasse



Aus den Ergebnissen der einzelnen Tage wurde am Ende des Wettbewerbs für jede Klasse ein Gesamtsieger oder eine Gesamtsiegerin erkoren.

Insgesamt war während des gesamten Wettbewerbs eine gute Stimmung unter den Piloten und Pilotinnen und viele sind die Aufgaben in kleinen 2er- bis 3er-Teams geflogen. Dadurch konnte ich neben Wettbewerbsfähigkeiten auch meine Teamflugfähigkeiten verbessern. Insgesamt hatten wir Glück mit dem Wetter und konnten von zehn potenziellen Flugtagen an acht Tagen fliegen und haben im Schnitt pro Tag rund 300 km zurückgelegt.

Organisatorisch hatte ich das große Glück, dass mein Heimatverein (HAC Boberg) junge Piloten bei Wettbewerben mit Flugzeugen sowie Fluggebühren unterstützt. Zudem fördert der Landesverband Hamburg ebenfalls junge Piloten auf Wettbewerben.

Insgesamt hatte ich eine Menge Spaß und konnte mich in kürzester Zeit streckenflugtechnisch weiterentwickeln. Daher Danke an alle, die dies möglich gemacht haben.

**Alle, die auch drüber nachdenken, einen Wettbewerb zu fliegen – unbedingt machen.**

Vorfliegen unter Wolken



Text: Tjark Mahlau, HAC Boberg e. V., Fotos: Tjark Mahlau

## Vorbereitungen für das Landesjugendvergleichsfliegen in Fischbek

Eigentlich wechseln sich die vier Segelflugvereine im Landesverband Hamburg immer mit der Ausrichtung des Landesjugendvergleichsfliegen (LJVF) ab, in den letzten Jahren wurde das Segelfluggelände Fischbek bei dieser Rotation jedoch übersprungen. Der Grund: Seit 2013 fordert die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation fünf Starts mit ortskundigem Fluglehrer von jedem Piloten, der in Fischbek starten möchte. Eine Ausrichtung des LJVF in Fischbek erschien mit dieser Auflage nicht realistisch. Inzwischen liegt das letzte Jugendvergleichsfliegen in Fischbek bereits 12 Jahre zurück, geändert hat sich an den Auflagen nichts, aber die Lust, endlich einmal wieder ein LJVF in Fischbek zu veranstalten, ist so groß, dass die behördlichen Auflagen inzwischen ihre abschreckende Wirkung verloren haben. Am 9. September soll es daher so weit sein. Der

Landesverband Hamburg hat sich bereit erklärt, die Kosten für die zusätzlichen fünf Einweisungsstarts pro Teilnehmenden zu übernehmen. Da ein Flugtag nicht ausreicht, um die Einweisungsstarts und die drei Wertungsflüge je Teilnehmendem durchzuführen, sind zwei Wochenenden vorab für die Einweisungsstarts reserviert worden. Das erste hat Anfang Juli stattgefunden und ein zweites ist am 19. und 20. August geplant. Den ersten Einweisungstag haben bereits je ein Teilnehmer aus dem HAC und HVL genutzt und sich ausführlich mit dem Segelfluggelände Fischbek vertraut gemacht. Der Platz liegt mitten im Naherholungsgebiet Fischbeker Heide und wird vom Segelflug-Club Fischbek e. V. jeden Morgen vor dem Flugbetrieb erstmal abgesperrt. Von oben erkennt man den Platz an seinen zwei ca. fünf Meter breiten und 700 Meter langen Grasbahnen, die von kurz gemähter Hei-

de umgeben sind. Hinter der östlichen Platzkante fällt das Gelände um ca. 40 m ab. Der Hang hat das Gelände schon vor über 100 Jahren für erste Flugversuche mit Segelflugzeugen interessant gemacht, heute sorgt er je nach Windrichtung für das zuverlässige Ablösen des Hausbarts oder für Turbulenzen im Anflug. Trotz des zunächst ungewohnten Aussehens des Platzes aus der Luft haben sich die beiden Teilnehmer vom Nachbarplatz in Boberg schnell an den Anflug gewöhnt und die Bahnen, die etwas schmaler sind als das Ziellandefeld beim LJVF, immer sicher getroffen. Wir freuen uns schon auf die nächsten Einweisungsstarts und natürlich auf das Landesjugendvergleichsfliegen in Fischbek.



**Text und Foto: Felix Witt**

**Das Segelfluggelände Fischbek aus der Luft mit der Schleppstecke links und den beiden Grasbahnen rechts daneben**

## Wir gratulieren Zum ersten Alleinflug ...

### Liam Borchert

SFC Fischbek  
am 14.05.2023  
bei den Fluglehrern Felix Witt  
und Hannes Dechow  
in Fischbek



### Daniel Kemner

HAC Boberg  
am 18.06.2023  
bei den Fluglehrern Dirk Husmann  
und Malte Zickermann  
in Boberg



### Vincent Hinsch

HAC Boberg  
am 27.05.2023  
bei den Fluglehrern Ralf-Thomas  
Müller und Dirk Husmann  
in Boberg



### Ulrich Bick

HAC Boberg  
am 21.06.2023  
bei den Fluglehrern Carsten  
Portmann und Jürgen Zühlke (HVL)  
in Boberg



### Alexander Boller

HAC Boberg  
am 03.06.2023  
bei den Fluglehrern Volker Auhagen  
und Benedict Bahmann  
in Boberg



### Philipp Hinsch

HAC Boberg  
am 08.07.2023  
bei den Fluglehrern Volker Auhagen  
und Albin Walther  
in Boberg



### Max Malchow

HAC Boberg  
am 17.06.2023  
bei den Fluglehrern Carsten  
Portmann und Benedict Bahmann  
in Boberg



### Dominik Schäfer

SFC Fischbek  
am 26.07.2023  
bei den Fluglehrern Volker Auhagen  
und Marcel Przygoda (beide HAC)  
im LSVHH-Fliegerlager Zwickau



## Termine 2023

<b>11.08.-13.08.2023</b>	Krumsiek-Aktion 2023: Ostsee-Segeltörn der Luftsportjugend Hamburg von Kiel aus
<b>19.08.2023</b>	2. Runde der Einweisungsstarts mit Fluglehrern in Fischbek (Ausweichtermin 20.08.2023) für die Teilnehmer des Hamburger Jugendvergleichsfliegen am 09. September in Fischbek. Anmeldungen sind unter <a href="mailto:jugendleiter@lsv-hh.de">jugendleiter@lsv-hh.de</a> (dafür und verbindlich für das LJVF) möglich.
<b>09.09.2023</b>	Landesjugendvergleichsfliegen 2023 in Fischbek, ausgetragen vom SFC Fischbek e. V. (Ausweichtermin ist der 16.09.2023)

### Leitung (m/w/d) der technischen Betriebe des Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. gesucht!



Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. ist der Zusammenschluss der luftsporttreibenden Vereine in Niedersachsen und vertritt und fördert den Luftsport in Niedersachsen. Wir suchen zur Verstärkung unseres Teams in der Geschäftsstelle zum nächstmöglichen Termin einen Mitarbeiter in Vollzeit und unbefristeter Anstellung.

#### Zu den Aufgaben gehören unter anderem:

- Verantwortlicher Betriebsleiter (DE.CAO.0033, LBA.CAO,9527)
- Verantwortlicher für die Lufttüchtigkeit (DE.CAO.0033, LBA.CAO,9527)
- Technischer Referent des LSV Niedersachsen
- Verfolgung von luftrechtlichen Neuerungen, sowie deren Umsetzung in den Dokumentationen und betrieblichen Verfahren
- Enger Austausch mit der zuständigen Luftfahrtbehörde
- Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen des Verbandes
- Unterstützung von Verbandsmitgliedern sowie Kundinnen und Kunden bei technischen Fragestellungen
- Organisation und Durchführung von Aus-/Fortbildungslehrgängen u. a. für Lufttüchtigkeitsprüfer und freigabeberechtigtes Personal, sowie des Technischen Personals des LSV Niedersachsen e. V.
- Durchführung von internen und externen Audits
- Pflege der Verbandshomepage

#### Sie bringen mit:

- Leidenschaft für den Luftsport inklusive einer entsprechenden Lizenz für Freigabeberechtigtes Personal Teil 66 B.1.2 / Teil 66 B.3 Teil 66 L
- Organisations- und Planungsgeschick
- Freude im Umgang und Teamfähigkeit mit Haupt- und Ehrenamtlichen
- Bereitschaft zu flexiblen Arbeitszeiten auch am Wochenende
- Flexibilität in einem abwechslungsreichen Aufgabengebiet
- Sicherer Umgang mit MS Office
- Gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift

#### Behördliche Vorgaben zu der Position wie folgt:

- Praktische Erfahrung und Kenntnisse in der Anwendung von Flugsicherheitsnormen und Betriebspraktiken.
- Umfassende Kenntnisse in folgenden Bereichen:
  - Europäische und Nationale Vorgaben bestehend aus der VO(EU) 1321/2014
  - und der zutreffenden Kapitel Teil-ML, Teil CAO und alle damit verbundenen Anforderungen und Verfahren.
- 5 Jahre Erfahrung in der Luftfahrt, davon mindestens 2 Jahre in der Luftfahrtindustrie in einer entsprechenden Position.
- Kenntnis von Luftfahrzeugen oder Bauteilen, die sich innerhalb der Bearbeitungsliste des Betriebes befinden und der dazugehörigen Instandhaltungsstandards.

Bitte senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit dem frühestmöglichen Beginn und Ihrem Wunschgehalt an: Luftsport-Verband Niedersachsen e. V.

Steven Dehne, E-Mail: [Steven.Dehne@lsvni.de](mailto:Steven.Dehne@lsvni.de)

## Bericht zu den deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren 2023 in Aalen-Elchingen

14 Flugtage, 4.757 Streckenkilometer und 64 h 6 m Flugzeit – das ist die Bilanz nach drei Wochen in Aalen-Elchingen mit dem Förderflugzeug des Luftsport-Verbandes Niedersachsen. Dort fanden vom 28.05.–10.06. die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren statt. Da von uns Niedersachsen bisher nur die wenigsten fliegerische Erfahrungen auf der Alb hatten, entschieden wir uns im Vorhinein, ein paar Tage früher, am 22.05., anzureisen. In dieser Zeit absolvierten wir einige Trainingsflüge mit selbst ge-

stellten Aufgaben und lernten die Thermik der Alb kennen. Zusammen mit unserem Trainer Marcel Reuber (LSV Burgdorf) gelang es uns, bereits viele Flugstunden und Erfahrungen vor dem eigentlichen Wettbewerb zu sammeln. Die Prognosen bei TopMeteo verrietten uns zu dem Zeitpunkt schon, dass das Wetter konstant gut bleiben würde. Wie gut es jedoch wirklich sein würde und wie anstrengend es werden könnte, konnte zu dem Zeitpunkt kaum jemand ahnen.



▲ Gruppenbild v.l.n.r: vordere Reihe Lukas Luksch, Yannis Hartung, Clemens Freyer, Christopher Hanson; hintere Reihe Lorenz Schulze-Varnholt, Jan-Ole Gödeke, Sören Janßen, Foto: Lukas Pietsch

Beim Eröffnungsbriefing verriet uns der Wettbewerbsleiter Bernd Schmid direkt, dass wir auf jeden Fall in den nächsten Tagen fliegen würden. Das Wetter sähe gut aus, jedoch würde es keine Cumuluswolken geben. Am ersten Tag bekamen wir eine Strecke, die wir in unserem Trainingslager bereits in ähnlicher Form geflogen waren. Da Bernd Recht behalten sollte und sich keine einzige Wolke auf der Strecke befand, entschieden wir uns an dem Tag in einem Viererteam zu fliegen statt in den zuvor besprochenen kleineren Teams. Die große Konstellation zahlte sich aus und wir erzielten die Plätze 6 (NK), 7 (LVN), 8 (XE) und 11 (BP), ein zufriedenstellender Start in den Wettbewerb.

Am nächsten Tag versprach die Prognose Wolken auf der Alb, eine nette Abwechslung zu den vergangenen blauen Tagen. Die Aufgabe für die Standardklasse ging jedoch in den Norden, dorthin, wo keine Wolken sein sollten. Entsprechend ging es also vom guten Wetter mit toller Wolken thermik direkt in die Blauthermik. Immerhin blieb es so spannend.

Der dritte Wertungstag wurde wieder blau, wir entschieden uns also erneut für das Viererteam. Auch wenn drei von uns außenlandeten, schaffte es Jan Ole Gödeke zum Tagessieg. In der Clubklasse waren die Niedersachsen ebenfalls erfolgreich unterwegs. Christopher Hanson flog sich direkt zwei Mal zum Tagessieg. Selbstverständlich bestiegen dabei alle Tagessieger das Podest mit Niedersachsenflagge und passender musikalischer Begleitung. Anfangs freuten wir uns noch über das WeGlide Batch, dass wir sechs von sieben Tage in Folge geflogen wären. Doch damit nicht genug. Sieben Wertungstage (mit unserem Trainingslager der 11. Flugtag) wurden es bis zum wohlverdienten Pausentag. Die täglichen Abläufe wie Aufrüsten, Tanken, ins Grid ziehen, Frühstück, Briefing und Aufgabe fliegen waren mittlerweile perfektioniert worden.

Nach einem Tag Erholung ging es dann in den Endspurt. Die Wetterprognose war weiterhin sehr gut und Wolken gab es nun auch ausreichend. Wir flogen noch weitere drei Wertungstage und der Wettbewerb ging mit einem großen Abschlussfest zu Ende.

An dieser Stelle möchte ich mich besonders beim Luftsport-Verband Niedersachsen bedanken für das gute Förderflugzeug (LVN) wie auch bei den Trainern für die gute Vorbereitung. Ebenso bedanken wir uns bei unseren Helfern und Helferinnen, die uns tagtäglich unterstützt haben mit allem, was wir brauchten.

Text und Fotos: Lukas Luksch

Klasse	Platzierung	Name	Flugzeug, WBK	Verein
Std	9	Jan Ole Gödeke	Discus 2b, XE	Hannoverscher Aero-Club/Akaflieg Braunschweig
Std	13	Clemens Freyer	LS8, BP	LSV Burgdorf
Std	19	Yannis Hartung	Discus 2a, NK	AC Braunschweig
Std	23	Lukas Luksch	Discus 2b, LVN	Hannoverscher Aero-Club
Club	16	Lorenz Schulze-Varnholt	LS4, B	LSV Bückeburg-Weinberg
Club	25	Christopher Hanson	ASW20, YF	LSV Schneverdingen
Club	37	Sören Janßen	LS4, E4	LSV Gifhorn

## UL-Fluglehrer-Kurzlehrgang in Bohmte



Das Teilnehmerfeld



Über den Wolken



Die C42B D-MENP aus Uetersen



Plätze wie Diepholz, Melle und Damme boten sich für einen kurzen Überlandflug an

Nachdem ich mich einigermaßen in die Fußstapfen von Günter Bertram eingewöhnt hatte, kam die erste Maßnahme als UL-Landesausbildungsleiter Niedersachsen am 28.01.2023 in Gailhof mit schnellen Schritten auf mich zu.

Im Vorfeld gab es bereits diverse Anfragen nach einem Kurzlehrgang zur Ausbildung bestehender Fluglehrer für SPL/TMG/PPL zum FI für aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte. Am intensivsten kam die Forderung aus dem LSV Wittlage, namentlich von Luka Bömermann. Also gab's für mich beim Treffen in Gailhof u. a. die Aufgabe, diesen Lehrgang anzukündigen und zu bewerben. Alle Ausbildungsleiter hatten die Aufgabe erhalten, in ihren Vereinen herumzuzufragen und entsprechend interessierte „Opfer“ zu begeistern. Die ersten Reaktionen ließen nicht lange auf sich warten und es gab Anfragen nach allem Möglichen wie Termin, Voraussetzungen, Austragungsort und natürlich auch Kosten.

Nun fing die Arbeit an. Alle Informationen mussten zusammengetragen und sich um die Organisation gekümmert werden. Hierbei wurde ich von der Geschäftsstelle des LSV NI unterstützt. Man kümmerte sich u. a. um die versicherungstechnischen Fragen und für jedes Flugzeug wurde für die Zeit des Lehrgangs eine zusätzliche Versicherung abgeschlossen.

Seitens des LSG B und Günter Bertram sollten mindestens fünf Teilnehmer gefunden werden, damit der Lehrgang im finanziellen Rahmen bleiben würde. Am Ende waren es mehr als zehn Interessierte. Mehr als zehn bedeutete aber, dass der Lehrgangsumfang von drei Tagen fast nicht mehr umsetzbar gewesen wäre. Am Ende waren wir dann doch „nur“ noch acht Teilnehmer, davon sogar einer

aus Uetersen, also aus einem Nachbarverband. Dieser kam mit einer vereinseigenen C42B D-MENP nach Bohmte.

Wie eingangs schon erwähnt, hatte sich Luka aus dem LSV Wittlage angeboten, die Ausübung des Lehrgangs mit der Lokation Bohmte Bad Essen EDXD zu unterstützen; selbst interessiert, dass der Lehrgang stattfindet. In EDXD fanden wir eine großartige Infrastruktur, einen super Flugplatz und ganz herrliche Menschen. Luka hat uns mit Übernachtungsmöglichkeiten wie Hoteladressen versorgt, auch Optionen am Platz wie vorhandene Wohnwagen oder Stellplätze für eigene Zelte oder Wohnwagen und -mobile wurden uns angeboten. Ebenfalls hat Luka sich um unser leibliches Wohlergehen gekümmert. Das Catering wurde damit quasi ein „All inclusive Arrangement“.

Was bedarf es nun noch alles für so einen Lehrgang? Genau – FI-Is, FEs und natürlich Ausbildungsflugzeuge. Jürgen Pechmann vom Luftsportgeräte-Büro ließ es sich nicht nehmen, sich als FE und FI-I anzubieten. Friedrich Lücke vom LSV Wittlage bot sich ebenfalls als FE und FI-I an und stellte eine C42B D-MDIX vom Verein zur Verfügung. Eine weitere C42A D-MNKC vom LSV Wittlage wurde eingesetzt. Als FI-Is kamen dann noch Andreas Streich und ich dazu. Mein Heimatverein LSV Hameln e. V. stellte die beliebte WT 9 mit der Kennung D-MCBP.

Am 5.5.2023 war es dann endlich so weit. Alle Funktionäre und FI-Anwärter trafen pünktlich am Freitag in EDXD ein und der Lehrgang begann mit einem Briefing. An allen drei Tagen absolvierten wir praktische Ausbildungsflüge und theoretischen Unterricht. Für den theoretischen Unterricht hatten alle Anwärter im Vorfeld eine Auswahl von Themen erhalten, die von ihnen selbst präsentiert werden



Gratulation zur bestandenen Prüfung



Briefing am Freitag, den 05.05.2023



Luka Böhmermann

sollten. Die Themen wurden von allen Teilnehmern super vorbereitet und professionell präsentiert, eine Bereicherung für alle Anwesenden.

Da das Wetter an allen drei Tagen uns die Treue hielt, konnten alle Trainingsflüge durchgeführt werden. Ziel dieser Flüge war es, die zukünftigen UL-Fluglehrer an das Fliegen von rechts zu gewöhnen, und natürlich auch die von den Schülern (simuliert durch die FI-

Is) eingebrachten Fehler zu erkennen und durch gezielte Ansage korrigieren zu lassen. Airwork wurde großgeschrieben und Themen wie Stall, Langsamflug, Motorausfall und Fehlanflugverfahren von allen abverlangt und mit Bravour gehandelt. Am Ende mussten sich noch jeder einer Theorie- und Praxisprüfung unterziehen, die von allen Teilnehmern bestanden wurde. Herzlichen Glückwunsch nochmals an dieser Stelle.

Somit ist der LSV-NI um sieben weitere und der LSV-SH um einen UL-Fluglehrer bereichert. Sonntagnachmittag war dann der gelungene Lehrgang abgeschlossen. Ich habe viel dazugelernt und denke bereits über den nächsten Lehrgang nach.

Meinen herzlichen Dank an Luka und den LSV Wittlage für die Organisation vor Ort sowie den unterstützenden Ausbildern.

Text und Fotos: Andreas Meyne

## Aus den Vereinen

### FSC Hannover

Was einmal gesagt werden muss:

## Es lebe die Gemeinschaft der Segelfliegerinnen und Segelflieger!

**Der Flugsportclub Hannover e. V. erlebte etwas, das kein Verein braucht, wenn die Flugsaison gerade so richtig Fahrt aufnimmt: Unser Schulungsdoppelsitzer fiel unerwartet aus.**

Es zahlte sich aus, dass wir durch die Hangflugwochen, die alljährlich im Herbst auf dem Flugplatz Hellenhagen am Ith stattfinden, über ein riesiges Netzwerk in der Segelflugszene verfügen. Allein in der zu den Herbstfluglagern gehörenden FunAmHang-WhatsApp-Gruppe sind mehr als 80 Segelfliegerinnen und Segelflieger aus verschiedenen Vereinen und Ländern miteinander verbunden. Also erging kurzerhand ein Aufruf in diese Gruppe: „Hallo liebe Leute, heute brauchen wir das große FunAmHang-Netzwerk ... Unser Schulflugzeug ist vorübergehend nicht einsatzfähig. Hat jemand von euch irgendeinen Kontakt, wo wir kurzfristig für ein paar Wochen einen Doppelsitzer bekommen können? Es tut auch eine alte Ka 7, die irgendwo unter der Decke hängt ...“

Es dauerte keine 30 Minuten, bis der Anruf von Jan aus Uelzen kam: „Ihr könnt unsere 13 haben.“ Große Erleichterung bei uns. Der FSV Cumulus Uelzen e. V. stellt uns für diese Saison eine ASK 13 zur Verfügung. Bereits am folgenden Wochenende machte die D-0468 ihre ersten Starts auf Hellenhagen.



Wir freuen uns sehr über die große Hilfe aus Uelzen und möchten uns nun auch über unsere Verbandszeitschrift in aller Öffentlichkeit bei euch bedanken: Liebe Uelzener Freundinnen und Freunde, wir sind euch für eure Unterstützung sehr dankbar! Wir sehen uns im Herbst zum Hang- und Wellenfliegen auf Hellenhagen!

Text: Torsten Rudolf, Fotos: Thomas Sachtleben

LSV Rinteln

## Sonnenaufgangsfliegen beim LSV Rinteln



Frühes Öffnen der Hallentore



- ▲ ASK im Landeanflug
- ◀ Die ersten Sonnenstrahlen



Es gibt doch nichts Schöneres als einen Sonnenaufgang mitzuerleben. Ganz besonders beeindruckend muss er doch aus dem Flugzeug heraus zu sehen sein, oder? Genau das dachten sich erneut die motivierten Mitglieder des LSV Rinteln am 17.06.2023. Der erste Start erfolgte direkt um 04:57 Ortszeit, kurz bevor die ersten Sonnenstrahlen den Horizont erhellten. Dies fand noch mal etwas früher statt als im letzten Jahr. Solch eine frühe Startzeit konnte bisher kaum jemand aus dem Verein in sein Flugbuch eintragen.

Es war ein unbeschreibliches Gefühl, über dem abgedunkelten Land zu schweben und zu sehen, wie die Landschaft langsam Farbe annahm. Der Höhepunkt war natürlich der Sonnenaufgang selbst, der uns mit einem atemberaubenden Farbenspiel belohnte. Wir sahen, wie die Sonne Stück für Stück aufging und den Himmel in Rot, Oran-

ge, Gelb und Blau tauchte. Es war ein magischer Moment, den alle mehr als genossen haben. Um diese Gefühle zu verarbeiten, wurden um kurz nach acht die Flugzeuge erst einmal geparkt, um sich beim gemeinsamen Frühstück über die erlebten Eindrücke auszutauschen.

An dem Tag gab es sowohl Winden-, als auch F-Schlepp-Betrieb, um möglichst viele Starts zu absolvieren. Insgesamt 48 Starts erfolgen, davon waren acht Starts mit unserer treuen Remorqueur D-IM, die dieses Jahr ihren 50. „Geburtstag“ feiert.

Vielen Dank an alle, die dieses Event erst möglich gemacht haben. Der Dank geht an die Windenfahrer, die F-Schlepper, die Fluglehrer, die Start- und Flugleiter sowie die restliche Crew, die solch ein großartiges Event ermöglicht haben. Die Teilnehmenden sind sich alle einig, dass dieses Event das nächste Jahr in die dritte Runde gehen wird.

**Text: Georg-Noel Schäfer, Fotos: Ole Bachmann**

## Rintelner Piloten starteten bei DM 2023

Bei der diesjährigen Deutschen Meisterschaft der Offenen, der 18-Meter- und der Doppelsitzer-Klasse vom 29. Mai bis zum 09. Juni 2023 in Bayreuth konnten an zehn Tagen Wertungsflüge durchgeführt werden. Um die drei zu vergebenen Titel des Deutschen Meisters gingen insgesamt 90 Segelflugzeuge an den Start. Mit Bernd Goretzki und Stephan Beck nahmen zwei Piloten vom hiesigen Luftsportverein Rinteln e. V. (LSV) an diesem Wettbewerb

teil. Sie gingen in der 18-Meter-Klasse an den Start und flogen mit weiteren 37 Teilnehmern um den Titel des Deutschen Meisters und den Einzug in die Nationalmannschaft. Unter den Teilnehmern befanden sich mit Simon Schröder der amtierende Weltmeister der Standardklasse und mit Katrin Senne die amtierende Deutsche Meisterin der Frauen. Darüber hinaus waren aber auch noch weitere hochkarätige Piloten am Start. Eine Platzierung



Stephan Beck an seinem Ventus 2cxT „MM“

unter den ersten Top 20 wäre schon ein super Erfolg, so die Aussage der beiden LSV-Piloten. Die gestellten Aufgaben erstreckten sich u. a. über die Schwäbische Alp bis hinein nach Tschechien. Von 229 km bis hin zu 511 km betragen die zu fliegenden Strecken. Stephan Beck ging mit einem Ventus 2cxT und Bernd Goretzki mit einem Ventus 3M an den Start. Sie praktizierten den Teamflug und Bernd Goretzki belegte mit 7302 Punkten am Ende der Meisterschaften den 23. Platz, gefolgt von Stephan Beck auf dem 24. Rang mit 7101 Punkten. Mit dem Ergebnis sind die beiden Piloten vom LSV letztendlich zufrieden. Alles in allem sprachen sie von einer gut organisierten Meisterschaft durch die Bayreuther Fliegerkameraden. Auf deren Fluggelände wurden schon Weltmeisterschaften ausgerichtet und das Gelände bietet hierfür auch den notwendigen Platz. Deutscher Meister in der 18-Meter-Klasse wurde Simon Schröder (Ventus 3TS / 8923 Punkte) vor Stefan Langer (ASG 29 / 8527 Punkte) und Matthias Sturm (JS-MD 3 Jet / 8514 Punkte).

Text und Foto: Dieter Vogt

## Wir gratulieren

### Aero-Club Braunschweig e. V.

#### Wir gratulieren Max Friedrichs zur bestandenen Segelflugprüfung

Der 25-jährige Max Friedrichs hat am 08.05.2023 seine drei Prüfungsflüge absolviert und darf sich damit Segelflugzeugführer nennen. Max ist im Mai 2021 in die Segelfluggruppe des Aero-Clubs Braunschweig eingetreten. Nach ziemlich genau zwei Jahren und 188 Starts hat der 25-jährige Magdeburger nun die Segelfluglizenz in der Tasche – ein großer fliegerischer Meilenstein. Doch auch für die nähere Zukunft hat Max schon Pläne im Blick: „Mein allererstes Ziel ist jetzt, noch den 50-km-Flug nachzuholen. Dann würde ich gern die ersten kleinen Überlandflüge machen, mich langsam dran gewöhnen, länger zu fliegen. Und anschließend natürlich die Umschulung auf andere Flugzeugtypen.“

Text und Foto: Sebastian Wemhoff, Aero-Club Braunschweig e. V.



Prüferin Dr. Meike Müller und Max Friedrichs nach geglückter Prüfung

### FFG Göttingen

#### Die FFG gratuliert zum ersten Alleinflug

Max Dillmann hat mit 14 Jahren am 04. Juni erfolgreich seine ersten drei Alleinflüge absolviert und somit die „A“ bestanden. Als Sohn unseres langjährigen Fliegerkameraden und Schlepppiloten Andreas hat er schon im zarten Alter von drei Jahren Gefühl für Thermik entwickelt. Immer „happy landings“.

Text und Foto: G. Kühnel,  
Flugwissenschaftliche Fachgruppe Göttingen e. V.

Max Dillmann eingerahmt von Fluglehrer Oliver Boguhn links, dem stolzen Papa Andreas Dillmann und Fluglehrer Georg Koppenwallner (von li. nach re.)



## Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V.

### Die erste A-Prüfung des Jahres

Für den 17-jährigen Timon Kaiser war es am 24.06.2023 so weit. Die fröhlichsommerliche Hitze des Tages hatte sogar die Küste eingenommen. So mussten die anwesenden Fluglehrer bis in die Abendstunden warten, um Timon zu eröffnen, dass er alleine fliegen darf. Schön, dass man doch ab und zu noch jemanden überraschen kann. Anschließend flog er seine drei Solo-Platzrunden völlig souverän und bei besten Bedingungen. Herzlichen Glückwunsch, Timon, und always many happy landings!

**Tobias Schmidt**  
Sportfluggruppe Nordholz/Cuxhaven e. V.



## LSV NI e. V.

### Hubert Deiters

PPL seit 1977,  
Fluglehrer seit 1993,  
absolvierte am 27.04.2023  
seine 10.000ste Landung.  
Hier mit Flugschüler Christoph Helms.



## Nachruf

### Verdener Luftfahrt-Verein trauert um Erich Schwinge

Verden/Holtum (Geest) – Er hatte noch an einem seiner großen Lebenswerke gearbeitet. An der Verdener Luftfahrtgeschichte, die einst mit dem ersten Zeppelin über der Stadt begann. Kurz vor Erscheinen des Buches ist der Verdener Luftbild-Fotograf Erich Schwinge verstorben. Er wurde 84 Jahre alt. Um ihn trauert der Verdener Luftfahrt-Verein, für den er seit der Wiedergründung im Jahre 1950 in mehr als 70 Jahren Schrittmacherdienste im Vorstand und als Fluglehrer leistete.

Erich Schwinges Engagement für den Flugsport, für den Sport in Verden im Allgemeinen, fand vergangenes Jahr mit der Verleihung des Ernst-Bertram-Preises der Arbeitsgemeinschaft Verdener Sportvereine eine verdiente Würdigung. An der Seite des AVS-Vorsitzenden Wilhelm Thomsen hatte er als dessen Stellvertreter die Geschicke des Verdener Sports in den 70er-Jahren fast ein Jahrzehnt lang mitgeprägt.

Schon kurz nach der Wiedergründung des Verdener Luftfahrt-Vereins im Jahr 1950 war er dem Club beigetreten, damals noch als Modellflieger. Die „manntragende“ Fliegerei gewann erst zehn Jahre später mit dem Bau des Flugplatzes Scharnhorst Konturen. Erich Schwinge hatte inzwischen den Pilotenschein in Händen. Da-



durch rückte seine Leidenschaft für das Luftbild wieder mehr in den Fokus. Weit mehr als 1000 Bilder dürften sich als Ergebnis von 6700 Flügen im Segelflugzeug, von 1375 Starts im Motorflugzeug, von 2293 Stunden in der Luft angesammelt haben.

**Für den Verdener Luftsportverein Heinrich Kracke (Vorsitzender)**

## Termine

### Verband

04.11. - 05.11.2023	Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte für FI(S), FI (A), FI (UL) FCL.940 und § 96 LuftPersV vom LSV Hameln	Ort steht noch nicht fest
11.11.2023	Niedersächsischer Segelfliegertag	Walsrode
18.11.2023	Niedersächsische Motorflugtagung	Walsrode
25.11. - 26.11.2023	Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte für FI(S), FI (A), FI (UL) FCL.940 und § 96 LuftPersV vom LSV Hameln	Ort steht noch nicht fest
02.12.2023	Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte für FI(S), FI(UL)	Toto-Lotto-Saal Hannover
16.03.2024	Flugleiterseminar vom LSV Hameln	Ort steht noch nicht fest.

### Vereine

02.09.2023	Fly-In von selbstgebauten Flugzeugen und Oldtimern	Verkehrslandeplatz Rinteln EDVR
------------	--	---------------------------------

### Modellflug

17.09.2023	55. Freiflugwettbewerb des LSV Kreis Springe	Wettbewerbsgelände ist auf den Feldern nördlich der Straße (L461) zwischen Springe und Eldagsen; Kontakt: Klaus Preen
------------	--	--

### Motorflug

07.10.-29.10.2023	Fluglehrerlehrgang Motorflug	Bad Gandersheim
-------------------	------------------------------	-----------------

### Segelflug

16.09.2023	FI (S)q Ausbildung	Flugplatz Wilsche
------------	--------------------	-------------------

### Segelflugausbildung 2023/2024

23.09.2023	Segelfluglehrer Vorauswahlprüfung	Celle-Scheuen
01.02. - 10.02.2024	Fluglehrerlehrgang Theorie	Gailhof
05.04. - 18.04.2024	Fluglehrerlehrgang Praxis	Celle-Scheuen

### Technische Lehrgänge

30.09. - 03.10.2023	Technischer Lehrgang Zellenwart 1 H&G	Flugplatz Hodenhagen
04.10. - 07.10.2023	Technischer Lehrgang Werkstatteleiter 1 H&G	Flugplatz Hodenhagen
08.10. - 11.10.2023	Technischer Lehrgang Zellenwart 2 FVK	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
19.02. - 23.02.2024	Motorenwart/Motorseglerwart 1 Zusatztermin GM+FM+M1	Flugplatz Hodenhagen

### Nach Absprache

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5  
Braunschweig: [guenter.bertram@segelflug.org](mailto:guenter.bertram@segelflug.org)

Hamburg: [lsp@carsten-brandt.de](mailto:lsp@carsten-brandt.de)

Redaktionsschluss für die Ausgabe Oktober/November 2023 ist am 04.09.2023

### Waldbrände melden

Aufgrund der in diesem Sommer häufigen Trockenperioden fordere ich als Präsident des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz die Pilotinnen und Piloten auf, bei Schul-, Trainings-, Überland- und Übungsflügen ein besonderes Augenmerk auf die Waldflächen in Rheinland-Pfalz zu haben. Diese Aktion ist ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz und zum Abwenden von wirtschaftlichem Schaden, der durch Wald- und Flächenbrände jedes Jahr entsteht. Den Piloten wird empfohlen, den Stand des Brandherds unter Einhaltung der erforderlichen Sicherheit zu überfliegen und den aktuellen Standort via **Flugfunk, WhatsApp** oder direkt über die **NORA Notruf-App** zu melden und/oder mit dem Smartphone ein Bild der Koordinaten zu machen und die Informationen dann möglichst schnell an die lokale Feuerwehr oder unter der **Nummer 112** weiterzugeben.

Wichtig ist eine möglichst exakte Lokalisierung des Brandherdes, damit die Feuerwehren die richtigen Wege für den Angriff festlegen können.



*„Luftsport für aktiven Umweltschutz und Abwenden wirtschaftlicher Schäden“*

Ernst Eymann  
Präsident

## Segelflug

### Traumhaftes Wetter und tolle Strecken: Das NEST 2023



Eine tolle Truppe: Trainer und Teilnehmer des NEST 2023

**Das Neulinge-und-Einsteiger-Streckenflugtraining (kurz NEST) des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz fand in diesem Jahr vom 02.06. bis 09.06. am Flugplatz Lachen-Speyerdorf statt. Mit dabei waren über zehn ambitionierte Pilot\*innen und fast ebenso viele motivierte Trainer. Ein Rückblick auf eine erfolgreiche Woche voller neuer Erfahrungen und mit vielen gesammelten Kilometern:**

Das Wetter meinte es gut mit uns. Es konnten insgesamt sechs der sieben Flugtagen genutzt werden. Geflogen wurde dabei stets in kleinen Gruppen von maximal drei Flugzeugen, was zu einer sehr individuellen und auf den Leistungsstand der Trainees zugeschnit-



Letzte Startvorbereitungen in Lachen-Speyerdorf

tenen Betreuung führte. Das gute Wetter und die Lage des Flugplatzes ermöglichten uns dabei, die verschiedensten umliegenden Gegenden und ihre Besonderheiten kennenzulernen. Darunter natürlich das Rheintal, der Odenwald und der Pfälzer Wald, für die etwas Erfahreneren ging es bis in den Hunsrück oder hinunter auf die Schwäbische Alb.

Täglich war gegen 10 Uhr Briefing. Die Startbereitschaft richtete sich nach den gegebenen Wetterbedingungen, war aber immer so gelegt, dass man genug Zeit hatte, um sich in Ruhe zu organisieren und die Strecken vorzubereiten. Anschließend wurde meist bis abends geflogen. Durch die wenigen Rückholturen konnten die



▲ Gemütliches Beisammensein nach einem erfolgreichen Flugtag  
 ◀ Gemeinsam im Endflug über dem Pfälzer Wald

Tage stets beim gemeinsamen Abendessen und dem wohlverdienten Bier einen guten Ausklang finden.

Da für Donnerstag Gewitter vorhergesagt waren, entschieden wir uns, den Tag zu neutralisieren und stattdessen eine Theorieinheit einzulegen. So lernten wir einiges z. B. über das Fliegen mit Wasserballast, Außenlandungen oder die Nutzung der Wölbklappen.

Da stets mit jeweils anderen Trainern geflogen wurde, war es mir möglich, die unterschiedlichsten Herangehensweisen und Flugstile kennenzulernen. Insgesamt habe ich sowohl fliegerisch als auch theoretisch sehr viel gelernt und bin deshalb nun zuversichtlich, dies auch in Zukunft selbstständig beim Fliegen anwenden zu können.

Bei mir habe ich viel Selbstvertrauen in meine eigenen Fähigkeiten erlangt, die Scheu vor dem Verlassen des Platzbereichs verloren und zudem die Zuversicht gewonnen, dass es stets auch an anderen Orten nutzbare Thermik gibt.

Ich kann den Streckenfluglehrgang allen ambitionierten „Nachwuchs“-Pilot\*innen empfehlen, die über die Grenzen des Platzbereichs schauen möchten. Eine Teilnahme lohnt sich unabhängig von Alter oder Erfahrungsstand. Danken möchte ich – neben dem engagierten Trainerteam – auch dem Flugsportverein Neustadt an der Weinstraße, dessen tatkräftige Unterstützung den Lehrgang zu einem tollen Erlebnis gemacht hat!

Text: Clara Thaldorf, Fotos: Frank Steege

## D-Kadertraining Rheinland-Pfalz 2023 auf dem Hornberg



D-Kader Rheinland-Pfalz

Für das D-Kadertraining des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz trafen wir uns alle am Samstag, dem 22.04.23 auf dem Flugplatz Hornberg.

Der Hornberg diente für einige von uns als perfekte Vorbereitung für die Deutschen Juniorenmeisterschaften in Aalen. Unser Training war somit die beste Vorbereitung für das Fliegen auf der Alb und im Bayerischen Wald, darüber hinaus hatten wir auch die Möglichkeit den Hangflug zu erkunden.

Ein weiterer Fokus lag auf der Etablierung des Teamflugs, die zur Optimierung der Leistungen bei der Junioren-DM dienen sollte. Am Sonntag hatten wir unseren ersten Trainingstag.



Am Start

Am Montag und Dienstag war das Wetter leider nicht fliegar, so dass wir die Tage neutralisieren mussten. Eine besondere Überraschung war der Besuch von Holger Back, der von seinen langjährigen Erfahrungen als Wettbewerbs-Pilot und Coach für die Nationalmannschaft berichtet hat.

Mittwoch und Donnerstag waren fliegerisch die besten Tage, so konnten einige von uns die ersten deklarierten Aufgaben des Jahres fliegen. Wir sind an diesen zwei Tagen zweimal um den Luftraum Nürnberg geflogen. Das Besondere an diesen beiden Tagen war, dass wir trotz der starken Abschirmungen und der noch vorhandenen Feuchte gestartet sind. Vor dem Start sahen wir kaum eine Chance, die Wettermodelle waren sich alle uneinig, und siehe

da, wir sind an diesen beiden Tagen große Strecken geflogen. Was für ein Erfolg!

Leider mussten wir aufgrund des Wetters unseren letzten Trainingstag ausfallen lassen. Stattdessen erlebten wir einen sehr spannenden Vortrag von Markus Geissen zur menschlichen Resilienz. Der Fokus lag darauf, den Effekt der selektiven Wahrnehmung während eines langen Fluges zu verstehen.

Im Namen aller D-Kader-Piloten möchte ich mich bei Martin Thei-

singer, Charly Müller, Frank Steege und Johannes Dibbern für die großartige Organisation bedanken. Ebenso aber auch beim Flugplatz Hornberg sowie den Mitgliedern der Fliegergruppen Schwäbisch Gmünd und Waldstetten für ihre Gastfreundschaft. Beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz sowie der SEKO bedanken wir uns für die Fördermaßnahmen.

Das nächste Treffen des D-Kaders (Saisonnachbesprechung) findet im Herbst statt.

**Text: Erva Satun, Fotos: privat**

## Dannstadter Vergleichsfliegen

### 36. Streckenflug-Wettbewerb erfolgreich beendet



Am Pfingstmontag konnte die Wettbewerbsleitung mit Unterstützung von Ortsbürgermeisterin Manuela Winkelmann und dem Präsidenten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, den Erstplatzierten die Pokale überreichen. In der Gemischten Klasse gewann Uwe Wahlig aus Bensheim (auf einer LS3!) vor Stefan Göttler aus Bad Homburg und Hendrik Bieler aus Landau.



Den Pokal der Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauherheim für den besten Jugendlichen überreichte Manuela Winkelmann an Lukas Hafner, der bei seiner ersten Teilnahme an einem zentralen Wettbewerb sich hervorragend platzierte.



Die Clubklasse entschied Florian Spath aus Pirmasens für sich ganz knapp vor Lukas Hafner aus Bensheim und Max Engisch aus Dannstadt

Unter neuer Führung (Dominik Lott als Wettbewerbsleiter und der erfahrene Peter Mangold als Sportleiter) startete an Himmelfahrt der diesjährige Wettbewerb im Streckensegelflug. Anders als in den Vorjahren mit nur sechs Wertungstagen, aber es konnte an allen Tagen geflogen werden, wenn auch nicht in jeder Klasse eine Wertung zustande kam. Insgesamt waren 42 Flugzeuge am Start, 19 in der Clubklasse und 23 in der Gemischten. Neben altbekannten Gesichtern gab es auch Wettbewerbsneulinge sowie drei amtierende Weltmeister am Start – eine besondere Herausforderung für die Sportleitung bei den jeweiligen Aufgabenstellungen, galt es doch niemanden zu über- bzw. unterfordern.

Im Vorfeld des ersten Wettbewerbstages an Himmelfahrt gab es hervorragende Wetteraussichten, was sich aber am ersten Wertungstag nicht bewahrheitete. So konnten die Racing-Task-Aufgabe über 564 km nur sechs Piloten der Gemischten Klasse vollenden. Steffen Göttler siegte mit 101 km/h, Johannes Dibbern flog mit 104 km/h zwar schneller, aber der Index war höher. Die Clubklasse mit gut 400 km gab ein ähnliches Bild ab, hier feierte Lukas Hafner mit einem 93er-Schnitt seinen ersten von insgesamt vier Tagessiegen. An den Folgetagen wurden in Konsequenz AATs ausgeschrieben. An Pfingsten gab es einen Warmlufteinfall, die Blauthermik setzte erst spät ein, sodass die Gemischte am Boden blieb. Am Pfingstsonntagabend gab es eine üppige Abschlussfeier mit Karaoke bis tief in die Nacht.

**Text: Christian Schwind**

## 50-jähriges Jubiläum der Modellflugabteilung des Luftfahrtvereins für Grünstadt und Umgebung e. V.



Viele Mitglieder der Modellflugabteilung des LVG Grünstadt haben an der Jubiläumsfeier teilgenommen

### Die Modellflugabteilung feierte am 17.06.2023 im Winzergarten Großkarlbach ihr fünfzigjähriges Bestehen mit ihren Mitgliedern und geladenen Gästen.

Der Modellflugverein wurde 1973 durch Karl Wahl und Oskar Buschlinger mit 19 weiteren Mitgliedern gegründet. Der Verein hat sich stetig weiterentwickelt und sich in der Modellflugszene durch die Flugveranstaltungen und Wettbewerbe auf dem Grünstadter Berg einen Namen gemacht. Derzeit hat die Modellflugabteilung 116 aktive Mitglieder.

Besonders durch den Weinpokal-Wettbewerb, der 30 Jahre lang ausgeführt wurde und an dem Teilnehmer aus allen Regionen teilnahmen, ist der Modellflugverein Grünstadt sehr bekannt.



Abteilungsleiter Modellflug Paul Süntzenich (re.) überreicht im Beisein von Wilhelm Wurst (li.) die Jubiläumsurkunde an Peter Siegel

Der Platz liegt im Naturpark Pfälzer Wald und die Modellflieger sind stolz darauf, ihr Hobby in dieser herrlichen Landschaft betreiben zu können.

Anlässlich der Feier wurden unter anderem Peter Siegel und Werner Haffner Urkunden für 50 Jahre Vereinstreue und Mitgliedschaft zusammen mit einem Weinpräsent überreicht.

Die geladenen Gäste (Ernst Eymann, Präsident des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz e. V., und Modellflugreferent Charly Brantl) überbrachten mit einem Präsent die besten Wünsche zum Jubiläum und für das Fortbestehen der Modellflugabteilung.

**Text: Wilhelm Wurst, Schriftführer LVG – Modellflug**

**Fotos: Marion Huber**

**26./27.August 2023**

Scale-Treffen und 2. Teilwettbewerb Deutsche Meisterschaft für vorbildgetreue Motormodellflugzeuge Klasse F4C und F4H beim MFS Longkamp e. V.

## Jugend

### Jugendvergleichsfliegen 2023

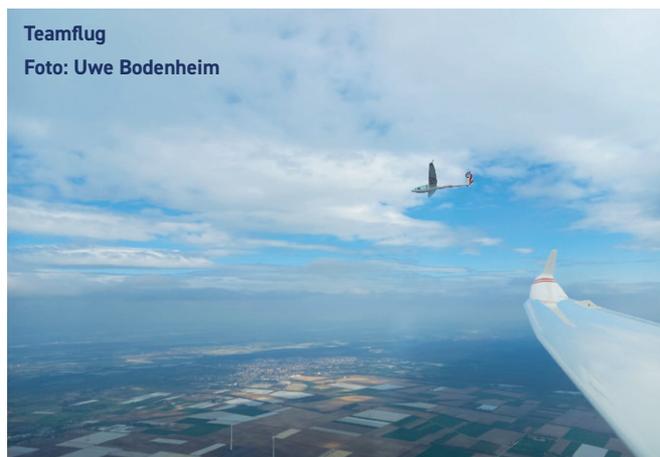
Das Jugendvergleichsfliegen findet vom 1. bis 3. September in Wershofen statt. Infos und Anmeldeunterlagen findet ihr auf der LSJ-Homepage [www.lsj-rp.de](http://www.lsj-rp.de) oder auf der Seite des JVF <https://jvf-rp-2023.jimdofree.com>.

## Warm-up 2023

Auch dieses Jahr gab es über Ostern (06. bis 10. April) ein Warm-up-Fliegen auf dem Flugplatz Lachen-Speyerdorf, an dem insgesamt 17 Trainees und 11 Trainer teilnahmen. Ziel dabei ist es, dass sich junge sowie auch fortgeschrittene Scheinpiloten für Streckenflüge warmfliegen und von erfahrenen Trainern etwas für die neue Saison mitnehmen können. Nach wetterbedingt vielen kurzen Flügen in Platznähe am ersten Tag verfolgten gespannt einige live über WeGlide den Flug eines Teilnehmers, der vergeblich versuchte sich Höhenmeter zu erkämpfen, nachdem er es gewagt hatte eine Wolkenstraße abzufliegen, die sich allerdings beim Rückflug rapide auflöste und so die erste Außenlandung auf dem Acker brachte. Für

Teamflug

Foto: Uwe Bodenheim





Teilnehmer des Warm-ups 2023, Foto: Julia Weidler

den Samstag sah das Wetter schon etwas besser aus, weshalb morgens nach dem Briefing den Teilnehmern Trainer zugeteilt wurden, um als Kleingruppe (zwei bis vier Personen) gemeinsam auf Strecke zu gehen. Die Thermik war jedoch nur schwach bis mäßig und so gelang es nur einigen vom Platz weg zu kommen, sie konnten aber immerhin bis zu 160 Kilometer bei anspruchsvollen Bedingungen erfliegen. Endlich rückte der Sonntag näher, der mit guten Bedingungen vorhergesagt wurde. Man startete eine Stunde früher als sonst hochmotiviert im F-Schlepp und fand sich in der Luft in seiner Gruppe zusammen. Jedes Team begab sich mit eigenem

Flugplan auf seine Route, es wurden hervorragende Leistungen erbracht. Sieben Piloten schafften es über die 400 km-Marke, neun Piloten über 400 Punkte. Außenlandungen auf anderen Plätzen gab es genügend – drei davon in Essweiler, wo der Platz und die Umgebung sehr feucht waren, was sich während der Landung umso mehr bemerkbar machte. Abends kamen dann doch alle heil zurück in Lachen an und der Abend wurde mit Grillen und anschließendem Lagerfeuer feierlich abgeschlossen. Nochmals danke an den FSV-Neustadt für die Orga und dass wir wieder bei euch fliegen durften!

Felix Ries

## Aus den Vereinen

### FSV Bad Sobernheim

## „Elferwette“ bei bestem Fliegerwetter

### Schnupperpiloten umkreisten probeweise den Domberg über Bad Sobernheim

So wünschen sich die Bad Sobernheimer Fliegerinnen und Flieger ihren Schnupperflugtag: Bei bestem Wetter setzten sich elf Gäste aus nah und fern an die Steuerknüppel der Motor- und Segelflugzeuge. Sie alle waren gekommen, um sich bei der Aktion „Pilot für einen Tag“ selber einmal auszuprobieren. Für die Organisatoren vom Flugsportverein Sobernheim (FSV) ist eine solche Veranstaltung natürlich immer auch eine Wette mit dem Ziel, das eine oder andere neue Mitglied zu werben. In diesem Fall war es eine „Elferwette“.

Die Stimmung unter den Schnupperfliegern war jedenfalls hervorragend. Gleich sechs von ihnen probierten sich als Motorpilotinnen und -piloten aus, drei hatten den Motorsegler gebucht und nur zwei bevorzugten diesmal Segelflugzeuge. „Normalerweise ist das Verhältnis genau umgekehrt“, kommentiert Dr. Thomas Rathmann, FSV-Ausbildungsleiter und einer von mehreren Fluglehrern an diesem Tag. Er wies beispielsweise Beatrice von Trzaska ein.

Für sie war es ein ganz besonderes und hochinteressantes Erlebnis. Ein klein wenig hatte sie nach eigenen Aussagen schon die Befürchtung, mit den komplexen Anforderungen im Flugzeug nicht mehr zurechtzukommen. Aber das Argument, Fliegen sei bei körperlicher und geistiger Gesundheit bis ins hohe Alter möglich, wollte sie sich noch einmal überlegen, sagte sie.

Fred Stilgenbauer geht in zwei Jahren in Pension und findet Fliegen jedenfalls toll. Er sucht noch nach einer Betätigung für sei-



Gruppenbild mit Elferwette: Ob es einer dieser Schnupperflieger in den FSV schafft?

nen künftigen Ruhestand und könnte sich so etwas gut vorstellen: „Diese für mich neue Sportart eröffnet eine faszinierende Welt von oben.“ Besonders der Motorsegler interessiert ihn. Die Stimmung beim Schnupperfliegen hat er sehr genossen, auch in der Vereinsgaststätte.

Ob aus einigen dieser elf Schnupperflieger Pilotinnen und Piloten für mehr als nur einen Tag werden, fragen sich die FSV'ler natürlich jetzt. Sie sind gespannt auf den Ausgang dieser „Elferwette“.

Text: Joachim Mahrholdt, Fotos: FSV/Weber

## SFG Wershofen

Bei der SFG Wershofen ist dieses Jahr viel los. Das Jahr begann mit den Festlichkeiten und der Einweihung der neuen Halle, dann wurde am 24. Juni das 70+1-Jubiläum gefeiert. Am 8. Juli durf-

ten wir einen Tag lang 50 Flutbetroffene aus Schuld fliegen. Am ersten September-Wochenende richtet die SFG Wershofen das diesjährige Jugendvergleichsfliegen aus.

# Jubiläumsfest auf dem Flugplatz Wershofen

## Die SFG Wershofen feiert ihr 71-jähriges Bestehen

Die Segelflug-Gruppe Wershofen wurde im November 1952 gegründet.



Die Männer der ersten Stunde (v. l.): Alfred Müller, Otto Betzner, Herbert Müller, Karl Brenner, Erich Müller



Flugplatz bei bestem Wetter, Foto: Natalie Hölscher

### Gründer der SFG Wershofen 1952

Im November 1952 wurde die SFG Wershofen von den Pionieren Karl Brenner, Otto Betzner und Alfred, Herbert und Erich Müller gegründet. Ein Gründungsmitglied, Otto Betzner, lebt sogar bis heute und konnte dem Jubiläum beiwohnen.

Nachdem 2022 in Bezug auf Corona noch etwas restriktiv war, konnte die SFG ihr 70-jähriges Jubiläum dieses Jahr nachfeiern. Die passende Kulisse für die Jubiläumsveranstaltung bildeten einige historische Luftfahrzeuge.

So war aus der Segelflugfraktion neben den vereinseigenen denkmalgeschützten Prototypen der ASK 13 von 1966 und dem 1975 gebauten Youngtimer ASK 18 eine seltene Musger Mg23 SL Arrow aus dem Jahr 1963 zu sehen. Auf dem Flugfeld standen neben einer Taylorcraft Auster aus dem Jahr 1946 zahlreiche Motorsegler-Klassiker.

Erstmals hatten die Wershofener Segelflieger einen „Nostalgi-schen Motorsegler-Sternflug“ ausgerichtet, zu dem alle vor 1980 gebauten Motorsegler eingeladen waren. Insgesamt 13 Motorseg-

ler der verschiedensten Typen hatten den Weg nach Wershofen auf sich genommen.

LSVRP-Präsident Ernst Eymann ehrte verdiente Mitglieder der SFG Wershofen. Die silberne Ehrennadel des Aero Club erhielt Otto Betzner. Die silberne Daidalos-Medaille erhielten Uwe Bodenheim und Marc Theisen, die bereits seit 27 bzw. 28 Jahren ihr Ehrenamt als Fluglehrer ausüben. Die goldene Daidalos erhielt Klaus Ohlenhardt, der bereits seit 1983 Flugschüler ausbildet. Mit der bronzenen Nadel geehrt wurde Hans-Henning Weber, der den Verein als Geschäftsführer unterstützt hat. Die Nadel war längst überfällig und er hat sie nun endlich beim Jubiläum persönlich überreicht bekommen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Tag nicht besser hätte sein können. Wir freuen uns, dass die SFG Wershofen nun seit 71 Jahren Menschen aus dem Umkreis mit dem Fliegen von motorisierten und unmotorisierten Flugzeugen begeistern kann und hoffen, dass das auch weiterhin so bleibt.

Text: Maximilian Marisch

## Neue Flugzeughalle dank EU-Unterstützung

Die neu errichtete Flugzeughalle besitzt eine Größe von rund 35 x 11m  
Foto: Marc Schultz



Die Segelfluggruppe (SFG) Wershofen hat am 15. April die Einweihung ihrer neuen Flugzeughalle gefeiert. Rund 239.000 Euro investierte der Verein in das neue Zuhause für die Fluggeräte.



Gründungs- und Ehrenmitglied Otto Betzner berichtet vom Bau der ersten Flugzeughalle in Wershofen  
Foto: Stefan János Wágner

Ausschlaggebend für eine 50 %-Förderung des Hallenbaus im Rahmen des Leader-Projektes der Europäischen Union war die geplante Intensivierung der beliebten Ferienfluglager von Gastverei-

nen auf dem Fluggelände. Bei der ursprünglich geplanten Summe bedeutete dies einen Förderbetrag von 112.000 €. Mit rund 1000 Übernachtungen pro Jahr sorgen die fliegenden Gäste auch dafür, dass Geld in die Region kommt. Die neue, multifunktional nutzbare Halle verfügt über ein gut 12 Meter breites Hallentor für Flugzeuge sowie weitere Tore, über die Anhänger in die Halle gefahren werden können.

Nach einer längeren Konzeptionsphase war der Bau der neuen Halle im November 2020 gestartet worden. Während Erd-, Beton- und Stahlbauarbeiten von teils ortsansässigen Unternehmen erledigt wurden, lag die Durchführung der Installationsarbeiten wie auch die Herrichtung der Nebenanlagen in den Händen des Vereins. Insgesamt 1.300 Stunden wurden so ehrenamtlich von den Mitgliedern geleistet.

Bei Kaffee und Kuchen konnte der Vereinsvorsitzende Herbert Nett zahlreiche Mitglieder und Gäste zur Einweihungsfeier begrüßen. Jörg Federrath, Vizepräsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, war einer der Redner. Er betonte das für so ein Projekt erforderliche ehrenamtliche Engagement, machte aber auch deutlich, dass es immer schwieriger werde, Personen zu finden, die zur Übernahme der Verantwortung bereit sind.

In einer anekdotenreichen Erzählung berichtete Gründungsmitglied Otto Betzner davon, wie in den 50er-Jahren die erste Flugzeughalle des Vereins entstand.

Beide Hallen konnten nur dank dem Einsatz engagierter Vereinsmitglieder errichtet werden.

**Text: Uwe Bodenheim**

## LSC Westerwald Halleneinweihung



Halle von oben



**Die Montabaurer Segelflieger und Sponsoren investieren 400.000 Euro in die bisher größte Baumaßnahme auf dem Flugplatz Montabaur.**

Der Luftsportclub Westerwald e. V. mit Sitz am Flugplatz Montabaur hat als größtes Projekt in der Vereinsgeschichte eine neue Segelflugzeughalle errichtet. Die Realisierung eines solch großen Projektes war nur dank der finanziellen Unterstützung durch die öffentliche Hand, der Leistungsfähigkeit unserer Firmen sowie der engagierten Eigenleistung unserer Mitglieder möglich.

Pünktlich zum Saisonbeginn 2023 fand am Freitag, den 05.05.2023 eine öffentlich wirksame Einweihungsfeier statt, zu der alle Unterstützer eingeladen waren. „Ein Traum ist für uns in Erfüllung gegangen.“ Mit diesen Worten begrüßte der 2. Vorsitzende Gerhard Hartmann an der Seite des 1. Vorsitzenden Michael Sattler die Gäste.

Er stellte die Sponsoren in den Mittelpunkt der Einweihungsfeier des Bauprojektes. „Die größte geldwerte Unterstützung kam von

der Stadt Montabaur, die für das Projekt 120.000 € beisteuerte. Vom Sportbund Rheinland flossen rund 25.000 € und vom Westerwaldkreis 11.000 € in unsere Baumaßnahme. Für den Rest der Baumaßnahme müssen wir aufkommen“, sagte der 2. Vorsitzende.

Die Maße der Halle sind entsprechend für Flugzeuge üppig geplant: 25 mal 30 Meter. Zurzeit gibt es Überlegungen, das Hallendach mit einer Solaranlage aufzurüsten, um CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen. Neben dem Dank an die Unterstützer vergaß Gerhard Hartmann auch nicht, den Mitgliedern seine Anerkennung auszusprechen, welche über Wochen und Monate hinweg mit viel Ausdauer auch selbst Hand angelegt haben.

In Kooperation der Firma Triesch wurden Auffüllmaßnahmen des Fundaments mit Erde realisiert, die bei Straßenbauarbeiten in Montabaur angefallen ist.

Der Luftsportclub Westerwald e. V. bedankt sich für den Zuspruch, die großartige Unterstützung und eine gelungene Einweihungsfeier.

**Text: Niklas Selbach, Fotos: LSC Westerwald**

## Wir gratulieren Aero-Club Koblenz



Ben Schenk zur A-Prüfung. Ben hat sich am 27.05. mit den letzten Starts des Tages noch kurz vor Sonnenuntergang freigeflogen.

**Foto: Fluglehrer Frank Ortman mit Ben Schenk**

## SFG Wershofen



Der 16-jährige Ulrich Behla aus Adenau hat sich am 18.06.2023 freigeflogen!

Wir gratulieren ganz herzlich!

**Foto: Uli Behla in der ASK21**



Die Sommerflugwoche startete erfolgreich! Der 14jährige Marvin Thur aus Kall hat sich am 18.07.2023 freigeflogen! Fluglehrer Uwe Bodenheim überreicht ihm die A-Nadel. Wir gratulieren ganz herzlich!

# Schule der Flieger 2023/2024

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
FI-Auffrischungsschulung für FI(A)	13.01.–14.01.2024
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	13.01.2024
CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI-Lizenz	06.05.–08.05.2024
Fluglehrerausbildung Segelflug	20.01.–21.01.2024 + 14.04.–26.04.2024
UL-Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang	27.01.–28.01.2024 + 06.05.–15.05.2024
Fluglehrerausbildung Motorflug (Theorie)	27.01.–28.01.2024 + 06.05.–18.05.2024
TMG-Lehrer für Inhaber einer Lizenz	13.05.–16.05.2024
CRI-Lehrgang	27.01.–28.01.2024 + 06.05.–10.05.2024
UL-Fluglehrer für Inhaber einer FI-Lizenz	06.05. - 10.05.2024

## Theorie- und sonstige Lehrgänge

Grundmodul Technik jetzt als E-Learning-Kurs bei der Fa. Eisenschmidt	<a href="https://www.eisenschmidt.aero/ausbildung/nachweisebestimmungen/5778/e-learning-kurs-grundmodul-technik">https://www.eisenschmidt.aero/ausbildung/nachweisebestimmungen/5778/e-learning-kurs-grundmodul-technik</a>
Theorie/Finishelehrgang Herbst*	07.10.–08.10.2023 + 21.10.–26.10.2023
BZF 1 Refresher	07.10.2023
BZF 1/2 Herbst **	21.10.–26.10.2023
Streckenfluglehrgang für Einsteiger	17.02.–18.02.2024

\* mit anschließender Prüfung in Bad Sobernheim    \*\* mit Prüfung in Eschborn am 01.11.2023

## Technische Lehrgänge

Motorenwartlehrgang Module FM, M1 + M2	07.09.–10.09.2023
UL-Wart	07.12.–10.12.2023
Zellenwart Faserverbundkunststoffe	01.02.–04.02.2024

Anmeldungen zu unseren Lehrgängen erfolgen idealerweise über den „Vereinsflieger“.

Wer einen Zugang hat, kann sich dort bequem anmelden und sieht sofort, ob es noch freie Plätze im entsprechenden Lehrgang gibt.

Stand der Terminplanung: **17.07.2023**

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](http://www.lsvrp.de) oder in den Vereinsflieger.

## Allgemeine Termine

Juleica Lehrgang Teil 1	27.10.–29.10.2023
Juleica Lehrgang Teil 2	03.11.–05.11.2023
SEKO Sitzung	17.11.2023
Technische Fortbildung	18.11.2023
D-Kader + Trainer-Treffen	19.11.2023
LSJ Tagung	24.11.–26.11.2023

## Ballonfahrer Benni Eimers durch FAI geehrt



▲ Benni Eimers (r.) und sein Vater Willi freuen sich, dass Benni vom Weltverband FAI mit dem Montgolfier Diplom geehrt wurde

Foto: Dennis Straub

Für die beste sportliche Leistung hat der Weltverband FAI Ballonfahrer Benjamin Eimers mit dem 2022 FAI Montgolfier Diplom ausgezeichnet. Der 38-Jährige hatte unter anderem bei der letzten Ballon-WM, dem Gordon Bennett Rennen, geblüht.

### FALLSCHIRM

## Vom Winde verweht: Skydive World Cup Series (SWCS) 2023 in Bled, Slowenien

Für die deutschen Teilnehmenden der Sportfördergruppe der Bundeswehr Altenstadt lief es nicht ganz nach ihren Vorstellungen.

Auch beim zweiten World Cup des Jahres machte der teils stürmische Wind das Springen fast unmöglich. Am Ende konnten lediglich fünf von acht geplanten Runden gewertet werden. Die beiden deutschen Mannschaften mussten sich mit dem fünften und elften Rang von 45 gestarteten Teams zufriedengeben. Lediglich die Junioren zeigten sich trotz widriger Bedingungen konstant und präsentierten sich gut. Stabsunteroffizier Mathias Demmler gewann Silber vor seinem Teamkameraden Stabsunteroffizier Samuel Wallrath, der mit Bronze belohnt wurde. Beide hatten nach fünf Runden zehn Zentimeter Gesamtabweichung, jedoch hatte Mathias eine Null mehr und holte sich somit die Silbermedaille. 80 World Cup Punkte erhalten jedoch beide.

Text: Hauptgefreiter Zoe Stoll/ red

Foto: SpFördGrpBw Altenstadt

Hauptfeldwebel Kai Erthel im Zielflug ►

### Eimers-Duo fliegt 1572 Kilometer beim Gordon Bennett Rennen

Zusammen mit seinem Vater Wilhelm Eimers startete Benni am 2. September 2022 in St. Gallen (Schweiz) beim Gordon Bennett Rennen. Sie fuhren 1572 km in 60 Stunden und 45 Minuten und begegneten dabei Gebieten mit Flugbeschränkungen, Regen, Wolken und Temperaturen von minus 10 Grad Celsius bei Flughöhen von zeitweise über 18.000 Fuß (wir berichteten).

Mehr als fünfzehn Jahre lang hatte Benni die Gordon Bennett Ground Control Teams seines Vaters betreut, die den Senior mit Wetter-Updates, Absprachen mit verschiedenen Fluglotsen und anderen notwendigen Ratschlägen versorgten. Für dieses Rennen konnte Benni auf diese Erfahrung zurückgreifen und ein hervorragendes Bodenkontrollteam zusammenstellen.

### Benjamin Eimers mit drei Podiumsplätzen in fünf Gordon Bennett Rennen

Benjamin Eimers hat in fünf Gordon-Bennett-Rennen drei Podiumsplätze errungen. Außerdem hält er mehrere deutsche Rekorde im Heißluft- und Gasballonfahren. Er ist Ausbilder und Prüfer für Heißluft- und Gasballonfahrten. Er hat unter anderem Maschinenbau und Informatik studiert. Derzeit leitet er sein eigenes Garten- und Landschaftsbauunternehmen. Er ist verheiratet und Vater von zwei Söhnen.

Sein Vater Wilhelm Eimers erhielt das Montgolfier-Diplom 1994 für seine beste Leistung im Gasballon 1993.

Text: DAeC/red.



# Glasflügeltreffen am Flugplatz Tannheim EDMT

Ein Wochenende voller Flugbegeisterung  
und historischer Begegnungen



▲ Gruppenfoto der anwesenden Glasflügel-Flugzeuge

Die Musterbetreuer zusammen mit vier ehemaligen Glasflügel Mitarbeitern vor der BS-1: v.l.n.r. Christian Streifeneder, Josef Prasser, Johannes Renner, Tapani Uoti, Albert Metzler, Hansjörg Streifeneder

Vom 15. bis 18.6.23 fand am Flugplatz Tannheim ein beeindruckendes Flugzeugtreffen statt, das die Herzen von Flugbegeisterten höher schlagen ließ. Unter der Organisation des Glasflügel-Fördervereins, unterstützt von der Segelfliegergruppe Tannheim (SFG) und der großzügigen Bereitstellung des Flugplatzes durch die Familie Dolderer, trafen sich über 80 Teilnehmer mit insgesamt 30 Flugzeugen, darunter auch das exzellent gebaute Modell einer Kestrel im Maßstab 1:2,5.

Der Glasflügel-Förderverein hat es sich zur Aufgabe gemacht, den Konstrukteur und Pionier der Segelfliegerei Eugen Hänle und seine Firma GLASFLÜGEL in Erinnerung zu halten. Leitlinien sind die Erforschung und Dokumentation wie auch die Sammlung aller Informationen zur Geschichte der Firma Glasflügel, des Gründers und der ehemaligen Mitarbeiter.

Der Flugplatz Tannheim bot die ideale Kulisse für dieses außergewöhnliche Ereignis. Von der H301 „Libelle“ über die BS1, Salto 101, die Ur-Hornet 206, zahlreiche Standard Libellen, Club Libelle 205 bis hin zur Kestrel, zum mit 22 m damals größten Segelflugzeug Glasflügel 604 und später gebauten Flugzeugen wie der Glasflügel 304 waren sämtliche Typen vertreten. All dies zusammen auf einen Blick ließ die Herzen der Teilnehmer, Angehörigen und Freunde höher schlagen.



Besonders herausragend war der Besuch mehrerer ehemaliger Mitarbeiter der renommierten Firma Glasflügel (siehe Fotoreihe), die als Zeitzeugen die Anfänge und den Aufstieg der Firma hautnah miterlebt und mitgestaltet haben. Ihre Erzählungen gaben den Zuhörern einen tiefen Einblick in die Anfänge des industriellen Baus von Segelflugzeugen aus GFK und ließen die Vergangenheit lebendig werden. Doch nicht nur von den Höhenflügen wurde berichtet, sondern auch von den Herausforderungen und dem Verfall, den das Unternehmen in späteren Jahren erlebte. Die meisten dieser Flugzeuge fielen durch ihren bemerkenswert gut erhaltenen Originalzustand auf. Der erste Lack und das wegweisende Design zeugen von der Qualität und der Vorreiterrolle, die Glasflügel-Flugzeuge seit den 1960er-Jahren verkörpern.



Standard Libelle, Werk-Nr. 11 Baujahr 1967

Auf die Frage, warum auffallend viele „U40“-Piloten und Besitzer sich ausgerechnet für einen Glasflügel entschieden, gab es unterschiedliche Antworten.

Einige schätzen die Zuverlässigkeit und das Flugverhalten der älteren Modelle, während andere die Ästhetik und das Gefühl der Verbindung zur Geschichte sowie die Rekorde dieser legendären Leistungssegler betonten. Einfach ausgedrückt: pure Emotion! So sind auch bis heute bei vielen Wettbewerben immer noch diese bereits über 50 Jahre alten Flugzeuge mit am Start.

Die Veranstaltung am Flugplatz Tannheim war zweifellos ein großer Erfolg. Mit über 80 Teilnehmern und 30 Flugzeugen wurde das Treffen zu einer beeindruckenden Darstellung der Flugbegeisterung und des Gemeinschaftssinns in der Glasflügel-Community.

Text: Christian Deubig

Fotos: Christian Horn



**Hat dich das Glasflügel-Fieber gepackt und du möchtest Mitglied werden oder hast du einfach Interesse noch mehr über das Treffen und die Hintergründe zu erfahren, dann schau doch mal bei uns vorbei: [www.glasfluegel.net](http://www.glasfluegel.net)**  
**Ein bemerkenswertes Werk, das die Gründung, den Aufstieg und den Niedergang dieses bedeutendsten Herstellers in deutscher und englischer Sprache festhält, ist das im Eqip Verlag erschienene Buch „GLASFLÜGEL Eugen Hänle – der Pionier des GFK-Flugzeugbaus“ des Chronisten Wolfgang Binz.**

**DEKO-Flugzeugmodelle**  
*riesige Auswahl an stilisierten Flugzeugmodellen aus allen Epochen der Luftfahrtgeschichte.*

**PURE PLANES**

- Dekor- und Kennzeichengravur
- Hergestellt aus Birkenperrholz
- Kostengünstiger Versand

onlineshop:  
[www.pureplanes.de](http://www.pureplanes.de)  
 persönlicher Kontakt:  
[info@pureplanes.de](mailto:info@pureplanes.de)

## Flieg mal hin: Wangerooge EDWG



**Lange weiße Strände, kurze Wege, freundliche Flugleiter und eine gute Gastronomie: Es gibt viele Gründe, auf die östlichste der bewohnten niedersächsischen Inseln zu fliegen. Für diejenigen, die Party machen möchten, ist es hier auf Dauer wahrscheinlich zu ruhig. Wer aber einen Tag oder auch länger entspannen möchte, der kommt auf der zweitkleinsten der ostfriesischen Inseln auf seine Kosten.**

Wer glaubt, auf eine Insel müsse man immer lange übers Wasser fliegen, der irrt. Die Entfernung vom Festland bis nach Wangerooge beträgt nur knapp acht Kilometer – und je nach Gezeiten fliegt man die fast vollständig über Schlick. Beim Gegenanflug auf die Piste 09 oder 27 erkennt man mit ein wenig Fantasie, dass die Insel, die eine Fläche von knapp 8 km<sup>2</sup> hat, von oben wie ein Seepferdchen aussieht. Sollte der Wind beim An- bzw. Abflug aus Süden oder Norden rauer wehen, kann man die freundlichen Flugleiter über WOOG Radio fragen, ob eine Landung / ein Start auf der kurzen Graspiste RWY 01/19 (PPR) möglich ist. Doch hier gibt es eine Besonderheit zu beachten: Weil von den Behörden im Bereich der Piste ein 9-Loch-Golfplatz genehmigt wurde, müssen die Golfer zuerst die Betriebsfläche verlassen. Das kann schon mal ein wenig Zeit in Anspruch nehmen.

Nachdem die Privatpiloten ihre Maschine auf der Parkfläche abgestellt haben, durchqueren sie das Flugplatzgebäude, in dem auch die Inselflieger – die kürzeste innerdeutsche Linienverbindung – ihren Schalter haben. Und dann ist man, wenn man möchte, auch schon fast am weitläufigen Sandstrand im Osten der Insel. Wir empfehlen jedoch zunächst den 10-minütigen Weg bis zum Dorfmittelpunkt, um sich einen ersten Überblick zu verschaffen. Hier pulsiert das Leben. Umgeben von Fischbrötchenbuden, Speiselokalen aller Preisklassen und Bekleidungsgeschäften geht der



- ▲ Der Flugplatz Wangerooge liegt direkt am Zentrum, Foto: Christian Wolff
- ▲ Das Café Pudding ist ein Wahrzeichen der Insel und bietet eine tolle Aussicht Foto: Ricarda Helm

Blick automatisch hinauf zum „Café Pudding“. Einst errichtet als Bunker auf einer Düne, hat man heute von hier oben bei Kaffee und frisch gebackenem Kuchen den besten Ausblick über die Nordsee.

### Die Strände

Für Hundebesitzer gibt es in östlicher Richtung einen eigenen Hundestrand. Unterhalb vom „Café Pudding“ ist das „Mittelfeld“ mit dem Strandbad und den Duschen. Hier hat auch der Strandkorb-Wärter seinen Standort. Wer einen der mehr als tausend Strandkörbe mieten möchte, sollte diesen schon vorab online reservieren unter <https://www.wangerooge.de/inselurlaub-online-buchen>. Auf der unteren Strandpromenade gelangt man zum Westfeld und ein Stück weiter zum Surfstrand. Hier sind die Besucher gut aufgehoben, die ihre eigene Strandausrüstung dabei haben. Sollte man ein paar Tage auf der Insel bleiben und das Wetter nicht strandgeeignet sein, findet man hier das Erlebnisbad „Oase“.

Neben den Hauptstränden gibt es auch im äußersten Osten der Insel sowie im Westen schöne Strandabschnitte. Von überall hat man gute Sicht auf die „dicken Pötte“ am Horizont, denn direkt vor der Insel führen die Schifffahrtswege der Jade, Weser und Elbe entlang.



- ▲ Der weitläufige Sandstrand ist zu jeder Jahreszeit schön  
Foto: Ricarda Helm
- ◀ Wangerooge gleicht aus der Luft einem Seepferdchen  
Foto: Martin Elsen/Kurverwaltung Wangerooge

### Weitere Highlights der Insel

Besucher können die autofreie Insel, auf der zwei Leuchttürme stehen, per Inselbahn erkunden. Eine weitere Möglichkeit der Fortbewegung bieten die drei Fahrradverleiher im Dorf. Einen tollen Ausblick über Wangerooge, das Watt und das Meer hat man vom 56 Meter hohen Westturm. Beeindruckend ist das riesige Skelett eines 2016 in der Nordsee gestrandeten und später auf Wangerooge verendeten Pottwals, das vor dem Nationalparkhaus ausgestellt ist. Parkliebhaber finden im Rosen- oder am Teichgarten Entspannung. Und nicht zuletzt hat die Gastronomie der Insel einiges zu bieten. Ein außergewöhnliches Frühstück mit bestem Fernblick über die Nordsee erhalten die Übernachtungsgäste des Strandhotels Gerken. Für Fischliebhaber ist das Restaurant Kruse zu empfehlen. Aber auch alle anderen Lokale bieten zumeist gute Qualität. Und wer sich selbst versorgen möchte, für den bieten verschiedene kleine Supermärkte ihr Sortiment an.

### Was gilt es zu beachten

Am Flugplatz gibt es keine Tankstelle. Für Motorsegler und ULs besteht PPR. Die Anmeldung kann ganz einfach und bevorzugt über <https://ppr.edwg.de/> erfolgen. Sofern die Betriebsverhältnisse des Platzes normal sind, ist es auch kein Problem, ohne PPR anzufliegen. Wenn in den Notams jedoch PPR Parking oder AD PPR ausgewiesen ist, ist man mit der Anmeldung auf der sicheren Seite, denn das beinhaltet auch das Einnehmen eines Stellplatzes.

Formationsflüge werden ebenfalls um Anmeldung gebeten. Handgarstellplätze werden nicht reserviert, sondern können per Funk erfragt werden. Bei Zahlung der Lande- und Abstellgebühr per AEROPS erhält der Kunde 10 % Rabatt.

Text: RH

### Flugplatzdaten:

ICAO-Code: EDWG

Koordinaten: N053°47,18' E007°54,74'

Wooge Radio: 122.405

Gafor: 01

Start- und Landebahnen

RWY 09/27 850 m x 20 m Asphalt

RWY 01/19 500 m x 30 m Gras, PPR

5700 kg MPW; TMG PPR, dreiachsgesteuerte UL PPR

Öffnungszeiten (Lokalzeit):

Sommer: 08:00–12:00 Uhr (Landung bis 13:00 Uhr)

15:00–SS/max. 19:00 Uhr

Winter: 09:00–12:00 Uhr (Landung bis 13:00 Uhr)

15:00–SS (max. PPR SS+30)

Kontakt Luftaufsicht: 0 44 69 / 3 44

E-Mail: [tower@edwg.de](mailto:tower@edwg.de)

Alle Angaben ohne Gewähr



## Flugzeugschlepper

# AIRTUG®

- Made in USA -

Einer der besten Flugzeugschlepper seiner Klasse. Endlich die Alternative.

Ideal für alle gängigen Muster, wie Cessna, Cirrus, Diamond, Piper.

Ausstellung am Airport Hildesheim

## Exakt - Ruckelfrei - Sicher.

Vergessen Sie alles, was Sie bisher von Flugzeugschleppern kennen.

Lassen Sie sich von diesem AIRTUG - Made in USA - inspirieren.

Mit nur einer Hand im Hangar bis zu 90 Grad einhüllen - ohne Bücken und Kippen.

[www.flightparts.de/flugzeugschlepper](http://www.flightparts.de/flugzeugschlepper)



flightparts.de

flightparts.de

(Inh. Jeroen Breforth)  
Am Flugplatz 26  
31137 Hildesheim

0176 - 96 66 98 50

# Situative Aufmerksamkeit oder „The Big Picture“

Situative Aufmerksamkeit oder im Englischen „Situational Awareness“, im Folgenden als SA abgekürzt, ist ein in der Luftfahrt sehr häufig verwendeter Begriff. Man hört ihn oft in Nachbesprechungen zwischen Fluglehrer und Schüler, bei Aus- und Weiterbildungen oder man liest in Unfallberichten davon. Aber was verbirgt sich hinter dem Begriff SA überhaupt?

Jeder nutzt den Begriff, aber auf Nachfrage fällt es den meisten Piloten schwer, diesen klar zu definieren. „Ich kann das schwer beschreiben. Aber ich erkenne – gute oder schlechte – SA, wenn ich sie sehe“, hört man oft als Antwort. Ich will versuchen anhand von Beispielen das Verständnis zu wecken und mit einem theoretischen Modell zu unterlegen.

Ein erster Ansatz wäre „The Big Picture“. Es gilt das große Ganze zu erfassen, nicht nur einzelne Details unabhängig voneinander zu bewerten.

Nehmen wir als Beispiel die Vorflugkontrolle. Diese beginnt nicht am Luftfahrzeug selbst, sondern sie beginnt bereits bei der Übernahme der Luftfahrzeug-Dokumente. Wie viele Stunden bis zur nächsten Inspektion? War gerade eine Inspektion oder technische Störung, welche bei der Vorflugkontrolle besondere Aufmerksamkeit erfordert? Manche Piloten denken, das Luftfahrzeug war gerade in der Werft, somit muss ja alles gut sein. Bei anderen Piloten klingelt sofort die SA-Warnglocke: Jemand hat das Luftfahrzeug zerlegt und wieder zusammengesetzt und ich bin der erste, der ausprobiert, ob alles funktioniert. Ich selbst habe schon einmal bei der Vorflugkontrolle eine Taschenlampe im Triebwerk gefunden. Und dies war nicht meine einzige Erfahrung zu dem Thema. So etwas passiert, es ist menschlich. Daher sollte uns der prüfende Blick in die Borddokumente immer sensibilisieren.

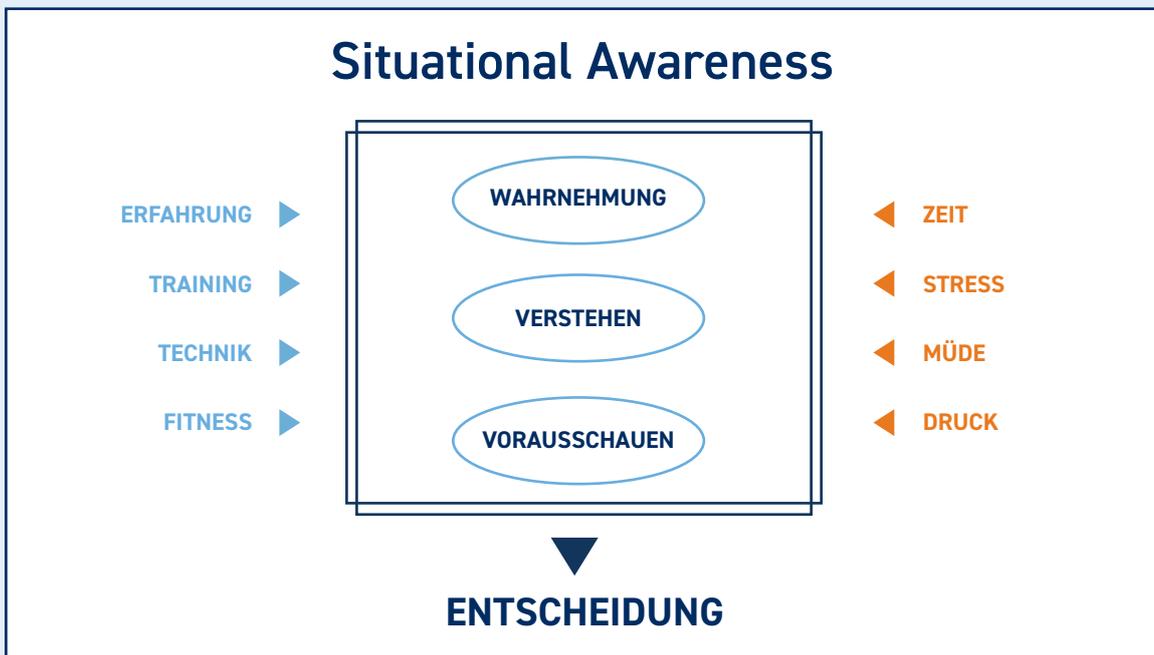
Nun, der nächste Schritt auf dem Weg zum „Big Picture“ findet auch noch vor dem Erreichen des Luftfahrzeuges statt. Aus der Distanz erkennt man vieles. Zum Beispiel, ob alles gerade ist. Ein schiefes



Richtige Flugvorbereitung: Nutze alles, was geht

Flugzeug kann auf unterschiedlich volle Flächentanks hinweisen, unterschiedlichen Reifendruck oder ein Hauptfahrwerk, das der letzten Landung nicht ganz standgehalten hat. Weiterhin ist der Bereich um das Luftfahrzeug herum interessant. Gefahrenquellen für das Luftfahrzeug (z. B. Hindernisse beim Losrollen) oder Gefahren, die durch das Luftfahrzeug entstehen (z. B. Personen hinter dem Luftfahrzeug, die beim Anlassen oder Losrollen durch den Propellerstrahl gefährdet werden könnten). Mit einem aufmerksamen Blick kann so auf dem Weg zum Luftfahrzeug schon die ein oder andere zusätzliche Information in das „Big Picture“ integriert werden. Leider steht dies in keiner Checkliste.

Nach diesem praxisorientierten Ansatz der Beschreibung von SA folgt nun das SA-Modell von Frau Dr. Mica Endsley, ehemalige Chefwissenschaftlerin der US Luftwaffe. SA besteht gemäß ihrem Modell aus drei Stufen oder Leveln: **Wahrnehmung** (Perception), **Verstehen** (Comprehension) und **Vorausschau** (Projection).



Als erstes müssen wir alle verfügbaren Informationen wahrnehmen. In Anlehnung an das vorherige Beispiel der Vorflugkontrolle spielen hier die Prüfung der Borddokumente und das Umfeld des Luftfahrzeuges mit herein. Im nächsten Schritt muss man verstehen, was die einzelnen Informationen im Gesamtkontext bedeuten. Ein Restkraftstoff von x Litern kann an einem Tag mehr als ausreichend sein, an einem anderen Tag (kritisches Wetter, weiter entfernte Ausweichflugplätze usw.) als bedrohlich für die Flugsicherheit bewertet werden. Der Grundsatz „dem Luftfahrzeug voraus sein“ spiegelt die dritte Stufe der SA wieder. Basierend auf den wahrgenommenen Informationen und dem Verstehen ihrer Bedeutung müssen wir mental antizipieren, was als Nächstes kommt oder getan werden sollte. Zum Beispiel während weniger arbeitsintensiven Flugphasen vorbereitende Dinge tun (Anflugblatt raussuchen, Frequenzen vorrasten, ATIS checken usw.).

Viele unserer technischen Erregungschaften in der Fliegerei haben sowohl Vor- als auch Nachteile in Bezug auf SA. Ein Autopilot zum Beispiel entlastet uns von der Arbeit des manuellen Fliegens und schafft so freie kognitive Kapazitäten für ein höheres Level an SA. Auf der anderen Seite kann ein Autopilotensystem, mit dem man wenig vertraut ist oder welches eine Fehlfunktion aufweist, Unmengen an Kapazitäten rauben. Dies führt unweigerlich zu einem signifikanten Abfall der SA.

Ein weiteres Beispiel sind die weitverbreiteten Apps und Onlineplattformen zur Flugvorbereitung. Unbestritten ein enormer Gewinn an Unterstützung. Auf der anderen Seite setzt man sich mental weniger mit dem Flug auseinander. Wenn man – ganz klassisch – den Strich in die Papierkarte zeichnet, fallen mögliche Gefahrenquellen entlang der Route oft leichter auf. Zum Beispiel Segelfluggelände. Im Kontext von Wetter und Wochentag kann man dann abschätzen, ob dies ein sicherheitsrelevanter Faktor sein könnte. Im Flug kann man dann vorausschauend auf möglichen Verkehr achten oder solche Gebiete umfliegen. Die „direct to“-Funktion des GPS beinhaltet solche mentalen Gefahrenabschätzungen leider nicht.

SA ist vergleichbar mit Stress. In der Unterforderung bringen wir meist schlechte Leistung, in der Überforderung ebenfalls. Einfache Flüge bei bestem Wetter verleiten uns oft dazu der *menschlichen Massenträgheit* nachzugeben. In Extremsituationen (z. B. Notfälle) neigen wir dazu, uns auf die potenzielle Bedrohung zu fokussieren und verlieren oftmals das „Big Picture“ aus den Augen.

Vor lauter Faszination für die dritte Dimension vergessen wir, besonders in Notsituationen, die vierte Dimension: Zeit! Das Zeitgefühl geht sehr schnell verloren. Der Pilot – ob Flugschüler oder Scheinverlängerer – kann meist die Frage beantworten, wie lange die Batterie im Falle eines Generatorsausfalls die Elektrik versorgt. Die Frage, wie lange man denn nun seit dem simulierten Generatorsausfall auf Batterie läuft, löst in der Regel einen sehr verwunderten Gesichtsausdruck aus.

### Vergessen Sie daher nie die fünf Ps des sicheren Fliegens:

#### **Proper Planning Prevents Poor Performance.**

Regelmäßiges Üben, gute Planung und Vorbereitung sowie das Notfallbriefing vor dem Start haben nur einen Zweck: freie Kapazitäten zu schaffen um somit einen adäquaten Level an SA zu ermöglichen.

SA beruht auf Erfahrung. Erfahrung kommt mit der Zeit und den Flugstunden. Je früher man sich jedoch mit dem Konzept der SA befasst, umso qualitativ hochwertigere Erfahrung sammelt man. Wer ist der bessere Pilot? Der Pilot, der heldenhaft aus einer Notsituation herauskommt – oder jener, der erst gar nicht in die Situation gerät? Mit einer adäquaten SA stehen die Chancen gut, kritische Situationen von vornherein zu vermeiden oder bereits einen Plan B für den Notfall zu haben.

In diesem Sinne: Many happy landings!

**Autor: Dirk Farsch**

#### Der Autor

Dirk Farsch ist Diplombiologe, CRM-Trainer und Theorielehrer u. a. für Human Factors. Flugstunden: >8600. Er hat den ATPL(A) und verschiedene Ratings. Seine Lehr- und Prüfberechtigungen: FI(A) PPL & CPL, NFQ (Nachtflug), IRI (Instrumentenfluglehrer), FII (Fluglehrer-Lehrer), FE PPL & CPL



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



# Zündkerzen am Rotax überprüfen

## – Was uns der Motor über sich erzählt

Für geschickte UL-Piloten\* ist das nicht so kompliziert wie oft gedacht

Springt der Motor schlecht an oder erreicht er nicht die volle Drehzahl, stehen oft schnell die Zündkerzen unter Verdacht. Diese können zwar schadhaft sein und man sollte sie in diesem Fall dann auch gleich austauschen. Doch häufig sind sie nur durch ungünstigen Flugbetrieb verunreinigt. Der Zustand der Kerzen kann uns aber auch auf eventuelle Probleme des Motors hinweisen. Bei Fluggeräten der M-Klasse dürfen Piloten die Zündkerzen auch ohne größere Ausbildung herausrauben und wieder einsetzen. Natürlich erfordert das die richtige Vorgehensweise und muss auch sorgfältig erfolgen. Mit der richtigen Prozedur und etwas Geschick ist das meistens kein allzu großes Problem.

Will sich ein UL-Pilot, der es noch nicht gemacht hat, an die Überprüfung der Zündkerzen seines Rotax-Motors wagen, so muss er sie nach dem Öffnen der Cowling zuerst lokalisieren. Sie befinden sich unter den Zündkerzensteckern (im Bild die gelben Pfeile), die zuerst direkt an ihrer Isolation (und nicht an der Zündleitung) vorsichtig abzuziehen sind. Dann kann man die Kerzen gut erkennen (roter Pfeil im Bild). Jeder Zylinder hat zwei Zündkerzen, beim Vierzylinder-Rotax sind es also acht Stück.

Die Kerzen werden dann mit einem geeigneten Werkzeug (in der Regel ein Zündkerzenschlüssel, der fest auf der Kerze sitzen muss) gelöst, per Hand vorsichtig herausgedreht und in einer geeigneten Vorrichtung abgelegt. Dabei dürfen die Elektroden nicht beschädigt werden und die einzelnen Kerzen müssen den jeweiligen Positionen im Motor zuzuordnen sein. Dann kann das Aussehen der Kerzen, das sogenannte „Kerzenbild“,

beurteilt und so auf den Zustand des Motors geschlossen werden. Das Wartungshandbuch der Rotax-Baureihen 912 und 914 gibt dafür folgende Hinweise:

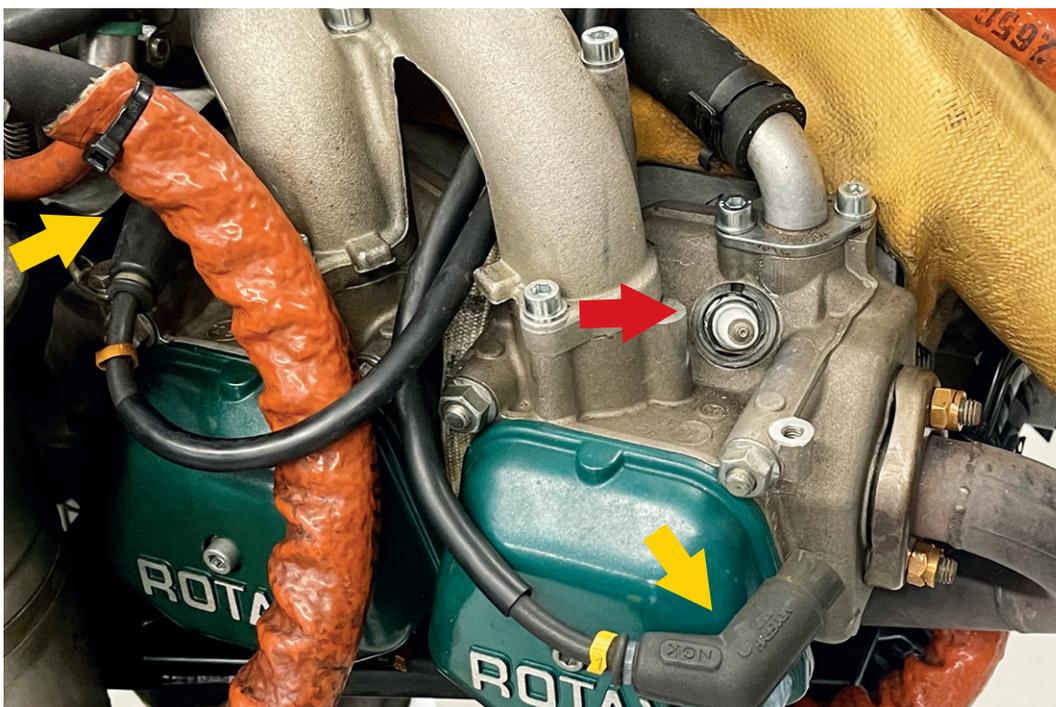
- Hell bis braun: Okay
- Schwarz bis verrußt: Motor läuft eventuell zu fett, erreicht Betriebstemperatur nicht, lange Leerlaufzeiten oder Luftfilter eventuell verschmutzt oder zugesetzt
- Ölig: Hier stimmt meist etwas nicht. Zylinder oder Kolbenringe können schadhaft sein, die Abdichtung der Ventilschäfte ist eventuell nicht mehr okay oder die Kerze hat selbst einen Schaden. Das ist dann eine Sache für den Fachmann.
- Weiße Kerze, Perlbildung: Gemisch zu mager, Ventile schließen möglicherweise schlecht

Sind die Kerzen noch okay und können weiterverwendet werden, erfolgt bei Bedarf eine vorsichtige Reinigung. Eine geläufige Methode ist das Entfernen von Verkrustungen am Gewinde mit einer

Bürste aus Messing und die anschließende Reinigung mit Industrie- oder Bremsenreiniger (Avgas ist hierfür tabu!). Dabei nichts beschädigen, weshalb grobe Stahlbürsten nicht gewählt werden sollten. An der sauberen Kerze kann dann der Elektrodenabstand mit geeigneten Werkzeugen überprüft und bei Bedarf nachjustiert werden. Dies gilt laut Wartungshandbuch übrigens auch für neue Kerzen, denn der Abstand kann durch falsches Handling auch bei diesen verändert worden sein. Beim Einstellen des Abstands keine Gewalt anwenden und wer es

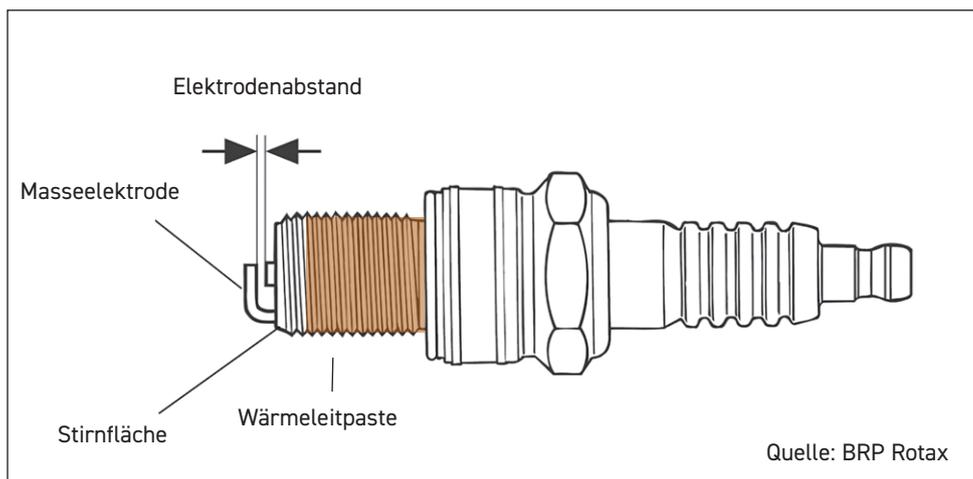
sich nicht zutraut, sollte es lassen oder einen Experten um Rat fragen. Erkennt man keine äußeren Beschädigungen, können die Kerzengewinde dann für den Einbau sparsam mit Wärmeleitpaste bestrichen werden. Dabei darf die Paste nicht an die Masselektrode, die Stirnfläche und die ersten drei Gewindgänge gelangen, weil dies laut Hersteller zu Zündstörungen führen könnte.

- ◀ Zündkerzenstecker (gelbe Pfeile) und Zündkerze (roter Pfeil) an einem Rotax 912





Kerzenbild



Quelle: BRP Rotax

Bild: Eigene Darstellung unter Verwendung eines Bildes von BRP Rotax

Dann setzt man die Kerzen bei kaltem Motor mit der Hand wieder ein und zieht sie zunächst handfest. Anschließend werden sie beim Rotax mit einem Drehmomentschlüssel mit 20 Nm festgezogen und die Zündkerzenstecker werden wieder so aufgesteckt, dass sie fest sitzen und fühlbar „einrasten“.

Das Überprüfen der Kerzen unterstützt die Betriebssicherheit der Motoren. Wichtig ist für Piloten dabei aber, nicht einfach „loszuschrauben“, denn ein gewisser Sachverstand ist dafür schon nötig. Ein UL ist ein Gerät der Luftfahrt und kein Straßenfahrzeug, sodass hier höhere Risiken bestehen und noch mehr Umsicht geboten ist. Des Weiteren ist beim Umgang mit Werkzeugen und Materialien (Paste, Reiniger) generell Vorsicht geboten, um die eigene Gesundheit und die der anderen zu schützen. Arbeiten solcher Art haben für Piloten aber natürlich auch Grenzen. Irgendwann wird es eine Sache für einen Motorwart. Wer solche Tätigkeiten richtig lernen will, ist daher mit einem Lehrgang zum Motorwart oder UL-Wart gut beraten. Denn mit dem dort erlernten Wissen können Piloten

auch mehr tun als nur das Kerzenbild zu prüfen. Vereine freuen sich meist über jede diesbezügliche Verstärkung. In den Luftsportverbänden werden regelmäßig derartige Lehrgänge angeboten, die neben der Wissensvermittlung gleichzeitig die Möglichkeit des direkten Austauschs mit anderen Piloten bieten, die auch regelmäßig „schrauben“ wollen.

Text und Fotos: Günther Schöffner

#### Der Autor

Dr.-Ing. Günther Schöffner MBA ist Unternehmenscoach, Experte für Transformationsmanager und Autor zahlreicher Fachartikel und dreier Bücher. Ihm liegt die verhaltensbasierte Sicherheit im Flugsport am Herzen. Schöffner ist in mehreren Flugsportvereinen aktiv. Beim LSV RLP bildet er seit 2020 Motorwarte aus. Ab November 2023 bietet er dort auch Lehrgänge zum UL-Wart an.



◀ Die Zündkerzen werden bei den meisten Rotax-Modellen bei kaltem Motor mit einem Drehmoment von 20 Nm festgezogen

#### \*Anmerkung:

Weil hier die Lesbarkeit im Vordergrund steht und der Umfang des Artikels Grenzen hat, ist er im generischen Maskulin ohne jegliche Gedanken einer Diskriminierung

verfasst. Für den Autor sind Gleichberechtigung und Gleichwertigkeit seit jeher Selbstverständlichkeiten, die nicht zur Diskussion stehen.

## FAI Welt Cup/Eurotour Wettbewerb 2023 in Belgien

Vom 24.06. bis 25.06.2023 fand in Anthisnes (Belgien) der 2. FAI Welt Cup /Eurotour Wettbewerb in der Klasse F3G statt.

Insgesamt nahmen 21 Piloten aus fünf Ländern teil. Samstag und Sonntag war es trocken, sehr warm, Temperaturen von 28 bis 32 Grad, bei wolkenlosem Himmel und 1–2 m/s Wind aus wechselnden Richtungen. Die vermeintlich gute Wetterlage wurde einigen Piloten zum Verhängnis und wichtige Punkte gingen verloren.

Es mussten einige Re-Starts durchgeführt werden, da die Helfer aufgrund der Südausrichtung (blauer Himmel, Sonnenschein) des Modellflugplatzes teilweise die Modelle nicht mehr erkennen konnten.

Ausgezahlt haben sich wieder die Konstanz in den wechselnden Flugaufgaben und die Teamleistung.

Trotz einiger Punktverluste in den einzelnen Disziplinen konnten wir ein starkes Ergebnis erfliegen.

Das Team „Ampere Flyer“ holte Platz 1 in der Teamwertung. In der Einzelwertung kam Sebastian Haase auf Platz 3, Tim Bischof Platz 4 und Platz 6 ging an Hans-Peter Haase.

Gewinner im Einzel ist Denis Duchesne (BE); auf Platz 2, mit dem



**Sieger der Teamwertung: Team Ampere mit (v.l.) Tim Bischoff, Sebastian Haase und Hans-Peter Haase.**

schnellsten Speedflug und den gesamt schnellsten Speedflügen während des Wettbewerbs in Anthisnes, landete Petr Fusek (CZ) Wir freuen uns auf den nächsten und abschließenden Wettbewerb zur Eurotour 2023 in Jehnedi (CZ) und hoffen auf weiterhin gute Flüge wie auch Ergebnisse.

**Text: Buko Modellflug/ red., Foto: Club Royal Petite Aviation Liégeoise**

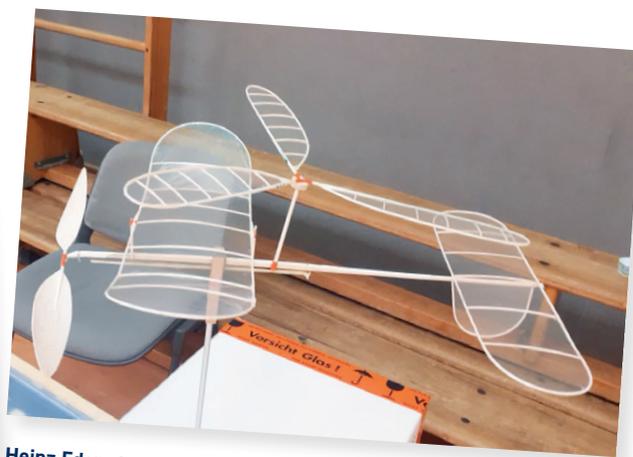
## Kurzbericht von der Deutschen Saalflugmeisterschaft F1M, TH30



**Die Teilnehmer und Organisatoren der Deutschen Saalflugmeisterschaft in Ingolstadt**

An der Deutschen Meisterschaft des DAeC in Ingolstadt am 24./25. Juni nahmen fünfzehn Piloten teil, darunter erfreulicherweise auch fünf Jugendliche. Es galt in zwei Flügen möglichst lange Flugzeiten zu erreichen, sechs Starts waren erlaubt. Der längste Flug gelang Uwe Bundesen (BW) mit 15 min 1 sec. Er gewann damit in der Klasse F1M – Modelle mit 45 cm Spannweite, 3 g Gewicht, angetrieben von einem dünnen, 1,5 g schweren Gummistrang. Da es auch bei abgeschalteter Lüftung in einer Halle immer eine Drift gibt, müssen immer wieder mal die Modelle mit einer langen Teleskopstange und ganz viel Gefühl auf Kurs gebracht werden.

In den zwei Wettbewerbstagen starteten die meisten der Teilnehmer in zwei oder gar bis zu vier Klassen. Peter Kuttler (BY) siegte mit 21:07 min in der Klasse F1M-L. Hier sind im Gegensatz zu F1M



**Heinz Eder startete in der Retroklasse mit einem Gyrocopter aus dem Jahr 1944 – auf Youtube unter „Indoor Tragschrauber“ zu sehen**

nicht alle technischen Feinheiten erlaubt. TH30 ebenso wie TH35 ging ebenfalls an Uwe Bundesen. Wer lieber elektrisch fliegt statt mit 1500 Umdrehungen Gummi, startet in der Kondensatorklasse. Bester war hier Heinz Eder (BY) mit 5:34 min. Auch Nachbauten von historischen Saalflugmodellen waren am Start, am längsten flog Helmut Schnell (BW) mit einem „Deckenkratzer“ von 1962 mit 5:48 min.

Die besten Jugendlichen waren: F1M – Julius Rosenkranz (BW) mit 15:48 min, F1M-L – Youssef Mghari (BW) mit 17:47 min, TH35 – Nils Pfannmüller (BY) mit 9:58 min.

Die kompletten Ergebnisse gibt es hier:

<https://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2023/>.

**Text: Bernhard Schwendemann/ red., Fotos: Heinz Eder**

## Drone-Race Worldcup in Deutschland

Am 24. und 25. Juni fand in Aichtal der dritte von elf World-Cup-Wettbewerben in diesem Jahr statt. Bei strahlendem Sonnenschein hatten die 42 Teilnehmer am FAI Worldcup ideale Bedingungen vorgefunden. Dank einer hervorragenden Organisation durch Michael Marggraff und Jens Demmer vom Team Aircrasher, die erstmal ein solches Event ausrichteten, gab es ein tolles Rennwochenende. Gewinner wurde Marvin Schäpper aus Lichtenstein, gefolgt von Killian Rousseau (Frankreich) und Pawel Lasczak (Polen).

Interessant war die Kombination des FAI Worldcup mit dem nationalen DSC-Wettbewerb, so dass die Gesamtteilnehmerzahl auf 72 stieg.

Dass Drone-Race eine Sportart für die Jugend ist, bewies ein gesondertes Ü40-Rennen.

Pressemitteilung und Foto: BUKO Modellflug



Aircrasher Jens Demmer (li.) und Michael Marggraff

## Replika-Modelle sind im Aufwind

Der aktuelle CIAM-Flyer der Modellbaukommission FAI befasst sich mit Retro-Scale-Modellen



„Keine Zukunft ohne Rückblick!“ So beschreibt Autor Emil Giezendanner die Faszination, alte Segelflugzeuge nachzubauen. Da die Flugzeuge der frühen Jahre ausschließlich aus Holz gebaut wurden, finden sich heute immer mehr Modellbauer, die die Repliken maßstabgetreu nachbauen und Treffen mit Gleichgesinnten organisieren. Diese Veranstaltungen, bei denen Flieger und Experten zusammenkommen, beweisen, dass die Entwickler bereits vor 100 Jahren über eine Fülle von Fähigkeiten und Wissen verfügten. Die heutigen Vintage-Enthusiasten sind stolz, dass sie bei der Reproduktion bis ins kleinste Detail den Entwicklern nahefeiern können.

### Die Zukunft aus dem Museum

Replika-Modellbauer besuchen Museen und informieren sich anhand einschlägiger Literatur, um nach alten Zeichnungen und Fotografien ihre eigenen Konstruktionen zu planen. Gute Tipps beim Bau von Oldtimer-Modellen können zudem Experten für die Restaurierung von mantragenden Segelflugzeugen beisteuern. Insider

wissen auch, wo sie alte Blaupausen und Beschreibungen finden. Am Ende ist es faszinierend, wie sehr sich die originalen Flugzeuge und die Modelle ähneln. Der einzige Unterschied liegt in der Größe.

### Bausätze für einen einfacheren Start

Verschiedene Hersteller von Modellflugzeugen haben auf den Trend reagiert und bieten Holzbausätze für Oldtimer-Segelflugzeugmodelle an. Dabei reicht die Palette von einfachen Schnitzsätzen bis hin zu teil- oder fertigmontierten Modellen.

Eine brauchbare Zwischenlösung, die jedoch für echte Vintage-Enthusiasten als Stilbruch gilt, sind kombinierte Kits mit laminierten Rümpfen. CAD-Konstruktionen sind ideal für die Herstellung von Bauteilen für Modelle in verschiedenen Größen. Auch hier gilt die alte Regel, dass größere Modelle stabiler sind und besser fliegen. Infos auch unter <http://www.retroplane.net/de/>

Quelle: FAI/Emil Giezendanner/red.

Fotos: M. Nussbaumer und P. Stahl

## Gleitschirm-Weltmeisterschaft in Frankreich

### Deutsches Team verpasst Medaillenränge

Die deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft bleibt ihrem Pech treu. Wieder einmal sorgte ein missglückter Durchgang für das Ende aller Medaillenhoffnungen, obwohl das Team mit einer furiosen Aufholjagd glänzte. Philipp Haag aus Rottweil landete am Ende als bester deutscher Pilot auf Rang sechs, gefolgt von seinem Landsmann Ernesto Hinestroza aus Garmisch-Partenkirchen. Julia Jauß aus München flog bei den Damen auf Platz zehn.

Im französischen Chamoux-sur-Gelon fand vom 20. Mai bis 3. Juni die 18. FAI Gleitschirm-Weltmeisterschaft statt. 149 Piloten aus 49 Nationen flogen nach der Eröffnungsfeier und den Trainingsläufen um die Titel in der Team-, Herren- und Damenwertung. Das deutsche Team war mit sechs Pilotinnen und Piloten am Start, die in der Weltrangliste unter den Top 20 gelistet sind. Trotz guter internationaler Resultate waren für das deutsche Team die letzten Europa- und Weltmeisterschaften immer wieder von einem unberechenbaren Durchgang begleitet. „Unser Sport hängt von vielen Faktoren ab, die manchmal sehr schwer einzuschätzen sind, wie zum Beispiel Wetterbedingungen, technische Probleme oder individuelle Leistungen unserer Piloten. Diese Faktoren kontrollieren wir meistens sehr gut, allerdings hatten wir die letzten Jahre jeweils einen Ausreißer bei den großen Wettbewerben, der uns immer wieder die Medaillenplätze kostete. Aber es ist wichtig, die Anstrengungen und den Einsatz des Teams anzuerkennen, selbst wenn das Ergebnis nicht den Erwartungen entspricht“, erklärt Teamchef Harry Buntz.

#### Schock am ersten Tag

Nach der Analyse der letzten Europa- und Weltmeisterschaften war das Team bestens vorbereitet nach Frankreich gereist. Vor allem an der Kommunikation innerhalb des Teams wurde gefeilt, um bei wichtigen Passagen die richtigen Entscheidungen zu treffen. Umso ernüchternder war daher der Auftakt. Am ersten Tag der Weltmeisterschaft erreichten lediglich 21 von 149 Piloten das Ziel. Da keiner der deutschen Piloten das Glück hatte, die Ziellinie zu sehen, startete Team Deutschland in der Nationenwertung weit abgeschlagen auf Platz 22 in die WM.

#### Furiose Aufholjagd

Das deutsche Team zeigte bei den verbleibenden Läufen eindrucksvoll, welches Potenzial in ihm steckt: ein erster Platz, viermal auf Rang zwei sowie einmal Platz drei und zweimal Platz vier machten deutlich, warum Deutschland mit mehr als berechtigter Medaillenhoffnung nach Frankreich gereist war und mit Platz sechs in der Nationenwertung am Ende unter Wert geschlagen wurde.

#### Frankreich räumt bei seinem Heimspiel ab

Genau wie bei der letzten Europameisterschaft in Serbien eroberte das französische Team auch bei seinem Heimspiel die Podiumsplätze. In der Herrenwertung sorgten Maxim Pinot, Honorin Hamard und Pierre Remy für einen vollständigen Medaillensatz für die „Equipe de France“, was zusätzlich auch den Titel in der



▲ Lac d'Annecy



▲ Das deutsche Team

Teamwertung sicherte. Und bei den Damen konnte lediglich Nanda Walliser aus der Schweiz ein wenig Farbe auf das Podium bringen, das von Meryl Delferriere und Constanze Mettetal aus Frankreich dominiert wurde.

#### Neun Wertungsläufe in der Savoie Mont Blanc

Die Haute-Savoie bot eine perfekte, sehr sportliche Arena mit atemberaubenden Landschaften und unzähligen fliegerischen Möglichkeiten. Die Wetterbedingungen erlaubten neun sportliche Durchgänge zwischen 54 und 99 Kilometern, bei denen es tiefes Soaren an den endlosen Rippen, stramme Luv- und Leebärte, zähes Ringen in den Flachlandpassagen und nervenaufreibende Endanflüge gab.

Text und Fotos: DHV

## Aus der Redaktion

## Schreibt uns: Was gibt es Interessantes in fußläufiger Nähe zu eurem Flugplatz?

**Jeder von uns hat wahrscheinlich seine Lieblings-Zielflugplätze, zu denen man immer wieder gern für einen Tagesausflug fliegt. Zugegeben: Manche Flugplätze sind ihrer Lage oder Attraktivität wegen wahre Magneten für die E-, K- und M-Klasse. Ein besseres Beispiel als die bekannten Landeplätze auf den Nordseeinseln gibt es dafür kaum.**

Aber was ist mit den vielen anderen Flugplätzen? Haben sie vielleicht außer einem schönen Restaurant mit netten Pächtern, reichhaltiger Speisekarte und idealem Blick auf die Piste nichts zu bieten? Schon! In der weiteren Umgebung vieler Flugplätze findet sich einiges Interessantes, das man mit dem PKW in kurzer Zeit erreichen kann. Aber genau das ist der Haken: Wer mit dem Flugzeug kommt, hat sein Auto nicht dabei.

Erste Lösung: Leihwagen. Aber an den allermeisten kleinen Plätzen stehen keine Leihwagen herum. Die man muss stattdessen bei den bekannten Vermietern schon ein paar Tage im voraus verbindlich zum betreffenden Flugplatz vorbestellen, ohne zu dem frühen Zeitpunkt schon zu wissen, ob das Wetter den Flug überhaupt erlauben wird. Wenn nicht, sitzt man mit den Kosten da.

Zweite Lösung: Taxi. Für die Anfahrt zu den in aller Regel abgelegenen Flugplätzen brauchen Taxis lange und es vergeht eine ungenutzte Wartezeit, bis der Wagen endlich auf die Flugplatzzufahrt einbiegt. Ganz besonders an den Wochenenden wird das Warten aufs Taxi zur Ausdauerübung.

Und ÖPNV? Schön, wenn eine Haltestelle nicht weit vom Flugplatz

entfernt ist und auch am Wochenende regelmäßig angefahren wird. Ein zwanzig Kilometer entfernter Regio-Bahnhof nützt für einen Tagesausflug nicht.

Also: Statt Attraktionen in der weiteren Umgebung von Flugplätzen suchen wir für Tagesgäste Tipps in der näheren Umgebung, die man idealerweise in 30 Minuten von eurem Flugplatz aus zu Fuß erreichen kann. Oder mit Leih-Fahrrädern, die für eingeflogene Gäste am Flugplatz bereit stehen.

Drei Beispiele: Vom Flugplatz Nordholz-Spieka lässt sich zu Fuß in etwa 30 Minuten entlang einer Bundesstraße das Deutsche Luftschiff- und Marinefliegermuseum AERONAUTICUM erreichen. Etwa genau so lange braucht man vom Flugplatz Dessau zum Technikmuseum Hugo Junkers. Und vom Flugplatz Speyer geht man zum dortigen Technikmuseum keine zehn Minuten. Aber es müssen natürlich nicht die hier nur beispielhaft aufgeführten Technik-Museen sein, die einen Besuch wert sind. Es kann alles sein, was ihr den Tagesgästen eures Flugplatzes empfehlen würdet.

Unsere Bitte an unsere Leserinnen und Leser: Schreibt uns, was in der Nähe eurer Flugplätze an Sehens-, Besuchens- oder Besichtigungswertem zu Fuß oder mit dem Fahrrad in bis zu 30 Minuten erreichbar ist und somit euren Flugplatz zu einem interessanten Tagesziel für andere Leserinnen und Leser macht. Bitte nichts angeben, dass nur mit dem Auto erreichbar ist!

Wir werden die Tipps sammeln und in einer tabellarischen Übersicht darstellen.

Schickt eure Tipps bitte an: [redaktion@luftsportmagazin.de](mailto:redaktion@luftsportmagazin.de)

## IMPRESSUM LuftSport August/September 2023

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Kelttenring 10, 56072 Koblenz  
Tel.: 0261-88979433, Mobil: 0151-75018631  
[www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de), [redaktion@luftsportmagazin.de](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:steven.dehne@lsvni.de), [www.lsvni.de](http://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](mailto:presse@lsvrp.de), [www.lsvrp.de](http://www.lsvrp.de)  
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCLUB | NRW e.V.  
Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg  
Tel.: (0203) 77844 - 52, Fax: (0203) 77844 - 44  
[info@aeroclub-nrw.de](mailto:info@aeroclub-nrw.de)  
Verantwortliche Redakteurin: Mona Ritter

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 Feuchtner (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 Rühnenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Uwe Augustin, Ole Bachmann, Tobias Barth, Stephan Biwald, Uwe Bodenheimer, Fabian Brandt, Paul Brandt, Christian Deubig, Martin Elsen, Dirk Farsch, Natalie Hölcher, Christian Horn, Börje Horn, Marion Huber, Isabel Jasna, Kathrin Kaiser, Heinrich Kracke, Tobias Krechel, G. Kühnel, Lukas Luksch, Tjark Mahtau, Joachim Mahrholdt, Maximilian Marisch, Andreas Meyne, Hans-Joachim (Perry) Neupert, Norbert Neupert, Karl Pickan, Lukas Pietsch, Felix Ries, Torsten Rudolf, Thomas Sachtleben, Erva Satun, Georg-Noel Schäfer, Tobias Schmidt, Günther Schöffner, Marc Schultz, Christian Schwind, Niklas Selbach, Frank Steege, Zoe Stoll, Clara Thaldorf, Dieter Vogt, Stefan János Wágner, Julia Weidler, Phillip Welsch, Sebastian Wemhoff, Hanna Wendtlandt, Carla Wilkens, Felix Witt, Christian Wolff, Wilhelm Wurst, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 12.500 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](mailto: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](http://www.luftsportmagazin.de)

Die nächste Ausgabe erscheint am 19. Oktober 2023\*,  
Redaktionsschluss ist der 04. September 2023\*.

\* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf [www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de) veröffentlicht.



# LuftSport Magazin

