

AUSGABE FEBRUAR/MÄRZ 2024

LEBE DEINEN TRAUM.



# LuftSportMagazin

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

Mit Glück und Courage

Mein erster Wellenflug

Mit Stoppuhr und Karte

Navigieren ohne Navi

Mit Können und Liebe

„Scale“ im Modellflug – wie geht das?

MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
17.-20. April	AERO	Friedrichshafen	<a href="https://www.aero-expo.de/">https://www.aero-expo.de/</a>
01. Mai	Tag der offenen Tür	Bohnte-Bad Essen (EDXD)	<a href="https://www.lsv-wittlage.de/">https://www.lsv-wittlage.de/</a>
01. Mai	HLB UL Fly-In	Breitscheid (EDGB)	<a href="https://edgb.de/hlb-ul-fly-in/">https://edgb.de/hlb-ul-fly-in/</a>
04.-05. Mai	Saumagen Fly-In	Bad Dürkheim (EDRF)	<a href="https://www.edrf.de/">https://www.edrf.de/</a>
09.-15. Mai	Dannstadter Vergleichsfliegen	Ludwigshafen-Dannstadt	<a href="https://segelflug.aero/">https://segelflug.aero/</a>
17.-21. Mai	ASK-18 Treffen (50 Jahre)	Wershofen (EDRV)	<a href="https://www.sfg-wershofen.de/home/ask-18-treffen/">https://www.sfg-wershofen.de/home/ask-18-treffen/</a>
25. Mai	Rallye zwischen den Meeren	Schleswig-Kropp (EDXC)	<a href="https://www.luftsport-sh.de/termine.html">https://www.luftsport-sh.de/termine.html</a>
26. Mai	Waffel Fly-In	Rennefeld (EDKR)	<a href="https://www.renefeld.de/waffel-fly-in/">https://www.renefeld.de/waffel-fly-in/</a>
10.-21. Juni	DM Segelflug (Standard- und 15m-Klasse)	Zwickau (EDBI)	<a href="https://www.acz.de/">https://www.acz.de/</a>
12.-16. Juni	DM Navigationsflug	Breitscheid (EDGB)	<a href="https://navigationsflug.de/events/deutsche-meisterschaft-im-navigationsflug-3/">https://navigationsflug.de/events/deutsche-meisterschaft-im-navigationsflug-3/</a>
15. Juni	2. Robin Fly-In	Bad Pyrmont (EDVW)	<a href="https://www.lsg-bad-pyrmont.de/">https://www.lsg-bad-pyrmont.de/</a>
23.-29. Juni	Meisterschaft Motorkunstflug	Welzow (EDCY)	<a href="https://kunstflugverband.de/news/termin-meisterschaften-2024-in-welzow/">https://kunstflugverband.de/news/termin-meisterschaften-2024-in-welzow/</a>
24. Juni-05. Juli	DM Segelflug (Club-Klasse)	Burg Feuerstein (EDQE)	<a href="https://www.edqe.de/wettbewerbe/deutsche-meisterschaft-segelflug-clubklasse-2024/">https://www.edqe.de/wettbewerbe/deutsche-meisterschaft-segelflug-clubklasse-2024/</a>
27. Juli-11. August	WM Segelkunstflug	Oschatz (EDOQ)	<a href="https://flugplatz-oschatz.de/">https://flugplatz-oschatz.de/</a>
31. Juli-09. August	DM Frauen Segelflug (C/S/18)	Lachen-Speyerdorf (EDRL)	<a href="https://fsvn.de/">https://fsvn.de/</a>
12.-15. September	Deutsche UL-Meisterschaft	Bad Saulgau (EDTU)	<a href="https://ultraleichtflug.blogspot.com/">https://ultraleichtflug.blogspot.com/</a>
Ab 13. September	Gordon-Bennett-Rennen (WM Gasballon)	Münster	<a href="https://www.daec.de/oeffentlichkeitsarbeit/termine/detail/gordon-bennett-rennen-2024/">https://www.daec.de/oeffentlichkeitsarbeit/termine/detail/gordon-bennett-rennen-2024/</a>
09.-10. November	Interglide Expo-Event	Karlsruhe	<a href="https://www.interglide.de/">https://www.interglide.de/</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 Kombiproduct **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)



## Dem Glück auf die Sprünge helfen

### Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

uns alle – egal was wir fliegen, womit wir fahren oder wo wir springen – eint etwas: Wir haben das große Glück, einen wunderschönen Sport ausüben zu können. Wir haben uns unseren Traum ermöglicht und viele von uns müssen dafür Hürden überwinden – sei es zeitlich, mental oder finanziell. Und dann gibt es noch die Hürde mit dem Medical. Ein Bekannter von mir ist begeisterter Privatpilot und hat als Fluglehrer schon viele Schüler in die Luft gebracht. Beim Fliegerarzt hörte er dann die verhängnisvollen Worte: „Sie haben da was, was nichts Ernstes ist. Aber es ist selten und deswegen kann ich das nicht entscheiden. Das muss ans LBA.“ Das war Anfang 2023. Seit einem Jahr ist er nun gegroundet und fällt als Fluglehrer aus. Eine Entscheidung des LBA ist nicht abzusehen. Sein Traum vom Glück ist erst mal zerplatzt – so schnell geht das. Bei ihm ist es das Medical, bei anderen sind es Windkraftträder oder Bürgerinitiativen, die gegen Flugplätze sind, und wieder andere fürchten, dass nicht schnell genug ein Ersatz für AVGAS vorhanden ist. Doch wir Luftsportler sind keine Duckmäuser. Und das sollten wir nutzen, um dem Glück auf die Sprünge zu helfen. Nicht nur dem eigenen, sondern auch dem der Fliegerkameraden. Denn morgen kann es schon uns treffen. Mit der Teilnahme an der Petition an den Bundesverkehrsminister (siehe dazu Seite 4) können wir gemeinsam aktiv handeln, damit künftig die Bearbeitung der Tauglichkeitszeugnisse beim LBA zeitgerecht erfolgt. Auch in den anderen Bereichen gilt: Wenn unser Sport bedroht ist – sei es durch Windkraftanlagen oder wegen Lärmschutz – , steht die große Gemeinschaft unserer Landesverbände hinter uns, wenn wir sie früh genug einbinden. Die Verbände und der DAeC sind für all die Dinge, die unsere Interessen gefährden, wichtige Unterstützer und Multiplikatoren.

Aber mindestens genauso wichtig ist es, unserem eigenen Glück auf die Sprünge zu helfen. Und das geht gerade jetzt im Frühling ganz einfach: Endlich wieder schöne Flüge, Fahrten und Sprünge genießen und anschließend mit den Fliegerkameraden zusammen sein und Gemeinschaft erleben.

Ich wünsche allen einen tollen Start in die neue Flugsaison.

**Herzliche Grüße**

**Ricarda Helm**

**Titelfoto: Christian Hartmann**

**Editorialfoto: Ludwig Feuchtn**

## Inhalt

**Termine** U2

**News** 4

**Flieg mal hin**  
Vilshofen (EDMV) 8

**Reisebericht**  
Tunesien aus der Vogelperspektive 10

**Technik**  
Probleme mit Rotax-Vergasermotoren  
nach dem Start 12

**Landesverbände**

Bremen	LV 15 - 18
Hamburg	LV 19
Niedersachsen	LV 20 - 28
Rheinland-Pfalz	LV 29 - 36

**Ballon**  
Gordon-Bennett-Rennen 37 - 38

**NRW** LV 15 - 38

**Navigation**  
Navigation „Old School“  
Unnötiges Wissen oder  
vergessene Weisheit? 39

**Motorflug/UL**  
UL fliegen? Aber sicher! 42

**Segelflug**  
Ein Plädoyer für  
die „Außenseiterwelle“ 44

**Ausflugsziele**  
Wie wär's mal mit ... 46

**Modellflug**  
Scale – wie geht das? 48

**Segelflug**  
Ein Winterflugbetrieb vom Feinsten 50

**Die Leserseite**  
Kleinanzeigen 51

**Impressum** 51

## Prüfungen für Englisch Level 6

Der DAeC bietet in Zusammenarbeit mit der AOPA Sprachprüfungen für Englisch und Deutsch Level 6 an **sowie seit September 2023 auch Vorbereitungstests für Englischprüfungen Level 6**. Die Prüfungen werden von Language Proficiency Examiner (LPE) Michael Morr über Zoom durchgeführt und beinhalten ein ca. 15-minütiges Interview. Es folgt ein Test mit 30 Fragen, die mündlich beantwortet werden müssen. DAeC-Mitglieder zahlen für die Prüfung nur 200 €. **Hinweis:** Sie werden während des Anmeldevorgangs nach einer AOPA-ID gefragt. Hier geben Sie bitte an, dass Sie Mitglied im DAeC sind, und tragen Ihre Mitgliedsnummer ein. <https://aopa.de/2021/10/01/neues-angebot-aopa-sprachpruefungen-level-6-englisch/>

## Sprachurlaub für Segelflug-Jugend

Das Scottish Gliding Centre bietet allen Jugendlichen die Möglichkeit, gleichzeitig ihre englischen Sprachkenntnisse und ihre Fähigkeiten im Segelflug zu verbessern. Teile des Angebots sind neben freier Unterkunft mit Frühstück auch die Mitgliedschaft in der SGU, das Fliegen zu Cadet-Preisen und einiges mehr.

Die Jugendlichen sollten im Gegenzug bereit sein, **an vier Tagen Winde zu fahren (wochentags)**, d. h. es sollten fertig ausgebildete Windenfahrer sein, Einweisung in die verwendete SkyLaunch erfolgt vor Ort.

Weitere Informationen findet ihr hier: <https://www.daec.de/news/news-detail/sprachurlaub-fuer-segelflug-jugend/> **RH**



### Die Aircraft Maintenance Software der Zukunft NEU: mit integriertem Warenwirtschaftssystem ASA-WHSales®

- ✈ Trägt durch eine vollständige Dokumentation zur Werterhaltung des Luftfahrzeugs bei
- ✈ Sehr umfangreiche Dokumentensätze von: LTAs, EASA ADs, FAA ADs, Swiss ADs, French ADs, Canadian ADs, Italian ADs, SB/TMs, Kennblättern, Nfl II
- ✈ Betriebszeitenabgleich über Online Bordbuch
- ✈ Überwachung von Intervallen, Dokumenten und Formularen von Luftfahrzeugen
- ✈ Umfangreiche Auswahl an Formularen (z.B. ARC und Prüfberichte), die Verwendung eigener PDF-Formulare ist möglich
- ✈ Komplettes Befundberichtssystem mit Jobkartenfunktion, Artikelverwaltung, Werkzeugverwaltung uvm.

#### LIMITED AIRCRAFT EDITION

**Günstige Version für bis zu 9 Luftfahrzeuge für Klein-Camos /-Unternehmen, Privatpersonen & Vereine**

Jetzt Testversion anfordern unter: [www.asadatec.de](http://www.asadatec.de)



ASA Datec Datensysteme GmbH  
Hohlweg 5, D-59929 Brilon  
Tel. 02961-54115 / Fax: 02961-54116  
[info@asadatec.de](mailto:info@asadatec.de) / [www.asadatec.de](http://www.asadatec.de)

## Support für Limbach Motoren:

### Der nächste Schritt

Der Bundesausschuss Technik des DAeC ist mit dem LBA in engem Kontakt, um die Verwendung von Teilen für die Limbach Motoren zu ermöglichen. Ein Vorschlag seitens des DAeC basierend auf Owner Accepted Parts nach Teil-21.A.307 wurde mündlich bereits gutgeheißen. Details werden mit dem LBA noch ausgearbeitet.

Die Limbach Flugmotoren GmbH hatte im vergangenen Jahr Medienberichten zufolge ihre Zulassung als Entwicklungs- und Instandsetzungsbetrieb aus wirtschaftlichen Gründen aufgeben. Von den Folgen des nun fehlenden Supports sind zahlreiche Luftsportler und Luftsportlerinnen betroffen.

„Die möglichen Lösungen sind nicht einfach und die Erarbeitung und Abstimmungen benötigen daher Zeit. Wir hoffen, in Kürze zumindest eine Lösung für Standardteile und Verbrauchsgüter veröffentlichen zu können“, erklärt Karsten Schröder, Referent Technik und Umwelt im DAeC.

Quelle: DAeC

## Medical-Probleme beim LBA

### Zwischenstand der gemeinsamen Online-Petition

Die Bearbeitungszeiten beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) rund um das medizinische Tauglichkeitszeugnis sind zu lang. Das sorgt zunehmend für Verärgerung und Unverständnis bei den Piloten. Deswegen haben der DAeC gemeinsam mit der AOPA und dem DULV einen offenen Brief an Bundesverkehrsminister Volker Wissing geschrieben und ihrem Unmut Luft gemacht. Gleichzeitig riefen die drei Verbände alle Piloten dazu auf, eine Online-Petition zu unterschreiben. Bislang (Stand 22.01.) sind knapp 14.000 Unterschriften gesammelt worden. Doch es werden 50.000 Unterschriften benötigt, damit openPetition eine Stellungnahme von den zuständigen Entscheidungsträgern einfordert. Der Rechtsanwalt und Luftfahrtsachverständige Stefan Hinnens hat in einem Gespräch mit dem DAeC beschrieben, wie sich das langwierige Prozedere oftmals gestaltet und welche Auswirkungen es auf die Piloten haben kann. Während Berufspiloten in ihrer Existenz bedroht sind, leiden Hobbypiloten, weil die Fliegerei mitunter ein Lebensinhalt ist. Präsident Claus Cordes hat deswegen noch einmal um Unterstützung geworben: „Jede weitere Stimme unterstützt unser Anliegen. Im besten Fall erhalten wir als Antragsteller Rederecht im Petitionsausschuss des Bundestages. Mit eurer Stimme helft ihr, politischen Druck zu erzeugen, damit wir für unser berechtigtes Anliegen Gehör finden. Denkt daran, dass es jeden und jede von uns treffen kann, in die langsam mahlenden Mühlen des LBA zu geraten und Monate oder Jahre auf die erlösende Ausstellung eines flugmedizinischen Tauglichkeitszeugnisses zu warten. Dazu reicht es schon, unglücklich vom Fahrrad zu fallen“, so Cordes.

Die Petition können Sie hier unterschreiben: <https://www.openpetition.de/petition/online/problematik-der-flugmedizinischen-verwaltung-im-luftfahrt-bundesamt-loesen> oder per QR Code:

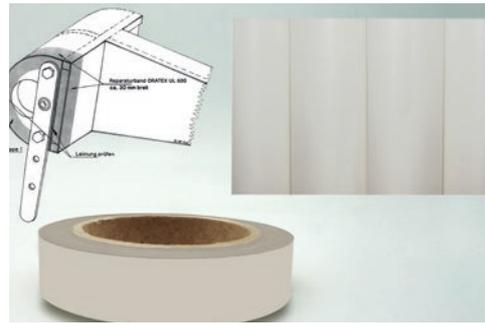


Quelle: DAeC

## Wichtiger Hinweis für die Höhenleitwerks-AD der Schleicher-Flugzeuge Ka6, K7, K8, ASK 13, ASK 16, ASK 18

Gemäß Flughandbuch ist eine jährliche Prüfung des Höhenruders erforderlich. Dazu muss die alte Bespannung in diesem Bereich entfernt werden. Um den Aufwand einer Baumwollbespannung mit entsprechendem Spannlack und Lackierarbeiten zu vermeiden, hat Firma Schleicher die Verwendung des Reparaturbands ORATEX UL600® für Schleicher EASA-AD 2021-0230 zugelassen. Lanitz Aviation bietet dazu ein passendes Reparaturband-Set an, bestehend aus dem Reparaturband ORATEX UL600®, dem Montageband und einem Filzraket.

Da ja bereits viele Schleicher Flugzeuge mit ORATEX® Gewebe bespannt sind, gibt es diese Bänder passend in allen 16 ORATEX® Farben.



Unter [https://youtu.be/\\_ORzOgSo3HQ](https://youtu.be/_ORzOgSo3HQ) zeigt eine Videoanleitung das korrekte Anbringen des Reparaturbandes.

Pressemitteilung Lanitz Aviation

## Die Sammlung des Segelflugmuseums wird digital



**Was im Keller von Museen alles schlummert, ist und bleibt meist verborgen. Das „Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug“ auf der Wasserkuppe macht damit Schluss. Denn es wird ja vermutet, dass dort ein „Heiliger Gral“ oder sogar das „Bernsteinzimmer“ liegt. Ist das so? Wir haben nachgefragt ...**

Mit einer umfassenden Inventarisierung der „Kellerfunde“ betrat das Museum gleich das digitale Zeitalter und brachte viele Objekte auf die Plattform Museum digital, welche unter <https://hessen.museum-digital.de/institution/34> direkt die Sammlung zeigt (runterscrollen). Aber nicht die Flugzeuge, sondern die Archiv- und

Depotbestände können dort jetzt bequem von zuhause vorgesichtet werden. Neben den fertigen Bausteinen ‚Segelfluginstrumente‘ und ‚Zeitschriften‘ wird aktuell die gesamte Bibliothek mit dem Scannen aller Buchvorderseiten erfasst. Unter ‚Werbemittel‘ zeigt das Museum keine Eigenwerbung, sondern Prospekte, Beschreibungen, Bauanleitungen und Kataloge aus dem Modellflug. Viele werden sich an den ein oder anderen Katalog gerne erinnern, dessen Inhalt seinerzeit meist aus finanziellen Gründen eher ein Traum bleiben musste.

Das Museum ermöglicht damit Historikern lange erhofftes Arbeiten im Archiv. Damit können sie wichtige Erkenntnisse gewinnen und Nachfragen starten, aber auch Stifter können herausfinden, ob das eigene Sammlungsstück, welches unbedingt einen Platz in einem Museum haben soll, dort schon vorhanden ist oder – und das ist wichtig – ob in der Sammlung eine Lücke klafft. Denn auch bei den Zeitschriften und Werbemitteln sind trotz intensiven Sammelns noch Lücken zu finden.

An dieser Stelle möchte das Museum aufrufen, als fehlend gefundene eigene Objekte gerne zu spenden, wenn sie für den Spender entbehrlich oder sogar doppelt in seiner Sammlung vorhanden sind. Umgekehrt können bereits jetzt mehrfach vorhandene Exemplare im Antiquariat des Museums erworben werden.

Quelle: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug/ Wasserkuppe



[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

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



## Starke Klimavorteile mit Elektroflugzeugen

### Studie zur Ökobilanz von Verbrenner- und Elektroflugzeugen

Forscher der Chalmers University of Technology, Schweden, haben die weltweit erste Ökobilanz (LCA) eines zweisitzigen, vollelektrischen Flugzeugs erstellt und den Vergleich mit einem gleichwertigen Flugzeug mit Verbrenner-Motor betrieben. Dabei wurde die gesamte Auswirkung von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende untersucht. In den Studien mit der Pipistrel Alpha Electro – die es auch mit fossilem Antrieb gibt – wurde nachgewiesen, dass die Klimaauswirkungen des Elektroflugzeugs bereits nach einem Viertel der erwarteten Lebensdauer geringer als bei der Verbrennerversion sind, sofern Ökostrom genutzt wird. „Die wichtigste Erkenntnis aus dieser Studie ist, dass kleine Elektroflugzeuge deutlich geringere Auswirkungen auf das Klima – bis zu 60 Prozent weniger – und andere Arten von Umweltauswirkungen haben können, als gleichwertige Flugzeuge mit fossilen Brennstoffen. Allerdings gibt es einen Kompromiss hinsichtlich der Knappheit der Bodenschätze – selbst im günstigsten Szenario sind es etwa 50 Prozent mehr, hauptsächlich aufgrund seltener Metalle in den Bat-



terien der Elektroflugzeuge“, sagt Rickard Arvidsson, der Hauptautor der Studie. Mehr zu der Studie lesen Sie hier:

<https://www.chalmers.se/en/current/news/major-climate-benefits-with-electric-aircraft,c3913105/>

RH

Foto: Chalmers University of Technology

## Luftraumänderungen 2024 Was kommt auf uns zu? Wer sind die Entscheidungsträger?

Herwart Goldbach, vielen Piloten bereits als Sicherheitsexperte bekannt, beschreibt in einem Video auf seinem neuen You Tube Kanal „HG-Flight“ anschaulich die anstehenden Änderungen der Luftraumstruktur, die ab 21. März 2024 gültig sind. Er erklärt auch, wie die Änderungen zustande kommen und wer in die Beratungen involviert wird. Wer sich das gut 12-minütige Video angeschaut hat, ist schon vor dem Erscheinen der neuen ICAO Karten gut auf die kommende Flugsaison vorbereitet.

[https://www.youtube.com/watch?v=JDhft\\_fcL\\_Q](https://www.youtube.com/watch?v=JDhft_fcL_Q)

RH

**Wie funktionieren diese jährlichen Abstimmungen?**  
 - in mehreren Gesprächsrunden werden Vorschläge erarbeitet und im November beginnt die Genehmigungsphase

**Lasst uns über diesen nicht unbedingt demokratischen, aber sachdienlichen Prozess sprechen.**  
 - Jeder Interessensvertreter setzt sich für seine, ihm wichtigen Belange ein. Hier zählt Qualität und gute Vorbereitung bei den Abstimmungsgesprächen.

**Teilnehmer:** DFS, Vertreter der Fluggesellschaften, Verbände wie DAeC, AOPA, Vertreter der Flughäfen, das Militär, die Luftwaffe und die Landesluftfahrtbehörden.

**Entscheider sind:** BAF und das Verkehrsministerium.

**DER PROZESS....**

## Flugzeugschlepper

### Airtug®

- Made in USA -

Einer der besten Flugzeugschlepper seiner Klasse. Endlich die Alternative.

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

Abwrackprämie für alte Schlepper!

### Exakt - Ruckelfrei - Sicher.

Vergessen Sie alles, was Sie bisher von Flugzeugschleppern kennen.

Mit nur einer Hand im Hangar bis zu 90 Grad einhallen - ohne Bücken, Drücken oder Kippen. Schleppen der Extraklasse.

**Mietkauf ab 89,-/mtl.**

Alle Infos: [airtug.de](http://airtug.de)



flightparts.de

flightparts.de

(Inh. Jeroen Breforth)  
Am Flugplatz 26  
31137 Hildesheim

0176 - 96 66 98 50

## Airshow mit dem größten Treffen historischer Flugzeuge

Vom 18.–19. Mai 2024 auf dem Flugplatz Cerny in La Ferté-Alais



Eine Airshow der besonderen Art findet am Pfingstweekende in der Nähe von Paris statt. Rund fünf Stunden lang werden Hunderte von historischen Flugzeugen am Himmel zu sehen sein. Thema der 51. Auflage der Veranstaltung, die in Kooperation mit dem Aéro-Club de France durchgeführt wird, ist die Geschichte der Luftfahrt – von der Zeit der Pioniere bis zur neuesten Generation von Zivil- und Militärflugzeugen. Neben der Flugshow ist genügend Zeit, mit den Piloten und Mechanikern ins Gespräch zu kommen, während man sich die ausgestellten Exponate aus der Nähe anschauen kann. Auch außerhalb der Veranstaltung ist das Museum am Flugplatz ein lohnendes Ziel. Alle Fluglegenden, unter denen Ölauffangwannen stehen, sind flugbereit. Weitere Infos: <https://letempsdeshelices.fr/>

Eisenschmidt gründet DTO:

### Pilots First Academy



Die Firma Eisenschmidt hat eine Theorie-Flugschule gegründet. Die Pilots First Academy ist ein Angebot des Geschäftsbereichs Aviation Training. Es werden E-Learning Kurse zu verschiedenen Themen aus den Fragenkatalogen der theoretischen Luftfahrerprüfung angeboten. Damit möchte das Unternehmen nicht als Konkurrenz antreten, sondern gemeinsam mit den Flugschulen, Vereinen und Verbänden die Theorie-Ausbildung auf einem hohen Standard halten.

Quelle: Eisenschmidt/red.

## 50. Sunrise in Schorndorf



In der Morgenfrühe vor Thermikbeginn starten die Freiflieger ihre Modelle, um die reinen Flugleistungen miteinander zu vergleichen. Dieses F1H-Modell wird mit der 50 m-Leine hochgezogen.

Ihren Jubiläums-Sunrise-Wettbewerb (den 50.) veranstalten die Freiflieger der Fliegergruppe Schorndorf am 10. März 2024 von 6:00 bis 9:00 Uhr auf dem Segelfluggelände in Welzheim.

Geflogen wird in allen Klassen Freiflug-Ebene, außer Verbrennungsmotoren. Ohne Thermikeinfluss gilt es, möglichst lange Flüge zu erreichen – keine Flugzeitbegrenzung.

Die Anfahrt ist ab Welzheim in Richtung Burgholz beschildert. Anmeldung an Bernhard Schwendemann, Fuchshofweg 25, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/45818, [BeSchwende@t-online.de](mailto:BeSchwende@t-online.de).

Details siehe unter [www.modellflug-schorndorf.de](http://www.modellflug-schorndorf.de)

Text: Bernhard Schwendemann

# TOST

## Flugzeuggerätebau













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

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

## Flieg mal hin: Vilshofen (EDMV)



▲ Vilshofen an der Donau, der Flugplatz liegt gleich gegenüber

Flugplatz Vilshofen ►

**Die Stadt Vilshofen an der Donau liegt am Rande des südlichen Bayerischen Waldes, dort wo Vils und Wolfach in die Donau münden. Die Altstadt erhebt sich eng gebaut, unmittelbar ans Wasser gerückt, auf einer spitzen Landzunge zwischen Donau und Vils und zeigt sich vom Gegenufer dem Besucher wie eine auf dem Strom schwimmende Insel. Darüber thront der imposante doppel-türmige Klosterbau der Benediktinerabtei Schweiklberg.**

Vilshofen an der Donau ist überregional bekannt für seine Veranstaltungen – die Highlights sind hier Donau in Flammen im Juli und der Schwimmende Christkindmarkt im Dezember. Ergänzt wird der Veranstaltungsreigen mit der Schweiklberger Orgelnacht, der Veranstaltungsreihe „SommerSerenaden“, dem Stadtfest, Donau. Jazz. Vilshofen, dem Filmfestival „Sommernachtskino“, dem traditionellen Sechstagerennen und dem Vilshofener Volksfest.

Die beiden Galerien im Rathaus und im Stadtturm laden zu interessanten, vielfältigen und anspruchsvollen Kunstausstellungen ein. Für ein besonderes Erlebnis sorgen die „BierUnterwelten“ mit Felsenkeller und Wissenswertem über Bier, speziell über den Vilshofener Joseph Groll, der das Pilsner Bier erfunden hat.

Der Flugplatz EDMV liegt links der Donau, die Endanflüge auf die beiden Pisten 12 und 30 gehen direkt der Donau entlang, was bei jedem Anflug immer wieder ein fliegerisches Erlebnis ist. Wegen der Nähe zur Stadt und umliegenden Wohngebieten wird jedoch um das Einhalten der Platzrunde gebeten. Nähere Informationen hierzu können Sie der Homepage des Flugplatzes entnehmen. Einmal in Vilshofen gelandet sollte man sich auf der Flugplatzter-



rasse stärken, das Farbenspiel der Donau genießen und die ganze Atmosphäre inhalieren. Wer will, kann auch am Flugplatz selbst übernachten. Nähere Informationen hierzu erhalten Sie im Flugplatzrestaurant.

Von Vilshofen aus gibt es viel zu entdecken. Die Drei-Flüsse-Stadt Passau ist nur ca. 20 km entfernt und kann bequem mit dem Taxi oder dem Zug erreicht werden. Am Flugplatz steht auch ein Mietauto der Firma app2drive zur Verfügung. Natürlich muss die Umgebung auch „erflogen“ werden. Ein Foto mit dem Drei-Flüsse-Eck Donau, Inn und Itz darf in keinem Fliegeralbum fehlen.

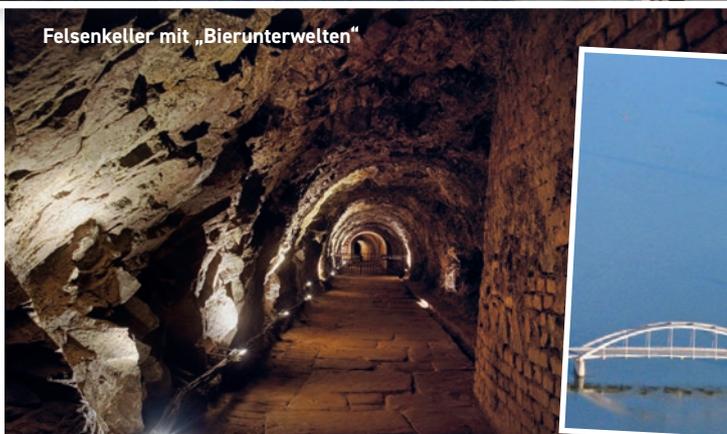
Im Norden liegen die niederbayerischen „Alpen“ mit dem Arber als größter Erhebung (4777 ft). Einen Steinwurf davon entfernt liegt der Flugplatz Arnbruck (EDNB). Richtung Osten geht es nach Sonnen (EDPS, 2702 ft) und weiter nach Österreich und Tschechien. Beliebtes Ausflugsziel sind hier die Flugplätze Budweis (LKCS) und Hosin (LKHS), die bei 100 kt in ca. 30 Minuten erreicht werden. Von Budweis aus ist die tschechische Hauptstadt Prag nicht mehr weit und kann auf verschiedenen Plätzen (z.B. LKPR, LKLT) angefliegen werden. Im Süden lockt natürlich das Alpenvorland mit seinen Seen (Chiemsee, Mondsee, Attersee, Wolfgangsee) und den österreichischen Bergen mit den beliebten Ausflugszielen St. Johann (LOIJ) und Zell am See (LOWZ).

Wenn Kinder der Region wie Fredl Fesl oder Ottfried Fischer von Ihrer „niederbayerischen Heimat Niederbayern“ sprechen, dann drücken sie damit ein Lebensgefühl aus, das man erleben muss.

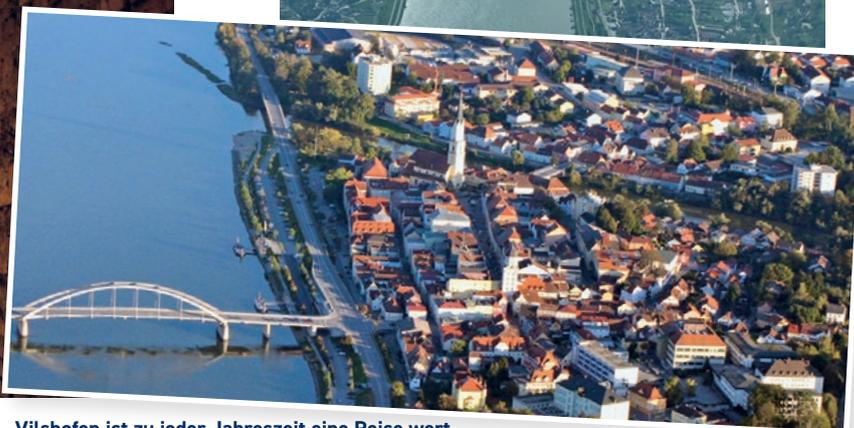


Der Stadtplatz lädt zum Bummeln ein

Immer der Donau entlang,  
ab nach Krems und Wien



Felsenkeller mit „Bierunterwelten“



Vilshofen ist zu jeder Jahreszeit eine Reise wert

Fliegerkollegen des Hanseatischen Fliegerclubs schlagen einmal im Jahr für eine Woche die Zelte in Vilshofen auf und genießen dieses Lebensgefühl mit den Flieger-Kameraden des Luftsportvereins Vilshofen e. V. Der Luftsportverein Vilshofen ist mit seinen fast 300 Mitgliedern und 14 Fluggeräten (Echo, UL und Segler) über die Grenzen bekannt und freut sich auf Ihren Besuch. Gerne können auch Fluglehrer der ortsansässigen Flugschule für anspruchsvolle Vorhaben wie z. B. einen Flug in die Alpen vermittelt werden.

**Text: Dr. Michael Steinmüller, Fotos: Matthias Hiergeist**  
(Leiter Kultur und Tourist-Information Stadt Vilshofen)

**Flugplatzinfos:**

Piloteninfos zum Platz finden Sie hier:  
<http://www.edmv.de/vilshofen-info/an-abflug>  
Flugplatzrestaurant:  
<https://www.flugplatzrestaurant-vilshofen.de/>



**Der Autor:**

Dr. Michael Steinmüller ist Motorflugreferent im Luftsportverein Vilshofen e. V.



**FRIEBE**  
LUFTFAHRT-BEDARF



**BOSE A30**  
AVIATION HEADSET



FRIEBE Luftfahrt-Bedarf  
City Airport  
68163 Mannheim  
+49 621 - 7001890  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero)  
[info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)



# Tunesien aus der Vogelperspektive



Über dem Kolosseum von El Jem

Nach der Landung  
in Tozeur



Einmal in Nordafrika zu fliegen ist der Traum vieler Privatpiloten. Doch aus dem Traum kann schnell ein Albtraum werden: happige Landegebühen, gepfefferte Treibstoffpreise und unüberwindliche bürokratische Barrieren können den Spaß verderben. All das ist beim Internationalen Fliegertreffen in Tunesien nicht zu befürchten. Die Veranstaltung wurde 1983 von drei passionierten Piloten als Motorflugrallye ins Leben gerufen und wird seit 2023 als Fliegertreffen ohne Wettbewerbscharakter fortgeführt. Die 35. Veranstaltung findet vom 11. bis 19. Mai 2024 statt und führt von Tabarka über Tozeur, Gafsa und Djerba nach Monastir. Unsere Leserin Anne Marie Ring war im letzten Jahr dabei und hat als Vorgesmack diesen Reisebericht verfasst.

## Wetterbedingte Startschwierigkeiten

Zur 34. RAIT (Rassemblement Aérien International de Tunisie) wurden neun Crews in Tabarka erwartet. Alle waren gebrieft, nur einer nicht: Petrus! Deshalb schafften es auch nur zwei Crews planmäßig zum Zollflughafen Tabarka. Renzo mit seiner Bristell B23 915 hatte ein günstiges Wetterfenster am Tag zuvor genutzt; Anja und Markus mit ihrer Cessna 400 (Columbia) landeten planmäßig am Nachmittag des 20. Mai. Die TB 20 mit Agnes und Alfred stieß erst in Tozeur zu der Gruppe und die Pioneer 400 mit Ed und Alison schließlich in Gabès.

## Zollformalitäten, Tanken und Technik

Die Organisation der verschiedenen Maschinen aus vier Ländern (D, F, Lux und IT) sowie alles Unvorhergesehene wurde von Fadhel, der für den aeronautischen Part und die Betankung zuständig ist, mit stoischer Ruhe und Gelassenheit gemeistert. Als Privatpiloten mit langjähriger Erfahrung wissen die Organisatoren um die Bedürfnisse der Reisetilnehmer. Avgas gibt es nur bei der Armee – und auch das nur in Tunis-Carthage und Gabès. Da hatten es die Mogas-Maschinen leichter: In Monastir konnten sie sich an der

Tankstelle der Flughafenfeuerwehr bedienen und in Tabarka war es sogar möglich, Sprit von einer Straßentankstelle in Kanistern zum Flieger zu bringen.

## Fliegen in Tunesien

Nach dem Empfang in Tabarka ging es tags drauf weiter in die Oasenstadt Tozeur, rund 190 NM südsüdwestlich. Am Vorabend hatte es ein ausführliches Briefing gegeben und die Crews erhielten eine Mappe mit Approach- und Terminalcharts aller angeflogenen Destinationen (einschl. Alternates), den Flugplan für das nächste Leg sowie eine Straßenkarte zur Orientierung. Die Flugpläne wurden von Aerorallyes persönlich bei der Flugsicherung abgegeben. Fliegerisch stellt Tunesien keine besonderen Herausforderungen und auch der Funksprechverkehr ist nicht viel anders als hierzulande. Auf den diversen Frequenzen ist immer wieder auch Arabisch zu hören, aber ortsfremde Piloten werden professionell und ruhig in englischer Sprache begleitet.

## Das Ausflugsprogramm

An allen Destinationen gab es ein abwechslungsreiches Ausflugsprogramm. In Tozeur fuhren wir mit einer Kutsche in den bewirtschafteten Teil der Oase. Tags drauf ging es mit Geländewagen zu drei Bergoasen und nach dem Mittagessen in einem Palmenhain weiter zu den Dünen von Nefta, mit Zwischenstopp bei den Filmkulissen der Kultserie „Krieg der Sterne“. Von Gabès aus fuhren wir zum UNESCO Weltkulturerbe Matmata; ein Höhlendorf, das seit Jahrtausenden von Berbern bewohnt wird. Ziel von Aerorallyes ist es, den Teilnehmern nicht nur das Fliegen in Tunesien zu erleichtern, sondern auch die arabische Kultur näherzubringen. Wann immer wir auswärts aßen, wurden arabische Spezialitäten serviert und auch in den Hotels fand man neben internationaler Küche stets traditionelle Gerichte am Buffet.

Entlang der Mittelmeerküste auf dem Flug  
von Gabès nach Djerba



Mit dem Geländewagen unterwegs zu den Bergoasen



Betankung mit Mogas in Monastir



Sprudelnder Wasserfall in der Bergoase von Chebika

#### Weiterflug von Tozeur über Gabès nach Djerba

Der Windsack beim Abflug in Tozeur war unmissverständlich: waagrecht aufgeblasen bis zum Gehnichts mehr, zum Glück stand der Wind ziemlich genau auf der Bahn. Kurz nach dem Start lag das Chott el Djerid unter uns, der größte Salzsee Nordafrikas. Einzige Landemöglichkeit wäre die Straße gewesen, die von Tozeur schnurstracks nach Gabes führt. Vorsorglich hielten wir uns in ihrer der Nähe, IFR mal anders: I follow roads.

#### Zwei Tage auf der Ferieninsel Djerba

Wie schon in Tozeur, so zählte auch das Hotel auf Djerba zur Extraklasse. Nachdem wir am Vortag zwei Legs geflogen waren, hatten wir heute frei. Einfach nur am Pool chillen und ein bisschen mit den Mitfliegern plaudern. Zwei Tage später stand mit dem Weiterflug von Djerba nach Monastir das fünfte und letzte Leg der Fliegerreise an. Mit der Streckenführung über das Amphitheater von El Jem und die Stadt Kairouan mit den Wasserbecken der Aghlabiden war es eines der Highlights dieser Rundreise.

#### Der Rückflug nach Europa

Planmäßig sollte das Fliegertreffen mit dem Abflug der Teilnehmer aus Monastir am Sonntagvormittag enden. Doch Renzo wollte das ruhige Wetter nutzen und schon Samstag zurückfliegen, ebenso Ed und Alison. Über eine zuvor verabredete Bord-to-bord-Frequenz waren wir mit der Pioneer im Kontakt. Nach dem Tankstopp in französischen Figari trennten sich dann auch unsere Wege. Punkt 18 Uhr local setzten die Räder der Bristell auf der heimischen Piste auf. „Tired but happy“, wie Renzo später dem Team von Aerorallyes schrieb. Sein Fazit: „Ein faszinierendes Land, vielseitiges Programm, sehr gute Hotels, super-humorvolle Organisatoren, sympathische Teilnehmer und fliegerisches Neuland, einschließlich einer Landung mitten in der Wüste: Mehr kann man in einer Woche kaum erleben!“

Text und Fotos: Anne Marie Ring

Mehr Informationen unter [www.aerorallyes.com](http://www.aerorallyes.com)  
oder [info-de@aerorallyes.com](mailto:info-de@aerorallyes.com)



...von Fliegern  
für Flieger...

### zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichtsägeblätter • 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](http://www.persch-diamant.de) • [info@persch-diamant.de](mailto:info@persch-diamant.de)



# Probleme mit Rotax-Vergasermotoren nach dem Start

## Was Piloten und Vereine zur Vorbeugung tun können

„Die Angst fliegt mit“ lautete ein diesbezüglicher Artikel in der letzten Ausgabe des Magazins LuftSport. Grund genug für die Redaktion, sich näher mit dem Thema zu beschäftigen. Mit Informationen von Rotax, des Schweizer Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), des Luftfahrtbundesamts (LBA) und Studien aus den USA haben wir daher mit mehreren Experten unsere Einschätzung zu möglichen Ursachen und Vorbeugungsmaßnahmen diskutiert.

Marc Becker, Manager Aircraft Business bei Rotax, stand uns im Dezember 2023 für Fragen zur Verfügung. Bereits im Herbst 2023 hatte er erklärt, dass es „in einigen der veröffentlichten Fälle zu Situationen kam, in denen der Motor überlastet wurde, was zu einer möglichen Detonation und/oder einer Vorzündung führte“ (siehe Oktober/November-Ausgabe). Bei diesem in der Fachwelt als „Klopfen“ bekannten Phänomen der Detonation entzündet sich der Kraftstoff im Brennraum wegen der hohen Temperaturen unkontrolliert und führt zu hohen Belastungen des Motors. Dies ist unserer Einschätzung nach eine der möglichen Hauptursachen für plötzlichen Leistungsverlust. Unseres Erachtens gibt es aber mehr als nur eine wesentliche Ursache. Dies bestätigte uns Marc Becker im Gespräch.

Im Sommer 2023 wies Rotax in einem Service Bulletin den Austausch von Propellerwellen an. Bei einer gewissen Produktionscharge gab es Qualitätsmängel, die zusätzlichen Verschleiß der Wellen verursachen könnten. Laut Hersteller sind aber die Fälle mit plötzlichem Leistungsverlust, über die im Jahr 2023 vermehrt berichtet wurde, davon nicht betroffen. Man geht bei Rotax nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon aus, dass weitere konstruktive oder herstellungsspezifische Probleme vorliegen. Dennoch weiß man bei Rotax, dass es zukünftig auch wie bei anderen Herstellern von Flugmotoren, Fluggeräten oder Kraftfahrzeugen immer wieder die Notwendigkeit solcher Service Bulletins geben kann. Ähnliches kam bei den Rotax-Vergasermotoren beispielsweise auch schon im Jahr 2015 vor, als durch Schwierigkeiten mit den Vergaserschwimmern rauer Motorlauf aufgetreten war. Solche Vorkommnisse lassen sich bei komplexen technischen Geräten mit wachsender Betriebserfahrung letztlich nicht ganz vermeiden.

Rotax hat zur weiteren Unterstützung eines zuverlässigen Motorbetriebs bereits 2020 einen aktualisierten Service Letter (SL-912-016R2, SL-914-014R2) herausgegeben. Dieser beschreibt umfangreich, was Hersteller von Luftfahrzeugen, Wartungspersonal und Piloten für einen einwandfreien Betrieb der Triebwerke tun können. Der Inhalt dieses Letters ist nicht ganz trivial, sodass es nicht für alle Piloten einfach ist, für sich daraus vorbeugende Maßnahmen abzuleiten. Wir zählen daher nachfolgend kurz einige relevante Ursachen der Probleme und potenzielle Maßnahmen zu deren Vermeidung auf.

Als direkt ursächlich für die Probleme nehmen wir u. a. folgende Punkte an:

- Klopfen
- Dampfblasenbildung
- Kraftstoffunterversorgung
- Ungleiche Leistungsentwicklung beider Zylinderreihen

Hierfür sehen wir als potenzielle Ursachen (vgl. hierzu auch Service Letter Rotax):

- Verwendung ungeeigneter Kraftstoffe
- Spritverunreinigungen (Schmutz, Wasser)
- Unzureichender Wartungszustand (Vergaser, Zündkerzen, Kühl- und Kraftstoffsystem)
- Falsche Einstellung von Vergaser und Elementen der Motorsteuerung (Züge, Synchronisation)
- Wärmeprobleme (unzureichende Beachtung der Temperaturen, fehlende Anzeigen)
- Falsche Bedienung (Verstellpropeller, Vergaservorwärmung, Betriebsparameter)

Wir müssen uns hier auf das Wesentliche beschränken. Für interessierte Piloten und Fluglehrer bieten wir daher in Kooperation mit dem LSVRP eine Online-Fortbildung und für Warte eine kurze Praxisschulung an. Dort werden die möglichen Ursachen der Probleme ausführlicher erklärt und Möglichkeiten zur Vorbeugung aufgezeigt. Näheres hierzu im Vereinsflieger.



**Die Vergaser müssen in einem guten Wartungszustand sein, wenn die Motoren zuverlässig laufen sollen**

Nach Aussage des Herstellers sind bei den gemeldeten Fällen vor allem die 100 PS-Versionen des 912ers und auch der 914er betroffen, der 912er mit 80 PS hingegen fast gar nicht. Die stärkeren Versionen erzeugen 25 % bzw. 44 % mehr Leistung als das 80 PS-Triebwerk und haben durch die höheren Verdichtungsdrücke andere Temperaturen. Der Motorraum ist aber bei vie-



Der gleiche Motor, aber unterschiedliche Motorräume: Jedes Muster reagiert beim Thema Wärmestau anders. Deshalb ist diesbezüglich entsprechende Aufmerksamkeit geboten.

len Mustern in den verschiedenen Motorvarianten gleich groß, sodass die Wärmeverhältnisse und Überhitzungsgefahren bei jedem Motor anders sind. Auch die unterschiedliche Gestaltung des Motorraums sorgt bei verschiedenen Mustern bei gleichem Motor für unterschiedliche Wärmeverhältnisse. Da liegt zwar einerseits die Vermutung nahe, dass eine gewisse Häufung der Fälle bei bestimmten Flugzeugmustern auftreten sollte. Andererseits sind aber gewisse Muster in größerer Anzahl im Betrieb oder sie werden besonders häufig für Schulungen und F-Schlepps eingesetzt, laut Rotax Betriebszustände schwerer Last. Das hat aber Einfluss auf die Zahl gemeldeter Fälle. Wegen der diesbezüglich unzureichenden Datenlage können bestimmte Flugzeugmuster daher nicht so einfach als besonders anfällig für die genannten Probleme bezeichnet werden.

Laut Herstellerunterlagen kann beim 912er mit 100 PS bei bestimmten Betriebszuständen (z. B. Drehzahl unter 5.500 RPM, Vollgas) mit 95 Oktan-Kraftstoff Klopfen auftreten. In gewissen Fällen klopft der Motor auch mit 98-oktanigem Sprit (z. B. unter 4.000 RPM und Vollgas). Bei Avgas tritt hingegen kein Klopfen auf. Ganz allgemein ist bei Kraftstoffen, die Ethanol enthalten, die Gefahr der Dampfblasenbildung in der Regel größer als bei Kraftstoffen ohne Alkohol (Avgas 91 UL, Avgas). Alkoholhaltiger Sprit braucht für eine stöchiometrische Verbrennung weniger Luft als alkoholfreier, sodass alkoholreicher Kraftstoff (z. B. E10) bei Vergasermotoren auch eine spürbar höhere Verbrennungstemperatur hervorrufen kann. Dies kann wiederum das Auftreten von Klopfen fördern. Laut Rotax erhöht schon der unsachgemäße Gebrauch der Vergaservorwärmung die Klopfneigung der 912/914-Vergasermotoren. Die richtige Einstellung der Betriebsparameter im Flug und die Wahl des geeigneten Kraftstoffs sind also für einen sicheren Motorlauf entscheidend.

Besuche uns hier:  
**A5-207**

[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)

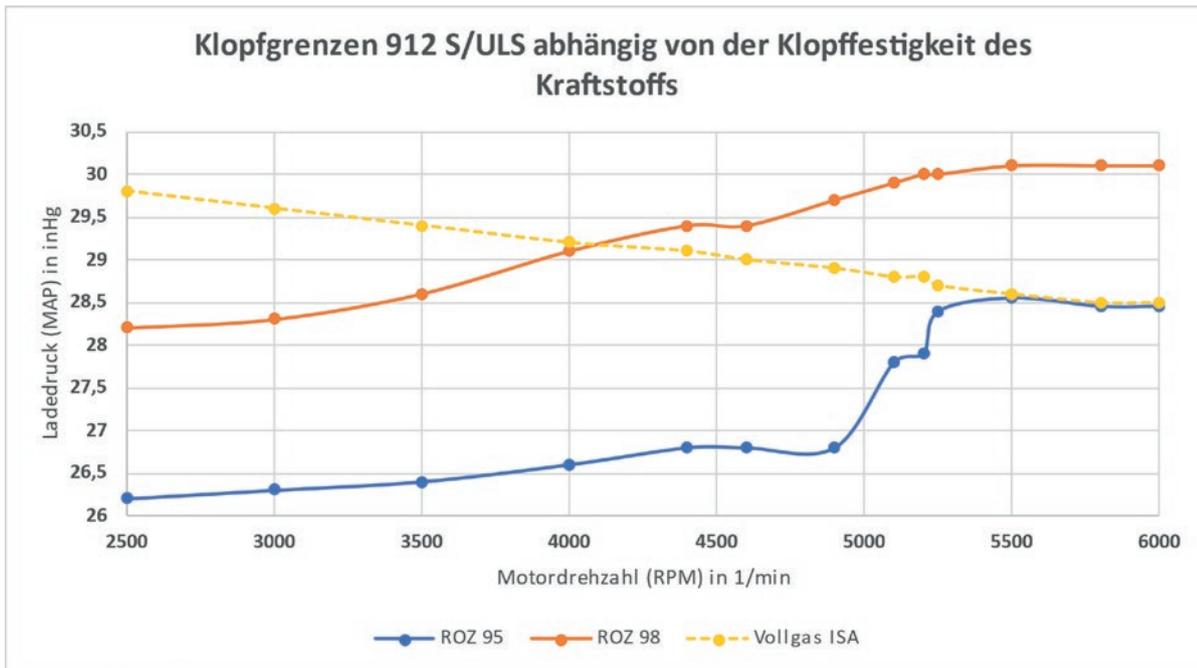
**#ICAO-Karten**  
Effective Date: 21 MAR 2024

**Ready for departure:**  
Jetzt für 2024 bestellen und  
Rabatte\* bis zu 20 % sichern!

Tipp: Als ideale Übersichtskarte für Schulungs- und Vereinsräume oder für zu Hause ist die **offizielle ICAO-Karte der DFS** auch als Wandkarte im gleichen Maßstab (1:500.000) erhältlich.

\* ab 20 Karten 10 % Rabatt, ab 50 Karten 20 % Rabatt

[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero) · [info@eisenschmidt.aero](mailto:info@eisenschmidt.aero) · +49 6103/20 596-0



Datenquelle: Rotax Service Letter, eigene Darstellung

Überall, wo die gelbe Linie (bei ISA) über der roten bzw. blauen Linie liegt, kann durch zu hohe Leistungseinstellung (Power Setting) Klopfen auftreten. Zur Vermeidung muss der MAP durch Anpassung des Power Settings unter den jeweiligen Wert der roten bzw. blauen Linie gebracht werden.

Maßnahmen zur Vorbeugung:

- Anwendungsgemäßen Kraftstoff verwenden
- Richtige Leistungs- und Propellereinstellung
- Beachtung der Temperaturen (CHT, EGT)
- Richtige Bedienung von Vergaservorwärmung und Verstellpropeller
- Regelmäßige fachmännische Wartung
- Kein unsachgemäßes „Herumschrauben“

Piloten und Wartungspersonal können einiges zur Vorbeugung tun. Dies ist auf drei Seiten nicht hinreichend zu beschreiben. Deshalb empfehlen wir allen Interessierten, die genannten Fortbildungen zu besuchen. Mit den beschriebenen Punkten können und wollen wir natürlich nicht den Anspruch erheben, alle möglichen Ursachen erfasst zu haben und damit alle auftretenden Fälle erklären zu können, vermutlich gibt es darüber hinaus noch weitere Ursachen.

MAP: Manifold Pressure, d. h. Ladedruck  
 CHT: Cylinder Head Temperature, d. h. Zylinderkopftemperatur  
 EGT: Exhaust Gas Temperature, d. h. Abgastemperatur

**Text: Günther Schöffner**  
**Fotos: Manfred Petry (2) und Jörg Lingnau (2)**



**Der Autor**

Dr.-Ing. Günther Schöffner MBA ist Transformationsmanager, Unternehmensberater und Autor. Er arbeitet seit Jahrzehnten an Verbrennungsmotoren und bildet beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz Motorwarte und UL-Warte aus. Privat fliegt er eine Beech 33.



**Ein Glascockpit muss für einen sicheren Betrieb des Motors nicht unbedingt sein, aber Anzeigen für MAP, CHT und EGT sind für alle Flugzeuge als Mindestausstattung zu empfehlen**

## Verkehrsflughafen – und dann zwei Flugzeuge auf der gleichen Piste? Reduced Runway Separation ermöglicht das unter Auflagen

Angenommen, man befände sich im kurzen Endanflug auf einen Landeplatz mit mehr als ausreichend langer Piste. Am entfernten Ende der Landebahn sei eine zuvor gelandete Maschine zwar noch auf der Piste, habe aber schon zum zügigen Abrollen eingeschwenkt und würde erkennbar die Bahn in wenigen Sekunden verlassen haben. Würde man dann die Landung abrechnen? Sicher würden die meisten von uns angesichts des sicheren Abstandes und der erwartbar in Kürze vollständig freien Piste trotzdem landen. Was auf Landeplätzen üblich wäre, erwartet man auf kontrollierten Plätzen zumeist nicht. Hier wird irrtümlich oft angenommen, dass sich niemals zwei Flugzeuge gemeinsam auf ein und derselben aktiven Piste befinden dürften. Towerlotse Simon Weber erklärt, dass diese Annahme falsch ist: Die DFS kann durchaus Anflüge und Landungen auf eine Piste zulassen, während ein anderes Luftfahrzeug sich noch im Ausrollen, im Startlauf oder im Anfangssteigflug befindet. Die Option einer „Reduced Runway Separation – Herabgesetzte Pistenstaffelung“ hätten Lotsen an fast allen Verkehrsflughäfen. In Bremen sei die Notwendigkeit dazu

bisher kaum gegeben gewesen, auf hoch frequentierten Flughäfen wie Frankfurt oder München müsse auf diese Möglichkeit dagegen mehrmals täglich zurückgegriffen werden. In Bremen kann sich das allerdings ändern, denn mit der Ansiedlung der Flugschule von CAE in Bremen hat auch die Zahl der An- und Abflüge zugenommen, so dass eine Verdichtung der Abstände bei Start und Landung auf derselben Piste auch in Bremen in Einzelfällen zukünftig gelegentlich vorkommen kann. Wer jetzt aber fürchtet, bei der nächsten Landung in Bremen Boeing, Airbus und Co. dicht hinter sich zu haben und von ihnen gehetzt zu werden, darf sich entspannen: Simon Weber erklärt, dass auch an großen Flughäfen nie die Gefahr bestünde, von einem nachfolgenden großen Verkehrsflugzeug „verschluckt“ zu werden, da man als kleiner Flieger in Kategorie 1 oder 2 unterwegs sei und somit die Reduced Runway Separation für ein großes Flugzeug der Kategorie 3 dahinter nicht angewandt werden dürfe.

Bevor die Towerlotsen allerdings die neuen Möglichkeiten der herabgesetzten Pistenstaffelung nutzen dürfen, müssen sie strenge

### Herabgesetzte Pistenstaffelung

#### LFZ Kategorien

##### Kategorie 1:

- Einmotorige LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von 2000kg oder weniger



##### Kategorie 3:

- Alle anderen Luftfahrzeuge



##### Kategorie 2:

- Einmotorige LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 2000kg, aber weniger als 7000kg
- Zweimotorige LFZ mit einer höchstzulässigen Startmasse von weniger als 7000kg



Vorgaben beachten. Dazu sind die für den gemeinsamen Betrieb auf der gleichen Piste vorgesehenen Luftfahrzeuge in die genannten drei Klassen eingeteilt. Zwischen den beteiligten Luftfahrzeugen hat der Tower ausreichende, fest definierte Mindestabstände sicherzustellen. Die Bodensicht muss mindestens 5 km betragen, die Hauptwolkenuntergrenze darf nicht unter 1000 ft liegen und die Rückenwindkomponente 5 Knoten nicht überschreiten. Die Bremswirkung auf der Piste darf nicht durch Schnee oder Nässe gemindert sein. Die beteiligten Pilotinnen und Piloten werden in jedem Einzelfall über das jeweils andere Luftfahrzeug, das die gleiche Piste nutzt, und über dessen Position, Absicht und Bewegung informiert. Somit gibt es keinen Überraschungsmoment;

jeder weiß Bescheid und weiß, was das andere Luftfahrzeug tun und wie es sich bewegen wird. In Bremen wird die Towercrew die Option zur herabgesetzten Pistenstaffelung zudem nur tagsüber nutzen dürfen. An anderen Verkehrsflughäfen kann das allerdings auch nachts der Fall sein.

Was Pilotinnen und Piloten bei einer herabgesetzten Pistenstaffelung konkret erwarten können, verdeutlichen die Abbildungen. Also: Wenn Sie Bremen anfliegen und sehen weit vor sich noch ein anderes Flugzeug auf der Piste: Don't panic – das ist bekannt, wird koordiniert und ist sicher.

**Text: Ralf-Michael Hubert**

**Fotos und Abbildungen mit bestem Dank an VATSIM Germany, [www.vatger.de](http://www.vatger.de)**

## Herabgesetzte Pistenstaffelung

Verschiedene Mindestwerte

### Landende Flugzeuge:

- **Kategorie 1 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn vorderes LFZ Kategorie 1 oder 2 ist und dieses:**
  - Gelandet und mindestens 600m von der Pistenschwelle entfernt ist
  - Sich in Bewegung befindet und die Bahn ohne zurückrollen verlässt
  - Bei Start: abgehoben und einen Punkt min. 600m von der Pistenschwelle entfernt überflogen hat



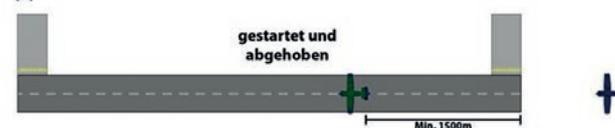
(B)

### Landende Flugzeuge:

- **Kategorie 2 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn vorderes LFZ Kategorie 1 oder 2 ist und dieses:**
  - Gelandet und mindestens 1500m von der Pistenschwelle entfernt ist
  - Sich in Bewegung befindet und die Bahn ohne zurückrollen verlässt
  - Bei Start: abgehoben und einen Punkt min. 1500m von der Pistenschwelle entfernt überflogen hat

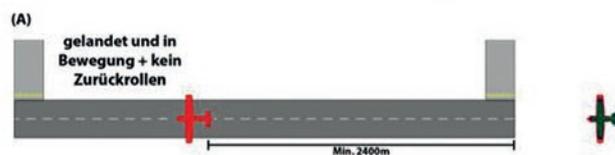


(B)



### Landende Flugzeuge:

- **Kategorie 1-3 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn vorderes LFZ Kategorie 3 ist und dieses:**
  - Gelandet und mindestens 2400m von der Pistenschwelle entfernt ist
  - Sich in Bewegung befindet und die Bahn ohne zurückrollen verlässt
  - Bei Start: abgehoben und einen Punkt min. 2400m von der Pistenschwelle entfernt überflogen hat



(B)



## BAF erinnert: „Diese Kanäle sind tabu“

Wer gewohnt ist, sich schnell über WhatsApp, Signal oder andere Messengerdienste auszutauschen, für den mag es anachronistisch erscheinen, dass in der Fliegerei umfangreiche Freigaben immer noch über Sprechfunk übermittelt werden. Wie leicht kann da etwas überhört oder falsch verstanden werden! Und wenn das dem jeweiligen Fluglotsen beim Read-back nicht auffallen sollte, sind schon zwei Löcher des vielzitierten Käsescheibenmodells durchdrungen. In manchen Cockpits mag man sich schon oft gewünscht haben, eine mit einzelnen Anweisungen z. T. überladene Freigabe einfach ablesen zu können, statt sie selbst notieren zu müssen. Das ist seit geraumer Zeit möglich. Über Datalink gibt der Lotse Anweisungen als Textnachricht an die Cockpit-Crews, ohne Sprechfunk nutzen zu müssen. Das soll den Sprechfunk insbesondere in hochfrequentierten Lufträumen entlasten. Werden die für Datalink vorgesehenen Kanäle jedoch überlastet, kommen die Anweisungen der Lotsen nicht bei den Piloten an. Dann muss der Lotse doch wieder auf Sprechfunk zurückgreifen. Mit der Unsicherheit, ob eine Textnachricht im Cockpit nun empfangen wurde oder nicht, und dem möglicherweise nachträglich notwendigen Sprechfunkverkehr entsteht eine zeitliche Verzögerung und damit unter Umständen eine ernste Gefahr.

Mit einem anderen, als ACARS bezeichneten System tauschen Fluggesellschaften Nachrichten zwischen ihren Flugzeugen und Bodenstationen aus, z. B. werden damit Triebwerksdaten übermittelt. Auch ACARS hat den Zweck, Sprechfunkverkehr so weit wie möglich zu vermeiden.

Was hat das alles mit uns in der Allgemeinen Luftfahrt zu tun?

Wie beschrieben, sind Textnachrichten oder Datenaustausche nicht möglich, wenn die Kanäle unautorisiert durch Sprechfunk belegt sind. Vor Beginn der neuen Flugsaison weist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) noch einmal darauf hin, dass die aufgeführten Kanäle nicht für Sprechfunk verwendet werden dürfen.

Das BAF übertitelt ein Hinweisblatt dazu mit der klaren Aussage: „Auf uns wird nicht gequatscht – wir sind tabu!“. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Kanäle, die nicht für Sprechfunk – sagen wir ruhig: nicht als ‚Labor-Frequenzen‘ – genutzt werden dürfen:

<b>131.525*</b>	<b>136.750**</b>	<b>136.875***</b>
<b>131.725*</b>	<b>136.775**</b>	<b>136.900**</b>
<b>131.825*</b>	<b>136.800**</b>	<b>136.925****</b>
<b>136.700**</b>	<b>136.825***</b>	<b>136.950**</b>
<b>136.725**</b>	<b>136.850**</b>	<b>136.975****</b>

\*ACARS \*\*VDL Mode 2 AIR \*\*\*VDL Mode 2 GND

\*\*\*\*Common Signalling Channel (CSC) VDL Mode 2 oder 4

Dagegen hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung mit der NfL 1-1524-18 festgelegt, dass folgende Kanäle für den Sprechfunk in der Luft-Luft-Kommunikation im Motorflug-, Hängegleiter-, Gleitschirm-, Segelflug- und Ultraleichtflugbetrieb inklusive des ggf. erforderlichen Ausbildungs- und Übungsbetriebes zur Verfügung stehen:

<b>122.540</b>	<b>122.555</b>	<b>130.430</b>
----------------	----------------	----------------

Eine individuelle Koordinierung der Kanalnutzung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erfolgt für diese Anwendungen nicht. Die Nutzung der Kanäle ist nicht exklusiv.

Für Verfolger, Rückholer, Fallschirmspringer und Ausbildung (also Boden-Luft) sind gem. NfL 1-1525-18 folgende Kanäle zu verwenden:

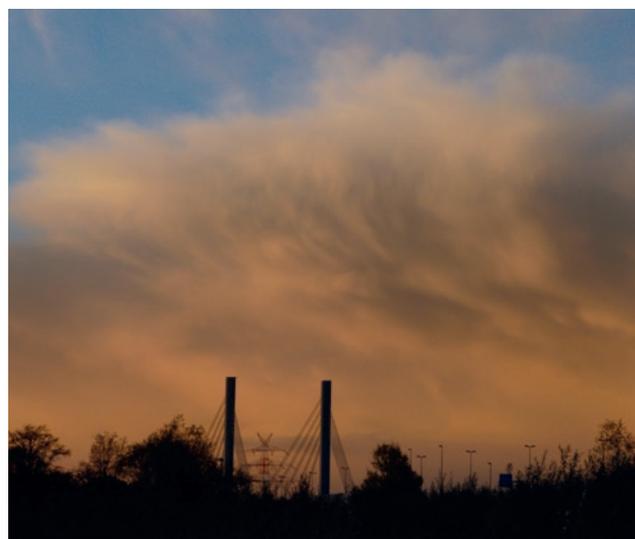
- **Freiballonsport und Verfolgerbetrieb: 122.255**
- **Segelflugbegleit- und Rückholerbetrieb: 123.405**
- **Fallschirmsprungbetrieb: 126.730**
- **Betrieb Luftschiffahrt: 134.005**
- **Flugplatzübergreifender Ausbildungs- und Übungsbetrieb (Flugschulen): 123.465**

Text: Ralf-Michael Hubert,  
in Auszügen BAF, NfL 1-1524-18

## GraphCast sagt das Wetter vorher

Das Klimahaus® Bremerhaven verweist auf einen Artikel in der Zeitschrift „Spektrum der Wissenschaft“. Demnach soll ein neues, von Google entwickeltes Wettervorhersagemodell sich in einer aktuellen Studie als besonders treffsicher herausgestellt haben. Das Besondere: Das Modell GraphCast arbeitet mit Künstlicher Intelligenz (KI). Anstatt mit physikalischen Gleichungen in die Zukunft zu rechnen, lernt das KI-Modell aus vergangenen Wetterlagen und deren Weiterentwicklung. Zu den Stärken von GraphCast soll zählen, dass es sehr viel schneller und effizienter rechnet als herkömmliche Modelle. Schwächen zeigt es in der Langfristprognose, weil es den „Schmetterlingseffekt“ in der chaotischen Wetterwelt unterschätzt. Noch kann das KI-Modell also weder herkömmliche Modelle noch Meteorologen ersetzen, aber es ist ein sehr gutes, zusätzliches Werkzeug, um die Wettervorhersage zu verfeinern. Weitere Infos unter dem Suchbegriff „Graphcast“ und unter [www.spektrum.de](http://www.spektrum.de) bei gleichem Begriff in der Suchzeile.

Klimahaus® Bremerhaven, RMH



## Wir gratulieren



**Marc Lüerssen zur bestandenen Prüfung PPL (A)**  
am 17.11.2023 in Weser-Wümme. Hier mit Prüfer Gerd König (li.) und Flugplatzhund Ha-Yo auf dem Arm. Airbus Flugsportgruppe Bremen



**Sven Nowotnik zum ersten Alleinflug**  
am 09.09.2023 in Weser-Wümme.  
Airbus Flugsportgruppe Bremen

## Nachrufe

### Erhard Gratz



Wir trauern um unseren Fliegerkameraden Erhard Gratz, der im Oktober vergangenen Jahres im Alter von 89 Jahren verstorben ist. Erhard trat im Jahr 2005 in unsere Gruppe ein. Nicht zuletzt wegen seiner kameradschaftlichen und freundlichen Art wurde er sehr gemocht. Trotz seines fortgeschrittenen Alters baute er seine fliegerische Kompetenz kontinuierlich aus. So machte er noch im Alter von 84 Jahren eine Lizenz zum Führen von Flugbooten. Über seine Flüge mit der „Flywhale“ nach Schweden berichtete er auch in diesem Magazin. Im Herbst 2022 saß er das letzte Mal im Cockpit, nahm aber noch bis kurz vor seinem Tod am Vereinsleben teil. Wir werden ihn nicht vergessen.

Die Mitglieder der Ultraleichtfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt

### Josef Könsgen

**Zum Tod unseres Ehrenmitgliedes Josef Könsgen, genannt „Jupp“**  
\* 31.03.1930 † 30.12.2023

Josef Könsgen aus Zeven gehörte zu den herausragenden Gründungs-vätern des Segelfluggeländes Westertimke/Tarmstedt. Josef, von allen immer nur „Jupp“ genannt, war viele Jahrzehnte der 1. Vorsitzende des örtlichen Vereins „Flugsportgemeinschaft Tarmstedt und Umgebung e. V.“ Auf dem Segelflugplatz Westertimke waren seit 1964 zwei Vereine beheimatet, aber beide Vereine hatten nur ein gemeinsames Ziel: den Aufbau und Betrieb des Segelflugplatzes in der Westertimker Heide. An diesem Aufbau und der Gestaltung des Flugplatzes und des Flugbetriebes war Josef Könsgen seit den ersten Anfängen an herausragender Stelle unermüdlich aktiv.

„Jupp“ Könsgen war nicht nur Vorsitzender, sondern auch ein begeisterter Flieger, der bereits im Juli 1960 auf einer Ka 2 die Höhe für die Silber-C am Platz in Westertimke erflog. „Jupp“ war durch und durch Leistungsfieger und hatte schon früh Ambitionen, mit dem Segelflugzeug auch große Strecken zurückzulegen. Das vermittelte er auch seinen Flugschülern und setzte sein pädagogisches Geschick immer ein, Flugschüler zum Streckenflug zu motivieren. „Jupp“ war über viele Jahre der anerkannt beste Streckenflieger der Bremer Segelflugszene. Bis zu 830 km führten ihn seine Strecken schon in den 70er-, 80er- und 90er-Jahren, auch nahm er an vielen Wettbewerben auf nationaler und internationaler Ebene erfolgreich teil. Daneben nahm er als 1. Vorsitzender der Flugsportgemeinschaft Tarmstedt u. U. e. V. und als engagierter



Fluglehrer in Westertimke seine Aufgaben immer sehr verantwortungsvoll, zuverlässig und umfänglich wahr.

Josef musste berufsbedingt Mitte der 90er-Jahre seinen geliebten Standort Zeven und Westertimke/Tarmstedt verlassen. Seitdem war er beruflich und fliegerisch in NRW beheimatet. Sein Herz aber schlug nach wie vor immer in Tarmstedt und Umgebung. Seinen Lebensabend verbrachte Josef Könsgen gemeinsam mit seiner Frau Ingrid in Bad Zwischenahn.

Unser Ehrenmitglied Josef Könsgen starb am 30.12.2023 im 94. Lebensjahr. Wir werden ihm immer ein respektvolles und ehrendes Andenken bewahren.

Vorstand der Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen e. V.

## Volleyball-Turnier der Landesverbände Schleswig-Holstein und Hamburg



Nachdem das letzte Volleyball-Turnier im Januar 2023 gemeinsam mit dem Landesverband Schleswig-Holstein so gut angekommen war, haben sich am 2. Dezember 2023 erneut Mitglieder aus beiden Landesverbänden im Beach Center in Hamburg getroffen. Die insgesamt 22 Teilnehmer verteilten sich auf fünf vereinsübergreifende Teams und von 14:00 Uhr bis 15:30 Uhr haben wir uns dann alle mehr oder weniger gekonnt mit viel Spaß und Ehrgeiz im Sand verausgabt. Nach 90 Minuten voller beeindruckender Ballwechsel und spannenden Spielen folgte im Anschluss die Siegerehrung mit viel Applaus und Urkunden für alle Teams. Gewonnen hat das Team um Tjark Mahlau (HAC), Marian Kubick, Sandra Anderson und Björn Anderson (alle drei aus dem HVL), als vereinsübergreifendes Team aus HVL und HAC mit großartigen Leistungen in allen Spielen. Den zweiten Platz belegte das Team Schleswig-Holstein, bestehend aus Jonathan Dietzel (LSV Grambeker Heide), Elina Schrader, Noah Riediger und Benjamin Peacock (alle drei aus dem SCU). Den dritten Platz erreichte wieder ein gemischtes Team aus HAC und HVL mit Kalle Kuska (HVL), Benedict Bahmann, Julian Wiggers, Lenz Zuber und Marieke Hillebrand (alle vier aus dem HAC).

Beendet war die Veranstaltung damit aber noch nicht. Für alle, die noch Lust und Zeit hatten, ging es im Anschluss über den Weihnachtsmarkt und nach einer kleinen Stärkung weiter in Richtung Planten un Blomen zum Schlittschuhlaufen. An der Schlittschuhbahn angekommen, waren wir alle schnell mit dem passenden Schuhwerk versorgt und ließen den Abend mit einigen Runden auf dem Eis gemeinsam in vorweihnachtlicher Stimmung ausklingen.

Dank der super Organisation und hochmotivierter Teilnehmer war das zweite Volleyball-Turnier der Landesverbände Schleswig-Holstein und Hamburg ein voller Erfolg, sodass die Planung für eine weitere gemeinsame Unternehmung am 09.03.2024 bereits laufen. Ein tolles Event, um auch vereinsübergreifend die Gemeinschaft zu stärken und einen ausgelassenen Nachmittag zu verbringen, die Vorfreude aufs nächste Mal ist groß!

**Text: Marieke Hillebrand (HAC Boberg)**

**Fotos: Felix Witt (SFC Fischbek)**

### Termine 2024

<b>17.02.2024</b>	Pilotentag Nord 2024 in Hamburg, eine Veranstaltung der Landesverbände Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein 09:00–17:00 Uhr im Haus des Sports, Schäferkampsallee 1, 20357 Hamburg
<b>09.03.2024</b>	Volleyballturnier der Landesjugend Hamburg um 14:00 Uhr zusammen mit Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit anschließender Feier
<b>22.03.2024</b>	Airbus Werksführung in Finkenwerder von 13:00 bis 17:00 Uhr Die Anmeldung ist ab dem 08.02.24 um 17:00 Uhr eröffnet, der Anmeldelink wird über die Vereinsjugendwarte verschickt
<b>28.07.–11.08.2024</b>	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Przylep, Interessenten können sich hier melden: <a href="mailto:fliegerlager2024@gmx.de">fliegerlager2024@gmx.de</a>
<b>31.08.–01.09.2024</b>	Krumsiek-Preis 2024: SG 38-Fliegen auf der Wasserkuppe



## Mitarbeiter für die Geschäftsstelle (m/w/d) 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:

- Mitarbeit in der Segelflugschule, UL-Flugschule
- Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der Segelflugschule
- Antworten zu Fragen und Anmerkungen der Mitglieder
- Zusammenarbeit/Abstimmung mit den Luftfahrtbehörden und Luftsportorganisationen/-Verbänden
- Vorbereitung und Organisation von Aus-/Fortbildungslehrgängen u. a. für Fluglehrer
- Organisation der Förderflugzeuge
- Pflege der Verbandshomepage

### Sie bringen mit:

- Leidenschaft für den Luftsport inklusive einer entsprechenden Lizenz, ggf. Lehrberechtigung Segelflug oder Motorflug
- Organisations- und Planungsgeschick
- Freude im Umgang und Teamfähigkeit mit Haupt- und Ehrenamtlichen
- Bereitschaft zu flexiblen Arbeitszeiten auch am Wochenende
- Flexibilität in einem abwechslungsreichen Aufgabengebiet
- Gute Office-Kenntnisse
- Englische Sprachkenntnisse

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)

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

## Unsere neue Homepage ist online!

Zum Jahreswechsel 2023 auf 2024 ist unsere neue Verbandshomepage online gegangen.

Schaut doch einmal vorbei unter der gewohnten URL [www.lsvni.de](http://www.lsvni.de), wo euch ein modernes und aufgeräumtes Design erwartet.

Text und Foto: Geschäftsstelle des LSVNI e. V.



## Segelfliegertag 2023



**Am 11.11.2023 hat wieder der jährliche niedersächsische Segelfliegertag in der Stadthalle in Walsrode stattgefunden.**

Die SEKO ehrte Personen und Vereine, die sich in 2023 besonders hervorgetan haben. Des Weiteren wurden die besten Pilotinnen und Piloten aus Niedersachsen für ihre Leistungen in der DMSt für das Jahr 2023 geehrt. Die DMSt-Auswertung 2023 findet ihr wie immer an gewohnter Stelle auf der neuen Homepage. Für langjährige Tätigkeit als Segelfluglehrer wurde Werner Müller ausgezeichnet mit einer DAeC-Ehrennadel.

Die SEKO berichtete über das vergangene Jahr und gab einen Ausblick auf das Jahr 2024. Die unterschiedlichen Kommissionsmitglieder berichteten. Steven Dehne gab einen Überblick über die gesamte Verbandssituation. Im Anschluss fand die Wahl der SEKO statt. Dr. Meike Müller übernahm die Wahlleitung. Andreas Wenzek, Norbert Dellinger, Dr. Timo Stöven und Bernhard Frettlöh wurden wiedergewählt. Als neues Mitglied wurde Benjamin Josutis gewählt.

Es wurden zwei Fachvorträge gehalten. Herbert Martin berichtete über Luftraumarbeit. Eve Lanzendörfer, Tim Bauer und Lukas Luksch hielten einen Vortrag über ihre Erfahrungen im D-Kader des Luftsport-Verbands Niedersachsen.

Es war eine rundum gelungene Veranstaltung, die es gilt für 2024 noch zu erweitern. Der diesjährige Segelfliegertag findet am 17.11.2024 in Walsrode statt. Die Location ist ein hervorragender Treffpunkt der niedersächsischen Segelflieger. Wir sind bereits in der Planung und werde interessante Themen für euch bereithalten.

**Text: Geschäftsstelle des LSVNI e. V.**

**Bilder: Kristian Kröger**



## LSV Gifhorn

## Adventsfliegen Wilsche

„Irgendwie hat uns das Wetter dieses Jahr wahrlich nicht verwöhnt ...“ denke ich mir im Büro bei Regen und Nordwestwind beim Blick aus dem Fenster Richtung Flughafen Braunschweig, an dem heute kaum ein Flugzeug zu sehen ist. Was die Landschaft nach mehreren Jahren wirklich brauchen kann, nämlich viel Wasser, verträgt sich mit der Fliegerei nicht so wirklich. So hat der Verein im Sommer das Fluglager in Suhl aufgrund des anhaltend schlechten Wetters abbrechen müssen, der Gastverein, der bei uns in der gleichen Zeit war, ist noch vor Ende nach Hause gefahren. Aber wie es dann so ist: Mit den wenigen Möglichkeiten schwinden die Ansprüche und der DWD offeriert Mitte der Woche ein kleines Wetterfenster am Samstag vor dem zweiten Advent. Die Vorhersage ist dünn, Freitag ist noch Weihnachtsfeier, aber die Perspektive, mal wieder das Flugzeug aus der Halle zu ziehen, ist verlockend. Also entscheide ich mich am Freitag nur für ein Bier auf dem Weihnachtsmarkt und gehe beizeiten ins Bett.

Tags darauf scheint es ein wenig blau ins Fenster, als ich aus dem Schlaf erwache. Schlagartig ist die Müdigkeit wie weggeblasen und ich starte in den Tag. Frühstück, ein Kaffee und das Auto verlässt Braunschweig mit dem Ziel Wilsche. Dort angekommen treffe ich Steffen, wir räumen die Dynamic und die Stemme vor die Tür und beginnen mit den Startvorbereitungen. Dabei ist auch die VL3 mit ausgeräumt worden, was Dennis mit den Worten kommentiert: „Wenn die eh schon draußen steht, muss ich ja wohl fliegen“.

Dennis und Copilot Arvid sind dann als Erste in der Luft. Ich brauche mit der Stemme noch ein paar Minuten, bis ich die Außenflügel drangebaut habe und das Gerät in voller Größe auf dem Vorfeld dasteht. Leider haben sich da schon ein paar Wolken hereinbewegt, aber das ist mir im Moment egal. Hauptsache irgendwie mal den Hintern in die Luft kommen, denke ich mir und schiebe das Gas rein.

In der Luft funkt mich dann Dennis aus der VL3 an, wo ich denn sei. Er sei in der Nähe des Kanaldreiecks zwischen Wolfsburg und Braunschweig, da gebe es ausreichend Wolkenlücken und eine Lenticulariswolke sei am Harz auch zu sehen. Das klingt doch interessant, denke ich mir und begeben mich zu Dennis. Tatsache, hier kommt man über die Wolken und wir fliegen nebeneinander her. So komme ich dazu, von der VL3 ein Bild über den Wolken aufzunehmen ...

Arvid hat in der VL3 genau die gleiche Idee und fotografiert mich in der Stemme. Das sind immer die schönsten Aufnahmen in dieser lichtarmen Zeit.



Arvid fotografiert die Stemme aus der VL3

Weiter geht dann die Reise Richtung Harz. Der Wetterbericht hatte etwas von Südwind erzählt, aber mit einer Menge Winddrehung in der Höhe. Schon in 3000 m sollte der Wind komplett auf West stehen. Leewellen sind da wenig wahrscheinlich, aber egal. Sprit habe ich genug im Tank für Hin- und Rückweg, im Ostharz sind Lentis zu erkennen, also beschließe ich, dass die Stemme da mal ihre spitze Nase reinstecken soll.



Über Braunschweig auf dem Weg nach Süden

Die VL3 über Braunschweig



Die Bedeckung ist, obwohl es auf dem Weg zum Harz immer einmal Löcher hat, schon recht hoch und vor allem auch hochreichend. Erst kurz vor Bad Harzburg treffe ich eine kleine Welle, die bis knapp über 2000 m geht. Derweil ist auch Steffen mit der Dynamic gestartet und kommt mit einem Affenzahn in Richtung Harz gebrummt ...

Staubewölkung und Schnee auf dem Harz beim Blick nach Goslar



Ich genieße derweil die Aussicht von da oben. Stark ist das Steigen nicht, aber es trägt soweit. Ich probiere noch kurz, ob auch die Brockenwelle funktioniert, und fliege Richtung Wernigerode. Dort sind noch ein paar Wolken zu sehen, aber offenbar reicht die Schwingung mit der Winddrehung nicht mehr bis in meine Höhe.

Sonne! Das ist nicht allzu häufig in diesem Herbst



Beim Blick nach Westen sieht es jetzt bei Bad Harzburg wieder besser aus, also begeben sich da reumütig wieder hin. Große Streckenambitionen habe ich dann keine mehr, da das Steigen sehr lokal ist und die Feuchte hoch. Irgendwann ist Steffen in der Nähe und positioniert sich genau neben mich und wackelt mit den Flügeln. Ich kann den „dynamischen“ Flächenwackler nicht ganz standesgemäß kontern – die Rollrate der großen Stemme ist doch spürbar kleiner als die der Dynamic, wir grinsen uns beide an ... Steffen begibt sich dann bald wieder auf den Heimweg – er hat nicht mehr so viel Sprit im Tank. Ich schaue mir die Gegend noch eine Weile an und beschließe dann auch, die Heimreise anzutreten. Die führt mich noch etwas südlich an Schöningen vorbei, da dort die gesamte Zeit noch eine Lenticulariswolke wie ein UFO über der Landschaft thront. Ich will wissen, was es damit auf sich hat. Als ich ankomme, ist noch ein wenig Steigen zu spüren, aber dann löst sich die Wolke auf. Ob das nun eine Welle fernab der Berge oder ein hydraulischer Sprung war, konnte ich dann nicht mehr herausfinden. Schöne Fotos von der schneebedeckten Landschaft waren aber nicht zu vermeiden.

Schneebedeckte Felder südlich vom Elm



Von da aus ist es dann kein Problem mehr, bis Wilsche abzugleiten. Höhe habe ich genug und die Leeseite der großen Wolkenlücke über den Feldern bringt auch noch etwas reduziertes Sinken – eine Gleitzahl von 89 schafft die Stemme jedenfalls zumindest in ruhiger Luft nicht. Entsprechend der Jahreszeit steht die Sonne dann auch schon echt tief, als ich sie beim Blick nach Westen fotografiere.



Foto in Richtung Braunschweig auf dem Heimweg

Auf die andere Seite geschaut gibt es in den Wolken einmal mehr einen kleinen Regenbogen zu sehen. „Glorie“ heißt das offiziell, weil es einen wie ein Heiligenschein umgibt. Ist man nahe genug dran, kann man seinen eigenen Schatten auch in der Wolke sehen. Auch die Erscheinung hat einen Namen: Brockengespenst. Dieser Name geht angeblich auf Goethe zurück, der sich auf dem nebligen Brocken an seinem eigenen Schatten in den Nebeltröpfchen erschreckt hat. Der Begriff ist inzwischen sogar im Englischen verbreitet.

Glorie in der Wolke beim Blick auf die sonnenabgewandte Seite



Ein paar Minuten später bin ich wieder in Wilsche. Dort hat die tiefe Sonne in den Schattenregionen sogar noch etwas Schnee auf dem Platz übrig gelassen.



Der Flugplatz mit etwas Schnee

Fazit der Sache: Es hat sich gelohnt, die Weihnachtsfeier etwas vorsichtiger anzugehen und eine kleine Runde zu fliegen. Erlebnisse sind so auch bei ansonsten wenig aussichtsreichen Wetterlagen garantiert.

Text: Martin Pohl

Fotos: Arvid Quetscher, Dennis Polej und Martin Pohl

# Hochwasser in der Region Rinteln

## Luftsportler treffen Vorsorge – Haupthalle ausgeräumt

Hochwasser 2011 am Verkehrslandeplatz Rinteln



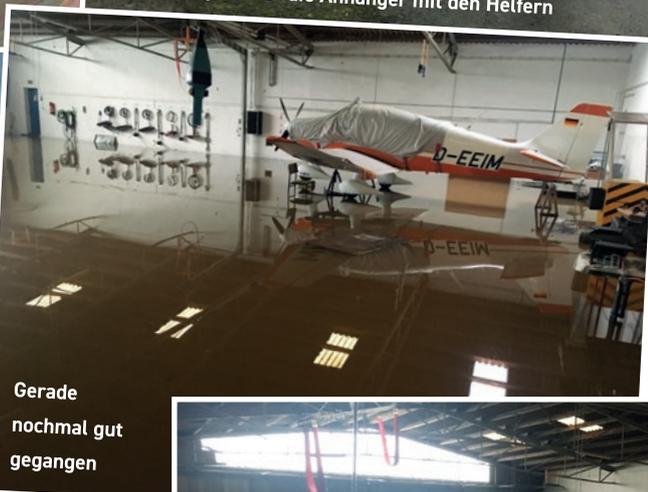
Die Anhänger sind abfahrbereit



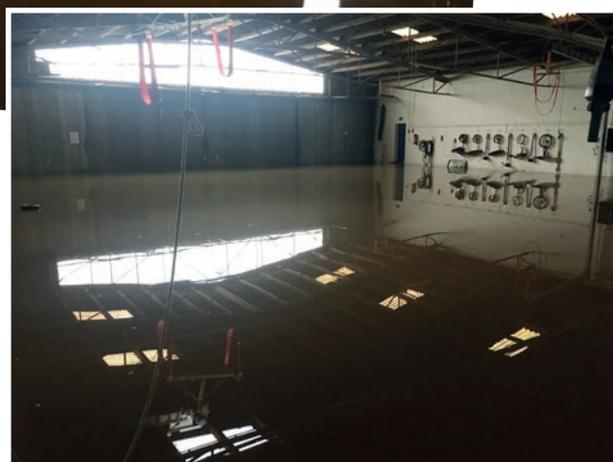
Neuer Parkplatz für die Anhänger mit den Helfern



Schleppmaschine D-EEIM aufgebockt in der Haupthalle



Gerade nochmal gut gegangen



Für den zweiten Weihnachtstag wurde für die Region Rinteln ein Wasserpegel für die Weser von 6,20 m vorhergesagt. Zur Erinnerung: Im Januar 2011 wurde ein Hochwasserstand von 6,60 m am Pegel Rinteln gemessen. Der westliche Teil des Verkehrslandeplatzes Rinteln war damals überschwemmt; die Piste jedoch blieb verschont. Aber die Haupthalle stand zu gut 75 % unter Wasser.

Da die Haupthalle des Luftsportvereins von allen Gebäuden am Flugplatz das am niedrigsten gelegene ist, plante man sie komplett auszuräumen. Am Tag vor Heiligabend trafen sich einige Vereinsmitglieder und brachten die in der Haupthalle stationierten Segelflugzeuganhänger auf ein vor Hochwasser geschütztes Gelände eines Vereinskameraden. Die in der Haupthalle stationierten Kraftfahrzeuge und Rasenmäher platzierte man in der höher gelegenen Windgarage und in anderen Hallen. Lediglich die Schleppmaschine musste in der Haupthalle verbleiben. Sie wurde aufgebockt und im hinteren Teil der Halle stationiert. All dies war nur gemeinsam zu schaffen und jetzt hofften alle, dass das Hochwasser den Flugplatz des LSV Rinteln verschont und die getroffenen Maßnahmen greifen. Die Halter der Privatflugzeuge wurden ebenfalls über

die Hochwassergefahr informiert und aufgefordert, für ihre Flugzeuge entsprechende Vorsorge zu treffen.

Über Weihnachten und darüber hinaus wurde die weitere Entwicklung der Pegelstände zeitnah beobachtet, um kurzfristig entsprechende weitere Maßnahmen ergreifen zu können. Einige Fotos vom Hochwasser am 27.12.2023 vor und in den Flugzeughallen des LSV Rinteln zeigen den weiteren Verlauf.

Text : Dieter Vogt

Fotos : Martina Sasse, Gerd Bullerdiek und Dieter Vogt

## LSV Burgdorf

## Segelflug-AG der BBS Burgdorf hebt in Ehlershausen ab



Am 20. September bot sich den Schülerinnen und Schülern der Segelflug-AG der BBS Burgdorf die Möglichkeit, in die Rolle eines Flugschülers zu schlüpfen und abzuheben.

An einem früheren Termin wurden durch Fluglehrer des LSV Burgdorf bereits theoretische Grundlagen vermittelt. Am Mitt-

woch hatten dann alle AG-Mitglieder Möglichkeit, in den Pilotensitz zu klettern und diesen unter Anweisung der Fluglehrer selbst anzupassen.

Der LSV Burgdorf freut sich auf weitere Aktionen mit fluginteressierten Schülerinnen und Schülern!

Text und Foto: Tim Bauer, LSV Burgdorf

## Herbstfluglager des LSV Burgdorf

Jeden Herbst, wenn die Tage kürzer und grauer werden und die Thermik nachlässt, zieht es die Segelflieger des LSV Burgdorf in das schöne Weserbergland. Vom Flugplatz Bisperode aus startete auch letztes Jahr das einwöchige Fluglager mit Beginn der Herbstferien.



Wenn der Wind stark genug und möglichst steil auf die Mittelgebirgszüge bläst, können die Segelflieger im Aufwind auf der windzugewandten Seite entlangfliegen. An sonnigen und windigen Tagen begegnet man so vielen anderen Seglern am Hang oder findet Wanderer auf den Felsvorsprüngen und Aussichtstürmen.

So erflogen die 22 Teilnehmer des Lagers in 75 Starts insgesamt 83 Stunden Flugzeit. An den grauen und nassen Tagen des Lagers trafen sich die Teilnehmer in der Therme, spielten Karten oder erklimmten die Höhen des Iths ganz ohne Flügel.

**Text:** Tim Bauer, LSV Burgdorf

**Fotos:** Tim Bauer, Sebastian Steffens, Carsten Vogt



## Wir gratulieren

### LSG Fallersleben

Die ersten drei Alleinflüge kamen für **Gabriel Stets** sehr überraschend. Eben noch saß er mit Begleitung in der ASK 21, dann sollte er plötzlich alleine starten. Mit Bravour meisterte er seine ersten drei Alleinflüge unter den aufmerksamen Blicken seiner Fluglehrer Lothar Kaps und Kathrin Busse. Sein Erfolg wurde anschließend im Verein und im Beisein seiner Familie bei einem gemütlichen Grillabend gefeiert.

Gabriel, der seine Ausbildung im Januar 2023 begann, verfolgt mit seiner Segelflug-Ausbildung übrigens ein klares Ziel: Er will Berufspilot werden.

**Text:** Gesa Walkhoff

**Foto:** Sabine Stets



v. l. n. r. Lothar Kaps, Gabriel Stets und Kathrin Busse

## Premium AEROTEC „Weser“ Luftsportverein e. V.

### Nachruf

**Am 23. November 2023 verstarb unser langjähriger 1. Vorsitzender und Ehrenmitglied Günter (Edo) Wührmann im Alter von 76 Jahren.**

Als Lehrling der Vereinigten Flugtechnischen Werke (VFW) in Nordenham-Einswarden machte Edo seinen ersten Segelflugstart am 23. Juni 1965 mit einer „Rhönlerche“ auf dem Flugplatz der Nordseeinsel Juist, denn VFW veranstaltete hier regelmäßig Lehrgänge für die Auszubildenden. Neben dem Interesse für den Flugzeugbau war er nun mit dem Fliegervirus infiziert.

1966 trat er in den „Weser“ Luftsportverein e. V. (WLV) ein, der gerade ein Jahr zuvor seinen Flugbetrieb auf dem Segelfluggelände Blexen aufgenommen hatte, und erwarb am 01. Juli 1967 seinen Luftfahrerschein. Kurz nachdem der WLV seinen ersten Motorsegler vom Typ SF25B bekam, erwarb Edo im Februar 1972 natürlich auch den Motorseglerschein.

Zunächst engagierte sich Edo als Jugendsprecher und Pressewart in der Vereinsarbeit und war 1969 maßgeblich am Bau der Halle mit den Aufenthaltsräumen und der Garage beteiligt. Ab 1976 übernahm er die Aufgaben des 3. Vorsitzenden und wurde 1978 zum 2. Vorsitzenden des WLV gewählt.

In diesen Jahren gelang die Sicherung der finanziellen Förderung durch VFW (später u. a. Airbus und Premium AEROTEC, heute Airbus Aerostructures GmbH) und Etablierung der Segelfluggelände für die Auszubildenden der Firma in Blexen, die von 1975 bis 2014 jährlich stattfanden.

Auch das legendäre „Motorseglertreffen an der Nordsee“, das in den 70er bis 90er Jahren durchgeführt wurde und den Blexer Flugplatz weithin bekannt machte, ist mit durch seine Initiative und Organisation entstanden und hat Freundschaften zwischen Pilotinnen und Piloten in ganz Deutschland erblühen lassen, die bis heute anhalten.

Ab 1993 leitete er den Verein, mit zweijähriger Pause, als 1. Vorsitzender.

Nicht nur sein Engagement in administrativen Aufgaben wie z. B. die Verhandlungen mit dem damaligen Bundesvermögensamt, deren Abschluss im Kauf des Flugplatzgeländes auf dem Blexer Groden mündeten, oder die Umwidmung des Segelfluggeländes zum Sonderlandeplatz Blexen (EDWT), sondern auch seine unermüdlige Bereitschaft, als Windenfahrer uns Segelflieger in die Luft zu bringen, zeichneten Edo aus.

Zudem war er sommers (z. B. Platzpflege) wie winters (Werkstatt-



arbeit, Grundüberholungen u.s.w.) nahezu täglich ehrenamtlich für den Verein im Einsatz.

All das mit der unverbrüchlichen Hilfe seiner Frau Marion, die ihm immer zur Seite stand, bisweilen das Essen warmhielt und sich um Haus und Garten kümmerte, während Edo auf dem Flugplatz aktiv war.

Nach seiner über 50-jährigen Tätigkeit, in der er die Geschicke des Vereins entscheidend mitgestaltet und geprägt hat, kandidierte er 2017 nicht mehr für eine weitere Amtszeit im Vorstand und übergab die Verantwortung an die nächste Generation. Im selben Jahr wurde Edo auf der Mitgliederversammlung des Premium AEROTEC „Weser“ Luftsportvereins e. V. für seine Verdienste einstimmig zum Ehrenmitglied ernannt.

Für Edo ist ein Leben für die Fliegerei und den WLV zu Ende gegangen. Er bleibt uns unvergessen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. Unsere Gedanken sind bei seiner Frau Marion und den Kindern.

**Premium AEROTEC „Weser“ Luftsportverein e. V.**

## Termine

### Verband

02.03.2024	Mitgliederversammlung 2024 des LSV NI e. V.	Hannover, LSB, Toto-Lotto-Saal
09.-10.03.2024	Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte Ü60 FI(S)	KSB Hildesheim
16.03.2024	Flugleiterseminar vom LSV Hameln (unter Vorbehalt)	Ort steht noch nicht fest

### Jugend

06.-08.09.2024	Landesjugendvergleichsfliegen 2024	Flugplatz Nordhorn-Klausheide
----------------	------------------------------------	-------------------------------

### Motorflug

16.03.2024	Treffen der Wettbewerbsflieger BUKO MF im DAeC	FLP Eisenach-Kindel
20.-21.04.2024	Fluglehrerfortbildung MF	DFS Flughafen Bremen
01.-05.05.2024	Sicherheitstraining MF-UL-TMG	Flugplatz Juist EDWJ
20.05.2024	Navigationsflug-Seminar	Flugplatz Hodenhagen
15.-16.06.2024	Grenzflugzustände & Sicherheitseinweisung	Flugplatz Bad Pyrmont EDVW
24.-27.07.2024	24. Alpenflugeinweisung	Bad Wörishofen
06.-09.09.2024	Niedersachsenrallye	Osnabrück/Nordhorn
09.11.2024	Nds. Motorfliegertag 2024	Forellenhof Walsrode

### Segelflug

27.04.-03.05.2024	Wettbewerbsfliegen mit dem D-Kader	Flugplatz Oppershausen
05.-11.05.2024	Streckenflugehrgang	Hodenhagen
22.07.-02.08.2024	Streckenflugehrgang	Celle-Scheuen
17.11.2024	Segelfliegertag 2024	Stadhalle Walsrode

### Segelflugausbildung 2023/2024

05.-18.04.2024	Fluglehrerlehrgang Praxis	Celle-Scheuen
29.07.-02.08.2024	Fortgeschrittenenschulung SPL-Abschnitt II + III	Bad Gandersheim

### 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 April/Mai 2024 ist am 01.03.2024

## Pilotentag Südwest

Hochkarätige Beiträge beim 1. Südwestdeutschen Pilotentag in Bad Sobernheim



Volles Haus beim 1. Südwestdeutschen Pilotentag in Bad Sobernheim



Major Buehler, Flight safety mit GCA und TWR Controller, zum Thema „Gemeinsam mit der Air Force in einem Luftraum“

Der 1. Südwestdeutsche Pilotentag – veranstaltet von den Landesverbänden Rheinland-Pfalz (LSVRP), Hessen (HLB), Saarland (AeCS), Baden-Württemberg (BWLV) und der Region „Grand Est“ – am 02. Dezember war ein voller Erfolg. Der LSV RP in Bad Sobernheim war Ausrichter der Auftaktveranstaltung und Präsident Ernst Eymann begrüßte mehr als 300 Teilnehmer, die sich in 15 verschiedenen Vorträgen zu den Themen Flugsicherheit, Luftraum, Technik, Flugmedizin und Windkraftanlagen informierten und austauschten. Die Ausrichter hatten dafür hochkarätige Experten gewinnen können.

### Podiumsdiskussion zum Thema: Welche Vertretung brauchen Luftsport und Allgemeine Luftfahrt

In einer Podiumsdiskussion erläuterten DAeC-Präsident Claus Cordes, Vizepräsident Ralf Hubo sowie Ernst Eymann und Vizepräsident LSV RP Manuel Höferlin, welche Aufgaben der Dachverband und die jeweiligen Landesverbände haben und welche Bemühungen auf den beiden Ebenen unternommen werden, damit alle Luftsportler auch künftig „ihren Sportplatz“ – den Luftraum – nutzen können. Klar wurde dabei, dass die Interessenvertretungen in ihren jeweiligen Aufgabenbereichen stets wachsam sein müssen, um auf neue Herausforderungen rasch und nachhaltig eingehen zu können. Wichtig ist auch, dass die Strukturen professionell arbeiten, um bei den verschiedenen Gesprächspartnern Akzeptanz zu finden. Ein weiteres Thema war der neu gegründete Luftsportverband (LUVD). Claus Cordes sagte dazu, man begrüße alle Bemühungen, die Bedingungen für die Luftsportler zu verbessern und sei zu Gesprächen bereit, falls der LUVD auf den DAeC zukomme.



### Neues zu Luftraum, Flugsicherheit und Meldewesen

Mike Morr, DAeC Luftraum- und Flugsicherheitsexperte informierte mit Ernst Eymann zum Thema „Gemeinsam mit der Air Force in einem Luftraum“. Am Beispiel Ramstein wurde klar: Die enge Zusammenarbeit des LSV RP mit der Airbase Ramstein ist erfolgreich. Dank der Ramstein Card, die der LSV RP ausgearbeitet hat, gab es in 2023 keine gefährliche Begegnungen. Eymann wies in dem Zusammenhang noch einmal darauf hin, dass unbedingt der Transponder eingeschaltet werden sollte, und das Vorhaben der GCA (wenn keiner erreichbar bei TWR) zu melden ist.

In einem weiteren Vortrag stellte Mike Morr die Flugsicherheitsstatistik und Flugsicherheitsmethoden vor. Daran anknüpfend wurde von Thomas Kreimeier, DAeC Bundesausschuss Flugsicherheit,



Die Podiumsdiskussion gab interessante Einblicke in die Arbeit der Landesverbände und des DAeC (v.li.n.re.) Frank Steege (Moderation), Ralf Hubo (Vizepräsident DAeC), Ernst Eymann (Präsident LSV RP), Claus Cordes (Präsident DAeC), Manuel Höferlin MdB (Vize RLP)

auf die neue Möglichkeit, **Sicherheitsereignisse im Vereinsflieger** zu erfassen, hingewiesen. Hier kann jeder Vorfall gemeldet werden – auch anonym – damit andere Piloten davon profitieren können. Ein weiterer wichtiger Vortrag zu dem Thema behandelte die **Verpflichtung der Meldung von Flugunfällen und Störungen des Luftverkehrs**. Was manchen nicht bekannt war: Unfälle und Störungen bei dem Betrieb von Luftsportgeräten hat der Luftsportgeräteleiter unverzüglich dem nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes Beauftragten schriftlich oder elektronisch zu melden. Herwart Goldbach hat zu Luftraumänderungen in 2024 informiert.

**Human Factors und Flugmedizin: Wie reagiert unser Körper?**

Human Factors und Flugmedizin: Diese beiden Themen sind eng miteinander verknüpft. Flugmedizinerin Dr. Ilse Janicke erklärte anhand von Beispielen, dass es wichtig ist, sich immer mit dem Fliegerarzt zu beraten und ihn über Krankheiten, Medikamenteneinnahmen oder OPs zu informieren, damit das Medical nicht in Gefahr ist. Längst nicht alle Erkrankungen bedeuten das Aus für die Fliegerei. Herwart Goldbach setzte in seinem Vortrag früher an: Es müssen keine Erkrankungen sein – auch psychische, kognitive und soziale Einflussfaktoren bestimmen, wie wir fliegen und Gefahren erkennen können. Dessen sollten wir uns immer bewusst sein.



Herwart Golbach informierte über Einflussfaktoren im Bereich Human Factors



Flugmedizinerin Dr. Ilse Janicke informierte zum Thema Medical

**Ultraleicht: Unfallanalysen, Aufgabenbereiche und Auflastung**

Torsten Gutzeit, Vorsitzender der BUKO UL, gab zunächst Einblick in die Aufgabenverteilung der BUKO UL und dem Luftsportgerätebüro (LSGB). Während das LSGB einen behördlichen Auftrag hat, ist die BUKO für alle anderen Belange rund um das ultraleichte Fliegen zuständig – auch für die Erstellung des Ausbildungshandbuchs. Anhand von Unfallanalysen zeigte Gutzeit auf, dass einige schwerwiegende Vorfälle mit einer richtigen Einweisung auf ein neues Muster hätten vermieden werden können. Deswegen sein dringender Appell: „Bitte lasst euch richtig einweisen!“ Peter Funk von FK Aircraft informierte später allgemein zum Thema UL, Auflastung und Technik.

**Flugzeugtriebwerke: Bei richtiger Wartung Lebenszeit verlängern**

Der Experte Dr. Günther Schöffner hatte zwei Motor-Themen im Gepäck: „Weshalb Flugmotoren während des Flugs ihren Dienst verweigern“ und „Ein langes Leben für Flugzeugtriebwerke – was Piloten dafür tun können“. Wenn der Motor plötzlich im Flug – oder schlimmer noch beim Start – eine Störung hat, kann das viele Ursachen haben. Schöffner sensibilisierte einerseits dafür, dass es jederzeit passieren kann. In dem Zusammenhang sprach er auch die aktuelle Berichterstattung zu Störungen bei Rotax-



Torsten Gutzeit, Vorsitzender der BUKO UL, stellte die Aufgabenverteilung beim DAeC vor



Dr. Rudolf „Rudi“ Mathar erklärte die Entstehung des Auftriebs

Motoren an. Er zeigte aber auch ganz klar, dass viele Störungen hausgemacht sind. An oberster Stelle einer Statistik wird hier die Kraftstoffversorgung genannt.

Weitere spannende Beiträge gab es zu den Themen „**Windkraftanlagen – immer contra Flugsport?**“ von Hansjörg Jung und Felix Welker sowie zur Frage „**Wie entsteht Auftrieb?**“, die Prof. Dr.



Wenn der Motor plötzlich seinen Dienst verweigert: Der Experte Dr. Günther Schöffner gab Tipps, damit es nicht dazu kommt

Rudolf „Rudi“ Mathar anhand von Experimenten erklärte, außerdem „**Hilfsmittel wie Foreflight & Jeppesen**“ (David Smith) und „**Kollisionsvermeidung in der General Aviation: Was ist beim Einsatz technischer Hilfsmittel zu beachten?**“ von Frank Woidich, AIR AVIONICS.

Text: Ricarda Helm

Fotos: Burkhard Müller, Ernst Eymann, Ricarda Helm

## Technische Fortbildung auf dem Domberg war ein voller Erfolg

Für die Verlängerung des technischen Ausweises ist die Teilnahme an der Fortbildung Voraussetzung



Nach dreijähriger Pause fand am 18. November 2023 beim LSV RP in Bad Sobernheim endlich wieder eine Fortbildung für das technische Personal statt. Die Veranstaltung war mit 100 Teilnehmenden ein voller Erfolg. Der Andrang auf dem Domberg lag einerseits an den interessanten Programmpunkten, aber auch an der Vorgabe des DAeC, dass die Inhaber eines technischen Ausweises mindestens eine solche Fortbildung innerhalb von fünf Jahren nachweisen müssen.

Helmut Bruders referierte in zwei Blöcken über die Themenfelder **Instandhaltung, Lizenzen, L-Akte und CS-STAN**. Während beim

Thema Instandhaltung die Instandsetzung und Wartung sowie die Pilot-Owner-Maintenance angesprochen wurde, ging es im Bereich Lizenzen um den technischen Ausweis und die L-Lizenz sowie deren Ausbildungsinhalte. Dass die L-Akte komplett und geordnet sein sollte, versteht sich eigentlich von selbst. Außerdem wurde über die EASA-Richtlinien zu Standardänderungen und Standardreparaturen an Luftfahrzeugen (CS-STAN) informiert.

Daniel Gewehr erzählte, wie anspruchsvoll der **Eigenbau einer RV 10** ist. Gewehr arbeitet mit einem kleinen Team in Langenlonsheim an dem Aufbau eines 4-sitzigen Kitplanes aus Metall.

Wie bereitet man sich am besten auf die **Lufttüchtigkeitsprüfung**

vor? Dazu gab Walter Neugebauer Tipps, die eigentlich profan klingen, aber längst nicht immer der Realität entsprechen: Das Bordbuch sollte korrekt geführt sein, die benötigten Unterlagen sollen vollständig sein und es lohnt sich, dem Prüfer das Luftfahrzeug in vorzeigefähigem Zustand zu präsentieren. In einem weiteren Block informierte Neugebauer über **AMP (Aircraft Maintenance Program), Inhalte und Muster**. Das jeweilige Instandhaltungsprogramm enthält die Inspektionsintervalle der zu überprüfenden Komponenten. Wenn die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht durch eine CAMO oder CAO geführt wird, muss der Eigentümer selbst klären, was in welchen Abständen kontrolliert werden muss.

Auch wenn **elektronische Antriebssysteme für Flugzeuge** noch in der Unterzahl sind, so ist das zukunftsweisende Thema wichtig und interessant. Karl Pickan referierte am Beispiel des Um-

baus der Stemme von Klaus Ohlmann über den Ersatz eines relativ schweren Verbrennungsmotors mit geringerem Wirkungsgrad durch einen wesentlich leichteren Elektromotor mit hohem Wirkungsgrad. Zur Erhöhung der Reichweite dient bei Bedarf ein kleinerer und leichter Verbrennungsmotor (serieller Hybrid-Betrieb). Interessiert waren die Teilnehmenden auch bei Günther Schöffner, als er einerseits über **Korrosion und technische Alterungsprozesse am Flugzeug** sowie über **Fahrwerke und Reifen als oft vernachlässigte Komponenten** referierte. Wie entsteht Korrosion, welche Arten gibt es und wie schützt man sich dagegen? Auch die Inspektion des Fahrwerks, der Bremsen und der Reifen einschließlich Reifendruck sind wichtige Punkte auf der Wartungsliste. Die Resonanz fiel am Ende des Tages sehr positiv aus, was nicht zuletzt an dem breiten Spektrum der Vorträge lag.

Text und Fotos: Pressemeldung LSV RP

## 2. UL-Techniklehrgang



In einem guten Mix aus Theorie und Praxis wurde den 14 Teilnehmern an realen Motoren und ULs gezeigt, wie man beim Arbeiten am UL vorgehen muss. Der Lehrgang richtete sich an Einsteiger mit ersten Erfahrungen und leicht Fortgeschrittene. Durch die vermittelten Kompetenzen sind die neuen „UL-Warte“ in die Lage versetzt worden, 50- oder 100-Stunden-Kontrollen oder anstehende Repa-

turen in einem gewissen Rahmen selbst durchführen zu können. Nach erfolgreichem Abschluss des Lehrgangs gab es ein vom LSVRP ausgestelltes Zertifikat zum „UL-Wart“. Auch wenn dieses Zertifikat momentan noch nicht in den Technischen Ausweis aufgenommen werden kann, bescheinigt es den Erwerb der nötigen Sach- und Fachkunde der Teilnehmer.

Text: Pressemitteilung LSV RP

## Segelflug

### Henrik Bieler auf seinem Weg zur Vize-Weltmeisterschaft

**Der Landauer Segelfluggpilot Henrik Bieler (42) fliegt in diesem Jahr auf der Segelflug-Weltmeisterschaft in Australien mit. Wir haben mit ihm telefoniert.**

Es ist nicht leicht, einen Telefontermin mit einem Wettbewerbspiloten zu finden, der sich auf der anderen Seite der Welt befindet. Um 21:15 Uhr deutscher Zeit klingelt es jedoch wie vereinbart. Es grüßt Henrik Bieler, der gerade aufgestanden ist und sich soeben seinen ersten Kaffee gebraut hat.

Als Gewinner in der 15-Meter-Klasse der diesjährigen deutschen Segelflugmeisterschaft in Zwickau qualifizierte sich Hen-

rik im vergangenen Sommer zum ersten Mal für die Weltmeisterschaft. Seit dem 3. Dezember wird in Narromine, Australien, täglich eine neue Aufgabe gestellt. Bis zum 16. Dezember sammeln die Piloten Punkte. Stand Sonntag (10.12.) hat sich Henrik auf den zweiten Platz der Gesamtwertung geflogen. Bereits jetzt eine unglaubliche Leistung für Henriks erste Weltmeisterschaft. Auf die Frage, wie es ihm ginge, muss Henrik hörbar ausatmen. Das australische Klima sowie den Wettbewerbsalltag bezeichnet er als „anstrengend“. Jeden Tag herrschen dort Temperaturen von über 40 °C. Kleinigkeiten, die man als Mitteleuropäer zuvor gar nicht auf dem Schirm hatte, werden dort schnell zum Prob-



lem. So soll sich das deutsche Klebeband aufgrund der Hitze gelöst haben. Zum Glück haben die australischen Piloten ausreichend Klebeband dabei und können aushelfen.

Henriks Tag beginnt mit einem Kaffee und einem Telefonat mit seiner Frau (wenn nicht gerade ein Telefoninterview für die Verbandszeitung ansteht). Anschließend bereitet er sein Flugzeug vor. Nach dem Frühstück holt sich Henrik beim Briefing mit der Wettbewerbsleitung seine Aufgabe ab.

Henrik ist nicht alleine in Narromine. Er ist Teil der deutschen Nationalmannschaft, in der auch einige andere qualifizierte Piloten mitfliegen. Die Mannschaft wird von den erfahrenen Piloten Bernd Schmid und Claus Triebel gecoacht. Das Team bespricht die anstehenden Strecken, das Wetter sowie luftrechtliche Besonderheiten.

Die Organisation um die Weltmeisterschaft ist viel aufwändiger, als Henrik es noch von seinen deutschen Wettbewerben kennt. So mussten bereits vor mehreren Monaten die Flugzeuge in eigens dafür umgebaute Schiffscontainer eingepackt und rechtzeitig verschifft werden.

Gegen Mittag geht es dann schon an den Start. In der Regel sind die Wertungsstrecken bis zu 550 km lang. Henrik berichtet, dass die durch die senkrecht stehende Sonne ausgelöste Thermik viel stärker ist als er es aus Deutschland kennt. Außerdem kommt er mit seinem Flugzeug auf Höhen von bis zu 4000 m. Dort gehört die Sauerstoffbrille zur Pflichtausrüstung.

Auf der Weltmeisterschaft wird sehr taktisch geflogen. Flog Henrik bei bisherigen Wettbewerben eher nur für sich und seine Teamkollegen, kreisen jetzt über Narromine viele Piloten sehr eng in einem gemeinsamen Thermikbart. Henrik muss fast dauerhaft heraus schauen und aufpassen, dass man sich nicht in die Quere kommt. Der Wettbewerb hat hier schon mehr von einem „Rennen“, wie es die meisten wohl aus der Formel 1 kennen. Das zeigt auch die Wertung, denn nicht selten trennen die ersten fünf Platzierten nur sehr wenige Punkte voneinander.

Nach bis zu fünf Stunden landet Henrik wieder in Narromine. Das Flugzeug wird gesäubert und für die Nacht gesichert. Danach schnell zum Abendessen, einmal in den Pool springen, vielleicht noch ein alkoholfreies Bier und dann direkt ab ins Bett.

Von Land & Leuten kriegt Henrik abgesehen von der schönen Aussicht so gut wie gar nichts mit. Der Tagesablauf ist einfach zu stramm. Nur an einem Ruhetag konnte er sich gemeinsam mit anderen Piloten seiner Mannschaft eine Tropfsteinhöhle in der Nähe anschauen. Mit den Piloten der anderen Teams kommen die deutschen Teilnehmer nur selten in Kontakt, was auch gewollt sei, so Henrik, denn es soll sich ein Teil der Wettbewerbsleitung mit Corona angesteckt haben.

Mittlerweile sei er noch sehr entspannt, berichtet Henrik. Sein Ziel war es, unter die Top 10 zu kommen, was ihm mit seinem zweiten Platz bisher gut gelungen ist. Je nachdem, wie die kommenden Tage ablaufen werden, könnte es aber noch spannend werden, sagt er.

Ein Blick auf die Uhr zeigt, dass es bei Henrik bereits 07:50 Uhr ist. Sein Team wartet. Wir legen schnell auf.

Nach zehn Wertungstagen gibt es dann endlich Klarheit: Henrik kann seine Zweitplatzierung mit 8995 Punkten halten, dicht gefolgt von Teampartner Steffen Göttler (8978 Punkte). Henrik ist somit amtierender Vizeweltmeister der 15-Meter-Klasse im Segelflug. Die Deutsche Nationalmannschaft bringt außerdem noch den Team-Cup mit nach Hause.

**Text: Tonio Stührenberg, Foto: Privat**

## Jugend

### Volleyballturnier 2024

Dieses Jahr findet das Volleyballturnier am 9. März beim LSV Osthofen in Worms statt. Das Turnier spielen wir im BIZ Schulzentrum in Worms aus. Ab 9 Uhr kann das Warmspielen beginnen. Unser Verein freut sich auch, euch den über den ganzen Tag kulinarisch zu versorgen. Für die Siegerehrung und die gemütliche Feierei wechseln wir die Location: in unser Clubhaus am Flugplatz Worms. Wir freuen uns auf viele Mannschaften, tolle Spiele und eine schöne Party.

Meldet euch an, die Ausschreibung und die Anmeldung findet ihr ganz einfach auf unserer Homepage <https://www.lsv-osthofen.de> oder kontaktiert uns per Mail [jugend@lsv-osthofen.de](mailto:jugend@lsv-osthofen.de)



## FSV Bad Sobernheim

## Rückblick des FSV Bad Sobernheim

**Auf dem Domberg über Bad Sobernheim leuchtet rechtzeitig zum Beginn der Vorweihnachtszeit wieder der traditionelle Weihnachtsbaum. Junge Pilotinnen und Piloten des Flugsportvereins Sobernheim (FSV) haben auch in diesem Jahr das letzte Wochenende im November genutzt, um „ihren“ Christbaum aus Staudernheim zu besorgen. Transportiert haben sie ihn wie auch in den Vorjahren mit Hilfe eines Segelflugzeug-Anhängers.**

„Schön, dass wir insgesamt 15 waren – Vereinsmitglieder jeden Alters“, sagt Urs Geib, der Zweite Vorsitzende des Vereins. Er hat die Aktion maßgeblich organisiert und betreut. „Unser Weihnachtsbaum ist ja inzwischen so etwas wie ein Wahrzeichen des Flugplatzes. Er ist mit seinen Lichtern eine Landmarke über Bad Sobernheim.“ Übrigens eine, die auch in diesem Jahr wieder bestens in die Zeit passt, denn der fünf Meter hohe Baum ist mit energiesparenden LED-Leuchten ausgerüstet.

„Solche gemeinschaftlichen Aktionen tun unserem Verein gut“, meint Geib. „Besonders jetzt, in der vorweihnachtlichen Zeit, geben sie Gelegenheit, einmal innezuhalten und auf das vergangene Jahr zurückzublicken. Für den FSV war es alles andere als ein schlechtes Jahr.“

So habe man einige neue Mitglieder gewinnen können, darunter viele Jugendliche. Und man freue sich besonders, dass auch diese Saison wieder unfallfrei vonstattengegangen sei. Geib: „Fliegen ist nach wie vor attraktiv. Viele junge Leute kommen zu uns, um schöne Gemeinschaftserlebnisse zu genießen, aber auch um früh schon Verantwortung zu übernehmen. Sie haben dann in der Re-

gel ihre Pilotenscheine in der Tasche noch bevor sie sich um einen Führerschein bemühen dürfen. Und manche legen hier sogar den Grundstein für ihren Traumberuf.“

Vor allem die beiden Aktionen „Pilot für einen Tag“ hätten wieder großes Interesse geweckt und zahlreiche Schnupperflieger auf den Domberg gelockt. Auch die Kinderferienaktion und die Teilnahme des Vereins am Bad Sobernheimer Innenstadtfest sei sehr positives Echo gestoßen in der Öffentlichkeit. Geib: „Bei all diesen Aktivitäten haben sich unsere Jugendlichen vorbildlich engagiert!“

Abschied habe man im bald zu Ende gehenden Jahr genommen von einem Oldie: der zweisitzigen K 7. Nach fast 70 Jahren als Vereinssegelflugzeug, das vor allem zur Schulung eingesetzt wurde, habe sie ihren Ruhestand nun verdient, sagt der Zweite Vorsitzende. Man habe sie ersetzt durch ein moderneres Schulflugzeug, einen Twin 2.

Besonders freue man sich, dass der Verein seine Gaststätte wieder habe regelmäßig öffnen können. „Viele Stammgäste aus früheren Jahren haben uns auf dem Domberg wieder besucht. Das finden wir klasse. In der kommenden Saison soll zwischen März und Oktober an den Wochenenden unsere Vereinsgaststätte nach Möglichkeit immer geöffnet sein“, so Geib.

Dieses Jahr geht also für den Flugsportverein Sobernheim mit guter Stimmung zu Ende. Dies zeigte sich insbesondere beim Setzen des Weihnachtsbaums, zu dem natürlich zünftig auch Glühwein und Bratwürste gehörten.

**Text: Joachim Mahrholdt**

## LSV Osthofen

## Trauer um Ehrenvorsitzenden Josef Wersching

**Ende November 2023 musste der Luftsportverein Osthofen Abschied von seinem Ehrenvorsitzenden Josef (Sepp) Wersching nehmen. Er verstarb im Alter von 92 Jahren.**

Mit seinem unermüdlichen Einsatz als Vorsitzender und Motorseglerwart hat er für den Verein Unermessliches geleistet und ihn maßgeblich mitgeprägt.

Bereits am 27.10.1966 wurde er Mitglied des Vereins. Am 10.3.1967 zählte er zu den zwölf Mitgliedern, die den ersten Vorstand wählten und dem Verein eine Satzung gaben.

Sepp erwarb gemeinsam mit anderen Flugbegeisterten 1971 in Aigen den Segelflugschein.

Über die Jahre bekleidete er mehrfach die Ämter des ersten und zweiten Vorsitzenden, bis er schließlich von 1977 bis zum Jahr 2000 das Amt des ersten Vorsitzenden innehatte und danach nicht mehr zur Wahl antrat. Als Dank für seinen treuen Einsatz über all die Jahre wurde er zum Ehrenmitglied und Ehrenvorsitzenden des Luftsportvereins Osthofen ernannt. Seine Tätigkeit als Motorseglerwart gab er erst im Jahr 2007 endgültig auf.



## SFG Wershofen

## ASK 18-Treffen zum 50. Geburtstag

2024 jährt sich der Erstflug der ASK 18, Schleichers letztem Flugzeug in Gemischtbauweise, zum 50. Mal. Aus diesem Anlass wird die Segelfluggruppe Wershofen am Pfingst-wochenende (17.-21. Mai 2024) erstmalig ein ASK 18-Treffen durchführen. Zeitgleich findet auch das jährliche ASK 14-Treffen in Wershofen statt (<https://ask14.org>). Wir freuen uns über zahlreiche Teilnehmer!

Mehr Infos und Anmeldung:

<https://www.sfg-wershofen.de/home/ask-18-treffen/>



## Wir gratulieren

## Luftsportverband Rheinland-Pfalz

## Silberne Daidalos-Medaille für Dr. Wolfgang Buss



## Goldene Ehrennadel des LSV RP an Edmund „Eddy“ Theisen



Am 8.12.2023 übergab Ernst Eymann in Bobenheim-Roxheim die silberne Daidalos-Medaille an Dr. Wolfgang Buss vom Luftsportverein Worms e. V. Wolfgang Buss war nach jahrzehntelanger Tätigkeit als UL-Ausbildungsleiter im LSV Worms ausgeschieden. Der LSV RP und der DAeC bedanken sich herzlich für das lange Engagement. Hier Dr. Wolfgang Buss neben seinem 99-jährigen Vereinskameraden Friedrich Thimm und Ernst Eymann. Friedrich Thimm ist das älteste aktive Mitglied im Landesverband Rheinland-Pfalz.

Ernst Eymann überreicht im Namen des Luftsportverbands mit großem Dank die goldene Ehrennadel des LSV RP an Edmund „Eddy“ Theisen während der erweiterten Vorstandssitzung des LSV RP im November. Eddy war viele Jahre als Referent für Fallschirmsport im Luftsportverband tätig. Er wird nun abgelöst von Thomas Dietrich aus Lachen-Speyerdorf.

## FSV Hoppstädten-Weiersbach



Flugschüler **Thomas Scholbrock** (Bildmitte mit weißer Kappe) hat sich am 02. September 2023 in seinem neuen Lebensabschnitt „Rente“ seinen lang gehegten Lebenstraum verwirklicht und mit Bravour den **ersten Alleinflug** gemeistert!

Seine Fluglehrer Erich Marmitt (links), Henri Johann (1. v. rechts) und Hans Martin Spindler (2. v. rechts) waren genauso happy darüber und am Abend konnte gebührend mit einer Grillparty gefeiert werden!

# Schule der Flieger 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)	24.02.–25.02.2024
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	24.02.2024
FI-Auffrischungsschulung für FI(A)	21.09.–22.09.2024
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	21.09.2024

### 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/Finishlehrgang Ostern*	16.03.–17.03.2024 + 23.03.–28.03.2024
Flugleiter auf Landeplätzen + Segelfluggeländen – nur online	17.02.2024
BZF 1/2 Ostern **	23.03.–28.03.2024
Streckenfluglehrgang für Einsteiger	17.02.–18.02.2024
BZF Upgrade 2 > 1 **	25.03.–27.03.2024

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

### Fliegerische Praxis

Flugsicherheitstraining in Bad Sobernheim als Vorbereitung für Gap***	10.06.–14.06.2024
Flugsicherheitstraining Alpen – Gap***	24.08.–30.08.2024

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

### Technische Lehrgänge

Zellenwart Holz- Gemischtbauweise	01.03.–03.03.2024
Motorenwart Module FM, M1 + M2	23.05.–26.05.2024

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: **18.01.2024**

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

Volleyballturnier der LSJ in Worms	09.03.2024
Mitgliederversammlung	16.03.2024 13:30 Uhr
Sekositzung	16.03.2024 10:00 Uhr
JuLeiCa	31.10.–03.11.2024

# Gordon-Bennett-Rennen 2023 in Albuquerque/USA

Mit traditionell drei Mannschaften reisten die deutschen Teilnehmer in die USA. Alle organisatorischen Abläufe waren wie immer gut und gekonnt. Um 16 Uhr konnte es losgehen. Die Wetterausichten sagten für die kommenden Tage ein großes sicheres umfangreiches Hochdruckgebiet über Amerika voraus und das traf auch zu. ABQ liegt 1500 m über NN und die Fahrten gehen fast immer nach Westen. Da ist jedoch das große und nochmals 1500 m höhere Sandia-Gebirge im Weg. Auf 3500 m Fahrhöhe zu steigen heißt gleich nach dem Start nochmal 12 Sack à 10 kg über Bord zu werfen. Etwa 60 km nach Norden bei Santa Fe gibt es ein Tal. Hier durchzukommen heißt, du musst nicht höher als 2600 bis 2800 m über NN fahren. Das spart gut 7 Sack. Genau so kam es. Alle Ballone fuhren in der tiefdunklen Nacht zuerst nach NO mit 15-25 km/h. Gegen Mitternacht fuhren wir in 105° durch das Tal. Nur die Kojoten jaulten die Ballone an. Ständig mussten wir die Höhe über Grund messen bzw. das GPS befragen. Um 1:00 Uhr folgte die erste Ruhepause von Wilhelm. Unter der Liege, dem Arbeitsplatz des Piloten, ließ sich gut ruhen. Nach drei Stunden wurde gewechselt und zur Sicherheit der Höhenwarner aktiviert. Der Fahrtbericht sagt für 6:00 Uhr: 2000 m/46 Sack/105°/48 km/h bei Santa Rosa. Mit jedem Meter nach Westen wird der Boden tiefer – in den ersten 24 Stunden nur wenig, einen Tag weiter unter 1000 m/NN. Der Sonnenaufgang über den Weiten der texanischen Wüste ist sehr angenehm. Die Temperaturen stiegen von nächtlichen 14° C auf über 30° C. Da ist es Zeit den Sonnenschutz aufzuhängen. Längst waren wir für ABQ Center nicht mehr zu hören. Mal ein Gasballon in der Ferne, sonst weit und breit kein Luftfahrzeug. Da kann man sich den Strom für den Transponder auch mal sparen. Von 3:40 Uhr bis 11 Uhr verbrauchten wir keinen Ballast. Die Sonne wollte den Ballon bis zur Prallhöhe (ca. 3500 m) aufsteigen lassen, was jedoch einen viel langsameren Wind in der großen



Das erfolgreiche Vater-Sohn-Duo Benjamin (li) und Wilhelm Eimers

Höhe bedeutet hätte. Das Gas, das wir auf der Prallhöhe durch den Füllansatz verlieren würden, ließen wir durch sehr vorsichtige Ventilzüge ab und hielten somit den Ballon in der schnelleren tieferen Luftschicht um die 2000 m.

Gasballonfahren heißt: die Physik von Gas und Temperatur und Luft verstehen. Unser Team im Command Center versorgte uns ständig mit neuen Berechnungen, die wir versuchten umzusetzen. Am zweiten Tag fuhren wir um 13:00 Uhr mit noch 27 Sack und 60 kg Notballast in 3700 m mit 113° und 41 km/h. Das war gut und die Stimmung stieg im Korb. Essen ist wichtig, aber wichtiger ist trinken. Wir hatten neben Cola und Energie-Drinks noch 20 l trinkbares Wasser dabei. Den Mississippi zu überfahren ist immer ein besonderer Moment. Wir waren gut aufgestellt. 16 Sack und 40 kg Notballast sollten ausreichen. Einen 10 l-Wasserkarister hatten wir für die nächtliche Abkühlung geopfert. Am nächsten Tag wurde die Fahrtrichtung zusehends schlechter, ein tiefer fahrender Ballon fuhr weiter nördlich und fand so eine bessere Ausgangslage für den in der Nacht beginnenden Endkampf um den Sieg. Die letzte Nacht war hart. Wir waren jetzt 70 Stunden in der Luft und mussten in dieser Nacht tief fahren, tief heißt 200-300 m über Grund. Dabei waren wir doch zuvor bis auf 2400 m aufgestiegen und fuhren mit guten 39 km/h eine sehr schlechte Richtung mit 114°. Eine sehr kräfteaufreibende Nachtfahrt mit voller Aufmerksamkeit von Pilot und Co-Pilot. Mit 30 km/h war die Geschwindigkeit okay und mit einer Drift um die 60°-70° wollten wir unsere Chance auf den ersten Platz noch wahren. Warum in dieser jetzt



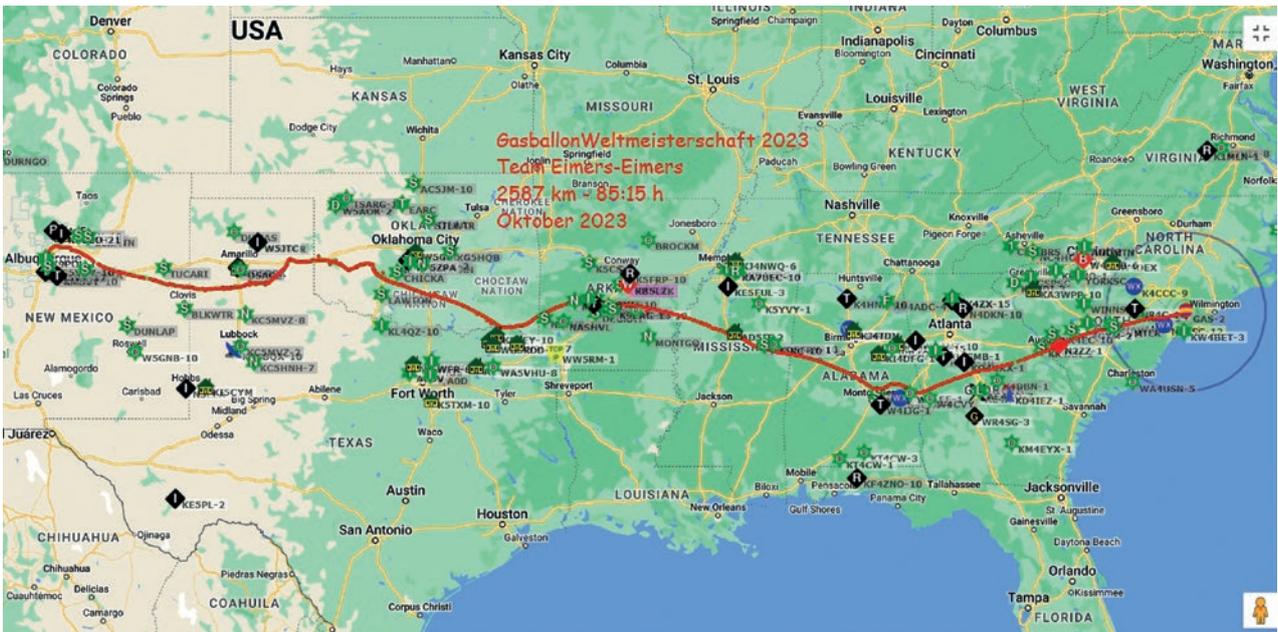
Start in ABQ – vorne die mit Wasserstoff gefüllten Gasballone – dahinter leuchtende Heißluftballone



Instrumente immer doppelt – Sicherheit zuerst ▲



Der erste Morgen – tief über den Wüsten von Texas



sehr bewohnten Gegend hunderte von Masten stehen, verstanden wir nicht. Die höchsten waren um die 600 m über Grund. Volle Beobachtung über die Fahrhöhe und die Hindernisse war gefordert. Es ging gut, und als der Morgen kam, mussten wir die stabile nächtliche Inversionsschicht verlassen, um 100 m über Grund zu versuchen, noch weiter nach Norden zu fahren. Alles, was wir machten, machten unsere französischen Freunde auch und so war klar: Wir konnten sie nicht mehr einholen. Der Atlantische Ozean würde das Ende der Fahrt bedeuten und France 2 würde etwas weiter nördlich das Wasser erreichen können. Aus 30 km Entfernung sahen wir die große Küstenlinie. Wir hätten noch vom Ballast her bis zum Atlantik fahren können. Mit noch 9 Sack und 30 kg Notballast waren wir sehr gut aufgestellt. Noch 35 km bis

zum Ozean lagen vor uns – und die große Stadt Wilmington in North Carolina mit einem größeren Flugplatz. TMA und CTR wären zu durchfahren gewesen. Eine Freigabe wäre sicherlich zu erhalten gewesen, weil in den USA auch ein Ballon eine Gleichbehandlung als Luftfahrzeug erhält und nicht, wie so oft bei uns, nur als ein lästiges Übel angesehen wird. Wir stiegen ab und landeten nach über 85 Stunden im Korb sehr sanft und glatt auf der Wiese eines amerikanischen Wohnhauses, dessen Bewohner wohl bei der Arbeit waren. Wir waren Vizeweltmeister! Unsere super Verfolgermannschaft fuhr im Moment der Landung auf die Wiese. Danke an Claudia, Jan und Greg. Zuletzt noch danke an den Wettfahrleiter Tomas Hora, der sein erstes GB ausgezeichnet durchgeführt hat, an unser Commandcenter und an Mark Sullivan, der das Rennen nach dem Schweizer Ausfall nach ABQ geholt hat. Ja, Gordon Bennett ist und bleibt mit Abstand das härteste Ballonnenrennen – und gefährlich? Nein, für sechzehn Teams war es ein großes sicheres Abenteuer. Gute Besserung unserem polnischen Ballonfreund Piotr Halas. Wir sehen uns 2024 in Münster!

**Text und Fotos: Wilhelm Eimers**

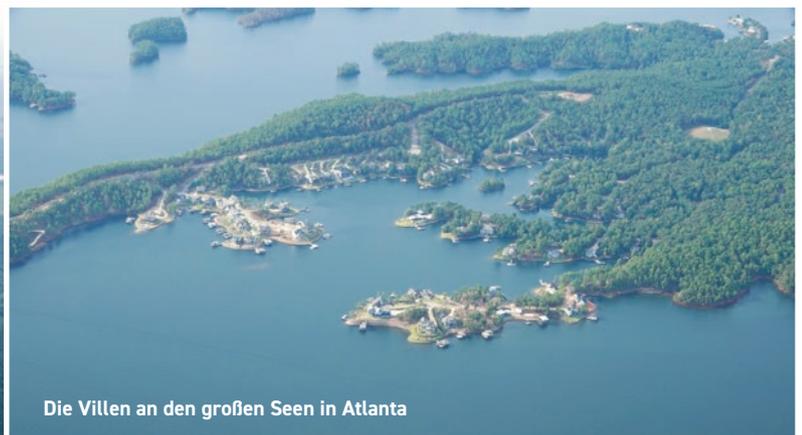
Der Originaltext wurde aus Platzgründen gekürzt. Sie finden ihn hier in voller Länge: <https://helko-verlag.de/gordon-bennett-rennen-2023-in-albuquerque-usa/>



Sonnenuntergang über Alabama



Das ist nicht der Mississippi, der wurde bei Nacht überfahren



Die Villen an den großen Seen in Atlanta

## INHALT

<b>VERBAND</b>		<b>ALLGEMEIN</b>		<b>MODELLFLUG</b>	
Editorial	15	Fliegen ohne Flugleiter	37	Jubiläum in Lünen	19
Virtual Offline Contest 2024	16			Freiflieger Vize-Weltmeisterschaft	20
Eure Kontaktpersonen	38	<b>AUS DEN VEREINEN</b>			
Impressum	38	Zellenwartlehrgang in Aldenhoven	27	<b>JUGEND</b>	
		Gelungene Saison beim LSC Dümpel	28	<b>FACHKRAFT SPORT IM GANZTAG</b>	
		Aachener Segelflughnachwuchs holt		Jugendvergleichsfliegen 2023	20
		Meistertitel	30	Luftsportjugendtag & Wintertreffen	22
<b>AUSBILDUNG</b>				KJP Fördermittel	23
Ausschreibung	31	<b>BALLONFAHREN</b>		Flieger-Kibaz	24
Flugsicherheit im Vereinsflieger	31	Gordon-Bennett-Rennen 2023	24		
E-Learning und UL-Fragenkatalog	32			<b>TECHNIK</b>	
November ist Ausbilderzeit	33	<b>FALLSCHIRM</b>		LSCO informiert	33
		Nachwuchskader Canopy Piloting	17	Fortbildung beim LSCO in Dessau	36
		Meisterschaft mutiert zum Sommerfest	18		

### Volker Engelmann, Präsident AEROCLUB | NRW e. V.

*Liebe Luftsportfreundinnen,  
Liebe Luftsportfreunde!*

Als „der Neue“ möchte ich euch herzlich im neuen Jahr und zu einer neuen Saison begrüßen und euch kurz darlegen, wo unser aller Reise hingehen kann und sollte.

Uns alle verbindet der Wunsch, unseren Luftsport sicher, günstig, harmonisch und ausgiebig betreiben zu können. Egal ob wir fliegen, springen, steuern oder Ballon fahren. Uns eint die Passion, die dritte Dimension zu erobern, zu nutzen und uns an der Schönheit und Vielfältigkeit unseres Sports zu erfreuen. Hinzu kommt die Nähe zur und Abhängigkeit von der Natur.

Unser Sport ist aber nicht ganz so profan wie „mal eben“ spazieren, joggen oder darten zu gehen. Wir benötigen mehr als Schuhe, Dartpfeile und Dartscheibe. Wir brauchen Luftraum und Fluggelände und häufig sehr teures und empfindliches Gerät, um die Voraussetzungen für unseren Sport zu schaffen. Hinzu kommen medizinische, technische, gesetzliche, systemische und Ausbildungsvorgaben, um in einem komplexen Umfeld sicher agieren zu können. Das bedingt unzählige Aufgaben, die mit unserem eigentlichen Sport nicht immer in unmittelbarem Zusammenhang gesehen und erwartet werden. Viele dieser komplexen Aufgaben kann und will der Einzelne gar nicht wahrnehmen, sondern sich an unserem Sport erfreuen.

Damit ihr und wir am Wochenende oder auch in der Woche auf

der grünen Wiese stehen können, nutzen wir viele Ehrenamtler und einige Hauptamtliche, die sich um das ganze Drumherum kümmern. Ob es der Vorstand des eigenen Vereins, die Fluglehrenden, die Warte, die Flugleiter oder die Sprungleiter und Jugendwarte sind, um nur einige zu nennen. Wir haben uns organisiert und Verantwortlichkeiten differenziert. Damit alle fliegen, springen, steuern oder fahren können, müssen viele ihre Aufgaben erledigen, um das zu ermöglichen. Viele der Aufgaben werden im Verein, manche aber eben auch zentral in unserem Landesverband und einige auch auf Bundesebene geleistet. Dazu bedarf es Menschen, die sich bereit erklären, das zu tun und denen wir dann die Geschicke unseres Luftsportes in die Hände legen. Eure Vereinsvorstände haben das zuletzt getan, als sie mich als Präsident, gemeinsam mit meinem Team an Vizepräsidenten, bei einem außerordentlichen Verbandstag mit überwältigender Mehrheit gewählt haben. Für dieses Vertrauen danken wir euren Vorständen und damit letztlich auch jedem Einzelnen von euch.



Wir sind angetreten, weil WIR unseren Luftsport lieben! Weil wir alle selber fliegen, lehren, springen, schrauben und steuern. Wir alle sind aktive Luftsportler und damit genau die, die aus euren Reihen kommen, um UNSEREN Sport zu ermöglichen. Wir sind die „Enabler“, die „Möglichmacher“. Dazu haben wir eine Geschäftsstelle mit hoch motivierten und hoch kompetenten Menschen, die für uns alle ihre Aufgaben wahrnehmen. Mit ihnen gemeinsam bilden wir das Team der Möglichmacher.

Ihr dürft uns vertrauen und dürft von uns erwarten, dass wir unseren Sport nach vorne bringen – in Sport-, Landes- und Bundespolitik, bei der EASA und den Landesluftfahrtbehörden, DFS und anderen Luftraumnutzern. Wir sind Funktionäre für euch und unseren Luftsport. Unser Sport ist unser Ziel. Dazu habt ihr uns gewählt und haben wir uns bereit erklärt.

In der Vergangenheit wurde gerade das nicht immer deutlich. Das wollen und müssen wir ändern. Dringend und zwingend! Die Fehler der Vergangenheit, die teils massive Auswirkungen zeigen, lassen wir durch eine unabhängig agierende Untersuchungskommission aufarbeiten, damit wir uns der Gegenwart und Zukunft widmen können. Bereits vor meiner Geburt hat im August 1964 unser ers-

ter Bundeskanzler Konrad Adenauer gesagt: „Ein Rückblick hat nur dann Sinn, wenn durch ihn die Ansätze künftiger Entwicklungen bloßgelegt werden und er damit der Zukunft dient.“

Mit Transparenz, Elan, Willen, Mut, Kritikfähigkeit und Freude wollen wir deshalb unsere Aufgaben annehmen, erfüllen und Ergebnisse und Aktivitäten sichtbar machen. Unterstützt uns und fordert uns dort, wo der Schuh drückt.

Wir sind guter Dinge, den Verband wieder in ruhige Luft zu manövrieren, in der es wieder aufwärts geht.

Das Leben ist zu kurz um nicht zu fliegen! Wir wollen es mit euch ermöglichen. Lasst es uns angehen!

*Herzlichst  
Euer  
Volker Jansen*

# Virtual OFF-Line Contest 2024

Alle Infos: [www.aeroclub-nrw.de/voc24](http://www.aeroclub-nrw.de/voc24)

## DOWNLOAD! FLY! PUBLISH!

Foto: Reinhold Röder

## Nachwuchskadertraining Canopy Piloting Klatovy 2023



**Das zweite Nachwuchskadertraining dieses Jahres im Bereich Canopy Piloting mit Tobi Koch fand von Freitag, dem 29.09.2023 bis Dienstag, dem 03.10.2023 statt. Wir waren wieder an unserem vertrauten Kadertrainingsspot in Klatovy (Tschechische Republik).**

Die Wahl des Ortes hätte nicht besser sein können, weil wir bei bestem Wetter und wenig Wind unseren Sport ausüben konnten. Parallel war der 40er im Bereich RW. Daher war viel los und wir kamen gut in die Luft. Mit Sprüngen am An- und Abreisetag und zwei Tagen in Folge mit jeweils 10 Sprüngen kamen wir alle auf 30 Sprünge.

Teilnehmer waren Anabel Brugger, Leonie Kusch, Tim Kirscht und ich (Bernd Chmielewski). Auch eine alte Freundin aus dem Deutsch-Franzosenecamp (Eike Seidenhefter) hat mit eigenen Mitteln bei uns mittrainiert. Besonders erwähnenswert waren ihre guten Swoops am Pond, an dem sie auch beinahe eine kleine Auseinandersetzung mit einem Schwan hatte. Anabel Brugger hat bei diesem Training nach ein paar Sprüngen einen 97er Scorpion mit RDS-Slider (ausbaubar) eingehängt. Nach der Kennenlernphase mit dem neuen Schirm hat sie sehr große Fortschritte gemacht, bis sie schließlich mit schönen 90-Grad-Turns über Frontriser geswoopt ist. Leonie Kusch hat bei diesem Kadertraining das Swoopen am Boden mit

Frontrisern gelernt und kam flott über den Boden geflogen. Tim Kirscht hat sich nach dem Einspringen einen 94er XTC eingebaut. Nachdem er den Schirm kennengelernt hatte, hat er damit bereits 270er am Boden gemacht. Ich habe dieses Jahr weiter an meinen 270ern gearbeitet. Jede unserer Landungen wurde gefilmt und Tobi hat uns anschließend Tipps gegeben. Zusätzlich zu den Landungen durften wir alle mit Tobi ein paar Sprünge machen, wobei wir Programm während der Schirmfahrt geübt haben. Docks (Kappenberührungen) und Stacks (einer sitzt eingehakt auf der Kappe des anderen) wurden geflogen.

Neben den Sprüngen aus der 182er Cessna waren die Sprünge aus der Skyvan sehr beliebt. Einen hohen Sprung haben wir auch gemacht. Generell wurde der Freifall gut genutzt.

Auch dieses Trainingscamp war es wieder ein Trend, abends ent-

weder am Sprungplatz oder in der Innenstadt von Klatovy lecker essen zu gehen und sich von den schönen Erlebnissen des Tages zu erzählen.

Die Stimmung war genau wie das Wetter super. Alle haben eine Menge dazugelernt und sind unversehrt wieder zurückgefahren.

Dies war nach vier unfassbar schönen, lehrreichen und vor allem spaßigen Jahren im Kader mein letztes Kadertraining, da ich zu alt geworden bin.

Ein großes Dankeschön an den AEROCLUB NRW / Landessportbund NRW und alle Beteiligten, die diesen Kader ermöglicht haben. Ein besonderes Dankeschön an Tobi Koch für die Zeit und Geduld, die er in diesen Kader investiert, um als Kadertrainer sein Wissen auf eine sehr schöne Art und Weise weiterzugeben.

**Text: Bernd Chmielewski**

**Fotos: Kirsten Koch, Tobias Koch**

## Meisterschaft mutiert zum Sommerfest

**Höhenangst? Es dürfte eine Grundvoraussetzung für das Fallschirmspringen sein, dass man die nicht hat, wenn man sich in die Luft wagt. Bei den Profis, die vom 18.08. bis 20.08.2023 an der Deutschen Meisterschaft der Kappenformation in Hackenberg an den Start gegangen sind, gehört dieser Begriff nicht zum Wortschatz.**

Bei Laura Perschke sieht das allerdings ganz anders aus. Die Solingerin nutze das Angebot des FSC Remscheid, der das dreitägige Spektakel ausgerichtet hatte, um einen Tandemsprung zu wagen. Und bevor es in den Hubschrauber ging, der die Wagemutigen auf mehr als 2000 Meter Höhe brachte, räumte sie ein, Höhenangst zu haben. „Das ist aber da oben überhaupt kein Problem. Das ist ganz anders, als wenn man vom Balkon aus der dritten Etage blickt“, erklärte Dietmar Kienast, mit dem die Solingerin den Sprung schließlich wagte.

Als Perschke wieder Boden unter den Füßen hatte, wurde sie von ihren Eltern empfangen, die ihr den Sprung zum Geburtstag geschenkt hatten. „Das war super. Einfach unglaublich. Jetzt habe ich das von meiner To-do-Liste abgehakt.“ Weitere Sprünge würde es allerdings doch nicht geben.

Das war bei den Profis natürlich ganz anders. Die sprangen in der Disziplin der 2er-Sequenz um den nationalen Titel. Zwei Springer mussten am Himmel vorgeschriebene Formationen fliegen, die von einem Videomann aufgenommen wurden. Punktrichter werteten das Filmmaterial dann aus. „Auf die Austragung der eigentlich geplanten 4er-Sequenz haben wir aus zeitlichen Gründen verzichten müssen“, erklärte FSC-Boss Klaus Mathies, bei dem an diesem Wochenende sämtliche organisatorische Fäden zusammenliefen. Aber selbst für die eine Disziplin war der Hubschrauber über Lennep an allen Tagen fast ständig in der Luft. „Ich komme auf ungefähr 80 bis 100 Starts und Landungen“, berichtete Pilot Matthias Schuster, der aus Heilbronn am Freitag angeflogen kam. Dass sich bei diesem Flugaufkommen manche Lenneperin und mancher Lenneper am Wochenende wunderte, war klar. Neben dem Transport der Aktiven gab es am Samstagnachmittag auch Rundflüge, die schnell ausgebucht waren. „Auch die Nachfrage nach Tandemsprüngen war sehr groß“, berichtete Mathies.

Aber viele wurden auch so angelockt, um sich das Spektakel vor Ort anzuschauen. Und die bekamen außer den Starts und Landungen des Hubschraubers und der Aktiven einiges geboten. Wie schon bei der offiziellen Eröffnungsfeier am Freitagnachmittag. Da gab es die Grußworte der Schirmherren der DM Burkhard Mast-Weisz (Oberbürgermeister Remscheid), Markus Röhl (Polizeipräsident Wuppertal), Stefan Klett (Präsident des Landessportbundes) und Peter Hardebeck (Stadtsparkasse Remscheid).

Dass man auf der Bühne schon einmal gegen den Hubschrauber „ankämpfen“ musste, erfuhr auch Sängerin Tatjana Tounsi, die ein starkes musikalisches Repertoire bot. „Das war mit dem Krach des Hubschraubers zwar ungewohnt. Aber es hat Spaß gemacht“, sagte sie.

Spaß hatten auch alle am Samstagabend in Hackenberg. Für das Bühnenprogramm war auch hier David Schmidt von der Schule für Musik, Tanz und Theater aus Lennep verantwortlich. Die Band „2-Opticals“ sorgte für Unterhaltung. Das Weingut Krollmann aus Rheinland-Pfalz war mit einem Stand vor Ort. Die Jusos zapften fleißig Kölsch. Und die Gastronomie „Kaffeeklatsch“ war für Würstchen und Pommes zuständig.

Glück hatten die Veranstalter mit dem Wetter. Zwar gab es am Samstagnachmittag einen ordentlichen Regenschauer. „Aber da haben wir die Pause, die der Pilot brauchte, einfach verlängert“, erklärte Schmidt. Und Mathies war rundum zufrieden: „Das war eine ganz tolle Veranstaltung.“

### DM-Titel

Sie waren die Favoriten und haben diese Rolle erfüllt: Tom Brand und Björn Schubnell vom FSC Remscheid sind in der 2er-Sequenz Deutscher Meister geworden. Begleitet wurden sie von Videomann Florian Rommel. Zwei Finnen, die bei der offenen DM als Gäste dabei waren, hatten am Ende die Nase vorn.

**Text: Peter Kuhlendahl**

## Jubiläum in Lünen

25 Jahre Lippeweidenpokal FAI-World Cup Competition F3B

13. Deutsche Meisterschaft der Klasse F3B

16.09.-17.09.2023

DAeC Nr. F3-23-12



Grafik: Andreas Leutsch



Foto: Thomas Kleinwächter

Zum 25. Mal hat die FSG Lünen zum F3B Wettbewerb eingeladen. Es sind 51 Piloten und eine Pilotin aus sieben Nationen der Einladung gefolgt.

Insgesamt waren in den 25 Jahren 305 Piloten aus 19 Nationen in Lünen zu Gast.

An den zwei Wettbewerbstagen gab es 491 Starts, spannende Rennen im Streckenflug und top Zeiten in der Speed-Disziplin.

### Gewinner des Lippeweidenpokals:

1. Andreas Böhlen, SUI
2. Andreas Herrig, GER
3. Matthias Neumann, GER

Auch bei diesem Wettbewerb konnten drei Rookies und ein Wiedereinsteiger durch die Betreuung erfahrener Teams erste bzw. erneute Wettbewerbserfahrung sammeln.

### Deutsche Meisterschaft der Klasse F3B

Gleichzeitig wurde die 13. Deutsche Meisterschaft der Klasse F3B ausgetragen.

1. Andreas Herrig
2. Matthias Neumann
3. Frank Thomas

### Wir freuen uns auf den nächsten Wettbewerb

am 21. und 22.09.2024. Seid dabei!  
Infos unter FB>F3B.de oder <https://f3b.de/>

Text: Uwe Schlawke-Mowinkel

## Vize-Weltmeisterschaft für die Freiflieger des Aeroclub NRW



Gerd Aringer und Luca Aringer in der Klasse F1C sowie Karl Desinger (F1B) von den Luftsportfreunden Kamen/Dortmund waren für die Freiflug-Weltmeisterschaft in Frankreich qualifiziert. Sie kämpften mit 41 Nationen um die Titel. Zeitgleich wurde auch die Europameisterschaft der Junioren geflogen – mit einem weiteren Teilnehmer der Luftsportfreunde, nämlich Simon Pietzko (F1A).

Begleitet durch ein starkes Helferteam wurden im Vorfeld drei Weltcupwettbewerbe geflogen, um die örtlichen Verhältnisse in der Region Nouvelle-Aquitaine besser kennenzulernen. Hier konnte Gerd Aringer einen ersten Platz verbuchen. Zwei Wochen lang wurde bei hohen Temperaturen den Teilnehmern alles abverlangt.

Am Ende der WM fehlte dem Deutschen Team nur ein Wimpernschlag von 65 Sekunden, um nach über 12 Std. Flugzeit ganz oben zu stehen. So musste man Finnland den Vortritt lassen. Trotzdem war die Freude riesengroß. Die Junioren mit Simon Pietzko kletterten ebenfalls auf das Podium und wurden mit der Bronzemedaille belohnt. Nach der Siegerehrung ging es zum großen Bankett in dem kleinen, beschaulichen Dorf Montcontour, wo alle Teilnehmer mit französischen Leckereien belohnt wurden. Die kombinierte WM/EM ging dann mit Feuerwerk und Livekonzert zu Ende.

Text: Bernd Hönig

Foto: Bernhard Schwendemann



## Das Jugendvergleichsfliegen NRW 2023 – erneut in Borken-Hoxfeld

Mehr als ein halbes Jahr waren wir bereits mit dem Team der Luftsportfreunde Wesel-Rheinhausen e. V. im Austausch, um das Jugendvergleichsfliegen zu planen. Wenige Wochen vor der Veranstaltung erfuhren wir von einer möglichen ED-R Düsseldorf mit der Option Radius 50 NM aufgrund der Invictus Games. Eine Aktivierung der genannten Option hätte einen Flugbetrieb unmöglich gemacht. Zu Beginn gab es mehrere Überlegungen für einen Plan B. Letztendlich war das Risiko zu hoch, dass der Wettbewerb in Wesel nicht stattfinden könnte. Somit mussten wir die Veranstal-

tung kurzfristig auf den Flugplatz Borken-Hoxfeld verlegen und konnten aufgrund der wenigen verbleibenden Zeit leider nur eine „Lightversion“ bzw. eine abgespeckte Variante anbieten. Die Party musste demnach aus organisatorischen Gründen ausfallen, die Siegerehrung wurde auf den Samstagabend verlegt.

Aber schauen wir einmal auf die Veranstaltung zurück. Am frühen Freitagnachmittag rollten die ersten Autos mit Anhänger durch die Einfahrt. Nach und nach gingen die Einweisungsstarts



in die Luft, sodass am nächsten Morgen nur noch wenige Piloten und Pilotinnen eingewiesen werden mussten. Dieses Mal machten uns glücklicherweise weder eine zu niedrige Wolkenuntergrenze noch strömender Regen zu schaffen. Die Sonne zeigte sich den ganzen Tag. Das war wohl die Wiedergutmachung für die organisatorischen Hürden im Vorfeld. Sonnencreme, Hut und Sonnenbrille waren also mit im Gepäck. Und nach einer leckeren Portion Currywurst mit Pommes, welche von dem fleißigen Kantinesteam zubereitet wurde, nutzte man kurzerhand den Rückholwagen, um für alle Eis zu verteilen. Sagen wir mal so: Das kam gut an! Da das Wetter mitspielte, ging am Abend ein erfolgreicher Wettbewerbstag mit allen drei Durchgängen zu Ende. Neben dem Wettbewerb konnten die Teilnehmenden den Helikopter der Bundespolizei, der im Laufe des Tages angereist war, bestaunen. Sie konnten sich sowohl über den Heli selbst als auch über die Ausbildungsmöglichkeiten bei der Bundespolizei informieren. Wer weiß, vielleicht sitzt schon bald ein Teilnehmer des Vergleichsfliegens ganz vorne auf dem Pilotensitz. Das wäre zumindest nicht das erste Mal. Während abends alle Teilnehmer und Helfer noch einmal ordentlich beim Grillbuffet zuschlugen, machte sich das Team der Luftsportjugend an die Auswertung. Am späten Abend war es dann so weit. Die Siegerehrung konnte beginnen. Landesjugendleiterin Laura Budny dankte vorab allen Beteiligten, die die kurzfristige Durchführung des Jugendvergleichsfliegens in Borken möglich gemacht hatten. Ganz vorne mit dabei war Thomas Grunden, der erste Vorsitzende des LSV Borken e. V., der sich die ganze vorherige Woche mit den Vorbereitungen beschäftigt hatte. Im Anschluss verkündete Laura die Platzierungen und überreichte die Urkunden und Preise.

Aufs Treppchen haben es geschafft:

- Platz 1: Linus Bartmann von der LSG Menden e. V.
- Platz 2: Nina Braselmann vom LSV Hegenscheid e. V.
- Platz 3: Dennis Sefer vom Flugverein Gütersloh e. V.

Herzlichen Glückwunsch!

**Text: Nina Int-Veen, Fotos: Arne Schmieding**



## Luftsportjugendtag & Wintertreffen 2023

Am Samstag, den 25. November 2023 fand der parlamentarische Teil unseres Luftsportjugendtages gemeinsam mit dem Wintertreffen der Jugendleiter in Duisburg statt.

Um 13 Uhr starteten wir mit dem Wintertreffen, welches sich dieses Mal einzig und allein um das Thema Schutzkonzepte drehte. Die nächsten vier Stunden bis zum parlamentarischen Teil beschäftigten wir uns mit den Mindestanforderungen für das Konzept, mit dem Entwurf des Schutzkonzeptes des AEROCLUB | NRW und mit einem von den Ansprechpersonen des Verbandes erstellten Leitfaden für die Mitgliedsvereine.

Die wichtigsten Infos bezüglich der Erstellung der Jugendschutzkonzepte:

Bis zum **31.12.2024** müssen alle Mitgliedsvereine des AEROCLUB | NRW e.V., die weiterhin KJFP-Fördermittel erhalten möchten, Schutzkonzepte erstellen. Alle anderen Vereine haben mehr Zeit. Diese Fristen werden noch bekanntgegeben. Die Schutzkonzepte müssen **bis zum 31.12.2024 mindestens\*** beinhalten:



Maßnahmen	Beschreibung	Nachweis
Positionierung und Verankerung	Beschlussfassung für ein Schutzkonzept zur „Prävention von und Intervention bei sexualisierter und interpersoneller Gewalt“	Formaler Beschluss des Präsidiums/Vorstands/Jugend
Risikoanalyse	Durchführung einer organisationsspezifischen Risikoanalyse	Schriftliche Darstellung der Risiken (ggf. ausgefüllte Matrix) oder zusammenfassend im Schutzkonzept
Ansprechpersonen (AP)	Beschluss und Benennung von mind. einer Ansprechperson. Veröffentlichung der Kontaktdaten der AP auf der vereinseigenen Homepage. Eine Qualifizierung wird dringend empfohlen.	Homepage-Link; TN-Bescheinigung der Qualifizierung der AP (sofern vorhanden)
Eignung von Mitarbeitenden	Einsichtnahme in das erweiterte Führungszeugnis/Ehrenkodex für haupt-, neben- und ehrenamtlich tätige Personen, die im Kinder- und Jugendsport bzw.- in der Vereinsarbeit tätig sind. (gemäß SGB VIII §72a) <b>Empfohlen:</b> Einsichtnahme auch bei Vorstands-/Präsidiumsmitgliedern im Sinne der Vorbildfunktion	Schriftlicher Nachweis, z. B. Vorstandsbeschluss oder Darstellung im Schutzkonzept

\* Über diesen Zeitraum hinaus können weitere Mindestanforderungen hinzukommen.

Genauere Infos & Unterstützungsmöglichkeiten findet Ihr hier:



Als Hilfestellung für die Vereine haben die Ansprechpersonen Guido Hartmann und Nina Int-Veen folgenden Leitfaden erstellt:



Kontaktinformationen der Ansprechpersonen für Rückfragen:



Nina Int-Veen  
Jugendbildungsreferentin  
E [int-veen@aeroclub-nrw.de](mailto:int-veen@aeroclub-nrw.de)  
T 0203 / 77844-32



Guido Hartmann  
FSG Datteln-Bork e. V.  
E [hartmann@aeroclub-nrw.de](mailto:hartmann@aeroclub-nrw.de)

## Ergebnisse des parlamentarischen Teils

**Auch in diesem Jahr standen wieder Wahlen der Landesjugendleitung an.**

Felix Winter erklärte aus persönlichen Gründen seinen Rücktritt. Für sein Amt stellte sich Jonas Tekampe zur Wahl und wurde von den stimmberechtigten Jugendleitenden einstimmig zum Mitglied der Landesjugendleitung gewählt.

Arne Schmieding stellte sich nach 3-jähriger Amtszeit in der Landesjugendleitung erneut zur Wahl und wurde ebenfalls einstimmig wiedergewählt.

Felix wünschen wir alles Gute, viel Erfolg und Gesundheit für die Zukunft.

Wir freuen uns sehr über die weitere Zusammenarbeit mit Arne. Nachdem Jonas uns im Laufe des Jahres kommissarisch schon sehr unterstützt hat, freuen wir uns nun, ihn offiziell als Mitglied der Landesjugendleitung begrüßen zu dürfen.

In diesem Zuge möchte er sich gerne bei Euch vorstellen:

Mein Name ist Jonas Tekampe (25). Seit meinem 14. Lebensjahr bin ich Mitglied im Luftsportverein Borken (Westfalen) e. V. (Juni 2012). Meine Heimat ist der Flugplatz in Borken-Hoxfeld (EDLY), der dem einen oder anderen bestimmt durch das Thermikdankfest und das Jugendvergleichsfliegen 2022/23 bekannt ist.



Seit 2016 bin ich Besitzer einer LAPL(S). Im gleichen Jahr wurde ich durch die Jugendgruppe zum Jugendleiter gewählt. Seit 2021 kann ich zudem eine LAPL-(A) mein Eigen nennen, was es mir ermöglicht, den Flugbetrieb durch F-Schlepps zu unterstützen. Beruflich bin ich in der Stationären Jugendhilfe tätig.

Es bereitet mir große Freude, die Interessen der Jugendlichen im Verein und nun auch überregional zu vertreten sowie gemeinsam im Team der LSJ NRW zu arbeiten.

**Text: Nina Int-Veen, Jonas Tekampe**

## FACHKRAFT SPORT IM GANZTAG

### FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG VON KINDER- UND JUGENDFREIZEITEN: KJP-FÖRDERMITTEL

Jugendleitungen von Mitgliedsvereinen können ab sofort wieder Fördergelder für geplante Ferienlager und Jugendausflüge etc. beantragen. Diese beziehen sich u. a. auf Unterkunfts- und Verpflegungskosten, Verbrauchsmaterial, Miete sowie Sonstiges. Auf Anfrage werden die entsprechenden Formulare zugeschickt, die ausgefüllt wieder eingereicht werden. Nach einer vorläufigen Förderzusage werden zeitnah nach Beendigung der Freizeitmaßnahme die Verwendungsnachweise wie Quittungen, Belege, TN-Liste(n) seitens der Jugendleitung wieder eingereicht. Nach Prüfung der Unterlagen und Stimmigkeit werden die Fördergelder an den Verein für die Jugendgruppe ausbezahlt.

Ansprechpartnerin für weitere Informationen und zum Erhalt der Formulare:

Janina Nentwig  
Fachkraft Ganztage/Sachbearbeiterin Luftsportjugendbüro  
E-Mail: [nentwig@aeroclub-nrw.de](mailto:nentwig@aeroclub-nrw.de)  
Tel: 0203 / 77844-31

# NRW BEWEGT SEINE KINDER!



## Liebe Luftsportfreunde,

mit dem Flieger-Kibaz habt ihr die Möglichkeit, die Fliegerei 3- bis 6-Jährigen näherzubringen. Dieses Kinderbewegungsabzeichen wurde speziell für den NRW-Luftsport vom AEROC-CLUB | NRW e. V. in Zusammenarbeit mit der Luftsportjugend NRW entwickelt und besteht aus zehn Stationen, die sich allesamt auf die Fliegerei beziehen. Hierbei steht nicht die Leistung im Vordergrund, sondern verschiedene Entwicklungsbereiche, wie z. B. Motorik und Wahrnehmung, die durch die einzelnen Stationen spielerisch geschult werden.

Ein von euch gewähltes Organisationsteam, welches die Abwicklung von Planung bis hin zur Durchführung steuert und koordiniert, wird von zehn Helfern eurerseits für den Auf- und Abbau sowie die Betreuung an den Stationen unterstützt. Ihr habt somit nicht nur die Chance, Kleinkinder und Kinder im Vorschulalter und deren Begleitpersonen für die Fliegerei zu begeistern und somit gegebenenfalls neue Mitglieder zu gewinnen, sondern leistet einen öffentlichen Beitrag zur individuellen Persönlichkeitsentwicklung und bietet eurer Jugendgruppe eine neue Projektmöglichkeit. Materialien wie

Urkunden, ein Handbuch mit den verschiedenen Bewegungsstationen, Hinweise zur Planung und Durchführung bekommt ihr kostenlos beim AEROC-CLUB | NRW e. V.

### Ansprechpartnerin:

Janina Nentwig

Fachkraft Ganzttag/Luftsportjugendbüro

E-Mail: [nentwig@aeroclub-nrw.de](mailto:nentwig@aeroclub-nrw.de)

Tel.: 0203 / 77844-31



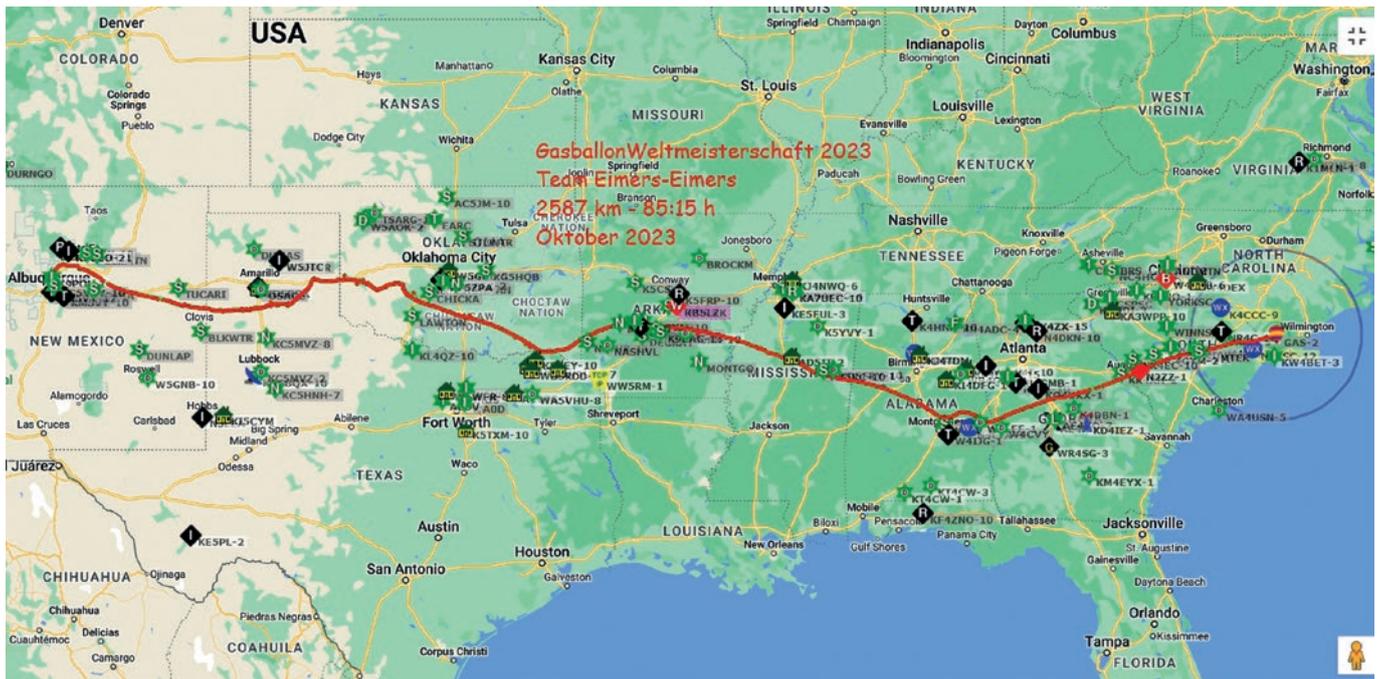
## BALLONFAHREN

# Gordon-Bennett-Rennen 2023 in Albuquerque/USA

Mit traditionell drei Mannschaften reisten die deutschen Teilnehmer in die USA. Alle organisatorischen Abläufe waren wie immer gut und gekonnt. Um 16 Uhr konnte es losgehen. Die Wetterausichten sagten für die kommenden Tage ein großes sicheres umfangreiches Hochdruckgebiet über Amerika voraus und das traf auch zu. ABQ liegt 1500 m über NN und die Fahrten gehen fast immer nach Westen. Da ist jedoch das große und nochmals 1500 m höhere Sandia-Gebirge im Weg. Auf 3500 m Fahrhöhe zu steigen heißt gleich nach dem Start nochmal 12 Sack à 10 kg über Bord zu werfen. Etwa 60 km nach Norden bei Santa Fe gibt es ein Tal. Hier durchzukommen heißt, du musst nicht höher als 2600 bis 2800 m über NN fahren. Das spart gut 7 Sack. Genau so kam es. Alle Ballone fuhren in der tiefdunklen Nacht zuerst nach NO mit 15-25 km/h. Gegen Mitternacht fuhren wir in 105° durch das Tal. Nur die Kojoten jaulten die Ballone an. Ständig mussten wir die Höhe über Grund messen bzw. das GPS befragen. Um 1:00 Uhr folgte die erste Ruhepause von Wilhelm. Unter der Liege, dem Arbeitsplatz



Das erfolgreiche Vater-Sohn-Duo Benjamin (li) und Wilhelm Eimers



des Piloten, ließ sich gut ruhen. Nach drei Stunden wurde gewechselt und zur Sicherheit der Höhenwarner aktiviert. Der Fahrtbericht sagt für 6:00 Uhr: 2000 m/46 Sack/105°/48 km/h bei Santa Rosa. Mit jedem Meter nach Westen wird der Boden tiefer – in den ersten 24 Stunden nur wenig, einen Tag weiter unter 1000 m/NN. Der Sonnenaufgang über den Weiten der texanischen Wüste ist sehr angenehm. Die Temperaturen stiegen von nächtlichen 14° C auf über 30° C. Da ist es Zeit den Sonnenschutz aufzuhängen. Längst waren wir für ABQ Center nicht mehr zu hören. Mal ein Gasballon in der Ferne, sonst weit und breit kein Luftfahrzeug. Da kann man sich den Strom für den Transponder auch mal spa-

ren. Von 3:40 Uhr bis 11 Uhr verbrauchten wir keinen Ballast. Die Sonne wollte den Ballon bis zur Prallhöhe (ca. 3500 m) aufsteigen lassen, was jedoch einen viel langsameren Wind in der großen Höhe bedeutet hätte. Das Gas, das wir auf der Prallhöhe durch den Füllansatz verlieren würden, ließen wir durch sehr vorsichtige Ventilzüge ab und hielten somit den Ballon in der schnelleren tieferen Luftschicht um die 2000 m. Gasballonfahren heißt: die Physik von Gas und Temperatur und Luft verstehen. Unser Team im Command Center versorgte uns ständig mit neuen Berechnungen, die wir versuchten umzusetzen. Am zweiten Tag fuhren wir um 13:00 Uhr mit noch 27 Sack und 60 kg



▲ Start in ABQ – vorne die mit Wasserstoff gefüllten Gasballone – dahinter leuchtende Heißluftballone



▼ Instrumente immer doppelt - Sicherheit zuerst



Der erste Morgen – tief über den Wüsten von Texas ▶



Sonnenuntergang über Alabama



- ▲ Das ist nicht der Mississippi, der wurde bei Nacht überfahren
- ◀ Die Villen an den großen Seen in Atlanta

Notballast in 3700 m mit 113° und 41 km/h. Das war gut und die Stimmung stieg im Korb. Essen ist wichtig, aber wichtiger ist trinken. Wir hatten neben Cola und Energie-Drinks noch 20 l trinkbares Wasser dabei. Den Mississippi zu überfahren ist immer ein besonderer Moment. Wir waren gut aufgestellt. 16 Sack und 40 kg Notballast sollten ausreichen. Einen 10 l-Wasserkarister hatten wir für die nächtliche Abkühlung geopfert. Am nächsten Tag wurde die Fahrtrichtung zusehends schlechter, ein tiefer fahrender Ballon fuhr weiter nördlich und fand so eine bessere Ausgangslage für den in der Nacht beginnenden Endkampf um den Sieg. Die letzte Nacht war hart. Wir waren jetzt 70 Stunden in der Luft und mussten in dieser Nacht tief fahren, tief heißt 200-300 m über Grund. Dabei waren wir doch zuvor bis auf 2400 m aufgestiegen und fuhren mit guten 39 km/h eine sehr schlechte Richtung mit 114°. Eine sehr kräfteaufreibende Nachtfahrt mit voller Aufmerksamkeit von Pilot und Co-Pilot. Mit 30 km/h war die Geschwindigkeit okay und mit einer Drift um die 60°-70° wollten wir unsere Chance auf den ersten Platz noch wahren. Warum in dieser jetzt sehr bewohnten Gegend hunderte von Masten stehen, verstanden wir nicht. Die höchsten waren um die 600 m über Grund. Volle Beobachtung über die Fahrhöhe und die Hindernisse war gefordert. Es ging gut, und als der Morgen kam, mussten wir die stabile nächtliche Inversionsschicht verlassen, um 100 m über Grund zu versuchen, noch weiter nach Norden zu fahren. Alles, was wir machten, machten unsere französischen Freunde auch und so war klar: Wir konnten sie nicht mehr einholen. Der Atlantische Ozean würde das Ende der Fahrt bedeuten und France 2 würde etwas weiter nördlich das Wasser erreichen können. Aus 30 km Entfernung sahen wir die große Küstenlinie. Wir hätten noch vom Bal-

last her bis zum Atlantik fahren können. Mit noch 9 Sack und 30 kg Notballast waren wir sehr gut aufgestellt. Noch 35 km bis zum Ozean lagen vor uns – und die große Stadt Wilmington in North Carolina mit einem größeren Flugplatz. TMA und CTR wären zu durchfahren gewesen. Eine Freigabe wäre sicherlich zu erhalten gewesen, weil in den USA auch ein Ballon eine Gleichbehandlung als Luftfahrzeug erhält und nicht, wie so oft bei uns, nur als ein lästiges Übel angesehen wird. Wir stiegen ab und landeten nach über 85 Stunden im Korb sehr sanft und glatt auf der Wiese eines amerikanischen Wohnhauses, dessen Bewohner wohl bei der Arbeit waren. Wir waren Vizeweltmeister! Unsere super Verfolgermannschaft fuhr im Moment der Landung auf die Wiese. Danke an Claudia, Jan und Greg. Zuletzt noch danke an den Wettfahrtsleiter Tomas Hora, der sein erstes GB ausgezeichnet durchgeführt hat, an unser Commandcenter und an Mark Sullivan, der das Rennen nach dem Schweizer Ausfall nach ABQ geholt hat. Ja, Gordon Bennett ist und bleibt mit Abstand das härteste Ballonrennen – und gefährlich? Nein, für sechzehn Teams war es ein großes sicheres Abenteuer. Gute Besserung unserem polnischen Ballonfreund Piotr Halas. Wir sehen uns 2024 in Münster!

Text und Fotos: Wilhelm Eimers

Der Originaltext wurde aus Platzgründen gekürzt. Sie finden ihn hier in voller Länge: <https://helko-verlag.de/gordon-bennett-rennen-2023-in-albuquerque-usa/>



## Zellenwartlehrgang 2023 in Aldenhoven



Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen



Fast fertiges Instrumentenbrett



Motivierte Zellenwartanwärter bei Schleifübungen

Die Vereinswerkstatt der Segelfluggruppe Nordstern in Aldenhoven öffnete kürzlich ihre Tore für neun begeisterte Luftsportler\*innen, die tiefer in die Welt der Segelflugzeuginstandhaltung eintauchen wollten. Der Zellenwartlehrgang bot uns die Möglichkeit, unter der fachkundigen Anleitung der erfahrenen Referenten Herbert Schütz, Christoph Kroll und Michael Lenz unsere Kenntnisse in der Reparatur und Wartung von Segelflugzeugen in FVK-Bauweise zu vertiefen. An zwei Wochenenden im November beschäftigte sich unsere bunt gemischte Gruppe aus diversen Vereinen aus ganz Deutschland intensiv mit diesen Themen.

Ein Schwerpunkt des Lehrgangs war die Herstellung eigener Instrumentenbretter. In Kleingruppen von zwei bis drei Leuten bastelten wir Instrumentenbretter für ASK 21, ASW 20 und LS6/7/8. Für viele war es der erste Umgang mit Gewebe und Harz, doch nach einer einleuchtenden Erklärung der Referenten haben alle Gruppen es geschafft, ein funktionstüchtiges Instrumentenbrett herzustellen.

Eine besondere Herausforderung erwartete uns bei den Schäftübungen an einer beschädigten Segelflugzeugfläche. Hierbei zeigte sich, wie wichtig es ist, die Struktur und Integrität eines Flugzeugs zu verstehen, um entsprechende Reparaturen durchführen zu können. Die praxisnahe Herangehensweise ermöglichte uns Teilnehmern, das erlernte Wissen direkt anzuwenden und so unsere Fähigkeiten weiter zu verbessern. Auch wenn es bei vielen nicht auf Anhieb funktioniert hat, konnte jeder am folgenden Tag seine Schäftstelle erfolgreich laminieren und einschleifen.

Da am zweiten Wochenende Christoph und Michael leider ver-

hindert waren, musste Herbert die letzten beiden Lehrgangstage allein gestalten. Doch seine langjährige Erfahrung und leidenschaftliche Erzählweise machten diese Tage nicht nur lehrreich, sondern auch äußerst unterhaltsam. Herbert teilte nicht nur sein umfassendes Wissen, sondern auch zahlreiche Anekdoten aus der Vereinswerkstatt und atemberaubende Bilder aus den französischen Alpen.

Die Gemeinschaft und der Austausch unter den Teilnehmern trugen zusätzlich zum Erfolg des Lehrgangs bei. Der offene Dialog zwischen den unterschiedlichen Luftsportsparten und Vereinen ermöglichte es, verschiedene Erfahrungen und Ansichten zu teilen, was die Lernumgebung noch bereichernder gestaltete. Auch Pommes und Gyros vom Imbiss im Nachbarort, die täglich frisch geholt wurden, trugen definitiv zu einer guten Lernatmosphäre bei.

Wir Teilnehmer verließen den Zellenwartlehrgang nach erfolgreicher Prüfung nicht nur mit einem neuen Eintrag in unseren technischen Ausweisen, sondern auch mit einem fundierten Verständnis für die Instandhaltung von Segelflugzeugen. Trotz vollkommen unterschiedlicher Erfahrungsstände konnte jeder von uns etwas aus dem Lehrgang mitnehmen und wir können nun gut vorbereitet in die Werkstattssaison '24 starten.

**Text: Maria Miessner (Luftsportverein Aachen)**

**Fotos: Merlin Tix (Luftsportverein Aachen)**

**und Christoph Kroll**

## Luftsport-Club Dümpel blickt auf eine gelungene Saison zurück – Nikolaus besucht den Flugplatz „Auf dem Dümpel“



**Alle Jahre wieder besucht der Nikolaus den kleinen Flugplatz „Auf dem Dümpel“ nahe Bergneustadt und bringt viele Geschenke für Groß und Klein mit.**

„Auf den Besuch auf dem Dümpel freu ich mich jedes Jahr ganz besonders“, so der Nikolaus, „weil mich hier die Leute vom Luftsport-Club Dümpel mit dem Flugzeug im Himmel abholen und ich den zugigen Schlitten mal stehen lassen kann. Auch meine Rentiere freuen sich, wenn sie in der anstrengenden Weihnachtszeit mal einen Tag frei haben.“

Aber auch im Luftsport-Club Dümpel ist die Stimmung gut. Neben dem Besuch des Nikolaus gab es auf dem diesjährigen Adventskaffee am 9.12. eine ganze Menge zu feiern.

„Zunächst“, so Sebastian Besting, erster Vorsitzender des Vereins, „...sind wir froh, auch in diesem Jahr auf eine unfallfreie Flugsaison zurückblicken zu können, in der wir viele Jugendliche für ein tolles Hobby an der frischen Luft begeistern konnten. Wir freuen uns, dieses Jahr 13 neue Mitglieder in unseren Reihen begrüßen zu können. Vier Flugschüler konnten im Verein die Prüfung zum Privatpiloten – entweder im Segel- oder im Motorflug – absolvieren.“

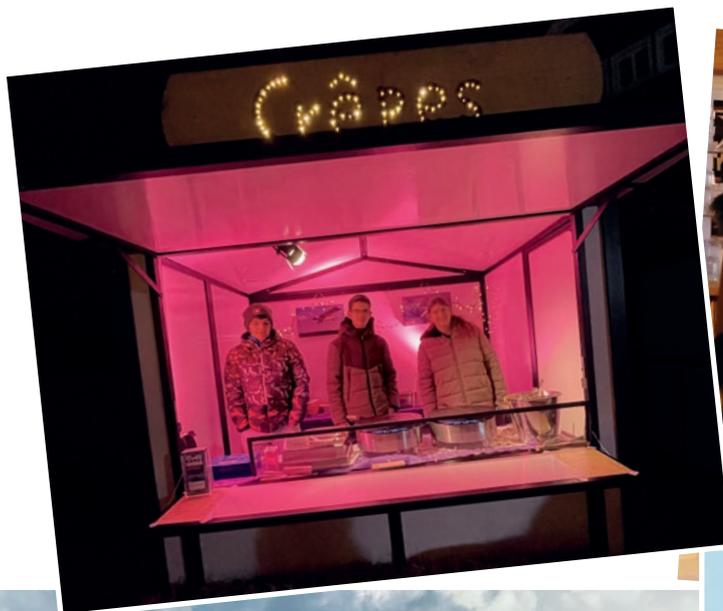
In Summe haben die Mitglieder des sehr aktiven Vereins fast 1.000 Segelflug- und 2.000 Motorflugstarts auf den Flugzeugen

des Vereins gemacht. „Das scheint so, als hätten wir ein Übergewicht im Motorflug“, so Besting, „da aber jedes Segelflugzeug von einem Motorflugzeug in den Himmel geschleppt werden muss, ist in Wahrheit die Bilanz eher ausgeglichen. Um unsere Nachbarn so weit wie möglich vor Fluglärm zu schützen, wird dabei der überwiegende Teil der Ausbildungsflüge im Motorflug auf dem benachbarten Flugplatz in Siegerland absolviert.“

Neben der Fliegerei ist dem Verein auch wichtig, ein Angebot für die Menschen in der Region zu bieten. Hierzu zählen die Bewirtung unzähliger Ausflugs Gäste auf der Besucherterrasse und viele Rundflüge, bei denen Interessierte das Bergische Land von oben bestaunen können. Besonderes Highlight sind die jährlichen Flugplatz- und Drachenfeste, mit denen der Verein ein tolles Ausflugs- und Veranstaltungsangebot für die Familien in der Region bietet.

„Während in diesem Jahr das Drachenfest Anfang November leider fast vollständig dem Wetter zum Opfer gefallen ist, blicken wir zurück auf ein tolles Flugplatzfest im Sommer mit einem Super-Programm und vielen tausend Gästen“, sagt Besting. „Diese Veranstaltungen wären ohne das große Engagement unserer Mitglieder und häufig auch deren Angehöriger kaum zu stemmen.“

Aber auch für kleine Veranstaltungen in der Region steht der



Verein gerne zur Verfügung. So wurden beispielsweise zwei 4. Klassen der GGS Wiedenest im Rahmen ihrer Herbstwanderung von Mitgliedern des LSC Dümpel begrüßt, die den Kindern aus nächster Nähe die Flugzeuge des Vereins zeigten und viele Fragen rund ums Fliegen beantworteten. Darüber hinaus engagiert sich die Jugendgruppe des Vereins schon seit vielen Jahren aktiv auf dem Bergneustädter Nikolausmarkt.

Auch sportlich betrachtet blickt der LSC Dümpel auf ein erfolgreiches Jahr zurück: Schon seit langer Zeit bemühen sich die Segelflieger des Vereins, die Traummarke eines Streckensegelfluges von über 1000 km vom Dümpel aus ohne Zwischenlandung zu absolvieren. Am 15.6. war es dann endlich soweit: Leistungspilot Steffen Trapp gelang ein Flug von 1.013 km in über 11 Stunden Flugzeit. Sein Weg führte ihn vom Dümpel aus zweimal in die Region nördlich von Eisenach, bevor er zum Abschluss noch einmal in Nannhausen südlich des Flughafens Frankfurt-Hahn wendete und wieder zum Dümpel zurückkehrte. Gemeinsam mit Co-Pilot Christoph Reiss konnte Trapp darüber hinaus im Hochleistungs-Doppelsitzer des Vereins (Typ Arcus M) auf der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug in Brandenburg einen sehr respektablen 13. Platz erzielen. Insgesamt konnten die Segelflieger des Vereins über 30.000 Kilometer im motorlosen Streckenflug zurücklegen

Eine sportliche Leistung ganz anderer Art wartete auf 18 Mitglieder des Vereins, die im Oktober ein Wochenende auf der hessischen Wasserkuppe, dem „Berg der Segelflieger“, verbracht haben. Hier konnten sie – wie die Urväter des Segelflugs vor über

100 Jahren – mit Gummiseilstart auf einem Schulgleiter vom Typ SG 38 abheben. „Damals wurden die Flugzeiten noch in Sekunden notiert“, weiß Anja Auwermann, Ausbildungsleiterin „Segelflug“, zu berichten. Acht Leute werden benötigt, um das Gummiseil auszuziehen, vier halten das Flugzeug fest, bis auf Kommando losgelassen wird und der Gleiter sich für ein paar Sekunden vom Boden löst. Anschließend müssen alle gemeinsam das Flugzeug wieder zum Startort zurückschieben. „Hier ist Luftsport echt eine schweißtreibende Angelegenheit“, so Auwermann.

Weniger schweißtreibend, dafür aber fliegerisch und navigatorisch herausfordernd ist der alljährliche Ausflug der Motorfluggruppe. In diesem Jahr ging es Ende September mit drei Flugzeugen vom Dümpel über Österreich, Slowenien und Kroatien bis nach Dubrovnik und über Trento Matarello in Italien wieder zurück zum Dümpel.

Anfang November endet die Flugsaison auf dem Dümpel und die Flugzeuge kommen zur alljährlichen Wartung in die Werkstatt. Unter fachkundiger Aufsicht ehrenamtlicher Werkstattleiter wird auch diese Wartung von den Mitgliedern selbst durchgeführt. Wer sich für die Werkstattarbeit oder die Fliegerei interessiert, ist herzlich willkommen, den Verein auch im Winter einmal zu besuchen. Werkstattarbeit ist in der Regel jeden Samstagnachmittag in den Hallen am Flugplatz.

**Pressemitteilung aus dem Luftsport-Club Dümpel**

## „Tierisch gefreut“:

Aachener Segelflug-Nachwuchs holt Meistertitel



▲ Foto: Sylvia Schuster

◀ Das Aachener Bundesligateam (von links nach rechts): Lukas Pirig, Wilhelm Alexander Klomp, Nils Landmesser, Kevin Lippold, Linus Baur, Alexander Treptow, Max Klomp; Foto: Stefan Johnen

Gerechnet haben sie nicht damit, dafür war die Freude umso größer: Acht Aachener Nachwuchspiloten haben den Spitzenplatz bei den Junioren in der Segelflugbundesliga 2023 erfliegen und sich damit den Meistertitel gesichert. Zum Ende der insgesamt 17 Wertungsrunden konnte sich das junge Team im Feld der 25 Bundesligavereine an die Spitze der Tabelle schieben – zu ihrer eigenen Überraschung: „Wir haben gar nicht damit gerechnet, die Juniorenbundesliga zu gewinnen“, freut sich Teamsprecher Max Klomp. „Als dann irgendwann die letzte Runde näher rückte, haben wir gesehen: Wenn wir uns alle noch mal reinhängen, können wir das Ding nach Hause holen. Das haben wir geschafft und wir haben uns tierisch gefreut. Wir haben viele Glückwünsche und viel Support von allen Seiten erhalten.“

### Offizielle Preisverleihung beim Segelfliegtag 2023

Für die acht steht selbstverständlich fest, dass sie im nächsten Jahr wieder antreten, um ihren Titel zu verteidigen. Vor der offiziellen Preisverleihung beim Deutschen Segelfliegtag 2023 in Freudenstadt wurde natürlich schon mal ausgiebig gefeiert: In der Halle des Segelfluggeländes Düren-Hürtgenwald organisierte das Team Ende September ein Fly-In, zu dem Fliegerfreunde aus ganz Deutschland auf dem Eifelflugplatz landeten. Bis in den Morgen tanzten rund 200 Gäste bei Grillwürstchen und Bier zur Musik von DJ Majido.

### Das Gewinnerteam

Die acht Piloten des Aachener Teams sind zwischen 18 und 25 Jahre alt. Für ihre Wertungsflüge nutzten sie überwiegend die Leistungssegler ihrer Fliegerclubs, des Luftsportvereins Aachen (LVA), der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen (FVA), der

Segelfluggruppe Nordstern und des Luftsportvereins Düren-Hürtgenwald. Diese vier Vereine haben sich zur Förderung des Leistungssegelfluges vor einigen Jahren zum Segelflugzentrum Aachen (SFZ) zusammengeschlossen. Seitdem wurden von Piloten des SFZ teilweise über 100.000 Kilometer in einer Saison geflogen.



### Segelflug-Bundesliga

Die Bundesliga wird dezentral ausgetragen. Die Piloten starten in der Regel von ihrem Heimatflugplatz.

An insgesamt 17 Wochenenden zwischen Ende April und August müssen die Piloten in einem vorgegebenen Zeitfenster von jeweils zwei Stunden möglichst schnell möglichst viele Streckenkilometer erfliegen und am Ende wieder den Heimatflugplatz erreichen.

Die geflogenen Strecken und Zeiten werden von einem „Logger“ aufgezeichnet, der die GPS-Daten des Segelflugzeuges fälschungssicher speichert, also alle relevanten Parameter wie Ort, Höhe, Geschwindigkeit. Nach der Landung werden diese Onlinedaten an den Ausrichter der Bundesliga WeGlide gesandt, der bedeutendsten Plattform für Segelflugwettbewerbe. Um Chancengleichheit zu wahren, wird bei der Auswertung die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der eingesetzten Segelflugzeuge über ein Index-Punktesystem berücksichtigt.

Der Link zu den Ergebnissen der Juniorenbundesliga 2023 ist hier zu finden: <https://www.weglide.org/league/DJ?type=total&round=16&season=2023>

Pressemitteilung LVA e. V.

## Ausschreibung

### Referentinnen und Referenten für unsere Fluglehrer-Auffrischungsseminare gesucht!

Der AEROCLUB | NRW e. V. sucht tatkräftige Unterstützung für die Fluglehrer-Auffrischungsseminare in folgenden Bereichen:

- Lehren und Lernen
- Fachthemen im Segelfliegen, Motorfliegen und Ultraleichtfliegen

Bei Interesse meldet euch bei unserem Ausbildungsleiter, Hermann-J. Hante (hante@aeroclub-nrw.de), oder unserem Vizepräsidenten Ausbildung, Björn Bräuer (braeuer@aeroclub-nrw.de).

## Informationen aus der Ausbildung

### Kleiner Button, große Wirkung:

#### Flugsicherheit jetzt im Vereinsflieger

Mit nur einem Klick haben alle Nutzer ab sofort die Möglichkeit, über den Vereinsflieger kostenlos flugsicherheitsrelevante Ereignisse zu melden – aber auch eigene Luftraumverletzungen, und das ganz ohne Angst vor Strafen! Hierzu muss lediglich der Button „Flugsicherheit“ durch den Vereinsadministrator aktiviert werden. Neben Luftraumverletzungen können auch Flugsicherheitsereignisse unterschiedlichster Schweregrade online einfach und strukturiert dokumentiert und gemeldet werden – unter eigenem Namen oder sogar anonym. Ein/e Beauftragte/r für Flugsicherheit des Vereins erhält dann die Meldung, kann diese aufarbeiten

und im besten Fall Verbesserungsmaßnahmen einleiten. Denn darum geht es – unsere Sicherheit zu verbessern, und nicht darum, andere anzuschwärzen oder anzuzeigen! Sprecht eure Vorstände an, wenn ihr Interesse an einer Nutzung habt oder selbst Flugsicherheitsbeauftragte/r werden wollt – denn Flugsicherheit geht uns alle an!

Wichtig: Berichterstattungen werden nicht automatisch an den Bundesausschuss Flugsicherheit im DAeC gemeldet, sondern können auf freiwilliger Basis weitergeleitet werden, um Erfahrungen auch bundesweit zu teilen.

#### Veranschaulichungen:



← Das ist der Button selbst

YouTube:



Und das ist die Meldung.

Flugsicherheitsmeldung erfassen
✕

**i** Flugsicherheitsmeldung

Art (\*)

Zeitpunkt (\*)

Titel (\*)

Beschreibung (\*)

Dokumente

Sparten

<input type="checkbox"/> Segelflug	<input type="checkbox"/> Modellflug
<input checked="" type="checkbox"/> Motorsegler	<input type="checkbox"/> Ballonfahrt
<input type="checkbox"/> Motorflug	<input type="checkbox"/> Fallschirmspringen
<input type="checkbox"/> Ultraleicht	<input type="checkbox"/> Gleitschirm / Drachen

Status der Freigabe (\*)

Freigabe  **i** An den Bundesausschuss Flugsicherheit senden?

Anonym speichern

**i** Achtung: Nach dem Absenden einer anonymen Nachricht kann diese nicht mehr bearbeitet werden!

## E-Learning kostenlos – (nicht nur) für Segel- und Motorflugschüler\*innen

Der DAeC bietet nun auch Lernkurse für alle Fächer der theoretischen SPL-Ausbildung kostenlos für alle Mitglieder als Onlinekatalog zum Selbststudium mit Selbsttests an. Die Registrierung ist denkbar einfach: in den Vereinsflieger-Einstellungen unter „Mein Profil“, dann „Einstellungen“ den Reiter „DAeC-E-Learning“ wählen, beide Häkchen zur Aktivierung setzen, speichern und schon erhaltet ihr eine Mail mit den Logindaten. Wenn gewollt, kann der aktuelle Lernstand vom Fluglehrer oder der Fluglehrerin eingesehen werden und dient somit als Leistungsnachweis.

Auch die Fragenkataloge für SPL, PPL und BZF sind verfügbar und können unbegrenzt durchgeklickt werden. Reinschauen lohnt sich!



Plattform:

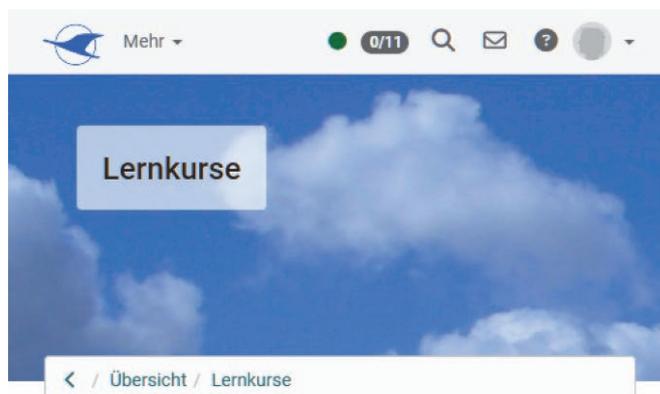
## Neuer UL-Fragenkatalog

Den neuen UL-Fragenkatalog der Bundeskommission Ultraleicht im DAeC wird es zukünftig nur noch digital geben, er kann via QR-Code gekauft werden. Neu sind die inhaltlichen Annäherungen an den PPL-A sowie LAPL-A-Fragenkatalog im Bereich technischer Entwicklung der Luftsportgeräte. Darüber hinaus soll das theoretische Wissen den Umstieg von UL auf Motorflug erleichtern.



UL-Fragenkatalog

### Veranschaulichung:



Hier findest du alle **neuen Lernkurse (Fächer)** für die **"Theoretische SPL-Ausbildung"**, deren Inhalte von der **Buko Segelflug / RAL** herausgegeben werden. Die Lernkurse sind für das **Selbststudium** begleitend zum Theorieunterricht in deinem Verein gedacht. Über **Selbsttests** mit Prüfungsfragen bzw. Übungsaufgaben, die du am Ende vieler Kapitel findest, kannst du deinen Wissensstand selbst überprüfen.



## November ist Ausbilderzeit! Kannst du Fluglehrer?

Im November 2024 ist es wieder so weit:

Der AEROCLUB|NRW e. V. bildet Motor- und UL-Fluglehrer aus!

Du fliegst mit Leidenschaft Motor- oder Ultraleicht-Flugzeuge?

Du teilst deine Faszination gern mit anderen?

Man hört dir zu, wenn du von der Fliegerei schwärmst?

Dann solltest du Fluglehrer werden!

Bist du interessiert?

Dann schau dir hier die weiteren Infos an – und sprich uns gern an!

Dein Ausbilder-Team des AEROCLUB|NRW e. V.



Foto: Björn Bräuer

## TECHNIK

### LSCO informiert ...

Was sind luftfahrttechnische Produkte, Komponenten, Bau- und Ausrüstungsteile, Standardteile, Roh- und Verbrauchsmaterialien und wann brauche ich ein EASA Form 1?

Spätestens seitdem die Firma Limbach Flugmotoren keine EASA Form 1 mehr ausstellt, stellt sich für viele Flugzeugeigentümer die Frage, unter welchen Voraussetzungen auf diese Bescheinigung verzichtet werden kann und welche Regelungen es dabei zu berücksichtigen gilt. Um die Regelungen richtig verstehen und anwenden zu können, ist es zunächst erforderlich, die in der Überschrift genannten Begriffe einzuordnen (I.). Danach werden die speziell für Komponenten geltenden Regelungen (II.) und die Voraussetzungen für einen Verzicht auf ein EASA Form 1 erörtert (II. 2.). Abschließend gehen wir auf die Instandhaltung von Komponenten auf Luftfahrzeugebene ein, bei der ebenfalls kein EASA Form 1 erforderlich ist (III.).

#### I. Welche Begriffe sollte ich kennen?

Die Gesamtheit der Einzelteile, aus denen ein Luftfahrzeug zusammengesetzt ist, fallen unter den Begriff „Artikel“. Der Oberbegriff Artikel beinhaltet jedes **Bau- und Ausrüstungsteil**, das für Zivilluftfahrzeuge verwendet wird.<sup>1</sup>

Darüber hinaus ist der Begriff „**Produkt**“ von Bedeutung. Dieser umfasst Luftfahrzeuge, Motoren, Propeller und Ballone.<sup>2</sup> Von Bedeutung ist der Begriff, weil alle luftfahrttechnischen Produkte der Musterzulassung unterliegen.<sup>3</sup>

Als Bestandteile von Luftfahrzeugen sind Motoren und Propeller sowohl Produkt als auch Bau- und Ausrüstungsteil.

Fungieren Motoren und Propeller als Bau- und Ausrüstungsteile, werden sie auch der Kategorie „**Komponente**“ zugeordnet. Der Begriff „Komponente“ umfasst Motoren, Propeller, Teile oder Ausrüstungen von Luftfahrzeugen.<sup>4</sup>

Unter den Begriff „Bau- und Ausrüstungsteil“ fallen neben den „Komponenten“ auch „Standardteile“ und „Roh- und Verbrauchsmaterialien“.

Die Begriffe „**Standardteil**“ und „**Roh- und Verbrauchsmaterial**“ sind im Luftrecht nicht speziell definiert. Eine Zuordnung von Bau- und Ausrüstungsteilen in eine der beiden Kategorien ist jedenfalls dann möglich, wenn eine Zuordnung unter den Begriff „Komponente“ ausgeschlossen werden kann und das betreffende Bau- und Ausrüstungsteil folgende Kriterien erfüllt:

**Standardteile** erfüllen Normen wie die deutsche DIN-Norm, die europäische EN-Norm oder die internationale ISO-Norm oder deren Kombinationen (DIN-EN-Norm, DIN-EN-ISO). Die Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen wird durch Konformitätsnachweise bestätigt. Standardteile sind Teile, die in der Herstellung oder Wartung häufig verwendet werden, aber nicht speziell für die Verwendung in Luftfahrzeugen entwickelt und hergestellt wurden. Sie können aus verschiedenen Materialien bestehen. Zu Standardteilen zählen u. a. Schrauben, Muttern oder Bolzen, sofern sie nicht speziell für die Verwendung in Luftfahrzeugen entwickelt, zertifiziert und produziert werden. Es kann folglich auch spezielle Bolzen geben, die speziell für Luftfahrzeuge gefertigt werden und somit nicht zu den Standardteilen zählen.

**Roh- und Verbrauchsmaterialien** sind Materialien, die für eine weitere Bearbeitung oder Verarbeitung bestimmt sind und zu diesem Zweck verwendet oder verbraucht werden. Zu den Rohmaterialien zählen Holz, Metall, Lack oder Leim, aber auch Halbfertigprodukte wie Spanplatten, Gewebe, Bleche oder Rohre. Zu den Verbrauchsmaterialien gehören Schleifmittel sowie Betriebsstoffe wie Öl oder Verdünnung, die im Herstellungsprozess bei ihrer Verwendung verbraucht werden, jedoch nicht in das Erzeugnis übergehen. Während Standardteile Normen erfüllen müssen, um verwendet werden zu können, müssen Roh- und Verbrauchsmaterialien bestimmte Eigenschaften, d. h. Spezifikationen wie Viskosität, Größe, Form, Gewicht, Dichte oder Härte aufweisen. Darüber hinaus kann es für Roh- und Verbrauchsmaterialien auch Normen geben.

Die Zuordnung eines Bau- und Ausrüstungsteils oder Produkts zu einer der genannten Kategorien entscheidet darüber, welche Voraussetzungen für ihre Verwendung an Luftfahrzeugen gelten. Motoren und Propeller sind nach der Begriffsbestimmung in Art. 2 c) Komponenten. Eine Zuordnung dieser Bau- und Ausrüstungsteile in die Kategorien Standardteile, Roh- und Verbrauchsmaterialien ist damit ausgeschlossen.

Bei anderen Bau- und Ausrüstungsteilen kann die Abgrenzung zwischen Komponenten und Standardteilen schwieriger sein. Das Vorliegen einer Komponente kann in diesen Fällen nur angenommen werden, wenn das betreffende Teil nicht für die Verwendung in Luftfahrzeugen entwickelt, zertifiziert oder hergestellt wurde, sondern für die allgemeine Verwendung.

Von einer Komponente ist auch dann auszugehen, wenn ursprünglich zur allgemeinen Verwendung entwickelte Teile später für die Verwendung in Luftfahrzeugen modifiziert, zertifiziert und hergestellt wurden. Wurde für ein Teil irgendwann mal ein Form 1 oder ein gleichwertiges Dokument wie das FAA 8130-3 ausgestellt, sollte davon ausgegangen werden, dass es sich um eine Komponente handelt. Es ist fraglich, ob eine Komponente zu einem Standardteil herabgestuft wird, wenn die formellen oder materiellen Voraussetzungen für die Erstellung eines Form 1 zu einem späteren Zeitpunkt entfallen. Die strengen und sicherheitsrelevanten Voraussetzungen für diese Dokumente könnten ansonsten leicht umgangen werden.

Zu beachten ist auch, in welchem Verhältnis die einzelnen Artikel und Produkte zueinander stehen. Alle sind in dem Produkt „Luftfahrzeug“ miteinander verbunden. Produkte wie Motoren und Propeller fungieren als Komponenten eines Luftfahrzeuges und bestehen ihrerseits wieder aus Komponenten, die wiederum aus anderen Bau- und Ausrüstungsteilen wie Komponenten, Standardteilen oder Rohmaterialien bestehen.

**II. Welche Anforderungen muss ich beachten?**

Für jede der bisher genannten Kategorien gelten unterschiedliche Regelungen bei ihrer Verwendung an Luftfahrzeugen (Tabelle).

Für alle Bau- und Ausrüstungsteile gilt zunächst, dass ihre Verwendung der Musterzulassung<sup>5</sup> des jeweiligen Produkts, zulässigen Instandhaltungen, zulässigen oder genehmigten Änderungen oder Reparaturen entsprechen muss. Dieser Bezug ist jeweils nachzuweisen und zu dokumentieren.

1. Anforderungen an Komponenten

Komponenten dürfen nach ML.A. 501 a) nur eingebaut werden, wenn sie sich

- (1) in einem zufriedenstellenden Zustand befinden,
- (2) über eine EASA Form 1 Freigabe<sup>6</sup> verfügen und
- (3) gem. Teil-21 Unterabschnitt Q gekennzeichnet sind, *sofern*
- (4) deren Einbau nicht nach anderen Regelungen zulässig ist.

Eine solche andere Regelung beinhaltet insbesondere Punkt 21.A.307 EU-Luftzulassungsverordnung.

Nach Punkt 21.A.307 a) ist der Einbau von Bau- und Ausrüstungsteilen, zu denen wie gezeigt auch Komponenten zählen, in ein Produkt zunächst unter den ersten drei auch in Punkt ML.A. 501 a) genannten Voraussetzungen (Zustand, Form 1 und Kennzeichnung) zulässig.

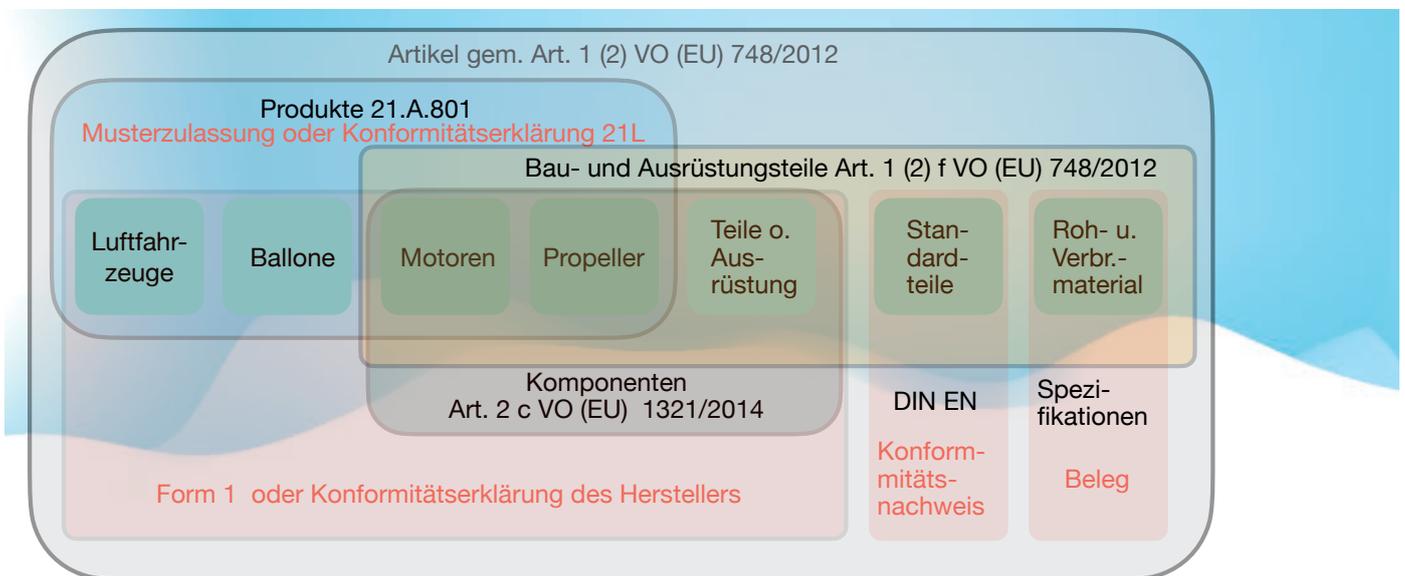
2. Wann ist ein EASA-Formblatt-1 ausnahmsweise nicht erforderlich?

Ohne ein EASA Form 1 ist der Einbau von Bau- und Ausrüstungsteilen in ein Produkt (Luftfahrzeug, Motor, Propeller, Ballon) nach Punkt 21.A.307 b) ausnahmsweise zulässig, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Es handelt sich um ein Standardteil oder Roh- und Verbrauchsmaterial.

Ist von einem Standardteil auszugehen, ist ein EASA Form 1 nicht erforderlich. Es müssen jedoch die in Punkt ML.A. 501 c) genannten Voraussetzungen erfüllt sein: ein standardbezogener Konformitätsnachweis und eine nachvollziehbare Herkunft. Roh- und Verbrauchsmaterialien erfordern ebenfalls kein EASA Form 1. Sie müssen jedoch alle erforderlichen Spezifikationen erfüllen und mit einem Nachweisbeleg für Material, Spezifikation, Herstellung und Herkunft versehen sein.

b) Die Komponente soll in ein ELA1- oder ELA2-Luftfahrzeug<sup>7</sup> eingebaut werden.



Bei Luftfahrzeugen der Kategorien ELA1 oder ELA2 darf es sich nicht um **lebensdauerbegrenzte Teile** und nicht um Teile der **primären Struktur** oder der **Flugsteuerung** handeln. Der Begriff Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung bezieht sich sowohl auf „service life limits“ (TBO) als auch auf „certified life limits“. <sup>8</sup> Bei ganzen Triebwerken kann daher nicht auf ein Form 1 verzichtet werden. Einzelne Komponenten von Triebwerken müssen dagegen keine Lebensdauerbegrenzung haben. Es ist jedoch erforderlich, dass die jeweilige Komponente für den Einbau in das spezifische Luftfahrzeug identifiziert ist, der Eigentümer diese Bedingung geprüft und die Verantwortung hierfür akzeptiert hat. Die Überprüfung und Übernahme der Verantwortung ist vom Eigentümer des Luftfahrzeuges schriftlich zu dokumentieren und der Instandhaltungsdokumentation beizufügen.

#### c) Vernachlässigbare Auswirkungen auf die Sicherheit des Produkts

Hat die Nichtübereinstimmung des Bau- und Ausrüstungsteils mit den genehmigten Konstruktionsdaten lediglich vernachlässigbare Auswirkungen auf die Sicherheit des Produkts, ist ebenfalls kein EASA Form 1 erforderlich, wenn der Inhaber der Konstruktionsgenehmigung des Produkts das Teil in seinen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit aufführt und gegebenenfalls bestimmte Prüfungen beim Einbau vorschreibt.

Wird ein nicht mit den Konstruktionsdaten konformes Bau- und Ausrüstungsteil nach den Zertifizierungsspezifikationen (CS-STAN) für Standardänderungen oder -reparaturen eingebaut, ist dies ebenfalls ohne EASA Form 1 zulässig, wenn dies lediglich vernachlässigbare Auswirkungen auf die Sicherheit des Produkts hat. Auch hier sind etwaige Vorgaben zur Prüfung beim Einbau zu beachten.

#### d) Von der Lufttüchtigkeitszulassung ausgenommen

Ist ein Bau- und Ausrüstungsteil nach der VO (EU) 956/2012 von der Lufttüchtigkeitszulassung ausgenommen, ist ebenfalls kein EASA Form 1 erforderlich.

### 3. Teil einer höheren Baugruppe

Besteht für ein Teil nach den vorgenannten Punkten kein Erfordernis für ein EASA Form 1, ist auch für ein Bestandteil dieses Teils kein EASA Form 1 erforderlich.

### 4. Erklärung des Herstellers des Bau- und Ausrüstungsteils

Darüber hinaus erfordert der Verzicht auf ein EASA Form 1 zusätzlich eine Konformitätserklärung des Herstellers des Bau- oder Ausrüstungsteils, die dem Montagebetrieb vorliegen muss. In diesem Dokument müssen die Bezeichnung, die Teilenummer und die Erklärung über die Konformität des Bau- oder Ausrüstungsteils mit seinen Konstruktionsdaten sowie das Ausstellungsdatum angegeben werden.

### III. Instandhaltung auf Luftfahrzeugebene

Für den Einbau von Luftfahrzeugtriebwerken ist als lebensdauerbegrenzte Komponenten ein EASA Form 1 erforderlich. Dies gilt für den Fall, dass ein Triebwerk aus dem Luftfahrzeug ausgebaut und in einem dafür zugelassenen Betrieb überholt und wieder in das Luftfahrzeug eingebaut wird, genauso wie für den Einbau eines anderen überholten oder neuen Triebwerks.

Der Einbau eines Bau- und Ausrüstungsteils in ein Luftfahrzeug

unterliegt als Instandhaltung der Freigabe nach Punkt ML.A.801 EU-Lufttüchtigkeitsverordnung durch eine freigabeberechtigte Person, die als solche über die erforderliche Lizenz oder die Berechtigung als Pilot/Eigentümer verfügt.

Davon zu unterscheiden ist die Instandhaltung von Komponenten nach Punkt ML.A. 502 EU-Lufttüchtigkeitsverordnung. Wurde eine Komponente nach den Bestimmungen von Punkt 21.A.307 EU-Luftzulassungsverordnung ohne Form 1 eingebaut und als solche vom Eigentümer nach Punkt 21.A. 307 b) 2. EU- Luftzulassungsverordnung akzeptiert, ist die Komponente vom Eigentümer bei ihrer Instandhaltung erneut zu akzeptieren und unterliegt der Freigabe.

Ein EASA Form 1 ist auch dann nicht erforderlich, wenn die Instandhaltung einer Komponente nach Punkt ML.A.502 b) EU-Lufttüchtigkeitsverordnung auf Luftfahrzeugebene erfolgt. Die Regelung in Punkt ML.A.502 b) enthält dazu eine detaillierte Tabelle, aus der sich ergibt, wann ein EASA Form 1 erforderlich ist und die Instandhaltung nicht auf Luftfahrzeugebene erfolgen darf. Erfolgt die Instandhaltung, beispielsweise eines Triebwerks oder Propellers, auf Luftfahrzeugebene durch einen Betrieb, ist diese Maßnahme nach Punkt ML.A.801 freizugeben.

Die Überholung eines Triebwerks oder Propellers auf Luftfahrzeugebene ist dagegen nur bei CS-VLA, CS-22 und LSA-Luftfahrzeugen<sup>9</sup> zulässig.

Erfolgt eine Instandhaltung von Komponenten nach den Bedingungen von Punkt 21.A.307 b)3 bis 6, für die kein EASA Form 1 erforderlich ist, und ist die Instandhaltung auch nicht auf Luftfahrzeugebene erfolgt, ist an Stelle des EASA Form 1 eine „Erklärung über den Abschluss der Instandhaltung“ erforderlich. Diese Erklärung muss grundlegende Angaben zur durchgeführten Instandhaltung und das Datum der Fertigstellung der Instandhaltung enthalten und ist von derjenigen Person oder Organisation auszustellen, welche die Instandhaltung durchgeführt hat. Die bereits erwähnte Erklärung des Eigentümers über die erneute Akzeptanz ist eine zusätzliche Voraussetzung.

Ein Rückgriff auf Bau- und Ausrüstungsteile ohne EASA Form 1 führt damit insgesamt zu einer weitreichenden Verantwortung des Luftfahrzeugeigentümers und umfangreichen Formalitäten und Dokumenten, die es zu erstellen und zu beachten gilt.

Sofern für bestimmte Produkte und Komponenten keine EASA Form 1 mehr verfügbar ist, stellt sich die Frage, unter welchen Bedingungen noch von einer Instandhaltung auf Luftfahrzeugebene ausgegangen werden darf (dann nur Freigabe nach ML.A. 801) oder die Instandhaltung einer Komponente angenommen werden muss (dann EASA Form 1 und Freigabe). Auf Luftfahrzeugebene erfolgt eine Instandhaltung nur dann, wenn sie an einem Luftfahrzeug ausgeführt wird. An einem Luftfahrzeug wird eine Maßnahme dann nicht ausgeführt, wenn eine Komponente ausgebaut, an einen anderen Ort als den Standort des Luftfahrzeuges transportiert, dort instandgehalten, wieder zurücktransportiert und wieder in das Luftfahrzeug eingebaut wird.

Besteht während der Instandhaltung der Komponente eine gewisse räumliche Nähe, die dem Bereich des Ortes zugeordnet werden kann, an dem sich auch das Luftfahrzeug befindet, kann hingegen noch von einer Instandhaltung auf Luftfahrzeugebene ausgegangen werden, wenn die Komponente aus dem Luftfahrzeug ausgebaut wurde. Zweifelsfrei erfolgt eine Instandhaltung auf Luftfahrzeugebene dann, wenn die Komponente gar nicht ausgebaut wird. Wird eine Komponente zum Zwecke ihrer Instandhaltung

ausgebaut und an einen anderen Ort als den Standort des Luftfahrzeuges verbracht, können Einwirkungen auf die Komponente nicht ausgeschlossen werden, die nicht im Einflussbereich der für die Instandhaltung verantwortlichen Person liegen. Eine solche örtliche Trennung von Komponente und Luftfahrzeug kann später auch nicht mehr durch eine Freigabe der Instandhaltungsmaßnahme insgesamt geheilt werden.

1 Art. 1 (2) f Europäische Luftzulassungsverordnung (EU-Luftzulassungsverordnung) Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3.

August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

2 Abschnitt Q Punkt 21.A.801 EU-Luftzulassungsverordnung

3 Abschnitt B Punkt 21.A.11 ff. EU-Luftzulassungsverordnung

4 Art. 2 c) Europäische Lufttüchtigkeitsverordnung (EU-Lufttüchtigkeitsverordnung) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26.

November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von

**Fazit:** Komponenten erfordern grundsätzlich ein EASA Form 1. Ein Verzicht auf diese Bescheinigung ist nur unter Voraussetzungen möglich, die ihrerseits wieder die Einhaltung neuer Formalien erforderlich machen – wie die Akzeptanzerklärung des Luftfahrzeuggeigentümers, die Konformitätserklärung des Herstellers und die Erklärung über den Abschluss der Instandhaltung.

**Christian Bernius**

Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen.

5 Gegebenenfalls gemäß ETSO-Zulassungsverfahren (European Technical Standard Order).

6 Oder ein gleichwertiges Dokument wie das FAA 8130-3

7 Artikel 1 (2) i und j Luftzulassungsverordnung: Zulässige Startmasse bis 1200 kg oder 2000 kg, Ballon, Luftschiff

8 Punkt ML.A. 503 a) EU-Lufttüchtigkeitsverordnung, siehe auch Lilienthaler 1/2023, Seite 21

9 UL, Motorsegler und Luftfahrzeuge bis 600 kg MTOM

## Fortbildungslehrgang beim LSCO in Dessau

Gastbeitrag des AEROCLUB|NRW



**Am 02.12.2023 fand in Dessau eine Fortbildung für die Inhaber von Technischen Ausweisen der sechs Landesverbände Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen statt.**

Auf der letzten Sitzung des BAT (Bundesausschuss Technik) in Wels wurde vom AEROCLUB|NRW die Frage an die anderen Landesverbände gestellt, ob man dort Infoveranstaltungen plane über die L-Lizenzen (EU-VO 1321 Part 66), da der Technische Ausschuss unseres Verbandes vermehrt feststellte, dass Mitglieder (Inhaber einer L-Lizenz) teilweise den Umfang ihrer Berechtigungen nicht kennen.

Zunächst war „Stille im im Raum“. Bei der kurz danach angesetzten Pause wurde unser TA- Vorsitzender Walter Linden von Christian Bernius (Geschäftsführer der LSCO – Luftsport Service-Center Ost) auf dieses Thema angesprochen. Schnell wurde der Bitte von

Christian entsprochen und Walter fuhr zur besagten Fortbildung. Der Vortrag war laut Aussagen der Beteiligten gut und zurzeit denken viele Mitglieder mit Technischem Ausweis darüber nach, den Ausweis in eine L-Lizenz umzuwandeln.

Der entstandene Kontakt ist seit dem a. o. Verbandstag noch wichtiger für unseren Verband geworden, da (wie viele wissen) unsere CAO seit Jahren defizitär arbeitet. Nach mehreren Gesprächen zwischen Christian Bernius und dem geschäftsführenden Präsidium und Leitung des Vizepräsidenten Technik, Gerd Scholten, einigte man sich schnell, dass unsere CAO von der CAO des LSCO übernommen wird, um unseren Mitgliedsvereinen eine langjährige und sichere Perspektive bei der Instandhaltung und ARC-Ausstellung zu geben.

Der TA wird in Zukunft mit dem LSCO in Verbindung bleiben und Informationen zum Nutzen der Mitgliedsvereine austauschen.

**Gruß euer TA**

# Fliegen ohne Flugleiter: überall, nur nicht in Deutschland?

## Ein Statusbericht

Seit längerer Zeit geistert das Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ (FoF) durch die fliegerische Presse. In den meisten Ländern weltweit ist an unkontrollierten Plätzen die Institution eines Flugleiters nahezu unbekannt. Piloten koordinieren sich per Funk untereinander. Dies funktioniert sehr gut und wird selbst bei Mischbetrieb und hohen Verkehrszahlen angewandt.

Deutschland hat den Flugleiter 1935 eingeführt. Die Begründung damals: „Verhinderung der Umgehung der Reichsfluchtsteuer durch Flucht jüdischer Bürger auf dem Luftweg“. Nach dem Krieg wurde diese Besonderheit dann bis vor kurzem mit einem Passus im ICAO Annex 14 begründet. Dort wurde für jeglichen Flugbetrieb die Vorhaltung von Feuerlösch- und Rettungsmitteln (RFF) und entsprechendem Personal empfohlen. Die meisten Staaten veröffentlichten eine Abweichung von diesem Standard und flogen weiter ohne RFF.

## Vorarbeit der AOPA und Gründung der „Interessengemeinschaft Fliegen ohne Flugleiter“

Da das Bundesverkehrsministerium (BMDV) sich jahrelang weigerte, eine entsprechende Abweichung bei der ICAO anzumelden, schlug die AOPA vor mehr als zehn Jahren einen anderen Weg ein: In mühevoller Arbeit gelang es ihr, die ICAO zu einer Änderung des Annex 14 zu bewegen. Demnach wird jetzt nur noch die Vorhaltung von RFF für „Commercial Air Transport (CAT)“ empfohlen. Ironie der Geschichte: Maßgeblich an der Änderung beteiligt war der IAOPA-Delegierte bei der ICAO, Frank Hofmann, der als kleiner Junge in den 1930er-Jahren von Frankfurt am Main nach Kanada flüchten musste ...

Da nun der Hauptgrund für die Aufrechterhaltung der Flugleiterpflicht in Deutschland gefallen war, taten sich Ende 2022 einige Flugplätze (anfangs in NRW, später dann bundesweit) zur Interessengemeinschaft „Fliegen ohne Flugleiter“ (Ig FoF) zusammen. Ziel war es, die kommenden Änderungen möglichst einfach in die Flugplatzgenehmigungen zu überführen und auch gegenüber den Behörden die Größe des Interesses an dem Thema zu verdeutlichen. Aktuell gehören der Ig FoF mehr als 120 Flugplätze an.

## Meilensteine

Der erste Meilenstein war dann im April 2023 die Veröffentlichung einer Richtlinie für das Fliegen ohne RFF durch das BMDV. Damit war der Weg für FoF geebnet. Die neuen Richtlinien werden sukzessive in die Flugplatzgenehmigungen überführt.

Wer nun dachte, dass die Freigabe des Fliegens ohne RFF auch eine Freigabe des FoF bedeutet, hatte leider die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Die Landesluftfahrtbehörden waren hier sehr unterschiedlicher Ansicht. Einige wollen gerne am Flugleiter festhalten, während andere das Thema möglichst liberal handhaben möchten. Daher gab es in 2023 eine Länder-Arbeitsgruppe zu dem Thema. Diese hat Anfang Dezember 2023 einen Entwurf herausgebracht, der sich jetzt in der Verbändekommentierung befindet. Dieser Entwurf wird von der AOPA, dem DAeC, der IDRF, dem Flugplatzverband NRW und von der Ig FoF kritisch begleitet. Wir hoffen alle, dass daraus Ende des 1. Quartal 2024 endlich eine gute Richtlinie für alle beteiligten Behörden entsteht. Mit etwas Glück und gutem Willen auf allen Seiten könnte dann das Fliegen ohne Flugleiter im Sommer Realität werden.

## Warum ist Fliegen ohne Flugleiter für jeden Flugplatz interessant?

Oft wird in der Diskussion um das „Fliegen ohne Flugleiter“ von einigen Plätzen angeführt, dass sie dies gar nicht machen wollten. Das ist vollkommen in Ordnung, da jeder Flugplatz hier jederzeit frei ist, auch nach der Veröffentlichung einer neuen Richtlinie, sich eines Flugleiters zu bedienen. Trotzdem empfiehlt es sich, die Option für das FoF in die Genehmigung mit aufzunehmen. Damit können dann auch seltene unvorhergesehene Situationen kurzfristig und unbürokratisch gelöst werden (z. B. plötzliche Anfrage eines Organfluges, während gerade kein Flugleiter verfügbar ist).

## Wie kann sich ein Flugplatz an der Initiative beteiligen?

Wenn Sie sich mit Ihrem Flugplatz an der Initiative beteiligen wollen, dann melden Sie sich unter den u. a. Kontaktdaten. Wir schicken Ihnen ein FAQ-Dokument, ein Musterbetriebskonzept und einen nach Bedarf erscheinenden Newsletter zu.

## Wie kann sich ein Flugplatz auf das Fliegen ohne Flugleiter vorbereiten?

Wenn Sie als Platzhalter das FoF gerne einführen möchten, dann empfiehlt es sich, ruhig jetzt mit der Vorbereitung zu beginnen:

1. Überlegen Sie sich, in welchem Umfang Sie das Fliegen ohne Flugleiter nutzen möchten. (Nur für Einzelstarts? Ganztätig? Am Wochenende?)
2. Schreiben Sie ein Betriebskonzept. (Wie sollen die bisher vom Flugleiter übernommenen Aufgaben erledigt werden? Welche Änderungen sind in der AIP für Ihren Flugplatz erforderlich?) Sie werden ein solches Konzept für die Genehmigung des FoF benötigen.
3. Schauen Sie Ihre Genehmigung danach durch, an welchen Stellen der Flugleiter erwähnt wird. Überlegen Sie sich, welche Stellen in der Genehmigung geändert werden müssen.
4. Schreiben Sie einen Entwurf für einen Änderungsantrag. Falls Sie Sorge haben, mit einem solchen Antrag die Büchse der Pandora zu öffnen, so können wir Sie beruhigen: Die Streichung des Flugleiters ist eine Änderung von Nebenbestimmungen der Genehmigungen und betrifft nicht den Bestand der Genehmigung. Die Genehmigung kann durch so einen Antrag also nicht willkürlich von der Behörde geändert werden. Der Antrag kann von der Behörde nur bewilligt oder abgelehnt werden. Bei Ablehnung fallen Sie nur auf den bisherigen Stand zurück.
5. Überlegen Sie sich ein Einführungskonzept. (In welchem Umfang soll es losgehen? Brauchen Mitglieder Schulungen? Welche Änderungen im Vereinsbetrieb sind nötig?)

**Text: Guido Frey**

## Autoreninfo

Guido Frey (geb. 1973) ist auf dem Haxterberg aufgewachsen. Im Rahmen der Überlegung, dort das Fliegen ohne Flugleiter einzuführen, gründete er Ende 2022 die „Ig FoF“ und gibt in unregelmäßigen Abständen einen Newsletter zum Thema heraus. An dem Thema interessierte Platzhalter können sich jederzeit bei ihm unter [Guido.Frey@posteo.de](mailto:Guido.Frey@posteo.de) oder **0178-4044332** melden.

## Eure Kontaktpersonen

**AEROCLUB | NRW e. V.**  
Friedrich-Alfred-Allee 25  
47055 Duisburg  
Tel.: 0203 / 77844-0  
Fax.: 0203 / 77844-44  
info@aeroclub-nrw.de  
www.aeroclub-nrw.de

**Hermann-J. Hante**  
Stellv. Geschäftsführer  
Tel.: 0203 / 77844-11  
hante@aeroclub-nrw.de

**N. N.**  
Öffentlichkeitsarbeit  
Tel.: 0203 / 77844-52  
redaktion@aeroclub-nrw.de

**Nicole Schubutz**  
Sekretariat  
· Mitgliederverwaltung  
· Rettungs- und Sicherheitsgerät  
· Ehrungen  
Tel.: 0203 / 77844-12  
schubutz@aeroclub-nrw.de

**Manuela Steininger**  
Buchhaltung  
· Rechnungs- und Mahnwesen  
Tel.: 0203 / 77844-13  
buchhaltung@aeroclub-nrw.de

**Hermann-J. Hante**  
Ausbildungsleiter  
· Segelflug, Motorsegelflug,  
Fallschirmsport, Ultraleichtflug  
· Übungsleiter  
· Sportzeugen  
· Referat UL  
Tel.: 0203 / 77844-15  
hante@aeroclub-nrw.de

**Manuela Mauter**  
Sachbearbeiterin Ausbildung  
Tel.: 0203 / 77844-14  
mauter@aeroclub-nrw.de

**Janina Nentwig**  
Fachkraft Ganztags  
Tel.: 0203 / 77844-31  
nentwig@aeroclub-nrw.de

**Pamela Surmiak**  
Technische Lehrgänge und Ausweise  
· Außenlandegenehmigungen  
Tel.: 0203 / 77844-31  
surmiak@aeroclub-nrw.de



## Luftsportjugend NRW

**Nina Int-Veen**  
Jugendbildungsreferentin  
Tel.: 0203 / 77844-32  
nina@lsj.de  
int-veen@aeroclub-nrw.de

**Janina Nentwig**  
LSJ-Büro  
Tel.: 0203 / 77844-31  
janina@lsj.de  
nentwig@aeroclub-nrw.de

## Luftsportschule des Verbandes

**Segelflugschule Oerlinghausen**  
Robert-Kronfeld-Str. 11  
33813 Oerlinghausen  
Tel.: 05202 9969-0  
info@segelflugschule-oerlinghausen.de  
www.segelflugschule-oerlinghausen.de

## Impressum

### Herausgeber

AEROCLUB | NRW e. V.  
Vertreten durch Volker Engelmann (Präsident)  
und Jan Eikmeier (Vizepräsident)  
Friedrich-Alfred-Allee 25  
47055 Duisburg  
Tel.: 0203 / 77844-0  
VR-Nr. 50680 Duisburg  
redaktion@aeroclub-nrw.de  
www.aeroclub-nrw.de

### verantwortlich i.S.d.P.

Hermann-J. Hante (Stellv. Geschäftsführer)

### Redaktionsleitung

Jan Eikmeier und Janina Nentwig, redaktion@aeroclub-nrw.de

### Redakteure

Das Redaktionsteam besteht aus Vertretern der Sportfachgruppen und Gremien:  
**Ausbildung** Björn Bräuer, Vizepräsident Ausbildung  
**Ballonsport** Wilhelm Eimers, Benjamin Eimers, ballon@ballon.org  
**Fallschirmsport** Tobias Koch, koch@aeroclub-nrw.de  
**Förderverein für Leistungssegelflug NRW e. V.**  
info@foerdervereinnrw.de

**Fragen der Gleichstellung** Dr. Sybille Krummacher,  
gender@aeroclub-nrw.de

**Luftsportjugend** Laura Budny, laura@lsj.de

**Luftsportschule des Verbandes**  
info@segelflugschule-oerlinghausen.de

**Modellflug** Evelyn Höfs, wue.hoefs@t-online.de,

Peter Hubbertz, hubbertz@aeroclub-nrw.de

**Motorflug/Ultraleichtflug** Christian Schücker,  
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de

**Segelflug** Thomas Kurz, kurz@aeroclub-nrw.de

**Technik** Gerhard Scholten, scholten@aeroclub-nrw.de

**Umweltbeauftragter** Klaus Kosmalla, klaus.kosmalla@dokom.net

### Verlag

Helko Verlag Inh. Harald Helm,  
56072 Koblenz

**Gestaltung** Britta Schönecker, Büro für Gestaltung

**Druck** Graphischer Betrieb Henke, Brühl

**Lektorat** Georg Bungter, Heike Schiemann

Die mit Namen gekennzeichneten Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber wieder.  
Das Luftsportmagazin erscheint in diesem Jahr dreimal als offizielles Mitgliedsmagazin des AEROCLUB|NRW e. V.  
Alle Inhalte des Magazins sind urheberrechtlich geschützt.  
Wiedergabe – auch in Auszügen – nur mit vorheriger, ausdrücklicher Zustimmung des Verbandes.

# Navigationsflug in Deutschland:

## Unnötiges Wissen oder vergessene Weisheit?



Auch 2024 kommen die Pilotinnen und Piloten aus ganz Deutschland bei Navigationsflugevents zusammen, Foto: Tom Illgner

**Von allen erwartet, jedoch von vielen gemieden: die präzise Navigation mit Karte, Stoppuhr und ganz ohne GPS. Gerade in Zeiten von elektronischen Hilfsmitteln zeigen Navigationsflüge nicht nur, dass man sehr viel lernen, sondern auch beim nicht-digitalen Fliegen unglaublich viel Spaß haben kann. In diesem Artikel erfährt man, worum es dabei genau geht und wie man mitmachen kann.**

### Navigieren kann auch Spaß machen

Spätestens im Theorieunterricht kommt niemand darum herum, sich mit dem Thema Navigation zu beschäftigen. Die „klassische“ Flugvorbereitung mittels Navigationsrechner, Stift und Karte wird dort gelehrt und gelebt. Nach dem Scheinerhalt gibt es erst einmal viel mit den motorisierten Flugzeugen zu entdecken. Dem raschen Tatendrang folgt relativ bald eine gewisse Sättigung, da die benachbarten Flugplätze schnell mit GPS alle erkundet werden. Oftmals fehlt vielleicht einigen der Grund zum Fliegen oder der sportliche Anreiz sich gegenseitig messen zu können. Genau hier kommen Navigationsflugevents mit ins Spiel. Diese haben das Ziel, einen möglichst präzisen motorbetriebenen Flug durchzuführen. Die Abweichungen vom „perfekten“ Flug werden dabei in mehreren Disziplinen bewertet. Geflogen wird in einer Zweiercrew mit Motorsegler, Ultraleichtflugzeug oder Motorflugzeug. Für die teilnehmenden Crews kommt es daher auf eine genaue Flugvorbereitung und ein gutes Teamwork in der Luft an. In einer Gemeinschaft von erfahrenen und hilfsbereiten Pilotinnen und Pi-

loten erlernt man jedoch Tipps und Tricks, wie Flüge mit Stoppuhr und Karte nicht nur Spaß machen können, sondern auch sicher durchgeführt werden. Aber auch das Mitführen und Nutzen eines Tablets oder GPS-Gerätes ist erlaubt, um gerade Neueinsteigenden den Start in die Navigationsfliegerei zu vereinfachen. Mitmachen können daher alle, die sich auf ein lehrreiches fliegerisches Abenteuer außerhalb der eigenen Komfortzone einlassen wollen, Gefallen daran finden, sich mit Pilotinnen und Piloten zu vernetzen, und gewillt sind, neue Flugplätze kennenzulernen.

### Navigationsflug ist weit mehr als ungeliebte Theorie

Im Navigationsflug gibt es mehrere Varianten, worunter der Rallyeflug zur verbreitetsten Art in Deutschland gehört. Dies kann man sich wie eine Schnitzeljagd in der Luft vorstellen. Die beiden notwendigen Rollen in der Crew sind dabei Pilot/Pilotin und Navigator/Navigatorin. Die Crew hat die Aufgabe, einen manuell zu konstruierenden Kurs unter Berücksichtigung der vorgegebenen Zeiten so exakt wie möglich abzufliegen und dabei gleichzeitig ausgedruckte Suchbilder zu erkennen sowie Wendepunkte oder Bodenzeichen zu identifizieren. Krönender Abschluss eines jeden Rallyefluges ist dann noch die Präzisionslandung, bei der das Hauptfahrwerk so nahe wie möglich an der drei Meter kleinen Nullpunkte-Markierung aufsetzen soll. Gestartet wird in einer „Perlenkette“ im Zwei- oder Dreiminutenabstand, jede Crew mit dem gleichen Kurs. Bei jedem Flug mit dabei: Stift, Karte, Stopp-



▲ Letzte gemeinsame Vorbereitungen des Kartenmaterials im Cockpit, Foto: Tom Illgner

► Eine Sache darf im Navigationsflug an Bord nie fehlen: eine Karte im Maßstab 1:200.000, Foto: navgeeks

uhr und ein GPS-Logger, welcher nach dem Flug mit den Aufgabenpapieren zur Auswertung abgegeben wird. Dann gibt es erst einmal etwas zu Trinken und die ersten Konversationen mit anderen Wettbewerbsteilnehmenden über die Erfahrungen und Erlebnisse beginnen.

Durch das steigende Interesse am Navigationsflug in Deutschland werden auch zunehmend Navigationsflugevents als Air Navigation Race (ANR) ausgerichtet. Hierbei entfällt die Kurskonstruktion und das Bildersuchen für die Crews, jedoch muss dafür das Flugzeug in einem 0,3–0,5 nm breiten Korridor entlang eines Kurses mit mehreren Wendepunkten präzise navigiert werden. ANR ist dabei kein Rennen im klassischen Sinne: Es fliegen alle Flugzeuge mit 80 kts Groundspeed. Verlässt jedoch eine Crew beim Navigieren in der Luft den Korridor, oder sie kommt zu früh oder zu spät am Start/Ende des Kurses an, werden Strafpunkte vergeben. Besonders bei jüngeren Crews kommt diese neue Art des Navigationsfluges aufgrund der Kurzweiligkeit und Dynamik besonders gut an.

#### Navigationssflugsaison 2024: Viele Möglichkeiten mitzumachen

Wer gerne einmal das Abenteuer Navigationsflug ausprobieren möchte, hat 2024 bei vielen verschiedenen Events über ganz Deutschland hinweg die Möglichkeit dazu. Neben separaten Trainingsevents sind alle Wettbewerbe so ausgelegt, dass Newcomer jederzeit erwünscht sind, und ihnen das Handwerkszeug gerne erklärt wird. Ganz abseits der eigentlichen Wettbewerbsflüge bleibt genügend Zeit, um danach Erfahrungen zu teilen und in einer offeneren und lockeren Gemeinschaft mit jedem Flug etwas zu wachsen. Über ganz Deutschland verteilt finden genau solche offenen Events statt, an denen teilgenommen werden kann.

#### PFA-Wettbewerbstraining [02.05.–05.05.2024 in EDTM]

Jedes Jahr beginnt die Navigationsflugsaison mit einem Trainingscamp am Verkehrslandeplatz Mengen-Hohentengen, organisiert von der schweizerischen Precision Flying Association (PFA).

#### Rallye zwischen den Meeren [25.05.–26.05.2024 in EDXC]

Die alle zwei Jahre stattfindende Rallye zwischen den Meeren findet 2024 am Flugplatz Schleswig-Kropp statt. Bei diesem Rallyeflug dürfen Wendepunkte und Fotos auf einem Rundkurs in Schleswig-Holstein gefunden werden, die Lust auf Me(e/h)r machen.

#### 58. Internationaler Allgäuflug [30.05.–02.06.2024 in EDNL]

Der Allgäuflug ist ein Rallyeflug-Wettbewerb am Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil mit Fly-In-Charakter. Welcome-Party, Livemusik und Tombola dürfen erwartet werden. Die Teilnehmenden des Wettbewerbs können sich in den Wertungsklassen „Newcomer“, „Advanced“ und „Unlimited“ anmelden sowie das schöne Alpenvorland genießen.

#### Offene Deutsche Meisterschaft im Navigationsflug und 60. Hessensternflug [12.06.–16.06.2024 in EDGB]

Da es 2023 einen Deutschlandflug gab, wird 2024 am Verkehrslandeplatz Breitscheid EDGB die Deutsche Meisterschaft im Rallyeflug als auch ANR ausgetragen, bei welchem die neuen Deutschen Meister gekürt werden sollen. Im Kern wird dabei ein Rallyeflug mit verschiedenen Präzisionslandungswertungen durchgeführt. Der letzte Wertungsflug der Deutschen Meisterschaft bildet gleichzeitig auch den 60. Hessensternflug. Der Deutsche Aero Club sowie die Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger legen dabei besonders großes Augenmerk auf einen Newcomer-freundlichen und bezahlbaren Wettbewerb. So soll es beispielsweise auch Jugendförderungen und kostengünstige Möglichkeiten zur Unterkunft am Flugplatz geben.

#### Flugrallye rund um Berlin [30.08.–31.08.2024]

Der seit 1912 durchgeführte Traditionsflug rund um Berlin wird vom Deutschen Präzisionsflugverein Ende August ausgerichtet. Ein zu konstruierender Flugdurchführungsplan wird vor dem Losfliegen bei der Wettbewerbsleitung abgegeben und fließt mit in die Bewertung ein.



◀ Über Stadt und über Seen: In ca. 1500 Fuß über Grund werden Navigationsflüge ausge-  
tragen, Foto: Tom Illgner

▼ Sekundengenau einen vorgebenen Kurs  
abfliegen: eine Kompetenz, die man beim  
Navigationsflug lernen kann, Foto: navgeeks

**Niedersachsenrallye [06.09.-08.09.2024]**

Seit über 50 Jahren richtet der Landesverband Niedersachsen die Niedersachsenrallye aus, welche auch gleichzeitig den niedersächsischen Motorflugmeister kürt. Sie findet an jährlich wechselnden Plätzen in Niedersachsen statt. Für interessierte Newcomer wird es im April dieses Jahres bereits die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Navigationsflug-Seminar geben. Dort soll es neben dem theoretischen Blick in die Wettbewerbsfliegerei einen kurzen Rallyeflug zum Reinschnuppern geben.

Text und Fotos: navgeeks – Oliver Meindl & Robin Shearer



**Weitere Informationen zu den Wettbewerben**

werden auf der Website [www.navigationsflug.de](http://www.navigationsflug.de) stets aktuell gehalten.

Einblicke und Eindrücke zum Navigationsflug sowie vergangenen Wettbewerben gibt es auf dem Instagram-Profil „navgeeks“.



**Die Autoren**

Pilot Robin Shearer (28, Leichtflugzeugbauer) und Navigator Oliver Meindl (31, Doktorand) sind leidenschaftliche Navigationsflieger. Zwar fliegen die beiden PPL(A)-Besitzer primär im Motorflugzeug, sind jedoch zum Training auch im Motorsegler oder Ultraleichtflugzeug anzutreffen. 2021 haben sie die hybride Community navgeeks gegründet, um motivierten Pilotinnen und Piloten die spannende Welt des Navigationsfliegens sowohl digital als auch am Flugplatz näherzubringen.



**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), Brengarten (EDTG), Gießen (EDFL), Hildesheim (EDVM) und Sehlern



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

CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken  
Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • [www.cao-suedwest.de](http://www.cao-suedwest.de) • [info@cao-suedwest.de](mailto:info@cao-suedwest.de)

# UL fliegen? Aber sicher!

Die Faszination der Ultraleichtfliegerei geht Hand in Hand mit der wichtigen Frage: Wie sicher ist dieser Luftsport? Für die eingefleischtesten Luftsportgeräteführer und -führerinnen stellt sich die Frage natürlich nicht. Das liegt nicht nur am eingebauten Rettungssystem, sondern daran, dass sie ihrem Fluggerät vertrauen. Doch es herrscht in Fliegerkreisen immer noch viel Unwissenheit zur Sicherheit bei der UL-Fliegerei.

Etwas Klarheit bringt die Statistik der BFU in Verbindung mit den angemeldeten Maschinen. Wie liegt die Unfallrate im Vergleich zu der mit konventionellen Flugzeugen? Klar ist, dass die Zahlen der BFU Lücken aufweisen, da UL-Unfälle hier nicht zentral gemeldet werden müssen. Dennoch: Sicherheit und Leichtigkeit gehen in der Welt der Ultraleichtfliegerei Hand in Hand.



Die Faszination Ultraleichtfliegerei findet immer mehr Anhänger, Foto: Tim Ackermann

	Verkehrszulassungen		
	2020	2021	2022
D-MXXX *	4.337	4.439	4.546
D-EXXX	6.549	6.605	6.678
*DAeC und DULV zusammen			

	Unfallmeldungen BfU			
	2020	2021	2022	2023**
<b>D-MXXX *</b>				
Eingeg. Meldungen	80	97	80	63
Unfälle	6	8	10	3
schwere Störung	0	1	0	1
mit tödl. Verletzten	6	8	10	3
<b>D-EXXX</b>				
Eingeg. Meldungen	168	183	184	150
Unfälle	52	48	48	29
schwere Störung	2	2	1	2
Störung	1	1	1	0
mit tödl. Verletzten	6	8	4	3

\* Die Zahlen für UL weisen ggf. Lücken auf, da hier keine Meldepflicht gegenüber der BFU besteht. Eine Dunkelziffer ist durchaus gegeben. Es kann sogar so sein, dass die BFU Ereignisse mit tödlich Verletzten mit UL-Luftfahrzeugen nicht untersucht. Nichtsdestotrotz kommt es natürlich zu Ereignismeldungen und auch zu Untersuchungen durch die BFU.

\*\* bis Mitte November

## Was macht das UL-Fliegen sicher?

### Intensive Schulung und Prüfung

Die praktische Ausbildung von Ultraleichtpiloten hat sich im Laufe der Jahre deutlich weiterentwickelt, um höchste Sicherheitsstandards zu gewährleisten. Die theoretische Schulung ist der für Motorflugzeuge sehr ähnlich und gewährleistet ein fundiertes Verständnis der Luftfahrtprinzipien.

Die Ausbildung in der Ultraleichtfliegerei wird sich noch mehr als in der Vergangenheit an ihre eigenen Bedürfnisse anpassen. Zukünftig werden auch vermehrt Motorflugstandards integriert. Die Ausbildung ist somit in einem ständigen Austauschprozess, der die besten Praktiken aus beiden Welten vereint.

Eine Anfrage bei vereinsflieger.de hat ergeben, dass die Ausbil-

dungszeiten für künftige UL-Piloten nahezu identisch mit denen der Echo-Schüler sind. Im Zeitraum von Januar 2021 bis November 2023 hatten bei den Vereinen, die mit vereinsflieger.de arbeiten, UL-Schüler eine durchschnittliche jährliche Flugzeit von 5,3 Stunden und Echo-Schüler 5,53 Stunden. Bei den insgesamt 3.030 UL- und 6.999 Echo-Schülern lag die durchschnittliche Anzahl der Landungen bei 29,33 (UL) und 23,33 (Echo). Die Schülerzahlen beinhalten natürlich auch Schüler, die zwar angemeldet sind, aber z. B. aus persönlichen Gründen oder wetterbedingt nur wenig oder gar nicht fliegen konnten oder aber nur eine Umschulung von SPL TMG auf UL machten. Die komplette Tabelle können Sie hier einsehen: <https://helko-verlag.de/ul-fliegen-aber-sicher/>

### Betonung von Risikobewusstsein

Ultraleichtpiloten werden in effektivem Risikomanagement geschult. Dies ermöglicht es ihnen, potenzielle Gefahren rechtzeitig zu erkennen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um sicher zu fliegen. Das Bewusstsein für die Leistungsgrenzen von Ultraleichtflugzeugen trägt dazu bei, dass Piloten realistische Einschätzungen vornehmen und sich in sicheren Flugbedingungen aufhalten.

### Fortschritte in der Technologie

Technologische Fortschritte haben auch die Ultraleichtfliegerei erreicht. Moderne Sicherheitseinrichtungen wie Rettungsschirme und verbesserte Avionik tragen dazu bei, die Sicherheit der Flugzeuge zu erhöhen und die Auswirkungen von Unfällen zu minimieren. Die moderne Konstruktion von Ultraleichtflugzeugen und die Verwendung hochwertiger Materialien tragen dazu bei, dass diese Flugzeuge robust und widerstandsfähig sind.

Die Kombination aus intensiver Schulung, kollektivem Erfahrungsaustausch, technologischem Fortschritt und einem starken Risikobewusstsein trägt dazu bei, dass die Ultraleichtfliegerei nicht nur leicht, sondern auch sicher ist.

### Weitere Ansätze zur Unfallvermeidung

Eine häufige Ursache für Störungen (bis hin zu tödlichen Unfällen) ist eine **fehlende Einweisung auf neue Muster**. Hier gilt es unbedingt nachzubessern. Eine weitere Quelle für Störungen ist die **unsachgemäße Wartung**. Unsere Wartungspraktiken sind eng an den Richtlinien der EASA ausgerichtet. Die EASA legt Standards für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen fest, die die Sicherheit und Zuverlässigkeit gewährleisten.

Um das zu unterstützen, bieten die Landesverbände Schulungen und Ressourcen an, die den Haltern helfen, die grundlegenden Wartungsprozesse zu verstehen. Dies befähigt sie, aktiv zur Sicherheit ihres Flugzeugs beizutragen und eventuelle Probleme frühzeitig zu erkennen.

So bietet zum Beispiel Rotax Motorenlehrgänge an und der Luftsportverband Rheinland-Pfalz einen Lehrgang zum UL-Wart.



Die Ausstattung moderner ULs ähnelt denen der Echo-Klasse. Das schafft Sicherheit. Foto: Andreas Stümke

Zusammenfassend stellen wir fest, dass sich die Ultraleichtfliegerei zu einem sicheren und komfortablen Luftsport entwickelt hat. Gut ausgebildete und erfahrene Piloten und Fluglehrer, die oft aus der PPL-A oder LAPL-A Welt umschulen, in Kombination mit modernen und sicheren Ultraleichtflugzeugen garantieren ein bleibend hohes Niveau. Jeder von uns kann durch sein Verhalten und sein Engagement dazu beitragen, unseren Luftsport noch sicherer zu machen!

Text: Bundeskommission Ultraleichtflug



## ORATEX® ZUGELASSEN FÜR ALLE COMCO IKARUS C22 & C42

AB SOFORT KÖNNEN WIR AUCH ALLE  
**C42A AUFLASTEN & AUF**  
**ORATEX® BESPANNUNG**  
**UMRÜSTEN**

**NEU**

Wir sind  
**Comco ITB Partner**  
und können nicht nur  
**alle C42 auf die**  
**ORATEX® BESPANNUNG**  
umrüsten sondern auch  
**auf 540 kg / 560 kg**  
**auflasten!**

Schenken Sie  
ihrem Flugzeug  
ein neues Leben!

[design-change.lanitz-aviation.com](http://design-change.lanitz-aviation.com)

Die ORATEX® BESPANNUNG im LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE ist in allen C22 und C42 Kennblättern aufgenommen.

### Vorteile des Design Changes:

- Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt
- die Leistungsfähigkeit Ihres Flugzeuges verbessert sich
- präzisere Steuerbarkeit dank aerodynamische Güte
- Flügel werden drehsteif
- Performance-Verbesserung dank des ORATEX® Mikro-Vortex-Effektes
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen



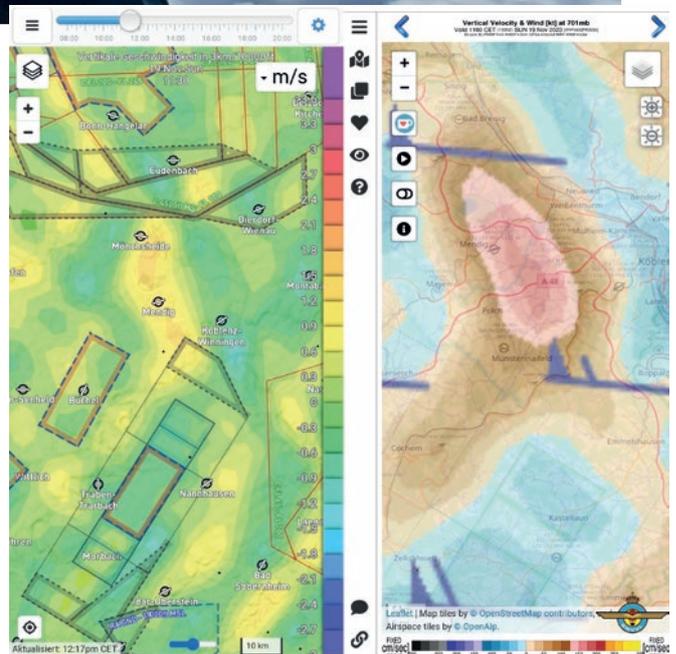
# Ein Plädoyer für die „Außenseiterwelle“



Fantastische Aussicht in FL165

Es ist Sonntagmorgen, ich liege noch im Bett – und mit einem letzten Blick in die Wetterprognose wollte ich mir nur das bestätigen, was ich in den letzten zwei Tagen vermutet hatte: Es würde kaum lohnen, im Neuwieder Becken auf die Suche nach einer Welle zu gehen. Ungläubig sehe ich dann, dass ich wohl falsch lag. Sowohl SkySight als auch Blipmaps und TopMeteo sagen brauchbare Bedingungen voraus, die sogar bis in 5.000 Meter Höhe reichen sollen. Ich bin schnell wach und unter den ungläubigen Blicken meiner Frau („Was hast du denn vor?“) schlüpfte ich in meine Skiunterwäsche. Ich bin spät dran!

Zum Glück ist der Flieger schnell klar gemacht: Das EDS liegt mit alten Batterien in einer Werkzeugkiste, einen eigenen Nasenschnull habe ich nicht, also muss der meines Mithalters herhalten. Vorbereitung ist alles, denke ich mir, formuliere eine weitere Notiz an mich selbst und tausche die Batterien. Immerhin ist die Sauerstoffflasche gut gefüllt und eingebaut. Beim Steigflug über die entstehenden Quellwolken bemerke ich dann die deutlich zunehmende Windgeschwindigkeit. Meine Laune bessert sich, als ich in 2.000 Metern den Motor einfahre und in einem Nullschieber im Kriechgang Richtung Mendig vorfliege, wo ich den Einstieg in die Welle erwarte, wider Erwarten jedoch nicht finde. Wenige Kilometer südlich der Mönchsheide stellt sich dann das erste laminare Steigen ein. Die Sicht ist traumhaft und langsam, aber stetig entfernen sich die Wolken unter mir immer weiter. Bereits seit dem Einstieg in die Welle höre ich auf Langen Radar mit, wie am Haardt ein Pilot nach dem anderen Einzelfreigaben für bis zu FL 200 bekommt. Ich nähere mich FL 95 und nehme aufgeregt das EDS in Betrieb. Es wird mein erster „echter“ Wellenflug sein, der mich über 3.000 Meter bringen wird! Die Freigabe ist schnell eingeholt, wengleich der Lotse etwas verwundert reagiert. Da ich der einzige Radarkontakt in dieser Gegend bin, muss ich ihm erst bestätigen, dass die Wetterbedingungen mehr als ausreichend für mein Vorhaben sind. Es ist ein ungemein befriedigendes Gefühl, minutenlang in absolut ruhiger Luft immer weiter an Höhe zu gewinnen. Die DG 800 liegt wie ein Brett in der Luft und es ist kaum nötig, den Steuerknüppel anzufassen. An der Aussicht kann ich



mich kaum sattsehen und das ständige Piepsen des Varios ist weniger nervend als motivierend, sodass ich es gerne lauter drehe. Die Wolkendecke unter mir ist fast geschlossen und inzwischen gefühlt ewig weit weg. Der Kontakt mit dem Fluglotsen läuft super, ich bekomme für jede angefragte Höhe eine Freigabe. Nach dem Passieren von 4.000 Metern überschreitet die Windgeschwindigkeit 100 km/h. Überrascht stelle ich fest, dass das LX auch negative Grundgeschwindigkeiten anzeigt, wenn man „rückwärts“ fliegt. Ansonsten bemerke ich den starken Wind nicht. Über Mendig finde ich nochmal Anschluss an das ursprünglich vorhergesagte Aufwindgebiet und steige weiter, wenn auch deutlich langsamer. Das ist mir aber egal, so habe ich viel Zeit die Aussicht zu genießen. Der Wind bläst hier oben mit über 120 km/h und ich stelle die DG 800 einfach gegen den Wind und trimme entsprechend, sodass es wie in einem Fahrstuhl nach oben geht. Inzwischen ist die Temperatur auf -15° C gefallen, aber dank der langen Haube und der strahlenden Sonne merke ich davon kaum etwas. Ein letztes Mal zieht unter mir eine Wolkenlücke durch, anschließend kann ich nur noch südlich der Mosel erkennen, dass sich unter mir ein Planet befindet. Mehr als 2.000 Meter über den



▲ Der Autor freut sich

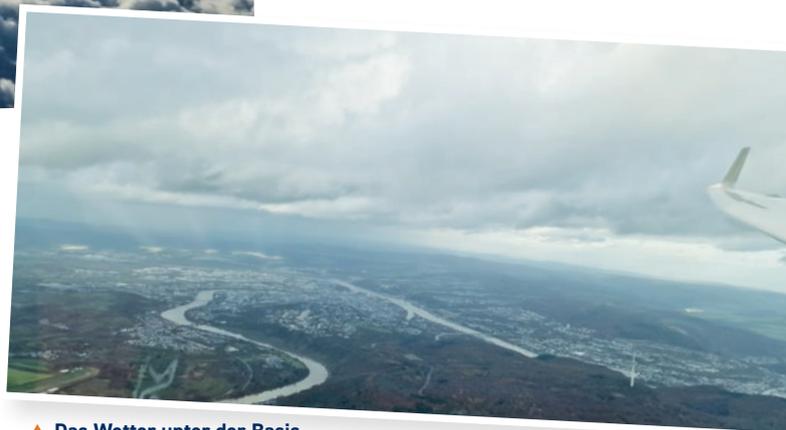
▲ Blick auf die letzten Lücken in der Wolkendecke

◀ Vorhersage in Blipmaps NL und SkySight

Wolken und ohne Sicht auf den Boden fühlt sich die Welt seltsam entrückt an. Nur auf dem Bildschirm des LX sehe ich, wo ich mich befinde. Dennoch erscheinen mir der Flugplatz und das Leben am Boden unendlich weit weg. Die Sonne strahlt heller und weißer als je zuvor und der Himmel über mir hat eine betörend dunkelblaue Farbe angenommen. Fast könnte man meinen, der Weltraum ist nicht mehr weit. Es hat fast schon eine hypnotische Wirkung, den Blick zwischen Wolken und Himmel schweifen zu lassen, genug bekommen kann ich davon nicht. Einzig das regelmäßige „pffft“ der Sauerstoffanlage erinnert mich daran, dass ich hier oben eigentlich nicht hingehöre und nur Gast bin.

Zum Abstieg muss ich fast 20 Kilometer weiter nach Süden gleiten. So schön es hier oben auch ist, die Zeit drängt und ich ziehe bereits in 4.000 Meter die Bremsklappen und steige in knapp vier Minuten auf 1.200 Meter ab. Meine Ohren quittieren diesen Sinkflug, der einem Windenstart rückwärts gleicht, mit schmerzhaftem Protest. Unter der Basis erwarten mich Regen und die erste Vereisung des Tages, da die feuchte Luft auf das eiskalte Flugzeug trifft. Bei der Auswertung des Fluges wird sich später zeigen, dass sich hinter mir die Wolkendecke quasi komplett geschlossen hatte und ein legaler und sicherer Abstieg dort erst am Abend möglich gewesen wäre. Ich will mir gar nicht ausmalen, wie ein Notabstieg unter Vereisungsbedingungen durch eine mehr als einen Kilometer dicke, fast geschlossene Wolkendecke ausgesehen hätte.

Warum heißt der Artikel nun „Plädoyer für die Außenseiterwelle“? Ich war natürlich nicht der Erste, der hier eine Welle ausgeflogen ist. Natürlich frage ich mich, warum ich so viele Jahre ans „richtige“ Wellenfliegen gedacht habe, aber nie auf die ernsthafte Idee kam, es vor unserer Haustür zu probieren. Ich kannte auch die



▲ Das Wetter unter der Basis war nicht so schön

Erzählungen der „alten Hasen“, dass das früher regelmäßig gemacht wurde. Und die Expertise darüber ist scheinbar noch vorhanden, nur waren mir keine Aufzeichnungen über solch hohe Flüge bekannt.

Seit diesem Flug habe ich auch im Herbst und Winter immer ein Auge auf die Wetterprognosen. Bei passenden Bedingungen sind bestimmte Höhen um 6.000 Meter möglich. Für die Zukunft wäre es schön, auch mal mit anderen Flugzeugen gemeinsam diese Wellen auszufliegen und die Traverse in den Wellensektor der Haardt zu versuchen. Und wer weiß, vielleicht kommt man von dort auch über die Welle in Bad Sobernheim ohne Motorunterstützung wieder zurück ins Neuwieder Becken? Ohne es zu probieren werden wir es nicht herausfinden!

Der Link zum Flug auf weglide:

<https://www.weglide.org/flight/348855>

Text und Fotos: Bastian Pause

Der Beitrag musste aus Platzgründen gekürzt werden – Sie finden ihn hier in voller Länge:

<https://helko-verlag.de/ein-plaedoyer-fuer-die-aussenseiterwelle/>

oder mittels QR-Code



**RETTUNGSFALLSCHIRME >>>**

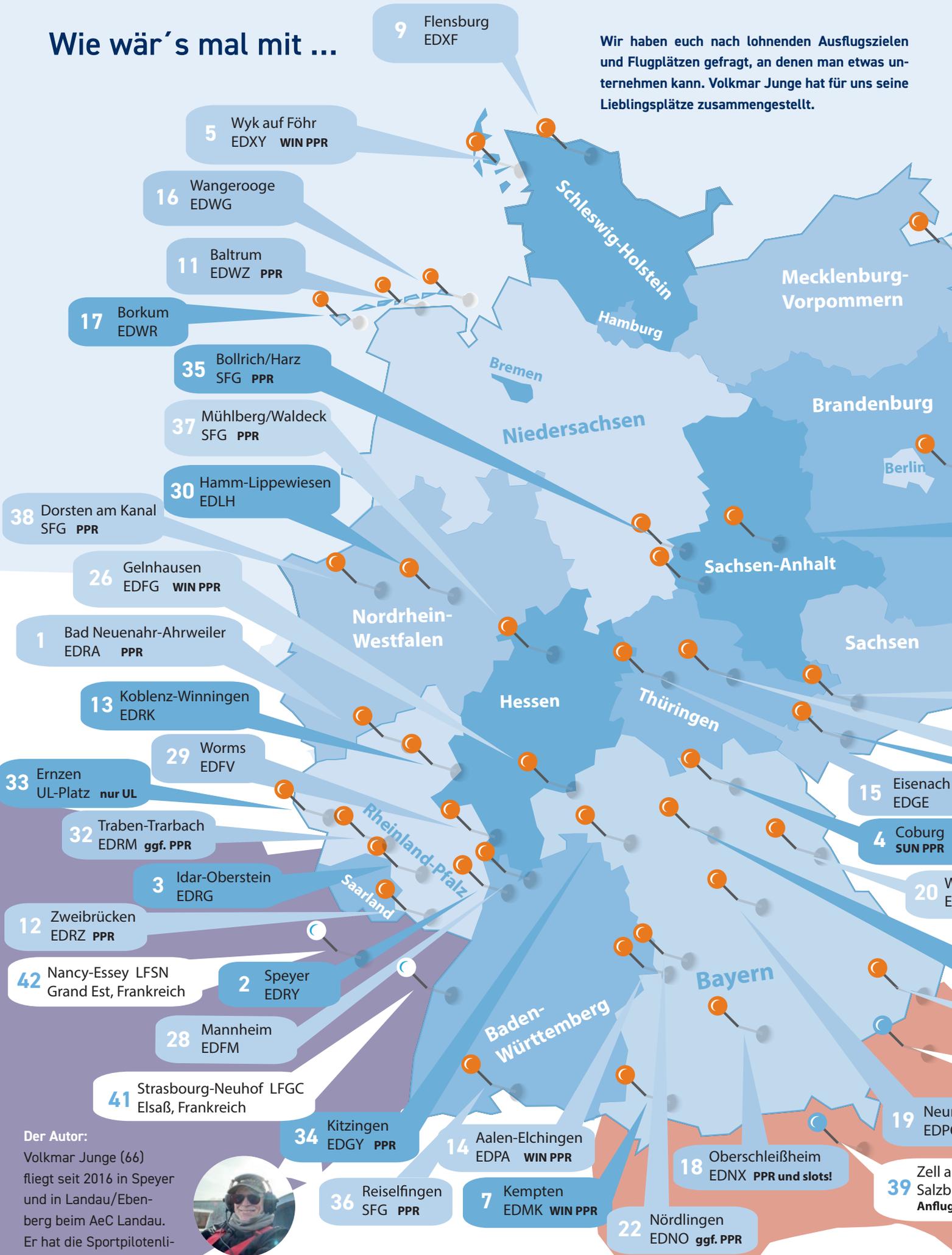
Sofie
 Buchsein
 Spekon
 Mars
 Parattec

**ÜLIS SEGELFLUGBEDARF**

JETZT MUSTERSCHIRME FÜR SITZPROBEN ANFORDERN >>>

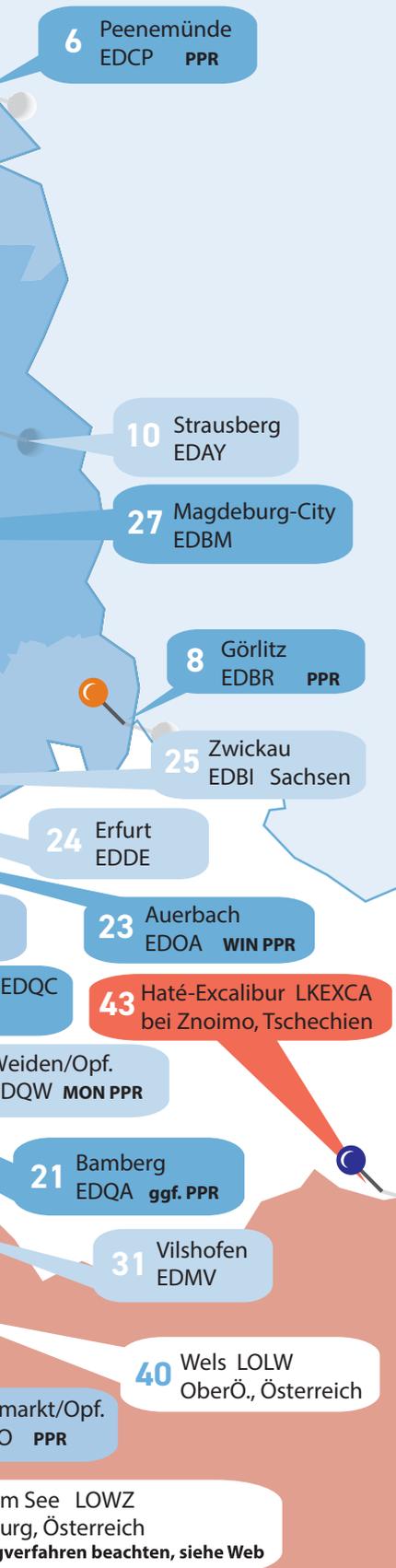
# Wie wär's mal mit ...

Wir haben euch nach lohnenden Ausflugszielen und Flugplätzen gefragt, an denen man etwas unternehmen kann. Volkmar Junge hat für uns seine Lieblingsplätze zusammengestellt.



Der Autor:  
 Volkmar Junge (66) fliegt seit 2016 in Speyer und in Landau/Ebenberg beim AeC Landau. Er hat die Sportpilotenlizenz und das BZF.





	Restaurant	Umgebung	Mietwagen am Platz	Fahrradverleih
1	ja	Mit dem Taxi in 8 Minuten in die Stadt, viele Wanderwege	nein	nein
2	ja, 2x	Technikmuseum, Fußgängerzone, Dom und Rheinstrand fußläufig erreichbar	ja	ja
3	ja *	20 Minuten zur Innenstadt	nein	nein
4	ja	10 Minuten zur Veste Coburg, 30 Minuten zur Altstadt	nein	nein
5	ja	5 Minuten zum Strand	nein	nein
6	Imbiss	20 Minuten zum Museum und Hafen	ja	ja
7	ja	Bahnhof fußläufig erreichbar	ja	ja
8	nein	Flugleitung bestellt Taxi in die historische Altstadt (10 Minuten)	nein	nein
9		Bus alle 30 Min., am WE jede Stunde. Wasserflugschule		
10	ja	10 Minuten zur S-Bahn nach Berlin, Übernachtung am Platz möglich	ja	ja
11	fußläufig	Strand und Stadt fußläufig erreichbar	nein	nein
12	nein	Kostenloser Shuttle zum Fashion Outlet	nein	nein
13	ja	20 Minuten mit dem Auto in Koblenz oder zu Fuß in Winnningen	ja	ja
14	ja	Ellwangen und Aalen mit dem Auto schnell erreichbar	ja	ja
15	ja	15 Min. mit Auto in die Stadt. Von dort 15 Min. zur Wartburg	ja	ja
16	fußläufig	Einige Minuten zu Fuß ins Dorf	nein	nein
17	ja	Einige Minuten zu Fuß ins Dorf	nein	nein
18	ja, Biergarten	Luftfahrtmuseum 10 Min. zu Fuß. Mit ÖPNV in 30 Min. in München Innenstadt	nein	nein
19	Getränke	Zu Fuß in 10 Min. in die Altstadt	nein	nein
20	ja	Zu Fuß in 15 Minuten in der Stadt	nein	nein
21	ja	5 km in die Altstadt mit Bus und Taxi	nein	nein
22	Café	3 km in die Stadt	nein	nein
23	Getränke	3 km in die Stadt, Bus	nein	nein
24	ja	Straßenbahnhaltestelle vor Terminal	ja	ja
25	nein	4 km in die Stadt, Taxi	nein	nein
26	ja	Zu Fuß 20 Minuten in die Stadt	nein	nein
27	ja	Nähe Innenstadt	ja	ja
28	Bistro	Straßenbahnhaltestelle 300 m entfernt	ja	ja
29	ja	Zentrale Lage zur Stadt	nein	nein
30	ja	Zu Fuß 20 Minuten in die Stadt (2 km)	nein	nein
31	ja	Zu Fuß 15 Min. in die Altstadt	ja	ja
32	Café	Zu Fuß 30 Min. in die Stadt oder Taxi, liegt hoch über der Moselschleife auf dem Berg	nein	nein
33	Erfrischungen	Zu Fuß 30 Min. nach Echternach/LUX	nein	nein
34	k.A.	Mit Fahrrad 20 Min. in die Altstadt	nein	ja
35	Erfrischungen	3 km bis Goslar	nein	nein
36	k.A.	3 km zum Wandern in die Wutachschlucht, zurück ggf. mit Bus	nein	nein
37	Getränke	30 Min. mit Fahrrad zum Schloß, 40 Min. zum Edersee	nein	ja
38	ja	1 km in die Stadt	nein	nein
39	ja	4 km in den Ort/an den See	ja	ja
40	ja	3 km in die schöne Stadt, 1x/Jahr Rotax-FlyIn		
41		Mit Bus 25 Min. in die City	nein	nein
42	ja	Mit Taxi 15 Min. in die Stadt; Bus 800 m entfernt, am WE kostenlos	k.A.	k.A.
43	ja	Direkt am Vergnügungspark/Einkaufszentrum <a href="http://www.lkexca.com">http://www.lkexca.com</a> ungewöhnlicher ‚Geheimtip‘		

\* (Gerichte können aus der Luft bestellt werden 128.360 Mhz)

Alle Angaben ohne Gewähr

# Scale – wie geht das?



So geht Scale – ideal wenn das Original zur Dokumentation verfügbar ist



Scale-Modellpiloten bauen ihre „Sportgeräte“ anhand von Originalflugzeugen in der Regel selbst. Nach über hundert Jahren Luftfahrt ist der Fundus an Vorbildern riesig und resultiert in einer Typenvielfalt, wie man sie in keiner anderen Wettbewerbsparte findet. Der Maßstab, in dem die Modelle gebaut (skaliert) werden, ist beliebig. Die Größe wird durch das Gewicht limitiert. International sind das weiterhin fünfzehn Kilogramm. National gilt seit diesem Jahr ein maximales Abfluggewicht von fünfundzwanzig Kilogramm.

Piper, Cessna, Spitfire, Extra und Co – vorbildgetreue Modellflugzeuge sind in irgendeiner Form auf allen Modellflugplätzen präsent. Trotzdem stagniert die Zahl der aktiven Scaler oder ist sogar rückläufig. Allerdings halten Bauseminare, Punktrichterschulungen und Scale-Treffen sowohl die F4-Wettbewerbspiloten auf dem neuesten Stand, als dass sie auch gleichzeitig der Talentsuche und Nachwuchsförderung dienen.

Beim ersten Scale-Workshop im Oktober 2023 auf dem Modellfluggelände des MFSV Karlsruhe konnten die Teilnehmer durch Referate und Fachgespräche Einblicke in die Anforderungen der Wettbewerbsklassen F4H und F4C gewinnen. Mit kommentierten

▲ Typenvielfalt – jedes jemals geflogene Flugzeug kann für den Wettbewerb nachgebaut werden

Wertungsflügen von erfahrenen Wettbewerbspiloten und einem bewerteten Flugprogramm mit eigenen Modellen kam auch die Praxis nicht zu kurz. Wegen des durchweg positiven Feedbacks sind weitere Scale-Workshops für dieses Jahr in der Planung. Aber es muss ja nicht gleich F4C sein – mit der nationalen **Einsteigerklasse** wird das Reinschnuppern in die Scale-Szene sehr leicht gemacht und ist sogar ohne Baubewertung möglich. Auch die Flugmodelle müssen nicht selbst gebaut sein. Egal ob Schaumwaffel, ARF-Modell, Bausatz oder Eigenbau, man benötigt nur ein vorbildähnliches Modell und ein dem Original entsprechendes Flugprogramm.

In den **Klassen F4H** und **F4C** geht nach dem offiziellen FAI/CIAM-Reglement ohne eine **Baubewertung** nichts. In **F4H StandOff-Scale** wird diese komplett aus einer Entfernung von fünf Metern vorgenommen. Details, die aus dieser Entfernung nicht deutlich zu sehen sind, werden auch nicht in die Bewertung einbezogen. Das Modell muss nicht selbst gebaut sein – aber die Eigenleistung (Zusammenbau, Bespannung, Lackierung etc.) wird von null Punkten für ein gekauftes Modell ohne zusätzliche Arbeit bis zehn Punkte für einen Eigenbau nach Plan oder aus einem traditionellen Bausatz gewertet. Als Nachweis der Vorbildtreue müssen Umrisszeichnungen und maximal fünf Fotos des Originals vorgelegt werden. Die Baubewertung geht zu einem Drittel in das Gesamtergebnis ein.

Bei der **Klasse F4C Fernlenk-Flugzeugmodelle** müssen die Modelle ausschließlich vom Teilnehmer selbst gebaut sein – nicht selbst hergestellte Bauteile müssen deklariert werden. Die Höhe der vergebenen Wertung spiegelt auch die Qualität der Dokumentation wider, die der Wettbewerbsteilnehmer vorgelegt hat. Genaue und



**Scale-Illusion - wenn für den Betrachter nicht mehr erkennbar ist, ob es sich um ein Modell oder ein Original handelt, hat der Pilot alles perfekt gemacht**

eindeutige Unterlagen verdienen bei entsprechendem Modell gute Wertungen.

Die Baubewerter müssen eine schwierige Aufgabe in kurzer Zeit erledigen. Die Dokumentation sollte daher in einem Format vorgelegt werden, das schnell und genau bewertet werden kann und das möglichst der Reihenfolge des Wertungsbogens entspricht. Maßstabsgerechte Zeichnungen des Musters, die wenigstens Seitenansicht, Draufsicht, Front-/Heckansicht zeigen, sowie Fotos des Flugzeuges und der Details müssen in je einer Ausfertigung pro Punktrichter vorgelegt werden.

Die Beurteilung der drei Hauptansichten erfolgt wie bei F4H aus fünf Metern Entfernung. Die weiteren Kriterien wie Kennzeichen, Farbe, Oberflächenbeschaffenheit, handwerkliche Qualität und Vorbildtreue werden aus nächster Nähe und bis ins kleinste Detail begutachtet. Baubewertung und Flugbewertung zählen zu gleichen Teilen.

Sorgfalt und Fleiß bei der Recherche, der Dokumentation und der detaillierten Bauausführung sind eine Investition in die Zukunft. Denn Baupunkte können nicht vom Wind verblasen werden und bilden somit den Grundstock für jeden Wettbewerb. Flugpunkte

dagegen müssen immer wieder unter wechselnden Bedingungen neu erarbeitet werden.

**Das Flugprogramm** besteht bei Scale-Wettbewerben in allen Klassen jeweils aus zehn Flugfiguren. Zusätzlich zu Start und Landung, der „Liegenden Acht“ und dem „Sinkkreis“ als Pflichtfiguren wählt der Pilot aus einer Liste weitere Figuren, die auch vom Original geflogen wurden. Ziel ist es, das Modell so vorbildgetreu wie möglich zu fliegen und die Flugeigenschaften und das Flugbild des nachgebauten Musters auch in den Passagen zwischen den Figuren wiederzugeben.

Hat man den Dreh raus und kann seine Modell-Piper, -Cessna oder welches Muster auch immer vorbildgetreu starten, fliegen und landen, macht dies auch ohne Wettbewerbsambitionen Spaß, sieht besser aus und fördert die fliegerische Kompetenz.

**Text und Fotos: Ludwig Feuchtnner**

Termine, Sporting Code 4 und weitere Infos unter:  
<https://www.modellflugimdaec.de/f4-scale/>

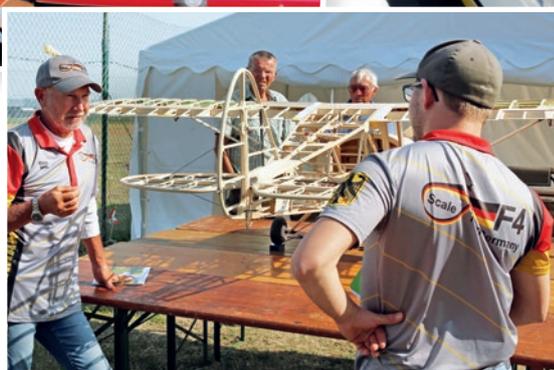


◀ In der Klasse F4C wird auch das Cockpit bewertet

▼ „Coaching“ ist beim Wertungsflug unverzichtbar

Den geschulten Augen ▶ der Punktrichter entgeht (fast) nichts

Noch ist eine Korrektur ▶ möglich – Fachsimpeln am Rohbau



# Ein Winterflugbetrieb vom Feinsten



**Das Fliegen im Winter hat seine besonderen Herausforderungen – und Reize! Vor allem die optischen Eindrücke beim Fliegen über dem Relief im Winterkleid und vom Start auf verschneiten Pisten sind außergewöhnlich. In Nagold hat der Flugbetrieb im Winter lange Tradition, Michael Zistler lässt sich immer wieder gerne davon begeistern und berichtet:**

Ganz ehrlich: Besser hätten es die Profis vom Pistenräumkommando am Stuttgarter Flughafen auch nicht hingebraucht als unser Trupp um Mark, Alex, Carl und dem Christian! Mit schwerem Gerät samt Traktor und Walze planierten die Enthusiasten eine feste, ebene Piste, die unsere (kunst-)fliegerischen Pläne erst möglich machte.

Unsere Kunstflugaspiranten sind wie gewohnt bestens motiviert geschlossen und in voller Mannschaftsstärke schon früh um 9 Uhr zum Tagesbriefing angerückt, und der Flugbetrieb mit unserem Schleppfalken und der B4 war zügig aufgebaut. Ein Checkflug mit dem Motorsegler bestätigte die Tauglichkeit der Piste, wir brauchten auf der harten Bahn kaum mehr Startstrecken als ohne die weiße Pracht. Bei den Schlepps ist dann auch unser Falke förmlich über sich hinausgewachsen: Die leichte B4 hatte bei den tiefen Temperaturen immer gut 2,5/sec. auf dem Vario und die Schlepps auf 1.000 Meter/GND dauerten im Schnitt nur 12 Minuten!

„Ich habe gestern geträumt, ich wäre über ein Märchenland geflogen“, hat der Uli tags darauf seine Eindrücke zusammengefasst. Man könnte fast meinen, dass unsere Kunstflugpiloten an diesem Tag besonders motiviert waren: Alle Jungs sind ihre Figuren und Programme tipptopp geflogen und durften sich erfreut die Kritiken vom Band abhören.

Irgendwie haben sich unsere Aktivitäten schnell über die Buschtrommel herumgesprochen und so fanden sich auch weitere Piloten und Gäste für die Katana; im Lauf des Tages gesellte sich gutes Fliegervolk aus mehreren Vereinen zu uns und gemeinsam erfreuten wir uns des Fliegerlebens, unserer Freundschaften und natürlich der Eindrücke des winterlichen Flugbetriebes. Völlig überwältigt waren wir dann gegen Abend von den farbenprächtigen Szenerien um den Sonnenuntergang – Fliegerherz, was willst du mehr?

Ganz bestimmt wären wir alle nirgendwo besser aufgehoben gewesen an diesem Tag als auf dem Flugplatz – geteilte Freuden sind doppelte Freuden!

Weitere Impressionen finden Sie hier:

<https://helko-verlag.de/winterfliegen-in-nagold/>

Text: Michael Zistler/red.

Fotos: Michael Zistler u. Christian Hartmann



## Kleinanzeigen

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

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

Weitere Infos unter: [www.segelfluggruppe-duisburg.de](http://www.segelfluggruppe-duisburg.de)

Kontakt: [info1@sfg-du.de](mailto:info1@sfg-du.de) oder Tel.: +49 170 3830497

**Vercharterung unseres DuoDiscus-Turbo in Top-Zustand!**

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

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

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

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

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

Charterpreis: 980 € pro Woche zzgl. Kautions.

Kontakt: [bromei@t-online.de](mailto:bromei@t-online.de) oder Tel.: +49 170 3830497

**UL-Fliegen am Eifelnordrand**

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

Melde dich gerne bei Franz-Josef Schmidt, 1. Vorsitzender

Kontakt: 01752660491 oder

[franz-josef\\_schmidt@t-online.de](mailto:franz-josef_schmidt@t-online.de)

**Flugsportverein aus Borkenberge (EDLB) bietet interessierten Segelfliegern (SPL) Gelegenheit zum Überlandflug.**

Flugzeugpark: ASK 21, Discus, LS4 b, Ka 8, G 109 B, Cessna 172.

Ggf. bestehen Möglichkeiten zur Weiterbildung.

Auch Zweitmitglieder sind willkommen.

Kontakt: [vorstand@fsv-bochum.de](mailto:vorstand@fsv-bochum.de)

**Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.**

## IMPRESSUM

LuftSport Februar/März 2024

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Keltentring 10, 56072 Koblenz  
[info@helko-verlag.de](mailto:info@helko-verlag.de)  
[www.luftsportmagazin.de](http://www.luftsportmagazin.de), [redaktion@luftsportmagazin.de](mailto:redaktion@luftsportmagazin.de),  
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH) Tel.: 0151 75018631

**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 – 31, Fax: (0203) 77844 – 44  
[info@aeroclub-nrw.de](mailto:info@aeroclub-nrw.de)  
Verantwortlicher Redakteur: Jan Eikmeier

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.), Volker Engelmann, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Klaus Fey (KF), Peter Hammann, Harald Helm, Nina Int-Veen, Mario Jeschke, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Manfred Petry, Tim Rügenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Tim Bauer, Christian Bernius, Gerd Bullerdiel, Bernd Chmielewski, Guido Frey, Christian Hartmann, Guido Hartmann, Marieke Hillebrand, Bernd Hönig, Tom Illgner, Stefan Johnen, Volkmar Junge, Thomas Kleinwächtnr, Kirsten Koch, Tobias Koch, Christoph Kroll, Peter Kuhlendahl, Jörg Lingnau, Joachim Mahrholdt, Oliver Meindl, Maria Miessner, Mike Morr, Burkhard Müller, Bastian Pause, Martin Pohl, Dennis Polej, Arvid Quetscher, Anne Marie Ring, Martina Sasse, Uwe Schlawke-Mowinkel, Arne Schmieding, Sylvia Schuster, Bernhard Schwendemann, Robin Shearer, Sebastian Steffens, Dr. Michael Steinmüller, Sabine Stets, Tonio Stührenberg, Jonas Tekampe, Merlin Tix, Dieter Vogt, Carsten Vogt, Gesa Walkhoff, Felix Witt, Michael Zistler u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 24.500 Exemplare  
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.  
Einzelabonnement: Inland 26 €, Europa 38 €, Welt 48 €

**Anzeigen:**

Helko-Verlag Inh. Harald Helm, Keltentring 10, 56072 Koblenz  
Tel.: 0261-88979433, [anzeigen@luftsportmagazin.de](mailto:anzeigen@luftsportmagazin.de)  
Es gilt die Anzeigenliste Nr. 23 vom Februar 2024

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 09. April 2024\*  
Redaktionsschluss ist der 01. März 2024\*.

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

# Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung  
Partner der Vereine*

## Saisonstart 2024 in den Alpen

Gebirgssegelflug in Sondrio (Italien), die schönste Art  
die Segelflugsaison im März und April zu beginnen

## Segelflug in Oerlinghausen

Für jede Ausbildungsphase haben wir die Lösung,  
gut, sicher und effizient

## Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

Die Zusatzausbildungen für Segelflieger zum Pauschalpreis

Weitere Informationen unter:

[www.segelflugschule-oerlinghausen.de](http://www.segelflugschule-oerlinghausen.de)

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie