



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



Vielversprechend

Rückblick auf die Jubiläums-AERO

Mitfühlend

Alte „Schätzchen“ brauchen mehr Pflege

Entgegenkommend

Was tun, wenn's ein Tornado ist?

Termine 2024

(Alle Angaben ohne Gewähr)

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
23.-29. Juni	Meisterschaft Motorkunstflug	Welzow (EDCY)	https://kunstflugverband.de/news/termin-meisterschaften-2024-in-welzow/
24. Juni-05. Juli	DM Segelflug (Club-Klasse)	Burg Feuerstein (EDQE)	https://www.edqe.de/wettbewerbe/deutsche-meisterschaft-segelflug-clubklasse-2024/
29.-30. Juni	Dolkosh Fly-In	Flugplatz Kühndorf	https://flugschule-dolmar.de/
05.-07. Juli	OUV Sommertreffen	Wesel-Römerwardt (EDLX)	https://ouv.de/
06.-07. Juli	QUAX Stearman&Friends Fly-In	Bienenfarm (EDOI)	https://www.quax-flieger.de/veranstaltungen/
20.-21. Juli	Fly In und Tag der offenen Tür	Musbach Airfield	https://fg-freudenstadt.de/
27. Juli-11. August	WM Segelkunstflug	Oschatz (EDOQ)	https://flugplatz-oschatz.de/
31. Juli-09. August	DM Frauen Segelflug (C/S/18)	Lachen-Speyerdorf (EDRL)	https://fsvn.de/
03.-04. August	Flugplatzfest in den Weinbergen	Bad Dürkheim (EDRF)	Bad Dürkheim (EDRF)
16.-18. August	11. Wild West Fly-In	Pullmann City Harz	https://www.pullmancityharz.de/fly-in-kids-summer/
16.-18. August	International Oldtimer Fly-In Diest	Schaffen-Diest (EBDT)	https://www.dac.be/
23.-25. August	UL-Info-Tage	Schmallenberg-Rennefeld (EDKR)	https://ultraleichtflug.blogspot.com/
31. August-01. Sept	Flugtag Pirmasens	Pirmasens (EDRP)	https://www.aero-club-pirmasens.de
12.-15. September	Deutsche UL-Meisterschaft	Bad Saulgau (EDTU)	https://ultraleichtflug.blogspot.com/
07. September	Fly-In von Experimental und Oldtimern	Rinteln (EDVR)	https://lsv-rinteln.de/lsv/
Ab 13. September	Gordon Bennett-Rennen (WM Gasballon)	Münster	https://gordonbennett2024.de/de/
14.-15. September	Quax Himmel & Erde Dt. Typentreffen	Bienenfarm (EDOI)	https://www.quax-flieger.de/
09.-10. November	Interglide Expo Event	Karlsruhe	https://www.interglide.de/

ABGESAGT

Modellflug

27.-28. Juli	1. Teilwettbewerb DM F4C, F4H, Scale-Einsteiger	Flugsportverein Karlsruhe	Kontakt: marcus.hausmann@mmh-software.de
07.-08. September	Scale Schweizermeisterschaften alle Klassen	Modellflugplatz Glovelier TU	https://www.modellflug.ch/events.aspx?Event=7443&lang=DE
13.-19. September	JetPower	Breitscheid EDGB	www.jetpower.de



Ihr Luftfahrtversicherer



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

Wir versichern:

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

Spezialist für:

Unternehmer | Mediziner | Privatpersonen

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer

Unser Kombiprodukt **Flugzeug-Kasko-SB** umfasst Kasko-Selbstbeteiligung, Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im 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
www.axa-betreuer.de/ketter-schneider



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

trotz aller Krisen: Endlich erreichen uns wieder positive Nachrichten rund um den Luftsport. Die AERO 2024 hat mit ihrer Jubiläumsausgabe viele Enthusiasten an den Bodensee gelockt und die Besucher mit einer ausgewogenen Mischung an Ausstellern und einem gut durchdachten Programm begeistert. Dass die Segelflieger endlich wieder dabei waren, hat der Messe ausgesprochen gut gestanden. Auch aus der Politik kam ein erfreuliches Signal, das Bayerns Ministerpräsident Markus Söder nicht gefallen haben dürfte. Hatten wir in der letzten Ausgabe noch von seinem Vorstoß berichtet, dass das Luftverkehrsgesetz geändert werden solle, um das Vetorecht von Luftfahrtbehörden bezüglich des Neubaus von Windkraftanlagen aufzuheben, hat der Bundesrat den Vorschlag in einer Sitzung am 17. Mai abgewiesen und den Gesetzentwurf nicht im Deutschen Bundestag eingebracht. Mike Morr, Referent für Luftraum, Flugsicherheit und -betrieb im DAeC, sagt dazu: „Wir haben die Entwicklungen genau verfolgt und werden weiter aktiv am Thema dranbleiben. Beispielsweise sind wir Teil einer diesbezüglichen Arbeitsgruppe der EASA. Schließlich müssen wir weitere Einschränkungen für Luftfahrer – von denen es immer mehr gibt – verhindern.“

Mein ganz persönliches Glücksgefühl in Bezug auf unser Hobby bzw. den Luftsport basiert derzeit auf dem zwischenmenschlichen Bereich: Weil unser Heimatflugplatz EDRK in Koblenz saniert wurde und sechs Wochen geschlossen hatte, fragten wir bei anderen Vereinen um Unterstützung an. Die meisten angefragten Vereine boten spontan an, ihre eigenen Maschinen enger zusammenzurücken, damit unsere Vereinsmaschinen unterkommen. Dadurch war es unseren vielen Schülern möglich, ihre Ausbildung weiterzuführen, und die Scheininhaber konnten den Saisonauftakt genießen. Und ein wirklich toller Nebeneffekt: Jeder kann irgendwie von den anderen profitieren (siehe Bericht von Ursula Sommer auf Seite 14). Deswegen ein herzliches Dankeschön an die Mönchsheide, Nastätten und Mendig – so geht Zusammenhalt!

Und dann gibt es noch ein Thema, das manche freuen wird – aber für andere der Alptraum ist: die Legalisierung von Cannabis. Stand 27.05. gab es dazu noch keine klare Regelung für den Luftsport. Eigentlich ein Unding, wenn man überlegt, was gerade bei uns alles reglementiert wird. Deswegen mein Appell: Keinerlei Drogen vor einem Flug! Ein toller Flug ist berauschend genug!

Herzliche Grüße

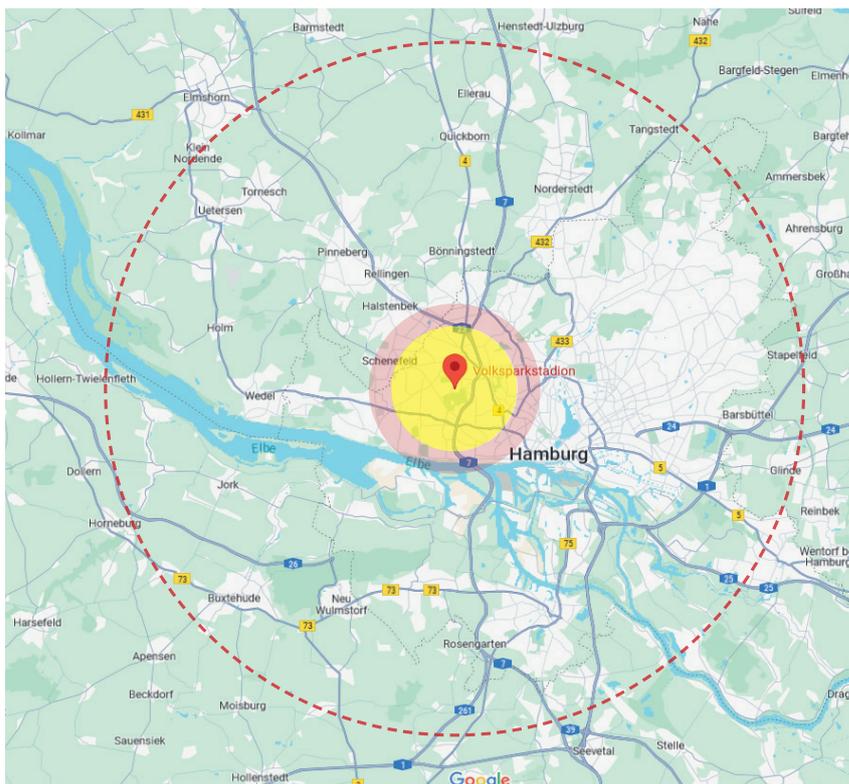
Ihre/eure Ricarda Helm

Inhalt

Termine	U2
News	4
Aus der Technikkiste	
Headsets anpassen	9
AERO	
Jubiläumsmesse	10
Segelkunstflug	
30 Jahre Förderverein	
Segelkunstflug Rheinland-Pfalz	13
Verein hilft Verein	
Gelebte Solidarität	
unter Luftsport-Freunden	14
Ultraleicht	
Erweiterte Ausbildung für komplexe	
Ultraleichtfluggeräte	16
Fliegen ohne Flugleiter	
Grundsätzlich ja ...	18
Landesverbände	
Bremen	LV 19 - 22
Hamburg	LV 23 - 25
Niedersachsen	LV 26 - 32
Rheinland-Pfalz	LV 33 - 41
Technik	
Alte Maschinen brauchen	
etwas mehr Aufmerksamkeit	42
Frauen im Luftsport	
Sechs Testimonials aus	
Betzdorf-Kirchen	44
Motorenwartlehrgang	
ganz ohne Jungs	46
Flugsicherheit	
Begegnung mit dem Tornado	47
Modellflug	
JetPower, SchoWo, Windräder	50
Die Leserseite	
Kleinanzeigen	51
Impressum	51

Einschränkungen wegen Fußball-Europameisterschaft

Die einen Sportler freut es, die anderen müssen mit starken Einschränkungen rechnen: Die Fußball-Europameisterschaft läuft noch bis zum 14. Juli und stellt für manche VFR-Piloten bei der Flugplanung eine Herausforderung dar, da bundesweit zahlreiche ED-Rs eingerichtet werden. Die Sicherheitslage ist gerade in diesem Jahr besonders angespannt. Deswegen hat die Polizei gemeinsam mit den anderen beteiligten Behörden ein Konzept erarbeitet, um Risiken rund um die EM-Spiele zu minimieren. Dabei kann es im Luftraum über den Stadien in Berlin, Leipzig, Hamburg, Dortmund, Gelsenkirchen, Düsseldorf, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München zu Einschränkungen des Luftverkehrs kommen. Neben dem generellen Flugbeschränkungsgebiet (ED-R) für Drohnen im Radius von zwei Nautischen Meilen (NM) bis Flugfläche (FL) 100 am jeweiligen Spielort können anlassbezogen und auf Grundlage einer polizeilichen Gefährdungsbewertung recht kurzfristig auch Einschränkungen der bemannten Luftfahrt notwendig sein. Diese können im Bedarfsfall von einer ED-R mit Radius 3 NM mit vorgelagerter RMZ/TMZ mit Radius 12 NM bis hin zu einer großen ED-R mit Radius 30 NM und jeweils einer vertikalen Ausdehnung bis FL 100 reichen. Aufgrund der möglichen Einschränkungen des Luftverkehrs anlässlich der UEFA EURO 2024 empfiehlt die Polizei, diese Infos bei der Planung von fliegerischen Veranstaltungen oder von Flugvorhaben mit einzubeziehen. „Die Polizei bewertet fortlaufend die Lage. Da diese sich auch kurzfristig verändern kann, kann es auch sein, dass kurzfristig Maßnahmen verschärft werden. Eine intensive Flugvorbereitung, insbesondere das Prüfen aller relevanter NO-TAMs, ist unerlässlich“, so Polizeidirektor Martin Landgraf von der



Am Beispiel des Volksparkstadions Hamburg sieht man die jeweils möglichen ED-Rs bzw. TMZ: Bei Spielen ist für Drohnen der gelbe Bereich tabu. Anlassbezogen kann eine ED-R mit einem Radius von 3 NM (orange) und einer 12 NM-TMZ (gestrichelter Kreis) eingerichtet werden. Im Bedarfsfall kann der Radius der ED-R auf 30 NM ausgeweitet werden.

Polizei-Hubschrauberstaffel Baden-Württemberg. Er weist auch darauf hin, dass „die Flugbeschränkungsgebiete (ED-R) überwacht werden – vom Boden wie auch aus der Luft“.

Text: RH, Grafik: Google, Britta Schönecker

ORATEX®

DAS FLUGZEUGBESPANNGEWEBE

WARUM ORATEX?

- Einfach UNVERNÄHT bespannen. Für bestmögliche aerodynamische Güte.
- Für viele Baumuster wie Robin, Jodel, Piper, etc., sowie fast alle Segelflugzeuge und Motorsegler existieren bereits ORATEX DESIGN CHANGE STCs. Damit kann nur ORATEX bei diesen Baumustern UNVERNÄHT installiert werden.
- Bis zu 50% geringere Installationskosten dank des bis zu 50% geringeren Besspannaufwandes.
- Ihr Flugzeug wird leichter. Nach dem Bespannen mit ORATEX ist Ihr Flugzeug bereits OHNE aufwendige Lackierung flugfertig.



NEU

PIPER
UNVERNÄHT



ORATEX®

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



LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH

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

Mehrfachlizenzen für pc_met eingestellt

Der Deutsche Wetterdienst informiert über die Hintergründe

Vor rund 30 Jahren hat der Deutsche Wetterdienst (DWD) für Vereine, Flugschulen und Luftfahrtunternehmen ein spezielles Vertriebsmodell ins Leben gerufen, um den jeweiligen Mitgliedern ein vergünstigtes Angebot für den Zugang zum Flugwetterbriefingssystem pc_met Internet Service (www.flugwetter.de) zu ermöglichen. Der DWD gab dazu einen Teil des Vertriebsaufwandes in die Hände der Vereine bzw. Flugschulen und Luftfahrtunternehmen und konnte damit den Einzelpreis für einen pc_met Zugang reduzieren. Doch die unterjährigen Zu- und Abgänge sowie der starke Anstieg der Nutzer der Mehrfachlizenz führte zu einem großen Aufwand für die Verwaltung und Abrechnung dieses Lizenzmodells. Deswegen wird das Vertriebsmodell der Mehrfachlizenz ab dem 1. Juli 2024 nicht mehr angeboten. Langfristig hofft der DWD, durch Einsparung der Personalkosten reduzierte Preise an die Kunden weitergeben zu können.

Quelle: DAeC/Dr. Christoph Leifeld,
Referatsleiter Kundenservice Luftfahrt im Geschäftsbereich
Wettervorhersage des Deutschen Wetterdienstes

DWD FlugWetter
Deutscher Wetterdienst

Flugwetterübersicht Deutschland West Deutscher Wetterdienst Flugwetterübersicht Bereich West gülti...

GAFOR



Karten



Warnungen ⚠

Flugplatzwarnungen, GAFOR-Gebietwarnungen & SIGMETs

METAR / TAF

Wettermeldungen und -vorhersagen

Low-Level Significant Weather Chart (LL-SWC)

Aktuelle Vorhersagekarte über signifikante Wettererscheinungen

Hangar 10 wieder geöffnet

Freunde historischer Flugzeuge kommen auf Usedom auf ihre Kosten

HANGAR 10

Das Mekka der Klassikerszene hat wieder seine Tore geöffnet. Die Besucher erwartet wie bisher eine außergewöhnliche Sammlung von restaurierten Flugzeugen – viele aus dem deutschen Militärbereich. Alle Exponate, vom Fieseler Storch über die Messerschmitt Bf 109 bis zur Focke Wulf, sind im flugfähigen Zustand. Nach dem tragischen Flugunfalltod des einstigen Besitzers Volker Schülke (†2020) wurde die Sammlung an einen süddeutschen Unternehmer verkauft, der die historischen Flugzeuge weiterhin der Öffentlichkeit zugänglich macht. Der Fokus des Teams vom Hangar 10 liegt heute mehr auf dem technischen Bereich. Durch die enge Zusammenarbeit mit dem „Luftraum Süd“ in Elchingen wechseln die Flugzeuge in der Ausstellung. Weitere Infos unter <https://hangar10.de/>



Foto: Hangar 10

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 einhaken - ohne Bücken, Drücken oder Kippen. Schleppen der Extraklasse.

Mietkauf ab 89,-/mtl.

Alle Infos: airtug.de



flightparts.de

flightparts.de
(Inh. Jeroen Breforth)
Am Flugplatz 26
31137 Hildesheim

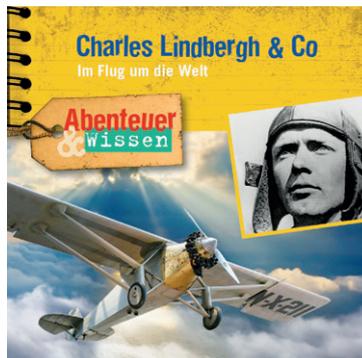
0176 - 96 66 98 50

Hörbuchvorstellung:

Charles Lindbergh & Co „Im Flug um die Welt“ von Martin Herzog

Der Autor erzählt eine spannende Geschichte von fliegenden Narren und glückseligen Fliegern, erklärt Hintergründe und lässt Experten zu Wort kommen. Die Mischung aus Hörspiel und Infotainment macht die CD zu einem ganz besonderen Hörerlebnis. Zwei Beispiele:

Ein Flug von New York nach Paris – quer über den Atlantischen Ozean und ohne Zwischenlandung! Was heute jeden Tag viele Male passiert, war 1927 noch ein großes, lebensgefährliches Abenteuer. Der US-amerikanische Pilot Charles Lindbergh hat sich mit seiner großen Begeisterung für das Fliegen auf dieses Abenteuer eingelassen. Kaum einer glaubte an ihn, aber er meisterte die Herausforderung allen Problemen zum Trotz. Es war der Flug seines Lebens und inspiriert bis heute Fliegerinnen und Flieger.



Inhalt: 1 Audio-CD;
Laufzeit: ca. 80 Min.
ISBN: 978-3-96346-062-3;
UVP: € 14,99

Im Interview: Kathrin Kaiser (*1975) hat erst spät mit der Fliegerei begonnen und trotzdem bereits über 1000 Flugstunden gesammelt, die meisten davon in ihrer eigenen einmotorigen Maschine, einer Grumman Traveler. Der Oldtimer stammt aus dem Jahr 1972 und ist damit älter als sie selbst. Mit ihr und ihrem Maskottchen „Tiger“ bereiste Kathrin Kaiser bereits 40 Länder auf vier Kontinenten.

Quelle: Martin Herzog

Limbach-Flugmotoren:

Eingeschränkter Teilerfolg

Das Luftfahrtbundesamt (LBA) hat nun endlich ein Formblatt mit Anleitung nach Teil-21.A.307, Owner Accepted Parts, auf seiner Website veröffentlicht, welches auf einem Vorschlag des Bundesausschusses Technik im DAeC basiert. Es ermöglicht den ca. 2.000 Haltern und Eigentümern von Limbach-Flugmotoren, zukünftig Teile ohne Form 1 einzusetzen.

Der Bundesausschuss Technik (BAT) im DAeC hat in Zusammenarbeit mit dem LBA versucht, eine Möglichkeit für einen „Work-around“ mit CoC (Certificate of Conformity) nach EASA Teil-21, 21.A.307 (b) & (c) zu erarbeiten, um weiterhin legal Motorenteile der Fa. Limbach ohne Form 1 einbauen zu dürfen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, nachdem Firma Limbach in einer Kundeninformation unlängst erklärt hatte, dass sie ab sofort keine EASA Form 1 mehr ausstellen dürfen. Die Ersatzteilversorgung ohne eine Freigabebescheinigung (EASA Form 1) sei aber nach wie vor gewährleistet.

Leider nimmt das LBA zu den CoC eine eher restriktive Haltung ein, welche die Verwendung stark einschränkt. Der DAeC wird diesbezüglich auf das LBA nochmals zugehen und hat auch Kontakt zur EASA aufgenommen.



Foto: Christoph Türke

Das LBA hat auf seiner Website unter der Liste der Fachthemen dazu einige Dokumente veröffentlicht:

https://www.lba.de/DE/Technik/Fachthemen/Fachthemen_node.html (die beiden unteren Links).

Quelle: Karsten Schröder (DAeC)

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG
 Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein
 Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50
www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



Gordon Bennett 2024 in der Stadt Münster

Das härteste Ballonrennen der Welt startet am 12. September

Im Herbst 2022 konnte das Team von Wilhelm und Benjamin Eimers vom Niederrhein das Gordon Bennett Rennen für sich entscheiden (wir berichteten). Die Nation des Gewinnerteams kann diese prestigeträchtige Weltmeisterschaft der Gasballonpiloten jeweils im übernächsten Jahr austragen. Der 67th Coupe Aéronautique Gordon Bennett wird deshalb im Spätsommer 2024 in der Stadt Münster, Westfalen stattfinden. Damit findet die Langdistanz-Weltmeisterschaft bereits zum achten Mal in Deutschland statt.

Faszination Ballonsport verbreiten

Mit dem Gordon Bennett 2024 wird ein internationales Event der Sonderklasse stattfinden. Das Gordon Bennett wurde seit 1906 bereits 66 Mal durchgeführt und gilt als ältester und prestigeträchtigster Wettbewerb in der Luftfahrt. Ein zentrales Anliegen der Organisatoren ist es, die Bevölkerung einzubinden. Die Faszination an der Aviatik und dem Ballonsport soll in möglichst breite Kreise herausgetragen werden. Weitere Infos unter:

<https://gordonbennett2024.de/de/>



Die Weltmeister von 2022, Wilhelm (li.) und Benjamin Eimers, haben das Rennen nach Deutschland geholt, Foto: Archiv

100 Jahre Segelfliegen

Treffen von Oldtimer-Segelflugzeugen

In diesem Jahr jährt sich der erste internationale Segelflugwettbewerb in Italien zum 100. Mal. Dieses historische Ereignis wird vom 6. bis 14. September 2024 am Flughafen Romeo Sartori in Asiago mit einem Treffen von Oldtimer-Segelflugzeugen gefeiert. Alle Oldtimersegelflieger und an der Segelfluggeschichte Interessierte sind herzlich eingeladen. Weitere Infos unter <http://www.vincenzopedrielli.it/>



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF



BOSE A30
AVIATION HEADSET



FRIEBE Luftfahrt-Bedarf
City Airport
68163 Mannheim
+49 621 - 7001890
www.friebe.aero
info@friebe.aero

BOSE

Sonderausstellung: Anfänge des Segelflugs in Österreich




Deutsches
SegelflugMuseum
mit Modellflug | Wasserkuppe

Der Nachbau der „Wien“

Im Jahre 1923 erfüllte sich auch in Österreich der Traum vom (Segel-)Fliegen am Waschberg bei Stockerau. Im vergangenen Jahr feierte das Bezirksmuseum Stockerau das 100-jährige Jubiläum mit einer Sonderausstellung. Dies wurde von Martin Atzwanger, der das flugfähige, ferngesteuerte Modell der „Wien“ gebaut hat, welches Teil der Ausstellung ist, auf die Wasserkuppe gebracht.

An elf Stellwänden wird das Zeitgeschehen dargestellt, wird aufgezeigt, in welchem Umfeld sich der Segelflug 1923 entwickeln musste, es sei nur die Inflation genannt. Natürlich wird der Bezug zur Wasserkuppe und den ersten Rhönwettbewerben ebenso erzählt wie die Zeit nach diesem Start des Segelfluges in Österreich.

Die Sonderausstellung mit den Infotafeln, dem Flugmodell der Wien und einer Vitrine, in der die ersten Konstruktionen der damaligen Zeit als Pappmodelle zu sehen sind, findet sich in der Grosse-Halle des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug. Sie wird bis in den Herbst zu sehen sein, ein Besuch des Museums lohnt sich.

**Text und Bilder: Deutsches Segelflugmuseum
mit Modellflug**

ASA-AMOffice

ASA Datec – Aircraft Maintenance Office®

Die Aircraft Maintenance Software der Zukunft

NEU: mit integriertem Warenwirtschaftssystem ASA-WHSales®

- ✈ Trägt durch eine vollständige Dokumentation zur Werterhaltung des Luftfahrzeugs bei
- ✈ Sehr umfangreiche Dokumentendatensätze 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



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

Nichts los am Platz?

Sind eure AIP-Angaben noch aktuell?

Vor einem Flug zu einem Landeplatz rufen wir dort an und fragen, ob wir mit unserem UL dort landen dürfen. Erstaunte Rückfrage des dortigen Flugleiters: „Äh – mmh – Ja. Klar. Sicher. Natürlich könnt ihr kommen. Warum denn nicht?“

Daraufhin haben wir wahrheitsgemäß geantwortet, dass gemäß AIP, Band VFR, für den betreffenden Platz eingetragen steht: „UL PPR“. Das hat zunächst zu kurzer Sprachlosigkeit am anderen Ende der Leitung geführt, dann aber zur abermaligen Bestätigung: „Ach so. Äh. Sorry. Ja, ihr könnt mit eurem UL bei uns landen, kein Problem. Kommt gerne vorbei.“

Kleiner Hinweis für Betreiber von Sonder- und Verkehrslandeplätzen: Prüft gelegentlich den Eintrag für euren Platz in der AIP. Wenn euer Platz für UL zugelassen ist und zusätzlicher Verkehr bei euch gewünscht und willkommen ist, dann lasst den PPR-Vermerk streichen. Gleiches gilt für andere Einschränkungen, die für euren Platz einmal galten oder euch auferlegt waren, die im Laufe der Jahre aber aufgehoben wurden. Ebenso solltet ihr einen AIP-Eintrag anpassen lassen, wenn eine bestehende Genehmigung ausgeweitet oder eine neue erteilt wurde. Ist eine unnötige Beschränkung veröffentlicht, hält das manchen von einer Landung bei euch ab. Statt bei euch anzurufen und nachzufragen, fliegen viele dann gleich woanders hin. Und das muss ja nicht sein ...

Redaktion

Aus der Technikkiste

Anpassungsprobleme bei Headsets



Bild 1

Bild 2

Viele Funkgeräte und auch ältere Aufschaltanlagen haben nur einen Eingang für Mikrofone, auch nur einen Ausgang zum Anschluss der Hörer. Ist es erforderlich, zwei Headsets zu verwenden, so bedeutet das, dass das zweite Headset parallel zum ersten betrieben werden muss. Handelt es sich dabei um baugleiche Headsets, so wird es keine Probleme geben. Bei Headsets unterschiedlicher Hersteller/Bauart ist die Parallelschaltung der Hörmuscheln in der Regel unproblematisch, bei den Mikrofonen hingegen sind gegenseitige Beeinflussungen durchaus möglich.

Funkgeräte haben einen Eingang für Standardmikrofone, der auf die vor-zig Jahren verwendeten Kohlemikrofone normiert ist. Derartige Mikrofone sind seit langem technisch überholt und durch andere Bauweisen wie z. B. Kondensatormikrofone ersetzt worden. Das hat dazu geführt, dass moderne Headsets teilweise von der Norm der Kohlemikrofone abweichen. Oftmals besitzen daher unterschiedliche Headsets unterschiedliche Mikrofoncharakteristiken, was dazu führt, dass das Mikrofon mit der niedrigeren Impedanz das parallel angeschlossene teilweise kurzschließt. In der Praxis hört man das daran, dass beim Einstecken des zweiten Mikrofons die Signale des ersten Mikrofons deutlich leiser werden. Hier kann mit einfachen Mitteln Abhilfe geschaffen werden. Zu einem Mikrofon führen zwei Leitungen, eine Masseleitung und eine Signalleitung. Der dritte Kontakt des Mikrofonsteckers ist für die Sendetaste, bei einem normalen Headset ist er nicht belegt. Um zu verhindern, dass ein Mikrofon ein zweites kurzschließt, kann man in die Signalleitung des Mikrofons mit der niedrigeren Impedanz einen kleinen Widerstand einbauen. Hierzu empfiehlt es sich, einen Adapter anzufertigen, bestehend aus Buchse und Stecker, in dem zunächst testweise ein Potentiometer von ca. 500 Ohm in die Signalleitung eingelötet wird (siehe Bild 1). Mit dem Potentiometer lässt sich dann die Abstimmung der Mikrofone optimieren. Danach wird das Potentiometer durch einen Festwiderstand in der ermittelten Größe ersetzt. Es empfiehlt sich, den Wert des Widerstands auf dem Adapter zu vermerken (siehe Bild 2). Beide Mikrofone sollten dann gleich laut sein.

Text und Fotos: Jörg Henkel-Ernst



#ReadyToFly

Nicht nur Pilotshop, auch
kompetenter
Ansprechpartner
für die Allgemeine
Luftfahrt.



Das ist unser Anspruch!

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung & Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft: Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

Mehr als 140 Jahre Erfahrung – aber kein bisschen von gestern!



EISENSCHMIDT
DPS GROUP



Jubiläums-AERO 2024

Mit Innovation und Nachhaltigkeit wieder im Aufwind



◀ Die schnellen ULs von **Shark AERO** und **JMB** begeistern mit rassi-gem Design und top Leistungen

Das Elektroflugzeug **eDA40** von **Diamond Aircraft** war erstmals auf einer internationalen Messe zu sehen

In ihrer gut vierzigjährigen Geschichte hat sich die AERO ständig weiterentwickelt und gilt heute als die globale Leitmesse für die Allgemeine Luftfahrt, den Luftsport und die Business Aviation. Dank intensiver Bemühungen des Veranstalters war zur diesjährigen „Jubiläumsedition“ auch der Segelflug wieder als eigenes Branchensegment vertreten. Damit war sie „gefühl“ wieder eine richtige AERO.

In den zwölf Messehallen präsentierten 680 Aussteller aus 38 Ländern eine breitgefächerte Produktpalette, die vom Pilotenzubehör über Flugsimulation, Maintenance, Avionik, zivile Drohnen und Flugzeuge aller Art bis hin zum Business-Jet reichte. Am Ende der vier Messetage lag die diesjährige 30. AERO, trotz wiederum extrem schlechten Wetters, mit ca. 31 500 Besuchern aus 81 Nationen deutlich über der Vorjahres-Ausgabe. Die Stimmung war insgesamt sehr positiv und die Dopaminsättigung der Hallenluft indizierte viele erfüllte Fliegerträume.

Die meisten Flugzeugbauer präsentierten ihrer bewährten Modelle, die im Rahmen der üblichen Produktpflege mit neuer Cockpit-ausstattung oder neuen Antrieben aktualisiert waren. So wurde z. B. die TP-R90 Turbine von Turbotech aus Frankreich ebenso wie der R316i des österreichischen Herstellers ROTAX bereits in verschiedenen Flugzeugen eingebaut. Extra Aircraft hat die 330SC überarbeitet und als 330SX neu aufgelegt.

Aber es gab auch einige Neuheiten und AERO-Premieren, wie z. B. die vollelektrisch angetriebene **eDA40** von **Diamond Aircraft Industries**, die das erste EASA/FAA CS/Part 23 zertifizierte Elektroflugzeug seiner Kategorie sein wird. Mit der schnellen DC-Ladung (Gleichstrom) und einer angestrebten Flugdauer von 1,2 Stunden wird sie eine außergewöhnlich nachhaltige Option für



die Flugschulung sein. Im Vergleich zum Kolbenmotor-Flugzeug rechnet man mit einer Senkung der Betriebskosten um bis zu 40 Prozent.

JUNKERS, bekannt für seine Ganzmetall-ULs im markanten Wellblechdesign, die A50 Junior und die zweisitzige side-by-side A60, überraschte mit einem echten Schmankerl. Passend zur Jubiläums-AERO hat JUNKERS die A50 originalgetreu nach einem Entwurf aus den 1920er-Jahren rekonstruiert und mit einem 7-Zylinder „Verner Scarlett 7U“ Sternmotor, einem MT-Holzpropeller und analogen Rundinstrumenten als **Junkers A50 „Heritage-Edition“** auf den Markt gebracht (siehe Titelfoto).

AURA AERO aus Toulouse war erstmals auf der AERO und zeigte neben der Taildragger- und der Bugradversion auch die vollelektrische Ausführung des zweisitzigen Kleinflugzeuges **„Integral“**. Die Entwicklung eines vollelektrischen Regionalflugzeugs für 19 Personen steht ebenfalls auf der ambitionierten Agenda des jungen Startups.



▲ Die **Lightwing AC4 GT** aus der Schweiz kann Segelflugzeuge bis 850 Kilogramm auf Höhe bringen



▲ UL Motorsegler „Urfin Juice“ von Blanik



◀ Die **PW-X10** dient der TU Warschau als Technologieträger und könnte als Schuldoppelsitzer auch für Vereine interessant werden

JMB Aircraft aus Tschechien, bekannt durch die schnellen VL3-Modelle, hatte als Neuheit den aus CFK gefertigten UL-Motorsegler „**Phoenix**“ mit 10,4 Meter und 15 Meter Spannweite dabei.

SHARK.AERO aus Tschechien setzt als weltweit erster Ultraleichtflugzeug-Hersteller eine Technologie zur Turbulenz-Dämpfung ein. Das „Turbulence Cancelling“ erkennt Turbulenzen noch bevor sie auf den Flügel treffen und bringt die Flügelklappen rechtzeitig in die optimale Position, um sie zu neutralisieren. Damit wird das Fliegen mit leichten Sportflugzeugen komfortabler und sicherer.

Rhyen Aircraft Industry aus China – erstmals auf der AERO – stellte neben der **RX-1E-A** auch die Schwimmer-Variante **RX1E-S** vor. Die RX1E erhielt 2015 als erstes elektrisches Leicht-Sportflugzeug von der CAAC die Musterzulassung. Für einen kontinuierlichen Betrieb verfügen die Flugzeuge über herausnehmbare Batterien.

Ein weiteres Messehighlight war die neue 700 Wellen-PS starke Single-Turboprop **M700 Fury von Piper Aircraft**, die in Friedrichshafen ihre Europapremiere hatte. Das Flugzeug ist mit dem HALO-System ausgestattet und kann bei Ausfall des Piloten per Knopfdruck auf einem geeigneten Flugplatz landen.

Während Gyrocopter und Trikes nur noch vereinzelt auf der AERO vertreten waren, war die „**Heli-Halle**“ **B5** in diesem Jahr sehr gut bestückt. Vom ultraleichten Phönix FR130 bis zu Rettungshelikoptern der DLR oder dem Airbus H145 LUH SAR der Bundeswehr waren zwanzig verschiedene Hubschrauber mit einem vielfältigen Einsatzspektrum präsent. Die Weltneuheit **Konner K3 Amphibian**

aus Italien verfügt über seitlich angeformte Schwimmer und kann damit auf dem Wasser starten und landen. **Leonardo Helicopters**, erstmals auf der Messe, zeigte neben dem AW109 die neueste Version des erfolgreichen AW139 Hubschraubers, von dem bereits über eintausend Exemplare in achtzig Länder ausgeliefert wurden. **Heli-Flight** präsentierte als absoluten Eyecatcher alle aktuellen Modelle von Robinson Helicopter aus Kalifornien.

Bei der „**AERO Gliding Expo**“ in der Zeppelin CAT Halle A1 waren mit Jonker Sailplanes, Schempp-Hirth, DG Aviation, Alexander Schleicher, Lange Aviation, Allstar PZL Glider und ASO alle wichtigen Segelflugzeug-Hersteller vertreten. Das neue Konzept mit einem eigenen Konferenzbereich für Vorträge und Podiumsdiskussionen wurde gut angenommen. Alternativ zu den mit FES oder Klapptriebwerk eigenstartfähigen Segelflugzeugen komplettierten die **Breezer B850** mit dem Rotax916iS und der **Lightwing AC4 GT** mit dem Rotax 915 iSC als Schleppflugzeuge das Segelflugsegment.

Innovation und Nachhaltigkeit waren auch in diesem Jahr wieder die richtungsweisenden Themen der AERO. Die Teilnehmerzahl am **Sustainable Trail** für Aussteller, die sich besonders für Nachhaltigkeit in der Luftfahrt engagieren und deren Stände mit großen grünen Ballonen gekennzeichnet waren, hat sich seit dem Start vor drei Jahren verdoppelt.

Die Leistungs- und Schadstoffoptimierung der aktuellen Motoren und das Hoffen auf die Zulassung alternativer Kraftstoffe können nur eine Zwischenlösung sein. Um sich zukunftssicher aufzustellen, muss die Luftfahrt aber die Entwicklung von umweltfreundlichen Antriebstechnologien vorantreiben. Das geht am besten mit



▲ Komplettes **Robinson-Portfolio** in der Heli-Halle

Das französische Startup **Aura Aero** präsentierte verschiedene Versionen des „Integral“

Die **DH.83 „Fox Moth“** Bj.1932 – eine Augenweide nicht nur für Nostalgiefans



Kleinflugzeugen, da sich hier vergleichsweise schnell elektrische oder hybrid-elektrische Antriebe entwickeln und erproben lassen.

Mit der **e-Flight-Expo** widmet sich die AERO schon seit vielen Jahren diesem Thema. Einige der anfänglich von vielen milde belächelten Visionen aus der innovativen Ideenliste blieben tatsächlich ein Flop, bei den anderen war es interessant, über die Jahre hinweg deren Entwicklung in Richtung Flugerprobung, Zertifizierung und Serienproduktion zu beobachten – zu sehen, wie der Markt die Herausforderungen der Dekarbonisierung annimmt.

Einen Beitrag in diese Richtung leistet auch der im vergangenen Jahr neu etablierte **Hydrogen & Batterie Summit**, der in diesem Jahr auf zwei Tage erweitert wurde. Überhaupt steht die Wasserstofftechnologie immer mehr im Focus der Flugzeugbauer, da größere Flugzeuge kaum rein batterieelektrisch zu betreiben sind. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrttechnik (DLR) präsentierte u. a. ein Konzept für zukünftige Regionalflugzeuge mit Wasserstofftechnologie.

Der **E-Genius** ist Stammgast auf der e-Flight-Expo. 2011 an der Universität Stuttgart entwickelt, wird er kontinuierlich für die Erforschung von elektrischen oder hybrid-elektrischen Antrieben genutzt. Somit bleibt er auch als Flugzeugveteran „up to date“ und ist zwischen den Produkten von Geiger Engineering, dem zweiseitigen „Elektra Trainer“, dem ultraleichten eigenstartfähigen Elektro-Segler mit Umlauf-Pushpropeller „Urfin Juice“ von Blanik, der „Cassio 330“ von Volt AERO, den eVTOL-Projekten und weiteren e-Flight-Exponaten ein interessanter Technologieträger. Weg von der Reichweite verfügt er aktuell über einen komplett neuen auf Power ausgelegten Antriebsstrang und eine Schleppkupplung.

Bristell bietet nun mit der **B23 „Energic“** auch eine elektrische Version der B23-Modelle an. Anstelle des Rotax 912S3 kommt ein patentierter und zertifizierter Antriebsstrang von **H55** zum Einsatz. Damit neue und vorhandene Flugzeuge leiser und kostengünstiger betrieben werden können, hat sich das Unternehmen aus der Schweiz auf die Aus- und Umrüstung mit batterieelektrischen Antriebssystemen spezialisiert.

Neben der reinen Projektschau von Flugzeugen und Equipment gewinnt das umfangreiche Programm der **AERO Conferences** mit hochkarätigen Fachvorträgen, Podiumsdiskussionen, Präsentationen und Workshops immer mehr an Bedeutung und wurde von den Besuchern als Informationsplattform gut angenommen.

Ein weiteres wichtiges Thema war, schon beim Eröffnungsgespräch am **AERO-Media Day** thematisiert, der Mangel an Fachkräften quer durch alle Berufe der Branche bis hin zu den Piloten. Längst keine Männerdomäne mehr, bietet die Luftfahrt auch für Frauen gute berufliche Aussichten mit vielfältigen Karrieremöglichkeiten. Mit der zum Jubiläum neu eingeführten **AERO General Aviation Academy**, die sich durch hochwertige Aus- und Weiterbildungsangebote auszeichnet, und dem **AERO Career Day**, nun an zwei Tagen, unterstützte die Messe die Suche nach neuem Personal.

Für Luftsportler, die eventuell ihr Hobby zum Beruf machen möchten, bietet sich diese Option wieder bei der nächsten **AERO, vom 9. bis 12. April 2025**, in Friedrichshafen.

Text: Ludwig Feuchtnr

Weitere Impressionen der AERO 2024 finden Sie hier:



30 Jahre Förderverein Segelkunstflug Rheinland-Pfalz

Seit 30 Jahren unterstützt der Förderverein Segelkunstflug Rheinland-Pfalz e. V. junge Pilotinnen und Piloten und begleitet sie auf ihrem Weg zum erfolgreichen Wettbewerbskunstflug. Alles begann nach zwei Kunstfluglehrgängen für Fluglehrer (1991 und 1992), die der Förderung der Sicherheit der Fluglehrer dienten. Unter der Federführung von Hermann „Pattex“ Kleber beschloss 1992 eine kleine Gruppe, künftig Anfängerlehrgänge sowie Weiterbildungen und Trainings anzubieten. So entstand bereits im gleichen Jahr die erste Bad Sobernheimer Kunstflugwoche. Die ist mittlerweile auch weit über die Grenzen von RLP hinaus unter dem Namen „KW 18“ bekannt – weil sie immer in der 18. Kalenderwoche stattfindet.

Der Erfolg war so groß, dass 1993 neben den Lehrgängen die erste Landesmeisterschaft im Segelkunstflug durchgeführt werden konnte. Der Aufwand war entsprechend groß. Deswegen setzten sich im Herbst 1993 die Bundesländer RLP, Hessen, NRW und BaWü zusammen und beschlossen, in Zukunft die Landesmeisterschaften gemeinsam als Blockmeisterschaften auszurichten. Diese fanden und finden alle zwei Jahre im Wechsel mit den Deutschen Meisterschaften statt.

In der Kunstflugwoche 1994 wurde der Förderverein Segelkunstflug Rheinland-Pfalz e. V. gegründet. 1999 konnte der Verein das erste Flugzeug, eine Lo 100, kaufen, um mit dieser erfolgreich an Landes-, Deutschen und Weltmeisterschaften teilzunehmen. 2000 fand die Deutsche Meisterschaft in Landau/Pfalz statt. Der damalige Ministerpräsident Kurt Beck war vom Erfolg so begeistert, dass er spontan den Wanderpokal „Segelkunstflieger des Jahres“ in Rheinland-Pfalz stiftete.

Nach einigen Jahren in Bad Sobernheim fand die Segelkunstflugwoche „KW 18“ in Bitburg statt. Weil es Änderungen am Bitburger Flugplatz gab, ist die „KW 18“ nun in Kell am See zu Hause. Unzählige Anfänger, Fortgeschrittene und Leistungspiloten wurden seither ausgebildet und trainiert. 2011 tauschte der Förderverein die Lo 100 gegen eine SZD 59 Acro aus, die auch heute noch fliegt. 2024 feiert der Förderverein Segelkunstflug 30-jähriges Bestehen. Vom 28.04. bis 04.05.2024 fand auch die 30. Segelkunstflugwoche KW18 in Kell am See statt, nachdem sie zweimal Corona-bedingt



SZD 58 im Anflug, Foto: Gugl



WT9 mit SZD59 im Schlepp, Foto: Gugl

ausgefallen war. Über zwanzig Teilnehmer, von Anfängern über Fortgeschrittenen bis zu Mitgliedern der deutschen Nationalmannschaft sowie der Österreichischen UNL Nationalmannschaft, fanden den Weg nach Kell und nutzten die guten Bedingungen zum Training für die DM im Juli in Gera und die Weltmeisterschaften in Oschatz. Trotz des nicht immer perfekten Wetters konnten 148 Segelkunstflüge absolviert werden. Ein großer Dank an unseren „Schlepper“ Marvin, an die Deutsche Flugsicherung, die Fluglehrer und Trainer für ihren Einsatz und natürlich auch vielen Dank an alle, die das immer wieder möglich machen.

Text: Steff Hau



LO100 in der aktuellen Lackierung, Foto: Steff Hau



LO 100 in der originalen Lackierung
Foto: Susi Maurer

Gelebte Solidarität unter Luftsport-Freunden

Zwei Vereine, ein Flugplatz – wir helfen uns tatkräftig in der Region

LVM  **Luftsportverein mönchsheide e.V.**



Der 2. Vorsitzende Marc Günther vom Aero-Club zeigt uns das Dilemma
Foto: Markus Weinitschke

Auslöser war die Flugplatzsperrung aufgrund der Start- und Landebahnanierung zum Saisonauftakt 2024 auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen für ca. fünf Wochen.

Folge: Der Aero-Club Koblenz e. V. konnte während der Bauarbeiten keinen Flugbetrieb durchführen und damit waren auch keine Ausbildungsflüge am Vereins-Standort möglich.

Was tun? Kurzerhand hat der Aero-Club eine Anfrage gestartet beim LVM Mönchsheide e. V., ob hier ein paralleler Flugbetrieb möglich wäre und verschiedene Vereinsflugzeuge für Segel- und UL-Flugbetrieb zwischenzeitlich untergestellt werden könnten.

Die Lösung: Der Segelflugbetrieb mit Windenschlepps vor Ort sowie UL-Flüge und die UL-Flug-Ausbildung fanden übergangsweise bei dem befreundeten Verein **LVM Mönchsheide e. V.** auf dem vereinseigenen Flugplatz bei Bad Breisig statt.

Gesagt – getan: Im Hangar auf der Mönchsheide wurden die vier-sitzige Robin und das rote UL-Flugzeug Aeroprakt A32 sowie die Schul-ASK 21 untergebracht.

Auf dem Platz standen je nach Wetter bis zu 10 weitere Vereins- wie auch private Segelflugzeuge, die natürlich auch geflogen wurden. Da war dann richtig Traffic in der Luft!



Für drei Flugzeuge des Aero-Clubs wurde im Hangar Platz geschaffen

So konnten vor allem die Segelflugschüler und die Fluglehrer von dieser Übergangs-Lösung profitieren, natürlich auch UL-Schüler, denn damit ist die Fortsetzung der Ausbildung auf der Mönchsheide während der Sperrung des heimischen Platzes in Koblenz möglich.

René Krüger, Ausbildungsleiter Segelflug beim Aero-Club, liefert dazu Zahlen: 26 Flugschüler und 10 Fluglehrer der Segelflugabteilung konnten das Angebot nutzen, auf der Mönchsheide die Ausbildung fortzusetzen.

Segelflugschüler und Fluglehrer des Aero-Clubs ziehen am 28. April ihr Fazit: „Für das Wetter kann ja keiner was, aber wir sind happy, dass wir unseren Schulbetrieb trotz unseres gesperrten Platzes hier ersatzweise durchführen können. Das Zusammenspiel mit den Fliegerfreunden des LVM klappt super und wir haben zusammen viel Spaß beim Fliegen. Und unser Mann auf der Winde kann helfen, dem diensthabenden Windenfahrer vom LVM auch mal eine Pause zu gönnen. So können beide in die Luft kommen.“ Und als win-win-Situation hatte der Aero-Club ja seine Robin mitgebracht, die auch für Flugzeugschlepps von Segelflugzeugen des LVM genutzt werden konnte. Zumal auf der Mönchsheide aktuell ein weiteres, PS-starkes Schlepp-Flugzeug für Segelflugzeug-Doppelsitzer sehr willkommen war.



v.l.n.r. Benny Heibel, Theo Wermeling (Fluglehrer), Martin Burg, Benny Knuth



Der Vorflug-Check – gemeinsam läuft es immer besser!

Der LVM profitierte auch von den Erfahrungen des Aero-Clubs **in puncto Sicherheit** – ein weiteres Plus:

Die Gäste aus Koblenz fliegen schon länger mit sogenannten **Haubenblitzern**, die in der Luft und bei der Landung durch Lichtsignale auf das Flugzeug aufmerksam machen, um andere Flugzeuge in der Nähe vor Kollisionen zu warnen.

Das konnten auch Spaziergänger rund um die Mönchsheide beobachten, wenn sie mit gebührendem Sicherheitsabstand Landungen von UL- oder Segelflugzeugen beobachteten, denn die Lichtsignale sind auffällig.

Und beim LVM liegen Haubenblitzer schon für den zeitnahen Einbau in die Segelflugzeuge bereit – für eine sichere neue Saison.



So sieht das aus im Cockpit des Segelflugzeugs

Weitere Stimmen von Aktiven auf dem Platz:

Hans-Georg Werner, 1. Vorsitzender des LVM:



„Ich finde es gut, dass wir kurzfristig eine solidarische Lösung für den Aero-Club zur Überbrückung der Platzsperrung in Koblenz anbieten konnten. Und zusammen mit den Segelflugschülern, den diensthabenden Fluglehrern und Windenfahrern vom Aero-Club haben

wir auf der Mönchsheide am Wochenende einen richtig guten Flugbetrieb mit viel Spaß organisiert. Das ist eine Top-Unterstützung und eine echte Bereicherung für alle – hier wird Gemeinschaftserleben nochmal doppelt erfahrbar. Ein Platz – zwei Vereine.“

Frank Ortmann, 1. Vorsitzender des Aero-Clubs:



„Obwohl wir alle Flugplätze in der Umgebung kennen und dort auch oft hinfliegen, gibt es eigentlich keine Zusammenarbeit mit unseren Nachbarn. Das hat sich mit dem unkomplizierten Hilfsangebot des LVM grundlegend geändert.“

Ohne die Unterstützung hätten wir den Saisonstart völlig verpasst. Und gerade für unsere Segelflugschüler ist es eine tolle Erfahrung, wenn sie zum ersten Mal auf einem anderen Platz fliegen. Ich hoffe, wir können uns zeitnah für diese Unterstützung revanchieren.“

**Text und Fotos:
Ursula Sommer**



Startaufstellung bei der Bad Breisiger Segelflugwoche (BBSW), die bereits zum 36. Mal auf der Mönchsheide stattgefunden hat



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

**Seit über 50 Jahren
der Spezialist im Anhängerbau**

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



Schwingachse

Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Erweiterte Ausbildung für komplexe Ultraleichtfluggeräte

Einführung einer Dynamic WT 9 in einem reinen Segelflugverein



▲ Das Cockpit der WT 9
 ◀ Das Fluglehrerteam Sibylle Andresen und Christian Polizzano

Wie schafft man es, ein Ultraleichtflugzeug in einem bis dato reinen Segelflugverein zu etablieren? Sibylle Andresen, UL-Ausbildungsleiterin beim Segelflugverein (SFV) Mannheim, berichtet von der Einführung einer Dynamic WT 9 RG GTI in ihrem Verein und über die Herausforderungen, die es dabei zu meistern galt.

Zu Beginn des vergangenen Jahres nahm der Plan, unseren Schlepp-Falken mit dem Rotax 914 durch eine leistungsstärkere Maschine zu ersetzen, konkrete Formen an. Gerade an einem Platz wie Mannheim mit kritischer Hindernis-Situation und immer schwerer werdenden Segelflugzeugen war es zuletzt teilweise grenzwertig, mit dem Falken zu schleppen.

Unsere Wahl fiel nach Probe-Schlepps und dem näheren Anschauen diverser Konkurrenz-Produkte auf die Dynamic WT 9 mit dem Rotax 915i. Auch wenn die Dynamic eher im oberen Preissegment liegt, hat uns die hervorragende Verarbeitung, das sehr stabile Fahrwerk und das ganze Konzept restlos überzeugt. Wir entschieden uns zusätzlich für das Einziehfahrwerk.

Herausforderungen durch das komplexe Fluggerät

Uns war im Projekt-Team von Anfang an klar, dass die Einführung dieses Flugzeuges in einem bisher reinen Segelflugverein eine Herausforderung werden würde. Bis auf drei Piloten hatte keiner nennenswerte UL-Erfahrung, kaum einer Motorflugerfahrung, und die meisten hatten allenfalls einen TMG-Eintrag für unseren guten alten Falken. Einige machten dann noch schnell die UL-Lizenz auf einer C42, da sie glaubten, so bei Ankunft der WT 9 besser gerüstet zu sein.

Allerdings ist es eine Besonderheit bei der UL-Schulung und der entsprechenden Luftfahrerlizenz, dass man von sehr einfachen Fluggeräten bis hin zu einem so anspruchsvollen Flugzeug wie der WT 9 alles fliegen darf. Die WT 9 600 NG RG GTI ist einem komplexen Flugzeug viel näher als einem sogenannten Luftsportgerät, und dem mussten wir Rechnung tragen. Mir kam dabei meine Erfahrung als Berufspilotin sicher zugute – trotzdem war klar, dass dies sehr ambitioniert werden würde.

UL-Fluglehrer hatten wir noch keinen, als bei der Hauptversammlung im März 2023 der Kauf der WT 9 beschlossen wurde. Zunächst reaktivierte ich meinen FI(A) wieder und besuchte dann den FI (UL)-Lehrgang des BWLV. Tatkräftige Unterstützung erhielt ich von Christian Polizzano, der ebenfalls schon sehr viele Stunden auf der WT 9 erflogen hat und Berufspilot bei der deutschen Luftwaffe ist. Er machte im vergangenen Sommer den FI-Assistenten-Lehrgang. Theoretisch unterstützt wurden wir von Ingo Andresen, der aufgrund seiner Kenntnisse im Flugzeugbau und als langjähriger WT 9-Pilot (seit vergangem Jahr mit einer eigenen WT 9 600 RG) wertvolle Grundlagen in der Festigkeit und im Umgang mit der WT 9 vermitteln konnte.

Grundlagen-Schulung schon lange vor der Auslieferung

Wir begannen die Einführung schon im vergangenen Herbst mit einer technischen Grundlagenschulung durch Ingo und einer weiteren Grundlagenschulung für das Glas-Cockpit, so dass die interessierten Piloten über den Winter die Möglichkeit hatten, sich mit dem Thema zu beschäftigen.

Im Winter erarbeitete unsere kleine Fluglehrer-Truppe schon Checklisten und Ausbildungsinhalte. Besonderes Augenmerk richteten wir auf das Einziehfahrwerk. Einerseits ist ein Einziehfahrwerk für Segelflugpiloten nichts Neues, andererseits kommt es gerade da immer wieder zu Bauchlandungen, die mit einer WT 9 natürlich ungleich schlimmer wären als mit einem Segelflugzeug auf Gras. Auch das Verwenden von Checklisten ist in Segelfliegerkreisen trotz aller Mahnungen und Versuche, Überzeugungsarbeit zu leisten, nicht selbstverständlich.

Die Firma Aerospool unterstützte uns durch eine zusätzliche nicht nur von der Klappenstellung, sondern von der Fluggeschwindigkeit abhängige Fahrwerkswarnung.

Endlich ist sie da!

Wir waren von der ersten Sekunde an von den Flugeigenschaften der WT 9 begeistert. Die Steuerbarkeit auch im unteren Geschwindigkeitsbereich und im Landeanflug ist ganz hervorragend, das



Prachtstück mit Herausforderungen: ▲▶▶
Die neue WT 9 des SFV Mannheim



Flugzeug reagiert zuverlässig auf Steuerinputs, und auch Landungen bei stärkerem Seitenwind stellen kein Problem dar. Die Entscheidung für das Einziehfahrwerk war auf jeden Fall die richtige. Es ist deutlich stabiler und steckt auch mal eine nicht ganz so weiche Landung weg. Beim Festfahrwerk muss man doch sehr auf das Bugfahrwerk aufpassen. Auch auf unebenen Graspisten ist das sehr gut gefederte Einziehfahrwerk ein Pluspunkt, da es so manches Hasenloch einfach wegfedert.

Beginn der Ausbildung

Im Februar startete die Ausbildung dann so richtig durch. Wir hatten zu Beginn 17 Piloten mit unterschiedlichem Ausbildungsstand, vom reinen Segelflieger bis zum „Basis-UL-Schein“, allerdings ohne nennenswerte Flugerfahrung.

Es zeigte sich schnell, dass wir die von uns geplante Ausbildung nachschärfen mussten. Unter günstigen Bedingungen schafften es zwar fast alle Piloten sehr schnell, eine akzeptable Platzrunde zu fliegen. Die Abläufe allerdings sind wegen des großen Leistungsüberschusses des Motors sehr viel schneller als viele erwartet hatten. Das führt dann auch dazu, dass die Workload schnell sehr hoch werden kann, gerade bei engen Platzrunden, viel Verkehr und etwas stärkerem Wind. Die Folge waren dann häufig instabile Anflüge mit den entsprechenden Problemen. Letztlich zeigte sich da kein wesentlicher Unterschied zwischen Piloten mit kurz zuvor erworbener UL-Lizenz und solchen mit TMG-Eintrag.

Leider gibt es im Ausbildungshandbuch keine Beschreibung der Ausbildung für TMG- und Segelflugpiloten. Grundlage dieses Handbuches ist die Ausbildung von Fußgängern, und auch der Vereinsflieger bietet da (bisher) keine Hilfe. Man kann sich zwar einige Übungen „herauspicken“, aber letztlich ist es kein Ausbildungsleitfaden für diese Fälle. Zumal meiner Ansicht nach der Tatsa-

che, dass nicht nur einfache Ultraleichtflugzeuge zur Ausbildung eingesetzt werden können, sondern eben auch ein ausgesprochen komplexes Fluggerät wie die WT 9, nicht ausreichend Rechnung getragen wird. LAPL (A)-Inhaber müssen beispielsweise eine Differenzschulung für Einziehfahrwerk und Verstellpropeller machen, UL-Piloten können gleich ein solches Flugzeug fliegen.

Christian und ich entwarfen deshalb einen eigenen Ausbildungsnachweis, der alle wichtigen Übungen vom Durchstarten in niedriger Höhe, Platzrunden an Plätzen mit sehr kurzer Bahn, Landung bei Crosswind bis zur Notlandeübung und verschiedene Systemausfälle enthielt. Dieser musste vom Flugschüler/Einzuweisen komplett abgearbeitet werden. Dazu entwarfen wir noch einen Handbuch-Test, der zuhause beantwortet werden durfte und dann vor dem ersten Solo mit den Piloten besprochen wurde.

Ansprüche an die Inübunghaltung

Da ich aus eigener Erfahrung noch wusste, dass man wirklich erst nach einer größeren Anzahl Landungen auf den unterschiedlichsten Plätzen „zu Hause“ auf dem Flugzeug ist, stellten wir in unserer Geschäftsordnung Mindestanforderungen an die Inübunghaltung, die deutlich über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Je geringer die Gesamterfahrung ist, desto eher müssen die Piloten nach einer gewissen Zeit ohne Landungen einen Überprüfungsflug mit Fluglehrer machen. Und auch das Fliegen mit Gästen wird bei uns erst nach einer gewissen Anzahl an Stunden/Landungen erlaubt, unabhängig von der in der Lizenz eingetragenen Gastflugberechtigung.

So sind wir überzeugt, dass unsere Piloten gut gerüstet sind und viel Freude an diesem fantastischen Flugzeug haben werden!

Text und Fotos:

Sibylle Andresen, Ausbildungsleiterin UL SFV Mannheim

Mit freundlicher Genehmigung des Adlers

OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZEN



ÜLIS SEGELFLUGBEDARF



anemoi
live wind indication

IMMER DIE
BESTE WINDANZEIGE



Ülis Segelflugbedarf GmbH · info@segelflugbedarf24.de · www.segelflugbedarf24.de

Fliegen ohne Flugleiter – Jetzt geht es los ... (?)

Vor einem Jahr erschienen die NfL 2023-1-2792 zum RFF. Diese NfL waren Voraussetzung für das Fliegen ohne Flugleiter (FoF). Grob ein Jahr später erschienen nun die NfL 2024-1-3106. Mit diesen NfL werden zum ersten Mal bundeseinheitliche Richtlinien für das FoF herausgegeben. Damit ist das FoF für fast alle Flugplätze grundsätzlich möglich.

Wie können Flugplätze das FoF jetzt beantragen?

Flugplätze können damit ab sofort das FoF bei ihrer Behörde beantragen. Dazu sind ein Antrag und ein Betriebskonzept nötig. Wer hierzu Anregungen benötigt, kann sich gerne bei der Interessengemeinschaft Fliegen ohne Flugleiter (Ig FoF) unter newsletter@fliegenohneflugleiter.org melden. Dort ist ein Musterantrag und -betriebskonzept erhältlich. Auch gibt es einen Newsletter und Mailinglisten zum regionalen Austausch.

Antrag Im Antrag ist zu beschreiben, was in der Genehmigung geändert werden soll. Identifizieren Sie in Ihrer Genehmigung alle Stellen mit Flugleiter. Stellen Sie fest, welche Aufgaben der Flugleiter bisher übernimmt. Diese Stellen müssen dann auf Antrag von der Behörde geändert werden. Mehr finden Sie dazu in der langen Version dieses Artikels auf unserer Homepage (Link s. u.).

Betriebskonzept Im Betriebskonzept beschreiben Sie, wie die bisher vom Flugleiter übernommenen Aufgaben erledigt werden sollen. Beispielhaft sind hier einige Dinge aufgeführt (mehr dazu siehe Homepage).

Hauptflugbuch Für das Hauptflugbuch in der Zeit des FoF können Sie bspw. allen Piloten die Pflicht zu einer Start- und Landemeldung auferlegen (z. B. über eine e-Mail) oder eine automatisierte Lösung nutzen.

Verkehrssicherungspflicht Auch in den Zeiten des FoF muss der Flugplatz regelmäßig auf Betriebssicherheit kontrolliert werden. Überlegen Sie sich hierfür sinnvolle Intervalle.

Überlegen Sie sich passende Meldewege für erkannte Mängel (z. B. Aushang einer Telefonnummer für dringende Meldungen und einer e-Mail für weniger dringende Dinge). Machen Sie sich Gedanken, wie Meldungen behandelt werden (Wer gibt sie an wen weiter? Wer veröffentlicht ein Notam über Einschränkungen?).

In das Betriebskonzept schreiben Sie am besten nur, dass der Platzhalter den Flugplatz in angemessenen Abständen auf Betriebssicherheit kontrolliert. Intern legen Sie dann die entsprechenden Intervalle und Umstände fest. Das gibt Ihnen Flexibilität.

Mischbetrieb Mischbetrieb kann ohne Flugleiter durchgeführt werden. Überlegen Sie sich sinnvolle Verfahren: Wer gibt über Funk einen Windenstart bekannt? Wann sollte ein Windenstart bei abfliegendem Verkehr frühestens beginnen und wann bei anfliegendem Verkehr spätestens beginnen? Wer meldet das Absetzen von Fallschirmspringern? Was folgt aus diesen Meldungen?

Wie kann das Fliegen ohne Flugleiter eingeführt werden?

Machen Sie sich Gedanken, wann Sie das FoF praktizieren wollen und wie Sie die Einführung gestalten.

Einführungskonzept Überlegen Sie, ob Sie das FoF „auf einen Schlag“ oder schrittweise einführen. Mit der Einführung auf einen Schlag ist ein klarer Übergang sichtbar. Bei der schrittweisen Einführung können Sie bei jedem Schritt evtl. Probleme erkennen und diese noch im Entstehen korrigieren.

Was ist an Vorbereitung nötig?

Was ist organisatorisch zu beachten? Durch den Wegfall des Flugleiters entfallen auch einige im Vereinsbetrieb von ihr oder ihm übernommenen Aufgaben.

Schlüsselausgabe Machen Sie sich Gedanken, wie Sie die Schlüsselausgabe abwickeln wollen. Hier gibt es Lösungen vom Schlüsseltresor mit Zahlencode bis zu vollautomatisierten Schlüsselboxen mit individuellen Zugangskarten. Fangen Sie am besten mit simplen Lösungen an.

Tanken Wenn die Freischaltung der Betankung bisher durch den Flugleiter erfolgte, so ist eine andere Lösung erforderlich. Dazu gibt es Lösungen mit individuellen Kundenkarten oder Kreditkartenterminals. In einem Newsletter der Ig FoF haben wir das ausführlicher erläutert. Dieser Newsletter kann unter newsletter@fliegenohneflugleiter.org bezogen werden.

Versicherung Klären Sie, ob Ihre Flugplatz-Versicherung das FoF einschließt. In vielen Policen steht als Versicherungsumfang „Betrieb im Rahmen der behördlichen Genehmigung“. Da das FoF behördlich genehmigt wird, sind Sie damit auf der sicheren Seite.

Was ist an Schulung erforderlich? Ein Kommentar zum FoF war: „Was ist da jetzt anders als vorher?“. Auch vorher waren die Pilotinnen und Piloten für die sichere Staffelung untereinander verantwortlich. Es entfallen nur die Infos des Flugleiters über anderen Verkehr.

Zuhören – Mitdenken – Rausschauen – Funken Daraus ergibt sich, dass das Quartett aus „Zuhören, Mitdenken, Rausschauen und Funken“ an Wichtigkeit nichts verloren hat!

Zuhören Vor dem Einflug in die Platzrunde oder dem Anlassen des Motors empfiehlt es sich, bereits, in die Frequenz reinzuhören. Dabei ergeben sich schon interessante Informationen (Sind viele Maschinen unterwegs? Findet Segelflug oder Fallschirmsprung statt? Welche Start- und Landerichtung wird derzeit genutzt?)

Mitdenken Wichtig ist es, sich aus den Meldungen der anderen Flugzeuge ein Verkehrslagebild im Kopf zu erstellen: Wo bin ich? Wo sind die anderen Flugzeuge? Mit welchen Flugzeugen könnte es zu Konflikten kommen? Wie kann ich diese Konflikte vermeiden? Denken Sie daran, dass jeder für die eigenen Handlungen selbst verantwortlich ist. Vermeiden Sie es daher, über Funk anderen vorzuschlagen, was sie tun oder lassen sollen. Fliegen Sie defensiv!

Rausschauen Auch beim FoF kann es Flugzeuge geben, die keinen Funk haben. Hier ist weiter Luftraumbeobachtung ein essenzieller Teil des Sicherheitsnetzes!

Funken Melden Sie, wo Sie sind, was Sie tun und was Sie vorhaben. Das hilft anderen, ein Verkehrslagebild zu erhalten.

Schulungskonzept Der Schulungsaufwand ist sehr individuell. Das kann z. B. eine Präsentation, ein kurzes Online-Seminar oder eine Einweisung im Rahmen eines Refreshers sein.

Text: Guido Frey, Foto: Maike Hecht

Der Originalbeitrag musste aus Platzgründen gekürzt werden. Sie finden ihn sowie weitere Informationen hier: <https://helko-verlag.de/fliegen-ohne-flugleiter-jetzt-geht-es-los/>



Luftraumkontrolle seit fünfzig Jahren aus Bremen



Andre Biestmann, Leiter der DFS-Niederlassung Bremen, begrüßte zahlreiche Gäste aus Luftfahrt und öffentlicher Verwaltung und stellte die Entwicklung der DFS am Standort Bremen vor

Machtzentralen sehen anders aus. Waren es einst wuchtige Burgen, aus denen weite Landstriche beherrscht wurden, folgten ihnen später prunkvolle Schlösser, in unrühmlichen Zeiten schmucklose, strenge Monumentalbauten, die dem gemeinen Bürger seine Bedeutungslosigkeit vor Augen führen sollten. Konzerne und ganze Volkswirtschaften werden heute aus Bürotürmen mit verspiegelten Glasfassaden gelenkt. Macht soll schließlich auch von außen als solche erkannt werden.

Nicht so bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) in ihrer Niederlassung Bremen. Im Gegenteil: Sie findet man in einem nüchternen Zweckbau und wäre der nicht vom Tower des Verkehrsflughafens Bremen gekrönt, könnte das Gebäude auch im Business-Park am Stadtrand stehen. Aber ist das denn wirklich eine Machtzentrale? Geht von hier tatsächlich Macht aus, wie sie im Wortsinne zu verstehen ist? Das verneint Andre Biestmann, Leiter der DFS-Niederlassung Bremen. Er umreißt vielmehr die DFS in ihrer Rolle als Dienstleister. „Die DFS ist ein wesentlicher Faktor im System ‚Luftverkehr‘. Alle unsere Kunden werden auf Basis der vom Bund festgelegten Luftraumstruktur und Regeln im Luftraum nach dem Prinzip ‚First come, first served‘ behandelt. Wir sind bestrebt, die Wünsche unserer Kunden bestmöglich zu bedienen. Die Kunden (General Aviation, Airlines, Militär, Drohnen) haben sehr unterschiedliche Ansprüche: Wenn wir Wünsche nach Freigaben oder Freigabeänderungen einmal nicht oder nicht sofort umsetzen können, ist das dem aktuellen Verkehrsaufkommen oder den Gegebenheiten des Luftraums geschuldet. Dabei steht die Sicherheit an oberster Stelle. Danach kommt ‚flüssige Verkehrsführung‘ und Vermeidung von Fluglärm wo möglich.“

In diesem Jahr feiert die DFS-Niederlassung Bremen ihr 50-jähriges Bestehen. Die Radar-Kontrollzentrale Bremen überwacht dabei die Fläche der FIR Bremen, die Norddeutschland von der niederländischen bis zur polnischen Grenze und von der dänischen Grenze bis nach Mitteldeutschland bis abdeckt. Dazu gehören auch die deutschen Seegebiete der Nord- und Ostsee. Geführt und überwacht wird damit der Luftverkehr im unteren Luftraum bis hinauf auf FL 245 über rund 180.000 km²



Bremens Bürgermeister, Dr. Andreas Bovenschulte, war beeindruckt von der Aufgabenbreite der DFS in Bremen und den Volumen des von dort überwachten Luftverkehrs. Er sei stolz, die DFS mit ihren etwa 500 hoch qualifizierten Arbeitsplätzen in der Stadt zu haben.

– das ist fast genau die Hälfte der Fläche Deutschlands. Bis zu 1800 Flugbewegungen pro Tag betreuen die Lotsinnen und Lotsen im Bremer Radarcenter, darunter die An- und Abflüge von bzw. auf vier internationale Flughäfen, vierzehn Regionalflughäfen, elf Militärflugplätze und den AIRBUS-Werksflughafen in Hamburg-Finkenwerder. Zusätzlich finden vierzig Prozent aller militärischen Übungsflüge im Zuständigkeitsbereich der Kontrollzentrale Bremen statt.

Im April 1974 nahm die Regionalstelle der damaligen Bundesanstalt für Flugsicherung als „Bremen Radar“ den Betrieb auf, nachdem die überörtlichen militärischen Flugsicherungen aus den Bereichszentralen Rastede-Loy und Husum integriert worden waren. Weil die Bezirkskontrollstelle Hannover dafür zu klein war, musste ein neues Betriebsgebäude her. Am Bremer Flughafen fand sich ein Grundstück in Bundesbesitz, auf dem die neue Regionalstelle errichtet wurde. Von Bremen aus kontrollierten die Lotsen zunächst den Luftraum über dem westlichen Niedersachsen, der Deutschen Bucht sowie die Anflüge auf Bremen. Im November 1974 wurden auch die Arbeitsplätze für den Luftraum über dem süd- und nord-östlichen Niedersachsen und Teilen Schleswig-Holsteins sowie die FIS-Arbeitsplätze von Hannover nach Bremen überführt. Im April 2006 kamen noch einmal 140 Berliner Kolleginnen und Kollegen zu den bereits 350 Bremer Beschäftigten hinzu. Seitdem werden auch Teile des Luftraums über Ostdeutschland und Anflüge auf Berlin von Bremen aus überwacht.

In den fünfzig Jahren ihres Bestehens hat die DFS-Niederlassung Bremen alle Veränderungen im internationalen Luftverkehr miterlebt. Die Niederlassung Bremen entstand ein Jahr, nachdem die damals noch verbeamteten Fluglotsen mit ihrem „Dienst nach Vorschrift“ eine Welle der Empörung unter den Bundesbürgern ausgelöst hatten. Und das, obwohl das Fluggastaufkommen damals einen Bruchteil des heutigen Volumens ausmachte.

Die zunächst örtliche Integration der vormals eigenständigen militärischen Flugsicherung in eine gemeinsame zivil-militärische Luftraumüberwachung Mitte der Siebzigerjahre war eine maßgebende, wenn auch



Andreas Bovenschulte (2. von li.) ließ sich von Andre Biestmann (re.), Arndt Schoenemann (CEO der DFS, 2. von re.) und Flugdatenbearbeiter Malte Wollburg (li.) das Arbeiten im neuen Kontrollraum erklären



Der neue Kontrollraum wird mit dem neuen Flugsicherungssystem iCAS erst 2028 in Betrieb genommen. Bis dahin arbeiten Fluglotsinnen und Fluglotsen schon einmal im Simulationsbetrieb, um etwaige Schwachstellen frühzeitig zu erkennen oder Verbesserungen einzubringen.

nicht unumstrittene Veränderung, die aber rückblickend einen deutlichen Sicherheitsgewinn geschaffen hat.

Die Siebzigerjahre klangen mit Flugzeugentführungen und Terrorakten aus. Wurden damals aus Angst von vielen Mitbürgern Flüge vermieden, wandelte sich das Bild ab den frühen Achtzigerjahren, als der Flugtourismus zu den klassischen Mittelmeerzielen rasant wuchs und erstmals auch Langstreckenflüge zu Touristikzielen erschwinglich wurden. Stichworte: Thailand, Malediven und die „Domrep“. Mit dem Mauerfall und der Öffnung Osteuropas stieg Anfang der Neunzigerjahre die Zahl privater Flüge der Allgemeinen Luftfahrt – sowohl IFR als auch VFR. Gleichzeitig tauchten die ersten „Billigflieger“ auf – belächelt von den etablierten Airlines, die ihnen eine nur kurze Zukunft prophezeiten. Heute wissen wir, was daraus geworden ist. Nach der Jahrtausendwende gab es immer mal wieder Zeiten, in denen die Bildschirme der Lotsinnen und Lotsen fast leer blieben, weil der Luftverkehr nahezu lahmgelegt war: beim Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull, am Tag der Terrorakte des 11. September 2001 und zuletzt während der Coronapandemie. Auch der Ukrainekrieg bedeutet Veränderungen: Für den Luftverkehr in südöstliche Richtung ist der beflegbare Luftraum um 15 % reduziert, die Zahl der Flugbewegungen durch vermehrte militärische Übungsflüge aber gleichzeitig gewachsen. Das bedeutet: Es drängt sich mehr in dem verbliebenen Luftraum über Europa, darunter maßgeblich über Deutschland.

All das zeigt, dass die Flugsicherung von wirtschaftlichen Entwicklungen, dem politischen Weltgeschehen und unerwarteten Störungen nicht entkoppelt ist und kein beschauliches Dasein lebt. Und das werden die Lotsinnen und Lotsen in Bremen auch in Zukunft nicht – ebenso wenig wie ihre Kolleginnen und Kollegen in Langen, München und Karlsruhe.

Was tut das Radarcenter Bremen für die Allgemeine Luftfahrt?

- Mit den Lotsinnen und Lotsen in Bremen sind natürlich zunächst einmal alle IFR-Flieger unter uns in Kontakt, die in der Bremen FIR nach Instrumentenflugregeln unterwegs sind.
- Durchflüge durch die C- und D (Nicht-Kontrollzone)-Lufträume, die an oder über den norddeutschen Verkehrsflughäfen liegen, werden auch für VFR-Flieger vom Radarcenter in Bremen aus koordiniert – nicht vom jeweiligen Tower.
- Darüber hinaus werden von Bremen aus Fallschirmsprungzonen und Kunstflugboxen aktiviert und damit vor IFR-Flügen geschützt.
- Außerdem werden die in Norddeutschland gelegenen Segelflugspektoren von Bremen aus freigegeben und damit ebenfalls vor IFR-Durchflügen geschützt.
- Aus dem Radarkontrollzentrum Bremen heraus wird bei Flügen in den TMZs bei Bedarf Kontakt mit den Luftfahrzeugführern aufgenommen und auf potenzielle Gefahren hingewiesen (z. B. militärischer Flugverkehr in niedrigen Höhen außerhalb einer militärischen CTR)

Mit „Bremen Information“ verbanden viele Pilotinnen und Piloten jahrzehntelang bereitwillige Auskünfte und wertvolle Hilfen. Das machte den Namen der Stadt auch bei den Pilotinnen und Piloten bekannt, die am Boden niemals dort waren. Diese Zeiten sind vorbei. „Langen Information“ bietet seitdem Fluginformationsdienst mit gleicher Professionalität und Freundlichkeit an. Bei Anfragen zu Durchflügen durch Flugbeschränkungsgebiete stimmt sich FIS teilweise mit dem Center Bremen ab.

Text: Ralf-Michael Hubert, Fotos: RMH

FAI-Vorsitz: Wolfgang Lintl erneut in UL-Kommission gewählt

Auf der Jahrestagung der FAI-Kommission Microlight and Paramotor wurde Wolfgang Lintl die Goldene Ehrennadel des DAeC verliehen. Als Vorsitzender der FAI-Kommission wurde er wiedergewählt. Grund genug, ihm ein paar Fragen zu stellen.

Wolfgang, du kannst ein kleines Jubiläum feiern. Du bist in diesem Jahr erneut als Vorsitzender der FAI-Kommission für Ultraleichtflug und Motorschirm im Amt bestätigt worden und damit seit zehn Jahren in dieser Funktion. Kannst du unseren Leserinnen und Lesern kurz er-

klären, was die FAI für die Ultraleicht- und Motorschirmflieger überhaupt macht?

Alle Sportarten haben eine internationale Dachorganisation. Bei den Fußballern kennen wir die FIFA und bei uns Fliegern, egal aus welchem Bereich, ist das die FAI. Die ist allerdings viel kleiner und bescheidener und hat nur ein kleines Budget. Wir kümmern uns um die Rekorde von Luftsportlern und vor allem um die internationalen Wettbewerbe, wir entwickeln die Regelwerke und sorgen dafür, dass es fair und sportlich zugeht.

Du bist von Michael Kania mit der Goldenen Ehrennadel des DAeC ausgezeichnet worden. Und das, obwohl du nicht mehr in der BUKO UL des DAeC bist, sondern Vorsitzender der Sport-Kommission im DULV. Wie ist das Verhältnis zwischen DAeC und DULV?

Als sich der DULV vor über 40 Jahre gegründet hat, geschah das, weil die „Fetzenflieger“, wie sie damals genannt wurden, im DAeC nicht so richtig ernst genommen wurden. Das ist lange her. Inzwischen arbeiten beide Verbände, der DULV und der DAeC, zum Wohl aller Ultraleichtflieger sehr gut zusammen. Dazu hat sicher auch ein wenig beigetragen, dass ich in beiden Organisationen aktiv war. Außerdem: Ich bin im Grunde auf einem Segelflugplatz aufgewachsen und von daher dem Deutschen Aeroclub seit Kindesbeinen eng verbunden. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Wie lange fliegst du denn selbst schon?

Mit 14 habe ich meinen ersten Alleinflug auf einer Rhönlerche gemacht, aber mit 19 das Segelfliegen aus beruflichen Gründen aufgegeben. 1981 habe ich dann mit dem Drachenfliegen begonnen und seit 1984 besitze ich eine UL-Lizenz. Viele Jahre bin ich mit einem Trike geflogen, seit über zehn Jahren besitze ich einen Tragschrauber.

Ich kann mich erinnern, dass du mit deiner Frau Gisela Böllhoff in den 1990er-Jahren im Trike quer durch die USA geflogen bist, einmal von der Ost- an die Westküste. Und später noch einmal durch Australien. Waren das eure persönlichen Highlights in der UL-Fliegerei oder lief sich das noch toppen?

So etwas ist schwer zu toppen. Damals, 1995, gab es noch kein „Mäusekino“ für die Navigation. Aber die Freundlichkeit und Offenheit haben uns beide sehr beeindruckt. Unsere Teilnahmen an Welt- und Europa-meisterschaften haben uns ebenfalls sehr geprägt und nachhaltige Eindrücke hinterlassen. Freundschaften in der ganzen Welt sind dabei entstanden und letztlich auch der Wunsch, durch ein Ehrenamt bei der FAI wieder etwas davon zurückzugeben.

Fliegt ihr weiterhin Trike?

Ich sitze sehr gerne in meinem Tragschrauber, der einfach ruhiger in der doch gelegentlich sehr unruhigen norddeutschen Luft liegt. Aber meine Frau liebt nach wie vor ihr kleines, einsitziges Trike.

Hast du auch Erfahrungen mit aerodynamisch gesteuerten ULs?

Es ist schon lange her, dass ich in Ganderkesee die Umschulung auf Dreiachs-ULs gemacht habe. Klar ist es komfortabler, in einer geschlossenen Kabine zu fliegen, aber ständig zwischen Gewichtskraft und aerodynamischer Steuerung zu wechseln ist eine Herausforderung. Deshalb gilt meine entsprechende Lizenz nicht mehr.



Michael Kania (re.), stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Ultraleicht im DAeC, vertiehl Wolfgang Lintl die Goldene Ehrennadel des DAeC. Wolfgang Lintl, der selbst lange Zeit die Bundeskommission UL im DAeC leitete, war von der Ehrung überrascht und gab zu, von der Laudatio gerührt gewesen zu sein. Foto: Markus Haggenev

Du hast die Entwicklungen der UL-Fliegerei seit Jahrzehnten miterlebt und verfolgt. Was waren nach deiner Einschätzung die größten Entwicklungssprünge?

Sicherlich die Öffnung zur 600 kg-Klasse und – bereits vorher – der Einsatz ganz moderner Baustoffe.

Aerodynamisch gesteuerte ULs werden immer leistungsfähiger und E-Klasse-Flugzeugen immer ähnlicher. Was meinst du, wohin die Reise in den nächsten Jahren noch gehen wird?

Bei Bemühungen um eine höhere Abflugmasse waren uns die Risiken bewusst: Wir rücken immer näher an die EASA-Klassen heran und könnten unter das komplizierte und aufwendige Regelungs-Regime fallen, statt weiter in nationaler Verantwortung reguliert zu werden. Und wir werden durch die teuren und komplexen UL-Flugzeuge eine andere Schicht von Piloten bekommen, die mit dem preiswerten, einfachen und selbstbestimmten Fliegen wenig zu tun haben. Aber manche Hersteller haben immer schwerere Flugzeuge gebaut, die legal nicht zu fliegen waren – und die Kunden haben sie auch gekauft, da musste ein Schnitt gemacht werden. Jetzt sind Leer- und Abflughöchstgewicht festgelegt und das ist gut so.

Um UL-Hubschrauber ist es ruhig geworden. War das eine Fehlentwicklung?

Sicherlich nicht. Das wird die Zukunft zeigen. Sie sind sehr, sehr anspruchsvoll zu fliegen und ganz weit entfernt von der Gutmütigkeit der anderen ULs. Und sie sind natürlich auch teuer. Da Flugplatzzwang in Deutschland gilt, bringen sie keinen Vorteil.

Hast du eine Empfehlung an UL-Pilotinnen und -Piloten, die gerade ihre Berechtigung erworben haben? Was würdest du ihnen raten?

Ganz klar: So oft wie möglich fliegen um Erfahrung zu sammeln. Und dann natürlich sich auch mal für einen Wettbewerb anmelden. Vielleicht nicht gleich mit dem Ziel zu gewinnen, sondern ebenfalls, um Erfahrung zu sammeln.

Die Fragen stellte Ralf-Michael Hubert

DFS-Vortrag „Fliegen in Kontrollzonen“

Towerlotsen kamen zum Vortrag nach Rotenburg – Einladung an andere Vereine zum Nachmachen

Warum ist es so besonders, in Kontrollzonen einzufliegen, und warum gibt es anscheinend Hemmungen, mit den Lotsen zu funken? Diese Fragen sollten sich bei dem Vortrag „Fliegen in Kontrollzonen“ durch kompetente Fluglotsen der Deutschen Flugsicherung Bremen DFS schnell beantworten lassen. Zu diesem besonderen Thema hatte die DFS im letzten Jahr am Bremer Flughafen eingeladen. Bei großem Interesse war die Teilnehmerzahl sehr begrenzt, zumal der Bremer „Turm“ und das „Center Bremen Radar“ besichtigt wurden. Die freundliche Dozentin Sarah Knies (DFS) bot an, auch in den Luftsportvereinen einen Vortrag zu diesen – oder ähnlichen – Themen zu halten. Dieses Angebot nahm Joachim Siems vom Bremer Verein für Luftfahrt auf, um das Thema Fliegen in Kontrollzonen weiteren Pilotinnen und Piloten nahezubringen. Aber warum dieses Angebot nur für den BVL und seine Mitglieder? Zeitgleich ging die Einladung auch an alle in EDXQ ansässigen Piloten, die Mitglieder angrenzender Nachbarvereine wie Weser-Wümme und Ganderkesee sowie an die Segelflieger vom VfL Rotenburg. „Mit einer solch positiven Resonanz habe ich nicht gerechnet“, sagte Joachim Siems (BVL), der dieses Treffen organisiert hatte. Vor knapp 50 Pilotinnen und Piloten wurde der Vortrag von den beiden Dozenten Sarah Knies und Paul Gellert von der DFS in Rotenburg (Wümme) gehalten. Das Salz in der Suppe waren natürlich die Fragen der Teilnehmer, die kompetent und mit Fachwissen beantwortet wurden.

Zeit blieb den Teilnehmern auch für Gespräche rund um das Thema Luftsport, verbunden mit so einigen Anekdoten zum Thema Luftsport. Sehr deutlich wurden die Anflugstrecken erklärt und darauf hingewiesen, wie ich mich in den verschiedenen Lufträumen verhalten muss. Aber es gab auch das Angebot bzw. die Aufforderung der beiden Flug-



Fluglotsin Sarah Knies ...



... und ihr Kollege Paul Gellert

waren zum Vortrag nach Rotenburg gekommen

lotsen, einfach mal „reinzurufen“, zu fragen, wo es langgehen soll oder ob zum Beispiel ein Low Approach möglich ist. Im Vordergrund stehe immer die Kommunikation zwischen Lotsen und Piloten, so Sarah Knies (Fluglotsin der DFS Bremen). Spätestens nach diesem interessanten Vortrag waren die Fragen zum Thema „Fliegen in Kontrollzonen“ beantwortet. Mit vielen positiven Rückmeldungen zu dieser Veranstaltung kann die neue Saison beginnen, vielleicht auch mal in der Kontrollzone Bremen, Hamburg oder Hannover.

Text und Fotos: Joachim Siems

Für Vereine, die selbst einmal den Wunsch haben, ihren Mitgliedern Angst oder Hemmungen vor einem Flug in oder durch Kontrollzonen zu nehmen, bieten Sarah Knies und Paul Gellert an, zu den Vereinen vor Ort zu kommen. Die Vorträge können in eurem Clubheim oder anderen geeigneten Räumen stattfinden. Termine und Voraussetzungen sind vorab abzustimmen.

Bei Interesse bitte Kontaktaufnahme über vfr.bremen@dfs.de

Alternativ zu einem Termin vor Ort kann auch eine Veranstaltung in der DFS-Niederlassung in Bremen stattfinden. Je nach aktueller Verkehrslage besteht dabei auch die Möglichkeit, den Tower und ggf. das Radarcenter zu besichtigen. Hierzu bietet die DFS drei Termine an, die bei Interesse für eine Gruppe vereinbart werden können: 18. August, 29. September und 10. November.

Auch hier sind die Termine rechtzeitig im Voraus über vfr.bremen@dfs.de abzustimmen.

Ansprechpartner: Sarah Knies und Paul Gellert

RMH

Wir gratulieren

Julian Neugebauer

zur bestandenen Prüfung PPL (A)

am 07.04.2024 in Rotenburg/Wümme.

Hier mit Fluglehrer Wolfgang Bröcker (re.)
und Prüfer Gerd König (li.)

Motorfluggruppe des Bremer Verein für Luftfahrt e. V.



Ein Blick hinter die Kulissen: Die Airbus-Werksführung in Finkenwerder



Das obligatorische Gruppenfoto vor dem Leitwerk
Foto: Elina Schrader

Am 22. März 2024 öffnete Airbus seine Tore für 30 luftfahrtbegeisterte Jugendliche aus den Luftsportverbänden Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Organisiert u. a. von einigen Mitgliedern aus den Verbänden, die bei Airbus arbeiten, bot diese verbandsübergreifende Veranstaltung einen exklusiven Einblick in das Herzstück der Flugzeugproduktion.

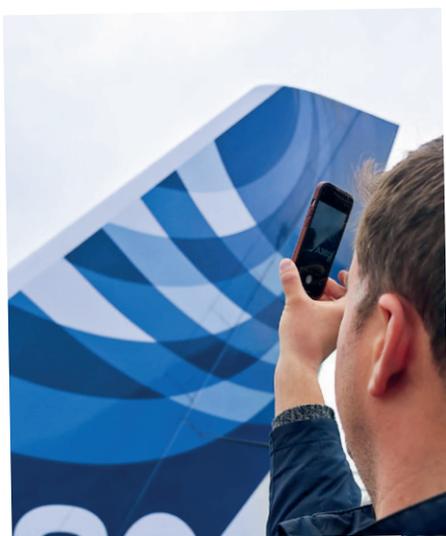
Für uns war es nicht nur eine Gelegenheit, die beeindruckende Größe des Airbus-Werks mit seinen ca. 16.000 Mitarbeitenden in Finkenwerder zu erleben, sondern auch eine Möglichkeit, den komplexen Prozess des Flugzeugbaus aus nächster Nähe zu betrachten. Somit war es trotz des strikten Fotoverbots möglich, bleibende Eindrücke zu sammeln, und wir haben den Tag genossen.

Die dualen Studenten und Auszubildenden von Airbus, die selbst Segelflieger sind, gaben zu Beginn persönliche Einblicke in ihre Ausbildung und vermittelten uns ein Gefühl für die vielfältigen Berufsmöglichkeiten bei Airbus. Die anschließende Führung umfasste eine detaillierte Erläuterung der verschiedenen Produkti-

onsschritte, angefangen bei der Strukturmontage über die Endmontagelinie und endend bei dem Completion Center. Auch die Führung wurde von den persönlichen Einblicken der dualen Studenten und Auszubildenden untermauert, auch Fragen konnten direkt beantwortet werden – etwas, was bei einer gewöhnlichen Führung durch einen Guide wohl nicht möglich gewesen wäre.

Besonders beeindruckend waren die hohen Plattformen, auf denen wir standen, um jeden Schritt der Produktion zu beobachten. U. a. ein Blick auf das imposante Seitenleitwerk des A380 auf einer Freifläche oder Blicke auf den Airbus A350 von oben ließen die Größe und Präzision der Flugzeugkonstruktion erahnen. Doch nicht nur die Technik beeindruckte, sondern auch die Sicherheitsvorkehrungen, die bis zum Treppengeländer reichten (Ja, man muss sich dort stets festhalten, um nicht zu stolpern!), zeugten von der Größe und Professionalität des Betriebs.

Die Museumsflugzeuge auf dem Werksgelände und der eindrucksvolle Blick auf die fast fertigen und unfertigen Flugzeuge (beispielsweise einzelne Rumpfsektionen) hinterließen bleibende Eindrücke. Die Jugendlichen erhielten Einblicke in die Ausbil-



Die Perspektive verstärkt die Imposanz
Foto: Janosh Becker



Einem Mitglied hat es so gut gefallen, dass er am nächsten Tag mit dem Motorsegler direkt nochmal drübergeflogen ist
Foto: Alexander Boller

dungsmöglichkeiten und -wege, die das Unternehmen bietet, und wurden ermutigt, ihre Leidenschaft für die Luftfahrt weiter zu verfolgen.

Ein weiteres Highlight war der verbandsübergreifende Austausch, der während der Veranstaltung stattfand. Es ist inspirierend zu sehen, wie Menschen aus verschiedenen Regionen zusammenkommen, um ihre Begeisterung für die Luftfahrt zu teilen und voneinander zu lernen.

Zum Abschluss des ereignisreichen Tages war klar: Die Airbus-

Werksführung in Finkenwerder bot nicht nur spannende Einblicke in die Welt des Flugzeugbaus, sondern auch die Möglichkeit, neue Kontakte zu knüpfen und sich von der Faszination der Luftfahrt begeistern zu lassen. Diese Art von Erfahrungen stärkt nicht nur das Verständnis für Technik und Innovation, sondern auch den Zusammenhalt und die Leidenschaft innerhalb der Luftfahrtgemeinschaft. Und vielleicht hat es ja den ein oder die andere dazu motiviert, seine Leidenschaft für die Luftfahrt auch im Beruf zu verfolgen oder einen Traum zu verwirklichen.

Text: Janosh Becker

Gemeinsames Volleyballturnier der Luftsportjugend



Ein jubelndes Abschlussfoto



Kennenlernen beim Aufwärmen

Nachdem die Teilnehmer des Weihnachtsvolleyballturniers so viel Spaß hatten, sehnten sie sich nach einer Fortsetzung. Ihr Wunsch wurde erhört, und so trafen sich am 9. März in der Turnhalle in Fischbek die Mitglieder der Luftsportjugend Niedersachsen sowie die aus Hamburg und Schleswig-Holstein, um gegeneinander anzutreten.

Vier gemischte Teams traten in einer Hin- und Rückrunde gegeneinander an, wobei sich schnell zwei starke Teams herauskristallisierten. Es war ein Kopf-an-Kopf-Rennen bis zum Schluss, bei dem der Spaß am Spiel im Vordergrund stand. Doch nicht nur Volley-

ball stand auf dem Programm – auch andere Sportarten wurden ausprobiert, und neben dem Spiel war genug Zeit, über Flugerlebnisse zu fachsimpeln und Heldengeschichten zu erzählen.

Die Atmosphäre war geprägt von Freundschaft und Teamgeist, während neue Bekanntschaften über die Landesgrenzen hinweg geschlossen und Pläne für kommende Sommer und Saisons geschmiedet wurden. Nach einem Gruppenfoto wechselten die Teilnehmer zu anderen Sportarten, darunter Völkerball und Fußball, bei denen der Spaß für alle garantiert war.

Nach einer kleinen Pause fand die Veranstaltung ihren Höhepunkt im Segelflugclub Fischbek, der sich freundlicherweise bereit er-



Die Mädels erarbeiten eine Strategie



... und dann ging's zur Sache!



Fairness beim Spiel, Fairness nach dem Spiel

klärt hatte, eine After-Sport-Party auszurichten. Bei gegrilltem Essen und erfrischenden Getränken wurden die Teilnehmer eingeladen, die Gebäude, Fahrzeuge und Flugzeuge des Clubs zu erkunden. Diese Einblicke weckten bei vielen das Interesse, den Verein während der Sommermonate zu besuchen.

Doch der Moment des Abends, auf den alle hingefiebert hatten, war zweifellos die Siegerehrung. Unter den Highlights waren der wunderschöne Wanderpokal, gestellt von der Luftsportjugend Schleswig-Holstein, und die kreativen Teamnamen, die während des Abendessens entstanden sind. Den dritten Platz belegte das gemischte Team „Ameisenkniehöhe“ aus Niedersachsen und Holsteinern mit 73 Punkten. Der knappe Unterschied von einem Punkt machte den Wettkampf um den zweiten Platz zu einem nervenaufreibenden Moment. Schließlich sicherte sich das Team „Motorspatz Ultras“, ebenfalls eine Mischung aus Holsteinern und Niedersachsen, den zweiten Platz mit 83 Punkten. Doch die wahre Ehre gebührte den „Fliegenden Fischen“, den Gastgebern aus Fischbek, die mit 84 Punkten den ersten Platz verdienten und den Wanderpokal stolz in ihrem Vereinsheim präsentieren konnten. Insgesamt waren das Turnier und die anschließende Feier ein voller Erfolg, der die Vorfreude auf das nächste Jahr mit dem Wandern des Wanderpokals nur noch steigert. Es war eine Zeit voller Spaß, Freundschaft und sportlichem Ehrgeiz, die die Luftsportjugend weiterhin vereint und stärkt.

Text: Elina Schrader, Fotos: Lilly Schön

Gratulation zur Fluglehrerprüfung

Der Luftsportverband Hamburg freut sich, zwei neue Segelfluglehrer begrüßen zu können.

Wir gratulieren Julian Wiggers und Sven-Helge Wagner vom HAC Boberg zu ihren Fluglehrerprüfungen, die sie in Laucha und Unterwössen erfolgreich absolviert haben.

Beide sind auch beruflich eng mit der Luftfahrt verbunden und bringen umfangreiche Segelflugerfahrung mit – im allgemeinen Segelflugbetrieb, auf Strecke und in den Bergen. Gleich zu Beginn der neuen Flugsaison verstärken sie kräftig das HAC-Fluglehrerteam.

Für die erste Schulungssaison und Zukunft wünschen wir erfolgreiche, sichere Flüge mit viel Freude dabei.

Luftsportverband Hamburg e. V.



Julian Wiggers (hi) mit Flugschüler Fabian von Gadomski in Boberg



Sven-Helge Wagner (hi) mit Schüler Phillip Welsch in Boberg

Termine 2024

14.06.2024 - 19 Uhr	Vortreffen Landesverbandsfliegerlager hybrid im HAC Boberg und online
28.07.-11.08.2024	Fliegerlager des Luftsportverbandes Hamburg in Przylep, Interessenten können sich hier melden: fliegerlager2024@gmx.de
31.08.-01.09.2024	Krumsiek-Preis 2024: SG 38-Fliegen auf der Wasserkuppe
07.09.2024	Landesjugendvergleichsfliegen 2024 in Boberg, ausgetragen vom HAC Boberg e. V. (Ersatztermin 08.09.2024)

Aus dem Verband

Beste niedersächsische Junior-Segelflieger beenden ihren Trainingswettbewerb beim Hannoverschen Aero-Club



Startaufstellung zum Trainingswettbewerb des niedersächsischen D-Kaders am Flugplatz Oppershausen bei Celle
Foto: KopterZentrale

Der Wettbewerb der niedersächsischen D-Kader-Pilotinnen und -Piloten wurde in zwei Flugzeugklassen geflogen, in der gemischten Klasse und in der Clubklasse. Den ersten Platz in der gemischten Klasse belegte Lorenz Schulze-Varnholt, in der Clubklasse ging der Sieg an Frederic Janssen.

Es geht um Wetterkenntnisse, Feingefühl und Taktik, wenn Niedersachsens beste Junior-Segelflugpilotinnen und -piloten ins Trainingslager gehen. In diesem Jahr trafen sich die 25 Wettkampfflieger vom 27. April bis zum 3. Mai beim Hannoverschen Aero-Club in Oppershausen bei Celle, um ihren fliegerischen Fähigkeiten den letzten Schliff zu geben – vor dem Beginn der anstehenden Wettkämpfe und den Deutschen Meisterschaften im August.

Jetzt stehen die Sieger des niedersächsischen D-Kader-Trainingswettbewerbs der Segelflieger fest. An vier von sieben Tagen mussten Strecken zwischen gut 100 und rund 250 Kilometer geflogen werden. Für die Platzierung ist einzig die Durchschnittsgeschwindigkeit entscheidend.

In der gemischten Klasse, mit den etwas moderneren Flugzeugen, waren Lorenz Schulze-Varnholt vom LSV Burgdorf, Clemens Freyer auch vom LSV Burgdorf und Yannis Hartung die Schnellsten ihrer Klasse – mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von 114,65 km/h, 114,07 km/h und 111,89 km/h. In der Clubklasse, mit den schon etwas älteren Flugzeugen, erreichten Frederic Janssen vom Hannoverschen Aero-Club, Christopher Hanson vom LSV Schneverdingen und Eve Lanzendörfer vom Hannoverschen Aero-Club die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten, mit 98,18 km/h, 97,30 km/h und 93,97 km/h.

An drei der sieben Tage war allerdings die Thermik so schwach, dass keine Wettkämpfe stattfanden. Am 1. Mai wurde der laufende Wettkampf der gemischten Klasse ebenfalls neutralisiert.

„Die Wetterbedingungen waren während des gesamten Trainingswettbewerbs sehr unterschiedlich“, sagt Philip Frantzheld, 2. Vorsitzender des austragenden Hannoverschen Aero-Clubs. „Von Wolken-thermik über Blauthermik bis Starkwind war alles dabei. Entsprechend anspruchsvoll war es, an den Flugtagen passende Aufgaben für die Pilotinnen und Piloten der beiden Wettbewerbsklassen zu finden.“

Das ist offenbar gelungen. Steven Dehne, Lehrgangsführer, zeigte sich zufrieden: „Eine erfolgreiche und lehrreiche Woche liegt hinter uns, in der sich die Teilnehmer und Piloten fliegerisch und persönlich weiterentwickelt haben. Der Hannoversche Aero-Club hat dem Kader hier eine super Möglichkeit geboten, sich auf die kommenden Wettbewerbe vorzubereiten.“

Dafür haben sich viele Helfer beim Hannoverschen Aero-Club ins Zeug gelegt. „Für uns als austragender Verein dieses Trainingswettbewerbs war es eine große Herausforderung, 25 Flugzeuge innerhalb kurzer Zeit in die Luft zu bringen“, sagt Frantzheld. „Denn der Wettbewerb beginnt immer erst, wenn alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Luft sind. Aber mit den zahlreichen Helferinnen und Helfern aus dem Verein sind wir immer schneller geworden und haben schon am zweiten Tag nur noch eine Dreiviertelstunde gebraucht, um mit zwei Winden und vier Schleppseilen alle Flugzeuge zu starten.“

Obwohl alle D-Kader-Piloten Erfahrung aus hunderten von Flugstunden haben, sind die Herausforderungen jedes Mal groß, denn die Bedingungen sind immer andere. Um realistisch trainieren zu können, wurde in Zweier-Teams und einem Dreier-Team geflogen. Die Trainees fliegen meist voraus, der Trainer hinterher. So können die Kader-Piloten ihre eigenen Entscheidungen treffen, sich aber dennoch jederzeit Feedback vom Trainer holen.

In den D-Kader werden alle Pilotinnen und Piloten aufgenommen,



Warten auf geeignetes Flugwetter. Am ersten Tag wurde der Start um eine Stunde nach hinten verschoben. Foto: HAeC



Frederic Janssen vom Hannoverscher Aero-Club startbereit in seiner ASW 20 Foto: HAeC



Lukas Luksch, Niklas Hahn (beide Hannoverscher Aero-Club) und Joshua Arntz (Aero-Club Braunschweig) warten auf ihren Start, Foto: HAeC



Kim Sophie Turlach (Luftsportvereinigung Ithwiesen) und Tim Bauer (LSV Burgdorf) bei den Startvorbereitungen, Foto: HAeC

die sich bei einem Qualifikationswettbewerb für die Deutsche Junioren-Meisterschaft qualifizieren. Außerdem besteht die Möglichkeit, über einen Nachrückplatz oder herausragende Leistungen in den D-Kader berufen zu werden.

Text: Karsten Schäfer

[Hier finden Sie die Ergebnisse aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer des D-Kader-Trainingswettbewerbs:](https://www.soaringspot.com/en_gb/d-kader-oppershausen2024/)

https://www.soaringspot.com/en_gb/d-kader-oppershausen2024/

Sieben neue Segelfuglehrer Prüfung erfolgreich bestanden

Am 17. April haben sieben Anwärter die Prüfung zum Segelfuglehrer erfolgreich bestanden und verstärken die Flugschule des Luftsport-Verbands Niedersachsen.

Vorausgegangen war ein neuntägiger Theorielehrgang vom 2. bis 11. Februar und der 14-tägige Praxislehrgang vom 5. bis 18. April in Celle-Scheuen. Alle Teilnehmer haben fliegerisch und weit darüber hinaus viel gelernt und freuen sich auf die bevorstehende Saison! Ein besonderer Dank geht an den Lehrgangsteiter Günther Bertram für die gute Organisation und akkurate Durchführung des Praxislehrgangs sowie Andreas Streich für die Organisation des Theorielehrgangs. Unterstützung kam von vielen unterschiedlichen Referenten sowie den Fluglehrern Norbert, Markus und Meike.

Abgerundet wurde der Lehrgang durch die Prüfer Andreas und Norbert mit fairem und hilfreichen Feedback.

Beeindruckend war der Einsatz der vielen Helfer der Flugsportvereinigung Celle e. V., insbesondere Christian, Herbert, Andreas,



Prüfung geschafft und bestanden!

Geert und Jörg, die auch unter der Woche für uns den Flugbetrieb organisiert haben. In der Küche hat sich Edo unermüdlich eingesetzt. Vielen Dank dafür an den ganzen Verein!

Text: Arne Voß, Foto: Maren Dellinger

Bezirksmeisterschaft Weser-Ems 2024 Cloppenburg



Abschlussbild mit allen Teilnehmern, Helfern, Mitgliedern und Freunden
Foto: Leon Braun



Helfer zum Abrüsten der Ka6 ca. 5 Kilometer vor dem Flugplatz – zum Tragen zum Platz waren die Wege wohl doch zu weit und die Straßen zu schmal, Foto: Sarah Dzenus



Gemeinsames Bild mit sämtlichen Siegern, Foto: Monika Middendorf

Jedes Jahr während der Himmelfahrtswoche ist der Luftraum über dem Weser-Ems Bereich und darüber hinaus besonders voll. In dieser Zeit findet die alljährliche Bezirksmeisterschaft Weser-Ems mit dem integrierten Manfred-Krebs-Gedächtnisfliegen statt. Dabei stellt sich jährlich ein anderer Verein aus dem Bezirk für die Ausrichtung dieses Wettbewerbs zur Verfügung. Nachdem wir vor 10 Jahren, 2014, letztmalig die „BZM“ ausgerichtet haben, durften wir vom Luftsportverein Cloppenburg in diesem Jahr wieder die befreundeten Fliegerkameraden aus den umliegenden Vereinen aus der Region und darüber hinaus vom 03.05 bis 12.05 bei uns am Flugplatz in Varrelbusch begrüßen.

Insgesamt 48 Flugzeuge mit etwa 140 Gästen samt Zelten, unzähligen Wohnwagen und Zubehör haben sich pünktlich zum Eröffnungsbriefing an unserem „Texas Airport“ eingefunden.

Auch wenn wir im Vorfeld unser Bestmögliches gemacht haben, um auf alles vorbereitet zu sein, lag eine Sache nicht in unserer Hand: Das Wetter konnten wir nicht beeinflussen. Und so blickten wir doch etwas besorgt darauf, dass in diesem Jahr die Himmelfahrtswoche recht früh im Jahr gelegen ist. Jedoch sollte das Wetter uns nicht im Stich lassen, so dass wir im Rahmen der Bezirksmeisterschaft für die beiden Wertungsklassen insgesamt fünf von möglichen acht Wertungstagen realisieren konnten. Für das „kleine“ Manfred-Krebs-Gedächtnisfliegen konnten ebenfalls noch zwei von möglichen drei Wertungstagen geflogen werden.

Den diesjährigen Titel als Bezirksmeister Weser-Ems in der Clubklasse sicherte sich Philipp Roder vom Hannoverschen Aero-Club mit seinem Discus BT. Bemerkenswert ist, dass der zweite Platz durch eine Ka6 belegt wurde und gleichzeitig mit Pilot Marvin Roder (FSC Hannover) innerhalb der Familie bleibt. Komplettiert wurde das Treppchen von Lorenz Wierhake vom LSV Egge e. V. und seiner Elfe S4A.

Martin Petz vom LSV Papenburg-Hümmling e. V. konnte seinen Vorjahrestitel als Bezirksmeister Weser-Ems in der gemischten Klasse auf seiner Antares 21E erfolgreich verteidigen. Den zweiten Platz belegte Andreas Wiecker vom LSV Quakenbrück e. V. mit seinem Nimbus 4M. Über eine erfolgreiche dritte Platzierung durfte sich Malte Deyerling von der Fluggruppe JG71 „R“ e. V. mit einer ASW20 WL freuen.

Das Podium des „MKF“ (Manfred-Krebs-Gedächtnisfliegen) führte nach zwei Tagessiegen Heiner Schütte vom LSV Lingen e. V. mit einer Std. Libelle an. Mit einem zweiten Platz komplettierten Tatjana und Frank Roder (Hannoverscher Aero-Club e. V.) auf dem Duo Discus XLT die erfolgreiche Familienwoche mit ihren beiden Söhnen. Auf seiner Glasflügel Mosquito sicherte sich Thomas van Almsick den dritten Platz auf dem Podest. Nochmals einen herzlichen Glückwunsch an die Sieger!

Aber ebenfalls ein Glückwunsch an alle weiteren Piloten, die so erfolgreich und unfallfrei mitgeflogen sind und auch teilweise bis spät in den Abend noch versucht haben, mit der letzten Thermik



Startaufbau mit dem Teilnehmerfeld der BZM



Debriefing nach erfolgreichem Startbetrieb

zurückzukommen. Auch wenn es in einem Fall leider nicht mehr ganz bis zum Flugplatz zurück gereicht hat, zeigt doch gerade diese Außenlandung gegen 19:30 Uhr etwa fünf Kilometer vor dem Flugplatz, wie familiär geprägt die Gemeinschaft innerhalb der BZM ist. So wurde kurzerhand das Abendessen auf dem Platz stehen gelassen, mehrere Autos mit Helfern aus unterschiedlichsten Vereinen gefüllt und das gemeinsame Bier mit der Pilotin auf den Außenlande-Acker verlegt.

Insgesamt können wir hoffentlich alle auf eine schöne Flugwoche mit vielen neuen Eindrücken, Erfahrungen und neuen Freunden zurückblicken.

Da ich hoffe, dass viele Sponsoren, Teilnehmer, Gäste, Helfer und Mitglieder des Vereins den Text bis hierhin gelesen haben, möchte ich mich abschließend nochmals bei allen bedanken, die dazu beigetragen haben, dass dieser familiäre Wettbewerb erfolgreich durchgeführt werden konnte: Vielen Dank an alle Teilnehmer und Gäste für euren Besuch, vielen Dank an alle Helfer und Freunde/Familien des Vereins, die wirklich tatkräftig bei der Umsetzung

unterstützt haben, und insbesondere gilt all den Mitgliedern des Organisationsteams ein großer Dank! Ohne euer ehrenamtliches Engagement ist das Ausrichten solch eines Wettbewerbs auf diesem Niveau gar nicht möglich. Schon heute freue ich mich auf das gemeinsame Wiedersehen im kommenden Jahr beim LSV Lingen. Dann auch gerne wieder als Teilnehmer! :)

Text: Christian Harms-Zumbrägel

Quellen:

Ergebnisse BZM Clubklasse: <https://www.soaringspot.com/de/bzm2024/results/clubklasse>

Ergebnisse BZM gemischte Klasse: <https://www.soaringspot.com/de/bzm2024/results/gemischte-klasse>

Ergebnisse MKF: <https://www.soaringspot.com/de/manfred-krebs-gedachnisfliegen-varrelbusch-2024-varrelbusch-2024/results/gemischte-klasse>

LSV Günther Groenhoff e. V. Stade



... gratuliert Tomasz Strunk (rechts im Bild) zur bestandenen Prüfung PPL (A)

am 19.03.2024 in Stade

Hier mit Prüfer Gerd König

Wir gratulieren

Flugwissenschaftliche Fachgruppe Göttingen e. V.



Dominik eingerahmt von Fluglehrer Christoph Schwahn, Oliver Boguhn und Fluglehrer Georg Koppewallner (von li. nach re.), Foto: E. Detzler

Die FFG gratuliert zum ersten Alleinflug

11.05.2024 **Dominik Seeger** hat heute mit seinen ersten drei „Solos“ die A-Prüfung bestanden. Das Ende eines schönen Flugtags wurde bei bestem Wetter durch die bestandene „A“ gekrönt, die FFG gratuliert ganz herzlich und wünscht immer gute Flüge. Mit der gerade begonnenen Saison „vor der Brust“ sind dieses Jahr bestimmt noch viele schöne Flüge möglich.

Hannoverscher Aero-Club e. V.



Fluglehrer Marvin Roder gratuliert **Lea Schmitt zu Ihrer A-Prüfung** am 31.03.2024 in Oppershausen

Tatjana Roder, HAeC

Airbus HFB Fluggemeinschaft e. V.

Volles Haus ... Volle Freunde!

Die Airbus HFB-Fluggemeinschaft e. V. gratuliert **Leonard Lippmann zum Alleinflug** ganz herzlich. Nahezu komplett angetreten freuten sich am 04.05.2024 die Fluglehrer der Fluggemeinschaft über den Ausbildungserfolg von Leonard.

Der Vorstand



Von Links: Harald Schliedermann, unser frisch gebackener Fluglehrer **Tim Pruseit**, **Leonard Lippmann**, **Matthias Runte**, **Matthias Henze**, umgehauen hat es **Thoralf Gröper**

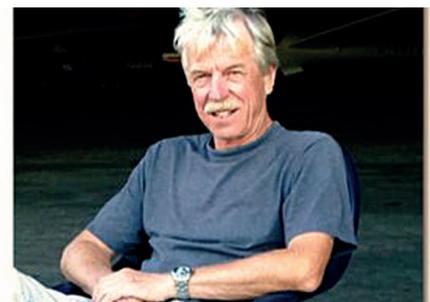
Nachrufe

Nachruf Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes

Die Luftsportgemeinschaft Fallersleben trauert um Heinz-Gerd Brunßen-Gerdes. Das Fliegen war seine große Leidenschaft. Nach Stationen in Bisperode und Stüde kam er vor über zehn Jahren zu uns. Auch beruflich war er als Mitarbeiter des LBA mit der Fliegerei verbunden. Er betreute unsere Verbände und machte sich auch um die UL-Fliegerei verdient.

In den zehn Jahren seiner Vereinszugehörigkeit widmete er sich leidenschaftlich der Segelfliegerei und war viel mit seinem Herzstück, seiner PIK16, auf Streckenflügen unterwegs. Auch sein Gleitschirm hatte es ihm sehr angetan.

Heinz zeichnete sich durch sein exzellentes technisches Know-how und sein unglaubliches handwerkliches Geschick aus. Er hat seine Fähigkeiten auch immer gerne in den Dienst des Vereins gestellt. Es gab kaum einen Bauabend, an dem man ihn nicht in der Werkstatt angetroffen hat. Nach seinem Berufsleben begann er in seiner Werkstatt in Essenrode mit dem Bau wunderschöner Kanadier aus Holz.



Mit Beginn seiner schweren Erkrankung musste er leider immer öfter mit der Fliegerei pausieren, er war jedoch bis zuletzt sehr zuversichtlich, dass er genesen würde und wieder voll in die Fliegerei einsteigen könne. Leider haben sich seine und unsere Hoffnungen nicht erfüllt. Am 23. März hat er viel zu früh seinen letzten Flug angetreten. Sein Humor, seine positive Lebenseinstellung werden uns immer in Erinnerung bleiben. Wir sind sehr traurig, dass er nicht mehr da ist. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie.

LSG Fallersleben

Osnabrücker Verein für Luftfahrt e. V.

Nachruf auf Ulf Ewert

Am 12.4.2024 ist unser Vereinskollege Ulf Ewert nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von 83 Jahren verstorben. Wir sind sehr betroffen von seinem Tod, weil Ulf wenige Wochen zuvor noch mittendrin war im Vereinsgeschehen des OVfL. Den ganzen Winter über hat er – wie in jedem Jahr – in der Werkstatt mitgearbeitet, ehe ihn die Kraft verließ. Nun ist er zu seinem letzten Flug gestartet.

Der Osnabrücker Verein für Luftfahrt trauert um einen hochaktiven Vereinskameraden, der auch viele Jahre im Vorstand als Technischer Leiter und 2. Vorsitzender aktiv war und die Geschicke des Vereins über Jahrzehnte mit gesteuert hat. Geboren wurde Ulf Ewert am 4. Februar 1941 in Klein Rauschen, Kreis Lyck, also im Seenland Masuren. Unter schwierigsten Bedingungen musste die Familie fliehen und kam letztlich in das Osnabrücker Land, wo Ulf in Achmer eine neue Heimat und seine Frau Elke fand. Er absolvierte eine Lehre als Maschinenschlosser und wurde später Maschinenbau-Techniker. Bereits am 1.5.1956 war er als 15-Jähriger in den OVfL auf dem Flugplatz Achmer eingetreten, hatte auf dem SG 38 seine ersten Hüpfen gemacht und dann auf der Rhönlerche geschult. 1970 wurde er Fluglehrer und war fortan vom „Platz“ eigentlich nicht mehr wegzudenken. Wir werden das in den nächsten Wochen und Monaten spüren, weil Ulf eine so große Konstante war – bis zuletzt. Wir verlieren in ihm ein durchaus streitbares Vereinsmitglied; er war aber ein bescheidener Mensch und stets sehr hilfsbereit. Die Belange des Vereins waren für ihn immer zentral. Er war mit großer Leidenschaft Segelflieger.

Und natürlich wäre sein Leben nur unvollständig beschrieben, würde man nicht auf die Oldtimer-Fliegerei zu sprechen kommen; in den 1970er- und 1980er- Jahren flog er leistungsmäßig überland – gerne mit der Mosquito; aber ab Mitte der 1980er erwachte seine Leidenschaft für die Holzflugzeuge. Nicht nur die Foka 4 (D-6373) stand dabei im Zentrum; sondern auch die verschiedenen Bauprojekte im OVfL – von der Lo 100 über die zwei Grunau Babys bis hin zur Olympia Meise und zum Kranich III. Wo Späne fielen, war Ulf dabei. So kam es dann auch durch Dr. Harald Kämper zum Kontakt mit dem Vintage Glider Club,



Ulf Ewert im Jahr 2018 in Polen

Foto: Petra Jeska

der in diesen Tagen die Trauer mit uns teilt. Sowohl der Präsident Andrew Jarvis als auch die Vorsitzende Christine Whitaker haben ihr Beileid zum Ausdruck gebracht. Ulf hat kaum eine VGC-Rallye ausgelassen, ist mit seiner Foka 4 und dem Wohnwagen durch Europa gereist, und als er das nicht mehr konnte, dann eben nur mit dem PKW; auf diese Weise war er noch im letzten Sommer mittendrin in der großen VGC-Familie in England. Viel wäre hier noch zu nennen – die Organisation der VGC-Rallyes in Achmer 2002 und 2009 und natürlich die Grunau Baby-Treffen, die alternierend am Ursprungsort in Grunau in Polen stattfanden. Ulf war bei den Ausflügen nach Polen stets der Organisator und Motivator, auch sonst eine der treibenden Kräfte; die polnischen Fliegerkollegen haben ihn dafür 2018 mit einer Bronzeplakette an der historischen Halle geehrt – sie hängt zwischen denen für Gottlob Espenlaub und Wolf Hirth. Auch wir im Osnabrücker Land und auf dem Flugplatz Achmer werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Joachim Jeska, 1. Vorsitzender des OVfL e. V.

Termine

Verband

18.01.2025	Workshop für Vereinsentwicklung und Mitgliedergewinnung	LSB Hannover
------------	---	--------------

Jugend

06.09.–08.09.2024	Landesjugendvergleichsfliegen 2024	Flugplatz Nordhorn-Klausheide
-------------------	------------------------------------	-------------------------------

Vereine

07.09.2024	Fly-In von selbsterbauten Flugzeugen und Oldtimern	Verkehrslandeplatz Rinteln EDVR
08.09.2024	Tag des offenen Denkmals Ausstellung von fliegenden Oldtimern	Verkehrslandeplatz Rinteln EDVR

Motorflug

24.07.–27.07.2024	24. Alpenflugeinweisung	Bad Wörishofen
geplant im September 2024	Grenzflugzustände & Sicherheitseinweisung (geplant)	Flugplatz Bad Pyrmont EDVW
06.09.–09.09.2024	Niedersachsenrallye (geplant)	Osnabrück/Nordhorn
09.11.2024	Nds. Motorfliegetag 2024	Forellenhof Walsrode
07.12.–08.12.2024	Fluglehrerfortbildung MF	Ort: NN

Segelflug

22.07.–02.08.2024	Streckenfluglehrgang	Celle-Scheuen
17.11.2024	Segelfliegetag 2024	Stadthalle Walsrode
23.11.2024	Auffrischungsschulung	Göttingen
21.12.2024	Auffrischungsseminar FI(S) + FI UL	LSB in Hannover
N.N.	Auffrischungsschulung	Springe

Segelflugausbildung 2024

14.09.2024	FI(S)Q- Ausbildung für Ausbildungsleiter	Höpen
21.09.2024	Vorauswahlprüfung Fluglehrerlehrgang FI (S)	Rinteln

Technik

28.09.–01.10.2024	Zellenwart 1 H&G Bauweise incl. Grundmodul	10.10.–13.10.2024	Werkstattleiter 2 / FVK Bauweise
02.10.–05.10.2024	Werkstattleiter 1 H & G-Bauweise	14.10.–18.10.2024	Motorenwart/Motorseglerwart
06.10.–09.10.2024	Zellenwart 2 FVK Bauweise incl. Grundmodul	31.10.–03.11.2024	Fallschirmwart incl. Grundmodul

Nach Absprache

ICAO-Sprachprüfungen, Erst- und Neubewertung, Level 4 und 5
Braunschweig: guenter.bertram@segelflug.org

Hamburg: lsp@carsten-brandt.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe August/September ist am 01.07.2024

Dr. Günther Schöffner neuer Technik-Referent beim Luftsportverband Rheinland-Pfalz

Im April 2024 hat Günther Schöffner auf Wunsch des Verbandes die Aufgabe des Technik-Referenten übernommen. Seit 2020 ist er im Ausbildungszentrum des LSV RP am Domberg in Bad Sobernheim als Ausbilder für Motorwarte aktiv, seit Februar 2022 wirkt er dort bei der Fluglehrerfortbildung mit. Im Frühjahr 2023 hat er den Lehrgang „UL-Wart“ aus der Taufe gehoben, der nach mehreren erfolgreichen Durchläufen nun beim DAeC möglichst in die Ausbildungsrichtlinien aufgenommen werden soll. In seiner neuen ehrenamtlichen Rolle ist er auch Mitglied des Bundesausschusses „Technik“ des DAeC.

Günther Schöffner hat von Kindesbeinen an das Arbeiten an Verbrennungsmotoren und Kraftfahrzeugen gelernt. Nach einer Berufsausbildung bei der Wehrtechnischen Dienststelle für Luftfahrzeuge in Manching schloss er sein Studium an der Technischen Universität München als Dipl.-Ing. ab und promovierte dort anschließend zum Dr.-Ing. Obwohl er in den folgenden Jahrzehnten überwiegend im internationalen Management tätig war, ging seine enge Verbundenheit zur Technik nie verloren. Der 54-Jährige ist

seit 25 Jahren auch in der Erwachsenenbildung tätig, bei der in den letzten Jahren der Flugsport eine immer größere Rolle eingenommen hat.

Sein Anliegen ist es, den Luftsport bei der Bewältigung der bestehenden Herausforderungen zu unterstützen. Gerade in Zeiten von Nachwuchssorgen, Luftraum- oder CO₂-Diskussionen brauchen die Vereine kompetentes Personal und der Luftsport eine starke Interessenvertretung. Durch seine Mitwirkung beim LSV RP und beim DAeC möchte er einen persönlichen Beitrag dafür leisten und auf diese Punkte seinen Schwerpunkt legen. Seit mehreren Jahren ist er deshalb auch freier Autor bei verschiedenen Luftsportmagazinen.



Dr. Günther Schöffner ist der neue Technik-Referent

Pressemitteilung LSV RP

Nachruf Kurt Geller

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V. trauert um seinen ehemaligen langjährigen Vizepräsidenten Kurt Geller, der unter tragischen Umständen am 17.04.2024 kurz vor seinem 94. Geburtstag seinen letzten Flug angetreten hat.

Kurts wichtigster Pol war seine Familie, die ihm den Rückhalt, die Zeit und auch die Unterstützung gab, gemeinsam mit seinen Freunden die Schönheit des Luftsports zu erleben.

Kurt Geller machte Mitte der 70er-Jahre seinen Pilotenschein. 1977 wurde er erster Vorsitzender des Luftsportvereins Bad Neuenahr-Ahrweiler. Dieses Amt übte er zehn Jahre erfolgreich aus. Im Jahr 1981 wurde er zum Vizepräsidenten des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz gewählt und repräsentierte in diesem Amt den Luftsportverband Rheinland. Mit seiner besonderen coolen Art hat er dieses Amt bis 1996 mit großem Einsatz ausgefüllt.

Bei der 60-Jahr-Feier des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz in 2011 wurde er nochmal als Ehrengast im Ausbildungs-/Verbandszentrum in Bad Sobernheim begrüßt und ihm wurde für seinen Einsatz für den Verband gedankt.



Mit Kurt hat uns ein engagiertes Mitglied und ein toller Kamerad für immer verlassen. Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz verbindet sein tief empfundenes Mitgefühl mit der dankbaren Erinnerung an sein Wirken im Luftsport.

Danke!

Ernst Eymann

Präsident Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.

Ehrung Harro Renth



Im Rahmen der Segelfluglehrerausbildung überreichte Ernst Eymann Harro Renth die DAeC Ehrennadel Gold für 54 Jahre ehrenamtliche Ausbildung von Segelfliegern Fotos: LSV RP

Gebiet Pfalz

Ehrung Gerhard Rapp - Goldene Ehrennadel

Bei der Mitgliederversammlung des Luftsportverbandes Pfalz am 22.03.2024 wurde Gerhard Rapp vom Präsidenten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, mit der Goldenen Ehrennadel, der höchsten Auszeichnung des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, für seine großen Verdienste um den Luftsport und den Landesverband ausgezeichnet.

Gerhard trat 1966 in den Flugsportverein Neustadt ein. Der Segelflug-Lizenz, die er 1969 erwarb, folgte 1975 die Motorsegler-Lizenz und 1978 der PPL A. Hinzu kamen 1977 die Lehrberechtigung für Segelflug und Jahre später noch die UL-Lizenz. 2008 wurde Gerhard Rapp zum Vizepräsidenten des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz gewählt und war in dieser Funktion bis 2021 tätig. Seine besondere Sorge galt stets der Erhaltung und dem rechtlichen Schutz der Flugplätze gegenüber den sich in deren nächster Umgebung ausbreitenden Windenergieanlagen. In seiner Laudatio hob Präsident Eymann ganz besonders das von Gerhard Rapp 2004 erstrittene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hervor, das bundesweit die Position aller Betreiber von Flugplätzen gegenüber den Betreibern von Windkraftanlagen stärkt. Dieses grundlegende Urteil stellt – vereinfacht gesagt – fest, dass die Errichtung von Windenergieanlagen unzulässig ist, wenn sie nicht die gebotene Rücksicht auf den luftverkehrsrechtlich genehmigten Betrieb eines Flugplatzes/Segelfluggeländes nimmt, und dass das Interesse, den luftverkehrsrechtlich genehmigten Betrieb eines Flugplatzes ungehindert fortsetzen zu können, ein schutzwürdiges Individualinteresse ist. Von Gerhards großem Engagement für den Luftsport zeugen auch seine zahlreichen Auszeichnungen: die Silberne und die Goldene



Präsident Eymann überreicht Gerhard Rapp die Goldene Ehrennadel Foto: Margot Rapp

Segelfluglehrer-Ehrennadel, die Silberne Ehrennadel des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz und die Silberne Daidalosmedaille des DAeC. Wir danken Gerhard Rapp für seinen großen und erfolgreichen Einsatz für die Fliegerei und wünschen ihm noch viele gute und schöne Jahre im Kreise seiner Familie.

Albert Biedinger

Segelfluglehrerlehrgang April 2024



Der Lehrgang mit insgesamt 19 Teilnehmern fand vom 14. bis 26. April statt. Die zugehörige Pädagogikausbildung mit Vergabe der Lehrprobenthemen erfolgt schon im Januar. Trotz der äußerst schlechten Wetterverhältnisse konnten die erforderlichen Ausbildungsflüge durchgeführt werden.

Modellfliegertag 2024

Am Samstag, den 13.04.24 fand die Modellfliegertagung im Fliegerheim auf dem Flug- und Landeplatz Quirnheim in Grünstadt statt. Die Veranstaltung begann mit einer Begrüßung der Teilnehmer durch den Modellflugreferenten Charly Brantl, insbesondere galt der Gruß auch dem Präsidenten des MFSD, Ralf Bäumener. Der Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, begrüßte daraufhin die Anwesenden und gab einen kurzen Überblick über die Arbeit des DAeC und des Verbandes. Anschließend berichtete der Modellflugreferent und Vorsitzende Charly Brantl über seine Arbeit des vergangenen Jahres wie z. B. die Teilnahme an Sitzungen des Vorstandes des Landesverbandes und der Bundeskommission sowie über den Besuch bei verschiedenen Vereinen.

Ein weiteres Thema war die geplante Änderung der Wahl- und Geschäftsordnung der Modellflugkommission. Ein Entwurf mit den Änderungen wird vorbereitet und den Vereinen zur Mitwirkung

zugeschickt. Die endgültige Fassung wird auf der nächsten Modellfliegertagung zur Abstimmung und Genehmigung gestellt.

Im Referat von Ralf Bäumener ging es um die Zusammenhänge und die Aufgabenaufteilung DAeC, MFSD und LSP-Verbände im Rahmen der erteilten Betriebsgenehmigung durch das LBA. Des Weiteren ging er noch einmal auf die strukturierten Regeln für den Modellflug und das Prozedere der Geländemeldung und Anzeige ein mit dem Hinweis, dass nur dadurch ein aktives Bestandssicherungsverfahren angestoßen werden kann, was für einen legalen Modellflug gem. einem Urteil des VG Karlsruhe erforderlich ist. Allerdings ist dieses Urteil noch nicht rechtskräftig.

Besprochen wurden auch die Mitgliedschaft im Sportbund und die Möglichkeit der Förderung sowie die Kalibrierung der Messgeräte zur Lärmmessung.

Zum Ende der Tagung wurden für die anwesenden Vereine noch neue Windsäcke verteilt.

Text: Charly Brantl

Oster-Warm-up

Über das Osterwochenende vom 28.03. bis zum 01.04.2024 fand das diesjährige Oster-Warm-up in Nastätten statt. Nach der Anreise am Donnerstagabend gab es eine erste Gelegenheit zum gegenseitigen Kennenlernen. Am nächsten Morgen trafen dann die restlichen Teilnehmer ein und es folgte eine Vorstellungsrunde mit insgesamt neun Teilnehmern.

An diesem regnerischen ersten Tag gab es im Theorieteil eine Diskussionsrunde über Sicherheit und die Förderung einer positiven Clubkultur. Anschließend unternahmen wir gemeinsam einen Ausflug nach Limburg, um eine Runde Lasertag zu spielen.

Am Samstag war es endlich so weit – wir konnten fliegen. Trotz schwieriger Bedingungen aufgrund eines weichen Segelflugplatzes, schlechter Sicht durch Saharastaub und schwacher Grau-

thermik gelangen zumindest Platzrunden mittels Windenschlepp. Für viele von uns waren dies die ersten Flüge des Jahres. Außerdem wurden kleinere Reparaturen durchgeführt, das Equipment getestet und FLARM-Updates durchgeführt – alles, was zum Warm-up dazugehört.

Am Ostersonntag war die Wettervorhersage thermisch besser, jedoch hatte der starke Regen über Nacht den Flugplatz nicht mehr befahrbar gemacht. Das Herunterziehen der Anhänger war nur noch mit Hilfe eines Traktors möglich. Da auch für den Montag weiterer Regen vorhergesagt war, entschieden wir uns in gemüthlicher Sonntagsstimmung frühzeitig zur Rückreise.

Ein großer Dank gebührt dem Aero-Club Nastätten, der es trotz des frühen Zeitpunkts im Jahr ermöglichte, einen ausgezeichneten Segelflugbetrieb durchzuführen und uns seine Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen.

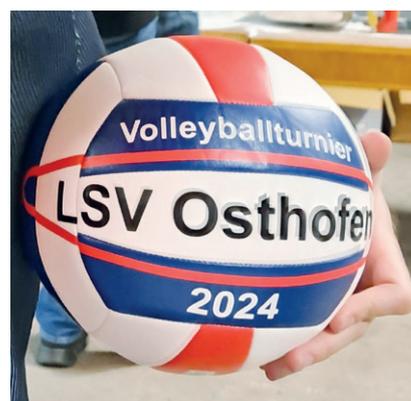
Steffen Rogoll



Erfolgreiches Volleyballturnier der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz



Die Spieler in Aktion



Eigens für das Event angefertigt

Kürzlich versammelte sich die Luftsportjugend Rheinland-Pfalz zu einem aufregenden Volleyballturnier außerhalb des gewohnten Flugplatzes. Der Luftsportverein Osthofen fungierte als Gastgeber dieses jährlichen Events, das Segelfliegern in der Winterzeit eine willkommene Abwechslung bot.

Das Turnier wurde auf Initiative der Luftsportjugend ins Leben gerufen. Gemeinsam mit 26 engagierten Helfern des LSV Osthofen organisierte der Verein das Event, das 16 Teams mit insgesamt 145 begeisterten Teilnehmern, darunter Spieler und Zuschauer, zusammenbrachte. Die Spiele waren durchweg von hoher Qualität geprägt und boten den Zuschauern spannende Wettkämpfe.

Die Teilnehmer reisten aus allen Regionen von Rheinland-Pfalz und sogar aus dem benachbarten Baden-Württemberg an, um am Turnier teilzunehmen. Der Veranstaltungsort, das Bildungszentrum Worms, bot die ideale Kulisse für dieses sportliche Ereignis. Nach einem ereignisreichen Tag auf dem Spielfeld versammelten sich die Spieler und Zuschauer zur Abendveranstaltung in der Vereinshalle am Flugplatz Worms. Bei der Siegerehrung wurden die herausragenden Leistungen mit tollen Sachpreisen gewürdigt, während Speisen und Getränke für das leibliche Wohl sorgten. Es



Die Sieger „Team Streckenflughlehrer“

ist bekannt, dass Segelflieger gerne feiern, und so wurde es keine Überraschung, dass die Feierlichkeiten bis in die frühen Morgenstunden andauerten.

Das Team der Streckenflughlehrer sicherte sich den ersten Platz, gefolgt vom Heimteam des LSV Osthofen auf dem zweiten und dem Team Aero Club Nastätten auf dem dritten Platz.

Das Volleyballturnier der Luftsportjugend Rheinland-Pfalz war



So viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer fanden sich in Osthofen zum Volleyballturnier ein!
Foto: Nibelungenkurier

zweifellos ein voller Erfolg und bot den Teilnehmern und Zuschauern ein unvergessliches Erlebnis. Wir freuen uns bereits auf das nächste Jahr, wenn die Luftfahrt-Enthusiasten erneut zusammenkommen, um ihre Leidenschaft für Sport und Gemeinschaft zu feiern.

Text: Bastian Huß, Fotos: LSV Osthofen



Alle Ergebnisse und weitere Fotos:
<https://www.lsv-osthofen.de/aktuell/273-volleyballturnier-2.html>

Aus den Vereinen

LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler

Ein Leben für die Luftfahrt

Steffen Leuer mit der Silbernen Daidalos-Medaille des DAeC ausgezeichnet
Änderungen im erweiterten Vorstand



Roger Kühn (zweiter Vorsitzender), Jörg Federath, Steffen Leuer und Wolfgang Ehlert (Vorsitzender) (von links nach rechts)



Jörg Federrath und Steffen Leuer bei der Übergabe der Silbernen Daidalos-Medaille



Pilot und Fluglehrer Steffen Leuer an der vereinseigenen Cessna 172

Auf der Jahreshauptversammlung des Luftsportvereins Bad Neuenahr-Ahrweiler war die Überraschung perfekt: Jörg Federath, Vizepräsident des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz, überreichte Steffen Leuer die Silberne Daidalos-Medaille – es ist die zweithöchste Auszeichnung des Deutschen Aero-Clubs (DAeC)

für Einzelpersonen, verliehen „für verdienstvolle Förderung der Luftfahrt, des Luftsports oder des DAeC“. Den Mitgliedern ist der 74-Jährige als Fluglehrer, routinierter Pilot und gute Seele des Vereins bekannt, der sich besonders für die Belange der Jugendgruppe stark macht.

1963 kam der damals 14-jährige Steffen Leuer zum Luftsportverein Bad Neuenahr, wo er mit dem Segelflug den Einstieg in die Fliegerei fand. Ab 1972 schulte er dann als Segelfluglehrer selbst den Nachwuchs, während er gleichzeitig die Lizenz für Motorflugzeuge erwarb. In den 1970er-Jahren kam er bei der Bundeswehr ins Cockpit von Hubschraubern, stationiert im benachbarten Mendig. Ab 1981 arbeitete Steffen Leuer beim Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig als Unfalluntersucher. Auch in der zivilen Fliegerei ging es weiter: Obwohl er zwischenzeitlich in Braunschweig lebte, hielt der dem LSV die Treue und schulte weiterhin bei den Fliegerlagern in den Ferien. Auch die Berechtigung als Motorfluglehrer kam dazu.

1986 erwarb Steffen Leuer die Lizenz für Verkehrspiloten, den ATPL, und wurde zudem Prüfer für Privat- und Berufspiloten. Der Wechsel in die Verkehrsluftfahrt war nur noch eine Frage der Zeit – und so ging es Ende der 1980er-Jahre ins Airliner-Cockpit. Erst 2014 beendet Steffen seine Laufbahn als Kapitän. Bis heute ist er als Prüfer im Simulator aktiv.

Seine fliegerischen Wurzeln an der Ahr hat er nie vergessen: 2018 zog er zusammen mit seiner Frau zurück nach Bad Neuenahr, wo er seitdem als Fluglehrer und Prüfer für Segel- und Motorflug einschließlich Instrumentenflug regelmäßig abhebt.

Auf der Versammlung gab es außerdem Änderungen im erweiterten Vorstand: Josef Klees ist ab sofort Assistent des Cheffluglehrers, Patrick Holland-Moritz ist als Pressereferent für die Öffentlichkeitsarbeit des Vereins verantwortlich. Der geschäftsführende Vorstand wurde im Amt bestätigt: Wolfgang Ehlert (Vorsitzender), Roger Kühn (zweiter Vorsitzender), Wolfgang Graef (Schatzmeister), Jürgen Niedenfür (Technischer Leiter), Andreas Pradel (Schriftführer), Thorsten Wolfshohl (Cheffluglehrer, bisherige Bezeichnung Ausbildungsleiter). In Anerkennung ihrer Verdienste für den LSV ernannte die Versammlung Steffen Leuer und Motorflugreferent Peter Metzen zu Ehrenmitgliedern.

Text: Patrick Holland-Moritz
Fotos: LSV Bad Neuenahr

FSV Bad Sobernheim

Glücksgefühle über dem Domberg

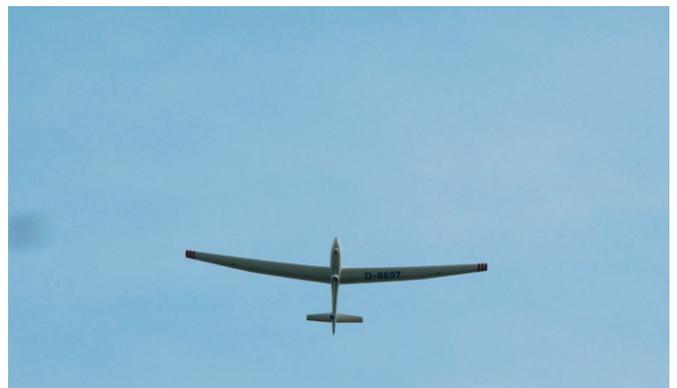
FSV-Segelflieger starteten mit dem „Anfliegen“ in die neue Saison



Anfliegen auf dem Domberg – die Segelflieger des FSV eröffneten jetzt die neue Flugsaison

Darauf haben sie monatelang gewartet: Vom Domberg über Bad Sobernheim aus starten jetzt wieder an jedem Wochenende die Segelflugzeuge. Mit dem traditionellen Anfliegen eröffneten die Segelfliegerinnen und Segelflieger des Flugsportvereins Bad Sobernheim ihre neue Flugsaison.

Nach zahlreichen Werkstattstunden während der Winterarbeit sind nun alle Flugzeuge auf dem neuesten Stand und erhoben sich erstmals in diesem Jahr in die Lüfte. Bei Rekordtemperaturen im April zogen die Pilotinnen und Piloten die Maschinen aus dem Hangar. Von nun an ist also wieder jedes Wochenende Flugbetrieb zu erwarten. Gäste sind auf dem Domberg willkommen, und wer will, kann vielleicht auch einmal einen Flug miterleben. Neuheiten in dieser Saison: Zwei Winden und ein weiteres Flugzeug im Verein. Damit erschließen sich dem FSV neue Möglichkeiten der Ausbildung und auch mehr Abwechslung.



Von null auf hundert in drei Sekunden – ein Segelflugzeug beim Windenstart

Die Thermik am Tag des Anfliegens ließ zwar noch zu wünschen übrig, dafür aber versammelten sich zahlreiche motivierte junge und ältere Flieger am Start. Selbst wenn sie oder er nicht nur die ersten Flüge des Jahres ins Flugbuch eintragen konnte, sondern auch die ersten leichten Sonnenbrände erlitt, zeigte so mancher ganz offen Glücksgefühle.

Text: Joachim Mahrholdt
Fotos: FSV / Prawitt

Anmerkung der LuftSport-Redaktion Rheinland-Pfalz

Ein herzliches Dankeschön von uns an Joachim Mahrholdt, der uns in den letzten zehn Jahren treu und zuverlässig mit guten Beiträgen aus Bad Sobernheim versorgt hat! Danke dir und alles Gute!

LFV Grünstadt

30. Juni – OPEN AIRPORT Flugplatz Grünstadt Quirnheimer Berg

Der Luftfahrtverein Grünstadt veranstaltet am 30. Juni wieder seinen OPEN AIRPORT

Das Segelfluggelände ist zu diesem Anlass für die allgemeine Luftfahrt (Mose, UL, Echo-Klasse) geöffnet, es **liegt eine allgemeine Außenlandegenehmigung vor!**

Wie in den letzten Jahren wird zusammen mit dem Motorrad- und Technikmuseum Leiningerland eine Veranstaltung mit Oldtimern zu Land und Luft stattfinden.

Ab 10 Uhr findet das Fly-In des Luftfahrtvereins sowie das Drive-In des Motorrad- und Technikmuseums statt.

Das Motorrad- und Technikmuseum rechnet wieder mit ca. 200 Oldtimer-Fahrzeugen, welche zum Treffen auf dem Flugplatz erwartet werden.

Raritäten zu Land und Luft werden also zu bestaunen sein. Für unsere kleinen Gäste wird u. a. eine Hüpfburg zur Verfügung stehen.

Selbstverständlich ist für Speisen und Getränke bestens gesorgt, in diesem Jahr werden Christian Speeter und sein Team die Gäste verwöhnen.

Auf Ihren Besuch freut sich der Luftfahrtverein Grünstadt u. Umgebung e. V. Mehr Info unter: <http://segelflug-gruenstadt.de/>



LVM Mönchsheide

Nachruf Wilhelm „Willi“ Nagel * 07.06.1957 † 22.04.2024

Plötzlich und völlig unerwartet wurde Wilhelm „Willi“ Nagel aus unserer Mitte genommen. Sein „weites“ Herz hat nach 66 Jahren unerwartet aufgehört zu schlagen. Das lässt uns in tiefer Traurigkeit und fassungslos zurück und konfrontiert uns mit der Endlichkeit unseres irdischen Daseins.

Wir verlieren mit Willi einen immer hilfsbereiten Kameraden und guten Freund, sein Tod hinterlässt eine große und nur schwer zu füllende Lücke in unserem Luftsportverein.

In seiner Zeit als Technischer Leiter und auch danach hat sich Willi gemeinsam mit seinen Mitstreitern in ungezählten Stunden um Instandhaltung und Reparaturen unserer Vereinsflugzeuge gekümmert. Sein technischer Sachverstand und seine langjährigen Erfahrungen gaben uns immer das gute Gefühl von Sicherheit beim Besteigen des Cockpits.

Auch als Fluglehrer für den UL-Bereich war Willi mit großem Engagement im Einsatz. Gerade erst hatte er – mittlerweile zum zweiten Mal – das ihm angetragene Amt des Ausbildungsleiters UL übernommen. Als Fluglehrer beeindruckte er mit seiner aus langjähriger Erfahrung resultierenden Gelassenheit. Das können alle Piloten bestätigen, die er auf dem Weg vom Fußgänger bis zum PIC begleitet hat.

„Die Liebe überdauert selbst den Tod, denn sie ist unsterblich. Der Tod ist nicht das Ende, sondern der Anfang einer Reise in die Ewigkeit.“

Der kleine Prinz (Antoine de Saint-Exupéry)



Mit Willi haben wir einen guten Freund verloren, den wir nicht vergessen werden.

Unsere Gedanken sind bei den trauernden Angehörigen.

Luftsportverein Mönchsheide e. V.
Der Vorstand

Jahreshauptversammlung Aero-Club Idar-Oberstein e. V.



Kurt Henn (li) wurde vom Vorsitzenden Wilfried Feil (re) im Beisein des 2. Vorsitzenden Wolfgang Brust für 60 Jahre Mitgliedschaft geehrt

Am 23.03. fand die diesjährige Jahreshauptversammlung des Aero-Club Idar-Oberstein e. V. in der Flugplatz-Gaststätte statt.

Vorsitzender Wilfried Feil konnte viele aktive und passive Mitglieder begrüßen. Traditionsgemäß war der erste Tagesordnungspunkt ein Rückblick auf die Ereignisse des vergangenen Jahres. Die derzeit 132 Mitglieder des Aero-Clubs absolvierten viele schöne Flüge in der näheren und weiteren Umgebung. Ausflüge bis zu den Nordseeinseln oder auch in die französischen Alpen waren die herausragenden Ereignisse. Vier Flugschüler absolvierten ihren ersten Alleinflug. Der Aero-Club bildet mit den vereinseigenen Fluglehrern erfolgreich junge und jung gebliebene Menschen in den Sparten Segelflug, Ultraleichtflug, Motorsegler und Motorflug aus. Dafür stehen fünf vereinseigene Segelflugzeuge, drei Ultraleichtflugzeuge, ein Motorsegler und ein Motorflugzeug zur Verfügung. Auch sportliche Erfolge waren im vergangenen Jahr zu verzeichnen, so erreichte Steffen Rogoll einen sehr guten 10. Platz bei den Deutschen Juniorenmeisterschaften im Segelflug. Neben vielen erfreulichen und schönen Erlebnissen gab es aber auch ein paar negative Ereignisse, so erlitt ein Motorflugzeug des Vereins bei einer Notlandung nach einem Motorausfall einen erheblichen Sachschaden, glücklicherweise blieben Pilot und Passagiere unverletzt. Die Reparatur des beschädigten Flugzeuges erfolgt weitgehend in Eigenleistung.

Sehr erfreulich waren dann die Ehrungen langjähriger Mitglieder. Kurt Henn wurde für 60 Jahre Mitgliedschaft im Aero-Club mit der Goldenen Ehrennadel mit zwei Brillanten ausgezeichnet. Er hat durch seine langjährige Funktion als Erster Vorsitzender die Entwicklung des Vereins entscheidend mitgeprägt. Als Segelfluglehrer bildete er Generationen von jungen Segelfliegern aus. Wilfried Feil dankte seinem Vorgänger auch im Namen des gesamten Vereins. Für ihre 50-jährige Mitgliedschaft wurde Karin Müller mit der goldenen Ehrennadel mit einem Brillanten geehrt. Stephanie Philippi erhielt für 40-jährige Mitgliedschaft die Goldene Ehrennadel des Vereins. 25 Jahre Mitglied sind Werner Schulz, Alexander Bigdon und Stephan Hau.

Es folgte der Bericht der Geschäftsführerin, wobei den Mitgliedern ein Überblick über den finanziellen Stand des Vereins gegeben wurde. Anschließend fassten die Referenten der einzelnen Fachgebiete den Stand ihres Bereiches zusammen. Hauptflugleiter Norbert Aue teilte die neuesten Verkehrszahlen des Verkehrslandeplatzes Idar-Oberstein mit. So waren im Jahr 2023 rund 8000 Flugbewegungen zu verzeichnen. Das sind neben den Starts und Landungen der Sportpiloten auch Geschäftsflüge – was die Bedeutung des Verkehrslandeplatzes Idar-Oberstein verdeutlicht. Der anschließende Bericht der Kassenprüfer bescheinigte eine einwandfreie Kassenführung und solide Finanzlage des Vereins. Die beantragte Entlastung des Vorstands wurde einstimmig erteilt. Bei den anschließenden Neuwahlen waren einige Vorstandsposten neu zu besetzen. Sehr erfreulich war, dass sich für die vakanten Positionen viele junge Mitglieder zur Verfügung stellten. Wiedergewählt wurden

Wilfried Feil als Erster und Wolfgang Brust als Zweiter Vorsitzender. Kerstin Rogoll wurde als Geschäftsführerin ebenfalls wiedergewählt. Ergänzt wurde der geschäftsführende Vorstand durch Martin Bernhard als Kassierer und Joachim Sparwasser als Beisitzer. Im erweiterten Vorstand arbeiten nun neben den wiedergewählten Jörg Weyand, Dominik Fickert, Bert Henn und Charlotte Philippi die neugewählten Sophia Hüster, Marco Coberger, Bjarne Andresen und Charles Feypel mit. Ebenfalls zum erweiterten Vorstand gehören durch Bestellung Andreas Becker als Ausbildungsleiter Motorflug und Norbert Aue als Hauptflugleiter.

Abschließend dankte Wilfried Feil allen Mitgliedern und Funktionsträgern für die Bereitschaft, auch in der neuen Wahlperiode zum Erfolg des Aero-Clubs Idar-Oberstein e. V. beizutragen. Er wünschte allen eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison 2024 und viele schöne Stunden auf dem Flugplatz.

Text: Wolfgang Brust und Sophia Hüster

Foto: Sophia Hüster



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)	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	https://www.eisenschmidt.aero/ausbildung/nachweisebestimmungen/5778/e-learning-kurs-grundmodul-technik
Theorie/Finishlehrgang Herbst *	05.10.–06.10.2024 + 12.10.–17.10.2024
BZF 1/2 Herbst **	12.10.–16.10.2024
BZF Upgrade 2 > 1 Herbst **	14.10.–16.10.2024

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

Fliegerische Praxis

Flugsicherheitstraining Alpen – Gap***	24.08.–30.08.2024
--	-------------------

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

Technische Lehrgänge

Motorenwart Module FM, M1 + M2 ohne Jungs, nur Mädchen und Frauen	26.09.–29.09.2024
UL-Flugzeugkonstruktion	23.08.–25.08.2024 + 13.09.–15.09.2024
UL-Wart	21.11.–24.11.2024
Aufbaumodul AM	26.11.2024
Aufbaumodul AZ	27.11.–28.11.2024

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: **06.05.2024**
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 oder in den Vereinsflieger.

Allgemeine Termine

Technische Fortbildung	16.11.2024
JuLeiCa	31.10.–03.11.2024
LSJ-Tagung	29.11.–01.12.2024

Luftsport digital:

Luftsport digital lesen? Einfach eine Mail an kontakt@luftsportmagazin.de mit dem Stichwort „Digital“ schreiben und Sie als Abonnent des gedruckten Magazins bekommen zusätzlich kostenlos die digitale Version.

Oldies but Goldies: Alte Maschinen brauchen etwas mehr Aufmerksamkeit

Alle Piloten können offene Augen und Ohren für den technischen Zustand älterer Flugzeuge haben

Was denn, unser Flugzeug ist schon ein Oldtimer?

Autos können offiziell ab einem Alter von 30 Jahren ein Oldtimerkennzeichen beantragen. Wenn es danach geht, sind viele E-Maschinen bereits Oldtimer. Nicht wenige Vereinsflugzeuge stammen noch aus der Zeit vor 1986, da die amerikanischen Produzenten von Kleinflugzeugen von 1986 bis 1993 wegen des in diesem Zeitraum verschärften Produkthaftungsgesetzes nur wenige Flugzeuge herstellten. In den Hangars findet man noch zahlreiche Arbeitspferde wie die 172er und die 152er von Cessna oder Muster wie die PA22 oder PA28 von Piper, die bereits fünf oder sechs Jahrzehnte aktiven Flugdienst auf dem Buckel haben. Ohne ausreichende Wartung und Pflege halten alte Maschinen, von denen viele auch noch für die Schulung verwendet werden, eine solch lange Zeit aber nicht durch. Ab einem gewissen Alter brauchen diese Flugzeuge etwas mehr Pflege und Aufmerksamkeit, da an vielen ihrer Komponenten der Zahn der Zeit seine Spuren hinterlässt. Korrosion setzt den Metallen zu und bei Aluminium und anderen Nicht-Eisen-Metallen muss man ein besonderes Auge auf Materialermüdung haben. In Kunststoffen laufen chemische und physikalische Alterungsprozesse ab, die irgendwann zum Bruch führen können. Die Notwendigkeit für erhöhte Aufmerksamkeit tritt schleichend und zu keinem festen Zeitpunkt ein. Das ist wie beim Menschen von den individuellen Umständen und der Vorgeschichte abhängig.

Ein Oldie braucht mehr „Nachsicht“

Mit zunehmendem Alter eines Flugzeugs können zusätzlich zu den normalen jährlichen „Nachschauen“, sprich den Jahresnachprüfungen bzw. den Annuals und den 50 h/100 h-Kontrollen, auch Sonderinspektionen notwendig werden. Diese dienen u. a. dazu, Schäden aufzudecken, die mit der Zeit durch langen Stillstand, intensiven Flugbetrieb, die Abstellung im Freien oder schlechte Wartung entstanden sein können. Zwar ist diesbezüglich jeder Flugzeugtyp spezifisch, doch haben sich aus der Erfahrung heraus eine Reihe von Inspektionen herauskristallisiert, die bei den meisten Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt Anwendung finden können. Diese betreffen die Systeme und die Strukturen. Jeder „einfache“ Pilot kann zu solch zusätzlichen Inspektionen („Nach-Sicht“) beitragen und ähnlich wie bei einer Vorflugkontrolle nach folgenden Punkten an Fahrwerk, Flügeln, Rudern, Leitwerk, Motorraum, Propeller, Zelle, Antennen oder Kraftstoffsystem sehen:

Korrosion, Risse, Undichtigkeiten, Zustand von Schläuchen, fester Sitz von Schrauben und Verbindungen, Integrität von Schrauben- und Verbindungssicherungen, Stabilität und Festigkeit von Scharnieren und Befestigungen an Rudern, Klappen und Türen, sonstige Ermüdungserscheinungen von Metallen, Kunststoffen,

Gummis und Dichtungen, Integrität von Zelle, Leitwerk und Flügeln (Dellen, Kratzer, Löcher, Risse).

Das hört sich banal an, ist aber in der Praxis anspruchsvoller als man denkt. Man muss ein Auge dafür entwickeln, wo man hinsehen muss, wie man Defekte erkennt und wie man entscheidet, was noch akzeptabel ist und was in die Reparatur muss. Um das zu üben, ist die Unterstützung des technischen Personals im Verein (Warte, Werkstattleiter) äußerst hilfreich. Diese sollten die neuen „Kontrolleure“ dabei nicht als Konkurrenz, sondern als Erweiterung der technischen Gesamtexpertise im Verein sehen. Denn viele Augen sehen ja bekanntlich mehr als zwei.

Learning by Watching and Doing

Die bei Flugzeugen gängigen Inspektionsmethoden sind meist nicht jedem Piloten oder Vereinsmitglied geläufig. Zudem dürfen diese ohne technische Zusatzausbildung als Motor- oder Zellenwart viele dieser Techniken gar nicht anwenden, weil dazu an den Flugzeugen oft gearbeitet werden muss. Dennoch können Piloten abhängig von ihrem technischen Wissen doch die ein oder andere dieser Zusatzinspektionen durchführen. Wir haben dies beispielhaft an zwei Oldies gemacht: einer Mooney M20E aus dem Jahre 1964 und einer Beech 33 aus dem Jahr 1963. Beide Maschinen sind nach wie vor im Langstreckeneinsatz und werden jährlich um die 100 Stunden geflogen. Worauf Piloten in solch vereinfachten „Altersinspektionen“ ein Augenmerk haben sollten, ist in den nachfolgenden Bildern beispielhaft dargestellt.

Beech 33, Baujahr 1963:



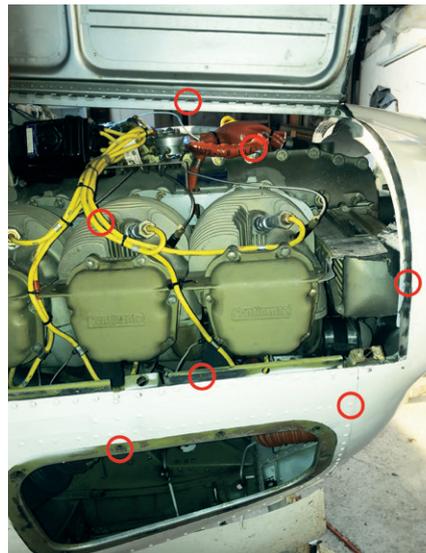
Leitwerk:

- Nieten
- Ruderschlitze
- Dellen
- Scharniere
- Schraubensicherungen
- Trimmung
- Kratzer
- Dichtleisten



Fahrwerk:

- Nieten
- Schmiernippel
- Streben
- Schrauben
- Leitungen



Motorraum:

- Kabel
- Schläuche
- Nieten
- Scharniere
- Schrauben
- Dichtungen
- Kanten
- Baffles (Dichtleisten)
- Öl- und Spritlecks

Mooney M20E, Baujahr 1964:



Antennen:

- Befestigung
- Zustand
- Korrosion
- Dichtungen

Zelle:

- Nieten
- Dichtungen
- Lackierung
- Kanten
- Dellen
- Kratzer
- Verfärbungen
- Löcher
- Risse
- Übergänge

Flügel:

- Kanten
- Scharniere
- Risse
- Kratzer
- Löcher
- Dellen
- Dichtungen
- Übergänge

Kunststoffe und Holz

Es gibt noch viele andere aktive Muster, die ebenfalls seit über 50 Jahren im Flugbetrieb sind. Darunter sind auch zahlreiche Piper Cub PA18 oder Tri Pacer PA22. Diese Muster haben keine Metallhaut, sondern bespannte Oberflächen. Hier ist auf eventuell ausgefranste Stellen, Risse oder gar Löcher zu achten. Bei allen Mustern ist auch ein besonderes Augenmerk auf Kunststoffteile zu haben, ob sie Risse aufweisen oder gar „zerbröseln“ sind. Gealterter Kunststoff ist häufig an gelblich-braunen Verfärbungen erkennbar. Brüche an faserverstärkten Kunststoffen sind hingegen nicht so leicht zu erkennen. Vor allem sind Schäden unter einer GFK-Haut (z. B. Grob G 115), die durch „Rempler“ entstanden sind, im Gegensatz zu Metallfliegern kaum festzustellen. Auch bei Holzkonstruktionen (z. B. Jodel, Robin) sind ähnlich wie bei Kompositwerkstoffen im Gegensatz zu Metallen Ermüdungserscheinungen nicht so einfach zu identifizieren.

Schuster, bleib bei deinen Leisten

Natürlich sollte jeder Pilot nur so weit gehen, wie seine technische Expertise reicht. Das rät auch die FAA den Eigentümern von Flugzeugen für Inspektionstätigkeiten: Finger weg von Inspektionen, zu denen man die nötige Fachkenntnis nicht hat. Manchmal kann man beginnenden Verschleiß aber auch hören, wenn's eben stärker klappert als früher. Kann man das Problem als Pilot nicht identifizieren, gilt eines: Motor- oder Zellenwart informieren und nicht die Maschine einfach nur in den Hangar stellen. Jeder Hinweis auf altersbedingte Schäden hilft, diese rechtzeitig abzustellen, bevor etwas passiert. Das hilft, diese Maschinen noch lange im Betrieb zu halten.

Text und Fotos: Günther Schöffner

Sechs Testimonials aus Betzdorf-Kirchen

Frauen berichten, wie sie sich im Verein fürs Fliegen begeistern konnten

Bei uns im Segelflugclub Betzdorf-Kirchen e. V. im nördlichsten Zipfel von RLP ist zwar der Verein die gemeinsame Basis fürs Fliegen. Im Vordergrund steht aber die Tatsache, dass „unsere fliegenden Frauen“ ihren eigenen individuellen Weg zum Fliegen finden konnten und dass sie heute im Verein, aber auch außerhalb oder sogar beruflich die Fliegerei auf unterschiedlichste Art und Weise betreiben.

Der Verein und die Unterstützung durch seine Mitglieder war und ist dabei sicher ein integrierender Faktor, mit all seinen Vor- und vielleicht auch Nachteilen, Freiheitsgraden oder Limitierungen. Fakt ist, dass der SFC es flugbegeisterten Frauen ermöglicht, die Fliegerei mit einem hohen Grad an individueller Selbstbestimmung zu betreiben.

Jede kann sich dabei so intensiv engagieren, wie es ihr selber recht ist und, wie es zu ihrer eigenen Zielsetzung und Neigung beim Fliegen passt. Wir glauben, dass wir deshalb im SFC recht zufriedene Fliegerinnen haben.

Einige ältere unter ihnen mussten früher sicher um Akzeptanz kämpfen, haben sich aber (wie etwa Ingrid Blecher) nicht nur durchgesetzt, sondern Meilensteine gesetzt, gerade auch in Bezug auf die Förderung von Frauen im Luftsport, aber ebenso auf sportlicher Seite. Zu den SFC-Pilotinnen zählen und zählten Flugschülerinnen ebenso wie Wettbewerbspilotinnen, eine Segelflug-Vizeweltmeisterin genauso wie eine Berufspilotin. Sie haben ihr fliegerische Heimat im SFC gefunden und bereichern den Verein in jeder Hinsicht.

Von unserem Verein beispielhaft ausgehend wollen wir zeigen, dass Luftsportvereine für Frauen generell das ideale Sprungbrett zur Fliegerei sind. Am besten berichten „unsere“ Fliegerfrauen selber, wie ihre Fliegerei im SFC aussieht, sechs von 16 erzählen uns was dazu.

Diese Beispiele werden sicher auch anderen Frauen als Ansporn dienen, den Traum vom Fliegen selber und auf ihre eigene Arte und Weise zu verwirklichen, aber auch die Vereine weiter motivieren, Frauen den Einstieg in die Fliegerei gleichberechtigt und akzeptiert zu erleichtern.



Ingrid Blecher:

Ingrid ist eine besondere Fliegerin, die den Frauensegelflug wie nur wenige intensiv gefördert hat, im SFC Betzdorf-Kirchen, aber auch weit über den Verein hinaus in der VDP oder der Angelika Machinek Stiftung. Neben ihren eigenen Leistungs- und Rekordflügen hat sie immer junge Pilotinnen unterstützt und sich zudem als extrem hilfsbereiter Mensch im Verein erwiesen.

„1961 habe ich mit dem Segelflug in einem Nachbarverein begonnen. Hier waren Mädchen nicht gerne gesehen und es war harte Arbeit, aufgenommen und ausgebildet zu werden.

Erst später, teils auf Siegerland, aber besonders beim SFC Betzdorf-Kirchen, habe ich erlebt und erfahren, dass Mädchen genauso behandelt und willkommen waren und sind wie Jungen.

Man kann seinen Sport ausüben, ganz gleich ob als „Sonntags-“ oder Leistungsfiegerin, ob jung oder alt, mit und ohne Kinder. Jede bekommt die Hilfe und Unterstützung, die sie braucht. Nur so war es mir möglich, so intensiv Leistungs- und Wettbewerbsflug zu betreiben.

Gerne habe ich auch viele Jahre als Kassenwartin für den Verein gearbeitet. Auch wenn ich heute nicht mehr so aktiv bin, gehe und komme ich gerne zum Flugplatz und freue mich, mit den anderen Mitgliedern einfach nur am Flugbetrieb teilzunehmen.“



Sarah-Celina Kleine:

„Fliegen ist für mich schon immer eine Konstante gewesen. Egal in welchem Lebensabschnitt ich mich befand oder wo ich gewohnt habe, der Verein SFC Betzdorf-Kirchen war immer mein Zuhause. Auch mit gewissen Pausen, aufgrund von Studium oder Nachwuchs, fühlte ich mich im Verein immer willkommen.

Das Fliegen ist für mich nicht nur ein Ausgleich vom Alltag, sondern auch ein Hobby, mit welchem man wächst und jedes Mal neu dazu lernt.

Es gibt immer neue Herausforderungen, für mich z. B. erst Segelflug, womit ich mit 13 Jahren schon anfang, jetzt ganz aktuell meine PPL-A Prüfung im Mai 2024 und zukünftig das Ziel, auch Schlepppilotin zu werden. In unserem Verein haben wir eine sehr starke Frauengruppe, die es angehenden Pilotinnen durchaus erleichtert, den Einstieg in die Fliegerei zu finden.“



Justine Kill:

Justine hat das Fliegen von der Pike auf, sprich mit Segelfliegen, begonnen. Schritt für Schritt hat sie sich inzwischen zur erfahrenen Berufspilotin und Fluglehrerin weiterentwickelt.

„Ein Segelflugverein ist der perfekte Einstieg für Jung und Alt. Dort lernt man schnell Menschen kennen und neue Freundschaften entstehen. Ebenfalls ist das Fliegen im Verein eine gute Möglichkeit, den Flugschein deutlich günstiger zu erwerben als in einer kommerziellen Flugschule. Gleichzeitig lernt man dabei weitaus mehr als nur liegen ...

Ich wollte so früh wie möglich fliegen lernen. Mit 14 Jahren trat ich dem SFC Betzdorf-Kirchen bei und hatte im selben Alter bereits meinen ersten Alleinflug im Segelflugzeug.

Der Segelflug ist ein Spiel mit der Natur, aber auch ein echter Mannschaftssport. Ein wirklich einzigartiges Hobby, das gleichzeitig die Plattform bildet, eine Privatpilotenlizenz im Motorflug zu machen oder gar kommerzielle Pilotin zu werden.

Für mich verlief der Weg ins Airline Cockpit exakt so, dank der großartigen Unterstützung all meiner Fluglehrer und Vereinskollegen. Heute freue ich mich selber, als Fluglehrerin in unserem Verein ausbilden zu dürfen und auch immer mehr Frauen auf dem Weg ins Cockpit zu begleiten.“



Alina Schaller:

Alina hatte im Frühsommer 2023 am Schnupperfliegen des SFC teilgenommen und flog schon vier Monate später alleine. Im Mai 2024 hat sie ihr BZF gemacht und bereitet sich nun auf die Segelfluglizenz vor.

„Ich würde es jedem empfehlen, segelfliegen zu lernen. Nirgendwo sonst kann man dieses Gefühl von purer Freiheit und absoluter Ruhe in der Luft erleben.“

Kian-Larissa Ferdows-Theis:

Larissa hat immer Freude an neuen Flugerfahrungen, dem Fliegen neuer Typen, dem sicheren „an die Grenzen Gehen“ im Kunstflug, aber auch daran, den Verein als Schleppilotin zu unterstützen.

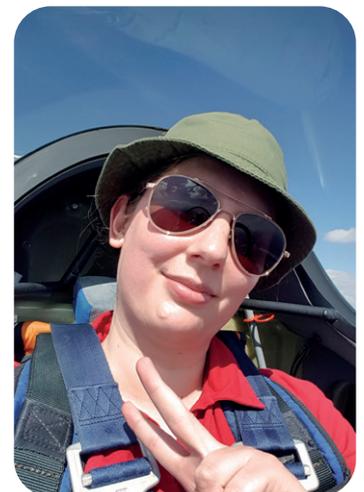
„Als 52-Jährige bin ich ein bisschen als „Spätzünder“ vor fünf Jahren mühsam (nicht im Verein) zur PPL-A Lizenz gelangt. Mein Ansatz war, neben meinem Beruf als Ärztin nochmal auf anderen Wegen „durchzustarten“. Mein Fokus liegt auf dem „Airworken“ mit verschiedensten Mustern, „Taildragger“ fliegen (ich liebe unsere Husky) oder „Basic Aerobatic“. Der SFC hat mir den sehnlichen Wunsch, Schleppilotin zu werden, erfüllt und mir diese verantwortungsvolle Aufgabe zugetraut, dafür bin ich dem SFC dankbar. Allgemein hoffe ich, dass der Frauenanteil in den Vereinen wächst, nicht in Konkurrenz zu den Männern, im Gegenteil, wir können im Team gemeinsam neue Ideen und Perspektiven schaffen und dadurch Abläufe im Segel-/ Motorflugbetrieb weiter optimieren.“



Katharina Würden-Templin:

„Mit etwas über 13 Jahren bin ich zum ersten Mal in ein Segelflugzeug eingestiegen und mit 14 Jahren konnte ich die ASK 13 schon alleine fliegen. Ich weiß noch, wie damals Freunde und Bekannte mich mit großen Augen angeschaut haben, wenn ich von meinem tollen Hobby erzählt habe: Ist das überhaupt etwas für Mädels?!

Doch im SFC Betzdorf-Kirchen habe ich solche erstaunten Blicke und merkwürdigen Nachfragen nie erlebt. Hier ist es völlig normal, dass Frauen fliegen lernen, die Flugzeuge checken, Flugschülerinnen und Flugschüler unterrichten, auf Strecke gehen und dieselbe Freude an der Fliegerei haben wie Männer. Als junge Schülerin fand ich es klasse, dass die Pilotinnen und Piloten des Vereins mir – als Mädchen – so viel zugetraut haben. Das hat mich sehr gefördert und mein Selbstwertgefühl gestärkt. Bis heute bin ich gerne Mitglied im SFC Betzdorf-Kirchen.“



Text: Markus Schmidt

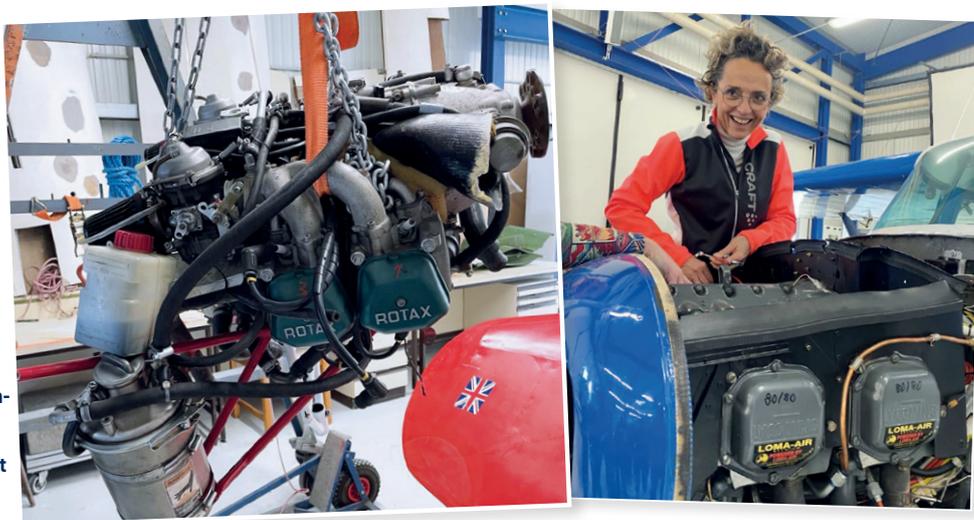
Fotos: SFC Markus Schmidt,

Katharina Würden-Templin und privat

Motorenwartlehrgang ganz ohne Jungs

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz (LSV RP) und der Hessische Luftsportbund (HLB) veranstalten gemeinsame Fortbildungsinitiative für Frauen zum Motorenwart

Der Unterricht vermittelt neben der Theorie auch Praxis. Die Teilnehmerinnen haben Gelegenheit, selbst zu schrauben.



Larissa Ferdows-Theis hat den Lehrgang zum Motorenwart bereits erfolgreich abgeschlossen und empfiehlt den Lehrgang, da die Lerninhalte auch praktisch vermittelt werden

Du bist weiblich und wolltest schon immer mal einen technischen Lehrgang mitmachen? Und das am liebsten ohne Jungs? Im Ausbildungszentrum Bad Sobernheim findet vom 26.09. bis 29.09. der erste Motorenwartlehrgang nur für Mädchen und Frauen statt.

Pilotin Larissa Ferdows-Theis hat bereits den gemischten Kurs erfolgreich gemeistert und kann ihn absolut empfehlen. Sie sagt: „Selbst wenn man am Ende nicht schrauben will, lernt man, den Motor zu verstehen, wie er funktioniert und wie man Störungen erkennt.“ Die Lernziele sind genau wie beim regulären Lehrgang klar definiert: Neben dem FM (Fachgrundmodul) stehen die Fachmodule M1 und M2 auf dem Plan. Dabei erwirbst du spezielle und praktische Kenntnisse für die Wartung von Kolbenmotoren und/oder für Motorsegler, UL und Flugzeuge. Und daneben triffst du andere Pilotinnen und kannst dich mit ihnen vernetzen und fachsimpeln. LuftSport traf den Referenten Dr. Günther Schöffner zum Kurzinterview.

LuftSport: Du bist neuer Technikreferent beim LSV RP. Viele werden dich bereits von vorherigen Lehrgängen und deinen Beiträgen im Magazin kennen. Du hast dich spontan dazu bereiterklärt, den Motorenwartlehrgang für Mädchen und Frauen durchzuführen. Welche Chancen und Herausforderungen siehst du dabei?

Dr. Günther Schöffner: Bei einer reinen Veranstaltung für Frauen sehe ich die Chance auf mehr Teilnehmerinnen als bei unseren „gemischten“ Lehrgängen. So können wir als Luftsportverband unserer Aufgabe noch besser nachkommen, möglichst viele Personen technisch für die Vereine auszubilden – eine wichtige Voraussetzung für die Sicherheit im Luftsport. Wie bei jedem Lehrgang ist es auch hier wichtig, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass sich die Zielgruppe wohlfühlt. Zudem achte ich immer darauf, die Inhalte so präsentieren, dass die Teilnehmer der meist sehr heterogenen Gruppen möglichst viel mitnehmen und lernen können. Das ist hier nicht anders.

LuftSport: Was sind die Inhalte des Lehrgangs? Nur Theorie oder wird auch geschraubt? Und benötigen die Frauen Vorkenntnisse?

Dr. Günther Schöffner: Die gesunde Mischung aus Theorie und Praxis dieses Lehrgangs hat in Sobernheim lange Tradition. Beim Lehrgang findet der praktische Teil sowohl an echten Motormodellen als auch an zugelassenen Flugzeugen statt. Der Landesverband bietet am Domberg hierzu hervorragende Möglichkeiten. Wir haben also völlig realistische Bedingungen. Ein gewisses Grundverständnis für Verbrennungsmotoren sollte man schon mitbringen. Das wird aber in der Regel bei der Ausbildung zur Pilotenlizenz vermittelt, sodass jede interessierte Pilotin teilnehmen kann. **LuftSport:** Der Lehrgang endet mit einer Prüfung. Ist die gut zu bewältigen und zu was befähigt sie?

Dr. Günther Schöffner: Wer während des Lehrgangs gut aufpasst und engagiert mitmacht, sollte die Prüfung ohne große Schwierigkeiten bestehen. Beim letzten Lehrgang waren vier Frauen dabei. Alle haben sehr gut mitgearbeitet, viel gelernt und auch die Prüfung bestanden. Bei bestandener Prüfung kann der Lehrgang in die Technischen Ausweise der Landesverbände eingetragen werden. Das befähigt die Teilnehmerinnen dann für die Wartungsarbeiten, zu denen das nach DAeC-Richtlinien ausgebildete technische Personal in den Vereinen berechtigt ist.

Anmeldungen sind per Vereinsflieger möglich:

- Verband → Seminarangebote
- nach Rheinland-Pfalz filtern.

Die Lehrgangsg Gebühr von 420 € beinhaltet das Mittagessen. Übernachtung oder Camping muss separat gebucht werden.

Wer den technischen Ausweis erhalten möchte, muss zudem das Grundmodul Technik absolvieren. Das kann als Online-Seminar bei der Fa. Eisenschmidt über folgenden Link gebucht werden: <https://www.eisenschmidt.aero/ausbildung/nachweise-bestimmungen/5778/e-learning-kurs-grundmodul-technik> Bei Fragen wendet euch gerne an die Frauenreferentin des LSV RP Ricarda Helm unter ricarda.helm@t-online.de



Begegnung mit dem Tornado



Foto: Jörg Kuhlmann



Foto: Steve Unwin auf Pixabay

Als ehemaliger Tornadopilot sieht man sich im Kontakt mit Zivilfliegern mit der ein oder anderen Mythe konfrontiert. Das geht von „Ihr wisst doch immer, wo wir sind, da eure Radarführer eine bessere Radarabdeckung haben“ über „Auf eurem Bordradar seht ihr uns doch sowieso immer“ bis hin zu „Da haben uns die Woche wieder zwei Jets zum Spaß angegriffen und sind ganz nah an uns vorbeigeflogen“. Wie so oft ist außer einem Körnchen Wahrheit nicht viel an solchen Kommentaren dran.

Ja, die Militärbesatzungen nutzen häufig den Dienst der militärischen GCI-Radarstationen (Ground Controlled Intercept) oder, wenn nicht verfügbar, auch die zivile Variante FIS (Flight Information Service). Aber beide Dienste haben ihre Grenzen und sehen leider nicht immer alles.

Auch die Bordradargeräte eines Kampfflugzeugs helfen, haben aber bei kleinen, langsamen Zielen, die eventuell nicht aus Metall bestehen, ihre Grenzen. So sind gerade Radargeräte, die wie im Tornado nicht für den Luft-Luft-Einsatz optimiert sind, hier im Nachteil. Aber auch optimierte Radargeräte können sehr langsam, kleine Kontakte nur schwer auffassen. Damit ist man als Kampfflugzeugführer oft auf die Auffassung der anderen Luftverkehrsteilnehmer allein mit den Augen angewiesen. Die meisten Tiefflüge werden übrigens ausschließlich per Hand geflogen.

Warum fliegen Kampfflugzeuge eigentlich tief?

Das ist hauptsächlich darin begründet, dass im Tiefflug die Auffassungsmöglichkeiten von gegnerischen Radargeräten reduziert sind. Dies gilt sowohl für Abfangjäger als auch für Boden-Luft-Abwehrsysteme. Gerade vom Boden aus ist die Zeit zur Auffassung stark reduziert. Vor allem dann, wenn im Einsatzfall in 100 Fuß AGL und mit 480 Knoten geflogen wird. Mit diesen Parametern

darf aus Lärmschutzgründen in Deutschland natürlich nicht trainiert werden. Trotzdem ist ein ständiges Üben notwendig, um im Ernstfall die Beherrschung des Tiefflugs sicherstellen zu können. Hierzu wird in Deutschland das Tiefflugband genutzt, das sich von 500 bis 2000 Fuß erstreckt. Viele Flugplätze sind hiervon ausgenommen, da sie über eine „Low Level Protection Zone“ verfügen, welche mit einem Radius von 1.5 bis 3 NM und einer vertikalen Ausdehnung von GND bis 1500 Fuß GND eingerichtet ist. Militärischer Tiefflug findet ausschließlich an Wochentagen zwischen 0700–1230 local und 1330–1700 local statt. Nachts wird die ED-R 150 genutzt, die per NOTAM aktiviert wird, und dann ist ein Einflug für zivile Flugzeuge verboten.

Mit welchen Geschwindigkeiten fliegen Kampfflugzeuge?

Hier eine Sammlung von typischen Geschwindigkeiten (Angaben in Knots Indicated Airspeed bzw. Knots Groundspeed):

Landeanflug	150–200 KIAS	(277–370 km/h)
Flug ohne taktischen Auftrag	300 KIAS	(555 km/h)
Reisegeschwindigkeit im Tiefflug	420 KGS	(777 km/h)
Im Rahmen taktischer Notwendigkeit	450 KIAS	(833 km/h)
Angriffsverfahren	480–540 KIAS	(888–1000 km/h)
Nachprüflüge (technische Flüge)	600 KIAS	(1111 km/h)

Anders ausgedrückt legt ein Flugzeug mit 420 KGS etwa 7 NM oder 13 km in der Minute zurück, was wiederum 216 m/s bedeutet. Sieht ein Militärpilot dabei für fünf Sekunden ins Cockpit, auf die Karte oder einfach in die falsche Richtung, legt er bereits 1 km zurück. Zudem braucht das Auge 1–2 Sekunden, um von Nahsicht (z. B. Instrumentenbrett) auf Fernsicht umzustellen.

Ein paar weitere HPL (Human Performance and Limitation)-Fakten: Die Zeit vom Auftreffen eines Sehreizes an der Netzhaut bis zur Verarbeitung im Gehirn beträgt etwa 0,1 Sekunden. Hinzu kommt günstigstenfalls eine Reaktionszeit von 0,3 Sekunden bis zum Einleiten von Gegenmaßnahmen. Bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von 550 Kts (420 Knoten Kampfflugzeug und 130 Knoten Sportflugzeug; entspricht 1018 km/h oder 283 m/s) bewegt man sich in dieser Zeit bereits 113 m aufeinander zu.

Bis der Flugvektor sich verändert, dauert es ebenfalls etwa zwei bis drei Sekunden, was wiederum mindestens 566 m Annäherung bedeutet. Insgesamt nähert man sich in der Zeit von Auffassung bis zur Änderung des Flugweges 679 m an.

Das menschliche Auge ist selbst im besten Falle limitiert: So löst es in zwei Kilometer Entfernung Gegenstände unter 0,6 Meter nicht mehr auf. Das entspricht z. B. fast dem Rumpfdurchmesser eines Segelflugzeuges. Selbst in einem Kilometer Distanz ist es schwierig, ein Segelflugzeug, welches einem direkt entgegenkommt, wahrzunehmen. Dabei muss man beachten, dass die oben genannten Werte nur unter optimalen Umweltbedingungen erreicht werden. Bei geringer Sichtweite oder tiefstehender Sonne verschlechtert sich die Auffassungswahrscheinlichkeit deutlich.

Stehende Objekte sind schwerer aufzufassen als sich bewegende. Leider geht gerade von den sich im Sichtfeld nicht bewegenden Flugzeugen die größte Gefahr aus. Flugzeuge mit dieser „stehenden Peilung“ befinden sich nämlich auf Kollisionskurs. Der scheinbare Größenzuwachs ist am Anfang sehr gering. Erst kurz vor der Kollision erfolgt ein starkes Aufblühen der Größe. Im Alter wird die Fähigkeit, bewegliche Objekte zu sehen, noch geringer. Zwischen 40 und 65 verringert sich diese um bis zu 50 %.

Viele Flugzeuge (vor allem aus Kunststoff bestehende) sind weiß eingefärbt, um die Wirkung der Sonneneinstrahlung und damit die Belastung durch UV-Strahlen zu vermindern. Dieses reduziert die Sichtbarkeit weiter, vor allem im hellen Bereich knapp über dem

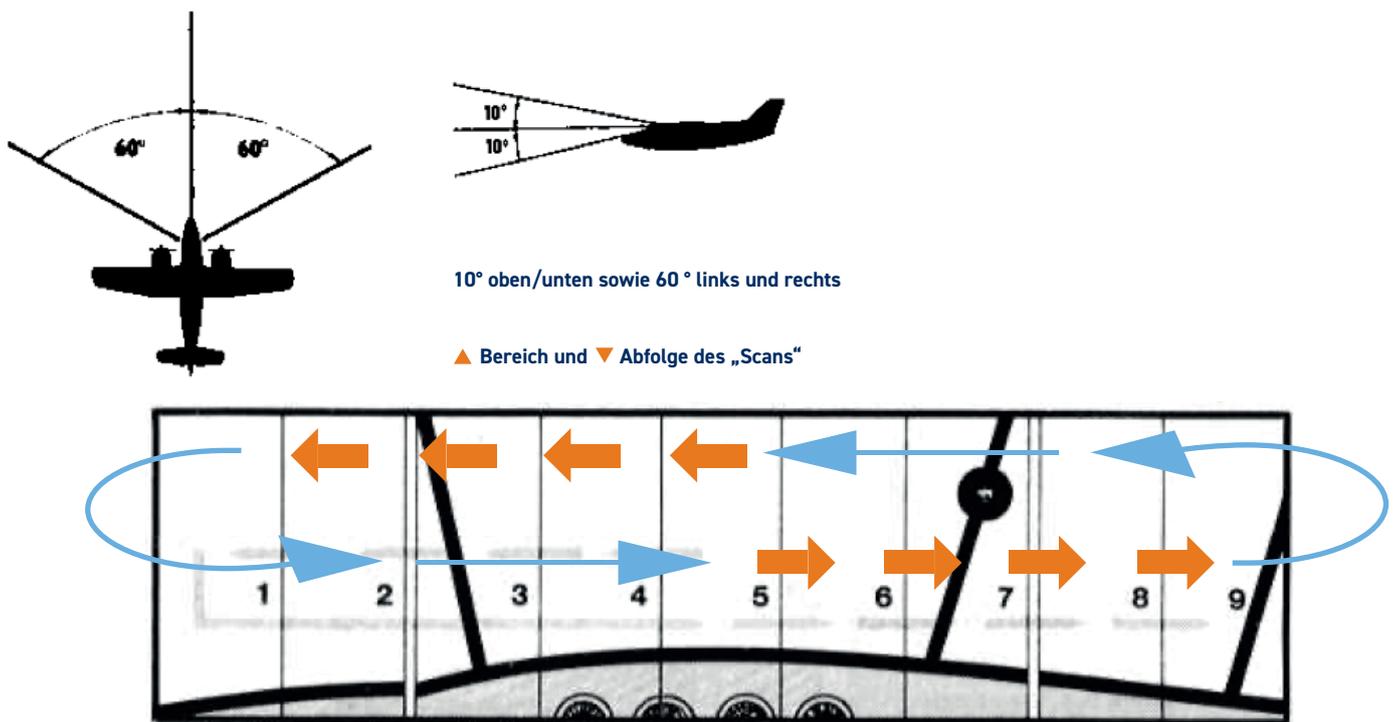
Horizont. Dunkle Anstriche würden hier die Auffassung deutlich vereinfachen. So hat die britische Luftwaffe alle Trainingsflugzeuge komplett schwarz lackiert. Somit ist es gerade für Segelflugzeuge wichtig, dass zumindest Teile (z. B. Flächenspitzen) in Signalfarben gehalten werden.

Das menschliche Auge ist durch einen gewissen Tunnelblick eingeschränkt: Das Auge kann zwar im Winkel von ~200 ° sehen, aber nur in einem Bereich von 10–15 ° können Objekte erkannt und klassifiziert werden. Dieses bedingt, dass im Flug ein ständiger visueller „Scan“ genutzt werden muss. Der Scan kann individuell verschieden sein und muss ständig geübt werden.

Der Scan sollte in etwa zehn Blöcke aufgeteilt werden, in denen das Auge anhält und sich fokussiert. Dabei sollten die Augen hauptsächlich außerhalb des Cockpits blicken. Der Scan darf nicht mit zu kurzen, hektischen Blicken durchgeführt werden, da das Auge dann keine Chance hat zu fokussieren. Zu lange in eine Richtung zu schauen ist ebenfalls schlecht, da der gesamte Scan dann zu lange dauert, um den hohen Annäherungsgeschwindigkeiten gerecht zu werden. Ein gutes Verhältnis zwischen Innen- und Außenscan ist 3 bis 6 Sekunden zu 17 Sekunden, d. h. 1 zu 3 bis 1 zu 4.

Ist man zu zweit im Cockpit, sollte man per Absprache sicherstellen, dass immer ein Augenpaar den Außenscan durchführt. Im militärischen Bereich ist es ein Standardverfahren, dass immer ein Besatzungsmitglied „Heads Out“ ist.

Erschwerend kommt der menschliche Faktor hinzu. Man ist leider nicht jeden Tag gleich „gut drauf“. Dieses gilt natürlich auch für Militärpiloten. Da dem Menschen die meisten Fehler bei der Informationsaufnahme (76,3 %) unterlaufen, kann die Bedeutung eines sinnvollen „Außenscans“ hier nur unterstrichen werden. Je früher man ein anderes Flugzeug erkennt, desto besser sind die Möglichkeiten, Gegenmaßnahmen zu ergreifen.





Fotos: Jörg Kuhlmann

Was tun, wenn man ein Kampfflugzeug sieht?

Die hohen Geschwindigkeiten machen ein Ausweichen durch andere Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt unmöglich. Somit ist der einzige Weg, eine nahe Begegnung zu verhindern, sich dem Piloten des Kampfflugzeuges möglichst frühzeitig sichtbar zu machen. Das heißt, die größte Fläche zu zeigen und sich dabei zu bewegen. Die Ober- oder Unterseite des eigenen Flugzeuges bietet die größte sichtbare Fläche. Eine Bewegung des Luftfahrzeuges kann einen Lichteffekt durch Spiegelung (einen sog. „Wing Flash“) erzeugen, der gut visuell erfasst werden kann. Dies bedeutet in der Praxis, dass man zügig in eine Kurve einrollt und dem Kampfflugzeugpiloten die Ober- oder Unterseite des eigenen Flugzeuges präsentiert. Dann ist der Pilot in der Lage, auszuweichen und einen ausreichenden Abstand herzustellen. Bei einem Kampfflugzeug reicht übrigens die Wirbelschlepp, um ein Sportflugzeug zu beschädigen, unkontrollierbar zu machen oder gar zu zerstören. Diese Wirbel können Tangentialgeschwindigkeiten von bis zu 100 m/s aufweisen. Um ungefährdet zu bleiben, sollte man einen Abstand von mindestens 30 m einhalten. Kampfflugzeuge sind selten alleine unterwegs, meistens handelt es sich um Zweier- oder Viererformationen. Sieht man ein Flugzeug, sollte man direkt Ausschau nach den „Wingmen“ halten. Meistens befinden sich diese in einem seitlichen Abstand von 2–4 km.

Wie sieht es mit technischen Hilfsmitteln wie FLARM aus?

Kampfflugzeuge haben meistens weder TCAS noch FLARM. Die Funktionsfähigkeit von FLARM ist auf 249 kts begrenzt und wird keine Kampfflugzeuge anzeigen. Da militärische Flugzeuge im Tiefflug immer den Transponder nutzen, werden mit TCAS ausgerüstete Flugzeuge gewarnt.

Was kann man als ziviler Pilot sonst tun?

Versuchen, den militärischen Luftverkehrsteilnehmern aus dem Weg zu gehen. Über 2000 Fuß AGL ist man relativ sicher und als Motorflugzeugführer hat man im Falle eines Motorsausfalls hier bessere Chancen, eine passende Notlandemöglichkeit zu finden, als dies in 500 Fuß der Fall ist.

Fliegt man außerhalb der oben erwähnten Tiefflugzeiten, wird einem kein Kampfflugzeug begegnen. Ist man in den Zeiten unterwegs, in denen Tiefflug möglich ist, bleibt einem nur, die Augen aus dem Cockpit zu halten (eigentlich immer eine gute Idee!) und bei Sichtkontakt auf sich aufmerksam zu machen. Gerade in den Zeiten von GPS und Bildschirmcockpits ist die Verlockung natürlich groß, sich damit zu beschäftigen.

Wir teilen uns alle den Luftraum und jeder sollte daran interessiert sein, den Verkehr dort möglichst problemlos und sicher abzuwickeln. Auch Militärpiloten hängen am Leben!

Text: Jörg Kuhlmann

Der Autor

Jörg Kuhlmann ist Jahrgang 1972. Mit 14 hat er mit dem Segelfliegen angefangen und danach 2500 Flugstunden auf dem Waffensystem Tornado bei der Luftwaffe geflogen. Außerdem war er dort Fluglehrer, Flugsicherheitsoffizier und CRM Trainer. Heute fliegt er SEP als FI.

Insgesamt verbrachte er ~5.200 Stunden in der Luft und hat mehr als 11.000 Landungen.



JetPower 2024 im Dreiländereck Hessen/RLP/NRW

Die weltweit größte Jet-Modellflugmesse „JetPower“ findet endlich wieder in der Mitte Deutschlands statt. Vom 13.09. bis 15.09. werden Modellflugenthusiasten auf dem Flugplatz Breitscheid auf ihre Kosten kommen. LuftSport hat Andreas Engel vom Organisationsteam gefragt, wie sie die Erfolgsmesse wieder zurückholen konnten. „Die JetPower wurde aus verschiedenen Gründen in Bad Neuenahr-Ahrweiler aufgegeben. Ein Hauptgrund waren wohl immer wiederkehrende Unstimmigkeiten mit der zuständigen Luftfahrtbehörde. Die damaligen Organisatoren haben daraufhin die Rechte an einen neuen Organisator verkauft. Da dieser in der Nähe des Flugplatzes Genderkingen zu Hause ist, lag es nahe, die Veranstaltung auch dort durchzuführen. Offenbar hatte man dort kein so glückliches Händchen bei der Orga. Deshalb standen die Rechte erneut zum Verkauf. Wir, die ERL Event GmbH & Co. KG, haben die Rechte gekauft und uns dann einen geeigneten Flugplatz gesucht. Diesen haben wir in Breitscheid gefunden. Wir sind übr-



gens auch die Organisatoren der erfolgreichen ProWing International Messe“, so Andreas Engel. Ein Flugprogramm gibt es noch nicht. Geplant ist ein Ausstellerschaufliegen, das mit Showacts angereichert werden soll. „Die Aussteller haben jedoch Vorrang“, erklärt Engel. Erwartet werden 80-100 Aussteller aus allen Teilen der Welt. Anmeldungen und weitere Infos unter www.jetpower.de

Text: Ricarda Helm, Foto: Ludwig Feuchtnner

Modellflieger treffen sich im Juli in Schorndorf

Deutsche Meisterschaft der Modellhubschrauber und vieles mehr

Schaufliegen im Rahmen des Stadtfestes, der 2. Teilwettbewerb zur deutschen Hubschrauber-Meisterschaft in den Klassen klassischer Kunstflug (F3C/F3C-Sport) und Freestyle (F3N) sowie ein Freundschaftsfliegen stehen im Juli 2024 auf dem Programm der Schorndorfer Modellflieger. Geflogen wird „Auf der Au“ am Ostrand der Stadt.

Los geht es am Samstag, den 13. Juli. Von 11 bis 17 Uhr treffen sich die Vereinsmitglieder und Modellflieger aus benachbarten Vereinen zu einem Freundschaftsfliegen.

Am Sonntag, den 14. Juli, steigt das traditionelle Schaufliegen der SchoWo. Die hohe Kunst des Modellflugs steht im Mittelpunkt. Von 13 bis 17 Uhr wird in einem moderierten Programm ein großes Spektrum des Modellflugs dargeboten: vorbildgetreue Großmodelle, Banner- und Seglerschlepp, Motorflug und Motorkunstflug, Elektrospeed-Modelle, 3D-Hubschrauberflug, 150 g bis 20 kg.



Und ein Wochenende später, am 20./21. Juli, fliegen die Modellhubschrauberpiloten um die deutsche Meisterschaft. Näheres unter www.modellflug-schorndorf.de und dm-modellhubschrauber.de

Text und Foto: Bernhard Schwendemann

Windenergie: Modellfluggelände gesichert

Keine Windkraftträder auf dem Gelände des Flugmodellsportclubs Obermichelbach

Derzeit laufen in ganz Deutschland Planungsverfahren zum verstärkten Ausbau der Windenergie. Nicht selten werden dafür auch modellsportlich genutzte Flächen ausgewiesen, wie beim Flugmodellsportclub Obermichelbach. Hier sollte direkt neben dem Vereinsgelände ein Windkraftträderrichtet werden.

Mit einer Stellungnahme zur Unverträglichkeit des Ausbaus der Windenergie auf dem Gelände eines Modellflugplatzes und dem regen Austausch mit den Behörden konnte der MFSD dies nun verhindern und den Erhalt des Modellfluggeländes sichern.

Norbert, Vorsitzender des Flugmodellsportclubs Obermichelbach: „Der Antrag auf Errichtung einer WKA direkt neben unserem Modellflugplatz ist vom Tisch, diese WKA wird nicht genehmigt. Dazu hat das Schreiben von Euch beigetragen. Dafür unser herzliches

Dankeschön und ein großes Lob an den MFSD generell. Damit ist uns ein Stein von der Seele genommen und es lässt uns wieder fröhlich, mit Elan und Zukunftsaussicht unseren Modellflugsport betreiben.“

Wir freuen uns ebenso über diesen Erfolg und bedanken uns für das Lob des Vereins. Unser Motto „Geh Fliegen, wir machen den Rest“ ist für uns gelebte Verbandsarbeit.

Quelle: Modellflug im DAeC



Kleinanzeigen

Hoheitskennzeichen, Luftfahrzeugkennungen und Dekore

Schnell noch den Flieger für die nächste Saison auch optisch fit machen. Wir bieten Hoheitskennzeichen, schwarz-rot-gold oder schwarz-rot-gelb als Komplett-Digitaldruckaufkleber sowie geplottete Rumpfbeschriftungen an.

Ausführung: Hochwertiger Digitaldruck auf Hochleistungsfolie, je Satz nur 12,50€, Rumpfbeschriftungen links und rechts, angepasst nach LuftVZO Anl. 1, geplottete Hochleistungsfolie, kpl. mit Übertragungsfolie zur Montage nur 58,-€, Flächenbeschriftung angepasst, Ausführung wie vorab nach LuftVZO Anl. 1 nur 69.00€

Natürlich können wir auch Rumpfdekore nach Kundenwunsch, Wettbewerbskennzeichen, Cockpitaufkleber, CFK-Folie für Instrumentenbrett, Lackierschablonen und mehr für Privatpiloten und Vereine zu vereinsfreundlichen Preisen anbieten.

Es stehen ca. 115 Farbtöne zu Verfügung. Ein kostenfreier Korrekturabzug wird vorher mit dem Kunden besprochen. Erst bei Auftragserteilung entstehen für den Kunden Kosten. Gerne weitere Informationen bei Interesse.

W-Schlosser Flugzeugkennung Technischer Support

Tel. 01707625941 Mail. wschlosser@outlook.de

**IKARUS C-22 FOX**

Noch angemeldet & betriebszugelassen. Rotax 462. Spezielle Lagerungen etc. 3-Blatt Karbon. Spez., kompakter Hänger. Einzelfertigung der „Laminar“-flächen. Ohne JNP. Überholungsfähig.

SZ – Thiede. Kompl. 5tsd. Fest. SMS: **01575-8454803**

**RANS S12, Bj.98**

8.800€, incl.offener Hänger, in EDXD. Btr.Zt. 610 h.

Motor: Rotax 582, 65 PS, Lärmzeugnis

Betr. Zt. unter 100 h. Tank: 40 L auf 100 L

aufrüstbar. Halbtüren f. Sommer und Radschuhe anbei.

Mail: schareinchristoph@gmail.com



Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2024

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Kelttenring 10, 56072 Koblenz
info@helko-verlag.de

www.luftsportmagazin.de, 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
Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V.
c/o Heike Eberte, Höhen 18, 21635 Jork
E-Mail: info@luftsportverband-hamburg.de
Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127
Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

Luftsport-Verband Niedersachsen e.V.
Hainhölzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: steven.dehne@lsvni.de, www.lsvni.de
Verantwortlicher Redakteur: Steven Dehne

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Am Flugplatz Domberg, 55566 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

Gestaltung: Britta Schönecker, Büro für Gestaltung
Druck: Druckerei Hachenburg, Hachenburg
Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Ulrich Braune, Simone Bürkle, Wilhelm Eimers (W.E.), Ernst Eymann, Ludwig Feuchter (LF), Klaus Fey (KF), Peter Hammann, Harald Helm, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Manfred Petry, Tim Rührenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Wolfgang Brust, Maren Dellinger, E. Detzler, Sarah Dzenus, Andreas Engel, Guido Frey, Gugl, Markus Haggene, Christian Harms-Zumbrägel, Steff Hau, Maike Hecht, Jörg Henkel-Ernst, Patrick Holland-Moritz, Bastian Huß, Sophia Hüster, Petra Jeska, Joachim Jeska, Jörg Kuhlmann, Joachim Marholdt, Susi Maurer, Monika Middendorf, Tatjana Roder, Steffen Rogoll, Karsten Schäfer, Markus Schmidt, Günther Schöffner, Lilly Schön, Elina Schrader, Karsten Schröder, Joachim Siems, Ursula Sommer, Christoph Türke, Arne Voß, Markus Weinitschke, Katharina Würden-Templin u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 12.500 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 26 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:

Helko-Verlag Inh. Harald Helm, Kelttenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433, anzeigen@luftsportmagazin.de
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

Die nächste Ausgabe erscheint am 14. August 2024*
Redaktionsschluss ist der 01. Juli 2024*.

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

TOST

Flugzeuggerätebau



Flugzeugräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen
Schleppkupplungen • Schleppseileinziehwinde mit Kappvor-
richtung • Startausrüstung • Sicherheitskupplungen • Wartung

www.tost.de