



LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN

Kurze Flüge mit kaltem Motor

Wie kommt das Benzin ins Öl?

Fünf Segelflug-Meisterschaften

Viele Frauen und Männer auf dem Treppchen

Mike statt Hotel

Wie fliegt sich ein UL-Heli?



MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

Termine 2024

(Alle Angaben ohne Gewähr)

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
08.-09. November	Flugzeugteilebörse	Wernigerode Luftfahrtmuseum	https://www.luftfahrtmuseum-wernigerode.de/
09. November	Niedersächsischer Motorfliegetag	Walsrode Forellenhof	https://www.lsvni.de/
17. November	Pilotentag Südwest	Bad Sobernheim	https://www.lsvrp.de/
17. November	Niedersächsischer Segelfliegetag	Walsrode Stadthalle	https://www.lsvni.de/

2025

31. Januar – 02. Februar	Hexentreffen	Speyer	folgt
09.-12. April	AERO	Friedrichshafen	https://www.aero-expo.de/
05.-07. Juni	Kunstflug Meisterschaft SPO/INT	Lauterbach	https://www.kunstflugverband.de/
12.-14. September	VDP-Pilotinnentreffen	Hannover	https://pilotinnen.de/

Modellflug 2024

01.-03. November	Faszination Modellbau	Friedrichshafen	https://www.faszination-modellbau.de/
------------------	-----------------------	-----------------	---

CITY AIRPORT MANNHEIM ²

Ausbildung zum Towerlotsen (m/w/d) am City Airport Mannheim

wanna sit here?

...apply there!



Alle weiteren Informationen erhältst du über den QR-Code oder auf unserer Website unter www.flugplatz-mannheim.de/Karriere

Rhein-Neckar Flugplatz GmbH
Seckenheimer Landstraße 172
68163 Mannheim



Es hat sich viel getan

Liebe Fliegerkameradinnen, liebe Fliegerkameraden,

geht es Ihnen/euch auch so? Nach einem schönen Flug das gemütliche Beisammensein und Fachsimpeln mit den Fliegerkameraden genießen: Das ist der perfekte Sommertag.

Was mich aber dieses Jahr ein wenig irritiert: Wichtige Änderungen werden dabei gefühlt nicht verbreitet. So z. B. die für viele UL-Piloten mitunter lange erhoffte Neuregelung, dass ihre Stunden nun wieder bis zu 50 Prozent angerechnet werden können, wenn sie den LAPL (A) machen. Das ist ein wichtiger und richtiger Schritt. Gerade in Zeiten von Hochleistungs-ULs mit Verstellpropeller und Einziehfahrwerk war es nicht nachvollziehbar, dass die Kenntnisse und das Können der Luftsportgeräteführer bei der Schulung auf Motorflugzeugen keine rechtliche Bedeutung hatten. Es gibt seit diesem Sommer noch weitere Änderungen im Lizenzwesen. So wird bei der Klassenberechtigung künftig nach Kolben-, Elektro- und Hybridsystemen unterschieden.

Und ist es Ihnen/euch auch aufgefallen, dass in der Platzrunde von unkontrollierten Plätzen Angaben, wie QNH, Wind oder Verkehrsinformationen zunehmend nicht mehr mitgeteilt werden? Ich persönlich finde das noch befremdlich. Vielleicht war ich auch nur verwöhnt? Meine Recherche dazu – unter anderem beim dafür zuständigen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) – konnte bis Redaktionsschluss nicht abschließend geklärt werden. Allerdings ist der Beitrag des Bundesausschusses Flugsicherheit und des BWLV auf Seite 5 schon mal eine sehr gute Unterstützung beim Platzrundenverfahren. Und somit haben wir bereits jetzt zwei spannende Themen für die Winterausgabe.

In dieser Ausgabe konzentrieren wir uns aber auf die tollen Erfolge bei den vielen Meisterschaften. Jeder, der schon mal an einem Wettbewerb teilgenommen hat, weiß, wie viel an Schweiß, Nerven und vor allem auch Geld in der Teilnahme steckt. Von daher zolle ich jeder Wettbewerbspilotin und jedem Wettbewerbspiloten meinen vollen Respekt und beglückwünsche alle für ihre tollen Leistungen!

Herzliche Grüße

Eure/Ihre

Ricarda Helm

Titelfoto: Tobias Barth

Editorialfoto: Ludwig Feuchtnner

Inhalt

Termine	U2
News	4
Technik	
Ölverdünnung im Motor	7
Segelflug	
DMSt-Bundesliga 2024	9
DM der Frauen	9
DM und WM im Segelkunstflug	10
Motorflug	
DM Navigationsflug	12
Luftsportjugend	
36. Multiplikatorenlehrgang	15
Ultraleicht	
UL-Hubschrauber – wie fliegt sich sowas?	16
Luftsportgeräte-Büro	
Neues aus dem LSG-B	18
Flugsicherheit	
"Hello, Tower! Please say again ..."	19
Elektroflug	
News	20
eFORCE: Weltweit erste Airshow mit e-Flugzeugen	21
Landesverbände	
Bremen	LV 22 - 26
Hamburg	LV 27 - 29
Niedersachsen	LV 30 - 36
Rheinland-Pfalz	LV 34 - 40
Modellflug	
JetPower	46
Frauen im Luftsport	
Eine Ikone feiert 80. Geburtstag: Ingrid Blecher	48
AMF-Trainingslager	48
Fliegendes weibliches Netzwerk	48
Ballon	
67. Gordon Bennett Rennen	49
Vereine	
Freiwilligendienst (FSJ) im Luftsport	50
Kleinanzeigen	51
Impressum	51



Umfrage zu Problemen mit Rotax-Motoren

Die Task Force „Rotax“ im DAeC arbeitet intensiv mit dem LBA-Referat B6 (Ereignismeldungen) beim Thema „Probleme im Umfeld der Rotax-Motoren“ zusammen. Sie möchte allen Betroffenen dabei helfen, die Ursachen des Leistungsverlusts der Rotax-Motoren möglichst kurzfristig zu identifizieren, um Abhilfemaßnahmen erarbeiten zu können. Weitere Infos und der Zugang zur Umfrage:

<https://www.daec.de/news/news-detail/umfrage-zur-problemen-mit-rotax-motoren/>

Quelle: DAeC

ECHA: Keine Entscheidung zum Additiv Tetraethylblei (TEL) im AVGAS 100LL

FAA erteilt Swift Fuels STC für bleifreies Avgas

Karsten Schröder, Referent Luftfahrttechnik und Umwelt im DAeC, hat bei der ECHA in Helsinki nach dem Stand der Dinge in Sachen TEL angefragt. Die Antwort ist ernüchternd: Die ECHA hat immer noch nicht über die Anträge von drei Firmen für eine Fortsetzung der Produktion des Additivs



Viele kolbengetriebene Cessna- und Beechcraft-Flugzeuge können mittlerweile zumindest nach einem Umbau umweltfreundlichere Spritsorten tanken

Tetraethylblei (TEL) im AVGAS 100LL entschieden. Untersuchungen kommen zu dem Schluss, dass es allein in Europa etwa 16.000 Flugzeuge gibt, die noch mit Avgas 100LL betankt werden müssen. Danach sind etwa 7700 Lycoming Motoren, 4100 Continental Motoren und 4000 Motoren unbekannter Herkunft davon betroffen. Umso erfreulicher ist die Meldung, dass von der US-Luftfahrtbehörde FAA der Einsatz des bleifreien Avgas-Treibstoffs Swift 100R (R für Renewable) vom US-Treibstoffhersteller Swift Fuels für die Cessna Typen 172 S und R genehmigt worden ist. Swift 100R verfügt – wie das verbleite Avgas 100LL – über eine Motoroktanzahl (MON) von 100.

Quelle: DAeC, Foto: Textron Aviation

Definitiv gegroundet: Die „Tante Ju“ bleibt für immer am Boden

Der Verein Ju-Air hat bis zuletzt gehofft, dass das letzte seiner historischen Flugzeuge wieder in die Luft steigen kann. Nun wird daraus definitiv nichts. Die Schweiz hatte nach dem Absturz einer Ju 52 in den Bündner Bergen, bei dem 20



Menschen ums Leben kamen, Flüge mit der „Tante Ju“ verboten. Doch der Verein Ju-Air träumte von einem Comeback. Mindestens eine Ju 52 wollte er wieder in die Luft bringen. Das Flugzeug, das im Fliegermuseum Dübendorf steht, sollte wieder flugtauglich gemacht werden. Technisch ließe sich das Oldtimer-Flugzeug zwar wieder fit machen. Eine Überholung würde jedoch über eine Million Franken kosten, so die Schätzung des Vereins. Selbst wenn die Ju-Air ihr Ausstellungsstück sanieren könnte, ließe es sich danach nicht kostendeckend betreiben. Grund dafür seien verschärfte Sicherheitsauflagen des Bundes. Gartmann sagt: „Wir dürften nur noch mit ganz wenigen Passagieren fliegen.“ Zwar wolle der Verein mit dem Flugbetrieb keinen Gewinn machen, aber eben auch keinen Verlust. Historische Flugzeuge wie die „Tante Ju“ zu betreiben sei sehr aufwendig. Sie müssten gewartet werden und es gebe kaum Ersatzteile.

Quelle: SRF, Foto: Paul Henry Degrande auf Pixaby

Goldregen für deutsche Segelflieger

Spektakulärer Erfolg für die deutschen Segelflieger im texanischen Uvalde: Teamweltmeister und jeweils Gold und Silber in der Offenen und der 18-Meter-Klasse!

Die Gewinner in der 18-Meter-Klasse:

1. Stefan Langer, 2. Simon Schröder,
3. Christophe Abadie (FRA)

Die Gewinner der Offenen Klasse:

1. Felipe Levin, 2. Michael Sommer,
3. Laurent Aboulin (FRA)

Die deutsche Crew Martin Theisinger und Yannick Frey von der DJK Segelfluggemeinschaft Landau e. V. erreichte den 8. Platz in der Doppelsitzerklasse.

Quelle: DAeC, Fotos Podium: Paul Remde auf flickrkl

Martin Theisinger und Yannick Frey, Archivfoto: Wolf-Hirth.de



Podium 18-Meter-Klasse



Podium Offene Klasse

UL-WM: Bronzemedaille für Deutschland

Bei den 18. FAI Ultraleicht-Weltmeisterschaften in Deenethorpe/Großbritannien erfolgte ein Erfolg für die deutschen Teams trotz einiger Rückschläge: Das dritte Team in der Klasse der Tragschrauber (siehe dazu auch den Bericht auf Seite 22). Der zweite deutsche Teilnehmer, Axel Dwyer aus dem Raum München, landete mit seiner Skylark auf dem neunten Platz in seiner Klasse. „Die Aufgaben waren verdammt anspruchsvoll“, kommentierte er das Ergebnis. „Aber was auch zählt, ist der Kontakt zu den insgesamt 55 Teams aus 12 Nationen, die Stimmung und die fliegerische Erfahrung, die ich hier machen konnte“, ergänzte Dwyer. Bei der Weltmeisterschaft mussten insgesamt zehn Navigations-, Präzisions- und Wirtschaftlichkeitsaufgaben geflogen werden.



Platzrunden auf unkontrollierten Flugplätzen

Der Bundesausschuss Flugsicherheit hat gemeinsam mit dem BWLV eine Empfehlung erarbeitet, wie sich Motor-, UL- und Segelflieger auf unkontrollierten Plätzen (RADIO/SEGELFLUG) verhalten sollen und welche Informationen dafür im Sprechfunk notwendig sind. Bei dieser Präsentation handelt es sich um ein „lebendes Dokument“, welches diskutiert und weiterentwickelt werden soll. Deshalb freut sich der Bundesausschuss Flugsicherheit über Anregungen und Ergänzungen an flugsicherheit@daec.de. Ziel ist, ein im Luftsport einheitliches Verständnis dafür zu entwickeln, wie wir Luftsportler und Luftsportlerinnen sicher an unkontrollierten Plätzen starten, fliegen und landen können. Die Datei ist hier abzurufen: <https://helko-verlag.de/sprechgruppen-fuer-platzrunden-motor-und-segelflug/> oder per QR-Code:



Erleichterung bei der Umschulung von UL auf LAPL (A)



PIC-Stunden auf aerodynamischen Luftsportgeräten (UL und UL Segelflug) können seit diesem Sommer durch die ATO/DTO in der LAPL (A)-Ausbildung mit max. 50 % der erforderlichen Stunden anerkannt werden. Wir berichten in der Dezember-Ausgabe ausführlich darüber. RH

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



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

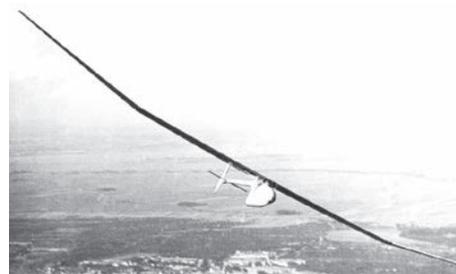
Werkstattprojekt D-30 „Cirrus“

„Die D-30 der Akaflieg Darmstadt war die großartigste Konstruktion der Epoche von 1920 bis 1940.“ (Zitat von Georg Brütting)
 Mit der D-30 „Cirrus“ gingen die Mitglieder der Akaflieg Darmstadt (Akademische Fliegergruppe) an die Grenzen des Segelflugzeugbaus. Sie schufen mit der damaligen Technologie das unbestritten leistungsfähigste Segelflugzeug seiner Zeit, ein Meilenstein in der Evolution der Segelflugzeuge. Mit neuartigen Profilen und Bauweisen, einer Spannweite von 20,10 m und einer Flügelstreckung von 33,6 wurden eine Gleitzahl von 37,6 und eine minimale Sinkgeschwindigkeit von 0,55 m/s erreicht. Diese Flugleistungsdaten konnten erst in den 1960er-Jahren mit der Einführung der Glasfaser- und Kohlefasertechnologie in den Segelflugzeugbau wieder erreicht und überboten werden.

Bernhard Flinsch, Bauleiter und Pilot der D-30, konnte am 7. Juli 1938 einen FAI-Weltrekord in der Kategorie „Zielflug mit Rückkehr zur Startstelle“ (Bremen-Lübeck-Bremen = 305,624 km) aufstellen. Außerdem wurde er 1939 mit diesem Flugzeug Sieger bei den Studentenweltmeisterschaften in Wien.

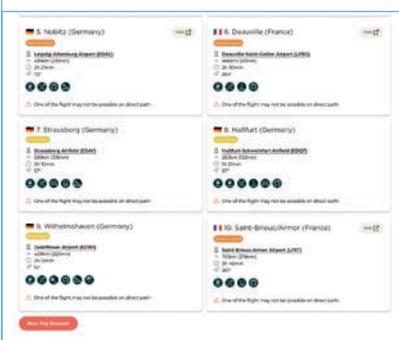
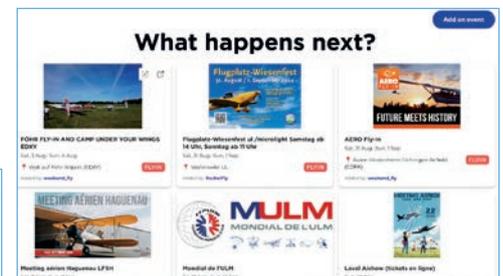
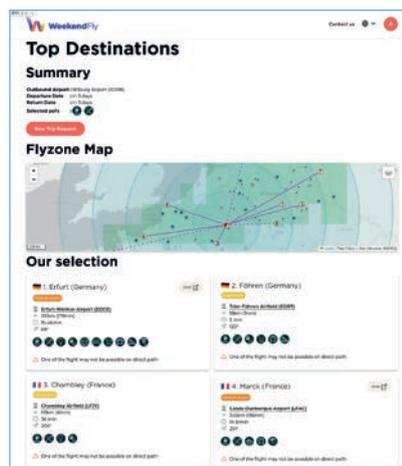
Leider ging die D-30 in den Wirren des 2. Weltkrieges verloren. In der Werkstatt des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug soll nun der Rumpf dieses bedeutenden Segelflugzeuges für die Ausstellung wiedererstanden. Wer einmal beim Bauen zuschauen möchte, bitte die Werkstatttermine per Mail unter kontakt@segelflugmuseum.de erfragen.

Text und Bilder: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug



Reise planen mit WeekendFly

Mit der kostenlosen Anwendung „Weekend Fly“ kann man nun basierend auf den eigenen persönlichen Vorlieben ein Reiseziel unter Berücksichtigung des Wetters planen. Die Anwendung soll den Piloten lange Recherchen ersparen. Auf einer interaktiven Karte werden Flugplätze, Veranstaltungen und Tankstellen nach Kraftstoffart angezeigt. Ziele mit laufenden Veranstaltungen erscheinen vorrangig bei den Zielvorschlägen. Weekend Fly ist in Englisch und Französisch verfügbar und deckt derzeit fünf Länder ab (Deutschland, Luxemburg, Frankreich, die Niederlande und Dänemark).
<https://weekend-fly.com/>



*...von Fliegern
für Flieger...*

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsägen 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



Ölverdünnung im Motor

Was Piloten und Wartungspersonal tun können

In letzter Zeit haben sich aus den Vereinen Anfragen hinsichtlich des Ölstandes bei Rotax-Motoren gehäuft. Weil diesbezüglich offenbar Unklarheit besteht, greifen wir dieses Phänomen kurz auf.

Nicht wenige Piloten stellen bei der regelmäßigen Überprüfung des Ölstandes fest, dass dieser im Behälter mit der Zeit überhaupt nicht sinkt oder manchmal sogar steigt. Kann bei der Ölstandprüfung ein mehr oder weniger deutlicher Benzingeruch festgestellt werden, handelt es sich oft um den bekannten Vorgang der Ölverdünnung: Treibstoff gelangt ins Öl, vermischt sich damit und erhöht so den Ölstand. Das Problem daran ist, dass sich dadurch die Viskosität des Öls, also seine Zähigkeit, verändert. Darunter kann in bestimmten Fällen die Schmierfähigkeit leiden mit der Folge von Mangelschmierung. Zudem verringert das Benzin gegebenenfalls auch die Ölqualität, weil es zum schnelleren Altern des Öls führen kann. Ähnlich wie das durch Kondensation im Öl befindliche Wasser kann es auch zur Bildung von Säuren und damit zur Korrosion des Motorinneren beitragen.

Wie aber kommt das Benzin ins Öl? Hier können technische Ursachen wie Verschleiß oder defekte Motorkomponenten natürlich nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Nicht selten sammelt sich das Benzin im Öl aber während des normalen Betriebes an. Das geschieht vor allem dann, wenn der Motor nur kurz betrieben und so das Öl nicht ausreichend warm wird. Finden viele Kaltstarts statt, steigt das Risiko der Ölverdünnung. Bei Rotax-Motoren mit Vergaser kann das beispielsweise dadurch geschehen, dass häufig Starts mit gezogenem Choke erfolgen und der Motor dann nur kurz läuft. Beim Kaltstart wird dem Motor über den Startvergaser zur besseren Startfähigkeit mehr Kraftstoff beigemischt, der sich wegen der niedrigen Temperatur aber nur schlecht mit der Luft vermischt. Ein Teil davon schlägt sich dann an den kalten Zylinderwänden nieder und gelangt über die Kolbenringe ins Öl. Wird der Motor im Flug nicht ausreichend warm, kann das Benzin im Öl nicht oder nur teilweise wieder verdampfen und ein gewisser Anteil verbleibt darin. Dasselbe gilt für das Kondenswasser, wenn das Öl im Betrieb nicht warm genug wird.

Der beschriebene Vorgang tritt bei modernen Benzinmotoren in Fahrzeugen vergleichsweise schwach auf, weil diese meist geregelte Einspritzanlagen haben. Die im Rotax verwendeten Vergaser haben jedoch keine automatische Gemischregelung, wie das bei Fahrzeugen üblich ist. Stattdessen ist das verwendete Gemisch in der Regel fett. Das bedeutet, dass das Kraftstoff-Luft-Gemisch mehr Benzin enthält als durch den verfügbaren Luftsauerstoff verbrannt werden kann. Die Anreicherung des Öls mit Benzin über den gezeigten Mechanismus ist dadurch beim Vergaser-Rotax wahrscheinlicher als bei modernen Automotoren. Die Untersuchung des Öls auf seinen Benzingerhalt macht daher nur dann Sinn, wenn relevante Grenzwerte von Flugzeug- und nicht von Automotoren verwendet werden. Zeigt ein Analysebericht zudem keine absoluten Zahlen, sondern weist beispielsweise nur Tendenzen mit roten, gelben und grünen Balken oder Smileys ohne Bezug zu Flugzeugmotoren auf, ist seine Aussagekraft nur gering. Denn ab welchem Benzingerhalt bei Motoren mit Schäden zu rechnen ist, weiß letztendlich nur der Motorhersteller selbst. Manche Labore bezeichnen einen Benzingerhalt von 1 % - 2,5 % bereits als kritisch, andere sehen erst einen Wert über 2,5 % als gefährlich an. Unter 1 % wird hingegen als unkritisch erachtet. Wo aber genau die Grenze liegt, weiß meist nur der Hersteller.

Auch wenn die Grenzen nicht genau bekannt sind, steht dennoch fest, dass ein übermäßiger Benzingerhalt für den Motor nicht gut ist. Will man diesen vermeiden, so können Piloten etwas dafür tun, indem sie die Zahl der Kaltstarts so gering wie möglich halten. Dann kommt es nicht zur unnötigen Anreicherung des Gemischs. Des Weiteren sollte die Zahl der kurzen Flüge mit kaltem Motor ebenfalls auf ein Minimum reduziert werden. Das ist in Vereinen mit Schulungsbetrieb aber oft leichter gesagt als getan. Regelmäßige Flüge unter Last, wobei das Öl möglichst über eine längere Zeitdauer Temperaturen von 95°C und mehr erreicht, helfen dabei, Benzin und Wasser aus dem Öl zu verdampfen. Bei geringeren Temperaturen können gewisse Benzinanteile nicht verdampfen. Mehr als 100°C hilft zwar diesbezüglich, aber auch hier kann man es übertreiben. Denn durch zu hohe Temperaturen wird das Öl geschädigt, weil seine Moleküle dadurch Schaden nehmen können.

Allianz 

ALLIANZ UNFALLSCHUTZ

Leistungsstark wie
erwartet, **wertvoller**
als du denkst

Allianz UnfallSchutz für alle Unfälle inklusive Tätigkeit als Pilot -
Rund um die Uhr - weltweit

Frank Ortmann

Generalvertretung der Allianz
Casinostr. 1b
56068 Koblenz
Tel.: 02 61.3 78 73
agentur.ortmann@allianz.de



HIER ANGEBOT ANFORDERN



Abgeklebter Ölkühler für den Winterbetrieb an einer FK9. Der Motor darf dadurch unter keinen Umständen überhitzen, um einen Ausfall im Betrieb zu vermeiden.

nen. Fliegt man aber ungefähr pro Woche eine Stunde mit einer Öltemperatur zwischen 90°C und 110°C, so ist das ein guter Orientierungswert. Genaue Vorgaben sind kaum möglich, weil sich Anzahl und Dauer der sonstigen Flüge während einer Woche je nach Verein drastisch unterscheiden können. Die beiden Motorhersteller Lycoming und Continental empfehlen für ein langes Motorleben, die Motoren wöchentlich mindestens eine Stunde zu fliegen und das Öl dabei auf mindestens 80°C kommen zu lassen. Besser sind laut den Herstellern aus besagten Gründen Temperaturen bis 100°C. Rotax erwähnt hingegen in einem Betriebshandbuch des 912ers, dass zu besagtem Zweck „zumindest 1 x täglich 100°C Öltemperatur erreicht werden muss“.

Wie die Veränderung des Nutzerverhaltens im Verein ist auch das Erreichen einer Öltemperatur zwischen 90°C und 110°C bei vielen Fluggeräten mit Rotax-Motoren oft leichter gesagt als getan. Denn nicht alle verfügen über Ölthermostate oder Vorrichtungen zur teilweisen Abdeckung der Kühler. Da kann es vor allem in den Wintermonaten durchaus schwierig oder gar unmöglich werden, das Öl auf entsprechende Temperaturen zu bringen, wenn man im normalen Bereich bleiben und den Motor nicht unnötig „schinden“ möchte. In vielen Vereinen behilft man sich hierzu mit dem teilweisen Abdecken oder Abkleben der Kühler. Hier ist jedoch Sachkenntnis und Vorsicht geboten, damit die Motoren in bestimmten Flugzuständen nicht überhitzen. Vor der Durchführung einer solchen Maßnahme ist natürlich auch deren potenzielle Auswirkung auf das Lufttüchtigkeitszeugnis zu prüfen. Hat das Fluggerät eine geeignete Vorrichtung zur teilweisen Abdeckung der Kühler, die vom Cockpit aus bedient werden kann, so muss der Pilot diese während des Fluges aber auch aktiv nutzen, damit die Temperaturen im richtigen Bereich bleiben. Solche Klappen können bei bestimmten Mustern auch nachgerüstet werden.

Ist im Verein bekannt, dass Ölverdünnung auftritt und sich dies weder durch anderes Flugverhalten noch durch veränderte Bedienung im Cockpit vermeiden lässt, kann ein häufigerer Ölwech-



Ölstand über Maximum, merklicher Benzingeruch und manchmal glänzende Oberfläche des Öls: Anzeichen von Ölverdünnung

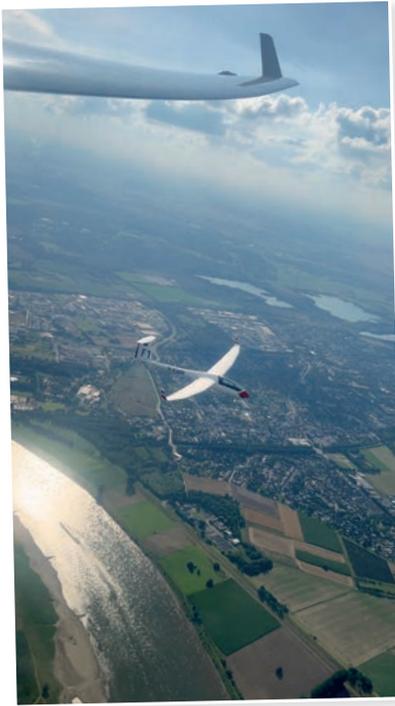
sel sinnvoll sein. So lässt sich unter Umständen verhindern, dass durch „zu dünnes Öl“ Schäden am Motor entstehen. Das Öl muss dann beispielsweise anstatt nach den üblichen 50 oder 100 Stunden eben schon nach 40 oder 80 Stunden raus. In Anbetracht der relativ geringen Ölmenge von etwa 3,5 l beim Rotax sollte dies keine allzu großen finanziellen Mehrbelastungen bedeuten. Ein sicherer Motorbetrieb ist es allemal wert.

Ein Ölhersteller bietet für die Rotax-Motoren für das Problem der Ölverdünnung ein entsprechendes Öl-Additiv an. Dieses „spezielle, monofunktionelle Hochleistungsadditiv zur Viskositätsstabilisierung bietet hervorragenden Schutz vor mechanischem, d. h. permanentem Scherverlust des Öls unter härtesten Betriebsbedingungen und wirkt der Motorenölverdünnung bei häufigen Kaltstarts und kurzen Flügen entgegen. Zusätzlich kann innerer Korrosion vorgebeugt werden.“, so die Beschreibung des Anbieters. Bislang liegen uns keine Vergleichsdaten vor, ob das Produkt auch den versprochenen Nutzen erbringt. Darum erfolgt hier lediglich ein Hinweis auf das Produkt, der selbstverständlich nicht mit einer Empfehlung verwechselt werden darf. Denn vor dem Einsatz des Additivs gilt auch noch zu beachten, dass Rotax die Verwendung des Produktes nicht explizit freigegeben hat. Das ist zwar laut Additivhersteller bei fast allen Additiven für Flugmotoren der Fall und der Additivhersteller habe die Produkte ja für die Anwendung freigegeben. Dem steht allerdings entgegen, dass Rotax in der aktuellen Ausgabe der Service Instructions SI-916 i-001R6 / SI-915 i-001R7 / SI-912 i 001R12 / SI-912-016R17 / SI-914-019R17 („Selection of suitable operating fluids“) vom Mai 2024 empfiehlt, auf Ölzusätze zu verzichten: „Do not use oil additives.“ Letztendlich muss daher jeder selbst entscheiden und verantworten, ob die Verwendung eines solchen Additivs für den eigenen Anwendungsfall infrage kommt und Sinn macht.

Wenn Piloten und Wartungsleute das beschriebene Phänomen der Ölverdünnung und dessen Ursachen kennen, können sie auch entsprechende Maßnahmen ergreifen. Dadurch lässt sich nicht nur die Gefahr eines Motorausfalls reduzieren, sondern dem Motor wird auch die Chance zu einem langen Leben gegeben.

Text und Fotos: Günther Schöffner

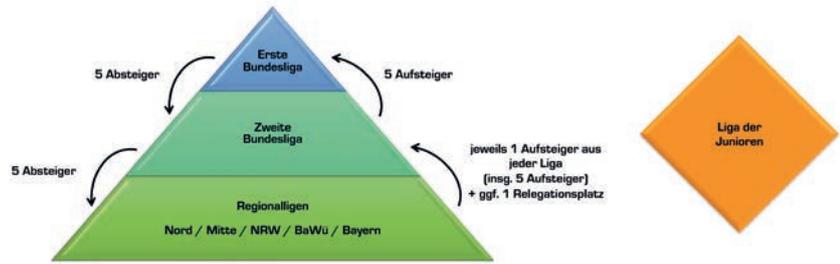
DMSt-Bundesliga 2024



In diesem Jahr startete die DMSt-Bundesliga am Samstag, den 27. April 2024 und lief bis einschließlich Sonntag, den 18. August 2024.

Die Liga-Highlights aus 2024

Durch alle Ligen hindurch konnten wetterbedingt deutlich weniger Wertungspunkte gesammelt werden. Doch im Hinblick auf die schnellsten Schnitte und die weitesten Strecken steht die diesjährige Saison der letzten in nichts nach. Großen Applaus für die meisten Speedpunkte in dieser Saison verdient sich ein Junior: Finn Gutzeit vom FC Bad Berka Weimar,



Thüringen, flog direkt zum Einstieg in die Saison, am 27. April 2024, einen unglaublichen Sprint-Schnitt von 165 km/h – und das auf einer LS4! Die meisten Streckenpunkte erzielte in dieser Saison Matthias Schunk vom SFZ Königsdorf, Bayern.

Wer hat letztlich das Rennen für sich entscheiden können?

In der Ersten DMSt-Bundesliga wird die Gesamtwertung in diesem Jahr angeführt vom bayerischen SFV Wörishofen. Zweiter Gesamtsieger ist der LSV Burgdorf aus Niedersachsen und Dritter der FK Brandenburg.

Elli Krell, Bloggerin der Bundeskommission Segelflug auf WeGlide, schaut in ihrem DMSt-Abschlussbericht zurück auf die Höhepunkte der jüngst vergangenen Segelflugsaison: <https://www.daec.de/news/news-detail/dmst-bundesliga-2024/>

Quelle: DAeC/red., Foto/Grafik: Elisabeth Krell

Deutsche Meisterschaften im Segelfliegen der Frauen

In Lachen-Speyerdorf wurden die Deutschen Meisterinnen gekürt



Die Teilnehmerinnen der Deutschen Meisterschaft der Frauen und das Orga-Team



Die Siegerinnen der Deutschen Meisterschaft der Frauen

In der Club Klasse siegten Daniela Wilden (2660 Punkte) und Carolin Rothhardt (2655 Punkte). Die Pilotinnen flogen den Wettbewerb als Team und kennen sich aus zahlreichen internationalen Wettbewerben der Frauen-Nationalmannschaft. Auf Rang drei landete Ulrike Teichmann (2457 Punkte). Sabrina Vogt (3016 Punkte) siegte mit knappem Vorsprung in der Standard Klasse. Christine Grote (2981 Punkte) holte Silber, während sich Cornelia „Conny“ Schaich (2930 Punkte) Bronze sicherte. Deutsche Meisterin der 18-Meter-Klasse wurde Anja Barfuß (2470 Punkte). Sandra Malzacher (2239 Punkte) erflog sich Rang zwei und Marianne Hage-

mann (2060 Punkte) Rang drei. „Grundsätzlich sind wir sehr zufrieden mit dem Ablauf und der Organisation. Das Wetter war leider nicht ganz so wie bestellt, aber da müssen wir einfach mit umgehen und ich denke, das haben wir auch einigermaßen geschafft“, erklärt Wettbewerbsleiter Reimar Möller vom Flugsportverein Neustadt an der Weinstraße, der den Wettbewerb organisierte.

„Man merkt einfach, dass unser Verein eine gewisse Routine mit solchen Veranstaltungen hat und dass das Wissen auch innerhalb des Vereins weitergegeben wird und weiterlebt“, so Möller weiter.

Quelle: DAeC/red., Fotos: Sabine Theis

OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZEN

Geringe Stromaufnahme . Automatischer Betrieb
WiFi . 2 Spannweiten ohne Umbau

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

POLITUR
UND ZUBEHÖR

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

Deutsche Meisterschaften und Weltmeisterschaften im Segelkunstflug 2024



Das deutsche WM-Team, Foto: MP



Holger Geusen im Rücken, Foto: privat

Das Jahr 2024 war für den Segelkunstflug ein sehr ereignisreiches Jahr. Vom 05.07.–14.07. fanden die 26. Deutschen Meisterschaften in Gera/Thüringen und nach 35 Jahren erstmals wieder in Deutschland die Weltmeisterschaften vom 31.07.–10.08. in Oschatz/Sachsen statt.

Peter Künast, Betreiber des Flugplatzes Gera-Leumnitz, sprang spontan nach einigen Problemen des vorgesehenen Ausrichters als Veranstalter ein und übernahm die Leitung der DM. Steff Hau (Wettbewerbsleiter), Schorsch Dörder (Chefschiedsrichter) und sein Team sowie Lars Czernek (Referent Segelkunstflug) im DAeC waren sofort bereit, die DM zu unterstützen. Der erste Wettbewerbsflug musste zwar wegen einer Veranstaltung auf Montag verschoben werden, dennoch wurden in beiden Klassen fünf von maximal sechs Durchgänge geflogen.

Bei der gut organisierten Veranstaltung, hier noch einmal vielen Dank an alle, die mitgeholfen haben, und bei bestem Wetter gab es folgende Platzierungen:

Advanced (12 Teilnehmer): 1. Platz Stefan Zistler, 2. Platz Nick Weiss, 3. Platz Johannes Kirstein.

Unlimited (13 Teilnehmer): 1. Platz Wolfgang Schieck, 2. Platz Martin Pohl, 3. Platz Niels von Rabenau.

Nur gut zwei Wochen später fand vom 31.07.–10.08. die 26. Segelkunstflug-Weltmeisterschaft Unlimited und die 14. Segelkunstflug-Weltmeisterschaft Advanced in Oschatz/Sachsen statt. 35 Jahre nach der letzten WM in Deutschland, damals in Hockenheim, bekam der Verein in Oschatz den Zuschlag der CIVA, die WM auszurichten. Der Verein in Oschatz, besonders das Orga-Team um Roland Marsch, Stephanie Köchel und Richard



Ihr kompetenter Partner
für Segelflugavionik



AVIONIK
www.lx-avionik.de



Siegerpodest Advanced, Foto: MP

Münzberger organisierten eine beinahe schon „gigantische“ Veranstaltung, die fast 14 Tage lang tausende Zuschauer anlockte. Von der Eröffnungsveranstaltung, die mit dem Einmarsch der Nationen in der Stadt Oschatz begann, bis zur Siegerehrung und Abschlussveranstaltung mit Show von 100 Drohnen war es für jeden Teilnehmer und Zuschauer ein besonderes Erlebnis.

Natürlich wurde auch geflogen, 56 Piloten aus 12 Nationen nahmen in den Klassen Advanced und Unlimited teil. Unter zum Teil schwierigen Bedingungen, tiefe Wolken, zu viel Wind, Hitze und zum Teil sehr lange Tage für Jury, Judges, Auswertung, Helfer usw., wurden in der Klasse Advanced alle sechs Durchgänge und in der Klasse Unlimited fünf Durchgänge geflogen. Hier auch wieder vielen Dank an alle, die zum Gelingen beigetragen haben.



WM Siegerpodest Teamwertung Unlimited, Foto: MP

Hier die Ergebnisse:

Advanced Gesamtwertung (35 Teilnehmer): 1. Platz Lars Hofman (NED), 2. Platz Maximilian Godard (FRA), 3. Platz Marek Veselý (CZ). Das deutsche Team mit Richard Münzberger (9. Platz), Lars Czernek (11. Platz) und Ines Pfabe (15. Platz) sicherte sich hinter Niederlande/Gold, Czech Republik/Silber und Rumänien/Bronze den 4. Platz in der Mannschaftswertung.

Unlimited Gesamtwertung (21 Teilnehmer): 1. Platz Maciej Pospieszynski (POL), 2. Platz Jonas Lanenegger (SUI), 3. Platz Moritz Kirchberg (GER). Die deutsche Mannschaft sicherte sich die Goldmedaille in der Teamwertung, gefolgt von Polen und der Czech Republik.

Einzelresultate der deutschen Mannschaft: 2. Platz Michael Spitzer (FreeKnown), 2. Platz Moritz Kirchberg (Free UnKnown), 1. Platz Moritz Kirchberg (UnKnowns)

Erstmals wurde auch der Titel des **Junior-Weltmeisters** verliehen, der in der Klasse ADV an Marek Veseleý (CZ) und in der Klasse UNL an Jakob Prior (Österreich) ging.

Text: Steff Hau

Die Teilnehmer beobachten die Flüge der Konkurrenz ganz genau
Foto: privat



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



Deutsche Meisterschaft im Navigationsflug:

Mit etwas Gegenwind geht's doch am besten!



Die Ruhe nach dem Sturm: Gelegentlich klarte dank Wind das Wetter auf

Foto: Tom Illgner

Robin Shearer und Oliver Meindl (navgeeks) bei der konzentrierten Vorbereitung ihrer Cessna 150, Foto: Tom Illgner



Mit der elektronischen Landemessanlage können die Strafpunkte exakt ermittelt werden

Foto: Tom Illgner

Vom 12.06. bis 16.06.2024 fand am Flugplatz Breitscheid (EDGB) in Hessen die Deutsche Meisterschaft im Navigationsflug statt. Gleich drei Wettbewerbe organisierte in diesem Zeitraum die Bundeskommission Motorflug des Deutschen Aero Clubs zusammen mit der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger.

Zu viele Neuerungen?

Die Organisierenden der Deutsche Meisterschaft im Navigationsflug setzten dieses Jahr auf ein neues Konzept. Drei Wettbewerbe, drei Bewertungsklassen und eine neue Art der Werbung sollten es sein. Neben der Deutschen Meisterschaft im Rallyeflug wurde auf Grund des wachsenden Bekanntheitsgrades auch eine Deutsche Meisterschaft im Air Navigation Race ausgetragen. Als krönender Abschlusswettbewerb wurde dann noch der 60. Hessesternflug ausgetragen. Diese volle Agenda mit einem straffen

Beim Anflug auf das Präzisionslandefeld ist volle Konzentration gefragt

Foto: Tom Illgner

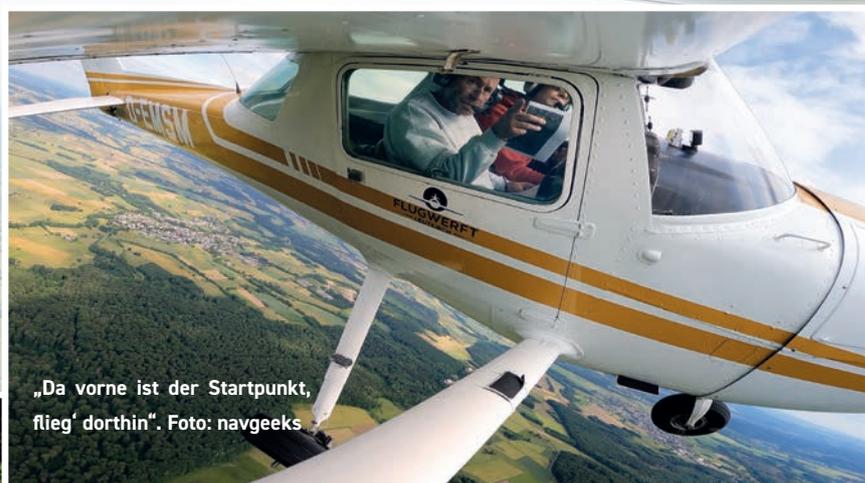


Zeitplan sorgte bei Bekanntmachung für einige Sorgen hinsichtlich der Durchführbarkeit unter den erfahrenen Wettbewerbspilotinnen und -piloten. Weniger strittig, dafür ein richtiger Schritt bei den wachsenden Teilnehmendenzahlen war die Einführung von drei statt zwei Wettbewerbsklassen. Nach dem Vorbild des Allgäufluges werden künftig auf Deutschen Meisterschaften im Navigationsflug nun Newcomer-, Advanced- und Unlimited-Titel vergeben. Die Bundeskommission Motorflug reagiert damit auf das wachsende Interesse am Navigationsflug und schafft so Ansporn für ein breiteres Feld an Teilnehmenden. Mit einem neuen Ansatz zur Bekanntmachung des Wettbewerbs und der Durchführung eines Web-Seminars für Interessierte konnten so insgesamt 28 teilnehmende Crews motiviert werden, im Juni am Wettbewerb mit ihren Motorseglern, Ultraleicht- und Motorflugzeugen teilzunehmen. Eine so hohe Beteiligung, wie sie seit 2004 nicht mehr erreicht wurde. Sogar ein internationales Team aus Italien und Portugal fand den Weg nach Breitscheid. Die Crews konnten sich dabei flexibel ihre Wettbewerbe auswählen, sodass niemand zu einem flugintensiven Tag gezwungen wurde. Letztendlich nahmen 25 Crews an der Deutschen Meisterschaft im Rallyeflug teil, 16 Crews flogen zusätzlich um die Pokale des Air Navigation Race und alle 28 Crews traten beim 60. Hessesternflug an.

Hervorragende Planung mit einer Ausnahme

In Summe lief der Wettbewerb einfach wie am Schnürchen. Wer nicht auf dem riesigen Flugplatzareal beispielsweise im Windschatten einer Do-28 übernachtet hatte, wurde mit Shuttlebussen rechtzeitig zum Flugplatz gefahren. Dort erwartete die Teilnehmenden ein leckeres Frühstück im Clubheim der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger, welche sich auch den gesamten Tag über mit Snacks und selbstgemachtem Kuchen um das leibliche Wohl kümmerte. Das anschließende Tagesbriefing war kompakt, sodass die Wettbewerbsflüge vormittags starten konnten. Die Strecken waren je Wettbewerbsklasse unterschiedlich schwer, sodass jede Crew eine Herausforderung hatte und auch mal ins Schwitzen kommen durfte. Eine FAI-konforme elektrische Landemessanlage

Viel Platz und eine hervorragende Bahn mit dauerhaftem Präzisionslandefeld: der Flugplatz Breitscheid (EDGB). Foto: navgeeks



„Da vorne ist der Startpunkt, flieg' dorthin“. Foto: navgeeks

war die gesamte Zeit vor Ort und konnte meteregenau den Aufsetzpunkt der anfliegenden Crews bewerten. Ein großer Bildschirm zeigte binnen weniger Minuten nach der Auswertung die Ergebnisse an, sodass es auch für die Geflogenen noch spannend blieb. Auch für das ein oder andere abendliche Rahmenprogramm zur Fußball-Europameisterschaft war gesorgt. Nur eine Sache wollte einfach nicht gelingen: das Wetter. Während der Anreisetag und der erste Wertungstag noch passables Wetter mitbrachten, durften die Teilnehmenden am zweiten Wertungstag den kühlen Wind des Westerwaldes mit tiefhängenden Wolken und Niesel ertragen. Der geplante 93 nm lange Rallyeflug wurde zwar von allen Teilnehmenden vorbereitet, jedoch brach die Wettbewerbsleitung den Flug nach ersten Sicherheitslandungen auf nahegelegenen Flugplätzen wegen zu schlechter Sichtbedingungen umgehend ab. Nachdem die gelandeten Crews nach einer ungewollten Mittagspause zurück nach Breitscheid kamen, konnte gegen Nachmittag zumindest die zweite geplante Air Navigation Race-Strecke vollständig ausgetragen werden. Der dritte und letzte Wettbewerbstag sollte im Zeichen des 60. Jubiläums des Hessensternfluges stehen. Das dachte sich auch der Wind: „In dem schönen Westerwald, ja, da pfeift der Wind so kalt.“ Mit 15 Knoten Wind auf der Bahn und Böen um 25 Knoten waren es schon sehr herausfordernde Bedingungen für Mensch und Flugzeug. Viele Crews entschieden sich daher, den Jubiläumsflug nicht durchzuführen. Kehrseite davon war jedoch, dass der Deutsche Meistertitel im Rallyeflug in den Klassen Newcomer und Advanced auf Grund zu weniger Wertungsflüge schlussendlich nicht vergeben werden konnte. Mit Referenz auf den zu Beginn der Meisterschaft angereisten DAeC-Präsidenten Claus Cordes lobten die Organisatoren und die Wettbewerbsleitung dieses umsichtige und sicherheitsbewusste Ver-

halten ausdrücklich. Trotz des sehr durchwachsenen Wetters und vieler verlorengegangener Flugminuten konnte die herausragende Stimmung und Heiterkeit der Teilnehmenden nicht getrübt werden.

Spreng & Bäder holen Gold, Fichtner & Bertsch sowie Meindl & Kirchner erfliegen Silber

Nur wenige Stunden nach dem letzten abgegebenen Aufgabenschlag wurde am Flugplatz Breitscheid die Ehrung der besten Pilotinnen und Piloten durchgeführt. Im Rallyeflug in der Klasse Unlimited konnten Gerhard Spreng und Helmut Bäder den Titel des Deutschen Meisters holen, vor Thomas und Alexandra Kirchner (Platz 2) sowie Marcus und Astrid Ciesielski (Platz 3). Auch beim Air Navigation Race gab es herausragende Leistungen in allen drei Klassen. Dabei gewonnen haben jeweils Jan-Michael Ziert und

▼ Claus Cordes: „Keine Medaille ist es wert, eine Schramme im Flieger zu riskieren oder die Sicherheit der Fliegerkameraden und kameradinnen zu gefährden“. Foto: Tom Illgner



Flugzeugschlepper

Airtug®

- Made in USA -

Einer der besten Flugzeugschlepper seiner Klasse. Endlich die Alternative.

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

Abwrackprämie für alte Schlepper!

Exakt - Ruckelfrei - Sicher.

Vergessen Sie alles, was Sie bisher von Flugzeugschleppern kennen.

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

Mietkauf ab 89,-/mtl.

Alle Infos: airtug.de



● flightparts.de

flightparts.de

(Inh. Jeroen Breforth)
Am Flugplatz 26
31137 Hildesheim

0176 - 96 66 98 50



Die Deutschen Meister im Air Navigation Race in der Klasse Unlimited
Foto: Tom Illgner

Marco Frenzel (Newcomer), Uwe und Felix Semisch (Advanced) sowie Marcus und Astrid Ciesielski (Unlimited). Mit einer perfekten Nuller-Landung sowie einer nahezu perfekten Landung mit 10 Strafpunkten erfohlen Arnold Grubek und Dörthe Grubek den Titel des Deutschen Landesmeisters. Nach den erfolgten Ehrungen verbrachten die Teilnehmenden noch den gemeinsamen Festabend bei hervorragendem Buffet und spannenden Gesprächen rund um die Fliegerei. Auch die diesjährige Nationalmannschaft im Air Navigation Race könnte sich dort noch einmal zusammensetzen und die bevorstehende Weltmeisterschaft in Kamenica (Slowakei) durchsprechen.

An dieser Stelle gilt besonders großer Dank der Bundeskommission Motorflug sowie den dahinterstehenden Organisatoren und Organisatorinnen der Deutschen Meisterschaft. Die vielen Gedan-



Die Deutschen Meister im Rallyeflug in der Klasse Unlimited
Foto: Tom Illgner

ken, die in das Konzept geflossen sind, wie auch die umgesetzten Veränderungen bringen neue Gesichter in den Sport und zaubern mit einer faireren Chance auf eine Platzierung mehr Lächeln auf die Gesichter. Auch der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger sind die Teilnehmenden zu großem Dank verpflichtet. Nicht nur die vielen helfenden Hände aus dem Verein, sondern auch der gastfreundliche Umgang lässt diesen Wettbewerb lange in sehr guter Erinnerung bleiben – trotz so manchen Gegenwindes.

Text: Oliver Meindl und Robin Shearer (navgeeks)

Die vollständigen Tabellen und detaillierten Ergebnisse der Deutschen Meisterschaft im Navigationsflug können unter www.navigationsflug.de/ergebnisse/ aufgerufen werden.



Daumen hoch für das neue Konzept der Deutschen Meisterschaft von Teilnehmenden und Organisierenden, Foto: Tom Illgner



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF



BOSE A30
AVIATION HEADSET



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



36. Multiplikatorenlehrgang für Fluglehrer in St. Auban



Foto: Sophie Hartmann



Foto: Isabella Rank

Vom 10.08.24 bis 24.08.24 fand unter der Leitung von Gerd Weinelt der 36. Gebirgsfluglehrgang für Fluglehrer statt. Ziel des Lehrgangs ist, den Fluglehrern die Fähigkeiten zu vermitteln, sichere Vereinsfluglager im Gebirge zu organisieren. Jeder Teilnehmer hatte die Möglichkeit, sein Wissen in doppelsitzigen Flügen mit den Trainern zu erweitern sowie in den mitgebrachten eigenen Flugzeugen ergänzend Gebirgs Erfahrung zu sammeln. Vormittags gab es u. a. Theorieeinheiten zu Sauerstoff, Flugsicherheit, Brisensystem und Nordwindwetterlagen mit Wellenausprägung. Ganz nebenbei ist dieser Lehrgang auch als Fluglehrerfortbildung offiziell anerkannt, so dass dieses Format im Vergleich zu den reinen Theoriefortbildungen sehr attraktiv ist.

Gleich in der ersten Woche gab es Gelegenheit, die Theorie in der Praxis zu erproben: Einige schafften den Einstieg in eine der Wellen.

An einem der fliegerisch nicht nutzbaren Tage fuhr die Gruppe die nahegelegenen Außenlandefelder ab und besichtigte Mallemoisson, Marcoux, Espinasse sowie die Flugplätze Seyne und La Motte. In besonderer Erinnerung bleiben ausgedehnte Flüge in den Doppelsitzern und das ausgeprägte Teamgefühl in der Gruppe. Diese zwei Wochen waren für alle Teilnehmer eine Bereicherung. Anmeldungen für den Multiplikatorenlehrgang 2025 werden bei der Geschäftsstelle der Luftsportjugend des DAeC bis 30.04.2025 möglich sein. Weitere Informationen sind auf der Homepage der Luftsportjugend zu finden.

Text: Asvath Ravichandran und Sophie Hartmann

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	BUCKERWEISS	ANTIK	PERLWEISS	SIGNALGELB	CUB GELB	GOLDGELB	ORANGE	FOKKERROT	HIMMELBLAU	FRANZ. BLAU	CORSAIRBLAU	TARNOLIV	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

UL-Hubschrauber – wie fliegt sich sowas?

Ausbildung auf dem Phönix FR-130



Franz Rupp in seinem Phönix FR-200 UL-Turbinenheli, mit dem er für eine große Überraschung im Bereich UL-Heli auf der diesjährigen AERO sorgte

In manchen Nachbarländern fliegen UL-Hubschrauber schon seit Jahren, in Deutschland halten sie gerade Einzug.

In früheren Jahren flog ich bei der Bundeswehr Bo-105 und Alouette II. Nach dem Ende meiner Zeit als Zeitsoldat war klar: Zivil fliegst du so etwas nicht mehr. Als dann die ersten Anzeichen in Richtung UL-Heli aufkamen, wurde die Lust wieder geweckt, denn Helifliegen ist etwas ganz Besonderes.

Über Jahre habe ich dieses Thema verfolgt, leider wurden wir alle immer wieder vertröstet. Umso mehr war ich überrascht, als ich in diesem Jahr auf der Aero über mehrere zugelassene Exemplare stolperte. Das war mir irgendwie komplett entgangen. Besonders angetan haben es mir Phönix FR-130 und FR-200 der Firma Rupp Aircraft. Franz Rupp, der Inhaber, hat still und heimlich einen turbinengetriebenen UL-Hubschrauber auf den Markt gebracht – passend dazu auch gleich eine Flugschule. Da war ich echt verblüfft. Also habe ich mich intensiv mit dem Thema beschäftigt, meinen PPL-H wieder aktiviert (wegen der Erleichterungen) und mich auf den Weg zu Franz gemacht, um den Phönix zu fliegen. Daraus ist dann gleich die Ausbildung geworden, jetzt darf ich auch UL-Heli fliegen.

Der FR-130, nahezu identisch mit dem FR-200, darf wirklich als Hubschrauber bezeichnet werden. Der Aufbau ist robust. Was man bei Rupp Aircraft angeht, scheint gut durchdacht und ist auf Langlebigkeit ausgerichtet. Ich habe auf Anhieb eine tolle Sitzposition gefunden, alles ist übersichtlich angeordnet, die Bedienung ist aus meiner Sicht einfach. Es gibt ein digitales Terminal für die Turbinendaten, einen Fahrtmesser, ein Vario, eine Torqueanzeige, einen Drehzahlmesser für den Hauptrotor sowie je eine Anzeige für den Öldruck und die Bordspannung. Funkgerät, Transponder und Navi runden alles ab. Das MTOW von 600 kg haben wir jeden Tag beim Abflug erreicht, das Ganze auf einer Höhe von 2200 ft – ist ja schon einmal ein erster Eindruck.

Der Start des Triebwerkes ist recht einfach: Hauptschalter an, der 2. Schalter macht die Turbine „scharf“, dann wird der Start-

knopf gedrückt. Diesen bis 18 % Drehzahl der Turbine halten, auf die Zündgeräusche achten, dann den Fuelflow öffnen. Die Turbine läuft hoch bis 40 % Drehzahl, das ist idle. Anschließend wird mit einem Dreiwegeschalter am Pitch die Drehzahl heraufgefahren. Bei 55 % beginnt der Hauptrotor einzukuppeln. Langsam steigen Turbinendrehzahl und Rotordrehzahl auf 100 %. Ab jetzt regelt die Turbinenelektronik alles Weitere.

Die Abgastemperatur beträgt jetzt 500 Grad, bei 630 Grad ist das Maximum erreicht. Ich mache den Heli weich, wir heben bei ca. 75 % Torque ab und haben 545 Grad Abgastemperatur. Alles passt. Beim Überrollen und Übergang in den Steigflug, leicht bergauf, wird noch etwas Pitch nachgezogen, die Abgastemperatur steigt auf 590 Grad. Das halten wir jetzt im Auge. Beim Durchfliegen des Übergangsauftriebes kann der Pitch leicht reduziert werden, die Temperatur sinkt auf 535 Grad und bewegt sich den ganzen Tag ungefähr auf diesem Level. Das sagt mir, die Leistung ist bei max. MTOW ausreichend.

Der Heli liegt mir sofort, ich beginne von Minute zu Minute vertrauter mit ihm zu werden. Er macht, was er soll, keinerlei Überraschungen. Auch im Flug ist die Sicht perfekt. Der Heckrotor spricht sofort an, man gewöhnt sich jedoch sehr schnell daran, ihn entsprechend zu dosieren. Auf dem Flug nach Tannheim mit einer Geschwindigkeit zwischen 125 und 145 km/h wird mein Grinsen immer breiter, Franz scheint auch entspannt zu sein. Er bringt mir schon großes Vertrauen entgegen, denn schließlich ist das ja „Schulstunde“ Nr. 1. Außer einem Schnupperflug und angenehmen Gesprächen hat uns bisher noch nichts weiter verbunden.

Wir fliegen Punkt für Punkt des Ausbildungsnachweises ab, Kurvenflüge mit unterschiedlichen Schräglagen, unterschiedliche Geschwindigkeiten, und, und, und. Da gibt es keine Schonung, kein Punkt wird ausgelassen. In Tannheim angekommen geht es gleich los mit dem ersten direkten Landeanflug, anschließend einige Schwebemanöver und Quickstop. Letztendlich ist es für mich ein „Gewöhnen“ an den Phönix, Helifliegen habe ich wohl nicht verlernt. Das sieht Franz offenbar auch so, schon geht es weiter mit



▲ Detlef Ketter (li.) und Franz Rupp beim ersten „Schnupperflug“



▲ Der Phönix FR-130. Die Weiterentwicklung eines Experimental Helis, welcher nun ebenfalls als Turbinen UL-Hubschrauber die Zulassung erhielt. Technisch identisch, voll ausgereift, optisch aber „anders“. Auf diesem Typen wurde die Ausbildung absolviert, auch dieser UL-Heli ist auf Wunsch lieferbar.

Platzrunden und Autorotationen. Auch hier gibt es keinerlei Überraschungen. Der Phönix autorotiert super, man kann wunderbar Geschwindigkeit und Drehzahl kontrollieren. Verschiedene Warn-töne, die über das Headset eingesteuert werden, signalisieren obere oder untere Drehzahlbegrenzungen. Beim Flair baut der FR-130 sehr schön Drehzahl auf, sodass man ihn weich absetzen kann.

Von Tannheim geht es weiter nach Leutkirch, hier gleich wieder einmal Landung per Autorotation. Diese Übung sollte man keinesfalls als Belastung oder Stress sehen. Die perfekte Autorotation kann einen selbst, den Passagier und das Material retten. Das ist nichts, was man „einmal gemacht“ haben sollte, das muss man können und dann macht es auch Spaß. Der Phönix kann es, seine Piloten lernen es mit ihm.

So haben wir dann zwei Tage miteinander im Cockpit verbracht, immer wieder unterschiedliche Notverfahren praktiziert, ver-

schiedene Plätze angefliegen und eine Menge Spaß dabei gehabt. Normale Landungen gab es wenige, ich musste immer irgendwie eine Notsituation lösen. Das macht eine gute Schulung aus. Auch hier liefert der Phönix keinerlei Überraschungen.

Die gesamte Zeit hat sich der FR-130 so gezeigt, wie man es von einem Hubschrauber erwartet. Im Kennzeichen steht zwar nach dem D- ein M, aber das hat man direkt nach dem Schließen der Tür vergessen.

Ich bin absolut begeistert von diesem UL-Heli, von dieser günstigen Art Hubschrauber zu fliegen. Es ist natürlich eine eigene Art des Fliegens, quer durch die Republik fliegt man wohl selten mit einem UL-Heli. Aber es gibt ausreichend UL-zugelassene Plätze und diese stehen einem alle offen.

Ich freue mich auf weitere schöne Flüge mit diesem Heli und bin gespannt, wann denn in Deutschland die UL-Heli-Stunden auch auf den PPL-H angerechnet werden.

Text: Detlef Ketter, Fotos: Rupp Aircraft



NEU:
UL-Heli Versicherung

Ihr Luftfahrtversicherer



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

Wir versichern:

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

Spezialist für:

Unternehmer | Mediziner | Privatpersonen

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer

Unser Kombiprodukt **Flugzeug-Kasko-SB** umfasst Kasko-Selbstbeteiligung, Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung.
(weitere Informationen siehe QR Code)

**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

Informationen des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B)

Das LSG-B mit Sitz in Braunschweig ist die Zulassungs- und Führerscheinstelle des DAeC für Ultraleichtflieger, Fallschirmspringer und Großmodellflieger.

Ich leite das Büro und habe fünf Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen.

Vor zehn Jahren habe ich begonnen, für das Luftsportmagazin aktuelle Artikel mit Informationen rund um das LSG-B zu schreiben. Das sind Beiträge, die vorwiegend in der Freizeit und spontan entstehen – nicht zu verwechseln mit den vom Bundesministerium geforderten regelmäßigen „Aero Club News“ und unseren Meldungen auf den DAeC-Seiten im Netz.

Welche Themen interessieren?

Im Heftarchiv (Luftsportmagazin.de) finden sich meine Beiträge zu Fragen der UL-Lizenz, zur Fluglehrer- und Prüferausbildung, Zulassung von Einzelstücken und ausländischen UL, zu Erprobungsprogrammen, Musterprüfungen und Instandhaltungen. Gern frische ich diese Informationen wieder auf. Oder wünschen Sie sich neue oder andere Themen? Dann schreiben Sie mir eine E-Mail: f.einfuehrer@daec.de

Dabei bitte ich zu beachten, dass das LSG-B keine Verbandsfragen beantworten kann. Wir steuern zwar im LSG-B unsere Fachkompetenz bei, die politische Richtung geben jedoch die Mitglieder in ihren Bundeskommissionen mit dem Vorstand des DAeC vor.

Unsere Arbeit bringt Pflichten mit sich, die nicht „einfach mal so“ zu erledigen sind. Ich denke da an die Gesetze und Aufgaben des Bundes, wie zum Beispiel Schengener Informationssystem, Korruptionsprävention, Luftsicherheitsprogramm, Bundesdatenschutzgesetz und Vorschriften Luftfahrtverwaltung – das will alles beachtet werden. Die aktuell zusätzlich vom Verband und den Mitgliedern gewünschte komplette Digitalisierung des LSG-B kommt nun hinzu. Sie wird ohne finanziellen und personellen Aufwand nicht ohne weiteres durchzuführen sein, Stichworte sind unter anderem IT-Sicherheit und Barrierefreiheit. Wie aufwändig das ist, zeigen ja die Erfahrungen mit der Digitalisierung bei Behörden und Ämtern.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Finanzierung dieser Maßnahme nicht von der Luftfahrtverwaltung gedeckt werden kann. Das geben die festgesetzten Gebührenrahmen der Bundesrepublik nicht her. Schlussendlich ist der DAeC damit beauftragt, Mittel dafür bereitzustellen.

Der DAeC fördert in diesem Sinne durch die Bundeskommission Ultraleichtflug (BuKo-UL) schon jetzt beispielhaft die Einführung des Vereinsflieger-Datenprogramms LSVplus im LSG-B und die Digitalisierung der Theorieprüfungen mit dem neuen UL-Fragenkatalog. Mehrere abendliche Online-Schulungen hat die BuKo-UL hierzu durchgeführt und bietet sie auch weiterhin an. Wir hoffen, dass die DAeC-Mitglieder das auch wertschätzen, das LSG-B tut das auf jeden Fall!

60 digitale UL-Lizenz-Theorieprüfungen wurden bis Jahresmitte im LSG-B bereits durchgeführt. Somit ist die BuKo auf gutem Weg, die alten Papierfragebögen durch den neuen Online-Fragenkatalog von



AviationExam (zu beziehen bei eisenschmidt.aero) abzulösen. Die BuKo hat zusätzlich zu ihren Schulungen eine Anleitung für die Ausbildungseinrichtungen, Fluglehrer und Prüfer erstellt. Diese wurde zusammen mit einem Aktionspreisangebot der Firma Eisenschmidt vom LSG-B kürzlich an alle Flugschulen und Vereine verteilt. Die BuKo steht mit Michael Kania und Robert Artmann für Fragen unter der E-Mailadresse buko-ul@daec.de als Ansprechpartner zur Verfügung.

Über das Datenprogramm LSVplus (Vereinsflieger.de) sind seit Beginn bereits über 1500 Meldungen und Anträge im LSG-B eingegangen und bearbeitet worden. Eine besondere Herausforderung dabei war und ist die Übermittlung der Daten, ob Fluglehreranmeldung oder Lizenzantrag. Wichtig ist nämlich, dass die Anträge in einer bearbeitbaren Form im LSG-B ankommen und überhaupt richtig abgesendet werden. In der Anfangsphase hatten und auch jetzt noch haben wir bei Lizenzanträgen mit Mehraufwand zu kämpfen. Das kann mit Hilfe der Landesverbände zum Beispiel mit Schulungen der meldenden Vereine verbessert werden. Zudem hat das LSG-B Optimierungen des Übermittlungsprogramms angestoßen und beantragt. Es liegt also noch viel Arbeit vor uns, aber wir haben es nach aus meiner Sicht unvermeidbaren Startschwierigkeiten gemeinsam angepackt!

Frank Einführer
Leiter Luftsportgeräte-Büro



LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig

Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
www.daec.de

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

“Hello, Tower! Please say again ...”

Flugsicherheit: Eine solide Sprachkompetenz der Piloten ist auch in der Allgemeinen Luftfahrt von zentraler Bedeutung

Am 27. März 1977 liegt dichter Nebel über dem Flughafen Teneriffa-Nord.. Zwei Boeing 747 – eine von KLM und eine von PanAm – rollen über die Startbahn. Kurz darauf passiert die größte Katastrophe in der Geschichte der zivilen Luftfahrt: Der Funkpruch des Towers „Okay ... stand by for Take-off, I will call you“ wird von der KLM-Crew als Startfreigabe („Cleared for Take-off“) missverstanden. Die KLM rollt los, obwohl die Startbahn noch von der PanAm blockiert ist. Die beiden Flugzeuge kollidieren auf der Piste – 583 Menschen verlieren ihr Leben.

Dieses Unglück hat die Bedeutung klarer und standardisierter Kommunikation in der Luftfahrt auf dramatische Weise verdeutlicht. Die ICAO führte daraufhin verbindliche, standardisierte Formulierungen und ein Mindestniveau an Sprachkompetenz für Piloten und Fluglotsen ein, um Missverständnisse im Flugfunk zu vermeiden. Englisch wurde zur Standardsprache erklärt. Die EU-Verordnung 1178/2011 Teil FCL.055 setzt die ICAO-Anforderungen in europäisches Recht um.

Doch bis heute bleibt das Thema hochaktuell. Eine EASA-Studie von 28.000 Vorkommnissen und Unfällen zeigt, dass in 70 % der Fälle sprachliche Missverständnisse eine ursächliche Rolle spielen, mit schwerwiegenden Folgen. Besonders in der Allgemeinen Luftfahrt, wo oft auf dem heimischen Flugplatz auf Deutsch kommuniziert wird, ist das Risiko erhöht. Auf internationalen Frequenzen um Verkehrsflughäfen oder bei Flügen ins Ausland steigt dann die mentale Belastung durch die ungewohnte Kommunikation auf Englisch erheblich. Um sicher unterwegs zu sein, ist es daher unablässig, sich als Segel- oder Motorflieger korrekt in der internationalen Luftfahrtsprache auszudrücken zu können. Diese Sprachkompetenz wird

Beispiel: Ausschließlich das Wort „Take-off“ darf in Verbindung mit einer Startfreigabe verwendet werden. Für jede weitere Kommunikation zu Start und Abflug, die keine explizite Startfreigabe ist, wird das Wort „Departure“ genutzt .

Auszug aus Anhang I FCL.055 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011:

a) Allgemeines: Piloten von Flugzeugen, Hubschraubern, Luftfahrzeugen mit vertikaler Start- und Landefähigkeit und Luftschiffen, die am Sprechfunkverkehr im Flugfunkdienst teilnehmen, dürfen die mit ihren Lizenzen verbundenen Rechte und Berechtigungen nur ausüben, wenn sie in ihrer Lizenz einen Sprachenvermerk entweder für Englisch oder für die Sprache besitzen, die beim Flug für den Sprechfunkverkehr verwendet wird.

mit dem ICAO Language Proficiency Certificate des Piloten nachgewiesen und als Sprachenvermerk in die Lizenz eingetragen.

Die ICAO hat die englische Sprachkompetenz in sechs Level eingeteilt. Level 4 ist das „operationelle Mindestniveau“ für alle grenzüberschreitenden Flüge

oder Flüge im Ausland, bei denen auf Englisch kommuniziert wird (z.B. als Segelflieger in Namibia). Dieses Niveau muss alle vier Jahre durch eine etwa 30-minütige Prüfung erneuert werden. Level 6 ist das höchste Niveau und kann auch von deutschen Privatpiloten mit soliden Englischkenntnissen erworben werden. Level 6 hat den großen Vorteil, dass es nach einer etwa 40-minütigen Online-Prüfung lebenslang gültig ist und dauerhaft in die Lizenz eingetragen wird. Die Erweiterung auf Level 6 ist jederzeit möglich.

Jeder betroffene Pilot sollte daher regelmäßig seine Sprachkompetenz auffrischen. „Für Privatflieger, die sich unsicher sind oder Berührungsängste mit dem Thema haben, gibt es zielgerichtete Sprachtrainings oder eine individuelle Prüfungsvorbereitung“, sagt Patrick Ockens vom online-Spezialisten say-again.aero. Auch die Prüfung selbst darf mittlerweile für alle Level online abgelegt werden.

Text: Alexander Behr



Der Autor Alexander Behr

Der Autor

Alexander Behr ist Commercial Pilot und Lizenziertes ICAO Language Proficiency Examiner



Du möchtest IFR fliegen oder planst eine Flugreise ins Ausland?

Wir begleiten dich auf dem Weg zu deinem ICAO Sprachzertifikat bis Level 6! Kostenloses Vorbereitungsmaterial sowie Termine für eine individuelle online Prüfungsvorbereitung findest du auf unserer Website!



say-again.aero/luftsport

35€ Rabatt auf die online PRO Prüfung bis 31.12.2024 exklusiv für Luftsport Leser!

Offizielles Roll-out der APUS i-2

Vorstellung des ersten zertifizierbaren Wasserstoffflugzeuges weltweit

Die APUS i-2 ist das weltweit erste emissionsfreie Flugzeug für den täglichen Einsatz. Als viersitziges Flugzeug der Normal-Kategorie (CS-23) verfügt die APUS i-2 über eine maximale Startmasse von 2.200 kg, eine Reichweite von 500 nautischen Meilen (900 km) und eine Reisegeschwindigkeit von bis zu 160 Knoten (KTAS). Die Leistungsdaten sind vergleichbar mit den meisten modernen 4-sitzigen Flugzeugen.

Der Antrieb der APUS i-2 basiert auf einer innovativen Wasserstoff-Brennstoffzelle, die das Flugzeug zu 100 % emissionsfrei macht – kein CO₂, kein NO_x. Eine Revolution in der emissionsfreien Luftfahrt. Dies wird durch das patentierte, strukturell integrierte Wasserstoffspeichersystem von APUS erreicht, dass eine bis zu 25 % höhere spezifische Energiedichte als herkömmliche Wasserstofftanks und eine bis zu zehnmal bessere Energiedichte als batteriebetriebene Elektroflugzeuge ermöglicht. Zudem vermeidet dieses System die Verwendung seltener Mineralien, die in Batterien üblicherweise zum Einsatz kommen.



Nach dem Roll-out beginnt die intensive Flugerprobung, bei der die Systeme der APUS i-2 weiter optimiert werden, darunter der neue Antrieb 2.0 sowie der innovative Wasserstofftank. APUS plant, die ersten Flugzeuge ab 2028 auszuliefern und somit die grüne Revolution in der Luftfahrt voranzutreiben. Der nächste Schritt ist der Erstflug, der für Ende 2024 bis Anfang 2025 geplant ist.

Quelle und Foto: Apus Zero Emission GmbH

Volocopter in Turbulenzen

In jedem Ende steckt ein Neuanfang – das ist dem Bruchsaler Flugtaxi-Start-up zu wünschen. Denn die Nachrichten um Turbulenzen im Unternehmen und der Finanzierung reißen nicht ab.

Es sollte der vorläufige Triumph werden: Das badische Flugtaxiunternehmen wollte mit dem Volocopter im Rahmen der Olympischen Spiele mitten in Paris ganz groß rauskommen. Am Ende wurde es „nur“ der weltweit erste eVTOL-Flug, der auf dem Gelände des Weltkulturerbe-Schlusses von Versailles durchgeführt wurde. Kurz nach der Pressemitteilung dazu folgte jedoch mit einem Paukenschlag die Ankündigung auf einen Wechsel in der Chefetage des 2011 gegründeten Unternehmens. CEO Dirk Hoke wird nach nur knapp zwei Jahren sein Amt niederlegen und Ex-Daimler-Chef Dieter Zetsche übernimmt künftig den Vorsitz im



Beirat. Insider berichten seit geraumer Zeit von finanziellen Turbulenzen. Kleinanleger zogen bereits vor Gericht, scheiterten aber in der ersten Instanz.

RH, Foto: Volocopter

Achte Ausgabe: Wachsendes Electrify-In Switzerland

Das diesjährige Electrify-In Switzerland am Bern Airport stand ganz im Zeichen der nachhaltigen Luftfahrt.

Das Fly-In wurde von einem Symposium begleitet, das hochkarätige Referenten und Referentinnen aus der Luftfahrtindustrie versammelte und neueste Einblicke in die Zukunft des Fliegens gab. Der Zukunftsforscher, Ingenieur & Pilot Morell Westermann z. B. informierte über das Projekt „eForce“, Dr. Priscilla Caliandro/Berner Fachhochschule Biel stellte das „EU-Projekt GENESIS“ vor und Peter Koch – Pilot & Operations Sustainability & Accountable Standards bei Swiss International Air Lines – referierte über „Sustainability@SWISS: Maßnahmen und Herausforderungen“, um nur einige Themen zu nennen. Nationale und internationale Entwicklerteams wie etwa smartflyer, Cellsius, Dufour Aerospace und Swiss International Air Lines präsentierten ihre innovativen Konzepte, die die Luftfahrt in den nächsten Jahren prägen und



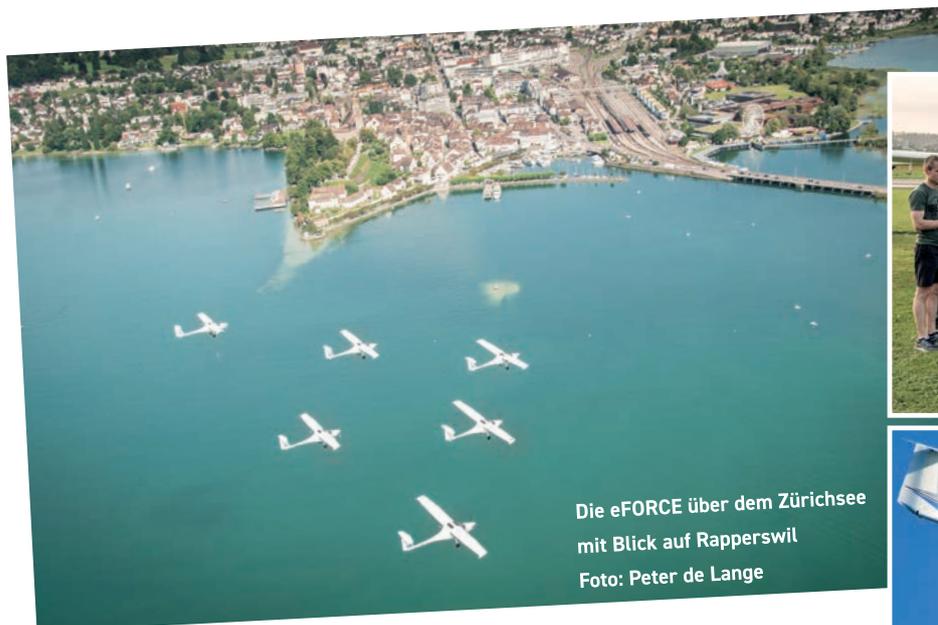
nachhaltig verändern werden. Beim eTalk erörterten Experten die Frage, ob das Ziel „Netto Null CO₂ in der Aviatik bis 2050“ erreichbar sei.

Quelle: Electrify-In Switzerland

Foto: Markus Jegerlehner/EFIS

eFORCE: Weltweit erste Airshow mit e-Flugzeugen

Ein Sommerabend, der die Zukunft greifbar macht



Die eFORCE über dem Zürichsee mit Blick auf Rapperswil
Foto: Peter de Lange



Das eFORCE Team nach dem erfolgreichen Weltrekord auf dem Flugplatz Wangen Lachen (LSPV), Foto: Marcel Stöckli



Foto: Markus Leutwyler

Number Five – Holding Hands! Die fünfte von sechs Velis Electro schließt in die Formation auf. Number Six – Holding Hands! Die eFORCE-Formation ist komplett. Mit wenigen Metern Abstand fliegen sie zur weltweit ersten Airshow mit sechs Elektroflugzeugen in Delta-Formation.

Am 9. August, an einem warmen Sommerabend, taucht die untergehende Sonne den Zürichsee in orange-rote Töne. Knapp 100.000 Besucher des Seenachtfests in Rapperswil erleben einen Meilenstein der Luftfahrtgeschichte. Unhörbar gleiten die sechs e-Flugzeuge vom Typ Pipistrel Velis Electro durch den Himmel, zeichnen mit ihrem Flugweg ein Herz. An diesem Abend haben Menschen, die sonst wenig mit der Fliegerei zu tun haben, die einmalige Chance, die nächste Generation der Luftfahrt hautnah zu erleben. Die Elektroflugzeuge fliegen lautlos über den See – ein Anblick, der in seiner Eleganz fasziniert.

Die Präzision der F/A-18-Piloten findet in den Elektroflugzeugen eine neue Form. Die Herausforderung bleibt, denn mit begrenzter Reichweite und minimalem Leistungsüberschuss erfordert jeder Flug höchste Konzentration und Planung, wobei die Differenzgeschwindigkeit in der eFORCE-Formationen ebenso klein ist wie bei den Vorführungen einer üblichen Jet-Staffel.

Das eFORCE-Projekt entsteht aus der Idee, eine klimaneutrale Airshow zu organisieren. Die Patrouille Suisse, die offizielle Kunstflugstaffel der Schweizer Armee, konnte 2024 nicht beim Seenachtfest auftreten und so übernimmt eFORCE, ein Projekt, das Morell Westermann initiiert und geleitet hat. „Weil wir es können“, sagt Westermann auf die Frage, warum man eine elektrische Airshow organisieren sollte, „und weil wir Wege zur Klimaneutralität aufzeigen müssen.“ Die Velis Electro hat nur eine Reichweite von etwa 45 Minuten, aber sie löst bereits heute ein großes Problem auf praktisch allen Flugplätzen: den Fluglärm.

Selbst sechs e-Flugzeuge im Formationsflug sind leiser als die Autos auf der Straße. Ein starkes Zeichen für die Diskussionen um die Zukunft der Luftfahrt. Erstmals erlebt ein breites Publikum

außerhalb von einem Flugplatzfest hautnah, wie leise und energieeffizient Fliegen sein kann. „Wir müssen die Innovationen den Menschen, den Fußgängern, nicht den Piloten und Luftfahrtenthusiasten zeigen“, sagt Westermann. „Sobald die Batterien besser werden, werden neue Geschäftsmodelle und Flugzeugkonstruktionen möglich.“ Doch selbst im vierten Jahr nach Produktlancierung gibt es kaum Konkurrenz zur Velis Electro. Zwar setzten Siemens und Rolls-Royce mit ihren Experimental-Elektroflugzeugen schon vor Jahren technische Maßstäbe, doch der Weg zur breiten Nutzung bleibt herausfordernd. Akkus müssen besser werden, Ladeinfrastrukturen auf Flugplätzen fehlen fast völlig.

Das eFORCE-Projekt zeigt, wo die Herausforderungen liegen: Auf dem Flugplatz reicht der vorhandene Stromanschluss nicht einmal aus, um ein Flugzeug zu laden, geschweige denn sechs parallel. Dank eines 200 kWh Batteriespeichers gelingt es dennoch, die Show zu realisieren. Die Zukunft der Luftfahrt wird nicht nur in der Luft durch innovative Antriebe und aerodynamische Konzepte, sondern auch am Boden entschieden. Solarzellen auf Hangardächern und Energiespeicher werden essentiell für die Energie- und Mobilitätswende.

Behörden werden oft als Hindernis wahrgenommen, doch beim eFORCE-Projekt zeigte sich, dass im BAZL das richtige Mindset für so ein ungewöhnliches Projekt wie die eFORCE vorhanden war. Unter der Voraussetzung, dass im Formationsflug erfahrene Militärpiloten im Cockpit sitzen, war das Projekt genehmigungsfähig. Und so mussten selbst die weltbesten Piloten nochmal Platzrunden fliegen um die Einweisung auf der Velis zu absolvieren. Das Event wurde in diesen beiden Videos zusammengefasst:

<https://bit.ly/3XVtrHX>, <https://bit.ly/4e4bwUP>

Text: Morell Westermann



Ultraleicht-WM: Bremer Team holt Bronze

Natürlich sah der deutsche Medallenspiegel der Olympischen Spiele besser aus als bei den Flieger-Weltmeisterschaften, aber trotzdem war ein Team aus Bremen erfolgreich. Johannes Lemburg (Pilot) und Gisela Böllhoff (Co-Pilotin) standen am Ende der 18. FAI World Microlight Championships Ende Juli mit Bronzemedailen auf dem Siegerpodest. Sie konnten sich gegen ihre Konkurrenz aus Ungarn, Spanien und Polen in der Tragschrauberklasse so weit nach vorne fliegen. Dabei wäre eine Silbermedaille durchaus drin gewesen, hätte nicht ein Missgeschick bei einem der Wertungsflüge zu null Punkten geführt. „Das ist zwar ärgerlich, aber hat uns nicht irritiert,“ sagte Lemburg. „Wir haben nach vorne geschaut und versucht, unser Bestes zu geben.“ Es ist das zweite Mal, dass Gisela Böllhoff, die auf dem Flugplatz Weser-Wümme zu Hause ist, als Co-Pilotin an einer internationalen FAI-Meisterschaft im Tragschrauber auf dem zweiten Sitz mit dabei war. Davor gehörte sie seit den 90er-Jahren bei zahlreichen Welt- und Europameisterschaften mit ihrem gewichtskraftgesteuerten Trike zur deutschen Nationalmannschaft. Insgesamt waren 55 Teams aus zwölf Nationen im britischen Deenethorpe (östlich von Birmingham) angetreten. Eine Woche wurden dank des ungewöhnlich guten britischen Wetters insgesamt neun ver-



Wenn das kein Grund zum Strahlen ist:
Johannes Lemburg und Gisela Böllhoff wurden auf einer MTOsport Dritte in der Tragschrauberklasse auf der UL-Weltmeisterschaft in Großbritannien

schiedene Aufgaben geflogen. Bei den UL-Weltmeisterschaften geht es um Navigation, Präzision und um Wirtschaftlichkeit. Und noch ein Bremer war bei der WM dabei, allerdings nicht als Pilot. Unser UL-Referent Wolfgang Lintl leitete die internationale Jury, die im Falle von Protesten eine Entscheidung treffen musste.

Text: Ralf-Michael Hubert

„Einmal Himmel und zurück“



◀ **Als Dankeschön an alle beteiligten Piloten gab es ein selbst gebasteltes Flugzeug, stellvertretend entgegengenommen von Dennis Weseloh und Joachim Siems. In der Mitte Inga Lohmann, Leiterin der Trauergruppe Fidelius.**

▶ **Der kleine Kjell wird von Pilot Dirk Pruis geflogen**



Mitte August hatte der Bremer Verein für Luftfahrt die Kindertrauergruppe des Hospizvereins „Fidelius“ aus Rotenburg/Wümme zu einem Kinderflughnachmittag eingeladen. Das Motto „Einmal Himmel und zurück“ bedeutete, symbolisch einem geliebten Menschen, den der Tod genommen hatte, für kurze Zeit ein kleines Stück näher zu sein. Dennis Weseloh aus Lauenbrück und Joachim Siems vom Bremer Verein für Luftfahrt organisierten diese Veranstaltung bereits zum vierten Mal. Auch in diesem Jahr haben sich elf Piloten aus Lauenbrück, Hodenhagen, Karlshöfen und Rotenburg bereit erklärt, einen ca. zwanzigminütigen Rundflug mit den Kindern und deren Betreuerinnen und Betreuern im Ultraleichtflugzeug und auch in zwei Viersitzern durchzuführen. Ein besonderes Erlebnis war es für die Kinder, einmal ihren Heimatort von oben zu sehen und vor allem, einmal Copilot in einem Flugzeug zu sein. „Unser Ziel war es“, so Dennis Weseloh, „über markante Punkte zu fliegen, die die Kinder von ihrem Alltag her kennen, um z. B. die Schule, das Elternhaus, die Kirche aus einer ganz anderen Perspektive zu sehen.“

Allen beteiligten Kindern konnte man nach der Landung ansehen, wie sie diesen Flug genossen haben. Für die etwas ängstlichen Kinder wurde eine Begleitperson mit an Bord genommen.

Inga Lohmann, Leiterin der Trauergruppe: „Wir sind von dem Engagement der Piloten begeistert und freuen uns, dass dieses nicht alltägliche Erlebnis von den Piloten verschenkt wird.“ Raja-Maria Kazienko (Trauergruppe Fidelius) ergänzt: „Unser Anliegen ist, dass die Kinder einen Umgang mit der Trauer erlernen. Dabei soll die Trauer in ihr Leben integriert werden.“

Ein buntes Beiprogramm für die wartenden Kinder und Betreuer wurde von der Bodencrew aus Rotenburg bereitgestellt. Eine Hüpfburg und viele Bratwürste halfen, diesen Nachmittag in guter Erinnerung zu behalten. Als Geschenk bekamen die Piloten ein von den Kindern selbst gebasteltes Flugzeug: Vielen Dank dafür!! Der besondere Dank galt natürlich allen Beteiligten, insbesondere den Piloten!

Text: Joachim Siems

Jugendgruppe zu Gast beim LTG 62 in Wunstorf



Gute Stimmung beim Besuch der Bremer Luftsport-Jugendlichen in Wunstorf. Dieser Tornado fliegt nicht mehr. An ihm lernen die etwa dreißig Auszubildenden, die pro Jahr ihr Berufsleben in der Ausbildungswerkstatt des Geschwaders starten.

Auf Einladung der Luftwaffe besuchte eine Gruppe von Jugendlichen aus Vereinen des DAeC-Landesverbandes Bremen das Lufttransportgeschwader (LTG) 62 auf dessen Standort Wunstorf. Die Gruppe sei sehr offen empfangen worden und konnte alles sehen, was von Interesse war, berichtet Präsident Detlev Thamm, der den Besuch organisiert und die jungen Leute begleitet hatte. Einziger kleiner Wermutstropfen: Der in Aussicht gestellte Flug im A400M-Simulator war wegen zu hoher Auslastung durch Cockpit-Crews des Geschwaders nicht möglich. Stattdessen gab es durch Piloten und Technische Ladungsmeister ausführliche Erklärungen beim Besuch von Cockpit und Laderaum in einem der bisher 42 in Wunstorf stationierten A400M. Vorgestellt wurde auch der komplexe Umfang der Instandhaltung militärischer Luftfahrzeuge. Einen umfassenden Einblick erhielt die Gruppe dazu in der Ausbildungswerkstatt des Geschwaders. In einer dreieinhalbjährigen Ausbildung werden Fluggerätmechanikerinnen und Fluggerätmechaniker in den Fachrichtungen Instandhaltung und Elektronik ausgebildet. Für die praktische Ausbildung stehen in Wunstorf dazu zwei ausgemusterte



Dieser A400M fliegt dagegen im regulären Flugdienst des LTG 62. Die Gruppe konnte ins Cockpit und in den beeindruckend großen Frachtraum. Fotos: LTG 62

Piaggio FW149, ein Tornado, eine Transall C-160 und zwei Bell UH-1 D bereit. Die Ausbildung bei der Bundeswehr ist zivil anerkannt, sodass Absolventen nach Abschluss ihrer Ausbildung vielfältige Möglichkeiten mit guten Zukunftsperspektiven innerhalb und außerhalb der Bundeswehr haben. Die Bundeswehr ist natürlich interessiert, Azubis mit guten Abschlüssen in der Verwendung bei den fliegenden Verbänden der Luftwaffe, des Heeres oder der Marine zu halten und bietet dazu die Wahl, den Beruf als Zivilangestellte, Beamte oder in einer militärischen Laufbahn fortzusetzen. Denjenigen, die sich weiterqualifizieren möchten, werden technische Studiengänge angeboten. Fazit dieses Tages: Der Besuch vermittelte umfassendere Einblicke in das Alltagsleben der Transportflieger der Luftwaffe als es z. B. bei einem schnellen Blick ins Cockpit im Gedränge eines Tages der offenen Tür möglich gewesen wäre. Die Betreuer der Luftwaffe, die die Gruppen führten, konnten sich den Interessen und Fragen der Gruppe aufmerksam widmen. „Alle sind begeistert nach Hause gefahren“, resümiert Detlev Thamm diesen Tag.

Text: Ralf-Michael Hubert

LVU: Erfolgreiche Kooperation mit Schule

Zum vierten Mal hatte der Luftfahrtverein Unterweser (LVU) eine Gruppe von Schülerinnen und Schülern für ein Wochenende zu Gast. An und für sich nichts Besonderes. Wir fragten Nico Muffert, wie und warum der Verein das macht und ob es sich für ihn auszahlt.

Nico, Ihr habt Schülerinnen und Schüler einer Bremerhavener Oberschule für ein Wochenende zu Gastflügen eingeladen. Dann muss auf eurem Flugplatz in dieser Zeit ja ein wahnsinniger Trubel geherrscht haben?

Keineswegs. Es waren nur elf Schülerinnen und Schüler der 7. und 9. Jahrgangsstufe, die zum Abschluss einer Arbeitsgruppe Flugmodellbau für zwei Tage zu uns kamen. Einige freie Plätze wurden noch spontan vergeben. Eine kleine Gruppe also, die uns nicht vor unlösbare Aufgaben stellte.

Wie ist der Kontakt zur Schule entstanden?

Wir haben das Glück, jemanden in unserem Verein zu haben, der an der betreffenden Schule verschiedene Arbeitsgruppen (AGs) betreut, dar-

unter die besagte Arbeitsgruppe Flugmodellbau, die über ein Jahr lang im Nachmittagsunterricht angeboten wird. Zum Abschluss dieser AG hat unser Mitglied dann die Gastflüge für die Schülerinnen und Schüler bei uns initiiert.

Wie viele Flüge haben die Schülerinnen und Schüler machen können? Und haben sie bereitwillig dafür bezahlt?

Sie haben jeweils zwei Flüge gemacht. Das Event wurde ehrenamtlich von den Mitgliedern unseres Vereins organisiert und von Mitarbeitern der Schule begleitet. Für die Schülerinnen und Schüler war es kostenlos. Übernachtet wurde in Zelten, die von der Stadt Bremerhaven zur Verfügung gestellt wurden.

Ihr hattet ja auch Kosten, z. B. Benzin für Winde und Seilrückholwagen, Mehrverbrauch an Strom, Wasser u.a. Wer zahlt das?

Die Kosten trägt allein unser Verein. Wir sehen die Aktion als Öffentlichkeitsarbeit und als Sympathiewerbung für unseren Verein. Die Lokalpresse hat darüber berichtet. Und wir haben festgestellt, dass diese Ju-



Erste Bewährungsprobe der Teamarbeit: gemeinsamer Zeltaufbau auf dem Flugplatz Hellingst

gendarbeit unseres Vereins von der Öffentlichkeit und den Dienststellen in der Stadtverwaltung durchaus wahrgenommen wird.

Wie waren die Reaktionen bei den Flügen?

Wie man sie von anderen Gastflügen auch kennt: Zuerst haben die Gäste ein bisschen Angst, insbesondere, wenn sie zuvor noch nie einen Windenstart gesehen haben. Dann zweifeln sie, ob sie wirklich einsteigen sollen. Wenn sie sich aber überwunden haben, sind sie nach den Flügen immer überwältigt von Eindrücken und Empfindungen. Bei diesen jungen Leuten war es genauso. Am Ende des Wochenendes waren alle begeistert.

Aber wenn die Flüge, also die wesentlichen Attraktionen des Tages, stattgefunden haben, macht sich Langeweile breit. Dann warten doch alle nur darauf, dass es wieder nach Hause geht?

Genau das haben wir verhindert. Unsere Mitglieder haben ein buntes Rahmenprogramm organisiert. Nach einem gemeinsamen Grillen haben die Jugendlichen selbst gebaute, mit Wasserkraft betriebene Raketen in den Himmel steigen lassen. In der Dunkelheit konnte der am ersten Abend phänomenale Sternenhimmel bewundert werden, wie man ihn in der lichtverschmutzten Stadt niemals so klar hätte sehen können. Baden in einem nahen Badesee hatten wir ebenso angeboten wie ein Volleyballspiel, Lagerfeuer mit Marshmallowgrillen und eine Nachtwanderung.

Was sind eure Tipps für andere Vereine, die mit ihren örtlichen Schulen Ähnliches machen wollen?

Erstens: Die geplante Aktion muss natürlich von den Mitgliedern des eigenen Vereins mitgetragen und unterstützt werden. Und da, muss ich sagen, haben wir wirklich eine tolle Truppe bei uns in Hellingst, die uns Organisatoren in beispielhafter Weise zugearbeitet und mitgeholfen hat. Zweitens: Man muss aktiv auf die Schulen zugehen und ein Angebot zum Mitfliegen und ein Programm am Flugplatz machen. Man darf nicht glauben, dass die Schulen bei den Vereinen anklopfen und von sich aus nach dieser Möglichkeit fragen. Der Vorschlag für ein Wochenende am Flugplatz mit Gastflügen kam von uns. Hier konnten wir allerdings auf die Erfahrung unseres Mitgliedes bauen, der so etwas in einer anderen Stadt schon einmal initiiert hatte.

Und drittens: Es muss ein Rahmenprogramm dabei sein und darum müssen sich die Organisatoren beizeiten kümmern. Wer bereits geflogen ist, muss weiterbeschäftigt werden, und am Abend muss es ein Programm für die ganze Gruppe geben – oder zumindest Vorschläge,



Fragende, skeptische und belustigte Blicke: Wozu braucht man auf einem Segelflugplatz ein altes Auto?

was man gemeinsam tun könnte. Dabei muss man auch ein Schlechtwetterprogramm parat haben oder auf Flugbetriebsunterbrechungen durch Regen vorbereitet sein.

Mal ganz offen gefragt: Wie war es denn um die Disziplin der Gruppe bestellt? Hattet Ihr Probleme mit Vandalismus oder Gewalttätigkeiten innerhalb der Gruppe? Wurde etwas mutwillig beschädigt?

Klares Nein. Es gab keinen Moment, an dem wir hätten einschreiten oder etwas verhindern müssen. Da gab es keinerlei Probleme.

Was andere Vereine sicher auch interessieren wird: Habt Ihr durch eure Aktion mit der Schule neue Mitglieder unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für euch gewinnen können?

Es ist noch zu früh, das zu sagen. Zwischen dem Besuch der Gruppe bei uns auf dem Flugplatz und diesem Gespräch liegen ja gerade einmal vier Wochen. Und davon fallen auch noch zwei Wochen in die Sommerferien. Da muss man mal abwarten und Geduld haben, bis die jungen Leute dieses Wochenende bei uns auf dem Platz verarbeitet haben und wieder in den Schulalltag zurückgekehrt sind. Außerdem sind diese Schülerinnen und Schüler mit ihren 12-14 Jahren ja noch sehr jung. Manchmal kommt eine Mitgliedschaft erst nach Jahren zustande, wenn die jungen Schülerinnen und Schüler etwas älter und reifer geworden sind. Schön zu erfahren, dass sie sich noch gern an die Tage bei uns auf dem Flugplatz erinnern haben und dann mitmachen wollen.

Aber selbst, wenn wir durch dieses Wochenende keine neuen Mitglieder gewinnen sollten, haben wir damit in der Stadt wieder Sympathiepunkte für uns sammeln können. Wir haben festgestellt, dass eben doch bemerkt wird, wenn ein Verein auch etwas für andere Gruppen tut. Damit gewinnt man als Verein Wohlwollen, das nachwirkt. Wir sehen diese Aktion als eine Art von langfristigen Investment.

Nicht jeder Verein hat eine Schnittstelle zu einer Schule, so wie Ihr durch Euer Mitglied. Wie kommen Vereine in Kontakt mit Schulen, die keine Lehrer oder Lehrerinnen unter ihren Mitgliedern haben?

Man darf nicht nur an die allgemeinbildenden Schulen denken. Gerade bei den Berufsschulen der technischen Berufe können sich da noch viel mehr Ansatzpunkte ergeben. Hier muss das Rahmenprogramm am Platz natürlich über eine reine „Bespaffung“ hinausgehen und eine Verbindung zum zu erlernenden Beruf aufzeigen. Was die allgemeinbildenden Schulen betrifft, ist unser Mitglied Luten Schünemann gern bereit, ein paar Tipps zu geben. Tel. (04703) 720.

Die Fragen stellte Ralf-Michael Hubert

Nienburg VOR zugunsten Windkraftausbau erneuert und wieder in Betrieb

Nach der Umrüstung zum Doppler-Drehfunkfeuer (DVOR) hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH am 28. Juni die Navigationshilfe Nienburg für Luftfahrzeuge wieder in Betrieb genommen. Die neue Anlage ist im Vergleich zum zuvor genutzten Anlagentyp (CVOR) deutlich unempfindlicher gegenüber Störeinflüssen von Windkraftanlagen. So kann der zum Schutz der Signale eingerichtete Anlagenschutzbereich von 15 auf sieben Kilometer Radius verkleinert werden, was einer Flächenreduktion um 75 Prozent entspricht. Das schafft mehr Platz für den Ausbau der Windenergie in der Region. Anlagenschutzbereiche waren jedoch nie eine Bauverbotszone. In diesen Gebieten muss lediglich gesondert geprüft werden, ob von dem Bauwerk eine mögliche Störung von Flugsicherungsanlagen ausgeht. Bereits seit 2019 arbeiten die DFS, die Region Hannover und der Landkreis Nienburg gemeinsam daran, die Interessen von Windkraftausbau und verlässlichen Navigationssignalen für die Teilnehmer im Luftverkehr in Einklang zu bringen. „Bei dem dreijährigen Modellversuch ‚Flugsicherheitsbelange in der Raumordnung‘ konnte die DFS die Raumplaner der Region Hannover mit Modellberechnungen unterstützen, Vorranggebiete für den Ausbau der Windkraft auszuweisen“, erläutert Dr. Morten Grandt, Leiter Navigationsdienste bei der DFS. „Die dabei gesammelten Erkenntnisse flossen in neue Verfahren ein, auf deren Basis die DFS mittlerweile mit Planungsbehörden bundesweit zusammenarbeitet.“ In Deutschland werden aktuell 48 Drehfunkfeuer betrieben, darunter 41 Doppler-Drehfunkfeuer (DVOR) und sieben konventionelle Drehfunkfeuer (CVOR). Die in Bezug auf Windkraftanlagen störanfälligeren CVOR werden mit Ausnahme der Anlage auf der Insel Helgoland mit finanzieller Unterstützung der Bundesregierung in weniger empfindliche DVOR um- oder gänzlich abgebaut, so wie die vormalige CVOR Nienburg. Mit Einführung moderner, vorrangig satellitengestützter Navigationsverfahren sind seit 2002 von ursprünglich rund 70 bereits 22 Drehfunkfeuer abgebaut worden. Der Abbau wird europaweit fortgesetzt bis auf ein Grundgerüst von Drehfunkfeuern. Dies wird als Ausfall-Infrastruktur benötigt, falls Satellitensignale nicht verfügbar oder gestört sind. Die beiden DVOR Nienburg und Sarstedt in der Re-



gion Hannover gehören zu diesem Grundgerüst. „Wie die kürzlich im Ostseeraum aufgetretenen Fälle von Störungen des Satellitennavigationssystems GPS zeigten, sind wir gut beraten, eine bodengebundene Redundanz für die Navigation im Luftraum vorzuhalten“, betont Morten Grandt. Ausgehend von einer gemeinsamen Initiative der DFS und der Bundesministerien für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sowie für Digitales und Verkehr (BMDV) im Februar 2023 konnten die Schutzbereiche aller Doppler-Drehfunkfeuer von 15 auf sieben Kilometer Radius verkleinert werden. Damit gibt die DFS eine Fläche von fast der Hälfte der Größe Niedersachsens (21.000 Quadratkilometer) für den Ausbau der Windkraft frei, innerhalb deren keine gesonderte Prüfung mehr notwendig ist. Die Neubewertung der Anlagenschutzbereiche war das Ergebnis neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse. Diese hatte die DFS gemeinsam mit der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) im Rahmen des vom BMWK geförderten Forschungsprojekts WERAN („Wechselwirkung Windenergieanlagen und Radar/Navigation“) gewonnen. Ziel war es, den störungsfreien Betrieb von Flugsicherungsanlagen zu gewährleisten und dabei in größtmöglichem Umfang den Ausbau der Windenergie zu berücksichtigen.

Text und Foto: DFS

Neue Ausstellung im Klimahaus Bremerhaven: „Wetterextreme“

Weltweit häufen sich extreme Wetterlagen als Folge der globalen Erwärmung. Immer mehr Menschen leiden unter den Auswirkungen – auch bei uns in Mitteleuropa. Und auch beim Fliegen werden wir Veränderungen in der Atmosphäre früher oder später zu spüren bekommen und bemerken vielleicht schon jetzt, dass häufiger eintritt, was wir bisher nur als Ausnahmen vom üblichen Wettergeschehen kannten. Die ständige Ausstellung im Klimahaus Bremerhaven – „Reise entlang des achten Längengrades“ – stellt den Besucherinnen und Besuchern die Besonderheiten und Schönheiten der einzelnen Klimazonen unseres Planeten vor. Ab Herbst dieses Jahres kommt eine neue Dauerausstellung hinzu. Die neue Ausstellung „Wetterextreme“ thematisiert die Ursachen und Folgen von Extremwetter. Das zentrale Element der neuen Ausstellung ist eine Hubplattform, mit der die Gäste auf einer immersiven Fahrt durch die Atmosphäre über drei Etagen gelangen. In einer Mischung von Video, Bewegung, Sound, Spezialeffekten und

Bühnenelementen werden die Naturgewalten in 360 Grad inszeniert. Im abschließenden Bereich der „Augenzeugen“ kommen Menschen zu Wort, die mit Extremwetterfolgen konfrontiert wurden oder daran arbeiten, dass wir als Gesellschaft besser damit klarkommen. Denn erst der Faktor Mensch macht ein Naturereignis zur Katastrophe. Sie geben Anregungen, wie man sich für den Schutz der Erde und des Klimas einsetzen kann. Ein Experte kommt vom Deutsche Wetterdienst (DWD). Der DWD ist als wissenschaftlicher Partner an der Konzeption der neuen Dauerausstellung beteiligt. Medienpartner ist arte. Ab wann genau im Herbst dieses Jahres die neue Dauerausstellung „Wetterextreme“ für Besucherinnen und Besucher geöffnet sein wird, stand bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht fest. Aktuelle Infos dazu aber auf www.klimahaus.de

Text: Klimahaus Bremerhaven/RMH



Vor 92 Jahren: Do X kam auch nach Bremen

In der letzten Ausgabe hatte LuftSport über das Crowdfunding-Projekt zur Finanzierung eines Nachbaus der Do X berichtet. Das nicht flugfähige Replikat in Originalgröße soll später in derselben Halle am Flugplatz Altenrhein (CH) ausgestellt werden, in der die Do X damals auch gebaut wurde. Sie steht noch heute. Was kaum bekannt ist: Im August 1932 landete die Do X in Bremen auf der Weser und blieb vier Tage, bevor sie auf ihrer Deutschlandtournee nach Hamburg weiterflog. Rund 25.000 Menschen pilgerten in diesen vier Tagen zu der als Flugschiff bezeichneten Do X mit ihrer nach damaligen Maßstäben sensationellen Größe für ein Flugobjekt in jener Zeit.

Das Foto zeigt die Do X nach ihrer Landung vor dem ehemaligen Werft-hafen der AG Weser, dem heutigen Waterfront-Gelände. Man beachte die Schaulustigen, die sich am Lankenauer Höft zur Begrüßung des frühen Großraum-Fluggerätes mit seinen zwölf Motoren eingefunden haben.

Text: Ralf-Michael Hubert



Wir gratulieren



Niklas Apholz zum ersten Alleinflug
am 14.07.2024 in Tarmstedt. Hier mit seinen
Fluglehrern Johann Schrape und Thomas Seiler
(beide li.)
sowie Jörg Hafemann und Alexander Schulz
(beide re.)
Airbus-Segelfluggemeinschaft Bremen



Sean Cleaver zum ersten Alleinflug
am 30.05.2024 in Weser-Wümme.
Hier mit ihrem Fluglehrer Peter Greilich
Airbus Flugsportgruppe Bremen



Dimitri Berg zum ersten Alleinflug
am 20.07.2024 in Hüttenbusch.
Hier mit seinem Fluglehrer Helmut Felderhoff
Luftsportclub Niederweser



Yogesh Kapoor zum ersten Alleinflug
am 13.04.2024 in Weser-Wümme.
Hier mit seinen Fluglehrern Claus Gose (li.)
und Peter Greilich (re.)
Airbus Flugsportgruppe Bremen



Sithonia Bentien zum ersten Alleinflug
am 11.08.2024 in Tarmstedt.
Hier mit Fluglehrer Eike Björn Schramek
und Fluglehrerin Svenja Holste.
Airbus Segelfluggemeinschaft Bremen



Der Premium Aerotec Weser Luftsportverein aus Blexen hat in diesem Sommer sein Fluglager auf dem Flugplatz Hellingst durchgeföhrt.
Im Rahmen dessen ist **Simon Lewerenz** am 25.07. unter Aufsicht von **Tim und Bettina Lewerenz**, die beide Fluglehrer und auch seine Eltern sind, zum ersten Mal allein geflogen.

Landesverband-Fliegerlager in Przylep, Polen



Der Startbus "Quadrat" mit Platz für die gesamte Mannschaft
Foto: Peer B.

Für viele Flugschüler und Scheininhaber ist es ein Traum: Zwei Wochen lang jeden Tag fliegen bis zum Sonnenuntergang. Genau das war auch dieses Jahr wieder möglich. Vom 28. Juli bis zum 11. August haben sich circa 50 Pilotinnen und Piloten der Vereine HAC Boberg, HVL Boberg und SFC Fischbek zusammengefunden, um zwei ganz unvergessliche Wochen voller Abenteuer zusammen zu erleben. Das bereits seit über 30 Jahren stattfindende Fliegerlager fand, wie zuletzt 2021, in Przylep (Polen) statt – in Zusammenarbeit mit dem Aeroklub Ziemi Lubuskiej (AZL) – und wurde dieses Jahr vom HAC organisiert.

Der Flugplatz Przylep nahe Zielona Góra (ICAO: EPZP) befindet sich circa 50 km von der deutschen Grenze entfernt und bot auch dieses Jahr wieder ideale Bedingungen für einen reibungslosen Flugbetrieb. Der Flugplatz zeichnet sich besonders durch die außergewöhnlich breite Landebahn mit den Abmessungen 1110 x 180 m aus und ermöglichte so den parallelen Betrieb von Motor- und Segelflugzeugen. Am Startbus „Quadrat“, der in seinem früheren Leben im Übrigen ein richtiger Linienbus war, gab es regelmäßig etwas zu bestaunen und zu inspizieren. Der ansässige AZL ist am Platz vor allem mit den Tecnam P2008, Cessna 150/152/172, ZLIN 142, PZL 104 Wilga und sechs Antonov An-2 vertreten. Insbesondere letztere werden vor Ort rot lackiert als Löschflugzeuge

Willkommene Abkühlung am Start durch die An-2, Foto: Titus T.



eingesetzt und sorgten mit überschüssigem Wasser für eine willkommene Abkühlung am Start. Sportlicher ging es bei den Kunstfliegern vor Ort zu, insbesondere mit einer Extra-300, die vor Ort ihre Loopings drehte. Bei den Segelflugzeugen ist der SZD-50-2 Puchacz beim Gastgeber besonders vertreten. Es bestand allseits reger Austausch mit den Gastgebern, wobei Flugzeuge beider Seiten bestaunt werden konnten.

Ideale Bedingungen bot auch das Wetter am Platz, das bis auf zwei halbe regnerische Tage den Flugbetrieb an jedem Tag ermöglichte. Dabei gab es Basishöhen von bis zu 2000 Metern, die hier besonders gut genutzt werden konnten, da die Luftraumbeschränkungen im Vergleich zu den Plätzen in und um Hamburg deutlich vereinfacht sind. Das ermöglichte insgesamt drei Flüge über 500 km, wobei Richard Ü. mit 553 km in einem Discus bT WL die weiteste Strecke im Fliegerlager zurücklegte – Glückwunsch dazu! 520 km haben Lenz Z. und Tobias M. im Arcus T entlang der Oder zurückgelegt, beeindruckend! Ebenfalls bemerkenswert: Janosh B. übertraf mit 511 km sein Saisonziel von 500 km – auch

F-Schlepp hinter der Wilga im Arcus T
Foto: Peer B.



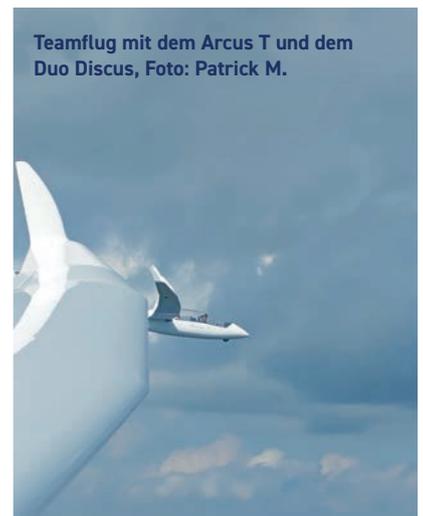
Die PZL 104 Wilga war vor Ort als Schleppmaschine im Einsatz, Foto: Peer B.



Die Verleihung der Außenlande-Kuh beim Frühstück, Foto: Titus T.



Abendstimmung mit ASK 23 und K 8 im Hintergrund, Foto: Titus T.



Teamflug mit dem Arcus T und dem Duo Discus, Foto: Patrick M.

hier herzlichen Glückwunsch! Unvergessen bleibt auch der Besuch aus Boberg mit einem Nimbus 4DT mit Dirk H. und Wieland B., die in 4,5 Stunden die Strecke von etwa 450 km zurücklegten und am Tag darauf bereits ihre Rückreise antraten. Innerhalb der zwei Wochen mit insgesamt fast 400 Windenstarts und 430 Stunden Flugzeit wurden auf WeGlide mit 70 registrierten Flügen fast 14.700 Punkte sowie 13.750 km mit einem Schnitt von 59 km/h erflogen. Eine wirklich großartige Leistung!

Diese Flugleistungen wurden neben den fliegerischen Künsten der Pilotinnen und Piloten auch durch den starken Zusammenhalt und die gute Zusammenarbeit der Vereine ermöglicht. Oft entstand der Eindruck, dass dieses Fliegerlager alle Vereine wie eine große Familie zusammenbringt – ein tolles Gefühl! Vor allem für Mitglieder, die vielleicht noch nicht so lange den Vereinen angehören, bot sich die Chance, den bekannten Gesichtern endlich Namen und gemeinsame Erinnerungen zuordnen zu können. Aber auch für langjährige Mitglieder war das Wiedersehen eine Freude! Um neue, legendäre Erinnerungen zu sammeln, boten sich vor allem die vier vorhandenen Doppelsitzer an, die stets neue und leistungsstarke Teams bildeten. Dabei wurden auch mehrere schöne Teamflüge über mehrere hundert Kilometer absolviert. Natürlich kam es dabei auch zu einigen Außenlandungen. Besonders in Erinnerung bleibt, dass zwei Flieger an unterschiedlichen Tagen im selben Feld außengelandet sind! Die bekannte Außenlande-Kuh wurde daraufhin stets beim Frühstück des folgenden Tages an die neuen Titelträger verliehen.

So begannen die Tage stets recht amüsant mit einem Frühstück, einem anschließenden Briefing und der eben erwähnten Preisverleihung. Der Flugbetrieb erstreckte sich meist bis zum unmittelbaren Sonnenuntergang und wurde durch das Abendessen mit einer sicheren Kartoffelbeilage abgerundet. Die Sonnenuntergänge im Fliegerlager sind besonders erwähnenswert, da sie fast jeden Abend einen bildschönen Himmel hervorbrachten. Dazu konnte man im Licht der Abendstunden oft noch Motorschirme und später auch Nacht-VFR-Flieger beobachten. Abends wurde der Tag dann oft mit einer Runde Volleyball beendet. War das Wetter tagsüber einmal nicht zum Fliegen geeignet, und das kam eben glücklicherweise nur zweimal vor, wurde zum einen die Stadt Zielona Góra mit ihrem botanischen Garten erkundet und unsicher gemacht. Dieser allerdings entpuppte sich als Palmenrestaurant – da haben wir wohl etwas falsch verstanden ... Als das Wetter an diesem Tag jedoch aufklarte, war es Zeit, die lokale Kartbahn zu testen. Mit bis

zu 80 km/h rasten wir dort über die Piste. Auch das gehört zum Fliegerlager! Langweilig war auch der zweite Regentag – im Gegenteil. Unser Tagesausflug führte uns an die „Festungsfront Oder-Warthe-Bogen“, eine riesige Bunkeranlage mit bis zu 30 km Tunneln, die ursprünglich unter anderem für die Produktion von Panzern vorgesehen war. Demnach konnten weder das Wetter noch gewisse Außenlandungen uns die Laune verderben.

Wir blicken also zurück auf zwei unvergessliche Wochen. Das Fliegerlager in Przylep war ein Ort des Austauschs, der Zusammenarbeit und vor allem des gemeinsamen Erlebens. Wir haben nicht nur fliegerische Herausforderungen gemeistert, sondern auch neue Freundschaften geknüpft und alte vertieft. Die gemeinsamen Erlebnisse, ob in der Luft oder am Boden, bleiben uns in bester Erinnerung. Besonderer Dank geht dabei an Marcel P., der maßgeblich die Organisation vor Ort geleitet, zusätzlich als Dolmetscher fungiert und Flugzeuge repariert hat, als Fluglehrer aktiv war und auch als Ansprechpartner zur Verfügung stand. Dafür wirklich ein großes Dankeschön! Ohne dein Engagement wäre das nicht möglich gewesen! Ein großer Dank im Namen der Flugschüler gilt auch den Fluglehrern, darunter eben Marcel P., Peer B., Bartłomiej S., Jan S. und Felix W. Ein riesiges Dankeschön geht auch an den AZL und alle Beteiligten vor Ort, die uns so großzügig mit ihrer Gastfreundschaft empfangen haben – dziękuję! Zum Schluss möchten wir noch einfach Danke sagen an alle, die von den Vereinen dabei waren – ihr habt das Fliegerlager zu dem gemacht, was es war. Danke, dass ihr alle dabei wart! Wir freuen uns schon jetzt auf das nächste Jahr!

Text: Titus Tränckler



Ein voller Start mit über zehn wartenden Flugzeugen war nicht unüblich, Foto: Titus T.

Herbert Löhner – 60 Jahre für den Verein

Im Juli hat uns unser Ehrenmitglied Herbert Löhner nach längerer Krankheit verlassen. Noch bis wenige Monate zuvor war er aktiv am Vereinsleben beteiligt. Geboren 1940 in Ils-hofen trat Herbert 1958 der Sportfliegergruppe Crailsheim bei, machte 1960 den ersten Alleinflug und wurde schon 1961 Werkstattleiter. 1964 wechselte er zur Akaflieg Hamburg, die wenige Jahre später in den HAC Boberg übergang.

Herberts Fliegerleben ist durch zahlreiche Flugzeugprojekte geprägt: Angefangen mit einer SB5, die er auch für Wettbe-werbe nutzte, war er ab 1964 am Bau des 13 m Ganzmetall-Segelflugzeugs Milomei M1 beteiligt. In den 70er-Jahren folg-te das M2-Projekt, zusammen mit Konstrukteur Michel Meier und Klaus Tesch entstand nach zehn Jahren Bauzeit ein 22 m Ganzmetall-Hochleistungssegler mit variabler Flügelgeome-trie und beeindruckender Flugleistung. Ende der 90er-Jahre folgte die Wiederinstandsetzung der Schweizer Delphine. Auf Initiative von Klaus Tesch waren die drei 15 m Segelflugzeuge mit Fowlerklappen nach Boberg gelangt. Herbert begleitete die Arbeiten als Prüfer und fertigte die fehlenden Unterlagen für deren Zulassung an.

In über 60 Jahren als Segelflieger, Sachverständiger und Flug-lehrer erlangte Herbert nicht nur hohe Anerkennung im Verein,

auch war er geschätz-ter Technikreferent sowohl im Luftsport-verband Hamburg als auch international mit der Einladung nach China 2004 und 2016, um dort stationier-te Segelflugzeuge zu prüfen. Für seine um-fangreichen Verdien-ste wurde Herbert mit silbernen und golde-nen Ehrennadeln des HAC, LSV-HH und DAeC ausgezeichnet. Sein Wissen hat er an Generationen von Segelfliegern weiter-gegeben und als Fluglehrer ihnen die Feinheiten im Segelflug vermittelt.



Herbert wird als wertvoller Vereinskamerad und Freund sehr vermisst. Danke für deinen Einsatz!

Harald Krischer
HAC Boberg e. V.

Wir gratulieren:

Zum ersten Alleinflug ...



Paul Loerbrocks HAC Boberg
am 25.08.2024 bei Fluglehrer
Thomas Fricke in Boberg



Titus Tränkler HAC Boberg
am 17.09.2024 bei den Fluglehrern
Andreas Köhler und Peer Böhme
in Boberg



David von Wolff HAC Boberg
am 18.09.2024 bei Fluglehrer
Dirk Fengler in Boberg

... und zur Segelfluglizenz



Gernot Sölkner
HAC Boberg
am 27.07.2024
bei Prüfer
Carsten Brandt
in Boberg



Vincent Hinsch
HAC Boberg
am 18.08.2024
bei Prüfer
Carsten Brandt
in Boberg

Termine 2024

24.11.2024

DMSt Siegerehrung und Verkündung Krumsiek-Preis, 15:00 Uhr im Clubhaus HAC Boberg

Neuer Mitarbeiter der Geschäftsstelle

Seit dem 01.08.2024 haben wir einen neuen Mitarbeiter in der Geschäftsstelle. Lukas Brune wird uns in Zukunft im Referat Technik unterstützen. Seine fliegerische Heimat ist bisher der Flugplatz Oerlinghausen, wo er aufgewachsen ist. Ebenfalls ist Lukas ein aktiver Strecken- und Wettbewerbsflieger. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Text: Steven Dehne



Lukas Brune

Motorfliegertag 2024 des LSVNi

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden des Motorfluges,

am **09. November 2024** findet der Motorfliegertag des LSVNi im Forellenhof in Walsrode von **10:00–17:00 Uhr** statt.

Ein wichtiges Thema wird die zukünftige Organisation und Struktur der Motorfliegerinnen und Motorflieger in Niedersachsen sein. Wir wollen uns Gedanken machen, wie wir in eine fortschrittliche und hoffnungsvolle Zukunft gehen wollen. Wie soll die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchsen aussehen? Wo und wie bekommen wir Nachwuchs im Bereich der Fluglehrerinnen und Fluglehrer? Besprechen wollen wir weiter, was uns auf der Fliegerseele liegt und für eine starke Zukunftsperspektive vorbereitet werden muss.

Eingeladen sind alle Ausbildungsleiter/-innen sowie alle begeisterten Motorflieger/-innen aus Niedersachsen. Ferner alle Begeisterten, die in einem für die Zukunft starken Team mitarbeiten wollen, um unserem Hobby weiter Flügel zu verleihen.

Ich hoffe auf eure Mitarbeit und freue mich auf einen erfolgreichen Tag.

Stefan Mueller

Referent Ausbildung

Motorflugkommission

Luftsport-Verband Niedersachsen

www.lsvni.de

Niedersächsischer Segelfliegertag 2024

Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger,

es ist mal wieder so weit und der Segelfliegertag steht vor der Tür. Für den Segelfliegertag am 17.11. in der Stadthalle Walsrode haben wir ein umfangreiches Programm erstellt, u. a.:

- Ehrungen
- DMSt-Siegerehrung
- Taufe der neuen Verbands-ASW 28
- Berichte der Seko
- Vortrag: Prof. Dr. Rolf Radespiel:
Optimierung von Laminarprofilen und Zukunftsperspektiven der aktiven Strömungskontrolle
- **Neu:** Flohmarkt: Verstaubte Geräte im Schrank? Mitbringen und anbieten!
- **Neu:** Tombola: Im Topf sind u. a. je eine Woche NIE und LVN sowie ein Satz ICAO-Karten Deutschland!

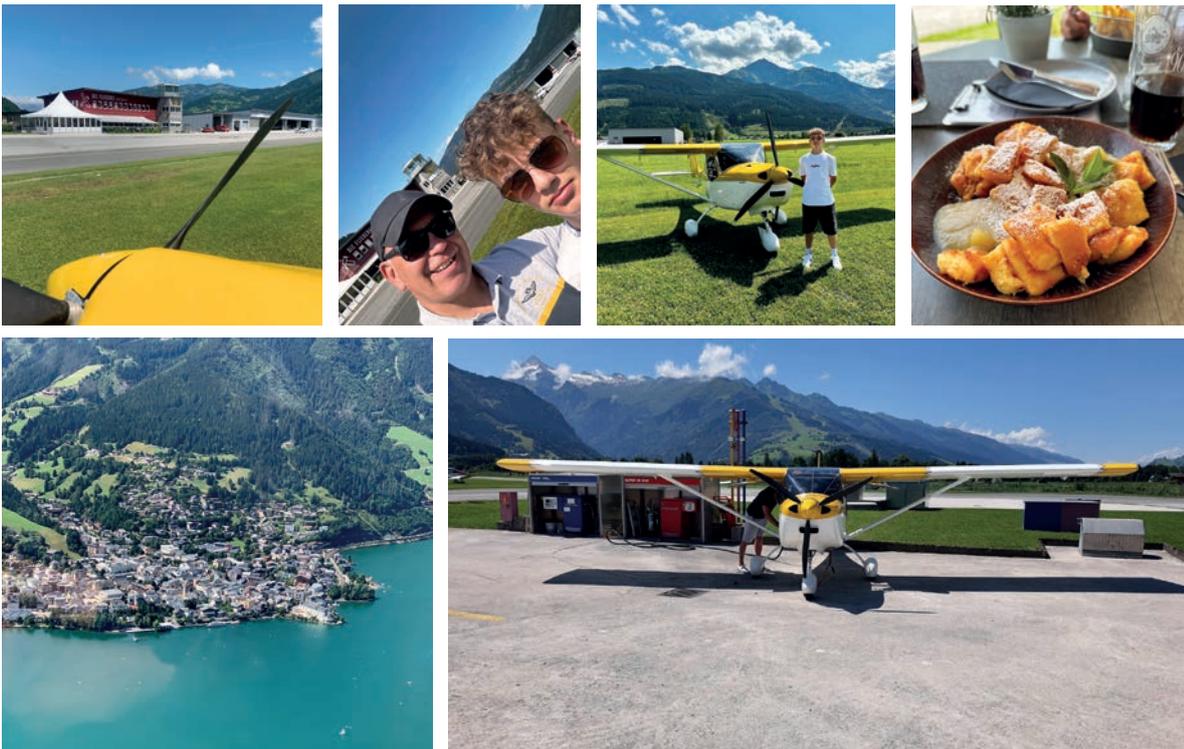
Zahlreiche Aussteller können wir ebenfalls begrüßen:

- Ütis Segelflugbedarf
- M&D
- Aero Optik
- LX Avionic
- Braasch Versicherung
- DFS

Haltet euch bitte den Termin frei und seid dabei, es lohnt sich! Kommt vorbei und verbringt einen Tag mit netten Menschen und tauscht euch über die Schönheit unseres Sports aus. Es ist immer schön, alte Bekannte wieder zu treffen und neue Kontakte zu knüpfen. Wir sehen uns in Walsrode!

Luftsport-Verband Niedersachsen e. V.

Die 24. Alpeinweisung des LSVNi, dieses Jahr mit meinem Sohn



Tag 1: Aufbruch nach Bad Wörishofen

Am frühen Mittwochmorgen begann unser langersehntes gemeinsames Abenteuer: die 24. Alpen- und Gebirgsflugeinweisung des Luftsport-Verbandes Niedersachsen LSVNi. Im Vorfeld hatten wir bereits unser UL, eine FK9 Mk IV aus dem Hause B&F, gründlich durchgecheckt und reisefertig gemacht. Mit mir startete mein 14-jähriger Sohn, der dieses Jahr zum ersten Mal dabei war, bei strahlendem Sonnenschein von unserem Heimatflughafen EDWF Leer/Papenburg in Richtung EDNH Bad Wörishofen, unserem Ausgangs- und Schulungsort für die Alpeinerkundung.

Nach einem ruhigen Flug legten wir einen Zwischenstopp in Aschaffenburg ein, um zu tanken und etwas zu essen (Anmerkung: Teenager in dem Alter müssen alle zwei Stunden gefüttert werden, sonst kippt die Stimmung), leider aber mussten wir feststellen, dass das Restaurant am Flugplatz mittwochs geschlossen hat. Eine kleine Enttäuschung, aber wir ließen uns die Laune nicht verderben und stärkten uns mit ein paar Snacks, die wir für alle Notfälle dabei hatten. Nach einer kurzen Pause setzten wir unseren Flug fort und erreichten am Nachmittag Bad Wörishofen. Dort wurden wir herzlich von Theo Dornemann empfangen, der in diesem Jahr wieder Organisator und Lehrgangsführer des Alpenflugtrainings war. Eine Mitfahrgelegenheit brachte uns zu unserem Hotel, und nachdem wir unser Gepäck im Zimmer verstaut und uns ein wenig frisch gemacht hatten, begaben wir uns zur Eröffnungsveranstaltung. Der Veranstaltungsort war direkt in unserem Hotel und so mussten wir nur die Treppe runter. Langsam füllte sich der Raum und es war schön, viele alte Bekannte wiederzusehen und die Gelegenheit zu haben, neue Leute kennenzulernen. Wir tauschten Geschichten und Erfahrungen aus, vor allem natürlich rund um das Thema Fliegen. Es war faszinierend, von den unterschiedlichen Erlebnissen und Abenteuern zu hören, die jeder von uns erlebt hatte.

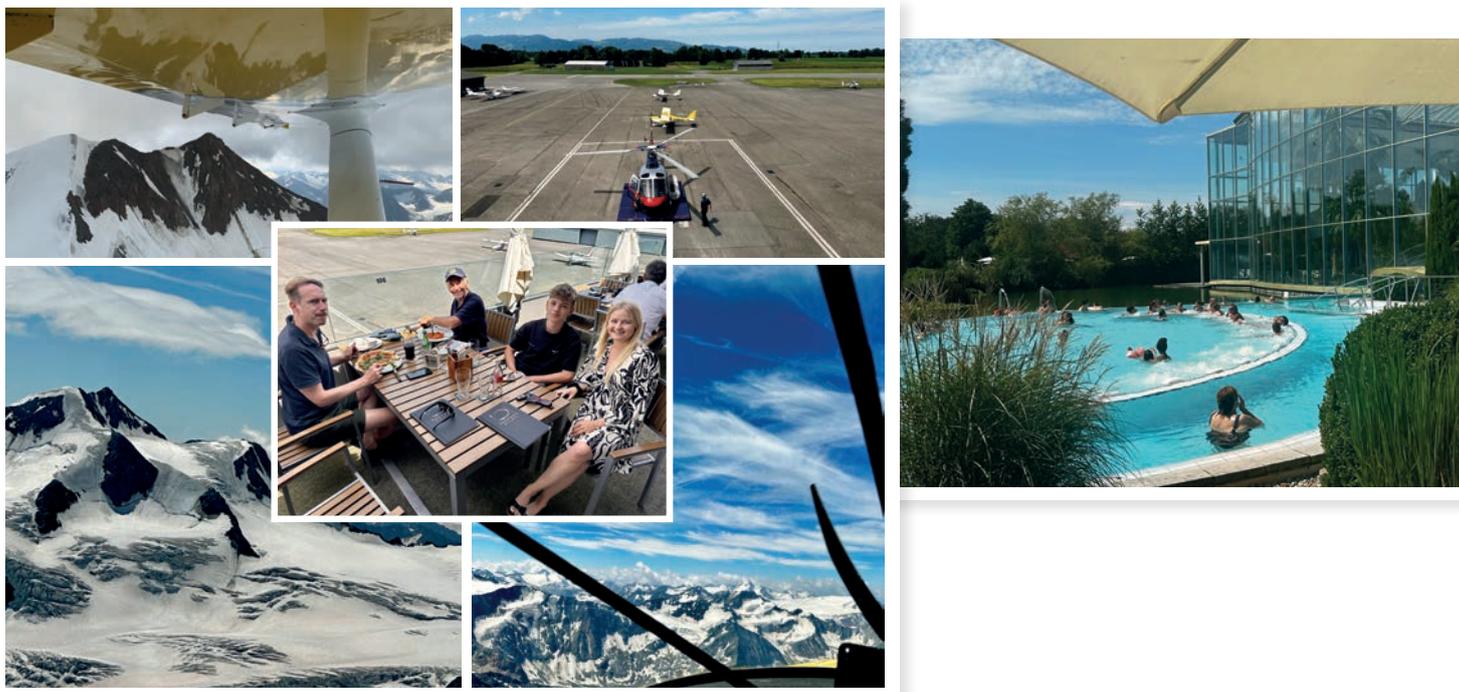
Die Eröffnungsveranstaltung war der perfekte Start in das ebenso interessante wie ereignisreiche Event und Theo gab eine umfassende Einweisung in das bevorstehende Programm. Leider ließ das Essen doch etwas zu lange auf sich warten, sodass mein ausgehungertes Teenager etwas unentspannt wurde, aber schlussendlich konnte die Situation mit Pommes und Schnitzel entschärft werden.

Tag 2: Flug nach Zell am See

Der nächste Morgen begann mit klarem Himmel und besten Flugbedingungen. Nach dem morgendlichen Briefing um 8:30 Uhr war unser Ziel Zell am See in Österreich. Über Füssen (Schloss Neuschwanstein) und Reutte/Tirol ging es durch die Kontrollzone Innsbruck über die Mike-Route in Richtung Gerlospass und von dort DCT Zell am See. Der Flug durch die Alpen war atemberaubend. Die schneebedeckten Gipfel und die tiefen Täler boten für uns Flieger aus dem hohen Norden, die nur plattes Land und Inseln kennen, eine spektakuläre Kulisse.

Nach der Landung in Zell am See genossen wir die schöne Aussicht auf die umliegenden Berge und bei herrlichem Wetter durfte mittags der traditionelle österreichische Kaiserschmarrn in dem gemütlichen Flugplatzrestaurant nicht fehlen. Der Rückflug erfolgte dann über den schönen See von Zell in Richtung Griesenpass, über St. Johann in Tirol, den Achensee, die Zugspitze und wieder über Reutte nach Bad Wörishofen, wo schon das Grillbuffet für den Abend vorbereitet wurde.

Die wunderschöne Umgebung, das leckere Essen und die inspirierenden Gespräche schufen eine großartige Atmosphäre. Es war mehr als nur ein einfacher Ausflug, es war ein Tag voller Erlebnisse, der uns noch lange in Erinnerung bleiben wird, die Eindrücke des Tages waren außergewöhnlich.



Tag 3: Flug nach Hohenems über Ötztal, Wildspitze und Gletscher

Am dritten Tag ging es weiter nach Hohenems in Vorarlberg. Die Flugbedingungen waren weiterhin perfekt und die Aussicht auf die Alpen war einfach spektakulär.

Am Vormittag starteten wir zu einem unvergesslichen Flug über die Gletscher im Ötztal. Die riesigen Eismassen des Pitztaler und Kautertaler Gletschers und die schneebedeckte Spitze der Wildspitze waren beeindruckend. Nicht zu übersehen waren aber auch die Auswirkungen des Klimawandels auf diese beeindruckenden Naturschönheiten, denn viel Schnee war bereits abgeschmolzen. Der Flug über karge Felsmassen bis FL 120 mit Blick auf den Süd-stau der Wolken ist wirklich ein Erlebnis. Weiter ging die Route mit einem kurzen Abstecher zum Reschensee mit dem markanten Kirchturm, der aus dem Wasser ragt, dann in Richtung Arlberg-

Pass, der immerhin noch in FL 58 zu überqueren ist – und Vorsicht vor der Seilbahn, die sich hier quer über das Tal spannt.

Nach einer problemlosen Landung in Hohenems trafen wir auf Theo, der als Alpen-Instruktor unterwegs war, und tauschten unsere bisherigen Erlebnisse beim gemeinsamen Mittagessen aus. Und als Tipp: Von dem Balkon des Restaurants kann man aus erhöhter Position wunderbar den Start des Helikopters der österreichischen Bundespolizei beobachten. Nach einem Besuch am schönen Ostteil des Bodensees ging es für uns dann abends zurück nach Bad Wörishofen.

Der Tag war ein absolutes Highlight unseres Familienabenteuers, der dann bei dem ein oder anderen Landebier bzw. einer Lande-cola und gutem bayrischen Essen, bei netten Gesprächen unter Gleichgesinnten, geendet hat.



Tag 4: Nix mit Fliegen

Am Samstag war das Wetter nicht zu schlecht, im Gegenteil es war zu gut (für uns). Die Wetterfrösche hatten eine Temperatur von >30 °C vorhergesagt und so entschieden wir, den Tag mal zum Baden zu nutzen. Mit dem Bus (kostenlos mit dem Kur-ausweis) ging es zur Therme Bad Wörishofen. Hier gibt es Thermen-landschaften, türkisblaues Heilwas-ser und Saunaattraktionen. Von einer echten Abkühlung bei einer Wasser-temperatur zwischen 34 °C und 37 °C kann man da zwar nicht sprechen, aber schön war es trotzdem. Die Therme ist eine echte Empfehlung für zu gutes, aber natürlich auch für schlechtes Wetter.

Am Abend lud der Verband zu einem geselligen „Bayerischen Essen“ ein und alle Teilnehmer der 24. Alpeinweisung kamen zusammen, nicht nur um die kulinarischen Köstlichkeiten zu genießen, sondern auch das Erlebte der letzten vier Tage Revue passieren zu lassen. Das Buffet war reichhaltig und vielfältig, ganz im Sinne der bayerischen Esskultur.

Ein besonderer Höhepunkt des Abends war die Verleihung der Urkunden. Theo überreichte den Teilnehmern der Alpenflugeinweisung feierlich ihre Zertifikate. Jeder Teilnehmer wurde persönlich aufgerufen und erhielt unter dem Applaus der Anwesenden seine Urkunde. Diese Auszeichnung ist nicht nur eine Anerkennung für die erbrachten Leistungen, sondern auch eine Erinnerung an eine ereignisreiche und lehrreiche Zeit in den Alpen.

Tag 5: Rückflug nach Leer/Papenburg mit Zwischenstopp in Brilon

Am Sonntagmorgen machten wir uns auf den Rückflug nach EDWF Leer/Papenburg. Leider war der Süden Deutschlands noch von tiefer Bewölkung und Regen bedeckt, was unseren Abflug verzögerte. Wir nutzten die Zeit, um uns von dem einen oder anderen Teilnehmer zu verabschieden und uns auf den Heimflug vorzubereiten.

Gegen Mittag klarte das Wetter endlich auf, wir konnten unseren Rückflug starten. Auf halber Strecke machten wir einen Zwischenstopp in Brilon EDKO und gönnten uns eine leckere Pizza und ein wenig MOGAS. Frisch gestärkt nahmen wir die letzte Etappe in Angriff und landeten am späten Nachmittag sicher in Leer/Papenburg.

Fazit

Die fünf Tage der 24. Alpeinweisung waren ein unvergessliches Erlebnis für meinen Sohn und mich. Die majestätischen Alpen, die malerischen Orte wie Zell am See, der Bodensee und die beeindruckenden Gletscher im Ötztal hinterließen bei uns einen bleibenden Eindruck. Die gemeinsame „Männer“-Zeit hat uns beide nähergebracht und unsere gemeinsame Leidenschaft für das Fliegen vertieft. Es ist eine absolute Empfehlung, wenigstens einmal in seiner fliegerischen Laufbahn die Schönheit der Alpen zu erleben. Wir sehen uns wieder zur 25. Alpeinweisung, der Jubiläumsveranstaltung in Bad Wörishofen. Ganz sicher!

Text und Bilder: Ingo de Vries

Niedersachsenrallye 2024: Der schnuckelige Navigationsflug um Hannover



Eines der vielen Streckenbilder: Die Koldinger Seen bei Laatzen. Im Hintergrund ist Hannover zu sehen. Foto: navgeeks

Schön, klein und wirklich lecker: Diese drei Adjektive beschreiben wohl am besten die Niedersachsenrallye, welche von Freitag, 06.09. bis Sonntag, 08.09.2024 am Flugplatz Hodenhagen (EDVH) stattgefunden hat. Mit insgesamt 13 teilnehmenden Crews ging es mit einem Zwischenstopp in Bad Pyrmont (EDVW) einmal um die CTR Hannover.

Endlich gibt es sie wieder! Letztmalig ausgeführt im Jahr 2021, war es alles andere als sicher, ob die Niedersachsenrallye im Jahr 2024 noch einmal stattfindet. Hauptorganisator Ralf-Rainer Schmalstieg setzte mit großer Unterstützung des Luftsportverbandes Niedersachsen (LSVNi) jedoch alles daran, dass interessierte Piloten mit Karte, Stoppuhr und Kompass zum 48. Mal



▶ Ralf-Rainer Schmalstieg (Wettbewerbsleiter) neben den zu vergebenden Pokalen

Foto: navgeeks

▶ Die Sieger der Niedersachsenrallye in der Wettbewerbsklasse

Foto: navgeeks

▶ Holger Miersen (links) und Gerrit Benning (rechts) bei der Flugvorbereitung an ihrer Robin R2160A

Foto: Wiebke de Boer



durch die schöne Landschaft in Niedersachsen navigieren durften. Herzlich eingeladen waren dabei alle Arten von motorisierten Flugzeugen: Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und Motorflugzeuge. Los ging es schon am Freitag, mit einem freien Anflug ab 15:00 Uhr auf den Flugplatz Hodenhagen. Mit freundlicher Begrüßung vom Turm wurden die landenden Crews auf ihre Parkposition für das Wochenende eingewiesen. Glücklicherweise war abends für die knurrenden Mägen der Crews gesorgt. Mit einem hervorragend leckeren Heidschnuckenbraten war auch kulinarisch für eine regionale Begrüßung gesorgt. Ordentlich gestärkt wurden die Crews zeitig in die Hotels gebracht, um für den Wettbewerbsflug am Folgetag auch ausgeruht zu sein.

Am Tag des Wettbewerbs, Samstag, flogen die letzten „nearby“ Crews direkt in der Früh los, um rechtzeitig zum gemeinsamen Briefing zusammenzukommen. Durch ein umfangreiches, schriftliches Vorabbriefing lag der Fokus auf den wesentlichen Aspekten des Rallyefluges: Flugsicherheit und Details zur Route. Mit einer Gesamtlänge von 145 nm ging es in zwölf Wendepunkten einmal im Uhrzeigersinn um die Kontrollzone von Hannover. Dabei durften insgesamt 31 Fotos sowie drei Bodenzeichen gefunden werden. Für die Piloten besonders spannend und mittlerweile im Rallyeflug aufgrund des großen organisatorischen Aufwands selten geworden, sind gewertete Zwischenlandungen. Auch hierfür hatte Ralf-Rainer Schmalstieg zusammen mit Bernd Sander gesorgt. So durften die 13 Crews mit ihren Flugzeugen ein Touch-and-Go in Bad Pyrmont absolvieren, mit dem Ziel, möglichst präzise in einem nur drei Meter großen Feld aufzusetzen. Davor und danach gab es entsprechend Strafpunkte, welche zu den anderen Wertun-

gen „Sekundengenaue Navigation“, „Wendepunkte identifizieren“ und „Streckenfotos sowie Bodenzeichen finden“ addiert wurden, um eine Gewinnercrew zu ermitteln. Bei bestem Wetter starteten drei Motorsegler und zehn Motorflugzeuge ihre Propeller und flogen zielgerichtet und stets beschäftigt entlang der konstruierten Strecke. Knapp zwei Stunden später landeten alle Flieger wieder sicher in Hodenhagen zur zweiten Präzisionslandung.

Dank der tatkräftigen Unterstützung von Thomas Weise und seiner Software „Flight Contest“ konnten die gesammelten Daten der GPS-Logger der Crews in Echtzeit ausgewertet werden, sodass um 16 Uhr schon die finalen Ergebnisse feststanden. Mit nur 127 Strafpunkten sicherten sich Gerhard Spreng und Helmut Bäder den ersten Platz der 48. Niedersachsenrallye. Dicht gefolgt auf dem zweiten Platz freuten sich Marcus und Astrid Ciesielski über einen Pokal. Arnold und Kilian Grubek durften auf Platz drei den begehrten und riesigen Wanderpokal „Wanderpreis des Eddecker Fliegerkreises“ mit nach Hause nehmen. Zeitgleich wurde auch zum 59. Mal die Niedersächsische Motorflugmeisterschaft ausgetragen: Ingo Weise und Joachim Hofmann (FV Celle) navigierten sich auf Platz 1, Holger und Hans-Joachim Massow (LSV Gifhorn) ergatterten Platz 2, Benjamin Sander und Christian Drees (LSV Cloppenburg) errangen Platz 3. Als Ansporn dürfen diese drei sich darüber freuen, dass der LSVNi das Nenngeld für den nächsten Deutschlandflug übernimmt. Theodor Dornemann (Vorsitzender Motorflugkommission) gratulierte zu den hervorragenden Leistungen.

Die Teilnehmenden bedanken sich von ganzem Herzen bei allen Organisierenden und Helfenden für diese großartige und sehr gut

organisierte Veranstaltung, welche neue Impulse im Navigationsflug setzt und den Platz von Niedersachsen im Navigationsflug unterstreicht. Besonderer Dank gilt hier auch den beiden Flugplätzen Hodenhagen und Bad Pyrmont, welche nicht nur ihre Infrastruktur bereitgestellt haben, sondern auch personell unterstützten. Auch

nächstes Jahr soll vom 15.08.–17.08.2025 die Niedersachsenrallye stattfinden. Nach den Erfahrungen von 2024 ist dies ein echter Geheimtipp für Freunde des motorisierten Fluges, der definitiv zum Nachmachen anregt. Genauere Details hierzu sind demnächst auf www.navigationsflug.de zu finden.

Text: Oliver Meindl (navgeeks)

Wir gratulieren

JG 71 „R“ e. V. Wittmund



Erster Alleinflug mit dem Segelflugzeug über Brockzetel

Am Samstag, den 10.8.2024 war es für **Beeke Nikolai** aus Stedesdorf so weit, sie flog zum ersten Mal allein mit einem Segelflugzeug. Im April letzten Jahres nahm sie an einem Schnupperkurs der Fluggruppe JG 71 „R“ e. V. Wittmund teil und entschloss sich sofort, mit der Segelflugausbildung zu beginnen.

Aufgrund des schlechten Wetters zog sich die Ausbildung länger als gewöhnlich, aber nun hatte das Wetter endlich ein Einsehen. Nachdem sie einige Übungsflüge mit Ausbildungsleiter Arnd Deyering absolviert hatte, wurde sie noch einmal von Fluglehrer Wilko Brayer überprüft. Danach startete sie zum ersten Mal allein in den ostfriesischen Himmel. Nach drei erfolgten Starts und Landungen mit dem Schuldoppelsitzer ASK-13 gratulierten die Segelflieger der Fluggruppe zur bestandenen **A-Prüfung**.

LSV Rinteln e. V.



Prüfer **Armin Brennstuhl** (re.) gratuliert **Georg-Noel Schäfer** (li.) zur bestandenen **SPL-Prüfung**, Foto: LSV Rinteln e. V.

LSG Fallersleben



Gabriel Stets (Mitte), eingerahmt von Fluglehrerin **Kathrin Busse** (hier mit Tochter **Lena**) und **Nils Mackensen**, Foto: **Ute Sotomayor**

Kaum hat **Gabriel** die **B-Prüfung** erfolgreich hinter sich gebracht, da ist auch die **C-Prüfung** bereits Geschichte. Sein Verein, die LSG Fallersleben, freut sich mit ihm und wünscht „Always happy Landings“!



Martin Staggat (Mitte) im Kreise seiner Fluglehrer und -lehrerin
Foto: **Gesa Walkhoff**

Seine ersten **drei Alleinflüge** absolvierte **Martin** elegant, fehlerfrei und kaum ein Jahr, nachdem er seine Ausbildung begonnen hat. Das gesamte Fluglehrerkollegium konnte sich von drei perfekt geflogenen Platzrunden überzeugen und überreichte ihm Urkunde, Anstecknadel und einen Blumenstrauß.

Der 23-jährige **Georg-Noel Schäfer** aus Seelze hat am Samstag, den 13. Juli, seine praktische Prüfung erfolgreich absolviert und erhält nun in Kürze die Privatpilotenlizenz für Segelflug, auch **SPL** genannt, vom Regierungspräsidium Hannover. Damit ist er aktuell der drittjüngste Inhaber dieser Lizenz beim Luftsportverein Rinteln.

Text: **Tobias Schmohl** (Pressewart LSV Rinteln)

Premium Aerotec „Weser“ Luftsportverein e. V. Nordenham



Am 25. Juli 2024 hat sich Simon Lewerenz (14) auf der ASK 13 nach 63 Starts freieflogen. Fluglehrer Tim Lewerenz gratuliert und überreicht den obligatorischen Distelstrauch. Der Verein gratuliert ebenfalls und wünscht „Always happy Landings“.

Text und Bild:
Premium Aerotec „Weser“ Luftsportverein e. V. Nordenham

Termine

Verband

18.01.2025	Workshop für Vereinsentwicklung und Mitgliedergewinnung	LSB Hannover
08.03.2025	Mitgliederversammlung 2025	LSB Hannover

Motorflug

09.11.2024	Nds. Motorfliegetag 2024	Forellenhof Walsrode
30.07.–03.08.2025	Alpenflug 2025	Bad Wörishofen

Segelflug

17.11.2024	Segelfliegertag 2024	Stadthalle Walsrode
23.11.2024	Auffrischungsseminar FI(S) + FI(UL)	DLR Göttingen
21.12.2024	Auffrischungsseminar FI(S) + FI(UL)	LSB Hannover
08.02.2025	Ausbildungsleitertagung Segelflug	Aviators Farm Hildesheim
08.02.2025	Auffrischungsschulung FI(S)	Cloppenburg
08.02.–15.02.2025	Segelfluglehrer-Lehrgang Theorie	Naturfreundehaus Hannover

Technik

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 Dezember 2024/Januar 2025 ist am 04.11.2024

NEST (Nachwuchs- und Einsteiger-Streckenflug-Training) 2024 in Utscheid

Trainer und Teilnehmer beim NEST 2024



Mit insgesamt 14 Teilnehmern war das diesjährige NEST vom 12.–19.07. auf dem Flugplatz Utscheid erneut ausgebucht! Von insgesamt sieben ehrenamtlichen Trainern aus dem LSVRP wurde die Gruppe betreut und an den Flugtagen optimal an den praktischen Streckensegelflug herangeführt. Strecken von jeweils 100 bis knapp 400 km wurden an den insgesamt fünf Flugtagen erfliegen. An den beiden Regentagen wurden die theoretischen Kenntnisse aufgefrischt und jeder Teilnehmer hatte im Vorfeld zum Trainingslager einen Kurzvortrag vorbereitet. Die Mitglieder des **SFV Südeifel** haben das NEST erneut zu einem hervorragenden Event gemacht: Die Verpflegung, die Betreuung im Flugbetrieb und die Atmosphäre am Platz waren wieder sensationell (wir waren 2020 schon einmal in Utscheid zu Gast). Vielen Dank an dieser Stelle!

Ein großer Dank gilt auch wieder unseren ehrenamtlichen Trainern **Peter Fabian, Bernd van der Mühlen, Maximilian Goormann (als Traineranwärter), Sascha Stüber, Frank Steege, Markus Wendling und Volker von Garrel**. Die beiden letzteren sind zudem seit Jahren auch die Organisatoren des NEST in Rheinland-Pfalz. Die hohe Nachfrage zeigt uns, dass wir im Landesverband Rheinland-Pfalz auf dem richtigen Weg mit unserem Angebot an Streckensegelflug-Maßnahmen sind: Anfang des Jahres das Streckenflug-Theorie-Wochenende, gefolgt von Oster-Warmup (Luftsportjugend Rheinland-Pfalz), NEST und Trainingswoche für Fortgeschrittene (Förderverein Streckensegelflug Rheinland-Pfalz). Nähere Infos auf: www.fvs-rp.de

Einleitungstext und Fotos: Frank Steege

NEST 2024: Ein Erfahrungsbericht

Als ich mich zum ersten Mal für das **Nachwuchs- und Einsteiger-Streckenflugtrainingslager** anmeldete, nämlich zu dem 2024 in Utscheid, war ich gespannt auf die Herausforderungen und die Gelegenheit, meine fliegerischen Fähigkeiten zu verbessern. Als Pilot aus dem Neuwieder Becken, einem eher schwachen thermischen Gebiet, freute ich mich besonders auf die Erfahrungen in Utscheid, einem Ort mit besseren Flugbedingungen.

Der erste Tag: Erkundung und eine Außenlandung

Der Start verlief verhalten. Kaum Thermik, nur wenige konnten sich in der Luft halten. Dennoch nutzten wir die Zeit, um den Platz und die Abläufe kennenzulernen. Besonders beeindruckend waren die F-Schlepps: Mit drei Utscheider Schleppmaschinen brachten wir unsere 16 Flugzeuge in nur 40 Minuten in die Luft. Eine souveräne Leistung! Ein Teilnehmer ist an diesem ersten Übungstag etwas zu weit abgeflogen und wurde mit der Erfahrung einer ersten Außenlandung belohnt.

Der zweite Tag: Streckenflug und Wolkenstraßen

Der zweite Tag war ein Streckenflugtag. Die Wolken standen gut in der Eifel, es gab eine Wolkenstraße bis über den Rhein. Ein Team schaffte sogar direkt die Strecke von Utscheid nach Dierdorf und zurück. Auch über dem Hunsrück war das Wetter vielversprechend, ein Team umrundete den Hahn. Mein Team plante eine konservative Route über die Binz nach Wershofen und über die Heide zurück nach Utscheid. Die Überentwicklung am Nachmittag zwang uns zur Außenlandung auf der Heide. Überraschenderweise waren wir nicht allein – ein weiteres Team traf dort ebenfalls noch ein. Die Utscheider Jungs halfen uns mit einem Überland-F-Schlepp zurück nach Hause.

Tage drei und vier: Regen und Vorträge

Die Regentage konnten uns nicht entmutigen. Wir nutzten die Zeit für Vorträge über Streckenflug und vertieften unser Wissen. Die Gemeinschaft im Trainingslager war inspirierend.



Gemeinsamer Streckenflug in der Eifel

Tag fünf: Doppelsitzer-Fliegen mit der DG-1000

An diesem Tag flog ich mit Markus Wendling in der DG-1000. Morgens sah das Wetter nicht vielversprechend aus, aber wir wagten es. Unser Retterbart wurde durch einen Heu machenden Bauern ausgelöst – das Gras im Bart war sogar zu riechen. Leider verloren wir Dirk aus unserem Team, der jedoch eine hervorragende Außenlandung hinlegte. Nachdem wir den Deckel erreicht hatten, schwabbelten wir unter den Wolken und ich lernte, steiler in die Bärte zu gehen und die Ruder stehen zu lassen. Auch für die anderen Teams war der Tag erfolgreich, mit teilweise 300 km-Flügen.

Tag sechs: Der schönste Flug

Mit Peter Fabian als Trainer kurbelte ich besser und fand gute Bärte. Das Kurbeln war direkt deutlich besser, immer noch etwas flach und die guten Bärte habe ich nicht direkt gefunden, aber Peter hat uns gut getrieben, sodass wir schnell bis Düren kamen. Leider verloren wir uns dort und kamen sehr tief, konnten aber nach einer Stunde endlich weiter. Nachdem wir bei Wershofen wieder in die Abschirmung geflogen sind und uns auch dort aus 500 Metern hochkämpfen mussten, war der restliche Flug das Highlight des Lagers für mich. Wir kamen zwar auch an der Heide tief an, fanden dann aber immer gute Bärte, und nachdem wir am Nürnbergring auf 2000 Meter kamen, konnten wir einen 60 km-Endanflug auf Utscheid machen.



Typisches Feldbriefing nach dem Startaufbau

Der letzte Flugtag: Blauthermik und Durchhaltevermögen

Der letzte Tag sollte sich als einer der aufregendsten erweisen. Das Wetter war von Blauthermik geprägt und ich ging davon aus, dass wir nicht vom Platz wegkommen würden. Doch wir ließen uns nicht entmutigen. Aus 200 Metern im Blauen kämpfte ich mich hoch und Peter trieb uns immer weiter Richtung Süden. Die Thermik war gut – immerhin 1,5 Meter – , aber Peter trieb uns weiter zum besseren Bart.

In Trier waren wir dadurch wieder tief. Ich hatte mir bereits den Acker für die Außenlandung ausgesucht, als Peter über zwei schwächere Bärte einen guten Bart fand. Wir stiegen bis zum Deckel und erreichten schließlich die Wolken thermik. Unser Plan führte uns über Wendepunkte in Marpingen und Dillingen. Der Rückflug nach Utscheid verlief entspannt.

Eine unvergessliche Erfahrung

Insgesamt war das Nachwuchs- und Einsteiger-Streckenflug-Training 2024 in Utscheid für mich eine unvergessliche Erfahrung! Die Herausforderungen, die Gemeinschaft und die Erkenntnisse haben mich als Streckenflieger ungemein weiterentwickelt.

Text: Benjamin Heibel, AC Koblenz

Jugend



Jugendvergleichsfliegen 2024

Foto: Justus Künanz

Das diesjährige JVF hat am Segelflugplatz Nastätten stattgefunden. Die Mitglieder und Helfer in Nastätten hatten mit ihrer freundlichen Art ein gutes Ankommen sichergestellt und die Piloten mit einem Briefing und Einweisungen gut auf den Flugplatz eingewiesen.

Der Wettbewerb fand am 24.08. statt und trug so manche Herausforderungen mit sich: zum einen die Temperaturen, die Piloten, Helfer und Jury ertragen mussten, und dazu der starke Südwind, mit dem die Piloten zu kämpfen hatten. Doch angesichts der

Kompetenzen, welche die Teilnehmer mit sich brachten, war dies auch kein großes Problem. Auch bis zur letzten Landung blieb die Konzentration hoch – und nachdem das letzte Feldbriefing beendet war, gab es eine Feier nach JVF-Art.



Vereinswertung

1. AC Oppenheim, 2. SFG Wershofen, 3. AC Trier & Konz

Foto: Florentin Müller

Am Sonntag gab es die Siegerehrung. Ein großer Dank geht an die Beteiligten, die dabei waren, und an den Verein Nastätten, der ein schönes Jugendvergleichsfliegen organisiert hatte.

Text: Sebastian Christen



Einzelwertung

1. Simon Huf (AC Oppenheim), 2. David Ribarites (AC Trier & Konz)
3. Caro Meyer (SFG Wershofen)

Foto: Florentin Müller

Pilotentag Südwest am 17. November in Bad Sobernheim

Viele Akteure haben bereits ihre Teilnahme am Pilotentag zugesagt. Darunter Weltmeister Richard Flohr-Swann, der einiges über seine Fliegerkarriere zu berichten hat.

Aus den Vereinen

LSV Bad Neuenahr-Ahrweiler

Die Kleinen fürs Fliegen begeistern



Kinder und Erzieherinnen am vereinseigenen Motorsegler Grob G 109B. Mit auf dem Foto sind die LSV-Piloten Richard Flohr-Swann (am Propeller) und Schatzmeister Wolfgang Graef (im Cockpit).

Flugzeuge anfassen, einsteigen, ausprobieren: Am Flugplatz Bad Neuenahr-Ahrweiler haben Kinder der Kita Lantershofen den Flugbetrieb im Verein hautnah erlebt.

Für Thomas Marr ist es eine Herzensangelegenheit: Zum dritten Mal hat der Pilot eine Gruppe der Kindertagesstätte St. Katharina aus dem Grafschafter Ortsteil Lantershofen zum Besuch am

benachbarten Flugplatz Bad Neuenahr-Ahrweiler eingeladen. Er möchte die Kinder schon früh fürs Fliegen begeistern und auch den Eltern und Erzieherinnen einen Blick hinter die Kulissen des Luftsportvereins Bad Neuenahr-Ahrweiler ermöglichen. Auf diesem Weg soll auch das nachbarschaftliche Verhältnis zwischen Piloten und Anwohnern gestärkt werden.

Die Idee für einen regelmäßigen Austausch entstand, als Thomas

Marrs heute elfjährige Tochter die Kita in Lantershofen besuchte. Bei Aufenthalten am Flugplatz Sabadell in der Nähe von Barcelona hatte der Pilot außerdem erlebt, wie gut sich dieses Konzept der Nachwuchsgewinnung in Spanien bewährt. Sein Ziel ist es, die Kinder künftig mindestens einmal im Jahr auf der Bengener Heide willkommen zu heißen.

Um den Kindern einen unvergesslichen Tag zu bereiten, ziehen die Vereinsmitglieder an einem Strang. Die Piloten Richard Flohr-Swann und Wolfgang Graef sowie Flugschülerin Laura Tuchscheerer waren an diesem Vormittag Mitte Juni ebenfalls am Platz, um den Besuch am Boden und in der Luft zu unterstützen. Nach dem gemeinsamen Frühstück hatten die Erzieherinnen die Chance auf einen Rundflug über Lantershofen und Umgebung. Die Kinder erkundeten derweil den Flugplatz: Eine Gruppe nahm die Flugzeuge unter die Lupe – einsteigen und anfassen waren ausdrücklich er-

wünscht. Eine zweite Gruppe erkundete den Tower und beobachtete von dort mit dem Fernglas fachkundig den Luftraum. Die dritte Gruppe machte mit dem Golf-Caddy des Vereins das weitläufige Flugplatzgelände unsicher, ganz viele Extrarunden inklusive.

Auch für Eltern und Erzieherinnen brachte der Besuch neue Erkenntnisse. Eine davon ist, dass der Luftsport im Verein entgegen manchen Vorurteilen ganz und gar nicht elitär ist. Im Gegenteil: Beim LSV arbeiten die Mitglieder täglich ehrenamtlich daran, einen sicheren, für alle erschwinglichen Flugbetrieb auf die Beine zu stellen. Auch wurde für Verständnis dafür geworben, dass der Flugbetrieb trotz aller Bemühungen nicht immer ganz geräuschlos über die Bühne gehen kann. Letztlich treibt Organisator Thomas Marr vor allem eine Hoffnung an: „Vielleicht erinnert sich das eine oder andere Kind später an diesen Tag und lernt selbst das Fliegen.“ Nachwuchswerbung kann eben nicht früh genug beginnen.

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

FSV Bad Sobernheim

Udo Hellrigels „Sentimental Journey“ über den Bodensee

Mit „Hugo“ über den Bodensee – dieser Zeppelin NT startet von Friedrichshafen aus zu seinen Rundflügen. Bis vor kurzem war er noch im Ruhrgebiet stationiert.



Dieser Flug war etwas ganz Besonderes. Er war das Dankeschön und das Geschenk zum 90. Geburtstag für den Mann, dem der Flugsportverein Sobernheim, aber auch der DAeC-Landesverband Rheinland-Pfalz so viel zu verdanken haben: ein Flug im Zeppelin von dessen Heimatstandort Friedrichshafen aus. Ein fürstliches Geschenk für ein Vergnügen in einem gräflichen Transportmittel. Denn auch über die Heimatstadt von Ferdinand Graf von Zeppelin, über die Bodensee-Idylle Konstanz, führte dieser Flug in einem der Luftschiffe.

Udo Hellrigel konnte einige weitere Highlights des „Schwäbischen Meeres“ aus der Luft genießen: Kreuzlingen, Konstanz, die Insel Mainau, Überlingen, Meersburg, Markdorf, Immenstaad, Friedrichshafen. „Ein ausgesprochen ruhiger Flug“, sagt er und erklärt dies als altgedienter Ingenieur nicht zuletzt mit der großen Masse des Luftschiffs. Fachsimpeln mit Pilot Fritz Günther gehörte auch dazu.

„Ein sehr schönes Geschenk“, resümierte er denn auch in seiner sachlichen Art und dankte seinen Luftsport-Kameradinnen und -Kameraden. Ein fliegerischer Volltreffer also, trotz der mühsamen An- und Abreise.

Text: Joachim Mahrholdt, Fotos: Privat



Udo Hellrigel in der Passagierlounge vor seinem Flug mit dem Zeppelin. Für ihn war die Rückkehr an den Bodensee auch eine „sentimental Journey“.

Der sehr informative Originalbeitrag musste aus Platzgründen leider gekürzt werden. Sie finden ihn in voller Länge hier:



Funkelnde Kinderaugen bei Aktion der „kleinen Dombergflieger“ im Flugsportverein Bad Sobernheim



„Die kleinen Dombergflieger“ vor einem Flugzeughänger

Die Aktion der „kleinen Dombergflieger“ auf dem Domberg in Bad Sobernheim ermöglichte auch dieses Jahr begeisterten Kindern die Möglichkeit, in die Welt der Fliegerei einzutauchen. Sechs glückliche kleine Piloten tauchten hautnah in die Kunst des Fliegens ein. Von Dädalus und Ikarus über Otto Lilienthal bis hin zu den Gebrüdern Wright – die Geschichte des Fliegens hat einen langen Weg genommen, bis sie zu den heutigen Möglichkeiten des Fliegens gekommen ist. Mit vielen Experimenten, Geschichten und Erzählungen versuchten Bettina Laun, Tamila Rathmann, Leandra Prawitt, Elli Rathmann und Thomas Fata, die Organisatoren und Helfer dieser Aktion, die Faszination des Fliegens an die Kinder weiterzugeben.

Am ersten Tag stellten die Kinder sich den Überlegungen von Ikarus und Dädalus. Dabei klärten sich Fragen wie „Wie ist ein Flugzeug aufgebaut?“ und „Warum sind die Flügel länger als der Rumpf?“.

Am nächsten Tag ging es mit Otto Lilienthal weiter. Professor Martin Molitor kam vorbei, um das Prinzip der Aerodynamik zu erklären. Fragen der Kinder wie „Warum ist ein Flügel gebogen?“ und „Wie kann ein Segelflugzeug überhaupt so weit gleiten?“ beantworteten die Mitwirkenden. Im Anschluss wandten die Teilnehmer das Gelernte an den Flugsimulatoren des Vereins an.

Am dritten und damit letzten Tag lernten die kleinen Dombergflieger einiges über die Gebrüder Wright. Diese Brüder wandten die Erkenntnisse von Otto Lilienthal an, um die ersten richtigen Flugzeuge zu bauen. Auch die Kinder konnten sich mit Styroporfliegern darin ausprobieren. Als Highlight ging es danach für „die kleinen Dombergflieger“ weiter zum Segelflugstart, wo alle hoch in die Lüfte kamen und die Welt von oben betrachten konnten.

Das Strahlen der Kinderaugen war nicht zu übersehen und auch Kommentare wie „Mein Bauch kribbelt vor Glück“ waren öfter zu vernehmen.

Text & Foto: Leandra Prawitt

AC Pirmasens



Warum das Vereinsleben wichtig ist, beschreibt dieses Bild: Anna-Helene Kries (8) als Startschreiberin – im jungen Alter kommunikativ geprägt und Freude ausstrahlend, wie es sich heute in unserer veränderten Zeit viele Eltern wünschen. Kann es sein, dass es die sozialen Probleme Heranwachsender, von denen so oft zu hören ist, in einem Fliegerverein eher selten gibt?

Stefan Keller
Aero-Club Pirmasens

AC Koblenz

Messerschmitt Bölkow-Treffen im Aero-Club Koblenz e. V.

Vom 16. bis 18. August fand am Flugplatz Koblenz-Winningen das Bölkow & Friends-Treffen 2024 statt. Vereinsmitglied Günther Rück aus Naststätten, der selbst eine Bölkow Junior (BO 208) von 1963 hat, war der Initiator der Veranstaltung. Da das Wetter am Wochenende nicht für alle angemeldeten 37 Maschinen fliegbare war, landeten rund 30 Flugzeuge zum Treffen auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen – darunter auch LSV RP-Präsident Ernst Eyermann. Von den drei verschiedenen Bölkow-Typen (207, 208 „Junior“ und 209 „Monsun“) wurden in den 1960er- und 1970er-Jahren knapp 400 Stück in Deutschland gebaut. Somit waren alle Maschinen mindestens zwischen fünfzig und sechzig Jahre alt. Die insgesamt 50 Teilnehmer, die nicht nur vom Flugplatz, sondern auch von der Infrastruktur und den Mitgliedern des Aero-Clubs begeistert waren, machten im Rahmenprogramm eine Tour durch die Weinberge und besuchten die Burg Eltz. Samstagabend wurde im Club der Grill angeworfen.

Bei einem solchen Treffen dürfen auch die Ehrungen nicht fehlen. Dazu hatte sich Günther Rück was ganz Besonderes einfallen lassen: Es gab jeweils ein Glas prämierten Honig unter dem Motto „Von Fliegern für Flieger“. Für die weiteste Anreise wurde ein Engländer, der mit seiner Jodel aus Tibenham (UK) kam, geehrt. Der Preis für den ältesten Teilnehmer ging an den in Flieger-



- ▲ Viele Teilnehmer haben in einem Zelt unter den Tragflächen ihrer Bölkows geschlafen
- ▶ 2024 ist der Wanderpokal beim Ausrichter Günter Rück in Koblenz gelandet

kreisen gut bekannten Horst Thielmann (89), der gleichzeitig auch mit den meisten Flugstunden aufwarten konnte.

Text: RH, Foto: Harald Helm



LSC Westerwald

Hermann Kleber geehrt

Am 20.08.2024 feierte Hermann Kleber einen runden Geburtstag. Dies nahm der LSC Westerwald zum Anlass, sein langjähriges Mitglied zu würdigen und zu ehren. Hermann, früherer Soldat und Offizier bei den Heeresfliegern in Mendig, war neben seiner fliegerischen Tätigkeit auch in der kommunalen Politik seiner Heimat sehr erfolgreich. In der Fliegerei schaffte er den Spagat, einerseits als Fluglehrer und Prüfer nahe an der Basis zu sein, andererseits vertrat er in wichtigen Positionen seinen Sport bis in hohe Gremien. Als Vorsitzender des Vereins in Mendig war Hermann jahrzehntelang erfolgreich. Gerne sei erinnert an die Fliegerlager der Mendiger Gruppe in Montabaur mit dem legendären Ignaz Bernauer, ehemaliger Präsident des Landesverbandes, wobei wegen der militärischen Nutzung des Flugplatzes das Fliegen nur am Wochenende möglich war.

Neben seinen Tätigkeiten als Vorsitzender des Luftsportverbandes Rheinland, Vizepräsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz oder auch Vizepräsident des DAeC ließ sich Hermann in die Pflicht nehmen, seine Fliegerkameraden in Montabaur in einer schwierigen Zeit zu unterstützen. Woche für Woche schulte er unermüdlich den Nachwuchs, da infolge beruflicher Abgänge der LSC Westerwald zeitweise einen erheblichen Fluglehrermangel hatte. Durch seine immense Erfahrung als Funktionär und Politiker war er uns immer wichtiger Ratgeber bei größeren Investitionen oder auch Alltagsproblemen.

Hermann zeichnet sich durch seine Gradlinigkeit aus. Seine militärische Ausbildung konnte er nie ganz leugnen. Aber wer länger



Die Mitglieder des LSC Westerwald überbrachten die Glückwünsche: Fluglehrerkollege Willem Hofmann, Frau Kleber, Hermann Kleber, Gerhard Hartmann, Ehrenmitglied Norbert Jonas bei der Übergabe der Urkunde

mit Hermann zusammenarbeitete, lernte seine Tugenden kennen: Werte und hohe soziale sowie fachliche Kompetenz und Sicherheit vermitteln, Verantwortung übernehmen und weitergeben, Einsatzbereitschaft zeigen.

Der Vorstand des LSC Westerwald hat beschlossen, Hermann Kleber an seinem 80. Geburtstag am 20.08.2024 zum Ehrenmitglied zu ernennen. Die Segelflieger aus Montabaur bedanken sich bei Hermann für seinen unermüdlichen Einsatz für den LSC Westerwald.

Happy Birthday Pattex, und alles Gute für Deine Zukunft!

Text: Gerhard Hartmann, Foto: LSC Westerwald

Wir gratulieren

FSV „Glück Auf“ Ailertchen



Glückwunsch an **Mario Müller** zur bestandenen Prüfung LAPL (A), hier mit Prüfer Herbert Höhn (li.), am 23.06.2024



... an **Moritz Strahl** zum erfolgreichen Motorsegler-Soloflug, hier mit Fluglehrer Simon Seiler (li.), am 11.07.2024



...und an **Simon Seiler** zur bestandenen Prüfung FI LAPL (A) und CRI am 07.07.2024

FSV Bad Sobernheim

Bestandene "Tripelprüfung" beim Flugsportverein Bad Sobernheim

Am 29. Juni 2024 bestanden **Aaron Lörsch** und **Andreas Stephan** ihre praktische Prüfung – Andreas Stephan in der Sparte Segelflug und Aaron Lörsch (als Erster in der Vereinsgeschichte) in den Sparten Segelflug und Motorsegler. Prüfer des Tages war Mark Heinrichs aus dem Flugsportverein in Langenlonsheim. Der Flugsportverein Bad Sobernheim gratuliert ganz herzlich.



Aaron Lörsch und Andreas Stephan mit Prüfer Mark Heinrichs
Fotos: Martin Molitor



Andreas Stephan mit Prüfer

FSV Neustadt/Weinstraße



Patrick Kubinji (33) zwischen seinen Fluglehrern **Oliver Rimmel (li.)** und **Bernd Schwehm (re.)**

Patrick Kubinji (33) zwischen seinen Fluglehrern Oliver Rimmel (li.) und Bernd Schwehm (re.) Vom Modellflieger zum Segelflieger – ist doch ganz einfach! Am Mittwoch, 24. Juli 2024 war es für **Patrick Kubinji (33)** aus Haßloch so weit: Nach einem kurzen Flug in der ASK 21 gab Fluglehrer Oliver Rimmel als zweiter Ausbilder die Zustimmung zu seinem ersten Alleinflug.

Vom Modellflieger zum Segelflieger – ist doch ganz einfach!

In nur drei Monaten Flugausbildung inklusive 37 Windenstarts hatte es der ehemalige Modellflug-Pilot geschafft – er durfte alleine im Segelflugzeug über der Vorderpfalz kreisen. Viel Erfolg bei der weiteren Flugausbildung wünscht der Flugsportverein Neustadt/Weinstraße!

Stefan Hirsch startete am 13.07.2024 mit unserer Pioneer 200 am Verkehrslandeplatz Idar-Oberstein, um seine Prüfung zum Ultraleicht-Piloten zu absolvieren. Stefan begann mit 14 Jahren das Segelfliegen und verlor leider die Fliegerei aus verschiedensten Gründen mit 16 Jahren aus den Augen. „Da das Interesse an der Fliegerei und der Wunsch selbst fliegen zu dürfen immer da waren, habe ich im Alter von 51 Jahren nochmal angefangen.“



Stefan Hirsch im Vereinsflugzeug Pioneer 200

AC Idar-Oberstein

Der Aero-Club Idar-Oberstein ist stolz auf seine erfolgreiche Jugend

Zu ihrem ersten Alleinflug startet die 15-jährige **Marienne Presser** am 21.07.2024 auf dem Verkehrslandeplatz Idar-Oberstein.

Nachdem sie im vergangenen Jahr auf der Messe „I-O Aktiv – Forum für Gesundheit & Sport“ auf die Möglichkeit des Segelfliegens im Alter ab dem Alter von 14 Jahren aufmerksam wurde, begann die Schülerin im August mit der Segelflugausbildung und absolvierte bis zu ihrem Alleinflug ca. 130 Schulstarts doppelsitzig. Der Aero-Club gratuliert Marienne und wünscht weiterhin schöne Flüge.



Text und Foto: Stephanie Philippi

Der Aero-Club Idar-Oberstein e. V. gratuliert Stefan Hirsch zum Ultraleicht-Flugschein

Text & Foto: Sophia Hüster

AC Koblenz

Wir gratulieren... Sascha Hillen (am 25.Juli) und **Ali Barati** (am 25.August) zu ihren A-Prüfungen

Fotos: Stefan Biwald



Fluglehrer Basti war einer der ersten Gratulanten von Sascha (re.), der erst im März mit der Ausbildung begonnen hat



Ali Barati ist ungefähr ein Jahr im Club und hat seine ersten drei Alleinflüge souverän gemeistert



Gratulation auch an **Benjamin (Benny) Heibel** zur TMG-Lizenz. Benny absolvierte am 17.08.2024 seinen Prüfungsflug mit Prüferin Nadine Bremser.

Foto: Sascha Stüber



... und an **Michael Krzanowski** zur bestandenen SPL-Prüfung am 19.08.2024 – nur wenige Wochen nach seinem ersten Alleinflug

Foto: Viktor Taube

AC Landau



Unser Flugschüler **Linus Wagner** (14 Jahre) hat am 13.07.2024 die A-Prüfung erfolgreich abgelegt. Linus hat am 03.11.2023 bei uns mit seiner Segelflugausbildung begonnen. Unser Fluglehrer Rüdiger Weller hat die A-Prüfung abgenommen. Wir gratulieren!



Am 25.08.2024 eine weitere A-Prüfung: **Elias Seibel** hat sie bestanden, unsere Fluglehrer Stephan Adamo und Thomas Kern nahmen sie ab. Elias Seibel begann bei uns mit der Ausbildung im September 2023.

SFG Wershofen

Die SFG Wershofen gratuliert **Daniel Entenmann**, der am 21. Juli zum zweiten Mal freigezogen ist. Kurz zuvor hatte er sich in Oerlinghausen freigezogen, dort nicht die übliche Tradition erfahren. Deshalb wurde das ein Wochenende später in Wershofen mit drei Alleinflügen und der üblichen Eichung des Hinterteils nachgeholt. Herzlichen Glückwunsch!



Fluglehrer **Christopher Marjan** (links) gratuliert **Daniel Entenmann** mit der A-Nadel und einem schönen Blumenstrauß, Foto: aw

Am 25. August konnte sich **Alexander Zingsheim** freifliegen. Die Freude war groß, denn er hatte an dem Tag gar nicht damit gerechnet.



Seine beiden Fluglehrer **Johannes Schorn** (li.) und **Uwe Bodenheim** (re.) freuen sich mit „Axel“

Nannhausen



Lachend und mit Blumenstrauß gratulieren Fluglehrer Hasso Holschick und Papa/Fluglehrer Andreas Dunkel der 16-jährigen **Emily Dunkel** am 2. August zum erfolgreichen ersten Alleinflug am Flugplatz Nannhausen. Anschließend wurde der jungen Fliegerin von allen Anwesenden traditionell das richtige Popogefühl eingeklopft als bleibende Erinnerung an den sicherlich aufregenden Tag.



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)	1. Lehrgang: 18.01.–19.01.2025 2. Lehrgang: 15.02.–16.02.2025
FI-Auffrischungsschulung für FI(S) und UL-Lehrer	1. Lehrgang: 18.01.2025 2. Lehrgang: 15.02.2025
Fluglehrerausbildung Segelflug	25.01.–26.01.2025 + 27.04.–09.05.2025
Fluglehrerausbildung Motorflug (Theorie)	01.02.–02.02.2025 + 19.05.–31.05.2025
Fluglehrerausbildung Motorflug (Theorie) für Inhaber einer FI(S) Lizenz	19.05.–31.05.2025
UL-Fluglehrer-Assistenten-Lehrgang	01.02.–02.02.2025 + 19.05.–29.05.2025
UL-Fluglehrer-Lehrgang für Inhaber einer FI(S) oder FI(A) Lizenz	19.05.–22.05.2025
CRI-Lehrgang	01.02.–02.02.2025 + 19.05.–23.05.2025
CRI-Lehrgang für Inhaber einer FI(S) Lizenz	19.05.–23.05.2025
TMG-Fluglehrer für Inhaber einer FI(S) Lizenz	26.05.–29.05.2025

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 Ostern *	05.04.–06.04.2025 + 12.04.–17.04.2025
BZF 1/2 Ostern **	12.04.–16.04.2025
BZF Upgrade 2 > 1 Ostern **	14.04.–16.04.2025
Flugleiterlehrgang (online) abends 19:00 - 21:30 Uhr	Teil 1: 17.02.2025 Teil 2: 24.02.2025
Streckenflug-Theorielehrgang	22.02.–23.02.2025

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

Technische Lehrgänge

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
Zellenwart FVK-Lehrgang	06.02.–09.02.2025
Zellenwart Holz-Gemischtbauweise	07.03.–09.03.2025

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: **20.09.2024**

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

JetPower 2024



Die wohl wichtigste Fachmesse für turbinengetriebene Flugmodelle und Hubschrauber wurde nach einer mehrjährigen Pause von einem neuen Organisationsteam durchgeführt

Die erste Neuauflage der JetPower auf dem Verkehrslandeplatz Breitscheid im Westerwald war ein voller Erfolg. Vom 13. bis 15. September präsentierten 85 Aussteller aus 15 Ländern den Stand der aktuellen Modell-Jet- und Hubschrauber-Technik. Weit mehr als 5.000 Besucher erlebten einen ausgewogenen Mix aus Ausstellung, Verkauf und „fliegender Messepräsentation“, garniert mit Airshow-Charakter.

Großes Angebot nationaler und internationaler Aussteller

Die neuen Veranstalter – ERL Event GmbH & Co.KG –, die in der Szene bereits durch die ProWing bekannt sind, wurden damit für ihre Bemühungen, die JetPower weiterleben zu lassen, belohnt. Wenn auch mancher Zuschauer die Enge auf der Bengener Heide – hier hatte die Fachmesse ihre überaus erfolgreichen Anfänge und treue Anhänger gefunden – vermisste, wurden die Flieger in Breitscheid durch das riesige Platzangebot entschädigt. Auf 3.500 m² Verkaufsfläche im Messezelt boten die Verkäufer eine Palette vom einfachen Styropor- oder Holzmodell bis zum Voll-CFK-Boliden. Ein absolutes Highlight erwartete die Besucher im F4-Phantom Mood Room am Stand von CARF. Der absolut naturgetreue Nachbau des bis zu 80 kg schweren Modells hat jedoch seinen Preis: Fertig gebaut kostet er zwischen 60.000 bis 70.000 Euro. Beeindruckend war auch das Display des französischen Herstellers Laurenc Concept, der unter anderem die Mirage 2000 1/5 Biplane im Gepäck hatte. Andreas Engel, einer der Veranstalter, der ebenfalls als Aussteller dabei war, beobachtet zunehmend den Trend, dass die Modelle immer größer und damit auch teurer sein dürfen. Die Heli-Liebhaber kamen ebenfalls auf ihre Kosten. „Premium-Helicopter.de“ hatte mit dem Kaman K-Max 1200 eine Besonderheit im Angebot, denn der Heli, dessen Rumpf komplett aus Aluminium besteht, ist mit einem Doppelrotorsystem ausgestattet. Auf den Heckrotor kann hier verzichtet werden, da ein Drehmomentausgleich nicht erforderlich ist. „Heli Factory“, die mit der „finest



- ▲ Auf dem großen Außengelände war genügend Platz zum Aufrüsten und Vorbereiten für die Piloten der Flugshow
- ▲ Für die Serie "Heli Factory fs" wurden teilweise neue Urmodelle gebaut, die mit allen Details der Originalhubschrauber ausgestattet sind.

selection“-Klasse neue Maßstäbe im Scale-Bau setzen, hatten eine ganze Palette ihrer Modelle dabei, die als Bausatz rohbaufertig oder als Fertigmodell angeboten werden.

Wer eine Modellbaumesse besucht, kommt am Zubehör nicht vorbei. Von Antrieben bis hin zu Strobelights: Hier wurde jeder fündig. Viele nutzten den Stand von Lanitz Oracover, um sich mit Folie einzudecken.

Flugshow hatte viel zu bieten

Bei der Flugpräsentation, die bis auf die jeweils abendliche Evening-Show per „Firmenslots“ durchgeführt wurde, waren knapp 160 Piloten am Start, die das Publikum mit ca. 500 Flugbewegungen begeisterten und zeigten, was der potenzielle Käufer von verschiedenen Modellen erwarten darf. Leider gab es dabei zwei Ausfälle, die wohl konstruktionsbedingt waren. Dank des vorgeschriebenen Sicherheitsabstands von 70 Metern bei Jetvorführungen blieb es bei Materialbruch. Die Flughafenfeuerwehr und weitere Helfer räumten schnell das Flugfeld, sodass die Vorführungen nur kurz unterbrochen wurden.

Einladend gestaltet war auch der Bereich zwischen Messezelt und Piste, denn hier blieb genügend Platz zum Fachsimpeln und zum Austausch. Das abwechslungsreiche Gastronomieangebot bot dafür den geeigneten Rahmen.

Mit der JetPower 2024 hat das Trio Andreas Engel, Peter Ritters und Werner Lewandowski eindrucksvoll bewiesen, dass es richtig und wichtig war, das Highlight des Jahres in der Jet-Flugmodellsszene



- ▶ Weltmeister Frank Westerholdt war mit seiner I-39 Albatros da. Das Modell ist im Maßstab 1:4 und wiegt mit leerem Tank knapp 20 kg.
- ▶ Auf der JetPower 2024 ist man trotz des großen Geländes immer nah dabei
- ▶ Engel Modellbau durfte nicht fehlen: Andreas Engel war als Veranstalter und Aussteller erfolgreich

nach ein paar weniger erfolgreichen Jahren in Süddeutschland unter neuer Leitung wieder durchzuführen. Andreas Engel zieht deswegen ein positives Fazit und dankt neben der Gemeinde und der Politik besonders der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger für die Unterstützung. Die mantragenden Fliegerkameraden hatten ihre Maschinen im Umland untergestellt, damit die Piste das ganze Wochenende uneingeschränkt dem Modellflug zur Verfügung stand. Ebenfalls unterstützend mitgewirkt hat auch der MFSB.

Text und Fotos: Harald Helm



Die deutschen Freiflieger gewinnen die Teamwertung bei der Europameisterschaft

Das 10-köpfige Team der deutschen Freiflieger erwies sich im Juli in Simeria/Deva (Rumänien) als Europas Bestes. Zeitgleich dank der besseren Platzziffer siegte es vor Frankreich und der Ukraine. Es gab aber weitere Medaillen für das deutsche Team: Daniela Seren (BY) gewann die Frauenwertung in der Seglerklasse F1A. Dietrich Sauter (BW) wurde nach drei Stechen Vizeeuropameister in F1A. Komplettiert wurde der Erfolg durch den dritten Platz für das F1B-Team (Gummimotormodelle) mit Florian Jäckel (SN, Platz 7), Andreas Gey (SN, Platz 16) und Michael Seifert (NW, Platz 24). Insgesamt waren 191 Piloten am Start, darunter 16 Frauen. Die Sportler waren sehr gefordert bei den regulären sieben Flügen und bis zu drei Stechen. Hier wurden dann 10 Minuten als Maximalzeit angesetzt. Gewitter, heftiger Wind, schwierige Gelände und eine überforderte Organisation machte es den Sportlern nicht leicht bei dieser internationalen Meisterschaft. Weitere Infos und die kompletten Ergebnisse im Blog der Thermiksense:

<https://www.thermiksense.de/2024-f1abc-em-rumaenien/>

Text: Bernhard Schwendemann, Fotos: Michael Jäckel

GER Team Mannschafts Europameister 2024 ▶



Daniela Seren ▶
Europameis-
terin Frauen-
wertung F1A



Eine Ikone feiert 80. Geburtstag: Ingrid Blecher



Grandiose Segelfliegerin, Kämpferin für den Frauenluftsport, Gründerin des Hexentreffens, Vorbild für viele und dabei sehr bescheiden: Es gibt kaum eine Pilotin, die sich derart um den Frauenluftsport verdient gemacht hat. Ihr Name ist international bekannt, es gibt kaum eine Ehrung, die sie nicht bereits erhalten hat. Liebe Ingrid Blecher: Herzlichen Glückwunsch zu deinem 80. Geburtstag.

Als 16-Jährige begann sie 1961 ihre Segelflugausbildung. Bei

Meisterschaften stand sie später häufig auf dem Treppchen und flog etliche Rekorde. In ihren jungen Segelfliegerinnenjahren war sie oftmals die einzige Frau am Platz – und das spornte sie an, auch anderen Pilotinnen zum Erfolg zu verhelfen. Ihr Engagement zahlte sich bald aus – die deutschen Segelfliegerinnen wurden auch international immer erfolgreicher und sind heute mit an der Weltspitze. Mit dem mittlerweile legendären Hexentreffen schuf sie eine jährliche Veranstaltung, bei der sich Frauen von der Segelfliegerin bis zur Ballonfahlerin miteinander vernetzen und austauschen können. Für 2026 hat sich Ingrid was Besonderes ausgedacht: Da wird sie das 50. Hexentreffen ausrichten.

Text: RH, Foto: Gesa Walkhoff

AMF-Trainingslager auf dem Klippeneck

Zum zweiten Mal war der Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug e. V. (AMF) auf dem Klippeneck, Deutschlands höchstem Segelfluggelände, zu Gast. Zwölf Segelfliegerinnen aus ganz Deutschland hatten sich auf den Weg gemacht, alle Altersgruppen waren vertreten, und von „noch nie aus der Platzrunde“ bis zu erfahrenen Wettbewerbspilotinnen brachten die Ladies ein breites Spektrum an Vorkenntnissen mit.

Hervorragende thermische Bedingungen

Der Mittwoch bot mit bis zu 2.600 Metern jedoch die bis dahin beste Basis des Jahres im Schwarzwald. Perfekt für die allerersten Streckenflüge der Novizinnen, die bis dahin die Platzrunde noch kaum verlassen hatten. Souverän nahmen die Trainer ihren Schützlingen die Angst, korrigierten geduldig Ruderausschläge und Flugwege. „Hochnäsiger fliegen, Knüppel ruhig, Faden leicht nach außen!“ Die Tipps sind einfach umzusetzen und gleichzeitig ungemein effektiv. Am Donnerstag und Freitag bemühte der Wetterdienst eine neue Farbskala, so hoch ging die Basis hinauf. Für die Gruppe war selbstredend bei FL 95 jeweils Schluss, aber bei Steigwerten von bis zu 4 m/s integriert wurden aberwitzige Schnitte von über 100 km/h erzielt.



Fliegen und mehr

Wie effektiv das Lager war, lässt sich an den vielen Erfolgserlebnissen ablesen, von denen die Teilnehmerinnen sich abends beim gemeinsamen Abendessen, an der Bar oder am Lagerfeuer erzählten.

Frauenförderung bedeutet nicht nur fliegerisches Training, sondern Integration in das große Netzwerk von Segelfliegerinnen in Deutschland. Es geht um Austausch, Freundschaften und die Erweiterung fliegerischer und persönlicher Horizonte.

Jetzt du!

Mitglied im AMF kann übrigens jeder werden, unabhängig von Geschlecht und Flugschein.

Infos unter <https://www.am-foerdereverein.de>

Text: Tanja Adamski/red., Fotos: Christian Lucky Horn

Fliegendes weibliches Netzwerk

Fliegen – aufregender als die Liebe zu einem Mann und viel gefährlicher (Thea Rasche, deutsche Pionierpilotin)

Zur 56. Jahreshauptversammlung schwebten 14 Flugzeuge, Motorsegler, UL und Helikopter mit weiblichen Crews auf dem Schenkenturm ein. Insgesamt war das JHV-Wochenende mit 74 Pilotinnen aus ganz Deutschland und in diesem Jahr auch aus Belgien, Frankreich und der Schweiz und (männlichem) Anhang gut besucht.

Der diesjährige Anflug auf den Flugplatz Würzburg-Schenkenturm war trotz des nicht so sonnigen Wetters und reichlich Seitenwind nach dem Flug über das schöne Frankenland problemlos möglich. Ein Rundflug über Würzburg und das traumhafte Umland, die obligatorische Weinverkostung des köstlichen fränkischen Weins mit anschließendem Fränkischen Abend, an dem natürlich auch das „Schäufele“ nicht fehlen durfte, füllten den Freitag aus.

Am Samstagmorgen fand die Jahreshauptversammlung statt.

Im Anschluss stand die geführte Besichtigung der Residenz an,



Vereinigung Deutscher Pilotinnen in Würzburg

der traditionelle Brückenschoppen mit herrlichem Blick über den Main und ein Bummel durch die City und über das Stadtfest. Gutes Essen in den Weinbergen am Abend und die „Bimmelbahnfahrt“ in der Stadt rundeten das Programm ab. Zur Verabschiedung am Sonntagmorgen wurden alle startenden Flugzeuge mit kräftigem Winken bis ins nächste Jahr verabschiedet.

Quelle: VDP/red., Fotos: VDP

67. Gordon Bennett Rennen in Münster

Team Österreich 2 siegt im spannenden Finale mit Landung in Portugal



▲ Der Start der 21 Gasballone vor dem Münsteraner Schlossplatz hatte sich wetterbedingt verschoben



Eines der drei deutschen Teams

◀ Der Flight Track zeigt eindrucksvoll, wie weit die Teams in ihren Ballonen gefahren sind. Alle 21 teilnehmenden Teams sind sicher gelandet.

Nach fast 69 Stunden intensiven Wettkampfs ging der 67. Coupe Aéronautique Gordon Bennett, die Langstrecken-Weltmeisterschaft im Gasballonfahren, mit der Landung des letzten Teams am späten Dienstagnachmittag zu Ende. Als stolzer Gewinner geht das **Team Österreich 2 mit Pilot Christian Wagner und Copilotin Stefanie Liller**, die nach 67 Stunden in der Luft 2111,17 km Luftlinie vom Startplatz in Münster zurückgelegt hatten, aus der diesjährigen Wettfahrt hervor. Auf dem **zweiten Platz landete das Team Schweiz 1 mit den Piloten Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger** mit einer Distanz von 2109,75 km. Die beiden aus dem Münsterland stammenden **Piloten Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl**, die als Lokalmatadore im Team GER 3 antraten, erreichten mit 2108,47 km einen würdigen **dritten Platz**. In der Hochphase des spannenden Rennens kämpften noch zwölf der 21 gestarteten Teams auch nach über zweieinhalb Tagen in der Luft um jeden Kilometer. Das packende Finale fand an der südwestlichen Küste von Portugal statt, wo die letzten drei Teams am Ende um jeden Meter rangen.

Mehrere Male verließen Team Österreich 2 und Schweiz 1 das sichere Festland, um sich über dem Nordatlantik in eine bessere Position zu bringen. Ziel: Der südwestlichste Zipfel von Portugal – der Strand von Sagres. Die Österreicher Wagner und Liller meisterten dann tatsächlich die Endladung auf der Landzunge. Auch Veranstaltungsleiter Sebastian Eimers zog ein positives Fazit: „Das diesjährige Rennen hat eindrucksvoll gezeigt, wie viel Leidenschaft und Durchhaltevermögen in jedem einzelnen Team steckt. Das packende Finale würdigt den Einsatz aller Beteiligten. Mein Dank gilt allen, die diese Veranstaltung möglich gemacht haben.“ Wilhelm und Benni Eimers im Team GER 1 landeten mit beeindruckenden 2070,90 km nach mehr als 64 Stunden in der Nähe von Salves, Portugal.

Das Video zu den Highlights:

<https://www.youtube.com/watch?v=93oXqCUdb3E>

Text und Fotos: Gordon Bennett 2024/red.

Freiwilligendienst (FSJ) im Luftsport

Es war schon ein gehöriges Stück Arbeit, bis man uns die Einsatzstelle für das freiwillige soziale Jahr (FSJ) bei der Segelfluggruppe Giuliani e. V. in Ludwigshafen-Dannstadt anerkannte. Seit dem 1. Mai ist eine der beiden Stellen jetzt auch besetzt: Der frischgebackene Abiturient und „Fastscheininhaber“ Dominik Dewald wurde vom Verein über den Träger Sportjugend Rheinland-Pfalz eingestellt.

Doch wie kamen wir auf die Idee?

Viele unserer jungen Piloten sind sozial engagiert und im Verein verwurzelt. Nach der Schule ging es für den ein oder anderen in der Vergangenheit deshalb schon ins naheliegende FSJ. Aber warum sollten wir diesen jungen Menschen nicht selbst ein Angebot machen? Zudem stellten wir fest, dass sinkende Aktivenzahlen gepaart mit immer mehr Arbeit am Flugplatz zu immer mehr Arbeits- und immer weniger Flugstunden führten. Auch bei der Suche nach Lösungen für dieses Problem empfahl sich der Freiwilligendienst.

Welche Möglichkeiten bietet der Einsatz ein FSJler?

Die Sportjugend Rheinland-Pfalz als Träger der Maßnahme wirbt mit dem Slogan „Das gewonnene Jahr“ und so sollte auch die Herangehensweise sein. Die Sportjugend übernimmt die überfachliche Ausbildung und verpflichtet die FSJler zu 25 Seminartagen im Jahr. Dort lernen die jungen Menschen die Grundlagen der Jugendarbeit, werden zum Übungsleiter „Breitensport“ ausgebildet und lernen andere FSJler kennen. Es besteht sogar die Möglichkeit, einen Teil der Seminarzeit für die fachliche Ausbildung – speziell für den Luftsport – zu nutzen. Im Verein selbst muss Dominik 39 Stunden pro Woche arbeiten, davon mindestens 50 % im Sport. Die anderen 50 % kann er über Verwaltungs- und Hausmeister-tätigkeiten abdecken. Und so ist Dominik jedes Wochenende am Flugplatz, übernimmt bald eigene Flugbetriebsdienste und organisiert im Hintergrund die Jugend. Unter der Woche hilft er in der Werkstatt, mäht den Flugplatzrasen, streicht Gebäude, räumt auf ... was eben an Arbeit auf dem Platz so anfällt. Einen Tag pro Woche aber arbeitet er in der Realschule in Kirchheimbolanden. Und das hat folgenden Grund.

Was kostet uns die Stelle?

Den Verein kostet Dominik 450 € im Monat, d. h. 5400 € im Jahr. Das ist für einen kleinen Verein schon eine Menge Geld und hier kommt die Schule ins Spiel. Wir haben einen Kooperationsvertrag mit der Schule abgeschlossen und uns verpflichtet, eine Arbeitsgemeinschaft in der Ganztagschule anzubieten. Durch diese Kooperation können wir einen stattlichen Teil von Dominiks „Gehalt“ bestreiten.

Und wie läuft das in der täglichen Praxis?

Im Moment steuert der Vorstand den täglichen Einsatz von Dominik. Dabei sind wir frei in der Arbeitszeitgestaltung, natürlich aber an die gesetzlichen Vorgaben gebunden. Es gibt eine ständig aktualisierte Arbeitsliste, die immer wieder mit neuen Jobs ergänzt und in der die Arbeitszeit erfasst wird. Die Ansprechpartner der Sportjugend arbeiten eng mit den Verantwortlichen im Vorstand zusammen. Dominik steht kurz vor der Scheinprüfung und so liegt



Dominik Dewald

der Fokus auch auf dem Bestehen der Prüfung. Erst dann kann er auch andere Flugbetriebsdienste abdecken. Als Jahresprojekt, das er als Aufgabe von der Sportjugend erhält, wird Dominik selbständig das Fluglager planen und organisieren und auch das Team des Standorts beim Jugendvergleichsfliegen begleiten.

Was stellen wir uns noch vor?

FSJler mit Flugschein lassen sich tadellos in jedem Dienstplan verbauen und können somit dieses Thema massiv entlasten. Auch die Winterarbeit kann enorm profitieren: Eigentlich ist fast immer jemand da, der die einfachen Tätigkeiten selbständig erledigt. Und wenn dann der Flugschein mal da ist, ergeben sich noch ganz andere Möglichkeiten. Bei gutem Wetter ist auch unter der Woche Flugbetrieb bei uns am Platz und eine Menge extrem schöner Segelflieger stehen einfach nur da und warten darauf, bewegt zu werden.

Gerne geben wir unsere Erfahrungen auch weiter und helfen anderen Vereinen, Einsatzstelle zu werden. Auch suchen wir natürlich jetzt schon Nachfolger für Dominik. Meldet euch einfach unter stefan.flugplatz@gmail.com.

Stefan Klemme, 1. Vorsitzender SFG Giuliani e. V.

Kleinanzeigen

Hoheitskennzeichen, Flugzeugkennungen, Wettbewerbskennzeichen und Dekore

Schnell noch den Flieger für die nächste Saison auch optisch fit machen. Wir bieten Hoheitskennzeichen, in Schwarz, Rot, Gelb oder in Schwarz, Rot, Gold als Komplett-Digitaldruckaufkleber sowie geplottete Rumpfbeschriftungen und Wettbewerbskennzeichen an. Die Ausführung erfolgt auf hochwertiger Hochleistungsfolie (Oracal 751).

Rumpfbeschriftung (links, rechts) angepasst nach LuftVZO Anlage 1 geplottete Hochleistungsfolie komplett mit Übertragungsfolie zur Montage nur 58,- €. Flächenbeschriftung angepasst, Ausführung wie vorab nach LuftVZO Anlage 1 nur 69,- €. Natürlich bieten wir auch Wettbewerbskennzeichen, Cockpitaufkleber, CFK-Folien für Instrumentenbrett, Lackierschablonen und mehr für Privatpiloten und Vereine zu vereinsfreundlichen Preisen an.

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



W.Schlosser Flugzeugkennung Technischer Support
Tel. 0170 7625941 Mail wschlosser@outlook.de
Oder besuchen Sie uns im Netz unter Flugzeugkennung.com

IKARUS C-22 FOX

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

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

**WWII Borduhren**

Kleine Sammlung von WWII Borduhren im ausgezeichneten Erhaltungszustand zu verkaufen. Z.B. Junghans Modell Bo-Uk-I-Fl 23885 (war in BF-109, FW-190, HE-111 eingebaut)

Anfragen bitte an: info@vintagewings.de



IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2024

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

www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de,
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH) Tel.: 0151 75018631

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.
Detlev Thamm, Am Bienenschauer 9, 27777 Ganderkesee
Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72
E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de
Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

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

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

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

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

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Tanja Adamski, Tobias Barth, Alexander Behr, Stefan Biwald, Sebastian Christen, Wiebke de Boer, Ingo de Vries, Sophie Hartmann, Gerhard Hartmann, Steff Hau, Benjamin Heibel, Patrick Holland-Moritz, Christian Lucky Horn, Sophia Hüster, Tom Illgner, Michael Jäckel, Stefan Keller, Detlef Ketter, Stefan Klemme, Elisabeth Krell, Justus Künanz, Joachim Marholdt, Oliver Meindl, Martin Molitor, Nico Muffert, Florentin Müller, Stephanie Philippi, Leandra Prawitt, Asvath Ravichandran, Tobias Schmohl, Günther Schöffner, Robin Shearer, Joachim Siems, Ute Sotomayor, Frank Steege, Sascha Stüber, Viktor Taube, Sabine Theis, Titus Tränckler, Gesa Walkhoff, Morell Westermann 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 12. Dezember 2024*
Redaktionsschluss ist am 04. November 2024*.

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

