



Luft Sport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



Pitts und Yaks mit vielen Extras

Motorkunstflug-DM in Welzow

Echo gut durch und Sierra medium

Flieg mal hin: Idar-Oberstein

Nicht alles, was glänzt, ist Gold

Augen auf beim Flugzeugkauf

Termine 2024

(Alle Angaben ohne Gewähr)

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
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/
18. August	Air & Speed	Zweibrücken (EDRZ)	http://www.air-speed.de
23.–25. August	UL-Info-Tage	Schmallenberg-Rennefeld (EDKR)	https://www.rennfeld.de/
31. August – 01. September	Flugtag Pirmasens	Pirmasens (EDRP)	https://www.aero-club-pirmasens.de
31. August – 01. September	Flugplatz Wiesenfest	UL-Platz Weilerswist	https://www.ul-weilerswist.de/11572/wiesenfest-30-august-1-september-2024/
06.–09. September	Niedersachsenrallye	Hodenhagen (EDVH)	https://www.flugplatz-hodenhagen.de/
07.–08. September	Electrify-In Switzerland	Bern (LSZB)	https://www.electrify-in.ch
07. September	Fly-In von selbst gebauten Flugzeugen und Oldtimern	Rinteln (EDVR)	https://lsv-rinteln.de/lsv/aktuelles-und-termine/
08. September	Ausstellung fliegender Oldtimer	Rinteln (EDVR)	https://lsv-rinteln.de/lsv/aktuelles-und-termine/
12.–15. September	Deutsche UL-Meisterschaft	Bad Saulgau (EDTU)	https://ultraleichtflug.blogspot.com/
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/
08.–09. November	Flugzeugteilebörse	Wernigerode Luftfahrtmuseum	https://www.luftfahrtmuseum-wernigerode.de/

Modellflug

17.–18. August	RC Retro-Fliegen	Sonnenberg/Thüringen	https://www.mfc-nec-son.de/
23.–25. August	Cox & Co-Treffen für klassische Modellflugzeuge	Osnabrück Wallenhorst-Hollage	https://do-x-osnabrueck.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



Was wäre der Luftsport ohne Visionäre

Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

als der Beitrag über den geplanten Wiederaufbau der Do X (Seite 5) in die Redaktion flatterte, musste ich schon erst mal schlucken: Da ist ein Visionär, der das Ziel hat, die Wiedergeburt einer Legende zu verwirklichen. Er sucht sich Mitstreiter und gemeinsam starten sie dieses Mammutprojekt (geschätzte Kosten 10 Millionen Euro) ohne gesicherte Finanzierung. Und das für ein Flugzeug, welches nicht fliegen wird. Aber als ich in Fliegerkreisen von dem Projekt erzählte, sah ich als Reaktion oft glänzende Augen der Freude. Auch der Erbauer der Do X, Claude Dornier, war ein Visionär – ebenso wie einige Jahre vor ihm die Gebrüder Wright. Was wäre also der Luftsport ohne die Visionäre, die ihr Ziel trotz aller Widrigkeiten verfolgt haben! Einer der Visionäre, die den Luftsport nach vorne gebracht haben, ist leider kürzlich gestorben: Jo Konrad. Kaum ein anderer Name ist so mit der UL-Szene verbunden. Ohne seine Visionen hätten wir vermutlich heute keine Zulassung für HochleistungsLuftsportgeräte, in denen man legal mit zwei Personen 300 km/h schnell über 1000 Kilometer Reichweite fliegen kann. Denn es sind nicht nur die Erbauer und Konstrukteure, die Visionen haben, sondern noch viele andere, die durch ihr ehrenamtliches Engagement unseren schönen Sport weiterentwickeln und nach vorne bringen. Viel Engagement zeigt auch unsere Luftsportjugend. Viele junge Mitglieder sind mittlerweile in den Vorständen aktiv und bringen sich mit ihren Visionen ein. Auch für Beiträge in unserem Magazin können wir verstärkt junge Menschen gewinnen. Deswegen geht heute mein Dank an alle Visionäre und Macher, die dafür sorgen, dass wir noch langfristig unseren schönen Sport ausüben können – und an die, die Träume wieder auferstehen lassen.

Herzliche Grüße

Eure/Ihre Ricarda Helm

Titelfoto: Marc Schultz

Editorialfoto: Ludwig Feuchtnr

Inhalt

Termine	U2
News	4
Flieg mal hin	
Idar-Oberstein EDRG	10
Segelflug	
Meine erste Deutsche Meisterschaft	12
Motorflug	
Rallye zwischen den Meeren	14
Aus der Technikkiste	
Lötverbindung von Flugzeugkabeln	16
Landesverbände	
Bremen	LV 17 - 20
Hamburg	LV 21 - 23
Niedersachsen	LV 24 - 33
Rheinland-Pfalz	LV 34 - 40
Elektroflug-News	
ILA 2024 mit ELEKTRA Trainer	
8. Ausgabe Electrify-In Switzerland	41
Technik	
Katze im Sack	42
Flugsicherheit	
Ready for Emergency?	44
Luftsportjugend im Portrait	
Was heißt schon „Flugplatzkind“?	46
Frauen im Luftsport	
Ladies Fly Weekend des	
LSV Eichsfeld-Göttingen	48
Modellflug-News	
Days of Speed and Thunder, Deutsche	
Jugendmeisterschaft im Freiflug,	
Deutsche Saalflugmeisterschaft	50
Deutsche Meisterschaft	
Hubschrauberkunstflug	51
Impressum	51

Fehlende Flugvorbereitung? Luftraumverletzungen in Berlin haben zugenommen

Im Frühjahr wurden die Untergrenzen des Luftraums Charlie um die Flugplätze Strausberg und Schönhagen zum Schutz des IFR-Anflugverkehrs nach Berlin abgesenkt. Die Änderung zeigte Wirkung – es gab weniger gefährliche Annäherungen zwischen IFR- und VFR-Verkehr. Doch die Zahl der Luftraumverstöße stieg an. Seit Beginn der Maßnahme am 21. März 2024 wurden bis zum 28. April bereits 18 Verstöße registriert. Ein Vergleich: Im Zeitraum vom 1. Januar bis 21. März wurden 11 unerlaubte Einfüge in

den Luftraum C gezählt, wie die Deutsche Flugsicherung in ihrem VFR-Newsletter mitteilt. Die DFS weist in dem Zusammenhang auch darauf hin, dass jeder unerlaubte Einflug an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) gemeldet werden muss und die Verstöße bußgeldbedroht sind. Bei der Bemessung des Bußgeldes kann eine hervorgerufene Konfliktsituation durch den Piloten eine Rolle spielen.

Quelle: DFS



Die Untergrenzen des Luftraums Charlie wurde im Bereich der Flugplätze Schönhagen (EDAZ) und Strausberg (EDAY) abgesenkt (siehe Pfeile). Unbedingt beachten: Jeder Verstoß ist bußgeldbedroht.

Infos zum Einflug nach UK

Die Bundeskommission Motorflug informiert: Mehrere Faktoren müssen beim Einflug in das Vereinigte Königreich (UK) beachtet werden.

Wer einen Flug in das Vereinigte Königreich plant, findet nun alle nötigen Informationen zum Einflug in das „Drittland“ UK auf der Informationsplattform Providing information about international



general aviation flights - GOV.UK (www.gov.uk), die von der Civil Aviation Authority eingerichtet wurde.

Text: Bundeskommission Motorflug im DAeC, Grafik: Pixabay

...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



Do X Flugboot: Rückkehr einer Legende

Sie gilt als ein herausragendes Beispiel der deutschen Ingenieurskunst, ein Gigant der Lüfte und Luftfahrtgeschichte – die imposante Do X, von der nur drei Flugzeuge jemals gebaut wurden und keines mehr heute besteht. Jetzt soll sie wieder zum Leben erweckt werden.

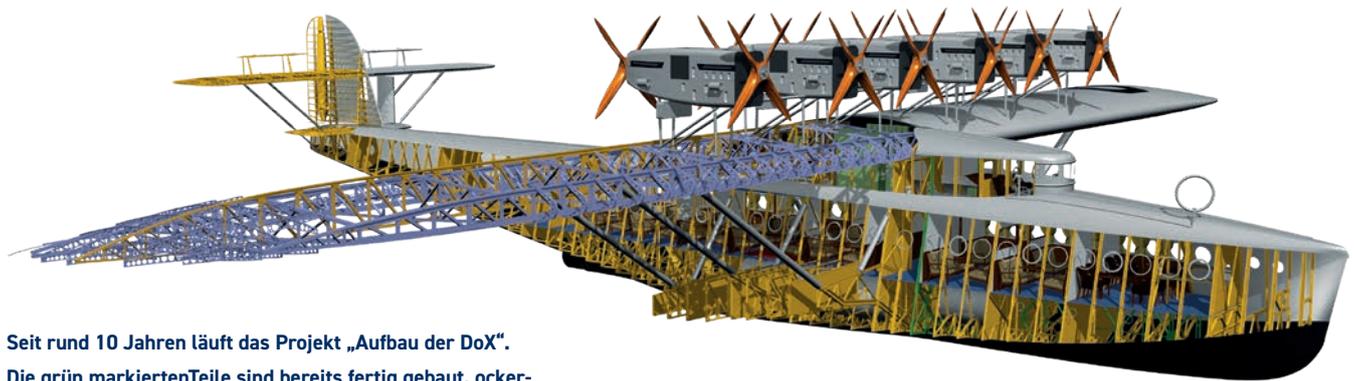
Peter Kielhorn, einstiger Dornier-Mitarbeiter im Luftfahrtbereich, hatte die Idee, das visionäre Projekt von Claude Dornier – die Do X war das erste Großraumpassagierflugzeug der Welt – auferstehen zu lassen. Sein Traum ist es, dass die Do X wieder hautnah erlebt werden kann. Das klingt im ersten Moment als unmöglich. Denn: Nichts ist vom Meilenstein der deutschen Luftfahrtgeschichte übrig geblieben, da mit den Maschinen auch alle Konstruktionsunterlagen verloren gegangen sind. Und wie soll das Mammutprojekt finanziert werden?

LuftSport hat Peter Kielhorn, der dazu den Freundeskreis Do X gegründet hat und dessen Vorsitzender er ist, gefragt, wie das Vorhaben überhaupt realisierbar ist. Er erklärt, dass der erste Schritt war, die Do X als CAD-Datensatz zu planen. Dabei sei allen Beteiligten klar gewesen, dass der Nachbau nur als luftfahrhistorisches Denkmal möglich ist, denn die Maschine flugfähig aufzubauen, würde „einen nicht überschaubaren Umfang an finanziellen Mitteln erfordern und ob so ein Nachbau in Deutschland



Abheben wird der Nachbau der Do X zwar nicht – aber als originalgetreuer Nachbau wird sie hautnah erlebbar sein

Die ersten Bauteile wurden im niedersächsischen Hildesheim angefertigt. Aus Platzgründen ist das Projekt im Mai 2024 in das Flieger- und Fahrzeugmuseum Altenrhein (FFA) im schweizerischen Altenrhein umgezogen und wird dort fortgesetzt. Die spätere Ausstellung des gesamten Flugschiffs soll in der originalen Halle in Altenrhein erfolgen, in der die Maschine damals gebaut wurde. „Die Kosten dafür werden durch den Schweizer Do X Verein und die umliegenden Gemeinden bereitgestellt“ so Kielhorn.



Seit rund 10 Jahren läuft das Projekt „Aufbau der DoX“. Die grün markierten Teile sind bereits fertig gebaut, ocker-gelb steht für die fertig konstruierten Teile (Baupläne sind mittlerweile vorhanden) und grau zeigt den Status der Vorkonstruktion. (Stand Mai 2024)

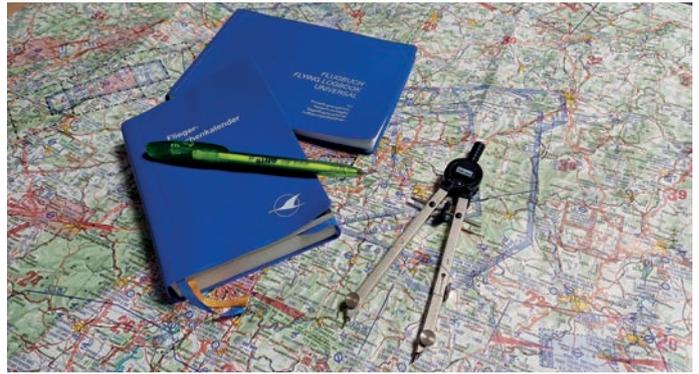
zulassbar wäre, ist außerdem äußerst fraglich“, so Kielhorn. „Für einen originalgetreuen statischen oder schwimmfähigen Aufbau ist der finanzielle Aufwand überschaubar. Die notwendigen Mittel dafür liegen bei zirka 9–10 Mio. Euro. Das Vorschiff, der vordere Teil der Maschine, wofür gerade die Lokalhelden Crowdfunding-Kampagne (<https://www.lokalhelden.ch/dox-flugschiff>) läuft, kostet insgesamt 950.000 Euro. Alles Preisstand 2024.“

Das Projekt ist für den Aufbau von Spendern und Sponsoren abhängig. Eine Unterstützung ist über das Crowdfunding oder als direkte Spende über die Homepage <https://www.do-x-vision.de/> möglich.

Text: RH, Fotos: Freundeskreis Do X

Aus für den Fliegertaschenkalender

Das kleine und handliche blaue Büchlein hat vielen Piloten jahrzehntelang bei der Flugvorbereitung geholfen und war ein sicherer Unterstützer im Flug. Doch jetzt ist damit Schluss: Der Schiffmann-Verlag, der den Fliegertaschenkalender (kurz FTK) 52 Jahre lang produzierte, stellt seine Tätigkeit Ende Juli ein. Der FTK vereinte Informationen aus der AIP und viele andere wichtige und aktuelle Pilotenthemen kompakt und sofort greifbar. Doch die Digitalisierung ist auch im Bereich Flugvorbereitung nicht mehr wegzudenken. Viele Informationen bezieht man heute aus dem Internet. Die Auflage ging deswegen in den letzten Jahren deutlich zurück. Dem einen oder anderen Piloten wird der FTK jedoch gewiss fehlen.



RH **Der Fliegertaschenkalender gehört für viele Piloten zur Flugvorbereitung und als Backup im Flug dazu, Foto: Herbert Gerhartz**

Aus dem Cockpit ins Leben

Ein Workshop für Luftsportlerinnen mit Anne Hennig



**Fluglehrerin
Anne Hennig**

Wir gehen der Frage nach, was Pilotinnen für Lehren aus dem Cockpit für das Leben am Boden mitnehmen können. Es geht um Fehlerkultur, persönliche Entwicklungspotenziale und den Einfluss der Kommunikation.

Der Workshop findet vom Samstag, 16. November bis Sonntag, 17. Nov. in Oerlinghausen statt. Weitere Infos bei der BAFF-Vorsitzenden Sybille Krummacher s.krummacher@daec.de oder unter <https://www.daec.de/oeffentlichkeitsarbeit/termine/detail/workshop-aus-dem-cockpit-ins-leben-1/>

Jetzt anmelden und Frühbucherrabatt (bis 25. September) sichern!

Veranstaltungsreihe: Luftfahrt der Zukunft

Die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR), das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), das Niedersächsische Forschungszentrum für Luftfahrt (NFL) und der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) präsentieren seit 2011 in Vorträgen und Exkursionen die Entwicklungen im Bereich der Luftfahrt sowie die neuesten Anwendungen und Lösungen der Luftforschung. Für folgende Veranstaltungen (Zoom-Format) kann man sich noch anmelden: 26.08.24 um 19 Uhr: „Von der

Endlinie zur Auslieferung – der Flugversuch von Serienflugzeugen bei Airbus in Hamburg“ (Referent Joachim Illenberger, Head of Flight Test Operations Airbus, Hamburg) und 30.09.24 „**Der DLR-Flugversuchsträger UpLift zur Beschleunigung klimaneutraler Technologien“**

(Referent: Martin Gestwa, DLR-Einrichtung Flugexperimente, Braunschweig). Weitere Termine, Infos und Anmeldung unter www.luftfahrt-der-zukunft.de

Quelle: DGLR



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF



BOSE A30
AVIATION HEADSET



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



DM Motorkunstflug in Welzow

Florian Bergér holt zum sechsten Mal den Titel in der Kategorie Unlimited



Vom 23. bis 30. Juni fand in Welzow die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug statt. Unter den Gewinnern der fünf Wettbewerbsgruppen fanden sich bekannte genauso wie neue Namen. In der Kategorie Sportsman schaffte es mit Konrad Pausch ein Neuling sogar ganz nach oben aufs Treppchen. Ihm folgten Sebastian Glück auf Platz 2 und Stefan Ziehm auf Platz 3. Besonders bemerkenswert an diesem Wettbewerb ist das Abschneiden von Alexander Stegner auf Platz 4. Alexander ist ein ehemaliger Unlimited-Pilot, der auf einer Fokker Dr.I gestartet ist. Das ist recht spektakulär, weil einige Figuren mit diesem Flugzeug nur sehr schwer und wenig elegant zu fliegen sind. Ebenfalls überraschend gut ist das Ergebnis von Matthias Jeserich, der als Drittbester in der Kategorie Intermediate abschnitt. Matthias ist auch ein Newcomer. Gewonnen hat in dieser Kategorie Luděk Prda (Tschechien) vor Sebastian Kraemer. In der Kategorie Advanced siegte Maciej Kulaszewski (Polen) vor Dietke Claus. Florian Bergér holte zum sechsten Mal diesen Titel, musste sich im internationalen Vergleich jedoch dem Ungarn Daniel Genevey geschlagen geben. Eine letzte kleine Überraschung gab es im Freestyle-Wettbewerb, den Marcus Extra vor Florian Bergér gewann, was vermutlich die wenigsten erwartet hatten. Dritter wurde der Luxemburger Cyrial Talon. Alle Ergebnisse unter <https://www.kunstflugverband.de/wettbewerbe/2024/dm-welzow/>

Quelle: Deutscher Kunstflugverband,
Foto: Joachim Weinbrenner

Mit dem Rögerhaken zum Sicherheitsgewinn

DG Aviation bietet Piloten mit Flugzeugen der Baureihen DG-100, DG-200, DG-300, DG-400, DG-600, die noch keinen Rögerhaken haben, einen Einbausatz an, mit dem sie sich eine Art "Rögerhaken" nachrüsten lassen können. Ebenso ist eine Nachrüstung in allen LS-Flugzeugen möglich. Für die LS4 bis LS8 gibt es fertige Technische Mitteilungen. Für die LS1f und LS3 ist ein Einbau ebenfalls möglich. Mit dem Rögerhaken erhalten Sie damit einen signifikanten Sicherheitsgewinn.

Quelle: DG-Aviation

Stefan Langer ist Deutscher Meister der Clubklasse

Deutsche Segelflugmeisterschaft der Clubklasse über Burg Feuerstein



Stefan Langer (2454 Punkte / Flugzeug LS 3 WL) hat die Deutsche Meisterschaft im Segelfliegen der Clubklasse gewonnen. Ebenfalls aufs Treppchen schafften es Uwe Wahlig (2247 Punkte / LS 3 WL) und Toni Kittler (2099 Punkte / LS 4a). Leider ließ das Wetter auf Burg Feuerstein nur fünf Wertungstage zu. Am letzten Wertungstag konnten die Flieger zwar in die Luft, allerdings schafften nur sechs von 45 Teilnehmern den Weg zurück zum Flugplatz.

Quelle: DAeC

Foto: Christian Horn

www.eisenschmidt.aero

#Theorieprüfung

Effiziente Prüfungsvorbereitung
mit den DAeC-Fragenkatalogen

- ★ Lernplattform on- und offline für iOS, MacOS, Android und Windows, mit Features, die beim Lernen unterstützen
- ★ regelmäßige Pflege und Qualitätssicherung der Fragenkataloge durch Luftfahrt-Experten
- ★ Hinweis: Für Flugschulen und -vereine ist ein Learning-Management-System erhältlich.
- ★ kostenfrei testen vorab möglich

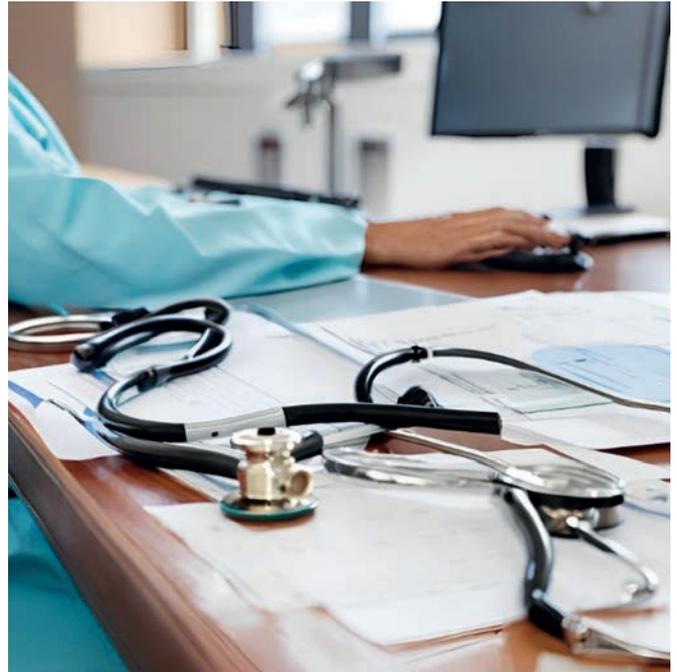
EISENSCHMIDT
DPS GROUP

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

Tauglichkeitsentscheidungen im LBA: Erste Maßnahmen umgesetzt

Wegen der Problematik der flugmedizinischen Verwaltung im Luftfahrtbundesamt (LBA) startete der DAeC gemeinsam mit der AOPA und dem DULV Ende 2023 eine Online-Petition. Nachdem die Initiatoren im April knapp 20.000 Unterschriften an das zuständige Bundesministerium Digitales und Verkehr übergeben hatten, kommt nun Bewegung in die Angelegenheit. Bei einem Treffen im Referat 6 des LBA tauschten sich die Vertreter der Verbände und des LBAs konstruktiv miteinander aus. Ein Hauptproblem der langen Bearbeitungszeiten ist die Personalknappheit beim LBA. Deswegen wurden Stellen innerhalb des LBAs umgeschichtet, die nun besetzt werden sollen – sofern geeignetes Personal gefunden wird. Außerdem wurde ein Budget für die Beauftragung von Honorarkräften bereitgestellt. Ein weiterer wichtiger Schritt, um die Bearbeitungszeiten zu verkürzen, ist die Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Fliegerärzten. „Das LBA hat angekündigt, die Kommunikation zu den Fliegerärzten zu intensivieren, damit es dort besser gelingt, Unterlagen vollständig einzureichen. Das reduziert zeitaufwändige Nachfragen“, berichtet DAeC-Präsident Claus Cordes.

Quelle: DAeC



Jo Konrad ist tot



Jo Konrad, Vorsitzender des Deutschen Ultraleichtflugverbandes DULV e. V. sowie engagierter Vertreter des UL-Flugs und des Luftsports in Deutschland, ist im Alter von 70 Jahren verstorben.

Jo Konrad hat seit 1986 als Vorsitzender die Vereinsgeschichte geprägt. Aber er war noch

viel mehr: Er war ein engagierter Kämpfer für die Sache und hat mit seiner Beharrlichkeit und seiner enormen Sachkenntnis viele wichtige Veränderungen für Ultraleichtflieger durchgesetzt. Eines seiner Herzenthemen war die deutliche Erhöhung der maximalen Abflugmasse. Sein unermüdlicher Einsatz führte nach zähem Ringen auf EU-Ebene zur Einführung der 600kg-Klasse. Auch im Austausch mit dem Luftsportgerätebüro war er stets ein geschätzter Ansprechpartner. Die Ultraleichtflieger-Szene wird ihn vermissen.

Die Redaktion

Foto: DULV



MADE IN GERMANY

ORATEX®

DAS FLUGZEUGBESPANNGEWEBE



NEU
PIPER
UNVERNÄHT

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 Bespannaufwandes.
- Ihr Flugzeug wird leichter. Nach dem Bespannen mit ORATEX ist Ihr Flugzeug bereits OHNE aufwendige Lackierung flugfertig.



WEISS NATURWEISS BÜCKERWEISS ANTIK PERLWEISS SIGNALGELB CUB GELB GOLDGELB ORANGE FOKKERROT HIMMELBLAU FRANZ. BLAU CORSAIRBLAU TARNOVLJ LICHTGRAU SILBER SCHWARZ



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

20. Oldtimer-Fliegertreffen auf der Hahnweide

Das beliebte Oldtimer-Treffen auf der Hahnweide findet vom 12. bis 14. September 2025 statt: Sponsoren gesucht!

Damit die Fliegergruppe Wolf Hirth Kirchheim unter Teck e. V. als Veranstalter die Aufwendungen für die Veranstaltung stemmen kann bzw. damit sie im Falle von schlechtem Wetter oder noch schlimmer wegen eines Unfalls abgesichert ist, haben sich die Initiatoren erneut dazu entschlossen, wie bereits 2016 um Supporter zu werben. Der Erlös aus den Spenden wird direkt in die Finanzierung einer entsprechenden Versicherung fließen, mit deren Hilfe das finanzielle Risiko im Fall der Fälle minimiert werden kann. Das mache es den Veranstaltern einfacher, unbeschwert in die Organisation zu starten und den Besuchern wieder das zu bieten, was sie erwarten. Weitere Infos zum Sponsoring und zur Veranstaltung unter <http://www.oldtimer-hahnweide.de/>

Quelle: Fliegergruppe Wolf Hirth Kirchheim unter Teck e. V.

Foto: Ludwig Feuchtnr



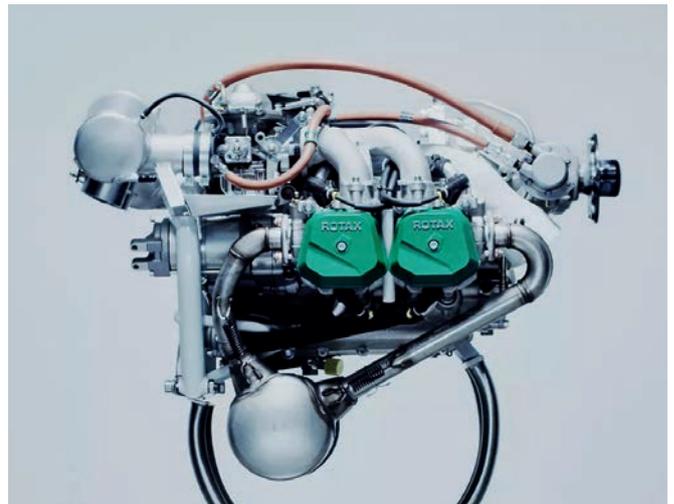
Zündbox als (eine) potenzielle Ursache für Rotax-Probleme identifiziert

Für die bekannte Problematik mit dem Leistungsverlust bei Rotax-Motoren wurde im Juli 2024 in einem Bericht die Zündbox bzw. deren Verkabelung als potenzielle Ursache für die Fälle von Leistungsverlust identifiziert.

Der Leistungsverlust hat mehrere Ursachen. Wesentlich sind hierfür die Bildung von Dampfblasen im Kraftstoffsystem und Klopferscheinungen. Hierzu wurde in Ausgabe 1/2024 des Luft-Sport-Magazins bereits Stellung bezogen und es wurden Handlungsempfehlungen gegeben. Im Artikel wurde auch erwähnt, dass es vermutlich weitere Ursachen gibt, die sich jetzt eben möglicherweise in Form von Zündbox-Probleme gefunden haben. Die Zündbox-Probleme sind jedoch noch nicht abschließend geklärt. Mit einem schnellen Auswechseln von Zündboxen, Steckverbindungen oder Leitungen wird diese Problematik daher wahrscheinlich noch nicht erledigt sein. Sofern sie dann irgendwann geklärt sein sollte, sind damit aber die anderen erwähnten Ursachen noch nicht erledigt.

Zum Thema Klopferscheinungen mit nachfolgenden Motorschäden hat der LSVRP anhand mehrerer realer Fälle im Juni 2024 Untersuchungen angestellt, deren Ergebnisse in einem über 50-seitigen Bericht zusammengefasst sind. Dieser Bericht wurde vom LSVRP Anfang Juli an mehr als 100 Verbands- und Vereinsvorstände, Werkstatteleiter, Hersteller, den DAeC und das LBA verschickt. Die im Bericht enthaltenen Handlungsempfehlungen zur Vermeidung weiterer Probleme wurden seitens der Empfänger einhellig als sehr sinnvoll empfunden. Die Empfehlungen für die Hersteller bedürfen aber noch deren Analyse. Denn das Gesamtproblem ist komplex und hat nicht nur eine, sondern viele Ursachen.

Der LSVRP hat das Thema bereits im November 2023 aktiv aufgegriffen. Am 1. Südwestdeutschen Pilotentag wurde das Problem thematisiert und darauffolgend zusammen mit dem Motorherstel-



ler analysiert. Des Weiteren bot der LSVRP im Frühjahr zwei Webinare für Piloten und Fluglehrer an, in denen 100 Teilnehmern vermittelt wurde, was sie zur Vermeidung von Dampfblasen und Klopfen tun können.

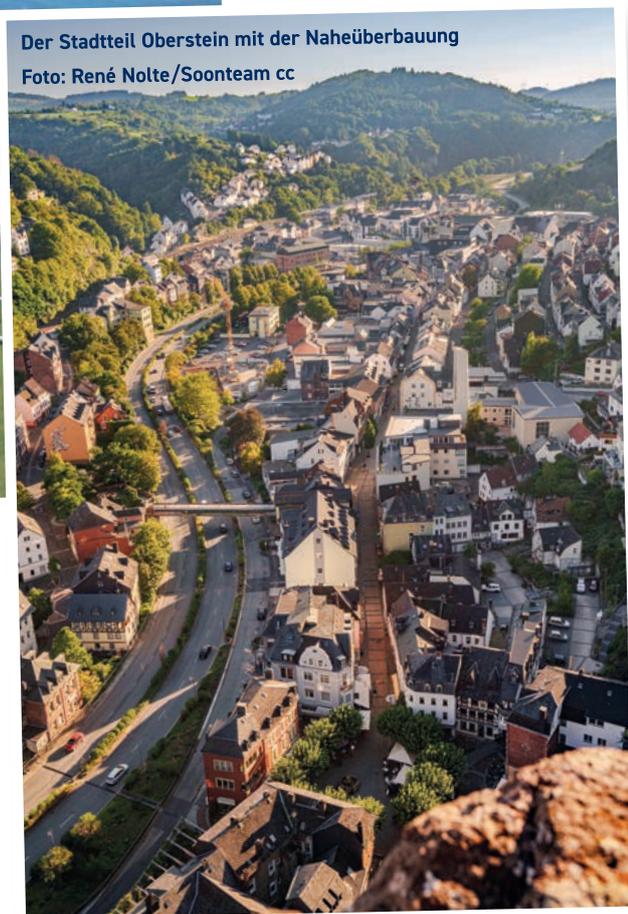
Seit dem Frühjahr 2024 ist der LSVRP in regem Austausch mit Vertretern von DAeC, LBA und weiteren Landesverbänden, um die Lösung des Problems weiter voranzutreiben. Doch bis sämtliche Ursachen analysiert und abgestellt sind, wird aufgrund der erwähnten Komplexität noch eine gewisse Zeit vergehen. Daher sei zunächst auf die bereits getätigten Handlungsempfehlungen für Piloten und Wartungspersonal verwiesen. Neben deren aktiver Beachtung wird auch weiterhin noch geraten, bis zur endgültigen Klärung aller potenziellen Ursachen die Rotax-Aggregate weiter mit einer gewissen Achtsamkeit zu betreiben.

Dr. Günther Schöffner
Technik-Referent LSV RP

Flieg mal hin: Idar-Oberstein EDRG



Der Flugzeugpark des Aeroclubs Idar-Oberstein
Foto: AC Idar-Oberstein



Der Stadtteil Oberstein mit der Naheüberbauung
Foto: René Nolte/Soonteam cc

„Idar-Oberstein Radio, D-EXYZ, erbitte Landeinformation und zweimal Sierra und einmal Romeo!“ Das ist ein Funkspruch, den man auf der Flugplatzfrequenz 128.360 des Verkehrslandeplatzes Idar-Oberstein öfter hört. Was für den Mithörer eher unverständlich ist, versteht der Flugleiter und Grillmeister Achim Keune in der Flugplatzgaststätte ganz genau. Die anfliegenden Piloten haben direkt im Anflug die Idar-Obersteiner Spezialität Speißbraten vom Buchenholzfeuer bestellt. Dabei steht Sierra für Schweinekamm, Romeo für Roastbeef und Foxtrott für Rinderfilet. Haben die anfliegenden Gäste ihr Flugzeug abgestellt und betreten die neu renovierte Gaststätte, brät das Fleisch schon auf dem offenen Schwenkgrill, überwacht von Achim. Für diesen Genuss wird der Flugplatz auf den Hunsrückhöhen nicht nur von den Piloten der Umgebung, sondern auch aus ganz Deutschland und dem angrenzenden Europa angefliegen. Auch Hubschrauberbesatzungen der US-Army und der Bundeswehr unterbrechen hier gerne ihre Ausbildungsflüge.

Auf der windgeschützten Terrasse genießen viele Gäste aus nah und fern die spektakulären Sonnenuntergänge über den Hunsrückhöhen. Und wer spontan etwas länger bleiben möchte, kann sowohl unter der Fläche zelten, als auch die Hotels und Pensionen in der Nähe nutzen. Die Gaststätte mit ihrer langjährigen Betreiberin Helga Rossmann wurde 2019 mit dem Award des Fliegermagazins als beliebteste Flugplatz-Gaststätte ausgezeichnet. Der Verkehrslandeplatz Idar-Oberstein wird seit 1955 vom Aero-Club Idar-Oberstein e. V. betrieben. Die 650 m lange Graspiste liegt auf einer Hochebene über dem Ortsteil Göttschied, sodass man beim Anflug das Gefühl hat, auf einem Flugzeugträger zu landen. Der Flugplatz ist rundum von Wiesen, Feldern und Wäldern des Nationalparks Hunsrück-Hochwald umgeben. Für den Anflug sollte man unbedingt das ED-R 116 südlich des Platzes sowie die Kontrollzone des Flughafens Hahn mit TMZ im Norden beachten. Im Westen beginnt schon über Bad Kreuznach in 6.500 ft der Luftraum Charly des Flughafens Frankfurt. Aber mit einer sorgfältigen Flugvorbereitung ist der Verkehrslandeplatz gut und sicher

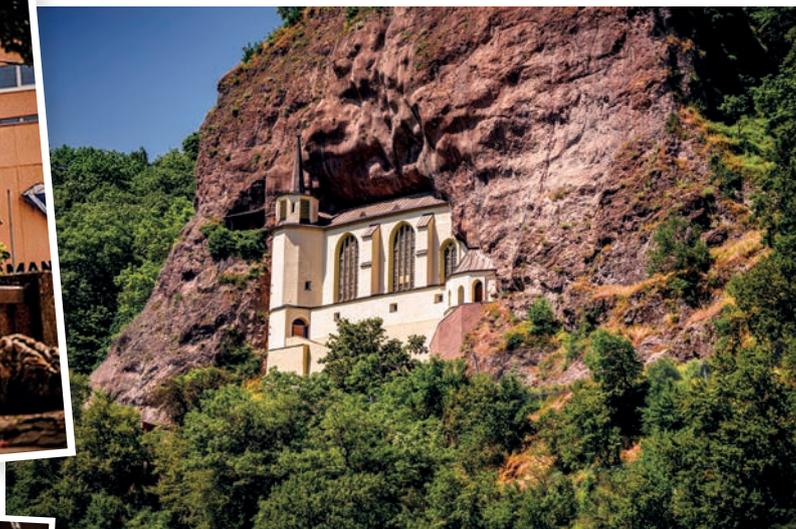
erreichbar. Die Piloten werden bereits im Anflug mit einer großartigen Aussicht auf den Nationalpark und die wunderschöne Landschaft des Nahe-Hunsrück-Raumes belohnt. Gerne wird der Flugplatz Idar-Oberstein auch für Fliegerlager von Vereinen aus dem Norden Deutschlands sowie aus den Niederlanden gebucht. Gute Thermik, hilfsbereite Idar-Obersteiner Flieger sowie eine gute Infrastruktur auf dem Platz versprechen den angereisten Piloten mit ihren Familien einen unvergesslichen Fliegerurlaub. Auch Segelfliegern wird hier gerne geholfen, die Idar-Obersteiner Winde wie auch die F-Schleppmaschinen des Aero-Clubs Idar-Oberstein stehen ihnen gerne zur Verfügung.

Der Aero-Club Idar-Oberstein ist in den Sparten Segelflug, Motorsegler, Ultraleichtflug und Motorflug aktiv. Den etwa 80 aktiven Mitgliedern stehen zwei doppelsitzige und drei einsitzige Segler sowie drei Ultraleichtflugzeuge, ein Motorsegler und ein Motorflugzeug zur Verfügung. Die ehrenamtlichen Fluglehrer des Vereins schulen in allen Sparten und legen dabei großen Wert auf eine gute Jugendarbeit. Sofern das Wetter mitspielt, ist samstags ab 13.00 Uhr und sonntags ab 10:00 Uhr bis Sonnenuntergang Flugbetrieb. Gäste sind dabei herzlich willkommen. Von März bis Ende Oktober ist der Verkehrslandeplatz Idar-Oberstein von Dienstag bis Sonntag zwischen 10:00 Uhr und Sonnenuntergang anfliegbar. Im Winter ist der Flugplatz PPR erreichbar. Die Stadt Idar-Oberstein, weltweites Zentrum der Schmuck- und Edelstein-

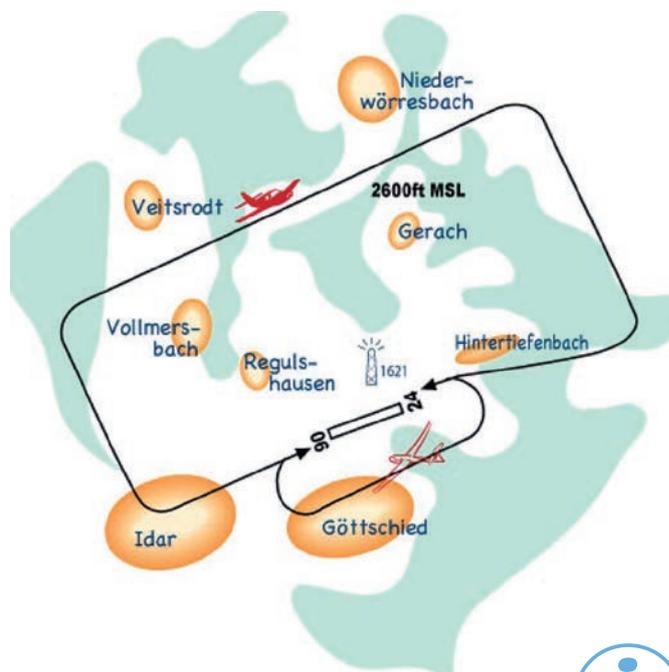
▼ Der Edelsteinkreisel im Stadtteil Idar
Foto: René Nolte/Soonteam cc



▼ Die bekannte Felsenkirche, Foto: René Nolte/Soonteam cc



▲ In der Flugplatz-Gaststätte bei Helga Rossmann wird der leckere Speißbraten auf dem offenen Feuer gegrillt, Foto: Susanne Schug



verarbeitung, bietet viele Sehenswürdigkeiten. Neben dem weltbekannten „Deutschen Edelsteinmuseum“ im Stadtteil Idar lockt im Stadtteil Oberstein das „Deutsche Mineralienmuseum“. Auch ein stillgelegtes Edelsteinbergwerk und ein Kupferbergwerk im nahe gelegenen Fischbach können besichtigt werden. Direkt am Flugplatz beginnen einige Etappen des Saar-Hunsrück-Wanderweges.

Die Stadt Idar-Oberstein ist teilweise mit dem öffentlichen Personennahverkehr erreichbar. Für eine Fußwanderung ins Zentrum muss man aber eine Stunde einplanen. Das Wahrzeichen der Stadt Idar-Oberstein ist die Felsenkirche, eine kleine Kirche, die direkt in den Fels gebaut ist. Hoch oben thront darüber das um 1320 erbaute Schloss Oberstein. Felsenkirche und Schloss sind durch einen Fußweg vom Marktplatz her erreichbar. Rund um den Marktplatz locken viele Schmuck- und Edelsteingeschäfte sowie eine umfangreiche Gastronomie. Und wer die weitere Umgebung mit einem Mietwagen erkunden möchte, findet im 10 km entfernten Herrstein ein herrliches Ausflugsziel. Ein weitgehend unverfälschtes Stadtbild aus dem 15. bis 18. Jahrhundert mit gewundenen Gässchen, vielen schön restaurierten Fachwerkhäusern, dem Stadttor mit Rathaus und Wehrkirche versetzen den Besucher in eine lang vergangene Zeit zurück.

Text: Sophia Hüster

Piloteninfo Verkehrslandeplatz EDRG

EDRG Idar-Oberstein Radio
Frequenz: 128.360 Mhz
Landerichtung: 06 - 24 | **ELEV:** 1575 ft
ACFT: 2000 kg, 3700 kg PPR, HEL, GLD (P), GLD, UL dreiachsgesteuert, PJE PPR
Time: SUM: Tue-Sun + HOL 08.00-18.00, O/T PPR
 WIN: Sat-Sun, HOL O/R 1HR, O/T PPR
OPS: 06781-22694
 Achten Sie bitte auf Luftraum D (Flughafen Frankfurt-Hahn) nördlich und ED-R116 südlich des Platzes



Die Autorin:

Sophia Hüster (26) ist seit 2020 im AERO-Club Idar-Oberstein und absolviert die PPL (A)-Ausbildung. Im März hat sie das Amt der Schriftführerin und Pressewartin übernommen.



Meine erste Deutsche Meisterschaft



Voll umsorgt am Morgen



Ich in der Startaufstellung
Foto: Merlin Woltmann

Direkt aus dem Vorlesungssaal ins Auto gesetzt, ging es am Mittag des 6. Juni für mich los – aus Hannover nach Zwickau. Auf dem Weg machte ich noch auf dem Segelfluggelände Wilsche halt, um mein Flugzeug für den Wettbewerb – den Discus 2a von Nico Klingspohn – anzuhängen. Mit dem Flugzeug hatte ich im Vorjahr erfolgreich an der Senioren-Qualifikationsmeisterschaft in Rotenburg (Wümme) teilgenommen und wollte meine positiven Erfahrungen auch gleich in die neue Umgebung nach Zwickau mitnehmen.

Allgemein war vieles neu. Rotenburg im Vorjahr war abseits von zwei D-Kader Trainingslagern meine einzige Wettbewerbserfahrung – und auch in diesem Jahr habe ich mich aufgrund meines Studiums nicht optimal vorbereiten können. Daher war der Plan, alle drei Trainingstage in Zwickau mitzunehmen, um das Gelände etwas kennenzulernen und als Neuling wieder gut in den Wettbewerbsalltag zu kommen.

Glücklicherweise konnte sich Simon Berkhahn aus meinem Verein ebenfalls für die DM qualifizieren. Zusammen mit ihm und unseren drei Helfern Volker, Justus und Merlin bauten wir ein gemeinsames Lager mit ordentlicher Ausstattung auf. Neben einem großen Shelter und einer guten Küchenausstattung zählten Kaffeefollautomat und Spülmaschine zu den absoluten Highlights.

In den drei Trainingstagen hakten Simon und ich die Dokumentenkontrolle, Referenzwägung und die ersten Eingewöhnungsflüge ab. Am Abend vor dem Eröffnungsbriefing überredete Simon Justus und mich zu einer größeren Joggingrunde, bei der mir klar wurde, dass Zwickau doch deutlich hügeliger ist, als ich es vom norddeutschen Flachland und der Heide gewohnt war. Flugerfahrung in solchen Gebieten, auch mit den umliegenden Gebirgszügen, hatte ich noch nicht.

Im Zwickauer Bermudadreieck

In den ersten Wertungstagen bemerkten wir recht bald, warum Zwickau und seine direkte Umgebung unter Thermiksuchenden scherzhaft Bermudadreieck genannt werden. Die umliegenden Gebirgszüge, besonders der Thüringer Wald und das Erzgebirge, scheinen das gute Wetter förmlich abzusaugen. Während der Himmel morgens über Zwickau noch blau war, standen über dem Erzgebirge am Horizont bereits kräftige Aufreihungen. Wir wurden dafür mehrfach mit Schauern belohnt, die pünktlich zur Startbereitschaft gegen 12 Uhr den Flugplatz erreichten und sich im Luv immer wieder neu aufzubauen schienen.

Ich habe in diesem Wettbewerb schnell den Unterschied zwischen thermisch überlegtem und taktischem Fliegen bemerkt. Am ersten Wertungstag flogen Simon, Meike und ich gemeinsam als Erstes über die Startlinie. Ich scheine die ersten beiden Wertungstage schlecht getankt zu haben, denn die beiden in ihren LS8 haben mich sowohl im Vorflug als auch im Steigen gut abgehängt. So trennten sich bereits im ersten Bart unsere Wege und ich flog – etwas tiefer – meinen eigenen Weg. Ich flog die restliche Aufgabe völlig alleine ab und traf bis zur Landung keinen anderen Segelflieger in der Luft. Später in der Wertung zeigte sich, dass der Pulk über eine halbe Stunde später abgeflogen war. Ich bin für meine Verhältnisse gut geflogen, landete aber auf Platz 32 von 40.

Na bitte, geht doch! Äh, obwohl ...

Anders lief es an Tag 6 (Wertungstag 3). Das Wetter war, wie auch in den drei Tagen zuvor, schlechter als vorhergesagt. Der Himmel klarte erst zum Mittag auf, die Thermik war unklar und die Aufgabe klein. Heute hieß es rumkommen oder verlieren. Ich



Später Start an Tag 6



Außenlandung an Tag 7



Neutralisation an Tag 2 – im Regen



Simon an der Küchenfront

flog den gesamten Flug mit vielen Wettbewerbern zusammen und orientierte meine Entscheidungen an den mir vorfliegenden Piloten und den mir am besten erscheinenden Linien. Platz 12.

Am Folgetag flog ich wieder gemeinsam mit Meike und wir tauschten uns über unseren Flugweg aus. Nach einem aus meiner Sicht guten Abflug – etwa zwei Drittel des Teilnehmerfeldes waren direkt vor uns – lösten sich ein paar Wolken unmittelbar über uns auf und schnell waren wir dem Boden nahe. Während der Großteil des Teilnehmerfeldes die Basis erreicht hatte, mussten wir in schattiges Gebiet vorfliegen und kurbelten eine Weile mit 0,5 Metern herum. Ich war ungeduldig und drängte dazu weiterzufliegen, in der Hoffnung, einen besseren Bart aus dem Nichts zu finden. Meike wollte bleiben, doch ich flog ab. Das Resultat meiner Ungeduld folgte prompt. Letzter Platz.

Das war erst der Anfang

Mit einem guten Ergebnis an Tag 7 wäre ich wahrscheinlich in den Top 10 gelandet, denn auch der letzte Wertungstag brachte mir einen guten zwölften Platz. So schnell kann es gehen. Am Ende habe ich die DM nach den fünf Wertungstagen mit Platz 31 abgeschlossen. Mit meiner Leistung bin ich zufrieden und auch mein Ziel, alles mitzunehmen und zu lernen, konnte ich erfüllen. Abschließend möchte ich mich besonders bei Volker, Justus, Merlin, allen weiteren Helfern und dem Aero-Club Zwickau für die Organisation und den schönen Wettbewerb bedanken. Ich komme gerne wieder, wenn ich darf. **Text und Fotos: Tim Bauer**

Der Autor:

Tim Bauer (22) fliegt im LSV Burgdorf SPL und TMG und engagiert sich im Vorstand als Pressereferent. Er gehört dem D-Kader Niedersachsen an und ist dessen Sprecher. Abseits des Luftsports absolviert er ein Studium im Master Digitale Transformation in Hannover.



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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



Schwingachse

Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Rallye zwischen den Meeren: Wettbewerb, wo andere Urlaub machen?!

Traumhafter Blick auf
die Eckenförder Bucht



Flugzeuge so weit das Auge reicht auf
dem Flugplatz Schleswig-Kropp
Foto: Michael Frank-Stever



Von Freitag, 24.05. bis Sonntag, 26.05.2024 fand am Flugplatz Schleswig-Kropp (EDXC) die Rallye zwischen den Meeren statt. Insgesamt 30 teilnehmende Crews fanden den Weg an einen der nördlichsten Flugplätze inmitten der beiden Küsten. Ob der Navigationsflug auch nach einem Wechsel der Organisationsleitung hält, was er verspricht, berichtet Oliver Meindl.

Seit den 1980er-Jahren gibt es sie schon, die nunmehr alle zwei Jahre stattfindende Rallye zwischen den Meeren. Der Wettbewerbsflug für Motorsegler, Ultraleicht- und Motorflugzeuge hat einiges zu bieten: Die geografische Lage macht es möglich, eine Strecke zu entwickeln, welche gleich zwei Meere touchiert, berichtet Michael Frank-Stever, Geschäftsführer des LSV Schleswig-Holstein und ehemaliger Organisator. Die Landschaft sei sehr vielfältig im hohen Norden: „Wir haben viele interessante Berge, uns fehlen aber die Täler“, erläutert Michael mit einem Schmunzeln im Gesicht. Mit Stephanie und Sven Seidel habe er zwei wirklich gute Nachfolger und wisse die Rallye in guten Händen. Grund genug, sich auf den weiten Weg in den Norden zu begeben.

Einmal quer durch die Bundesrepublik

Mit geplant über 450 nm ist der Anflug nach Schleswig-Kropp eine Ganztagsbeschäftigung. Glücklicherweise darf ich ab Leutkirch (EDNL) mit zwei Rallyeflug-Freunden auf der Rückbank einer Cessna 172 mitfliegen. Die ersten 100 nm gestalten sich zäh: viele kleinere örtliche Schauer, die jedoch lokal umflogen werden können. Umworben wird der Rallyeflug mit dem Slogan „Fliegen dort, wo andere Urlaub machen“. Wir bleiben daher optimistisch und hoffen auf besseres Wetter. Sven Seidel, neuer Wettbewerbsorganisator, vergewissert sich zwischenzeitlich per Messenger, ob wir auch wirklich den kompletten Flug in den Norden schaffen. Ich nutze die Papierkarte, um gleich beim Kartenlesen für den bevorstehenden Wettbewerb warmzuwerden. Nach knapp drei Stunden Flugzeit landen wir in Braunschweig zum „Auftanken“ von Mensch

und Maschine. Mit vier vollen „Mägen“ brechen wir gen Hamburg auf, wo uns endlich Gafor „O“ erwartet. Mit einem „Herzlich willkommen zur Rallye zwischen den Meeren“ werden wir ein wenig später per Funk nach dem Aufsetzen in Schleswig-Kropp begrüßt. Shuttlebusse holen uns ab, sorgen für einen sicheren Transport über den großen Flugplatz und bringen uns zu selbst gebackenem Kuchen und frischem Kaffee auf der Terrasse des Flugplatzes. Gegen Abend wird der Grill angeheizt und ein angenehmer Duft von Würstchen und Steak verbreitet sich. Genau das Richtige nach einem langen Flug. Neue Teilnehmende nutzen die Gelegenheit, ihre letzten Fragen loszuwerden und sich so noch einmal auf den Folgetag vorzubereiten. Andere nutzen die Zeit für einen kleinen Mitflug mit dem extra angereisten Elektra Trainer. Sven stellt mir schließlich meinen Namensvetter und Piloten Oliver Janoschka vor, welcher selbst vom Flughafen Husum kommt. Gemeinsam werden wir als Team „Olli Nord und Olli Süd“ zum gemeinsamen Wettbewerbsflug antreten und hatten daher schon telefonisch Kontakt. Wir besprechen noch einmal die Rollenaufteilung zwischen Pilot und Navigator, damit wir am nächsten Tag auch klar wissen, wer was macht.

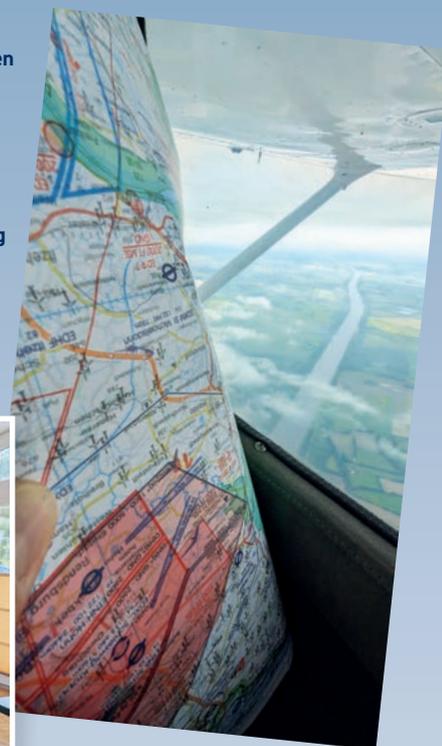
Im bewerteten Rundflug zwischen den Meeren

Die Meeresnähe macht das Wetter Samstagmorgen noch einmal etwas spannender. Die Sichtweiten lassen zu wünschen übrig. Mit etwas Optimismus startet das Briefing um 10 Uhr. Die Unterlagen erhalten die Teilnehmenden 40–60 Minuten vor dem Start und können sich so mit der 1:200.000er Karte sowie den zu suchenden Bildern vertraut machen. Während wir uns am Flugzeug vorbereiten, klart das Wetter auf. Es bleibt jedoch bedeckt. Um exakt 12:09 Uhr bekommen wir unseren Aufgabenumschlag. Olli Nord kümmert sich direkt um die 13 Wendepunkte umfassende Route und trägt die Minutenstriche in die Karte ein. Damit können wir die insgesamt 92 nm sekundengenau navigieren. Ich messe schon einmal die Kurse der einzelnen Streckenabschnitte aus und bereite die zu



◀ Blick über die Schulter: Sekundengenau Navigieren macht den Reiz bei der Rallye zwischen den Meeren aus

Das Navigieren mit der ICAO-Karte hilft, sich mit der Wettbewerbsumgebung vertraut zu machen: hier der Nord-Ostsee-Kanal ▶



◀ Olli Nord (Pilot) und Olli Süd (Navigator) kurz nach dem Start

Bei diesen Leistungen kam sogar die Sonne durch: die Sieger-Crews in der Wettbewerbsklasse neben Sven Seidel (links) und Michael Frank-Stever (rechts) ▶



suchenden Strecken- und die zu identifizierenden Wendepunktbilder vor. Kurz vor dem Start wird dann noch einmal das Cockpit aufgeräumt, damit auch alles sauber verstaut ist. Die Spannung steigt, schließlich ist es unser erster gemeinsamer Flug. Der Kurs führt uns erst mal südwestlich von Husum zur Nordsee. Wirklich viel Zeit, den Blick auf die Küste zu genießen, haben wir leider nicht, es gibt viel zu tun: Streckenbilder suchen, die kleinen, teilweise sehr durch Bäume verdeckten Dörfer zu finden und sich an Straßen, Waldkanten und Flüssen terrestrisch entlang zu hangeln. Eine Mischung aus informationsdichter Kommunikation und konzentrierter Stille liegt in der Cockpit-Luft. Weiter geht es südlich an Rendsburg vorbei bis zum Westensee westlich von Kiel. Besonderes Highlight ist der Flug an der Eckernförder Bucht vorbei, um dann im Zickzackkurs um und über Schleswig zu fliegen. Am „Final Point“ angekommen bildet der Flugplatz Schleswig (ETNS) mit seinen zwei gekreuzten Bahnen eine sehr eindrucksvolle Aufanglinie, um anschließend zur Präzisionslandung anzusetzen. Der Wind kommt leicht von rechts, jedoch ohne größere Böen. Noch einmal voller Fokus, um bestmöglich in das markierte Landefeld zu treffen. Die Jury wartet schon auf unsere Landung, um den genauen Aufsetzpunkt zu bestimmen. Olli Nord setzt butterweich auf. Eine hervorragende Landung, die für ein paar Sekunden offen lässt, ob wir wirklich schon am Boden sind. Leider ist sie jedoch zu kurz geraten, sodass wir mit einer entsprechend hohen Strafpunktzahl rechnen. Nach dem Abrollen und Finden der markierten Parkpositionen nutzen wir die Zeit, um unsere Lösungen zu den Bildern in den abzugebenden Ergebnisbogen einzufüllen. Wir sind gespannt, was die Auswertung unserer GPS-Logger nach der Abgabe unserer ganzen Unterlagen so ergibt.

Fliegerparty mit Siegerehrung

Abends galt es bei gutem Essen die besten Crews aus den drei Kategorien zu ehren. In der fünf Crews umfassenden Einsteigerklasse konnten sich Dennis und Andrea Schröders den ersten Platz mit

ihrer Breezer sichern. In der Landeswertung Schleswig-Holsteins triumphierten Rolf und Rouven Obelöer mit ihrem Scheibe-Falken und herausragenden 153 Strafpunkten. Überraschenderweise kamen wir als Team Olli Nord und Süd mit 969 Strafpunkten auf den dritten Platz. Robert Deppe und Carla Moses fanden alle Bilder und setzten ihre Cessna 172 im drei Meter großem Oer-Feld auf, sodass sie sich bei 141 Strafpunkten den Sieg in der Wettbewerbsklasse erfliegen konnten. Viel wichtiger als die errungenen Plätze war es, dass die Tradition eines unfallfreien Wettbewerbs seit Beginn der Rallye zwischen den Meeren fortgeführt werden konnte.

Der Rückflug am Sonntag überraschte daher mit einer Notwasserung, welche wir per Funk auf Langen Information miterleben mussten. Zum Glück konnte der Pilot unverletzt durch einen Fischerkutter geborgen werden, wie sich später herausstellte. Ein herzliches Dankeschön und großes Lob für die restklassige Leistung gilt dem Fluginformationsdienst in Langen, welcher trotz des enorm hohen Verkehrsaufkommens eine herausragende und professionelle Leistung bei der Koordination der Notlage gezeigt hat. Weiterhin mit Langen gerastet und der Papierkarte auf dem Schoß verläuft unser Rückflug mit einem Zwischenstopp in Eisenach (EDGE) soweit reibungslos und wir kommen sicher in Leutkirch (EDNL) nach drei fliegerisch-herausragenden Tagen an.

Herzlichen Dank an das gesamte Orga-Team und den Aero Club Kropp e. V. für dieses tolle und sicher durchgeführte Event. Es war jede nautische Meile der langen Anreise wert! Die Rallye zwischen den Meeren hält auf jeden Fall ihre Versprechen. Das Mitfliegen und Nachmachen sind ausdrücklich empfohlen.

Text: Oliver Meindl (navgeeks), Fotos: navgeeks

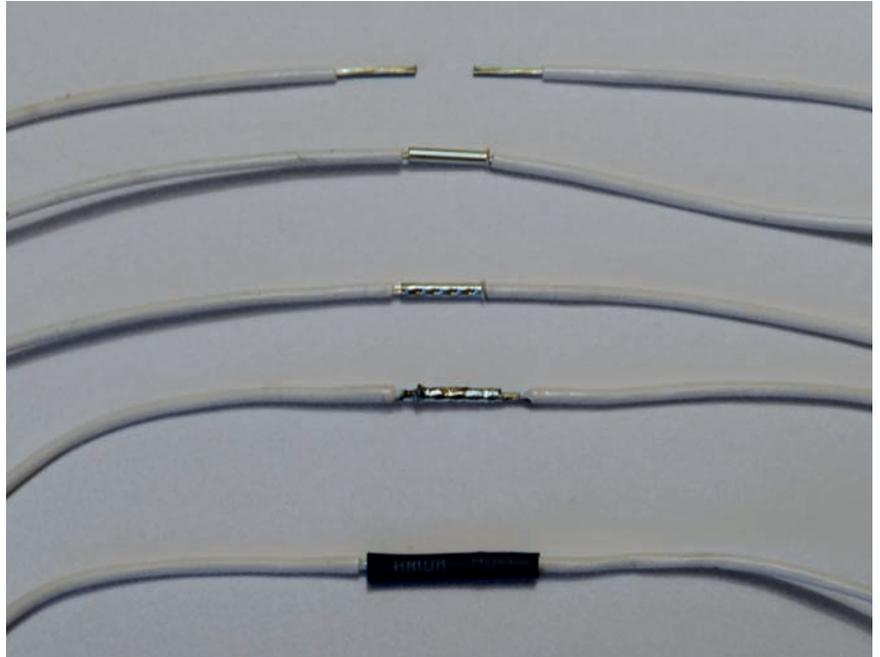
Auch 2026 soll die Rallye stattfinden, diesmal dann voraussichtlich auf dem Flughafen in Husum (EDXJ). Weitere Infos folgen zu gegebener Zeit auf: www.navigationsflug.de





Aus der Technikkiste

Lötverbindung von Flugzeugkabeln



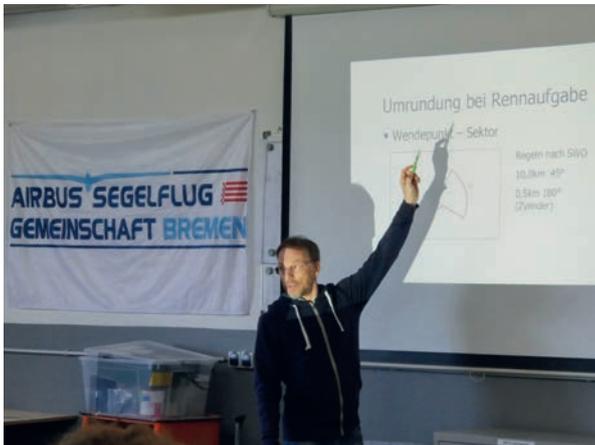
Eine gute Alternative, zwei oder mehrere Flugzeugkabel miteinander zu verbinden, ist nach wie vor die Lötverbindung. Leider hat diese Verbindungsart einen Nachteil: Eigentlich braucht man dazu vier Hände. Zwei Hände halten die Kabelenden, eine Hand das Lötzinn und die vierte Hand ist für den LötKolben da. Berücksichtigt man, dass die Zugänglichkeit der Lötstellen oftmals sehr eingeschränkt ist, kann es durchaus sein, dass die einfache Verlotung zweier Kabel z. B. im hintersten Eck hinter dem Panel eine echte Herausforderung darstellt. Für solche Fälle kann folgendes Verfahren die Arbeit erleichtern:

1. Die Kabelenden werden abisoliert, ohne Verletzung der Einzeladern. Hierfür ist ein geeignetes Werkzeug zu benutzen. Ich habe (leider) schon erlebt, dass Flugzeugkabel mit dem Seitenschneider abisoliert worden ist, das ist sicher keine gute Vorgehensweise ...
2. Die abisolierten Kabel werden von beiden Seiten in eine Aderendhülse aus Kupfer (ohne Plastikkragen) eingeführt.
3. Die Hülse wird mit einer Aderendhülsenzange leicht gecrimpt.
4. Die Verlotung erfolgt so, dass auch Zinn in die Endhülse läuft.
5. Abschließend wird die Lötstelle mit einem Schrumpfschlauch überzogen, und eine perfekte Kabelverbindung liegt vor. Dabei bitte beachten, dass der Schlauch lang genug ist um auch den Kabelansatz abzudecken. Im Bild wurde bewusst ein etwas zu kurzer Schlauch verwendet.

Noch ein kleiner Hinweis: Ein Tropfen Lötzinn ins Auge kann die Flugtauglichkeit mit sofortiger Wirkung beenden. Ich empfehle daher bei derartigen Arbeiten – z. B. unter dem Panel über Kopf – eine entsprechende Schutzbrille zu tragen.

Text und Fotos: Jörg Henkel-Ernst

Gerd Zeiger-Vergleichsfliegen (GZV) in Tarmstedt



Nichts Neues für alte Hasen, aber hilfreich für Anfänger: Sportleiter Timo Stöven erläuterte die wichtigsten Wettbewerbsregeln



Was beeinflusst die Thermik? Und daraus abgeleitet: Wohin sollte eine Aufgabe führen und wie groß sollte sie realistischerweise sein? Meteorologe Thomas Seiler gab Streckenfluganfängern Beurteilungshilfen, damit auch deren eigene DMSt-Flüge am Abend nicht mit einer Enttäuschung enden. Auch Wettbewerbsleitungen orientieren sich bei der Aufgabenstellung an diesen Einflussfaktoren.

Noch wenige Wochen vor Beginn des diesjährigen Gerd Zeiger-Vergleichsfliegens (GZV) war keineswegs sicher, ob der Wettbewerb in Tarmstedt überhaupt würde stattfinden können. Die ständigen Regenfälle im April hatten den Platz für Wochen unbenutzbar gemacht. Das kannte man von dem Gelände, unter dessen Grasnarbe immerhin eine solide Sandschicht liegt, bisher nicht. Erst Anfang Mai waren in Tarmstedt wieder Windenstarts möglich und der Verein konnte dem GZV mit einer gewissen Erleichterung entgegensehen.

Der erste Wettbewerbstag entschädigte dann alle Teilnehmenden für den vielerorts verpatzten Saisonbeginn. Sportleiter Timo Stöven schickte die Gemischte Klasse auf eine 319 km Racing-Task um Scharnebeck und das Kanaldreieck bei Isenbüttel. Die Clubklasse hatte mit 287 km Lüneburg und Stüde zu umrunden. Zuvor hatte er beim Briefing noch einmal das Grundlegende zu den Wettbewerbsregeln erklärt. Das hatte seinen guten Grund: Beim Gerd Zeiger-Vergleichsfliegen soll das fliegerische Erlebnis für die jeweiligen Teilnehmer im Vordergrund stehen, verbunden mit einem durchaus sportlichen Vergleich, der aber nach

den Flügen dennoch freundschaftliche Begegnungen untereinander zulässt. Mit anderen Worten: Nichts für verbissene Titel- und Punktejäger. Die Philosophie des deshalb bewusst auch als Vergleichsfliegen bezeichneten Treffens lädt daher auch Wettbewerbsneulinge oder Pilotinnen und Piloten mit wenig Wettbewerbserfahrung zur Teilnahme ein, und für Anfänger ist die eine oder andere zusätzliche Erklärung beim Eröffnungsbriefing hilfreich. Thomas Seiler führte als Meteorologe die maßgeblichen Einflussfaktoren auf die Thermik an, die Wettbewerbsleitungen vor Wahl einer Aufgabe zu berücksichtigen haben, und gab Einsteigern damit zugleich eine gute „Checkliste“ an die Hand, die für spätere, eigene DMSt-Flüge hilfreich ist.

Während am ersten Flugtag fast alle Teilnehmer die Aufgaben mit Schnittgeschwindigkeiten von bis zu 119 km/h in der Gemischten Klasse vollendeten, waren die AAT-Aufgaben am Folgetag schon anspruchsvoller und man sah Anhängergerespante aus Tarmstedt zum Rückholen abfahren. Andere mussten sich zurückschleppen lassen oder den Motor ziehen. Auch langes Warten half am dritten Wertungstag nicht, die Klas-



Sieger in der Gemischten Klasse wurde der erst 17-jährige Paul Jonathan Müller (Mitte), hier mit Marco Schumbera (links) und Vereinsvorsitzendem Lars Hagemann



Die Bestplatzierten in der Clubklasse

BREMEN

sen auf die Aufgaben zu schicken. Im Kern eines Hochdruckgebietes blieb es blau und im wahrsten Sinne des Wortes himmlisch ruhig; der Tag wurde neutralisiert. Als richtig erwies sich, das GZV nicht schon mit einer Party am Samstagabend zu beenden, sondern den Sonntag als vierten und letzten Flugtag zu nutzen. Die Gemischte Klasse hatte eine 223 km Racing-Task um Amelinghausen und Berliner Heide zu fliegen, die Clubklasse-Aufgabe führte über 158 km um Höpen und Hermannsburg. Der kräftige Ostwind machte die Sache zumindest auf dem ersten Schenkel nicht einfach. Es wurde von gutem Steigen berichtet, aber auch von arger Mühsal, sich wieder hochzuarbeiten, wenn man einmal tief gekommen war. Wer es bis zur zweiten Wende geschafft hatte, wurde mit einem entspannten Rückflug unter, wie gesagt wurde, nahezu idealen Bedingungen mit Rückenwind belohnt.

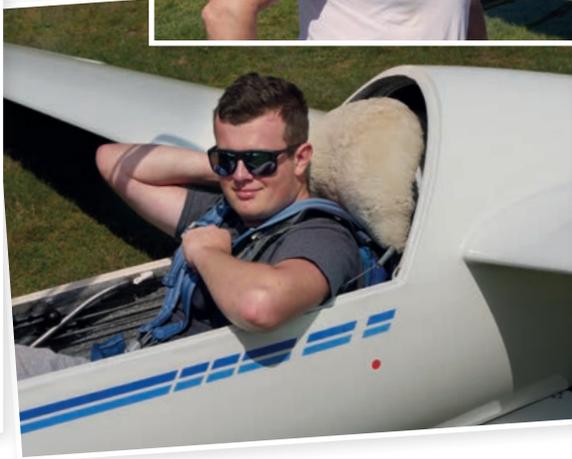
Überraschungssieger der Gesamtwertung in der Gemischten Klasse wurde Paul Jonathan Müller auf Discus-b von der ausrichtenden Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen. Für den 17-Jährigen war es der ers-

te Wettbewerb überhaupt, den er mitflog. Platz zwei ging an das Team Maren und Norbert Dellinger vom Verdener Luftfahrt-Verein auf Arcus-M. Mosquito-Pilot Lars Andree erfolgte den dritten Platz für den LSV Stade. Die Clubklasse wurde von Lukas Kueter auf LS 4 angeführt, der vom LSV Ithwiesen nach Tarmstedt gekommen war. Ihm folgten auf dem zweiten Platz Andrey Mishukov und Santos Blume vom Verdener Luftfahrt-Verein, die sich tageweise auf einer DG 300 abwechselten. Auch der dritte Platz in der Clubklasse ging nach Verden: an Jannes Wegener und Bastian Kuls mit einer ASK 21-B.

Die Wettbewerbsleitung um Chef-Organisator Marco Schumbera, Meteorologen Thomas Seiler und die Sportleiter Timo Stöven und Lars Hagemann bedanken sich bei den Pilotinnen und Piloten für die gute Akzeptanz des GZV und für die rege Teilnahme in verbindender Kameradschaft und sportlicher Fairness. Bei den Stiftern der Sachpreise und Sponsoren bedankt sich der Verein für ihre großzügigen Spenden. Fazit: Vier schöne Flugtage und ein harmonischer, stressfreier Wettbewerb ohne Schäden.

Text und Fotos: Ralf-Michael Hubert







Als kleine Anerkennung und Wertschätzung auch für diejenigen, die beim letztjährigen Bremer Jugendvergleichsfliegen nicht auf dem Siegereckchen standen, hatte Segelflugreferentin Petra Rügenbeck zu einer Führung über den Bremer Flughafen inklusive Flug im A320-Simulator eingeladen. Sie verbindet damit den Wunsch, dass die Jugendlichen weiterhin motiviert bleiben und an ihren fliegerischen Fortschritten arbeiten. Wegen der Vielzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer musste sich die Gruppe auf zwei Termine aufteilen.

Übrigens: Simulatorflüge sind nicht nur in Gruppen, sondern auch für Einzelne oder zu zweit an sechs Standorten in Deutschland möglich. Weiteres Infos: www.flugsimulator.com

Flughafenführung Bremen: www.bremen-airport.com/erlebnis-flughafen

Wir gratulieren

Robertas Mazeika
zum ersten Alleinflug
am 18.05.2024 in Tarmstedt.
Hier mit seinen Fluglehrern
Thomas Seiler (li.) und Lucas Greefe (re.)
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Can Artuvan
zum ersten Alleinflug
am 26.05.2024 in Hellingst.
Hier mit seinen Fluglehrern Hansjörg Kiesling (li.)
und Ralf Grislawski (re.)
Luftfahrtverein Unterweser



Dänemark – immer eine (Flug-) Reise wert



Vorbei an Kiel

Schon im vergangenen Jahr haben wir mit unserem Falken bei traumhaftem Sommerwetter von Boberg aus die dänische Südsee erkundet und dabei einige nette kleine Plätze kennengelernt. Für dieses Jahr hatten wir uns bereits im Winter überlegt, noch einmal eine ähnliche Tour, nur diesmal noch etwas weiter in den Norden, zu unternehmen. Ziel sollte die kleine Insel Anholt in der Ostsee sein. Sie liegt etwas nördlich von Aarhus genau zwischen Dänemark und Schweden. Die kürzeste Strecke über Wasser dorthin beträgt 47 km.

Einen Tag vor Abflug habe ich online die beiden Flugpläne bei der DFS aufgegeben. Das ist heutzutage wirklich kinderleicht und komfortabel. Allerdings bekomme ich schon kurz nach Aufgabe des Flugplans einen Rückruf der DFS. Im Feld „Ausrüstung“ hatte ich wie immer ein „S“ eingetragen, was so viel bedeutet wie „die Funkausrüstung entspricht den Anforderungen für die ganze Strecke“. Inzwischen muss man da wohl noch ein „Y“ dranhängen, was bedeutet, dass die Funke auch das 833 khz-Raster kann. Wieder was dazugelernt.

Start in Boberg ist am Freitag um Punkt 13 Uhr. Eigentlich sollte der Flug wegen der Sperrgebiete über der Ostsee über Lübeck, Fehmarn und die Insel Aerö gehen. Wir haben aber Glück, die militärischen Sperrgebiete sind alle nicht aktiv und so können wir ein ordentliches Stück abkürzen und auf direkter Linie an Kiel und der Insel Aerö vorbei nach Odense auf der Insel Fünen fliegen. Dort landen wir schon um 14.20 Uhr. Der Rückenwind hat den Flug deutlich beschleunigt. Bei herrlicher Sonne wird der Flieger erst mal vollgetankt. Dann müssen wir bis 16 Uhr warten, weil das unsere nächste Abflugzeit im Flugplan ist. Wir beobachten ein paar Drohnen, die hier auf dem Flugplatz offenbar Testflüge unternehmen. Deshalb ist der Flugplatz auch immer wieder vorübergehend gesperrt und es gibt in dem Zusammenhang auch mehrere Beschränkungsgebiete nördlich von Fünen.

Pünktlich um vier heben wir von der großen Startbahn ab. Der Mann vom Tower informiert uns, dass wir etwas höher steigen müssen, da zwei Drohnengebiete unter uns aktiv und damit gesperrt sind. Bei dem Wetter ist das aber kein Problem für uns.



Flughafen Odense



Flugplatz Anholt



Endelave



Nordborg

Es geht zügig vorbei an den Inseln Endelave und Samsö, die wir im letzten Jahr schon besucht haben. Das Wetter ist super und wir können in gut 1000 Metern Höhe über das Wasser fliegen. Schwimmwesten haben wir aber trotzdem vorsichtshalber dabei, denn so gut gleitet der Falke ja auch wieder nicht. Die Kopenhagener Fluglotsen sind wie immer sehr freundlich und hilfsbereit. Anders als in Deutschland sind hier in den Karten häufig sogenannte „TMA“ in der Nähe größerer Flughäfen verzeichnet. Zum Durchflug muss man auf die Frequenz vom zuständigen Approach wechseln und bekommt dann eine Durchfluggenehmigung. Und man bekommt in Dänemark für den Flug nur einen einzigen Squawk, mit dem man die ganze Strecke fliegt.

Nach Aarhus und Ebeltoft kommt auch schon bald die Insel Anholt in Sicht. Und auch die schwedische Küste ist gut zu sehen. Um 17 Uhr landen wir bei kräftigem Seitenwind auf der schmalen Graspiste auf Anholt. Dort steht nur eine kleine Baracke und kein Mensch weit und breit. Der Platz gehört „Copenhagen Air Taxi“ und die verlangen eine stattliche Landegebühr von 54 Euro. Geht ja noch, denn im Internet haben andere Piloten von 100 Euro berichtet ... Erst mal wird das Flugzeug mit unseren mitgebrachten Erdkernern gut befestigt. Sicher ist sicher bei dem kräftigen Wind. Wir rufen dann ein Taxi, um zum 4 km entfernten Hafen zu kommen. Die FahrerIn spricht etwas Deutsch und zeigt uns auf der Fahrt ein paar wichtige Punkte der Insel. Sie erzählt uns auch, dass auf der Insel nur 126 Menschen wohnen. Plus mal mehr, mal weniger Touristen. Am Hafen organisiert sie uns noch ein kleines Zimmerchen für 55 Euro pro Nase. Gleich bei der Unterkunft befindet sich ein Selfservice-Restaurant, in dem wir uns erst mal ein leckeres Abendbrot gönnen. Danach ziehen wir nebenan in die Ginbar „Dörken“ um. Dort gibt es den besonderen Gin von der Insel und heute sogar, extra für uns, mit Livemusik. Der einzelne Musiker war ganz nett, die Kneipe gemütlich und voll und der Gin tatsächlich lecker.

Am nächsten Morgen soll uns das Taxi um neun Uhr wieder abholen, denn es kommt von Süden ein Regengebiet auf uns zu und auch der Wind wird noch deutlich stärker werden. Das Wetter ist zwar noch gut, aber es weht ein kräftiger Seitenwind, der uns etwas Sorgen macht, denn die Startbahn ist recht schmal und durch komische Landereiter begrenzt, die wir nicht überrollen dürfen. Wir überlegen erst noch kurz, vielleicht quer über den Taxiway zu starten, aber das wäre von der Länge wahrscheinlich nur sehr knapp ausreichend und deshalb verwerfen wir die Idee schnell wieder. So

beginnen wir den Startlauf dann etwas neben der Startbahn und rollen diagonal auf die Bahn. Das geht gut und ohne größere Probleme sind wir kurz vor halb zehn in der Luft. Aufgrund des starken Windes kommen wir mit etwa 50 Knoten nur langsam voran, zumal wir über Wasser wieder in knapp 1000 Metern Höhe fliegen.

Wie erwartet kommt uns das schlechte Wetter entgegen und in Höhe der Insel Samsö setzt leichter Regen ein. Da der Regen dem Wetterradar nach immer stärker werden soll, entschließen wir uns, außerplanmäßig in Endelave zu landen. Die netten Lotsen von Kopenhagen managen das für uns mit der Veränderung des Flugplanes. Denn für Flüge von und nach Anholt besteht Flugplanpflicht. Anders als in Deutschland kann hier der Flugplan mit aktueller Uhrzeit bereits in der Luft geschlossen werden und nicht mit „Landezeit wird 10.40 sein“. In Endelave steht der kräftige Wind genau auf die Bahn und in leichtem Regen setzen wir dort um 10.40 Uhr auf. Uns empfängt der freundliche, Deutsch sprechende Bauer und Besitzer des Landestreifens, den wir schon vom letzten Jahr her kennen. Er meint gleich, dass wir aufgrund des Wetters wohl heute nicht mehr wegkommen. Mal sehen, wir sind da zuversichtlicher. Wir schlafen ein wenig und essen unsere Notverpflegung: Kracker und Doppelkekse. Das ist bis zum Abend auch unsere einzige Nahrung heute, denn auf den kleinen Flugplätzen gibt es keine weitere Infrastruktur.

Wir wollen gegen 15 Uhr starten. Dafür haben wir auch schon den Flugplan aufgegeben, der ja für den grenzüberschreitenden Verkehr immer noch erforderlich ist. Laut AIP gibt es nur einige wenige Plätze, von denen aus man ohne Flugplan die dänische Grenze überfliegen kann. Zum Beispiel von Flensburg nach Sonderborg. Eigentlich wollten wir von Endelave zum Tanken auf die Insel Aerö fliegen, haben aber zufällig in einem NOTAM gelesen, dass es dort momentan keinen Sprit gibt. Glück gehabt, wäre sonst knapp geworden mit dem Sprit. Deshalb haben wir als neues Ziel im Flugplan Kiel angegeben. Das sind etwa eineinhalb Flugstunden von hier. Wir starten auf der kleinen Piste in Endelave um 15.20 Uhr und kommen aufgrund des kräftigen Windes wieder nur langsam voran.

Es geht leider nichts ohne Probleme. Wir sind bei einem netten Lotsen von Skydstrup Approach auf der Frequenz, weil wir seine TMA durchfliegen müssen, und als er uns zum Frequenzwechsel nach Kopenhagen Information auffordert, lässt sich an der Funke die Frequenz nicht mehr verstellen. Irgendwas ist ja immer. Wir haben den Lotsen über das Problem informiert und dürfen weiter

bei ihm auf der Frequenz bleiben. Und dann ist der Wind noch stärker als angenommen und der Kraftstoff hätte wohl nach Kiel nicht mehr gereicht. Also sagen wir dem Lotsen Bescheid, dass wir nach Flensburg ausweichen wollen und er organisiert das freundlicherweise alles mit der Änderung des Flugplans für uns. Klappt wirklich super.

Damit ist die Geschichte und die Arbeit für den Lotsen aber noch nicht zu Ende. Da wir über Grund mit etwa 40 Knoten gegen den Wind kaum vorankommen, erscheint uns der Weg nach Flensburg mit der verbleibenden Kraftstoffmenge auch als zu risikoreich. Plan B ist dann, den nur 10 km entfernten Flughafen von Sonderborg anzusteuern, aber der ist bis morgen geschlossen und wir dürfen dort laut dem Fluglotsen auf keinen Fall landen. Der Platz ist wohl Hochsicherheitsbereich. Plan C ist der kleine idyllische Privatflugplatz Nordborg etwas nördlich Sonderborg. Sicher ist sicher und deshalb landen wir dort gegen 16.45 Uhr. Aber auf dem kleinen Platz befindet sich weder Mensch noch Tankstelle. In Dänemark kann und darf man übrigens auf allen kleineren und vielen größeren Plätzen komplett ohne Flugleiter starten und landen. So geht's auch.

Während wir überlegen, wie es nun weitergehen kann, ruft die deutsche Flugsicherung aus Langen auf meinem Handy an. Dafür ist es wirklich wichtig, im Flugplan die Handynummer anzugeben. Wir werden schon vermisst, da keine Landemeldung bei denen angekommen ist. Und das, obwohl wir den Flugplan bei Kopenhagen ordnungsgemäß telefonisch geschlossen haben. Da haben die hyggeligen Dänen das wohl einfach nicht weitergeleitet. Aber gut zu wissen, dass die Nachforschungen recht bald losgehen, wenn man nicht pünktlich am im Flugplan angegebenen Ziel ankommt.

Ich schaue auf die Webseite von dem Verein des Flugplatzes und finde eine Telefonnummer. Da erreiche ich einen netten, Deutsch



Flensburg

sprechenden Dänen, der sich sogleich ins Auto schwingt, um uns zu helfen. Flieger halten eben zusammen. Er bringt gleich elf Liter Sprit mit, holt noch fünf weitere aus der Halle und so können wir schon nach einer Stunde wieder starten. Wirklich perfekt gelaufen. Wir fliegen die knapp 30 Minuten nach Flensburg, um dort noch den nötigen Sprit für den Heimflug zu tanken. Denn auch der wird bei dem Gegenwind noch eine Weile dauern. Wir starten in Flensburg um 18.40 Uhr und quälen uns bei bestem Wetter gegen den Wind nach Hause, wo wir kurz vor acht landen.

Es war trotz der paar kleine Hindernisse ein wunderschöner Flug und wir können jedem nur empfehlen, so etwas auch mal zu planen. Und gerade in Dänemark sind die Menschen nett und entspannt (hyggelig), sodass so ein Flug problemlos und ohne monatelange Vorbereitung möglich ist. Und in nur gut sechseinhalb Flugstunden kann man eine Menge erleben.

Text und Fotos: Ralf-Thomas Müller

Wir gratulieren:

Zum ersten Alleinflug ...



Marc Lühr

HAC Boberg

am 11.05.2024

bei Fluglehrer Klaus Herbst
in Boberg



Jona Kuthe

SFC Fischbek

am 25.05.2024

bei den Fluglehrern Bernd Trahmer
und Hannes Dechow
in Fischbek



Elisa Dornbusch

SFC Fischbek

am 01.06.2024

bei den Fluglehrern Felix Witt
und Rene Schinkel
in Fischbek

Termine 2024

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)

4.-11. Mai 2024 / EDVH / Aero-Club Hodenhagen / LSV Niedersachsen Streckenfluglehrgang

„Moin Elli, willkommen am Flugplatz. Wir sind hinterm Tower, kannst gerne dazukommen. Findest uns da, wo das Feuer brennt.“ So wurde ich von Peter am Flugplatz Hodenhagen empfangen, als ich dort am Freitagabend auf den Hof rollte. Der Flugplatz Hodenhagen mit seiner befeuerten 900 m-Graspiste ist unter den Motorfliegern zumeist bekannt durch seine Currywurst-FlyIns und gilt in dortigen Kreisen als ein immer wieder gern gewähltes Ausflugsziel. Doch auch als Segelflieger kann man den weitläufigen Flugplatz aufgrund seiner Einstiegslage in die Heidesandgebiete gut für seinen nächsten Fliegerurlaub ansteuern.

Die Luftsportler verstehen sich und so kann der Aero-Club Hodenhagen genügend Fläche für alle bieten – ob mit oder ohne Motor. Doch bekanntlich sind es die Mitglieder, die einen Verein antreiben und am Leben halten, denn das Material spielt hierbei nur eine wichtige Nebenrolle. Solche Antreiber waren in der Lehrgangswocheweche Peter und Finn. Die beiden Jungpiloten waren mit ihren Vereinskollegen zu jeder Tages- und Nachtzeit auf dem Flugplatzgelände im Einsatz. Ihr Aufgabenspektrum war groß und reichte vom Brötchenaufbacken über Rasenmähen bis hin zum Flächehalten und Windefahren.

„Ist dann doch mehr, als man anfangs so denkt“, sagte Peter irgendwann mal zu mir, als wir abends neben der Veranda des Jugendcontainers um die knisternde Feuertonne herumstanden und gemeinsam ein Bier tranken. Zustimmendes Nicken der anderen. Und doch ließen sie keinen Wunsch der Teilnehmenden und der Trainer offen – obwohl sie sich mit ganz verschiedenen Herausforderungen konfrontiert sahen: Stromausfällen und einem gut gelaunten Petrus. Letztgenannter war gut drauf und so konnten wir jeden der sieben Lehrgangstage fliegen.

-Tagesablauf-
08:00 Frühstück
Aufrüsten
10:00 Briefing und Lehrvorträge
12:00 – 14:00 Startaufstellung
FLIEGEN
19:00 Abendessen
Debriefing

Nach dem gemeinsamen Frühstück wuselten alle in Richtung der Anhänger. **Aufrüsten vor dem Briefing war die tägliche Devise.** Leichter gesagt als getan, denn manche der Teilnehmenden waren in dieser Hinsicht noch ungeübt. Eigenorganisation, Teamwork und ständige Wachsamkeit beim gemeinsamen Flügelanstecken wurden von Tag zu Tag perfektioniert. Was zu Wochenbeginn noch teilweise chaotisch und zeitstressig war, wurde durch die tägliche Routine und das Miteinandersprechen schnell zur Leichtigkeit. „So, alles fertig!“ Markus blickt auf die Uhr und schmunzelt: „Briefing ist ja erst in 20 Minuten. Dass ich mal so organisiert beim Aufrüsten bin, hätte ich am Anfang der Woche niemals gedacht!“



Gemütliches Beisammensein vor dem Jugendcontainer

Um zehn sammelten sich alle im Schulungsraum. In großer Runde besprachen wir das tägliche Vorhaben. Wir wurden in Gruppen von ein bis zwei Trainees pro Trainer eingeteilt, je nach Flugerfahrung des Piloten und dem mitgebrachten Flugzeugtyp. **Von der Ka 6 bis hin zum Arcus war alles dabei** und so mussten die Trainer an mancher Stelle etwas jonglieren, bis die Teams gut zusammenpassten.

Weiter ging es mit einem ausführlichen Wetterbriefing – die große Unbekannte für viele Streckenflugneulinge. Ein Dschungel an bunten Wetterkarten, Tabellen mit ganz vielen Zahlen und ein Diagramm mit zwei krakeligen Graphen. „Äh ... was?“ Unsere Trainer Lukas und Falk führten uns täglich in aller Ruhe durch einen Nebel an Fachbegriffen. Hierbei fingen sie bei den Basics an. An einem Tag zeigte Falk uns eine Animation der Weltkugel. „Ganz so weit draußen müsst ihr zwar nicht anfangen. Aber trotzdem sollt ihr verstehen, dass es sich bei dem Streckenflugwetter um kein lokales Phänomen handelt, sondern dass ihr bei eurer Planung das große Ganze und die sich hieraus ergebenden Zusammenhänge betrachten müsst. Bei Langeweile in einsamen Nächten mal weniger Instagram – auch mal sowas gucken!“ Anhand der üblichen Weterertools lernten wir nach und nach, wie man ihnen die benötigten Informationen entlockt, die man für seine Streckenflugplanung braucht. Und nach dieser Woche ist nun jeder Trainee bestens gewappnet für das nächste Stammtischgespräch.

Danach folgte eine Theorieeinheit mit vielfältigen Themen und schloss mit der Aufgabenplanung ab. Die geplanten Strecken lagen im Bereich von 150 – 350 km und orientierten sich am Wollen und Können der Teams. Alles Weitere spielte sich innerhalb des zugeeilten Teams ab.

Im Ergebnis sind wir jeden Tag geflogen und sammelten so in Summe gemeinsam knapp 18.000 km Strecke. Für einige eine neue Erfahrung, die an mancher Stelle anstrengend war, gleichzeitig aber viel Routine mit sich brachte. Viele der Teilnehmenden sind aus ihrer Komfortzone herausgekommen und haben reichlich gelernt: über das Streckenfliegen, aber auch über sich selbst.

Startaufbau: Die Flugzeuge stehen jeweils als Teamverband im Grid und warten auf die Startfreigabe



„Warum nehmt ihr an diesem Lehrgang teil?“

Diese Frage stellte uns Joshy, der Lehrgangleiter, beim ersten gemeinsamen Briefing. Er blickte in viele verschiedene Gesichter. Die Gruppe an Trainees war bunt gemischt. Sowohl vom Alter und der Erfahrung als auch vom mitgebrachten Flugzeug. Besondere Voraussetzungen waren explizit nicht verlangt und so waren wir allesamt unterschiedlich.

Eine Sache einte uns aber: Wir waren motiviert!

Jedoch hatte jeder von uns ein Defizit in Bezug auf das Streckenfliegen, bei dem er alleine nicht mehr so recht weiterkam. Häufig war es die Angst vor dem Wegfliegen vom Heimatplatz. Dazu kam der Wunsch, selbstständig in der Streckenplanung und -durchführung zu werden. Sich „freizuschwimmen“ und selbstsicher zu werden. Selbstvertrauen zu gewinnen und das Flugzeug zu beherrschen. Nicht mehr nur auf der Stelle zu treten. Das Wetter und das eigene Können einschätzen zu lernen und somit in der Folge Fortschritte in der eigenen Fliegerei machen zu können. Jedem von uns war klar, dass letzteres mit der Erfahrung kommt, die man im Laufe der Zeit sammelt. **Doch wie schafft man den Einstieg?**

Viele frische Lizenzinhaber haben die Erfahrung gemacht, dass man intrinsisch motiviert durch die Ausbildung hastet und sich der Illusion hingibt, dass das einzige Hindernis zwischen sich und der eigenen Streckenflugkarriere der Lizenzerwerb sei. Kaum hat man die letzten Glückwünsche entgegengenommen und den sehnsüchtig erwarteten Brief vom LBA erhalten, kann es passieren, dass man in das vielerseits bekannte „Loch“ fällt. In der Ausbildung hat man gelernt das Flugzeug zu fliegen, aber wie geht man das Thema „Streckenflug“ überhaupt richtig an? Manch einer hat das Glück, im Verein auf Gleichgesinnte und Mentoren zu treffen, die einen mitziehen. Aber ein großer Anteil der Neulinge fühlt sich alleine gelassen, überfordert und mutlos. Früher oder später fehlt der Anreiz, die Stunden werden weniger und die Frequenz der Außenlandungen höher. Und schnell findet man sich nur noch in Platznähe wieder. Ziellosigkeit und Frustration machen sich breit, wenn die Kameraden abends mit begeisterten und leuchtenden Augen von ihrem abenteuerlichen Streckenflug erzählen. Man macht sich so seine Gedanken: „Vielleicht ist das Streckenfliegen gar nichts für mich ...“

Gemeinsames Thermikfliegen im Teamflug



Unser Sport ist zu klein, um noch mehr solcher anfänglich motivierten Piloten zu verlieren, und gerade deswegen ist das ehrenamtliche Engagement unserer Verbände und seiner Mitglieder so wichtig! **Sechs erfahrene Trainer haben sich dazu entschieden, diese Woche gemeinsam mit uns zu verbringen.** Sie haben ihre eigene Zeit im Cockpit an unsere Bedürfnisse angepasst, um uns zu zeigen, dass das Streckenfliegen eine ganz tolle Sache ist und unglaublich viel Spaß macht. Man sammelt Erfahrungen und erhält Eindrücke, die regelrecht süchtig machen. Ja, es ist herausfor-



Polarlichter über dem kleinen See am Campingplatz des Flugplatzes

dernd, aber gerade das macht den Reiz aus. Strecken ohne Motor zu fliegen, die durch weite Landesteile reichen. Die Landschaften in voller Schönheit von oben zu sehen. Das Wetter lesen zu lernen und zu verstehen, wie man es für sich nutzt, um nach Hause zu kommen.

Aber unseren Sport prägt vor allem eines: die Gemeinschaft.

Das Ende der Woche feierten wir gemeinsam mit den Hodenhagerer Vereinsleuten beim Abschlussabend. Joshy wollte gerne hören, wie es uns gefallen hat. Das Fazit der Teilnehmenden fiel positiv aus. Jeder habe etwas für sich mitnehmen können. Man wolle



Gruppenfoto mit den Trainern und den Trainees

das hier Erlernte mit nach Hause nehmen und dort umsetzen. Trainee Jesper habe für dieses Jahr seine Teilnahme an der Junioren-Quali geplant, Markus wolle sich auch mal vom Platz wegtrauen und Tom möchte seine Vereinskollegen anstiften, gemeinsam mit ihm auf Strecke zu gehen. Joshy wirkte zufrieden. Der Abend war fröhlich und voller lustiger Geschichten. Wir vernichteten gemeinsam die Trainergeschenke, guckten Sterne auf dem Vorfeld und ließen die Woche gemütlich in gewohnter Gemeinschaft ausklingen.

**Liebe Trainer, lieber Verein,
vielen Dank für eure Zeit, sich mit uns zu beschäftigen, für euer Engagement, den Gedanken unseres Sports an Neulinge weiterzutragen, und für das Ausrichten dieses Lehrgangs!**

Text: Elisabeth Krell, Fotos: Elisabeth Krell und privat

Aus den Vereinen

Segelflugverein Hoya

**Notfallszenarien proben
Fallstricke der realitätsnahen Darstellung**

Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit wurde am Samstag, dem 01. Juni 2024 auf dem Gelände des Segelflugvereins Hoya eine Rettungsübung unter Beteiligung der lokalen Feuerwehr durchgeführt.

Seit 2021 ist das Gelände als Sonderlandeplatz zugelassen, somit ist dort auch die Durchführung von Notfallübungen ein Teil der Genehmigungsaufgaben. Über die Verpflichtung aus der Platzgenehmigung hinaus betrachtet der Verein aber eine solche Übung als einen guten Weg, den hinterlegten Alarmplan auf seine Praxistauglichkeit und das Verhalten der Mitglieder bei dessen Aktivierung zu testen. Der Vereinsvorstand hat deshalb eine Übung schon im Winter beschlossen und vorbereitet.

Dazu ist zu sagen, dass das Verhalten bei Notfällen oder Unfällen im Luftsportverband Niedersachsen im Rahmen von Fluglehrer-

Auffrischungsseminaren thematisiert wird, Fluglehrer also theoretisch auf diese Situationen vorbereitet sind. Über die Fluglehrer hinaus sind aber Flugleiter und anderen Mitglieder betroffen, denen nicht die gleichen Möglichkeiten der Fortbildung offenstehen – eine Übung macht also Sinn und kann eine willkommene Bereicherung des Flugbetriebes sein.

Gesagt, getan: Phantasievoll wurde ein Notfall-Szenario ausgearbeitet, bei dem ein Fluglehrer während eines Übungsfluges kollabieren würde, nicht mehr ansprechbar wäre und der Flugschüler somit auf sich allein gestellt wäre. Der Flugschüler würde deshalb einen Notruf absetzen und der Flugleiter daraufhin den Alarmplan aktivieren. Der diensthabende Fluglehrer und ein Flugschüler würden in das Planszenario eingeweiht werden, ansonsten würde unter den Mitgliedern lediglich gestreut werden, dass zum genannten Termin eine Übung stattfinden würde – sämtliche



Erste-Hilfe-Maßnahmen der Vereinsmitglieder am simulierten Unfallort

Details blieben das Geheimnis der eingeweihten Vereinsmitglieder und der Leitung der örtlichen Feuerwehr, die zur Rettung eventueller Unfallopfer vorab in Flugplatznähe bereitstünde. So weit der Plan. Der Fluglehrer hatte sich zuvor noch ärztlichen Rat über Formen und Symptome eines Kreislaufversagens eingeholt, um dieses möglichst realitätsnah darstellen zu können.

Augenmerk sollte darauf gelegt werden, dass die im Notfallplan vorgesehenen Maßnahmen zum Einsatz kommen:

Flugplatz sperren, Luftverkehr am Platz informieren, Rettungskräfte rufen, Soforthilfe einleiten, Rettungskräfte zum Unfallort leiten, ggf. Schaulustige und Presse aus dem Szenario fernhalten. Die Realität der Übung kam dem geplanten Ablauf auch nahe, zeigte aber auch planerische „Fallen“ auf: So hätte zur realitätsnahen Darstellung der Notlage planmäßig ein Flugschüler an Bord sein sollen, für den der Ausfall des Fluglehrers aufgrund seines Ausbildungsstandes auch eine echte Notlage darstellen würde. Anwesend waren an dem Tag aber ausschließlich talentreiche Flugschüler in fortgeschrittenem Ausbildungsabschnitt, denen der Ausfall des Fluglehrers nicht viel mehr als ein Schulterzucken abrufen würde. Einspringen musste deshalb ein passives Vereinsmitglied, das aber – wie im Fluge deutlich wurde – keine Sprechfunkpraxis hatte. Der Notruf, den der „Flugschüler“ über Funk absetzte, kam deshalb nur unverständlich am Boden an, worauf hin der Flugleiter den Flieger mit dem Fernglas in der Luft beobachtete und auf diese Weise bemerkte, dass es keine planmäßige Landung wer-

den würde. Er aktivierte daraufhin planmäßig den Notfallplan. Die noch in der Luft befindlichen Segelflugzeuge wurden über den Vorfall informiert und der Flugverkehr wurde eingestellt. Die Landung des betroffenen Segelfliegers endete dann (gezielt) in einer Buschgruppe am Flugplatzrand, woraufhin sich der Flugleiter mit weiterem Personal direkt zur Unfallstelle begab und gleichzeitig über 112 die Feuerwehr und den Rettungsdienst alarmierte. An der Einsatzstelle fand man den Fluglehrer „bewusstlos“ im Flugzeug sitzend vor, während der „Flugschüler“ bereits selbstständig das Flugzeug verlassen hatte und gut ansprechbar war. Man begann unverzüglich mit der Kontrolle der Vitalfunktionen, befreite mit vereinten Kräften den Verletzten aus seiner Lage und begann mit Erste-Hilfe-Maßnahmen. Dazu ist zu sagen, dass die Vitalfunktionen naturgemäß nur teilweise vom schauspielenden Fluglehrer beeinflusst werden konnten, „Atmung“ kann man anhalten, aber „Puls“ liegt an, ob man möchte oder nicht. Die inzwischen eingetroffene Feuerwehr wurde vom Flugplatzpersonal eingewiesen, unterstützte die Kräfte des Flugplatzes, schirmte den Verletzten mit einem Sichtschutz vor der massiven Sonneneinstrahlung ab und sicherte die Unfallstelle.

Bei der anschließenden Manöverkritik betonte der 1. Vorsitzende Carsten Niemeyer noch einmal die Sinnhaftigkeit solcher Rettungsübungen und dankte den Hoyaer Feuerwehrleuten für ihren Einsatz. Die Ortsbrandmeisterin, die als stille Beobachterin anwesend war, sowie der Einsatzleiter schilderten die gewonnenen Erkenntnisse dieser Übung aus ihrer Sicht und zeigten sich zufrieden mit dem Ablauf dieser Übung beziehungsweise äußerten Verbesserungsvorschläge, wo es solche gab: Etwa, dass im Falle eines echten Unfalles mit deutlich mehr Aktivität seitens der Presse zu rechnen sei, als es simuliert wurde.

Die Übung brachte zusammenfassend den gewünschten Erkenntnisgewinn bei allen Beteiligten und endete mit einem gemeinsamen Grillen der Flieger mit der Feuerwehr am Ufer der Weser, die das Vereinsgelände für diese Zwecke pittoresk nach Norden hin begrenzt.

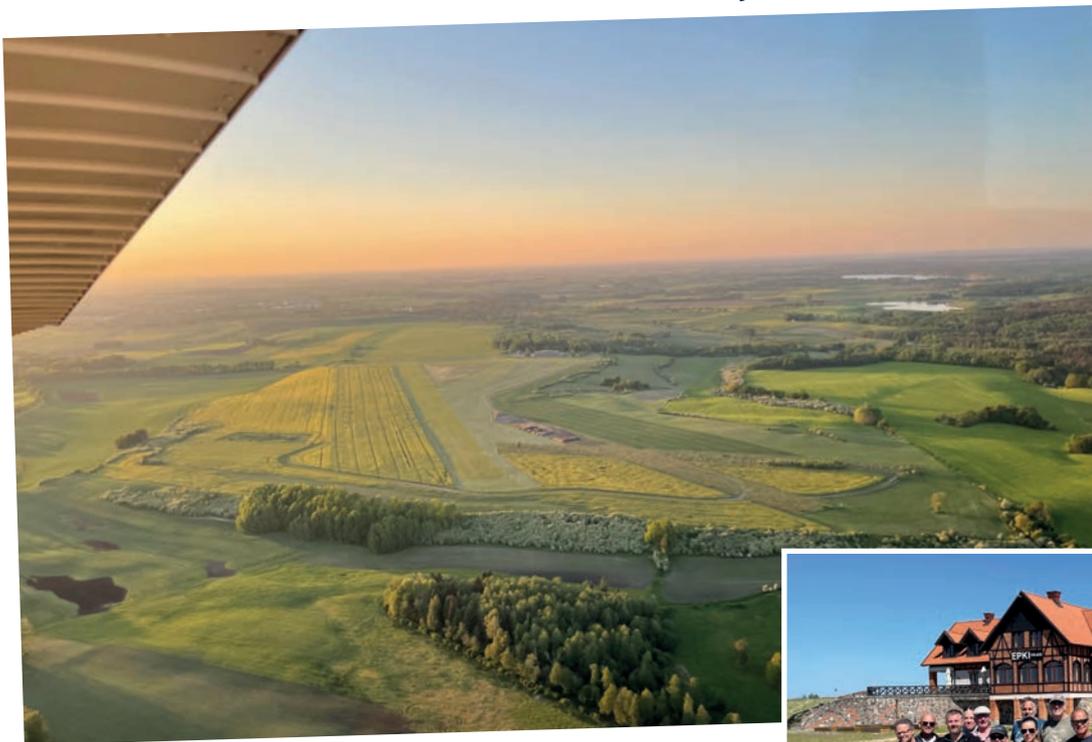
Text: Klaus Stuwe

Fotos: F.-W. Brinkmann, Pressesprecher FF SG Hoya

FSV Cumulus Uelzen e. V.

Ausflug nach Masuren

Uelzener Piloten mit fünf Maschinen in Kikity



◀ Der Grasplatz an der „Wolfsschanze“: An einigen Stellen sind aus der Nähe betrachtet noch die Reste der damaligen Betonpisten zu erkennen

▼ Die Uelzener Piloten mit ihren Gastgebern auf dem Flugplatz Kikity. Neben Christian Born (vorne mit kurzer Hose) waren als weitere Fluglehrer Christian Uter (2. v.l.) und Karsten Krause (4. v.r.) dabei

Der Flugsportverein Cumulus Uelzen hat im Rahmen der jährlichen Motorflug-Ausbildungswoche kürzlich einen dreitägigen Ausflug nach Masuren (Polen) unternommen. Die Reise mit insgesamt zwölf Teilnehmenden und fünf Flugzeugen führte über Eberswalde-Finow und den privaten Flugplatz Smilowo bei Pila nach Kikity.



„Ein Flug ins Ausland ist für unsere Flugschüler besonders lehrreich“, erklärt Fluglehrer Christian Born als Leiter der Exkursion. So bot neben der Navigation und dem Sprechfunk in englischer Sprache bereits die Flugplanung eine gute Gelegenheit, die fliegerischen Kompetenzen zu erweitern.

„Die Luftraumstruktur in Polen ist derzeit besonders komplex“, erläutert Christian Born die Situation mit Blick auf den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine. So müssten derzeit viele militärisch begründete Flugbeschränkungsgebiete umflogen werden. Zudem hatten sich die Piloten auf eine weitere Unannehmlichkeit einzustellen: die mögliche Störung des GPS-Systems durch Russland. Die Kursbestimmung erfolgte deshalb parallel zur digitalen Flugplanung per terrestrischer Navigation mit ausgedruckten Luftfahrtkarten auf Papier.

Einmal angekommen bietet Kikity Hobby-Piloten ein wahres Fliegerparadies, lautete das einhellige Resümee der Beteiligten. Der Grasplatz liegt direkt an einem der malerischen Seen Masurens, bietet Übernachtungsmöglichkeiten, viel fliegerische Freiheit und nicht zuletzt die herzliche Gastfreundschaft der Betreiber-Familie. Neben Schulungsflügen vor Ort nutzten die Uelzener Piloten die Gelegenheit zu einem Ausflug zur Gedenkstätte Wolfsschanze. Das 1940 bis 1944 als „Führerhauptquartier“ genutzte Areal erinnert an die nationalsozialistische Geschichte. So ließ bereits der Anflug auf den nahegelegenen Flugplatz Ketrzyn die Piloten an Claus



Die Gedenkstätte „Wolfsschanze“ verfügt unter anderem über einen Nachbau jenes Besprechungsraums, in dem das Attentat auf Hitler stattfand

Schenk Graf von Stauffenberg denken, der hier am 20. Juli 1944 landete. Nach dem gescheiterten Attentat auf Hitler flog Stauffenberg noch am selben Tag zurück nach Berlin. Es war sein letzter Flug, in der Nacht zum 21. Juli wurde Stauffenberg hingerichtet. „Aufgrund der positiven Resonanz von Flugschülern und Scheinhabern, der Freude am Fliegen und der kulturellen Erweiterung soll dies nicht der letzte Flug ins Ausland gewesen sein“, zog Christian Born am Ende der drei Ausflugstage zufrieden Bilanz.

Hartmut Merten, Schriftführer FSV Cumulus Uelzen e. V.

Fotos: privat

FSV Rinteln

Kurz nach fünf in Rinteln Sunrise-Fliegen am Wesergebirge

Vorbereitung der Flugzeuge gegen 4 Uhr morgens vor der Segelflughalle in Rinteln



Das Fluggelände zwischen Doktorsee und Kloster Möllenbeck wurde am 22. Juni Schauplatz eines besonderen Spektakels: Die Mitglieder des Luftsportvereins veranstalteten ein Sonnenaufgangsfiegen, in dem sie in die ruhige Luft der frühesten Morgenstunden abhoben. Ein solches Sunrise-Fliegen findet im Verein traditionell am Wochenende um die Sommersonnenwende herum statt, die aufgrund des Schaltjahrs 2024 auf den 20.06. fiel.

Als die Hallentore Samstag gegen 4 Uhr aufgeschoben wurden, werden die Kaninchen und Wühlmäuse sich vermutlich erst mal verschlafen die Augen gerieben haben: Während sie am Wochenende in aller Regel nicht vor 8 Uhr in ihrer Ruhe gestört werden, herrschte um diese Zeit bereits emsiger Betrieb auf dem Fluggelände. Mit Taschenlampen und Flutscheinwerfern werkelt die Segelflieger an ihren Maschinen, bereiteten das Gelände und Equipment vor. Bei unter 12° C und noch vor der Morgenröte wurden dann die ersten Segelflugzeuge vom Vorplatz über die taufeuchte Wiese zum Startbereich geschoben.

Pünktlich zum bürgerlichen Sonnenaufgang um 5:04 Uhr hoben dann die ersten Segelflieger ab. Da der Wind in der ruhigen Luft direkt von Südwest aus auf die Kämmen des Wesergebirges blies, ließen sich einige der Flieger dort über den Hang schleppen. Vier der

Piloten gelang dabei ein besonders erlebnisreiches Kunststück: Die Windstärke hatte ausgereicht, im Lee eine Welle zu erzeugen, in die sie einsteigen konnten. Der Blick Richtung Osten über die Wolken in die aufgehende Sonne gehört sicher zu den Eindrücken dieses Jahrs, von denen die Flieger im Winter lange zehren können. Später am Tag nutzten die Rintelner Flieger anhand von Thermik den Tag bis zum Abend aus.

„Die Thermik setzt an Frühsommertagen oft schon in den Morgenstunden ein, sodass man sich bei geeigneten Wetterverhältnissen oft über mehrere Stunden in der Luft halten kann“, erklärt Georg-Noel Schäfer, Jugendleiter des Vereins und Organisator des Events. Einige der erfahrenen Piloten kommen dabei auf beachtliche Flugzeiten: Christine Grothe, die ebenfalls Fluglehrerin des LSV Rinteln ist und das „Sunrise-Fliegen“ ins Leben gerufen hat, hat beispielsweise im reinen Segelflug bereits mehrere Flüge über 12 Stunden zurückgelegt. „Ich finde es total faszinierend, wie viel Kraft den ganzen Tag über in der Luft ist – meistens, ohne auch nur ansatzweise genutzt zu werden“, berichtet Grothe.

„Ich habe noch nie erlebt, dass die Luft so ruhig ist. Sonst vibriert es im Flieger von den Turbulenzen immer wenigstens ein bisschen. Manchmal schüttelt es richtig. Aber heute früh war die Luft komplett ruhig und man konnte den Steuerknüppel nur mit zwei Fingern bewegen“, berichtet Flugschüler Tim Ackmann (14) begeistert von seinen ersten Eindrücken vom Fliegen in den Sonnenaufgang. Es sei ein unbeschreibliches Gefühl, die Sonne aus der Luft am Horizont aufgehen zu sehen.

Als die erste Crew gegen 9 Uhr zum Frühstück wechselte, waren die ersten vier Flugstunden des Tages schon absolviert. Abgelöst wurden sie von den Ausbildungs- und Wettbewerbsfliegern des Vereins, die den Platz für die Segelflug-Bundesliga sowie den regulären Flugschulbetrieb nutzen.

Den Abschluss des Tages markierten Segelkunstflug-Küren, bei denen die ruhigen Abendstunden genutzt werden. „Wenn die Sonne flacher scheint, kann sie die Thermikflächen nicht mehr so stark aufheizen. Das nutzen wir Aerobatik-Piloten, um dann mit den Flugzeugen in Geschwindigkeitsbereichen zu fliegen, die bei starker Turbulenz nicht zugelassen sind“, erläutert Dietmar Heintze, nachdem er mit der Kunstflugmaschine des Vereins eine soge-

In 800 Metern über den Wolken der aufgehenden Sonne entgegengleiten



Blick über die Tragfläche des Duo Discus



nannte Kür absolviert hat. Dabei wird das Segelflugzeug zunächst von einem Motorflieger auf über 1.000 m Höhe über die Doktorseen geschleppt. Von dort beginnt das Kunstflugprogramm mit Looping, Rolle, Turn und Rückenflug. Nach nur zehn Minuten ist die Show

vorbei, die Höhe aufgebraucht und das Segelflugzeug setzt wieder auf der Flugbahn in Rinteln auf.

„Für uns war es ein rundum gelungener Flugtag“, resümiert Georg-Noel Schäfer.

Text: Tobias Schmohl (Pressewart LSV Rinteln)

Fotos: LSV Rinteln e. V.

Sicherheitstraining am Himmel über Rinteln: Grenzflugzustände und Trudelübung



Das Heck der ASK 21 B mit installiertem Trudelballast

Im Juni fand über dem Fluggelände in Rinteln eine Sicherheitseinsweisung in sogenannte Grenzflugzustände statt. Die Segelflieger des Vereins wurden dabei mit einem speziell hierfür konstruierten Zweisitzer des Niedersächsischen Luftsport-Verbands in Langsamflug bis hin zum Strömungsabriss und Trudeln eingewiesen.

Sicherheit wird im LSV Rinteln großgeschrieben. Daher hatte Norbert Siebert, Fluglehrer und Ausbildungsleiter des Vereins, für das Sicherheitstraining ein spezielles Segelflugzeug vom Typ ASK 21 B mit verstellbarem Heckballast gemietet. Gemeinsam mit seinem Team aus Fluglehrern wies er damit die Mitglieder und Flugschüler des Vereins in besondere Flugzustände und das Trudeln ein. Trudeln bezeichnet eine gefährliche Flugphase, die typischerweise aus einem überzogenen Flugzustand entsteht. Überziehen bedeutet, dass die Strömung der Luft über die Tragflächen so stark nachlässt, dass das Flugzeug nicht mehr ausreichend Auftrieb erzeugen kann. Im Moment des Trudelns kippt das Segelflugzeug über eine seiner Tragflächen ab und gerät in eine rapide, schraubenförmige und vertikal geneigte Bahn, vergleichbar mit der Drehung eines Korkenziehers. Dies führt dazu, dass die Strömung sowohl am Flügel als auch am Höhenleitwerk größtenteils abreißt und das Flugzeug plötzlich an Höhe verliert.

Durch wiederholtes Training soll das anfänglich beängstigende Gefühl der Desorientierung überwunden und eine kontrollierte Reaktion im Notfall sichergestellt werden. Die Schulungsflugzeuge des LSV Rinteln sind so konzipiert, dass sie auch bei kritischen Manövern stabil bleiben. „Unser Schulungsdoppelsitzer kann im Normalzustand nicht in ein echtes Trudeln übergehen, sondern verharrt im sogenannten ‚Sackflug‘ ohne abzukippen. Da unsere Mitglieder jedoch auch leistungsfähigere Flugzeuge steuern kön-



„Schiefer“ Horizont und Fahrtmessernadel im Mindestflugbereich zeigen hier eine gefährliche Fluglage an

nen, ist die Schulung dieser Extremsituationen essentiell“, erklärt Siebert. Aus diesem Grund hat er das speziell hierfür konfigurierte Flugzeug des Luftsport-Verbands Niedersachsen nach Rinteln gebracht.

Das Einleiten des Trudelns geschieht, wenn das Flugzeug zu langsam geflogen wird und kurz vor einem Strömungsabriss steht. Eine zusätzliche Störung wie eine Böe oder ein ungleichmäßiger Ruderausschlag kann eine Gier- oder Drehbewegung auslösen und das Flugzeug ins Trudeln bringen. Besonders gefährlich wird es, wenn während des langsamen Fluges in niedriger Höhe eine Kurve geflogen wird. Hier kann aus Furcht vor einem Bodenkontakt mit zu viel Seitenruder und zu wenig Schräglage geflogen werden, was das Risiko eines Trudelns stark erhöht. Genau diese Situationen wurden nun im Rahmen des Sicherheitstrainings in Theorie und Praxis intensiv geübt.

Die Frage, wie gefährlich Segelfliegen ist, lässt sich kaum pauschal beantworten. Wie bei allen Fortbewegungsmitteln ist auch hier vor allem das eigene Risikoverhalten ausschlaggebend. Statistisch gesehen ist das Fliegen im Luftsport insgesamt sicherer als alle Fortbewegungsmittel auf der Straße. Unfälle, die auf technische Mängel zurückzuführen sind, gibt es hier kaum: Die modernen Faserverbundkonstruktionen von Segelflugzeugen werden in Sachen Festigkeit nach den gleichen Standards entwickelt und geprüft wie sie für die kommerzielle Luftfahrt gelten. Auch die Wartungsprotokolle sind hier sehr strikt.

Das Segelfliegen stellt im Vergleich zu anderen Sportarten ganz andere Anforderungen an den menschlichen Organismus. Daher

sei mit überragender Mehrheit der „Faktor Mensch“ in den Unfallstatistiken als der entscheidende Auslöser identifiziert worden, erläutert Siebert. Segelflieger bewegen sich in einer Umgebung – der Luft –, für die der menschliche Körper nicht geschaffen ist. Sie sind permanenten Temperaturschwankungen, Turbulenzen, Druckunterschieden und teilweise dünner Höhenluft ausgesetzt. Das bedeutet für den Organismus zunächst einmal Stress, der aber mit entsprechender Übung und Routine gut ausgeglichen werden kann. „Die Ausbildung in unserem Verein zielt zunächst darauf ab, eine gute Routine zu entwickeln, sodass man in besonderen Situationen genügend Ruhe hat, sich auf die wichtigen Dinge zu konzentrieren“, so Siebert. Wenn Abläufe wie die Bedienung der Steuerruder weitgehend automatisch erfolgen, werden Kapazitäten frei, um etwa ein Gefühl für die Thermik zu entwickeln, den Flugweg des Segelfliegers vorauszuüberlegen oder sich per Sprechfunk mit anderen zu verständigen.

Helmut Perneck feiert seinen 90. Geburtstag

Es gibt nicht viele Menschen, die sagen können, sie haben vor über 70 Jahren mit der Fliegerei begonnen und sind immer noch aktiv dabei. Helmut Perneck ist einer von ihnen.

Ende der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts fing Helmut an, sich für die Fliegerei zu interessieren – in einer Zeit, als diese in Deutschland noch nicht offiziell wieder erlaubt war und die Ithwiesen von der britischen Armee als Segelflugplatz genutzt wurden. Anfang der 50er Jahre, als schließlich das alliierte Flugverbot gelockert wurde, kehrte der Vereinsflugbetrieb auf den Ith zurück.

Helmut kennt noch die Zeiten, als der selbstgebaute SG 38 in der Anfängerschulung verwendet wurde. „Als Schüler war man damals froh, wenn man pro Tag einen kleinen ‚Hüpfer‘ aus dem Gummiseil am Ithhang machen konnte – insofern man denn überhaupt die Chance dazu bekam.“ Das waren Helmut's Anfänge der Fliegerei auf den Ithwiesen.

Sein Bruder bekam die Chance zu studieren, er wurde Ingenieur bei Dornier in Oberpfaffenhofen. Helmut selbst übernahm das Uhrmacher- und Optikergeschäft seiner Familie in Eschershausen und blieb damit der Region treu. Als Zeitzeuge weiß er aus erster Hand, wie sich die Segelfliegerei von ihren Anfängen bis hin zum heutigen Leistungsflug entwickelt hat. Oft berichtet er von den vielen Höhen und Tiefen der Fliegerei und des Vereinslebens. Zu den Highlights in seinen Erzählungen zählen die Segelflugweltmeisterschaft am Flugplatz Paderborn-Haxterberg im Jahr 1981 und der Besuch der „Air Venture“ in Oshkosh im Jahr 1996. Der Flugplatz Haxterberg gehört zu seinen absoluten Lieblingsflugplätzen, die er mehrmals im Jahr ansteuert.

Bis heute sitzt der gebürtige Eschershäuser jedes Jahr knapp 100 Stunden im Cockpit – wenn auch aus Vernunfts- und Altersgründen nicht mehr als „Pilot-in-Command“. Egal ob im Segelflugzeug über den Alpen, mit dem Motorsegler nach Haxterberg oder mit seiner geliebten „Remo“ DR 400 auf die Nordfriesischen Inseln. Helmut's Begeisterung für die dritte Dimension lässt sich auch nach all den Jahren nicht stoppen!

Sehr am Herzen liegt Helmut schon immer der fliegerische Nachwuchs. Er setzt sich stets für die Interessen seiner jungen Vereinskameraden ein.

„Unser Verein setzt im gesamten Betrieb auf eine proaktive Fehlerkultur“, erläutert Siebert. So werde im Rahmen von sogenannten Debriefings der Flugtag am Abend immer nachbesprochen. Im Zentrum steht dabei die Kommunikation über und die Analyse von Fehlern, sodass Sicherheitslücken erkannt und geschlossen werden können, bevor es zu Unfällen kommt.

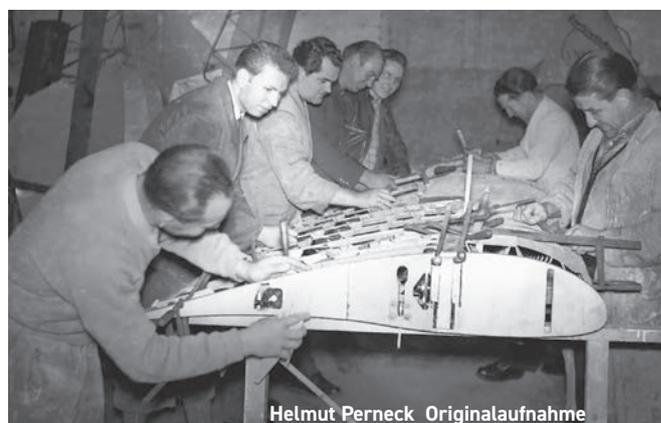
Unter folgenden Links finden Sie Videomaterial vom 15.06., das die Trudeleinweisung in Rinteln zeigt.

<https://www.youtube.com/watch?v=vx9FkLv3bMs>

https://www.youtube.com/watch?v=77fZSZI_mcM

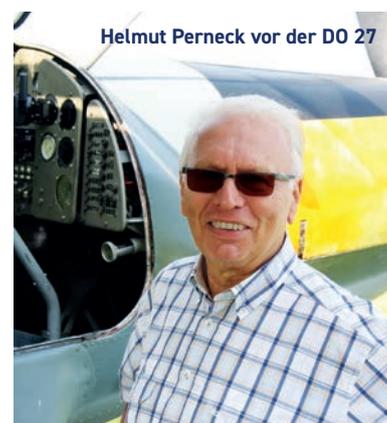
Text: Tobias Schmohl (Pressewart LSV Rinteln)

Fotos: LSV Rinteln e. V.



Helmut Perneck Originalaufnahme

Arbeit scheint übrigens wirklich jung zu halten: Helmut ist noch heute fast jeden Tag als Seniorchef in seinem Geschäft und repariert Uhren für seine Kunden. Nicht nur in seiner Uhrmacherwerkstatt, auch auf dem Flugplatz ist er bei Arbeitseinsätzen bis heute immer vorne dabei – wenn es um feinmotorisches Geschick geht, kommt ihm ohne Zweifel seine lange berufliche Erfahrung aus dem Uhrmacherhandwerk zugute. Im Verein war er zudem über lange Zeit als Werkstatteleiter tätig.



Helmut Perneck vor der DO 27

In diesem Jahr feiert Helmut Perneck seinen 90. Geburtstag. Und was macht er so? Während wir diesen Artikel schreiben, befindet er sich gerade auf dem Alpensegelflugehrgang in Agathazell und genießt wahrscheinlich das Bergpanorama aus dem Cockpit des Duo Discus.

Helmut, die Luftsportvereinigung Ithwiesen gratuliert Dir ganz herzlich zu Deinem runden Geburtstag! Wir wünschen Dir von ganzem Herzen, dass Du noch viele tolle Flüge genießen kannst!

Text: Martin Fricke und Hendrik Mädels, Foto: Hendrik Mädels

Aeroclub Braunschweig e. V.

Hans Bertram

Am 13. Mai 2024 verstarb unser Fliegerkamerad Hans Bertram, Träger des Bundesverdienstkreuzes und der Goldenen Verdienstauszeichnung des Luftsport-Verbandes, im Alter von 91 Jahren. Schon die Ausbildung zum Landwirt, das Verlassen seiner Heimat Ostingersleben, der Neuanfang nahe Wolfsburg und 1990 die Rückkehr in den Osten war von Widrigkeiten geprägt, doch von Erfolg gekrönt. Nach dem Rückzug aus der Landwirtschaft konnte er sich in den letzten Jahrzehnten dem Fliegen widmen, Rufzeichen „Erdbeere“. Mit seiner Boeing Stearman, dem Kiebitz und der P96 zog es Hans quer durch Europa und Marokko. Diese Erlebnisse filmte er und schilderte sie gerne lustig, mitunter haarsträubend und immer ausführlich – von Doppeldeckern, die Kirchtürmen auswichen, die ins Wasser fielen oder auf Altiports in den Zaun rauschten. Neben dem Engagement in Vereinen und Ehrenämtern begeisterte Hans sich für Luftaufnahmen, vorwiegend von den Landschaften zwischen Wolfsburg und Magdeburg. Der Fotoapparat war an einer Tragfläche montiert, der Auslöser im Cockpit und eine Visiereinrichtung am Rumpf. Mit eindrucksvollen Fotos doku-



mentierte er die Entwicklung der Region und machte sich einen Namen durch die Veröffentlichung von Bildbänden. Die Motorfluggruppe des DAeC Braunschweig verdankt ihrem Ehrenmitglied und zeitweiligem Vorsitzenden Hans Bertram nicht nur Tatkraft und Ideen, sondern auch viele Geschichten aus einem außergewöhnlichen Fliegerleben, Erinnerungen, die bleiben.

Aeroclub Braunschweig e. V., Motorfluggruppe

Aero-Club Hildesheim-Hannover



Fliegende Zwillinge

Flugplatz Hildesheim, 11. Mai 2024. Nach jeweils 69 Starts wurde für Djamel Beboucha (15) und Neklas Walter (16) der Traum vom **ersten Alleinflug** auf der ASK13 wahr.

„Dieses Gefühl, auf einmal oben zu sein, ohne Fluglehrer, ist ein einmaliges Gefühl“, sagte Djamel mit breitem Grinsen am Ende des Tages. Neklas wandte sich an die Fluglehrer und die Mannschaft des Tages: „Ihr seid wirklich die Besten! Ich freue mich schon auf unsere weitere gemeinsame Reise beim coolsten Hobby der Welt.“ Der Aeroclub Hildesheim-Hannover e. V. mit seinen Hildesheimer Segelfliegern gratuliert den „fliegenden Zwillingen“ und wünscht allzeit Happy Landings.

Text: Sebastian Hackel

Alte Ems/Aschendorf-Herbrum



Nils Kremer Segelfluggelände Alte Ems 26.05.2024

Nils Kremer hat nach nur 30 Starts den ersten **Alleinflug** absolviert, wohlgermerkt im F-Schlepp-Betrieb. Der Verein gratuliert herzlich zu dieser Leistung.



Thomas Hunfeld Segelfluggelände Alte Ems 01.04.2024

Thomas Hunfeld hat sich freigeflogen! Auch für den Verein eine kleine Premiere, denn **drei einwandfreie Alleinflüge** am zweiten Tag der Flugsaison gab es bis jetzt noch nicht. Der Verein gratuliert herzlich zu dieser Leistung.

Flugwissenschaftliche Fachgruppe Göttingen e. V.



Dominik eingerahmt von Fluglehrer Christoph Schwahn, Oliver Boguhn und Fluglehrer Georg Koppenwallner (von li. nach re.)

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.

Foto: E. Detzler

Termine

Verband

23.11.2024	Auffrischungsseminar FI(S) + FI(UL)	DLR Göttingen
21.12.2024	Auffrischungsseminar FI(S) + FI(UL)	LSB Hannover
18.01.2025	Workshop für Vereinsentwicklung und Mitgliedergewinnung	LSB Hannover
02/2025	Auffrischungsseminar FI(S) + FI(UL)	LSV Cloppenburg
08.03.2025	Mitgliederversammlung 2025	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

24.08.–25.08.2024	FI-Auffrischungsschulung (A)	Aeronauticum Nordholz
06.09.–09.09.2024	Niedersachsenrallye	Hodenhagen
09.11.2024	Nds. Motorfliegetag 2024	Forellenhof Walsrode
07.12.–08.12.2024	Fluglehrerfortbildung MF	Ort: NN

Segelflug

14.09.2024	FI(S)Q Qualifizierung	Schneverdingen
21.09.2024	Vorauswahlprüfung	Rinteln
17.11.2024	Segelfliegertag 2024	Stadthalle Walsrode
08.02.2025	Segelfluglehrer-Lehrgang Theorie	Aviators Farm Hildesheim
08.02.–15.02.2025	Auffrischungsschulung	Naturfreundehaus Hannover

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 inkl. Grundmodul	31.10.–03.11.2024	Fallschirmwart inkl. 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 Oktober/November 2024 ist am 01.09.2024

Aus dem Verband

Einladung auf die Base Spangdahlem zur „Mid Air Collision Avoidance Conference“



Tower Crew



Tower



Gruppenfoto der Besucher der Airbase Spangdahlem

Nach längerer Pause gab es am 3.7.2024 wieder ein Sicherheitsmeeting auf der Air Force Base in Spangdahlem. Trotz Mode Charly (höchste Sicherheitsstufe) wurden die Luftsportler herzlich empfangen. Eingeladen hatte der neue Flight Safety Officer der 52. FW in Spangdahlem, Capt. Dylan „Buffer“ Magness, zur „Mid Air Collision Avoidance Conference“. Ernst Eymann hatte im Vorfeld die Werbetrommel gerührt. 24 Luftsportler nahmen teil und trafen sich um 9 Uhr auf der Base. Die Besucher kamen von zahlreichen umliegenden Flugplätzen (Föhren, Utscheid, Daun, Dahlemer Binz, Wershofen und einige mehr). Ernst überreichte „Buffer“ die Ramstein Card, die er mit großem Interesse entgegengenommen hat. Vielleicht wird es bald die Spang Card geben. Nach einer sehr interessanten Präsentation, wie man sich wo in der Luft melden soll, folgte eine spektakuläre Tour über die Base. Die Besucher durften auf den Tower und sich mit den Controllern austauschen.

Danach durften die Besucher die dunklen Radarräume besuchen und bekamen brenzlige Situation aus der Vergangenheit auf dem Radar mit Funkverkehr abgespielt. Es wurden hilfreiche Tipps gegenseitig ausgetauscht. Die Soldaten waren sehr nahbar und dankbar für Gespräche. Die Air Force möchte, dass man rechtzeitig Kontakt aufnimmt, und bittet um weniger Scheu den Tower anzufunken. Wer sich nicht zu funken traut, kann auch anrufen (06561 / 617218). Hauptsächlich Kontaktaufnahme!

Nach den bereits spannenden Touren durften die Besucher nach einem kurzen Fußmarsch über die Base noch eine F 16 im Hangar bewundern. Eine gelungene Veranstaltung, die im nächsten Frühjahr wiederholt werden soll. Die deutschen Besucher fuhren sehr bereichert zurück auf ihre Flugplätze in der Region.

aw, Fotos: privat

Jugend

Vom 23. bis 25. August findet das Jugendvergleichsfliegen RP in Nastätten statt. Wir halten euch auf der Luftsportjugend-Homepage www.lsj-rp.de auf dem Laufenden!



Foto: Natalie Hölscher

LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler

Fliegen mit der Kraft der Sonne

Die neue Photovoltaikanlage am Flugplatz Bad Neuenahr-Ahrweiler ermöglicht klimaneutralen Segelflugbetrieb und mehr



Die neue PV-Anlage produziert an sonnigen Tagen bis zu 100 Kilowattstunden Strom



Seit mehr als 20 Jahren werden Segelflugzeuge auf der Bengener Heide elektrisch in den Himmel geschleppt: Während herkömmliche Startwinden von großvolumigen Verbrennermotoren befeuert werden, bezieht die mit Batterien bestückte Winde des Vereins ihre Energie einfach aus der Steckdose. Künftig produziert der Verein den Strom dafür selbst aus erneuerbarer Energie, denn seit einigen Tagen ist die neue Photovoltaikanlage am Netz. Damit stellt der Luftsportverein Bad Neuenahr-Ahrweiler die Weichen für eine klimaneutrale Zukunft.

Die Anlage wurde im Frühjahr von entsprechend qualifizierten Mitgliedern ehrenamtlich auf dem südlichen Dachabschnitt der großen Flugzeughalle montiert und angeschlossen. Aus 42 Modulen à 425 Watt werden bei Sonnenschein bis zu 17,8 Kilowatt Peak gewonnen, also genau dann, wenn die Segelflieger am Start sind und Thermik für Streckenflüge suchen. Erwartet wird im Sommer ein täglicher Ertrag von maximal 100 Kilowattstunden, was genug ist, um mehrere Haushalte mit Strom zu versorgen.

Auch der tägliche Betrieb am Flugplatz lässt sich künftig weitgehend autark verwirklichen – die Rede ist beispielsweise von Wartungsarbeiten und Schulung, aber auch von der Klimaanlage auf dem Tower oder der Kaffeemaschine im Vereinsheim. Überschüssige Energie wird ins Netz gespeist. Die Installation eines Speichers ist als mögliches Projekt für die Zukunft nicht ausgeschlossen. Sollte eines Tages ein Elektroflugzeug angeschafft werden, wäre der Verein mit der Anlage schon jetzt gewappnet.

Die PV-Anlage ist Teil der Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung des Flugplatzes. Hierzu zählen auch Wildblumenwiese, Obstbäume, Dachbegrünung, Bienenhotel und Feuchtbiotop. Die bisher verwirklichten Maßnahmen zeigen bereits Wirkung. Einige Greifvögel und ein paar Wildgänse haben sich dauerhaft auf dem Flugplatz angesiedelt. Besonders die Wildgänse wurden von den Vereinspiloten ins Herz geschlossen und haben Namen bekommen. Sie heißen jetzt „Maverick und Goose“.

Text: Patrick Holland-Moritz, Fotos: LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler



Die Elektrowinde ist seit vielen Jahren beim LSV im Einsatz

FSV Bad Sobernheim

Jetzt auch auf dem Domberg: eine Riesenbank

Hingucker zum Draufsetzen



vnr: Alf Geisert, Urs Geib, Leonard Held, Georg Borngässer, Martin Molitor, Sabine Härter, Bernd Krziscik, Sascha Müller, Thomas Neumann, Doris Greiner, Ralf Gräff, Michael Greiner, Frank Steines, Harald Groh, Carl-Otto Wesfel, Udo Härter (neben dem Hund) und Benji (der Hund)

Von oben, aus der Luft, sehen die Dinge bekanntlich kleiner aus. Mit Ausnahme vielleicht der Riesenbank, die jetzt auch am Flugplatz auf dem Domberg über Bad Sobernheim steht. Sie schrumpft nur beim Blick aus dem Flugzeug auf das normale Bankmaß, denn am Boden hat dieser Blickfang die dreifache Größe einer herkömmlichen Bank. Zwei 100 Jahre alte Douglasien lieferten das Material für den ganz besonderen Aussichtspunkt über die Felkestadt.

„Der Blick über Bad Sobernheim ist von hier aus richtig klasse. Eine einmalige Perspektive, die jede und jeder einmal genossen haben sollte“, meinte Bürgermeister Michael Greiner bei der Einweihung. Und auch der Vorstand des Flugsportvereins zeigte sich begeistert: „Wir freuen uns sehr über diese weitere Bereicherung unseres Flugplatzes“, sagte Alf Geisert, Vorsitzender des FSV.

Text: Leandra Prawitt

Foto: FSV/Prawitt

SFC Betzdorf-Kirchen

Treffen mit Flüchtlingen

Segelflieger zeigen neuen Nachbarn den Flugplatz

Ende 2023 wurde das ehemalige Flugplatzhotel „Zum Doppeldecker“ am Flugplatz in Katzwinkel-Wingendorf vom neuen Eigentümer in eine Unterkunft für Flüchtlinge umgewandelt und an die VG Kirchen vermietet.

Zum Jahresbeginn am 20.1.2024 fand zunächst ein Treffen mit Helfern und Unterstützern, dem Verwalter der Unterkunft sowie zwei Vorstandsmitgliedern des Segelflugclubs SFC Betzdorf-Kirchen e. V. zum gegenseitigen Kennenlernen im „Doppeldecker“ statt.

Die Geflüchteten hatten sich inzwischen „aklimatisiert“ und zu diesem Anlass als „kleinen Imbiss“ für die Anwesenden ein reichhaltiges und leckeres Buffet der arabischen und pakistanischen Küche gezaubert. Kontakte wurden ausgetauscht, interessante Gespräche geführt und gegenseitiges Vertrauen aufgebaut.

Der Segelflugclub hatte dabei angeboten, den neuen Nachbarn im Frühjahr den Flugplatz, die Hallen, den Tower und die Werkstatt und natürlich auch die Flugzeuge zu zeigen. Am 30.5.2024 begrüßten Armin Brast, 1. Vorsitzender des SFC, Dr. Larissa Ferdows-Theis, Pilotin, und Markus Schmidt, Referent Öffentlichkeitsarbeit, die Gäste und berichteten einleitend über Geschichte und Entwicklung des Vereins. Dann ging es direkt auf den Tower und Markus Schmidt erklärte den Gästen, welche Aufgaben ein Flugleiter beim SFC hat, wie der Flugbetrieb abgewickelt wird, aber auch,



Die Gäste und ihr Helfernetzwerk fühlten sich sehr wohl, als Armin Brast, 1. Vorsitzender des SFC (re), und Markus Schmidt, Referent Öffentlichkeitsarbeit (li), ihnen den Flugplatz zeigten und alles rund ums Fliegen erklärten

welche Gefahren für Besucher beim Flugbetrieb entstehen können und wie diese durch entsprechende Verhaltens- und Sicherheitsregeln vermieden werden können.

Das „Probesitzen“ im viersitzigen Mehrzweck- und Schleppflugzeug „Remorqueur“ gehörte dann zum Abschluss ebenso dazu wie das Vorführen der Vorrichtung zum Einziehen des Schleppseils im Flug oder die Funktion der Schleppkupplung im Segler.

Text: Markus Schmidt

Foto: privat

SSV Ludwigshafen

37. Dannstadter Vergleichsfliegen



Kurz vor dem Start:
Das Grid mit 50 Flugzeugen



Es war wieder so weit, wenn auch dieses Jahr infolge früher Ostern so zeitig wie noch nie. Mitte Januar war der Wettbewerb ausgebucht, Administrator Harald Weber hatte in den Wochen danach gut zu tun, die diversen Wünsche und Anfragen zu beantworten. Am Vorabend von Himmelfahrt begrüßte Wettbewerbsleiter Dominik Lott die Teams der 50 Flugzeuge und machte mit den Änderungen im Vergleich zu den Vorjahren vertraut. Es gab wieder eine interessante Mischung der Piloten aus altbekannten Gesichtern und Neulingen. Bemerkenswert, dass auch fünf Mitglieder unserer Nationalmannschaften unter den Teilnehmern waren, die sich unter den Augen von Bundestrainer Wollli Beyer für anstehende internationale Wettbewerbe einfliegen.

An Himmelfahrt traf dann pünktlich das von Wetterfrosch Alfred Perlich bestellt Hoch ‚Thomas‘ ein, und so konnte Sportleiter Peter Mangold die Klassen nach Nordost schicken. Es gab eine geknickte Ziel-Rückkehrstrecke bis hoch fast an die Wasserkuppe. Die Clubklasse hatte so 300 km auf dem Aufgabenzettel, die Marcel Kaspari als schnellster absolvierte; bei der Gemischten Klasse feierte nach 330 km Steffen Göttler aus Bad Homburg den Tagessieg. An Tag zwei hieß es bei vergleichbaren Distanzen weniger nach Norden, dafür weiter in den Osten. Hier lag Nils Koster mit 133 km/h praktisch zeitgleich mit Johannes Dibbern bei den Gemischten vorne, bei den Clubbern machte Lukas Dinger aus Lahr mit

108 km/h das Rennen. Auch Tag drei bot prächtiges Kaiserwetter, aber es stand keine Racing Task auf dem Aufgabenzettel, sondern nach Osten eine AAT, was sich bewähren sollte, gab es doch Probleme mit der Schleppkapazität, und so startete besonders die Gemischte Klasse recht spät. Die Tagessieger hießen alle Uwe: die Altmeister Uwe Melzer mit seiner LS4 bei den Clubbern und Uwe Wahlig mit seiner LS3 bei den Gemischten. Nach einer Nacht mit seltenen Polarlichtern weckte der Sonntag alle Teilnehmer erneut mit prächtigem Sonnenschein und die Reise ging ähnlich wie am ersten Wertungstag mit geknickter Strecke über 300 bzw. 330 km nach Nordosten, da der Rest der Republik abtrocknete. Uwe Melzer lag auch hier vorne und übernahm die Gesamtführung nach den vier Wertungstagen. Gleiches gilt für den erneuten Tagessieger der Gemischten, Steffen Göttler.



Sieger der Clubklasse:

1. Uwe Melzer, SFG Giulini
2. Marcus Dawert, AC Koblenz
3. Lukas Dinger, FG Lahr



Sieger der Gemischten Klasse:

1. Steffen Göttler, LSC Bad Homburg
2. Uwe Wahlig, SFG Bensheim
3. Nils Deimel, LSC Bad Homburg



Der zweite Teil des Rennens sollte am Pfingstsonntag starten, aber ein Dauerregen am Freitag setzte ganz Südwestdeutschland unter Wasser, so auch Dannstadt. Und die mächtige Tiefdruckrin-

ne lag zäh von Spanien bis zum Baltikum, sodass auch der Sonntag neutralisiert werden musste. Somit blieb es bei vier Wertungstagen und es gab für Auswerter Johannes Meyer nichts weiter zu tun, die Platzierungen blieben unverändert.

Die Siegerehrung fand dann prompt am Abschlussabend statt, Präsident Ernst Eymann überreichte die Pokale und Urkunden. Den Pokal der Gemeinde Dannstadt-Schauernheim für den besten Rookie überreichte der Sportleiter an Maximilian Goormann aus Trier. Nach gemeinsamem Abendessen stieg die legendäre Karaoke-Party mit vielen fröhlichen Beiträgen.

Wir freuen uns auf das 38. Dannstadter Vergleichsfliegen in 2025, die Anmeldung ist ab Mitte Januar möglich.

Text: Reinhardt Hähndel, Fotos: SSV Ludwigshafen

LSV Mönchsheide

Mit dem Segelflugzeug einmal um die Welt

– so viel Strecke wurde bei der 36. BBSW auf der Mönchsheide 2024 geflogen!

Auch in diesem Jahr hat wieder das große Segelflugevent auf der Mönchsheide stattgefunden: die Bad Breisiger Segelflugwoche (BBSW). Der Traditionswettbewerb wurde vom 09. bis 19. Mai bereits zum 36. Mal veranstaltet – wie immer von Christi Himmelfahrt bis Pfingstsonntag.

Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer kennen sich schon lange und dieser Wettbewerb steht jedes Jahr wieder als fester Termin im Kalender, um Freunde zu treffen und zusammen eine gute Zeit verbringen. Bei der Segelflugwoche geht es aber auch um Zeiten und Platzierungen sowie darum, die täglich neu gestellte Aufgabe möglichst gut zu absolvieren.

Die diesjährige BBSW in 30 Sekunden:

Es wurden mit 31 Flugzeugen an 6 Wertungstagen 149 Flüge durchgeführt. Davon sind 126 ins Ziel gekommen. Es gab nur 2 Außenlandungen auf einem Acker und keine auf einem anderen Flugplatz. 9-mal wurde der Wettbewerbsflug abgebrochen und 12-mal wurde mit Motor zurückgekehrt.

Die gesamte erflogene Strecke in den o. g. Flügen betrug 42.561 km (also mehr als einmal um den Globus = ca. 40.000 km).

Die größte Strecke hat das Team „FM“ am 6. Wertungstag mit 486,8 km erflogen.

Ebenfalls das Team „FM“ hat am 4. Wertungstag den höchsten Schnitt mit 112,1 km/h erreicht. Die höchste erreichte Höhe im gesamten Wettbewerb schaffte das Team „LM“ am 6. Wertungstag mit 2.482 m MSL.

Andreas Knapp als Auswerter vom Organisationsteam stellte die Statistik der BBSW 2024 vor – vielen Dank dafür. Von ihm stammt auch das Resümee „Mehr als einmal um den Globus mit dem Segelflieger – das haben wir in dieser Woche geschafft.“

Und nach den Preisverleihungen warteten traditionsgemäß alle auf die augenzwinkernden Kom-



Preisverleihung mit Sportleiter Andreas Offer (li.) und Bürgermeister Marcel Caspers (re.) – beide umrahmen die Sieger in der Doppelsitzerklasse: Lauer und Wartha. Die Verbandsgemeinde Bad Breisig, in deren Gebiet unser Platz Mönchsheide liegt, hat die Pokale für die ersten Plätze gestiftet. Dafür bedanken wir uns recht herzlich.

mentierungen dieser Wettbewerbszeit von Pilotensprecher Mario Wichmann. Er hatte – wie immer – auch selber am Wettbewerb teilgenommen, war also immer hautnah am Geschehen, und wie erwartet hatte er die Lacher auf seiner Seite.

Seine launigen Kommentare wurden wunderbar unterstützt durch kleine Giveaways – von ihm und seiner Frau vorab besorgt –, die dann unter dem Beifall der Anwesenden an die angesprochenen Teilnehmer gingen.

Da kam die Sprache auf Andi Offer, der zum ersten Mal die Sportleitung übernommen hatte. Hier fasste Mario zusammen, alles

Sieger

Doppelsitzerklasse				Renn-/18m-/Offene Klasse				Club-/Standardklasse			
1	MO	Lauer & Wartha	3.687	1	FM	Wichmann & Welling	3.968	1	AR	Jonathan Stern	4.949
2	OM	Dolba & Mülligann	3.683	2	LM	Merbt & Merbt	3.850	2	EN	Nils Wedi	4.900
3	ST	Bieckmann & Mende	3.512	3	HD	Dieter Prang	3.644	3	5N	Tom Coppel	4.688



wäre immerhin „unfallfrei“ abgelaufen. Dies hatte vorher lange Jahre Gerd Doepner gemacht – ganz lieben Dank dafür!

Und auch hier fehlte die Statistik nicht:

Mario hatte errechnet, dass die Mannschaft für die Organisation und alles drumherum 18, also in Worten achtzehn, Wochen Urlaub genommen hätte, damit „hier alle in die Luft kommen“. Großes Dankeschön!

Dann folgte der Blick auf das Wetter bzw. „den Wetterfrosch“, also Bernd Fischer, der auch traditionsgemäß beim Briefing täglich den meteorologischen Ausblick auf den Tag vorstellte. Mario zitierte ihn u. a. mit dem Satz „Heute ist gar kein Wetter!“ Und er fügte hinzu, wenn der Bernd verschmitzt sagen würde „Es wird schön und

interessant werden“, hieße das, dass es für die Segelflieger auf jeden Fall spannend und dazu anstrengend werden würde.

Dazu durfte auch hier Marios Statistik nicht fehlen, denn dank der guten Vorhersagen von Bernd wurde keinmal umgebaut während des Wettbewerbs! Das fanden alle top!

Warst du auch schon mal dabei?

Wenn du diese Gemeinschaft, den Spaß und den Wettbewerb in der Luft auch miterleben möchtest, dann merke dir doch schon mal den **Termin für die BBSW in 2025** vor: **vom 29.05.2025 bis zum 08.06.2025** (also von Himmelfahrt bis Pfingstsonntag).

Schau gerne auf der u. g. Webseite nach der veröffentlichten Ausschreibung und melde dich rechtzeitig an. Auf unserer BBSW-Webseite findest du dann auch die Modalitäten für den Wettbewerb mit Kontaktdaten der Ansprechpartner. Hier der Link:

<https://bbsw.moenchsheide.de/>

Text: Ursula Sommer, Fotos: LVM Mönchsheide-BBW

Wir gratulieren

AC Idar-Oberstein



1. Vorsitzender Wilfried Feil gratuliert Charles Feypel zu seinem ersten Alleinflug

Foto: Sophia Hüster

Der Aero-Club Idar-Oberstein e. V. gratuliert Charles Feypel zum ersten Alleinflug im Rahmen seiner Ausbildung zum Luftsportgeräteführer. Charles meisterte zwei Platzrunden über Niederwörresbach, Veitsrodt, Tiefenstein und Idar perfekt und landet wohlbehalten wieder in Göttschied. Der erste Alleinflug ist für jeden Piloten ein unvergessliches Erlebnis! Bis zum endgültigen Abschluss der Ausbildung und dem Lizenzerhalt ist es jedoch noch ein weiter Weg.

AC Koblenz



Der Aeroclub Koblenz e. V. gratuliert Michael Krzanowski zu seinem ersten Alleinflug am 04. Juni 2024 in Koblenz. Mit ihm freuen sich seine Lehrer Theo Wermeling, Viktor Taube und Sascha Stüber, die ihn gut auf sein erstes Solo vorbereitet haben.

SFG Wershofen



Die SFG Wershofen gratuliert Stefan Küpper, der am 29. Juni zum zweiten Mal freigeflogen ist. Vor über 30 Jahren hatte er damals noch mit seinen heutigen Fluglehrern gemeinsam bis zur C-Prüfung geschult. Am Samstag, dem 29. Juni konnte Jan Bodenheim, sein damaliger Fliegerkamerad und heutiger Fluglehrer, ihn erneut freifliegen lassen. Wir sind froh, dass Stefan wieder mit am Start ist! Herzlichen Glückwunsch!

Fluglehrer Jan Bodenheim (rechts) gratuliert

Stefan Küpper mit einem schönen Blumenstrauß, Foto: aw

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
-------------------------------------	-------------------

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
Motorenwartlehrgang Module FM, M1 + M2	07.11.–10.11.2024
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: **10.07.2024**

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
Pilotentag Südwest	17.11.2024
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.

ILA 2024 mit ELEKTRA Trainer



Die ILA Berlin ist eine gemeinsame Veranstaltung des BDLI (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie e. V.) und der Messe Berlin GmbH und gilt als die weltweit führende Messe mit den Bereichen Aviation, Space, Defence & Support, Advanced Air Mobility und Supplier. Vom 10. bis 14. Juni 2024 war sie Treffpunkt für Industrie, Politik, Streitkräfte und Wissenschaft – insgesamt präsentierten 600 Aussteller aus 31 Ländern ihre neuesten Entwicklungen und Forschungsprojekte.

Die ILA erzeugt auch bei der Bevölkerung großes Interesse. In diesem Jahr kamen rund 95.000 Besucher. Kein Wunder, wo sonst kann man sich über die vielen Facetten der Raumfahrt für unser alltägliches Leben informieren, Raketen und Satelliten bewundern und evtl. auch noch einen Astronauten treffen? Wo sonst kann man solch riesige Flugzeuge wie den Airbus A380, den Beluga oder die großen Militärflugzeuge – insgesamt waren es 54 Flugzeuge, Hubschrauber und Drohnen – aus nächster Nähe oder bei Flugvorführungen bewundern?

Im Flight Display am Samstag präsentierte sich der **Elektra Trainer** als einziges elektrisches Flugzeug vor 25.000 ILA-Besuchern.



Das kleine zertifizierte Elektroflugzeug traf mit Innovation und Nachhaltigkeit den Fokus der ILA und zeigte, dass elektrisches Fliegen schon heute erfolgreich möglich ist.

Neben dem zweisitzigen Elektra Trainer hatte ELEKTRA SOLAR auch einen neuen Solaranhänger zum Aufladen des Flugzeuges im Feld dabei. Die Solarzellen auf dem Anhänger liefern pro Jahr Energie für 400 Flugstunden – ausreichend sogar für eine Flugschule. Damit ist der Betrieb des Elektra Trainer jetzt auch ohne jegliche Infrastruktur am Ort möglich.

Als weiteres Flugzeug war die **Elektra One** als Teil des Projektes **ElektRail** (gefördert durch Ministerium für Wirtschaft und Energie, LuFo-Programm) ausgestellt. Die Firmen aus mb + Partner sowie Nordwig Werkzeugbau haben zusammen mit DLR, Uni Hamburg und Technischer Hochschule Aachen ein System für das automatische Landen von Flugzeugen auf eine Schienenplattform entwickelt und in Experimenten erfolgreich getestet (https://www.youtube.com/watch?v=_v83hzBIZr4). Dieses System ermöglicht es, Starrflügler dort zu landen, wo gar keine Landebahn existiert, z. B. in einem unebenen Gelände oder sogar auf dem Dach eines Hochhauses.

Text und Foto: Ludwig Feuchtnier

Electrifly-In +

Fly-In for electric powered aircraft & eTrophy

7.- 8. September 2024 Bern Airport Bundesbasis

8. Ausgabe Electrify-In Switzerland

Das Electrify-In Switzerland auf der Bundesbasis der Luftwaffe am Bern Airport zeigt Flugbegeisterten und der breiten Bevölkerung an zwei Tagen die Möglichkeiten und Leistungen moderner Flugtechnologie auf.

Einer der Höhepunkte der Veranstaltung, der **eTalk**, wird sich dieses Jahr dem Thema «Ist das Ziel die Netto Null CO₂ in der Aviatik bis 2050 erreichbar?» widmen. Weiterhin sind folgende spannende Keynotes angemeldet: die Schweizer Entwickler-Teams Dufour Aerospace, die ETH Zürich mit dem Projekt "Cellsius" und Morell Westermann mit dem Projekt "eForce". Dazu AeroDelft aus den Niederlanden mit dem Projekt "Phoenix" und Flux Aviation aus Warwick/UK.

Entwickler-Teams und Aussteller aus dem In- und Ausland werden den aktuellen Stand ihrer Projekte vorstellen. Unter den Anmeldungen ist auch die Zusage von SWISS und ihren Partnern im Bereich der Nachhaltigkeit und Lufthansa Aviation Training Swit-



zerland. Alle Ausstellenden freuen sich auf einen interessanten Austausch mit den Besuchern und Aviatikfans im Ausstellungshangar der Bundesbasis. Auch das im Zentrum stehende **Fly-In** mit der preisgelddotierten **eTrophy** des Gigawatt-Sponsors, der Waterjet AG in Aarwangen, hat natürlich seinen festen Platz am Eventwochenende. Folgendes Einflugfenster steht zur Verfügung: 6.9.2024/14:00LT bis 8.9.2024/12:00LT.

Weitere Infos: <https://electrify-in.ch/de/mission-de/>

Text: RH

Katze im Sack

Wer ist nicht euphorisch, wenn es um den Erwerb des – vielleicht sogar ersten – eigenen UL-Luftfahrzeugs geht?

Kleine Macken hier und dort. Macht nichts. Ist ja nicht mehr das jüngste Flugzeug und wenn der Preis dann auch noch stimmt – das Herz schlägt höher.

Dann noch schnell einen Blick auf das Triebwerk. „Oh, ein Rotax – wie übersichtlich. Na, ja, könnte ein wenig sauber gemacht werden, aber der sieht doch toll aus.“

Was man auf die Frage nach einem Motorbuch häufig hört: „Äh, nein. Habe ich auch schon vom Vorgänger nicht bekommen.“

Wenn der Verkäufer allerdings versichert, alles sei perfekt und der Prüfer habe eine Jahresnachprüfung ohne Mängel bestätigt, was soll da für den oft recht naiven Käufer noch an Fragen offenbleiben?

Der optische Zustand gilt nun einmal – neben dem Kaufpreis – als ein wesentliches Kriterium für die Kaufentscheidung.

Für den Käufer mag es „Liebe auf den ersten Blick“ sein – Juristen formulieren es emotionsloser: „Gekauft wie gesehen.“ Techniker hingegen kommen da charmanter um die Ecke: „Kauf einer Katze im Sack“.

Liebe macht blind

Und da ist es egal, um welche Gewichtsklassen es geht – z. B. Echo- oder UL-Klasse. Bleiben wir bei den UL-Fliegern: Fast alle Teilnehmer haben in Praktiker-Lehrgängen seit Oktober 2022 bei flightparts.de im Nachhinein erleben müssen, wie sie tatsächlich die „Katze im Sack“ gekauft haben.

In nahezu allen dabei erfassten Fällen (40) kauften die Teilnehmer ihr UL-Flugzeug ohne nennenswerte Lebenslaufakte, wie man es z. B. bei der Echo-Klasse kennt. Warum auch? In der UL-Klasse gibt es ja keine Pflicht hierfür.

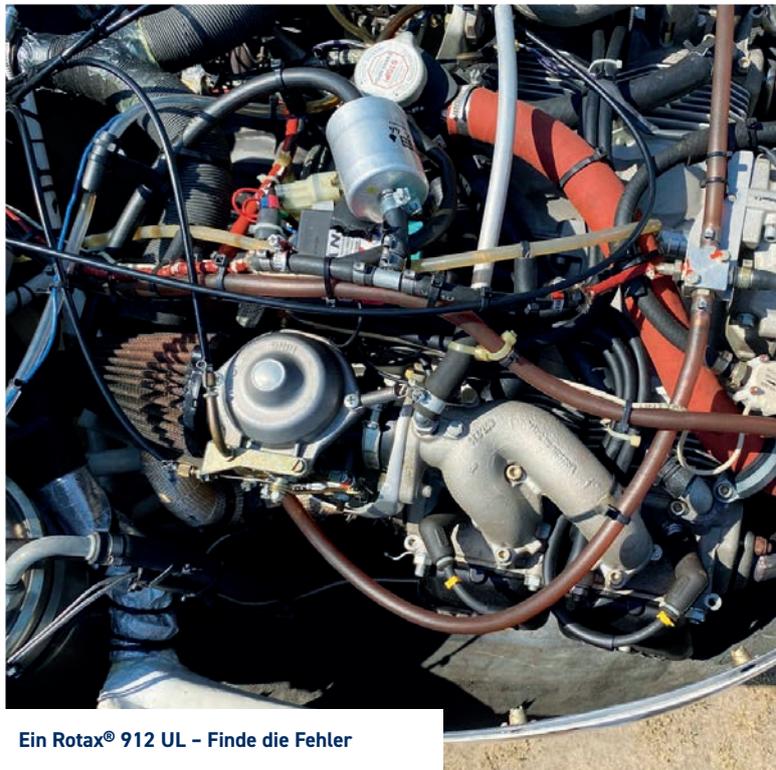
Obwohl zahlreiche der Teilnehmer ein Bordbuch mit den Flugstunden vorlegen konnten, wusste allerdings fast niemand genau zu beweisen, wie viele Betriebsstunden der Motor tatsächlich „auf der Uhr“ hatte.

Motor ohne History

Obwohl die Verkäufer in nahezu allen Fällen einen ordnungsgemäßen Zustand der Motoren versicherten, konnten nur 14 von 40 Teilnehmern eine Übergabe des Wesentlichen bestätigen: nämlich des „Motorbuchs“.

Klingt im ersten Moment nicht ganz so aufregend, wird aber dann interessant, wenn vonseiten des Verkäufers behauptet wurde, der Motor habe erst ganz wenige Betriebsstunden hinter sich.

Stellte sich bei genaueren Untersuchungen nämlich heraus, dass wesentliche Prüfmerkmale weit höhere Betriebsstundenzahlen nahelegten (und da ging die Spannweite schon mal von mehreren Hundert bis sogar mehr als 1.000 Mehrstunden), war die erste Ernüchterung groß und sorgte für herbe Enttäuschungen: „Liebe macht halt blind“.



Ein Rotax® 912 UL – Finde die Fehler

Einzelfälle? Nein.

Eher aus Unwissenheit mussten sich – bis auf einen einzigen – sämtliche Teilnehmer der Realität stellen, wie nachlässig die vom Hersteller Rotax® geforderten Wechsel der Kraftstoff-, Öl- und Kühlwasserschläuche vorgenommen wurden.

Teilweise zeugten Risse in den Schläuchen von mehr als zehn, wenn nicht sogar 15 Jahren Überfälligkeit.

Wütend aber wurden einige, die feststellen mussten, dass zum Beispiel Vergaser-Revisionen oder ordnungsgemäße Stundenkontrollen auf mit übergebenen Rechnungen des Vorbesitzers abgerechnet, aber nicht durchgeführt wurden – das konnten die Teilnehmer bei den Motor- und Vergaser-Lehrgängen selbst erleben. Einzelfälle? Nein.



Das Angebot auf dem Flugzeugmarkt ist groß.
Hier eine Beispielseite eines der größten Anbieter für gebrauchte UL-Flugzeuge.
Foto: Screenshot Helmut's UL-Seiten

Tipps aus der Werkstatt

Tipps 1:

Niemals „die Katze im Sack“ kaufen. Wenn Verkäufer keine lückenlose Chronologie von Flug- und Motorbuch vorlegen können, dann sollten die Alarmglocken läuten.

Tipps 2:

Den Verkäufer bitten, das UL-Flugzeug einem professionellen Techniker (z. B. Rotax®-Stützpunkte) zur genauen Begutachtung vorführen zu lassen. Dies sollte idealerweise nicht der Techniker bzw. Betrieb sein, der die Wartung zuletzt durchgeführt hat.

Tipps 3:

Ein erfahrener Techniker für Rotax®-Motoren führt unabhängige und fachmännische Sichtkontrollen am Motor – idealerweise auch an der Zelle – durch, fertigt umfassende Befund- und Arbeitsberichte und gibt weitere Empfehlungen zum Kauf bzw. auch Kaufpreis.

Übersicht wichtiger Kontrollen

Hier eine kleine Übersicht empfehlenswerter Untersuchungen:

1. Komplette Sichtkontrolle des Motors
2. Boroskop-Untersuchung aller Zylinder
3. Kompressionsdruckprüfung der Zylinder
4. Drucktest des Kühlkreislaufes
5. Öl-Qualitätskontrolle
6. Zustand der Öl-, Kraftstoff- und Kühlschläuche
7. Auspuff und Federn checken
8. Zustand der Vergaser (Revisionsstand)
9. Auslesung TCU/ECU (bei 912i, 914, 915)
10. Vergaser-Synchronisationsverhalten
11. Standlaufkontrolle
12. Rückschlagkontrolle des Propellers beim Abstellen

Vorbeugen ist besser

Erst wenn bei genauer Untersuchung keine Auffälligkeiten zur Besorgnis führen, kann ein Käufer vor späteren Enttäuschungen bewahrt bleiben.

Sicher sind solche Untersuchungen nicht kostenfrei, aber erheblich günstiger als nach dem Kauf von einem riesigen Reparaturstau erschlagen zu werden. Außerdem können nachgewiesene Mängel den Kaufpreis senken helfen.

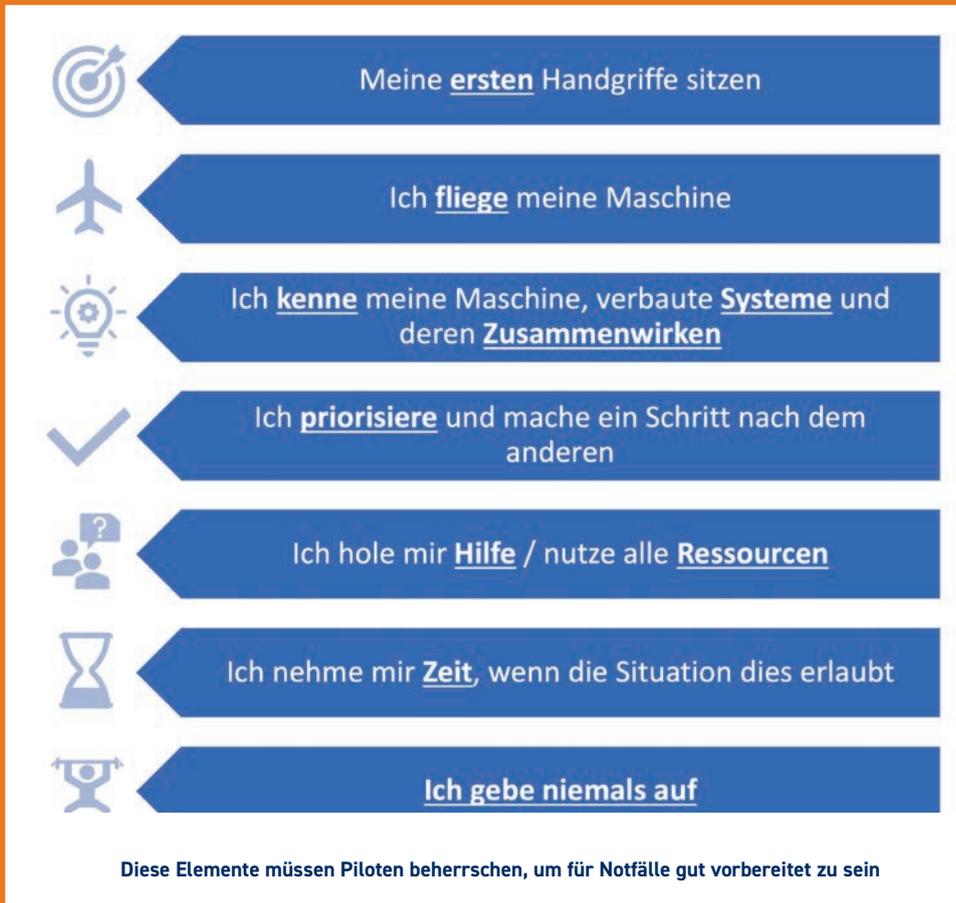
Text und Foto: Jeroen Breforth, flightparts.de

Ready for Emergency?

Diese Schlüsselkompetenzen brauchen Piloten für den Ernstfall

Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt zu verbessern, ist vor allem eines: harte Arbeit. Es kommt dabei auch auf die Bereitschaft jedes einzelnen an, dazu proaktiv beizutragen. Im folgenden Artikel soll es deshalb um eine wesentliche Säule der Flugsicherheit gehen: das Notfalltraining.

Der EASA Safety Review 2023 unterstreicht abermals, dass neben einer umfassenden Flugvorbereitung die Vorbereitung auf sicherheitskritische Situationen wesentlicher Bestandteil für einen erfolgreichen und sicheren Flug ist (vgl. EASA ASR 2023 Appendices, S. 17). Der positive Ausgang nach Eintritt eines unerwünschten Ereignisses wie das eines Notfalls an Bord eines Luftfahrzeugs der Allgemeinen Luftfahrt hängt zum größten Teil vom Faktor Mensch ab. Im Folgenden werden Elemente gezeigt, die Piloten allgemein beherrschen müssen, um für Notfälle gut vorbereitet zu sein. Die Schwerpunkte der Kompetenzen sind je nach Notfalltyp unterschiedlich zu bewerten.



-  Meine ersten Handgriffe sitzen
-  Ich fliege meine Maschine
-  Ich kenne meine Maschine, verbaute Systeme und deren Zusammenwirken
-  Ich priorisiere und mache ein Schritt nach dem anderen
-  Ich hole mir Hilfe / nutze alle Ressourcen
-  Ich nehme mir Zeit, wenn die Situation dies erlaubt
-  Ich gebe niemals auf

Diese Elemente müssen Piloten beherrschen, um für Notfälle gut vorbereitet zu sein

1. Allererste Handlungsabläufe vorbereiten und Korrektheit sicherstellen

Die im Flughandbuch beschriebenen ersten Schritte müssen flugzeugtypspezifisch ausnahmslos beherrscht werden. Die fett gedruckten Schritte müssen gelernt und auswendig beherrscht werden (die sogenannten „Memory Items“). Die Übung der Abläufe sollte regelmäßig stattfinden, offene Fragen sollten mit dem Fluglehrer geklärt werden. Sobald sich die Ausrüstung des Luftfahrzeugs ändert, werden die Abläufe auf Korrektheit/Aktualität erneut geprüft.

2. Fliegen, fliegen, fliegen

Im Eifer des Gefechts ist dies ein anspruchsvoller, aber der mit Abstand **wichtigste** Teil. Wer hier einen kühlen Kopf behält und die Kontrolle über das Luftfahrzeug nicht verliert, hat die höchsten Chancen zu überleben, auch wenn nicht alle Verfahren korrekt abgearbeitet wurden. Wer die Kontrolle über das Luftfahrzeug verliert, hat maximal schlechte Aussichten, egal wie gut davor die Prozeduren beherrscht wurden.

3. Systemkenntnis und Fehlerbehebung

Die Effektivität der Handlung hängt von der Vorbereitung ab, insbesondere der Kenntnis des Zusammenwirkens der Systeme an Bord. Unter Druck klar zu denken und richtig zu handeln, ist allerdings eine weitere wichtige Fähigkeit. Dies schaffen manche Piloten besser als andere – die gute Nachricht: Diese Fähigkeit ist erlernbar. In einem weiteren Artikel wird noch gezeigt, wie das geht.

4. Prioritäten setzen, Fokus behalten und Parallelarbeit vermeiden (No Multitasking, please!)

Multitasking ist ein Mythos! Die besten Piloten priorisieren und arbeiten die Schritte so flüssig ab, als würden sie dem Anschein nach mehrere Dinge gleichzeitig tun. Die wichtigsten Schritte werden so gut wie möglich abgearbeitet, bevor man sich weiteren Themen widmet, auch wenn die Zeit knapp ist.



Alle Ressourcen nutzen und den Co-Piloten mit einbinden
Foto: Tobias Krechel

5. Alle Ressourcen nutzen

In einem Flugzeug ist man fast nie komplett allein. Über Funkverbindung sollte jegliche Hilfe unverzüglich angefordert werden. In manchen Fällen können andere Piloten selbst mit einer empfangenen Blindsendung unterstützen. Co-Piloten können Checklisten lesen, Passagiere können Karten und Checklisten halten oder Türen öffnen, sodass der Workload reduziert wird. Selbst wenn wirklich niemand in der Nähe zu sein scheint, können die Worte des Fluglehrers im Gedächtnis helfen, damit der Fokus bestehen bleibt („Nase runter“; „keine Umkehrkurve unter ...“).

6. Wenn es die Situation erlaubt: Zeit nehmen

Nicht jeder Notfall erfordert schnelles Denken und Handeln. Es gibt tatsächlich nur ganz wenige Schritte in einem Flugzeug, die durchgeführt werden müssen, ohne dass ein paar Sekunden Zeit zum Überlegen bleiben. Wenn der Öldruck abfällt und

die Öltemperatur nicht steigt, weil vielleicht nur der Drucksensor kaputt ist, kann gegebenenfalls eine Notlandung abgewendet werden. Bei einem Seilriss in 250 Meter AGL lässt sich die Fahrt ohne große Anstrengungen stabil halten und im Grunde eine normale Platzrunde fliegen.

7. Zu guter Letzt – niemals aufgeben!

Die Maschine muss bis zum Schluss geflogen werden, selbst wenn Teile des Luftfahrzeugs bis zum vollständigen Stillstand zu Bruch gehen. Sagen Sie zu sich selbst, dass alles okay sein wird, und handeln Sie entsprechend. In einem folgenden Artikel wird gezeigt, wie die Dauer der Blockade durch Stress reduziert und der Startle-Effekt schnell überwunden werden kann.

Für die größten Herausforderungen in der Fliegerei gibt es manchmal **nur eine Chance**, sie zu meistern. Hierbei hat der Pilot selbst den größten Einfluss und macht oftmals ganz allein den entscheidenden Unterschied.

Fly Safe!

Text und Grafik: Tobias Hipp, Arbeitskreis Flugsicherheit im BWL
Mit freundlicher Genehmigung des „Adlers“

Der Autor

Tobias Hipp ist Dipl.-Ing. Luft- und Raumfahrttechnik und wohnt in Owingen am Bodensee. Seine luftfahrerische Kompetenz umfasst die Berechtigungen Motorflug FI(A), PPL SE SP, TMG, Night, Instrumentenflug IR(A) + US Instrument Airplane sowie Segelflug SPL. Seine fliegerische Heimat ist Mengen-Hohentengen EDTM bei der Fliegergruppe Mengen, in der er auch Ausbildungsleiter Motorflug ist. Zudem ist er Beauftragter der BFU in der Region Bodensee und Hochrhein.



Tipps der Redaktion

Easy Memory Item: Notfalltraining per App

Notverfahren dauerhaft abrufbereit halten

Airliner-Pilot Tino Janke aus Betzdorf, selbst passionierter Segelflieger, kennt das Problem: In der General Aviation werden Notverfahren oft nicht nachhaltig trainiert. Seine Lösung: den Standard der kommerziellen Luftfahrt auf die General Aviation übertragen – mit einer App, die jeder Pilot immer und überall auf seinem Smartphone griffbereit hat.

Die „Easy Memory Item“-App ist benutzerfreundlich und bietet neben Checklisten auch Notverfahren, Betriebsgrenzen und vieles mehr. Nach dem Training können Piloten ihr „Level of Fitness“ ermitteln – inklusive Zeitmessung, denn im Notfall zählt jede Sekunde!

Die App ist für Android und iPhone verfügbar und bietet für Segelflugzeuge und den Luftraum kostenlose Inhalte. Weitere Informationen unter easymemoryitem.com



RH

Was heißt schon „Flugplatzkind“?



Ventus 2cxT im Landeanflug beim D-Kader Training



▲ Streckenplanung in einem Streckenflugehrgang

● Vorbereitung für den Teamflug im Grid

Wir alle kennen das eine oder andere Kind, welches das Privileg hatte auf dem Platz aufzuwachsen. Aber was war für mich daran so besonders? Sicherlich habe ich viel gelernt, was mir so gar nicht bewusst ist, aber es war vor allem die Gemeinschaft, die ich noch im Kopf behalten habe. Das typische Bild von 10 bis 15 Leuten, die einen Flieger auf dem Platz bewegen. Heutzutage wird dafür oft ein Rückholfahrzeug benutzt. In Rinteln waren wir einige Flugplatzkinder, mit denen ich gemeinsam aufgewachsen bin, und die bis heute dem Verein treu sind. Natürlich war mein Zwilling Bruder Malte immer mit dabei.

Papa ist Fluglehrer, Mama arbeitet für die Segelfliegerei. Die Mühen des Tages haben sich gelohnt, denn meistens wurden wir abends belohnt und durften mitfliegen. Das Fliegen ist somit fest in der brüderlichen DNA verankert und damit zum elementaren Lebensbestandteil geworden.

Daran hat sich viele Jahre nichts geändert, außer dass die Flügel länger wurden und ich immer größer. 2016 bin ich dann das erste Mal als Flugschüler im LSV Rinteln gestartet. Im gleichen Jahr erfolgte noch mein erster Alleinflug. Anfang 2019 hatte ich dann meine Prüfung und weil mir das nicht reichte, absolvierte ich in der Mitte des Jahres meine Motorseglerprüfung.

Wie geht es jetzt weiter – Streckenflug und/oder Wettbewerbe, Platzflieger oder Fluglehrer?

Diese Frage habe ich mir gestellt und bin beim Durchblättern der Luftsportzeitung auf einen Streckenflugehrgang gestoßen. Dort habe ich mich zusammen mit meinem Zwilling Bruder angemeldet. Ein Freund hat mir freundlicherweise seine ASW 15b zur Verfügung gestellt. So haben Malte und ich dem Verein nicht gleich zwei Vereinsflugzeuge aus dem Vereinsbetrieb „geklaut“. Und so fing mein richtiges Streckenfliegen an. Mit Jörg Eichhorn als Trainer bin ich dort das erste Mal mit einer gezielten Aufgabe in die Luft gegangen. Das gefiel mir so gut, dass ich noch zwei weitere Streckenflugehrgänge besuchte. Dann legte er mir nahe, beim D-Kadertraining mitzufliiegen. Also habe ich mich dort angemeldet und war in diesem Jahr dabei.

Im Gegensatz zum Streckenflug werden hier vorgegebene Aufgaben unter Wettkampfbedingungen im Team geflogen. Ziel des D-Kader-Trainingslagers war es, die Fähigkeiten der Teilnehmer im schnelleren Fliegen einer vorgegebenen Strecke unter realen Wettkampfbedingungen zu optimieren. Durch die hohe Anzahl von Trainern gab es eine Eins-zu-eins-Betreuung, was einfach genial war. An vier von sieben Tagen sind wir sowohl AAT als auch Racing-Aufgaben geflogen. Diese Aufgaben haben mein Trainer und ich gemeinsam besprochen, durchgeführt und anschließend analysiert.

Die effiziente Flugzeugorganisation am Boden bis hin zur optimalen Abflugvorbereitung und dem Üben des PEV-Abflugverfahrens sind nur einige Details, die ich erlernt habe. Besonders beeindruckend war es, mit über 20 Flugzeugen in einem Aufwind auf die Abflugfreigabe bzw. das optimale Abflugfenster zu warten und die Kommunikation im Teamflug zu optimieren.

Mein nächstes Ziel ist der Fluglehrerlehrgang in diesem Jahr, um den Fliegern des LSV Rinteln erstmalig etwas wiederzugeben. Damit auch die Jüngeren gute Übungen zum sicheren Fliegen aus erster Hand bekommen, indem ich meine Erfahrungen und meine Begeisterung weitergebe.

Wieso bin ich im LSV Rinteln? Mein Vater hat bereits in den Rinteln Weserwiesen das Fliegen gelernt und ist dort Fluglehrer seit 1986. Rinteln hat eine gute Lage, wenn man den schweren Boden und den damit verspäteten Thermikbeginn vernachlässigt. Aber der Hang bzw. die Welle entschädigen entsprechend. Zwischen den Bergen fühlt man sich auch irgendwie geborgen, außerdem ist die Kantine megagut.



Ventus im Endanflug nach einem Überlandflug



▲ Die Zwillinge bei Reperatur-
aufgaben an einer ASW 15b



Sunsetflug mit dem Discus CS im Strecken-
fluglehrgang



◀ Mit der ASW 15b
im Überlandflug

Mein negatives Erlebnis in 2018

Leider bleibt es nicht aus, dass auch negative Geschehnisse passieren. Am Vorabend meines 17. Geburtstages ist ein Freund in Braunschweig beim Segelfliegen tödlich verunglückt. Ich habe daraufhin erst mal meine Flugausbildung für einige Zeit unterbrochen. Die Ungewissheit über die Ursachen des Absturzes hat mich sehr verunsichert und nachdenklich über meine eigene fliegerische Laufbahn gemacht. Aber nach einiger Zeit, zahllosen Gesprächen und erneutem Fliegen mit Fluglehrern konnte ich wieder das Fliegen genießen und die Ausbildung erfolgreich abschließen.

Ohne Unterstützung geht es nicht!

Meine Familie ist mir dabei eine große Unterstützung, egal ob als Ansprechpartner bei Flugplanungen, Rückholer bei Außenlandungen, Helfer bei Lehrgängen/Wettbewerben, Verpfleger oder jederzeit mit offenem Ohr für meine Sorgen und Nöte.

Mit meinem Bruder bin ich oft im Team geflogen. Mittlerweile ist er aus beruflichen Gründen umgezogen und fliegt in einem anderen Verein, aber wir treffen uns weiterhin oft genug (nicht nur) in der Luft, um z. B. gemeinsam an die Nordsee zu fliegen. Der Himmel ist mein Territorium, der Flugplatz mein zweites Zuhause, für mich bedeutet Fliegen vor allem eins: das Gefühl der Freiheit!

Text und Fotos: Ole Bachmann/privat

Steckbrief: Ole Bachmann, 23 Jahre



@ole.bachmann.1208

Wohnort: Braunschweig

Familie: Vater: Fluglehrer;

Bruder: Segelflieger, TMG, PPL(A); Mutter: Bodencrew

Studium: Maschinenbau

Luftsportarten: Segelflug und TMG

Segelflug und TMG seit 2016 im LSV Rinteln, aber seit 2001 auf dem Flugplatz

Weitere Hobbys:

Schwimmen (aktiv und als Trainer) und Rennradfahren

Schönste Flüge:

- angemeldetes FAI-Dreieck bei Blauthermik im Teamflug (Streckenfluglehrgang Aue)
- beim D-Kadertraining mit 50 km/h Gegenwind die neutralisierte Aufgabe erfolgreich absolviert
- Sunrise-/Sunset-Flüge generell – ein einmaliges Naturschauspiel

YouTube-Video über die Bachmann-Twins:

<https://www.youtube.com/watch?v=wWyBfZIPgTE>



Ladies Fly Weekend des LSV Eichsfeld-Göttingen

– vier neue weibliche Mitglieder haben sich bereits angemeldet

Vielfalt wurde geboten bei dem Event



Am Wochenende des 8. und 9. Juni 2024 waren auf dem Flugplatz des Luftsportverein Eichsfeld-Göttingen e. V. die Hangartore weit geöffnet. Rund 20 Flugzeuge des Vereins wurden entsprechend der Flugzeugmuster sortiert aufgereiht und zogen unzählige Blicke der Besucherinnen und Besucher auf sich. Der LSV Eichsfeld-Göttingen e. V. hatte gezielt Frauen eingeladen, um ihnen das besondere Hobby „Fliegen“ näherzubringen.

Am Samstagmorgen 10 Uhr kamen die ersten neugierigen Frauen auf den Flugplatz. Die Blicke schwenkten von links nach rechts, bestaunten die Segelflugzeuge und beobachteten die am Himmel schwebenden Motorflugzeuge. „Das ist ja irre ...“ waren die ersten Worte. Kurz darauf wurde das erste Ticket für die Cessna 172 verkauft und die Flugvorbereitung für den ersten Gästeflug war in vollem Gange. Marlene und Kathrin hörten interessiert dem Piloten bei der Einweisung zu und kurz darauf ging es auch schon in

die Luft. Nach einem rund zehnminütigen Flug landete die Cessna wieder auf der Piste und rollte zurück zur Parkposition. Einige Fragen wurden dem Piloten noch gestellt, die Emotionen nach dem Flug über der Stadt waren noch nicht ganz verarbeitet, da stiegen Marlene und Kathrin aus dem Flugzeug aus und grinsten über das ganze Gesicht. „Das war so ein geniales Gefühl! Und die Welt von oben zu sehen ist unbeschreiblich schön ...“ – mit diesen Worten kamen sie dem Orgateam entgegen. Dies ist eine der unzähligen Reaktionen an diesem Wochenende, bei dem das Frauenfliegen eine zentrale Rolle spielte. Die Vereinsvorsitzende Wiebke Goebel hatte Anfang des Jahres im Rahmen einer Mitgliederversammlung diese Idee ins Leben gerufen. Schnell stellte sich ein Organisationsteam zusammen und es wurden viele Ideen gesammelt. Flüge mit Segelflugzeugen, UL-Maschinen oder der Echoklasse wurden angeboten. Als Rahmenprogramm stellten sich Pilotinnen aus dem Verein vor, diverse Flugzeuge wurden vorgeführt, an beiden Ta-

Auch die kleinen Gäste durften nicht zu kurz kommen





Die Rockband „between lights“ war Rahmenprogramm des Events



Einmal Platz nehmen bitte. Frauen standen im Mittelpunkt



Letzte Details am Start mit der Winde



Finales Briefing mit Fluggast und Pilot am Start

gen gab es zahlreiche Fly-in's und Fly-out's, Bespaßung für groß und klein sowie ein umfangreiches kulinarisches Angebot. Als weiteres Highlight gab es am Samstagabend eine Hangar-Party mit einer Rockmusik-Band. An beiden Tagen waren die Flugtickets restlos ausverkauft. Viele junge Frauen haben sich für eine Lizenz zur Pilotin interessiert und einige sich für eine Ausbildung

angemeldet: Der LSV Eichsfeld-Göttingen e. V. begrüßt vier neue weibliche Mitglieder. Somit wächst die Zahl der Aktiven auf knapp 50. Im kommenden Jahr, so Wiebke Goebel, wird es wieder ein Ladies Fly Weekend geben – und blickt dabei voller Stolz auf ein gelungenes Event zurück.

Text: Oliver Zicke, Fotos: Wiebke Goebel



Hexentreffen 2025 in Speyer

Vom 31. Januar bis 02. Februar treffen sich die Luftsportlerinnen aus ganz Deutschland und den Anrainerstaaten in Speyer zu ihrem Hexentreffen. Auch wenn bis dahin noch

ein wenig Zeit ist, so stehen schon ein paar Programmpunkte fest. Für das noch recht neue Thema „LGBTQ in der Fliegerei“ konnte bereits „EPAN – European Pride in Aviation Network“ gewonnen werden. Hier werden die Fragen betrachtet, warum es überhaupt notwendig ist ein Netzwerk aufzubauen und wo die Probleme liegen. Vielleicht stellen sich in der Diskussion Parallelen zu den Vorurteilen heraus, mit denen fliegende Frauen in manchen Vereinen noch heute konfrontiert sind. Ein weiterer geplanter Programmpunkt: das Thema „Physische und mentale Gesundheit – Was kann ich tun, um Fitness und Konzentration beim Fliegen aufzubauen und zu erhalten?“

Doch was wäre ein Hexentreffen ohne Auftakt- und Abschlussveranstaltung. Hierfür eignet sich Speyer ganz besonders: Ein Stadtrundgang durch die bekannte Altstadt mit Einkehr in die Domhof-Brauerei läutet am Freitagabend die Veranstaltung ein. Diejenigen, die schon mal in EDRY gelandet sind, wissen: Das Technikmuseum ist immer eine Reise wert und steht am Sonntag optional auf dem Programm. Weitere Infos folgen.



Die Wanderhexe wird bei jedem Hexentreffen an die kommende AusrichterIn übergeben

Text: RH

Days of Speed and Thunder

Eine außergewöhnliche Veranstaltung, unterstützt vom MFSD

Pulsotriebwerke sieht man nicht oft auf Modellfluggeländen. Umso atemberaubender ist es, wenn davon gleich zahlreiche Exemplare an einem Wochenende geflogen werden. Bei bestem Flugwetter konnten über 30 Piloten 150 Einzelflüge auf dem Flugplatz Rothenburg/Görlitz Anfang Mai zur Freude der zahlreichen Zuschauer durchführen. Unter dem Motto „Days of Speed and Thunder“ fand das Treffen bereits zum 17. Mal statt und hat sich als einziges seiner Art etabliert.

Auch in diesem Jahr mussten wieder einige Genehmigungen eingeholt werden. „Dank der pragmatischen und sehr schnellen Zuarbeit des MFSD konnte die Modellflugveranstaltung erfolgreich und sicher durchgeführt werden“, so Uwe Garack vom Flugplatz Rothenburg/Görlitz. Im Rahmen der Verbandsbetriebserlaubnis waren die Veranstaltungsausweisung und die Abstimmung mit der Behörde durch den MFSD hilfreich und nahmen dem Ausrichter einigen Aufwand ab.



Die Tradition wird auch in den kommenden Jahren fortgeführt und so lädt der Veranstalter schon jetzt herzlich ein, vom 27.05. bis 31.05.2025 in Rothenburg zu Gast zu sein.

Text und Foto: Modellflug im DAeC

Deutsche Jugendmeisterschaft im Freiflug

Ende Mai flogen die Jugendlichen und die Junioren auf dem Flugplatz Riesa-Canitz (SN) um die DAeC-Meistertitel im Freiflug und sammelten auch die ersten Punkte für die Qualifikation zur Europameisterschaft 2025 in Rumänien.

Lars Rink (HE) löst nach einem Stechen seinen Bruder Leon als Deutschen Meister in der Seglerklasse F1A ab, Vizemeister wurde Adrian Drelse (BB). In der Gummimotorklasse F1B konnte Florian Jäckel (SN) seinen Meistertitel verteidigen vor Matthias Tanner (SN). Während die Modelle für die Junioren (bis 18 Jahre) gleich definiert sind wie die für Senioren, sind die Jugendmodelle (bis 14 Jahre) in der Komplexität eingeschränkt. Jugendmeister in F1A-J wurde Paul Schnock (ST) vor Leonhard Donner (HE). Die Teamwertung Jugend ging an Sachsen/Hessen, bei den Junioren an Hessen.

Auffällig: Die Teilnehmer kamen aus nur vier Bundesländern, nämlich Brandenburg, Hessen, Sachsen und Sachsen-Anhalt. Die Entscheidung über die Junioren-Nationalmannschaft fällt bei zwei



Siegerehrung in der Seglerklasse F1A bei der Deutschen Juniorenmeisterschaft, Platz 1 bis 6 von rechts nach links: Lars Rink, Adrian Drelse, Leon Rink, Maximilian Knopf, Albert Niemierski, Leonhard Donner

Wettbewerben am 28./29. September in Manching (BY). Die vollständigen Ergebnisse der Meisterschaft: www.thermiksense.de/ergebnisse-2024/

Text: Bernhard Schwendemann, Foto: Andreas Rink

Deutsche Saalflugmeisterschaft

Peter Kuttler und Andreas Vogt überlegen bei der DMM Saalflug der „kleinen Klassen“ in Frankenheim/Rhön

Peter Kuttler (BY) ging bei der Deutschen Meisterschaft in drei Klassen an den Start und gewann alle drei: F1M, F1M-Limited und TH35. TH30 ging an Zenon Mokras (NI). Andreas Vogt (MFSD) ist neu in den Saalflug eingestiegen und erreichte dreimal Platz zwei. Die Hochröhnhalle in Frankenheim war gut zu befliegen, es gab nur wenig Drift. Die Dachform sorgte dafür, dass sich die Modelle meist von selbst zentrierten beim Anstoßen.

Gewertet wurden, wie im Saalflug üblich, die beiden besten von sechs Flügen. Am heftigsten umkämpft war F1M-Limited: Neun Piloten waren am Start und bei einer Gesamtzeit von gut 17 min lagen die besten vier nur 20 sec auseinander. Die längsten Zeiten wurden erwartungsgemäß in F1M erzielt, knapp 24 min Gesamtzeit beim längsten Einzelflug über 11:29 min von Peter Kuttler.



Peter Kuttler startet sein F1M-Modell

F1M-Modelle mit 45 cm Spannweite und 3 g Gewicht werden von einem dünnen, 1,5 g schweren Gummistrang angetrieben. Balsa, das Hauptbaumaterial, wird zum Teil mit Bor- oder Kohlefäden verstärkt.

Die kompletten Ergebnisse und Fotos von der Meisterschaft gibt es unter www.thermiksense.de/ergebnisse-2024/

Text und Fotos: Bernhard Schwendemann

Deutsche Meisterschaft Hubschrauberkunstflug

Der erste Teilwettbewerb der Deutschen Meisterschaften in den Klassen F3C und F3N fand am Wochenende vom 25. bis 26.05. in Trebur statt. Nach dem Experience-Day im vergangenen Jahr, der von schlechtem Wetter begleitet war, hatten wir dieses Mal das Vergnügen, die Wettbewerbsaison in Trebur bei deutlich besseren Bedingungen zu eröffnen.

Trotz der verbesserten Wetterlage war die Teilnehmerzahl aufgrund zahlreicher Absagen gering. Pro Klasse traten lediglich fünf Piloten an. Besonders bedauerlich war das Fehlen der Sportklassen, die eigentlich für interessierte Neulinge gedacht sind und deren Abwesenheit ein Hinweis auf den dringenden Nachwuchsbedarf in diesem Sport ist.

Die Piloten reisten im Laufe des Freitags an und nutzten die regenfreien Stunden am Nachmittag intensiv zum Training. So konnten sie sich an die anspruchsvolle Fluglinie gewöhnen und ihre Figuren noch einmal verfeinern.

Der Wettbewerb begann an beiden Tagen um 9 Uhr. Vorher konnten die Teilnehmer auf dem Platz frühstücken und die friedliche Morgenstimmung genießen. Nach einer Stärkung startete der Tag mit einem Briefing, gefolgt von den ersten Vorrundendurchgängen, die bis etwa 15 Uhr dauerten.

Am Nachmittag war der Platz wieder für freies Fliegen und Training geöffnet, was von den Piloten rege genutzt wurde. Der Abend klang gemütlich mit einem gemeinsamen Pizzaessen aus, bei dem die Teilnehmer ihre Erfahrungen und Strategien austauschten.



Die Teilnehmer mussten sich zunächst an die anspruchsvolle Fluglinie gewöhnen

Am Sonntag begannen die Finalrunden mit der Klasse F3N, gefolgt von der ersten Finalrunde der Klasse F3C. Im Wechsel setzten die Piloten ihre beeindruckenden Flugmanöver fort, bis die F3C-Piloten mit ihrer Musikkür den Abschluss bildeten.

Nach einer wohlverdienten Pause und einer Stärkung wurden die Platzierungen des ersten Teilwettbewerbs bekannt gegeben. Trotz der geringen Teilnehmerzahl und der Herausforderungen bot das Wochenende spannende und lehrreiche Einblicke in die Welt des RC-Hubschrauberfliegens.

Wir hoffen, dass wir in Zukunft mehr Piloten und vor allem auch Neulinge für diese faszinierende Sportart begeistern können.

Text und Foto: Modellflug im DAeC

IMPRESSUM

LuftSport August/September 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 Dornberg, 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 Krummacker, Manfred Petry, Tim Rührenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Ole Bachmann, Tim Bauer, Jeroen Breforth, F.-W. Brinkmann, E. Detzler, Michael Frank-Steuer, Martin Fricke, Herbert Gerhartz, Wiebke Goebel, Sebastian Hackel, Reinhardt Hähndel, Jörg Henkel-Ernst, Tobias Hipp, Patrick Holland-Moritz, Natalie Holscher, Christian Horn, Sophia Hüster, Tobias Krechel, Elisabeth Krell, Sybille Krummacker, Hendrik Mädler, Oliver Meindl, Hartmut Merten, Ralf-Thomas Müller, Navgeeks, René Nolte, Leandra Prawitt, Markus Schmidt, Tobias Schmohl, Susanne Schug, Marc Schultz, Ursula Sommer, Klaus Stuwe, Joachim Weinbrenner, Merlin Woltmann, Oliver Zicke 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 16. Oktober 2024*
Redaktionsschluss ist am 02. September 2024*.

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



Das Original aus den USA

Airtug® sind professionelle Flugzeugschlepper, die zugleich zu den günstigsten ihrer Klasse gehören. Hydrostatische Getriebe ohne Metallkontakt sorgen für punktgenaue Handhabung selbst auf engstem Raum.



Professionell.

Einer der besten und zugleich günstigsten Flugzeugschlepper seiner Klasse in Deutschland. Kein Bücken, Kippen oder Drücken. Mit einer Hand das Flugzeug einhaken.

Ruckelfrei.

Ein hydrostatisches Getriebe ohne Metallkontakt sorgt für ruckelfreies Manövrieren. Ferner wird das Bugrad hydraulisch angehoben. Die Steuerung ist damit einzigartig perfekt.

Exakt.

Ohne Anstrengung lässt sich das Flugzeug mit dem Airtug® schleppen – man läuft nur nebenher. Ideal auch für lange Transportwege. Einparken exakt bis zu 90 Grad.

Sicher.

Beim Loslassen des Throttle stoppt der Airtug® exakt auf der Stelle – ohne Wippen und Schaukeln nach vorne oder hinten. Somit werden auch Kollisionen im Hangar vermieden.



**Für
alle gängigen
Modelle bis 7,0t**