

43. Jahrgang

Ausgabe 6/2024

E 20247

DULV

Informationen für Ultraleichtflieger

info





THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 9 – 12, 2025
Friedrichshafen
Germany

AERO-EXPO.COM



Wie geht es weiter?

In diesem Jahr hat sich beim DULV vieles verändert. Der plötzliche und unerwartete Tod von Jo Konrad hat uns alle zutiefst erschüttert und brachte unweigerlich zahlreiche Veränderungen mit sich. Fast 40 Jahre Vorstandserfahrung fielen von einem Tag auf den anderen weg und mussten sofort ersetzt werden. In Übereinstimmung mit der Satzung übernahm Jörg Seewald als 2. Vorsitzender zunächst die Rolle des stellvertretenden Vorstands. Die darauf folgenden Wochen und Monate waren davon geprägt, die Stabilität und den Betrieb aufrechtzuerhalten. Dies wäre ohne die tatkräftige Unterstützung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der DULV-Geschäftsstelle in Morbach nicht möglich gewesen.

Da in diesem Jahr Neuwahlen anstanden, wurde auf der Jahreshauptversammlung in Saarmund ein neuer Vorstand sowie eine neue Kommission gewählt. Jörg Seewald wurde zum ersten Vorsitzenden gewählt. Als erfahrener Diplom-Ingenieur der Luft- und Raumfahrttechnik ist Jörg beim DULV seit vielen Jahren unter anderem für die Musterzulassungen der Drehflügler verantwortlich und hatte als zweiter Vorsitzender entsprechende Vorstandserfahrungen gesammelt. Er ist im Besitz sämtlicher Luftsportgerätelizenzen einschließlich der Lehrberechtigungen.

Als 2. Vorsitzender wurde Benedikt Glock gewählt. Benedikt hat Fahrzeugtechnik studiert. Während seines Studiums hat er beim DULV bereits Aufgaben im Bereich der Technik und nach seinem Abschluss den Bereich der Musterzulassungen für Dreiflügler verantwortlich übernommen. Durch seine tägliche Arbeit vor Ort in der Geschäftsstelle ist Benedikt bereits umfassend in die Verbandsarbeit und in die Kommunikation mit den Behörden eingearbeitet.

Ein Großteil der Vorstandsarbeit wurde in der Vergangenheit von Jo allein bewältigt. Diese Arbeitsweise möchten und können wir in dieser Form nicht fortführen, da die Verwaltungsaufgaben für den DULV in den letzten Jahren erheblich zugenommen haben. Dies bindet sowohl im Vorstand als auch in der Geschäftsstelle erhebliche Ressourcen, die wir besser für das Tagesgeschäft und insbesondere für die Unterstützung unserer Mitglieder einsetzen wollen. Zukünftig werden wir relevante Themen im Team bearbeiten, um das Know-how auf mehrere Schultern zu verteilen und die Kompetenz der Geschäftsstelle damit gezielt weiter auszubauen. Wir werden uns dafür einsetzen, den Verwaltungsaufwand für den Luftsport so gering als möglich zu halten, um uns mehr auf das Wesentliche – die UL-Fliegerei – zu fokussieren, soweit uns dies rechtlich möglich ist.

In den 1970er Jahren startete der DULV mit den leichten und kostengünstigen ULs. Heute sind über 300 km/h Reisegeschwindigkeit, Autopiloten und Turbinen im UL-Heli fast zur „Normalität“ geworden. Für die Zukunft des DULV ist es uns wichtig, dass der Verband als Interessenvertretung für die UL-Flieger und weniger als „Behörde“ wahrgenommen wird. Dabei wollen wir das einfache, leichte und auch kostengünstige Fliegen nicht vergessen, sondern fördern.

*Euer Jörg,
euer Benedikt*





Foto: Zeyfer Ertem



18 Piloten wagten sich in die Türkei, ein Land, in dem die VFR-Fliegerei noch in den Kinderschuhen steckt.

Ein Reisebericht gegen den Winterblues: Südamerika Teil 2

Der DULV-Vorstand und die Kommission wurden auf der Jahreshauptversammlung neu gewählt.



Bei der DULV-Jahreshauptversammlung konnten sich die langjährig aktiven Kommissionsmitglieder nach der Wahl beruhigt zurücklehnen.

Punktgenaue Landung bei der Deutschen Meisterschaft in Bad Saulgau.



Imposante Natur, beeindruckende Gastfreundschaft und viel Kultur erlebten unsere Südamerika-Piloten in ihren 3 Gyros.



Inhalt 6/2024

Informationen

- 6 Die DULV-Jahreshauptversammlung und die Fortbildungen im Rückblick
- 8 Protokoll der JHV und Statistik aus der DULV-Geschäftsstelle
- 14 Neu in der DULV-Kommission: Benedikt Bös
- 14 DULV-Info auch als E-Paper
- 15 Neu in der DULV-Kommission: Maximilian Hoffmann
- 16 Neu in der DULV-Kommission: Thilo Schick
- 17 Überweisung der Jahresrechnung
- 17 Intelisano Aviation beendet die Zusammenarbeit mit Tecnam
- 18 Weihnachtsgrüße aus der Geschäftsstelle
- 18 Personelle Veränderungen in der Geschäftsstelle

Termine

- 19 Terminübersicht
- 20 Flugschulpinnwand 2025
- 20 Flugschulpinnwand: Wer? Wie? Was?
- 21 Fliegen ohne Flugleiter
- 21 Neue DULV-Musterzulassung: Der Elektra Trainer
- 22 Refresher für UL-Piloten
- 40 Refresher: Auflösung und Auswertung
- 23 Mitgestaltung am DULV-Info
- 23 Flügel Welt Index: Informativ für alle Piloten

Reise

- 24 Eine Gruppen-Flugreise in die Türkei
- 36 Mit dem Tragschrauber rund um Südamerika – Teil 2

Berichte

- 30 32. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen
- 32 Neustart bei der Deutschen Meisterschaft: Leute mit Verantwortung, Neugier und Teamgeist gesucht
- 33 Wettbewerbe und Fliegerlager: 10 unschlagbare Gründe, warum jeder Hobbypilot dabei sein sollte
- 35 3 neue Weltrekorde
- 35 Einflug in die Schweiz
- 41 Mein Lieblingsbild
- 42 Rückblicke auf die Flugfeste und -treffen
- 44 Neue Flugschulen: Auf dem Weg zur fliegerischen Freiheit

45 Kleinanzeigen

Impressum

Verantwortlich: Jörg Seewald

Gestaltung & Satz: www.sibillabolay.de

Erscheinung: 6 x jährlich

Redaktion: Sibilla Bolay, SBolay@dulv.de
Tina Gruber, tgruber@dulv.de

Gewerbl. Anzeigen:
tgruber@dulv.de

Titel: Sebastian Siemers

Druck: Knöpfle Druck GmbH & Co. KG,
Backnang

Herausgeber und Verleger:

Deutscher Ultraleichtflugverband (DULV) e. V.
Mühlweg 9, 71577 Großlarch-Morbach
Tel. 07192 93014-0, Fax 07192 93014-39

DULV im Netz: www.dulv.de

Mitglieder, Versicherungen: info@dulv.de

Lizenzen, Flugschulen: sbeck@dulv.de,
mhaag@dulv.de

Verkehrszulassungen: mhaag@dulv.de,
kivanova@dulv.de

Prüfer Kl. 5: info@dulv.de

Rechnungswesen, Kasse: mtraenkle@dulv.de,
tgruber@dulv.de

Chefangelegenheiten: jseewald@dulv.de

Der Bezug des DULV-Info ist im Mitgliedsbeitrag des DULV e. V. enthalten.

Texte, insbesondere die namentlich genannter Autoren, geben nicht zwingend die Auffassung des DULV-Vorstandes wieder. Obwohl wir uns jede Mühe geben, die hier veröffentlichten Informationen zu verifizieren, können wir keine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit übernehmen.

Die Redaktion behält sich Kürzungen der eingesandten Artikel vor.

Die Reproduktion dieses Magazines ist mit Quellenangabe erwünscht.

21. und 22. September 2024

Die DULV-Jahreshauptversammlung und die Fortbildungen im Rückblick

Zur diesjährigen Jahreshauptversammlung des DULV hatte der LSV Milan auf den Sonderlandeplatz Saarmund nahe Potsdam eingeladen. Der wunderschön im Naturpark Nuthe-Nieplitz gelegene Flugplatz wurde auf der Jahreshauptversammlung 2023 in Morbach als Austragungsort für die JHV 2024 gewählt.



Die aufmerksamen Zuhörer der Fortbildung

Zu diesem Zeitpunkt hatte noch niemand geahnt, dass unser im Juli verstorbene erste Vorsitzende Jo Konrad dieser Veranstaltung nicht mehr würde beiwohnen können. Sein Fehlen war an diesem Wochenende noch einmal besonders deutlich spürbar. Obwohl – oder vielleicht gerade weil – er in den zahlreichen Gesprächen auf dem Flugplatz an diesem Wochenende allgegenwärtig war. Eine JHV, ein DULV ohne Jo – an diesen Gedanken konnten und können sich viele nur schwer gewöhnen. Trotzdem müssen wir uns mit dieser Situation arrangieren.

Und so begrüßte Mike Kasten am Samstagvormittag bei strahlend blauem Himmel 45 Teilnehmer zur alljährlichen Fluglehrerfortbildung.

Er informierte die Anwesenden ausführlich über anstehende Fortbildungen und Lehrgänge, und blickte zurück auf vergangene Veranstaltungen. Außer-

dem wurden statistische Erhebungen aus dem Bereich Lizenzen/Ausbildung genau beleuchtet. Er referierte außerdem über Entbürokratisierung in mehreren Bereichen, die neuen Ausbildungsnachweishefte und Änderungen im Ausbildungshandbuch. Befähigungs- und Kompetenzüberprüfungen wurden ebenso thematisiert wie schwere Unfälle aus dem vergangenen Jahr.

Anschließend folgte ein Vortrag von einem Fluglotsen der DFS über VFR-Fliegen in/um/unter kontrollierten Lufträumen C (Charly) und D (Delta).

Weiter ging es nach einer ausgedehnten Mittagspause mit der Prüfer-Klasse-5-Fortbildung. Die Referenten Benedikt Glock und Uwe Bernhard hatten viele interessante Themen für die insgesamt 33 Teilnehmer im Gepäck. Ein Schwerpunkt der Fortbildung war die Wägung bei der Jahresnachprüfung. Hier wurde insbesondere auf den Unterschied zwischen dem Schwerpunktbereich im Flug und bei Leermasse eingegangen.

Des Weiteren wurde die jeweilige Herangehensweise und der Unterschied zwischen Erweiterungen von Musterzulassungen und ergänzenden Musterzulassungen (EMZ) beleuchtet. Auch Auffälligkeiten bei Jahresnachprüfungen waren ein Thema: Anhand vieler Fotos aus dem Prüferalltag konnten zahlreiche Beispiele für Missstände bei den zu prüfenden Luftsportgeräten visualisiert werden.

Nachdem diese und weitere relevante Inhalte abgehandelt waren, ging es zum inoffiziellen Teil des Tages über. Gestärkt durch Herzhaftes vom Grill oder Süßes vom Crêpes-Stand ließen die Anwesenden den Tag in gemütlicher Atmosphäre ausklingen. Auch die typisch ostdeutsche Fettbemme durfte beim kulinarischen Angebot natürlich nicht fehlen.

Selbst Romantiker kamen an diesem Abend voll auf ihre Kosten: Sie wurden mit einem Sonnenuntergang wie aus

dem Bilderbuch verwöhnt.

Um kurz nach 11 Uhr am nächsten Morgen ging es bei schönstem Spätsommerwetter mit der Jahreshauptversammlung weiter. Die Mitglieder der DULV-Kommission berichteten den rund 50 Anwesenden in diesem Rahmen über ihre Arbeit. Vorstand und Kassenprüfer wurden entlastet. Außerdem standen Neuwahlen an.

In diesem Zuge wurden die anwesenden Mitglieder darüber informiert, dass gleich 4 Mitglieder aus der DULV-Kommission aus persönlichen Gründen nicht erneut für ihr Amt kandidieren werden. Versammlungsleiter Jörg Seewald bedankte sich im Namen des DULV bei den scheidenden Kommissionsmitgliedern Joachim Faßbender (Flugbetrieb), Michael Kasten (Ausbildung), Wolfgang Lintl (Sport) und Stephan Haas (Finanzen). Alle vier wurden herzlich verabschiedet und erhielten zum Dank für ihre langjährige wertvolle Arbeit symbolisch ein Geschenk: Einen Regiestuhl mit DULV-Logo, in dem sie sich zur wohlverdienten Ruhe setzen können.

Ein ausführliches Protokoll zur JHV findet ihr auf Seite 8. Die jeweils neu ins Amt gewählten Kommissionsmitglieder werden auf den Seiten 14 bis 16 vorgestellt.

Zum Schluss noch einmal ein herzliches Dankeschön an den LSV Milan und ganz besonders an Udo Reimann für die Gastfreundschaft, die tolle Organisation, den reibungslosen Ablauf, die gute Bewirtung und für alle damit verbundenen Mühen.

✉ **Übrigens: Udo Reimann hat einen kurzen Film über das JHV-Wochenende zusammengeschnitten. Diesen findet ihr unter folgendem Link: <https://www.youtube.com/watch?v=SvNhsth6-bs>**



Der neue DULV-Vorstand und -Kommission (v. l. n. r.): Maximilian Hoffmann (Referat Ausbildung), Benedikt Glock (2. Vorsitzender), Jörg Seewald (1. Vorsitzender), Thilo Schick (Finanzreferent), Dr. Michael Erb (Beirat für Behörden und Verbände), Max Walch (Beirat Ausbildung), Uwe Bernhard (Referat Technik Trike). Es fehlen: Walter Holzmüller (Referat Technik Motorschirm) und Benedikt Bös (Referat Sport)



Protokoll



DULV
 JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG
 22. SEPTEMBER 2024
 FLUGPLATZ SAARMUND
 HERZLICH WILLKOMMEN!

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Wahl der Protokollführerin
3. Feststellung der Beschlussfähigkeit
4. Annahme der Tagesordnung
5. Genehmigung des Protokolls der DULV JHV 2023
6. Bericht der UL-Kommission
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Entlastung der UL-Kommission und der Kassenprüfer
9. Neuwahl der Kassenprüfer
10. Neuwahl der UL-Kommission
11. Ort der DULV-Jahreshauptversammlung 2025
12. Verschiedenes

TOP 1: Begrüßung

Versammlungsleiter Jörg Seewald eröffnet die Sitzung um 11:08 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder.

Top 2: Wahl der Protokollführerin

Miriam Tränkle wird ohne Gegenstimmen zur Protokollführerin ernannt.

TOP 3: Feststellung der Beschlussfähigkeit

Die Beschlussfähigkeit der Versammlung wird unter Verweis auf die Satzung festgestellt: „unabhängig von der Zahl der Anwesenden beschlussfähig“.

TOP 4: Annahme der Tagesordnung

Die vorläufige Tagesordnung wird verlesen. Die anwesenden Mitglieder nehmen die Tagesordnung per Akklamation einstimmig an.

TOP 5: Genehmigung des Protokolls der DULV-JHV 2023

Das Protokoll der DULV- JHV 2022 (erschien im DULV-Info 6/2023) wird von den anwesenden Mitgliedern per Akklamation ebenfalls einstimmig angenommen.

TOP 6: Bericht der UL-Kommission

Jörg Seewald beginnt den Bericht mit einem kurzen Überblick über Hindernisse und Problemstellungen im Tagesgeschäft, die sich nach Jo Konrads Tod in der Geschäftsstelle ergeben haben. So wurde beispielsweise der Zugriff auf unsere Bankkonten gesperrt. Um hier wieder handlungsfähig zu werden, mussten enorme Anstrengungen unternommen werden.

Unter Anderem war auch für den Zugang zum Lobby-Register, in dem der DULV eingetragen sein muss, viel Aufwand nötig.

Es folgen statistische Erhebungen aus der Geschäftsstelle. Die anwesenden Mitglieder werden darüber informiert, dass bei dem Betrachtungszeitraum der Zahlen eine Änderung vorgenommen wurde: Bislang wurde für die statistischen Erhebungen der Zeitraum von September bis September, also von JHV zu JHV betrachtet. Das Geschäftsjahr

läuft aber vom 01.01. bis zum 31.12. Ab sofort wird als Basis für die Statistik das Geschäftsjahr herangezogen.

Das Problem bei der bisherigen Herangehensweise war, dass der Mitgliederzuwachs im Laufe des Jahres berücksichtigt wurde, Kündigungen aber immer erst zum Anfang des jeweils nächsten Jahres erfasst werden konnten. Von dem neuen Verfahren verspricht sich Jörg Seewald, dass die Zahlen vergleichbarer werden und ein korrekteres Abbild des aktuellen Status quo bieten.

Es folgt eine Übersicht über die Altersstruktur der DULV-Mitglieder. Die am stärksten vertretene Altersgruppe liegt aktuell bei 58 Jahren. Daraus ergibt sich, dass wir mit hoher Wahrscheinlichkeit im Laufe der nächsten Jahre weiterhin einen Rückgang der Mitgliederzahlen verzeichnen werden. An dieser Stelle appelliert Jörg Seewald erneut an die Flugschulen, ihre Flugschüler für eine DULV-Mitgliedschaft zu motivieren.

Insgesamt gab es im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang von 146 Mitgliedern. Somit belief sich die Zahl der Mitglieder im DULV zum 31.12.2023 auf 6.211. Davon sind 28 % über eine Vereinsmitgliedschaft beim DULV gemeldet.

Das Wort wird an Ausbildungsreferent Mike Kasten übergeben. Dieser verweist zu Beginn seiner Ausführungen darauf, dass die Zahlen bezüglich der Ausbildung in diesem Jahr noch nach dem bisherigen Verfahren erhoben

wurden. Diese Zahlen waren schon vor dem Entschluss zur Verfahrensänderung ermittelt und eine Änderung war in der Kürze der Zeit nicht mehr möglich.

Mike Kasten verschafft den anwesen-



Foto: Udo Reimann

den Mitgliedern zunächst einen Überblick über den Bestand der Flugschulen und Fluglehrer.

164 Flugschulen werden aktuell beim DULV gelistet, 6 neue Flugschulen kamen im vergangenen Betrachtungszeitraum hinzu. Aktuell besitzen 813 Mitglieder eine Lehrberechtigung, 27 davon wurden innerhalb der letzten 12 Monate erteilt.

Seit dem 01.09.2023 wurden 588 neue Lizenzen erteilt, die meisten davon für Dreiaxser (365), gefolgt von Motorschirm-lizenzen (178). Die Gesamtzahl aller beim DULV geführten Lizenzinhaber liegt im Moment bei 10.506. Der Organisationsgrad der Lizenzinhaber im Verband: Trike: 63 %, Dreiachs: 30 %, Motorschirm: 26 %, Motorschirm-Trike: 69 %, Fußstart: 39 %, Tragschrau-

Statistik aus der DULV-Geschäftsstelle

Mitglieder: Entwicklung seit der JHV 2022

Zeitraum	Jahr	Neumitglieder	Kündigungen	Bestand am 31.12.
01.01.– 31.12.	2022	387	469	6.357
01.01.– 31.12.	2023	323	393	6.211

Anmerkung:

Die Kündigungen im Laufe eines Jahres sind am 31.12. noch im Bestand, denn sie werden erst zum 01.01. des Folgejahres wirksam. Man kann also die Kündigungen eines Jahres nicht mit den Neumitgliedern desselben Jahres verrechnen.

ber: 38 %, UL-Hubschrauber: 58 %. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass dem DULV nicht bekannt ist, wie viele Lizenzinhaber tatsächlich noch aktiv am Flugbetrieb teilnehmen.



Weiter geht es mit einem kurzen Rückblick auf die Lehrgänge, die im Betrachtungszeitraum durchgeführt wurden: Wie in jedem Jahr fand in Hofgeismar ein Fluglehrer-Didaktik/Theorie-Lehrgang Theorie statt; von den insgesamt 8 Teilnehmern haben 6 bestanden.

Der Praxislehrgang Tragschrauber/Dreiecks in Eisenach musste aufgrund der geringen Teilnehmerzahl gecancelt werden.

Des Weiteren wurden 2 Online-Lehrgänge für Fluglehrer aller Sparten veranstaltet, die jeweils gut besucht waren. Die Präsenz-Fortbildung für Motorschirm-Fluglehrer hingegen wurde sehr schwach frequentiert. In der

Vergangenheit mussten bereits mehrere geplante Lehrgänge für einzelne Kategorien mangels Teilnehmerzahlen abgesagt werden. Daher werden zukünftig keine getrennten Lehrgänge mehr für die einzelnen Sparten angeboten.

Parallel zu dem bisher gängigen traditionellen Lehrgangskonzept wird aktuell an einem standardisierten Verfahren für ein individualisiertes Ausbildungskonzept gearbeitet. Dieses sieht vor, dass Fluglehreranwärter individuelle Termine mit ausgewählten DULV-zertifizierten Flugschulen vereinbaren können, bei denen ihnen die Ausbildungsinhalte analog zu dem klassischen Modell vermittelt werden. Auch hier beginnt die Ausbildung mit einer Auswahl- und endet mit einer Abschlussprüfung.

Es folgt ein Hinweis darauf, dass mittlerweile für alle Sparte (bis auf UL-Hubschrauber) ein Fragenkatalog auf Englisch erarbeitet wurde. Diesen verkaufen wir ausschließlich im Paket: Fragenkatalog plus Prüfungsabnahme.

Mike Kasten beschließt seinen Bericht mit erfreulichen Nachrichten: Bei der Überarbeitung des Ausbildungshandbuchs konnten viele Vorschläge seitens des DULV beim LBA durchgesetzt werden. Die neueste Version findet man auf der DULV-Homepage: https://www.dulv.de/sites/default/files/Downloads/Ausbildungshandbuch%20DULV%201.40_1.pdf

Des Weiteren gibt es inzwischen neue

Ausbildungsnachweishefte, in denen alle notwendigen Formulare zusammengefasst sind.

Jörg Seewald fährt mit den Erhebungen aus dem Bereich Technik fort. Betrachtet wird wieder der Zeitraum: 01.01.2023 bis 31.12.2024.

Insgesamt gab es im vergangenen Jahr 102 neue Verkehrszulassungen. (Dreiecks: 85, Tragschrauber: 9, Trike: 3, Motorschirm-Trike >120 kg: 3, UL-Hubschrauber: 2).

Es wird darauf hingewiesen, dass sich momentan mehrere Hubschrauber im Musterzulassungsverfahren befinden, hier wird sich also in absehbarer Zeit hoffentlich einiges tun. Bei den anderen Sparten ist auffällig, dass die mittleren Preissegmente kaum noch gefragt werden. Sowohl bei den Dreiecksern als auch bei den Tragschraubern werden mittlerweile fast nur noch hochpreisige Modelle neu zugelassen.

Im Bereich UL unter 120 kg wurden 59 Luftsportgeräte neu eingetragen. Daraus ergibt sich ein Gesamtbestand von 2.657 Verkehrszulassungen und 1.832 Eintragungen für leichte ULs, die momentan vom DULV verwaltet werden. Des Weiteren wurden im vergangenen Jahr insgesamt 20 neue Musterzulassungen erteilt. (Dreiecker: 17, Trike: 2, UL-Hubschrauber: 1)

Es folgt eine Auflistung der erweiterten Musterzulassungen: Hier gab es im Jahr 2023 im Bereich der Dreiecker

25 Erweiterungen, im Bereich Trike 4 Erweiterungen und 2 Erweiterungen bei den Tragschraubern.

Beschlossen wird der Bericht aus dem Bereich Technik mit einem Blick auf die 10 Ergänzungen zu Musterzulassungen aus dem vergangenen Jahr: Hier geht es hauptsächlich um Auflastungen bei Dreiecksern. Die meisten wurden von Günther Spitzer beantragt.

Der nächste Redebeitrag aus der UL-Kommission wird von Finanzreferent **Stephan Haas** beigesteuert. Er setzt die anwesenden DULV-Mitglieder über den aktuellen Stand der Finanzen in Kenntnis. Mit einem guten betrieblichen Plus im Jahr 2023 konnte der positive Trend der Vorjahre fortgesetzt werden.

Stephan Haas verweist erneut auf die Notwendigkeit der Rücklagenbildung. Der DULV arbeitet nicht gewinnorientiert. Zur Sicherung eventuell eintretender „schlechter Zeiten“, sowie für die Durchführbarkeit spezieller Projekte wurde der Aufbau einer (Betriebsmittel-) Rücklage angestrebt.

Im weiteren Verlauf seiner Präsentation stellt Stephan Haas kurz die Einnahmen des DULV und die betrieblichen Ausgaben im Betrachtungszeitraum gegenüber. Da sich bei diesen Zahlen im Vergleich zu den Vorjahren lediglich Schwankungen in Höhe von 3-5 % ergeben haben, verzichtet er in diesem Jahr mit Zustimmung der anwesenden Mitglieder auf eine detaillierte Beleuchtung

der einzelnen Positionen. Er verweist jedoch darauf, dass sich ca. ein Drittel der Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen zusammensetzen, die übrigen zwei Drittel werden im Rahmen unserer hoheitlichen Tätigkeiten generiert.

Stephan Haas beschließt seinen Bericht mit der Information, dass er in diesem Jahr – nach 10 Jahren Amtszeit – aus privaten Gründen nicht mehr zur Wiederwahl für die Position des Finanzreferenten zur Verfügung stehen wird und beendet seinen Vortrag mit einem Dank für das ihm entgegengebrachte Vertrauen und die stets gute Zusammenarbeit.

Anschließend ergreift Sportreferent **Wolfgang Lintl** das Wort. Auch er informiert die Mitglieder darüber, dass dieser Bericht seine letzte Amtshandlung in der Rolle als offizielles Kommissionsmitglied sein wird – er wird nicht erneut zur Wahl stehen.

Er beginnt seinen Bericht mit einer Begründung für die finanzielle Förderung des Leistungssports seitens des DULV. Er hebt hervor, wie wertvoll, lehrreich und wichtig sportliche Wettbewerbe und Meisterschaften für die jeweiligen Teilnehmer und deren fliegerische Weiterentwicklung sind. Auch die Sichtbarkeit innerhalb und außerhalb unserer Fliegerwelt, die sich durch entsprechende Presseberichte solcher Veranstaltungen ergibt, sollte nicht außer Acht gelassen werden.

Er räumt ein, dass der Wettbewerbssport aktuell nur von einer relativ kleinen Gruppe betrieben wird, was auch die Teilnehmerzahlen bei den 32. Deutschen UL-Meisterschaften in Bad



Saulgau erneut bestätigten.

Allerdings blickt er optimistisch in die Zukunft, was hauptsächlich Benedikt Bös zu verdanken ist: Ihm gelang es in den vergangenen Jahren, eine immer größer werdende Truppe von wettbewerbsinteressierten Motorschirm-Piloten um sich zu scharen. So haben in diesem Jahr gleich 14 Piloten (Fußstarter und Triker) an der offenen nationalen Meisterschaft in England teilgenommen, die gleichzeitig auch als Test für die Weltmeisterschaft der Motorschirmflieger galt. Diese wurde Anfang August ebenfalls in Großbritannien ausgetragen.

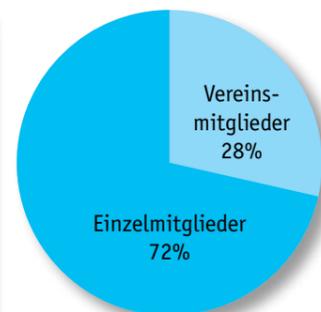
Insgesamt 8 Motorschirm-Piloten haben sich für besagte WM qualifiziert und waren so erfolgreich, dass die

Mitglieder: Entwicklung seit 2015



Neuer Betrachtungszeitraum: Januar bis Dezember

Aufteilung in Mitgliedsarten



Insgesamt 6.211 Mitglieder

Ausbildung: Lizenzen Bestand und neu ab 01.09.2023

UL-Kategorie	Bestand	Neu
Trike (UL + LL)	1.154	8
Trike(nur LL)	604	7
Dreiecker (UL + LL)	6.877	365
Dreiecker (nur LL)	815	2
Motorschirm	5.857	178
Motorschirm-Trike	281	9
Fußstart-UL	581	-
Tragschrauber	1.169	17
UL-Hubschrauber	45	2
Gesamt	10.506	588

Fußstarter in der Gesamtwertung der Nationen eine Bronzemedaille erringen konnten.

Bei der UL-Weltmeisterschaft, die nur eine Woche vorher ebenfalls in



Die scheidenden Kommissionsmitglieder: Mike Kasten, Wolfgang Lintl und Joachim Faßbender

Großbritannien stattfand, gab es auch eine Erfolgsmeldung: Eine Bronzemedaille in der Tragschrauberklasse für Johannes Lemburg und Copilotin Gisela Böllhoff.

Wolfgang Lintl legt zum Abschluss seines Berichts den anwesenden Mitgliedern die Wahl von Benedikt Bös zum neuen Sportreferenten ans Herz und bedankt sich sowohl bei der Kommission als auch bei den Hauptamtlichen in Morbach für die über zwanzigjährige gute Zusammenarbeit.

Im Anschluss an diesen Bericht stellt Kommissionsmitglied **Joachim Faßben-**

der seine Arbeit für den DULV vor. Sein Aufgabengebiet umfasst hauptsächlich die Beratung von Mitgliedern, die ein Fluggelände genehmigen lassen wollen. Er fungiert hier als Mittler zwischen Antragsteller und zuständiger Luftfahrtbehörde.

In den letzten Jahren wurden immer mehr Windkraftanlagen in der Nähe von Flugplätzen gebaut. Aktuell sind deutschlandweit 6 weitere Windkraftanlagen in unmittelbarer Nähe von Sonderlandeplätzen in Planung.

Anhand einiger Beispiele erläutert Joachim Faßbender, welche Konsequenzen sich bei der Errichtung eines Windparks für die jeweiligen Flugplatzbetreiber ergeben.

Der rechtzeitige Einstieg der Platzhalter in die Planung der Windparks ist wichtig, damit der eigene Anspruch angemeldet werden kann und der Flugbetrieb nicht unmöglich wird. Hier gilt es, gemeinsam mit den Windparkbetreibern, der Gemeinde und den zuständigen Behörden eine für alle Beteiligten gangbare Lösung zu finden. Wenn der Standort für einen neuen Windpark erstmal steht, kann daran nicht mehr viel gerüttelt werden.

Auch Joachim Faßbender beschließt seinen Bericht mit der Information, dass er nach jahrzehntelanger guter und fruchtbarer Zusammenarbeit aus privaten Gründen aus der DULV-Kommission ausscheiden wird.

Auf den Bericht aus dem Bereich Flugbetrieb folgt ein kurzer Redebeitrag von **Dr. Michael Erb** (Geschäftsführer der AOPA), welcher der DULV-Kommission seit 2006 als Beirat beiwohnt.

Er lobt die jahrelange freundschaftliche Verbindung der beiden Verbände DULV und AOPA, ganz besonders den informellen, aber konstruktiven Austausch. Außerdem hebt er die gemeinsamen Interessen der Echo- und Ultraleichtflieger vor allem bei Fragen rund um den Luftraum hervor. Bei entsprechender Interessenvertretung beispielsweise gegenüber der DFS ist es nur von Vorteil, wenn sich beide Verbände zusammenschließen.

Daher hofft er auch weiterhin auf enge Zusammenarbeit, von der beide Verbände nur profitieren können.

TOP 7: Bericht der Kassenprüfer Jan Meewes und Alfred Schnüttgen haben die Kassenprüfung in diesem Jahr am 03.09.2024 vor Ort in Morbach durchgeführt.

Jan Meewes bestätigt die ordentliche Kassenführung für 2023, es gibt keine Beanstandungen der Buchhaltung, der Verwendung der Mittel und der vorgelegten Nachweise. Die Entlastung des Vorstandes wird empfohlen.

Da der Bericht der Kommission noch nicht abgeschlossen ist, wird der Antrag auf Entlastung vorerst zurückgestellt.

TOP 8: Entlastung der UL-Kommission/der Kassenprüfer
Die Entlastung der UL-Kommission und der Kassenprüfer wird per Akklamation ohne Gegenstimmen angenommen. Jörg Seewald bedankt sich bei den anwesenden Mitgliedern für die Entlastung und das damit ausgesprochene Vertrauen.

TOP 9: Neuwahl Kassenprüfer
Für die Neuwahl der Kassenprüfer stellen sich erneut **Alfred Schnüttgen** sowie **Udo Reimann** zur Wahl und werden per Akklamation ohne Gegenstimmen ins Amt gewählt.

TOP 10: Neuwahl der UL-Kommission
Jörg Seewald informiert die anwesenden Mitglieder darüber, dass dem Vorstand des DULV das geplante Ausscheiden der vielen langjährigen Kommissions- und Gründungsmitglieder weit vor der diesjährigen Jahreshauptversammlung bekannt war. Gemeinsam wurde daher bereits im Vorfeld noch zusammen mit Jo ein Vorschlag für die entsprechende Nachfolge der neu zu besetzenden Posten erarbeitet. Dieser Vorschlag wird nun – jeweils zusammen mit einer kurzen Begründung der entsprechenden Personalie – von Jörg Seewald vorgestellt:

- 1. Vorsitzender: Jörg Seewald
- 2. Vorsitzender: Benedikt Glock
- Finanzreferent: Thilo Schick
- Referat Technik Trike: Uwe Bernhardt
- Referat Technik Motorschirm: Walter Holzmüller
- Referat Ausbildung: Maximilian Hoffmann
- Referat Sport: Benedikt Bös

Die Bearbeitung der Geländezulassungen wird künftig in die Geschäftsstelle verlagert. Dieser Prozess wird auch bereits seit längerer Zeit gelebt.

Nach einer kurzen persönlichen Vorstellungsrunde der neuen Kandidaten schlägt Jörg Seewald vor, über den Vorstand und die DULV-Kommission wie auch in den Vorjahren per Blockwahl abzustimmen. Dieser Vorschlag wird ohne Gegenstimmen angenommen.

Der zur Wahl stehende Block wird von den anwesenden Mitgliedern ohne Gegenstimmen und ohne Enthaltungen

per Akklamation einstimmig gewählt. Es folgt ein kleiner informeller Teil, in dem die scheidenden Kommissionsmitglieder vom neuen ersten Vorsitzenden verabschiedet werden. Zum Dank für ihre jahrelangen treuen Dienste erhalten alle ein symbolisches Geschenk.

TOP 11: Ort der DULV-Jahreshauptversammlung 2025
Gemäß der im Vorjahr beschlossenen Änderung zum Auswahlverfahren für den Ort der nächsten JHV soll für das kommende Jahr ein Austragungsort aus dem Postleitzahlenbereich 2 bis 4 gewählt werden. Aus diesem Postleitzahlenbereich stellt sich jedoch niemand zur Wahl. Daher rückt der Postleitzahlenbereich 5, 6 und 7 nach.

Der LSV Morbach e.V. (Postleitzahl 71577) bietet sich für die Austragung der JHV 2025 an und wird per Akklamation ohne Gegenstimmen mit einer Enthaltung gewählt.

Die Jahreshauptversammlung 2025 wird daher wieder in Großerlach-Morbach, am Sitz der DULV-Geschäftsstelle stattfinden.

Top 12: Verschiedenes
Es folgt eine Wortmeldung aus der Versammlung: Wenn der DULV nicht überaltern will, dann muss die überwiegend junge Motorschirmgemeinde gestärkt werden, denn sie sind die Zukunft des DULV. Vor diesem Hintergrund wäre es wünschenswert, wenn es bei der „Allgemeinverfügung für die Erlaubnis für Start und Landung von Motorschirmen bis 120 kg Leermasse außerhalb eines für den Start und die Landung von Motorschirmen genehmigten Flugplatzes“ endlich vorwärts gehen würde. Es wird angeprangert, dass beim BMDV eine entsprechende Entscheidung bereits seit 2019 aufgrund von Personalmangel aufgeschoben wird. Es folgt ein Appell an den Vorstand, mehr Druck auf das Bundesverkehrsministerium auszuüben.

Jörg Seewald verweist auf die enormen Anstrengungen, die seitens des DULV in dieser Hinsicht bereits unternommen wurden und verspricht, auch weiterhin regelmäßig bei den Verantwortlichen vorzusprechen und nicht nachzulassen.

Im Anschluss daran bedankt sich Versammlungsleiter Jörg Seewald bei Udo Reimann und seinem Team für die ausgesprochen tolle Organisation und Durchführung der JHV in Saar-



Der scheidende Finanzreferent Stephan Haas

mund sowie der durchgeführten Fortbildungen, wünscht allen Anwesenden eine gute Heimreise und schließt die Versammlung förmlich um 13:37 Uhr.

Für das Protokoll Morbach, 29.09.2024
Miriam Tränkle

Neue Verkehrszulassungen

UL-Kategorie	2023
Trike	3
Dreiachs	85
Tragschrauber	9
Motorschirm-Trike > 120 kg	3
UL-Hubschrauber	2
Neue Verkehrszulassungen	102
Neu eingetragene 120 kg UL	59

Bestand Verkehrszulassungen

UL-Kategorie	2023
UL-Kategorie	2023
Trike	315
Dreiachs	1.797
Tragschrauber	411
Motorschirm-Trike > 120 kg	130
UL-Hubschrauber	4
Bestand Verkehrszulassungen	2.657
Bestand UL bis 120 kg Leermasse	1.832

Neu in der DULV-Kommission: Der Sportreferent

Benedikt Bös

Alter: 33 Jahre

Berufliche Ausbildung und Aktivitäten außerhalb des DULV?

Hauptberuflich arbeite ich als Orthopädie-techniker-Meister mit dem Schwerpunkt Beinprothesen. Zusätzlich betreibe ich einen Online-Shop für Flugsportzubehör und arbeite mit verschiedenen Herstellern aus dem Motorschirmbereich z. B. an der Entwicklung neuer Produkte.

Hobbies:

Die Fliegerei dominiert durchaus meine Aktivitäten, ergänzend habe ich aber auch viel Spaß am Fotografieren und vor allem am Reisen.

Wie kamst du zum Fliegen?

Im Frühjahr 2007 hat mich am Neunerköpfe im Tannheimer Tal die Faszination für das Gleitschirmfliegen gepackt und kurz darauf hatte ich meinen Grundkurs begonnen.

Was für Luftsportgeräte fliegst du?

Ich fliege, wenn es sich ergibt, immer noch gerne Gleitschirm, bin aber überwiegend mit Motor unterwegs und seit einigen Jahren beim Motorschirmfliegen auch im Wettbewerbssport aktiv.

Wie kamst du zum DULV bzw. zum Referententeam?

Durch meine Aktivitäten für die Motorschirm Wettbewerbsfliegerei hatte ich in den letzten Jahren bereits viel Kontakt mit unserem bisherigen Sportreferenten Wolfgang Lintl. Im Rahmen der JHV 2023 hatte er ja angekündigt, dass er 2024 nicht nochmals kandidieren wird, und mich gefragt ob ich mir dass nicht vorstellen könnte.

Was sind deine Schwerpunkte beim DULV?

Als Sportreferent bin ich Ansprechpartner fürs Wettbewerbsgeschehen, arbeite hier aber eng mit Michael Kania vom DAeC zusammen, welcher sich seit vielen Jahren z. B. um die Meisterschaften der anderen Sparten kümmert.

Mit welchen Themen befasst du dich momentan?

Aktuell beschäftige ich mich mit zukünftigen Deutschen Meisterschaften im Motorschirmfliegen um sicherzustellen, dass die wachsende Zahl an Wettbewerbsinteressierten Piloten die Möglichkeit hat einfach und sicher in den Wettbewerbssport einzusteigen, und sich für internationale Wettbewerbe qualifizieren zu können.

Welche Ziele/Aktivitäten liegen dir persönlich am Herzen?

Da ich bereits viel Zeit und Herzblut in die Ausbildung und Förderung von wettbewerbsinteressierten Paramotor-Piloten gesteckt habe, liegt mir sehr viel daran, die gestartete positive Entwicklung weiter fortzuführen und irgendwann wieder deutsche Meisterschaften in Deutschland ausrichten zu können.

Was macht dir Freude, was bringt dich zum Verzweifeln?

Sehr viel Freude hat mir dieses Jahr zum Beispiel die große Teilnehmerzahl bei den Deutschen Motorschirm Meisterschaften und das hervorragende Abschneiden des deutschen Nationalteams bei den Weltmeisterschaften bereitet.

In eigener Sache

DULV-Info auch als E-Paper

Jederzeit abrufbar, somit immer und überall mit dabei, einen Tag früher im Posteingang als das Pendant in Papierform und obendrein noch ressourcenschonend!

Wer die vielen Vorteile des DULV-Info im PDF-Format in Anspruch nehmen möchte, kann die Umstellung von Post auf E-Mailversand schnell und unkompliziert veranlassen.

➤ Eine formlose Mitteilung per Mail an Tgruber@dulv.de genügt.



Foto: Benedikt Bös

Zum richtigen Verzweifeln bringt man mich nicht so schnell, aber destruktives Verhalten, oder ewiges Gejammer ohne die Bereitschaft sich für eine Verbesserung einzubringen empfinde ich teilweise als frustrierend.

Wo siehst du den DULV in den nächsten Jahren?

Ich würde mich freuen wenn sich viele Mitglieder einbringen und der DULV wieder mehr als Verband und nicht als Dienstleister gesehen wird.

Neu in der DULV-Kommission: Der Ausbildungsreferent

Maximilian Hoffmann

Alter: 29 Jahre

Berufliche Ausbildung und Aktivitäten außerhalb des DULV?

2013–2015 Ausbildung zur Fachkraft für Veranstaltungs-/Beleuchtungstechnik, danach hauptberuflich Veranstaltungstechnik (bis heute nebenberuflich tätig) 2015–2023 Universitätsstudium in Ilmenau in der Fahrzeugtechnik (Bachelor) und Maschinenbau, Vertiefungsrichtung Konstruktion (Master) mit langjährigen Werkstudententätigkeiten in drei verschiedenen Firmen Heute Maschinenbauingenieur/wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Technischen Universität Ilmenau, Fachgebiet Präzisionsmesstechnik

Hobbies:

Fliegen (natürlich), Schwimmen, Musik

Wie kamst du zum Fliegen?

Mit 5 Jahren war ich das erste Mal in einem Flugzeugcockpit einer Verkehrsmaschine nach Malta während des Fluges (vor 2001 ging das scheinbar noch). Seit diesem Tage wusste ich: Ich möchte Pilot werden. Leider blieb mir dieser Traum in der Jugend und auch in der anschließenden Ausbildung verwehrt. Erst der Umzug nach Ilmenau zum Studium brachte unverhoffte Zufälle zusammen. In der Nähe gab es einen kleinen Flugplatz namens Pennewitz mit dem ortsansässigen Fliegerclub Ilmenau. Dort wurde ich durch meinen späteren Fluglehrer Horst Ehrhardt, mehr zufällig als geplant, am Windsack begrüßt und in ein Gespräch verwickelt. Damit kam eins zum anderen und er wurde mein Ausbilder für meinen Dreiachsschein und später einer von zwei Mentoren, die mich mein bisheriges Fliegerleben stets begleitet, unterstützt und gefördert haben. Der Zweite im Bunde ist Steffen Fliedner, ebenfalls langjähriger Fluglehrer in Pennewitz. Beiden verdanke ich zu großen Teilen meinen fliegerischen Werdegang!

Nach dem UL-Schein samt Lehrer folgten dann Segelflug-, Motorsegler- und dann auch Motorfluglizenzen.

Was für Luftsportgeräte fliegst du?

Aktuell nur Dreiachser: Regelmäßig fliege ich Tecnam P92/P96, Zlin Savage, Aerospool WT9 Dynamic, Pipistrel Sinus, Platzer Kiebitz Unregelmäßig: Dallach Fascination D4B/D4BK/F100, B&F FK9, Alpi Pioneer 200, Flightdesign CT, AeroPrakt A32, Comco Ikarus C42. Wobei ich mich am wohlsten in einer P96 oder Savage fühle.

Wie kamst du zum DULV bzw. zum Referententeam?

Durch meine Lehrtätigkeit war ich schon immer nah am DULV bzw. an Mike. Vor ein paar Jahren ergab sich dann ein Gespräch mit unserem Jo bei einem FI-Fortbildungsseminar. Ihm gefiel meine Ansicht von Dingen scheinbar. So ergab sich über die Zeit eine gute Zusammenarbeit und man sprach irgendwann über Nachfolger von Kommissionsmitgliedern. Da ich die Dinge beim DULV über die Jahre zu schätzen lernte, wollte ich natürlich unterstützen und entsprechend sagte ich nach reiflicher Überlegung zu, wohl wissend, dass ich in sehr große Fußstapfen von Mike treten werde.

Was sind deine Schwerpunkte beim DULV?

Aus- und Weiterbildung sowie Lizenzen für Luftsportgeräteführer

Mit welchen Themen befasst du dich momentan?

Einarbeitung! Aktuell werde ich durch Mike und auch durch unsere Geschäftsstelle in das Tagesgeschäft eingeführt. Natürlich laufen nebenbei schon Projekte, die beispielsweise den Fragenkatalog für die Theorie



Foto: Maximilian Hoffmann

betreffen. Ebenso mögliche Weiterbildungsmöglichkeiten für immer komplexer werdende Dreiachser in Zusammenarbeit mit meinen Verbandskollegen.

Welche Ziele/Aktivitäten liegen dir persönlich am Herzen?

Die Ultraleichtsparte weiter und sicher voran zu bringen und stets ein offenes Ohr für Anliegen oder Probleme zu haben. Die Begeisterung für den Flugsport weitergeben zu können und die kurzen Wartezeiten (trotz Bürokratie) beim DULV aufrecht erhalten zu können.

Was macht dir Freude, was bringt dich zum Verzweifeln?

Ein schöner Sonnenuntergangsflug bei sommerlichen Temperaturen ohne über die Aufgaben der nächsten Tage nachdenken zu müssen.

Unnötige Bürokratie und Unpünktlichkeit.

Wo siehst du den DULV in den nächsten Jahren?

Als starken Vertreter für alle UL-Flieger, egal ob Dreiachser, Trike, Motorschirm, Fußstart, Gyro oder Heli. Dies betrifft sowohl Lizenzen als auch Zulassungen von Fluggeräten. Eben den DULV so weiterführen, wie er von Jo, Mike und den vielen anderen angedacht war.



Neu in der DULV-Kommission: Der Finanzreferent

Thilo Schick

Alter: 62 Jahre

Berufliche Ausbildung und Aktivitäten außerhalb des DULV?

Selbständiger Floristmeister. Inhaber und Geschäftsführer der Firma Blumen Schick GmbH/Schick Floristik. Mit der Lieblingsaufgabe und Schwerpunkt in der blumigen Ausgestaltung großer Events und Veranstaltungen.

Hobbies:

UL fliegen und ausbilden. Durch meine UL-Flugschule Airworxx. Ich mag es meine Begeisterung für das Fliegen durch die Flugausbildung von Fußgängern, sowie anderen Piloten, weiter zu geben und zu vermitteln. Ich mag hohe Sicherheitsreserven.

Wie kamst du zum Fliegen?

Schon als Kind begeisterte mich fliegen. Ich begann mit Modellbau. Später RC Flugmodelle. Ab 1987 Gleitschirm fliegen. Später, kurz zwar, Motorgleitschirm. Danach einige Jahre lang Trike fliegen. Seit 2006 fliege ich Dreiecks.

Was für Luftsportgeräte fliegst du?

CT LS Flight Design und WT 9 Dynamic Aerospool

Wie kamst du zum DULV bzw. in den Vorstand?

Mein Heimatflugplatz ist EDSH. 5 Flugminuten von Morbach entfernt. Durch diese Nähe gab es schon von Anfang an sehr guten Kontakt zu Jo Konrad sowohl zu dem gesamten DULV-Team. Ich wurde vorgeschlagen. Habe zugesagt, wurde gewählt und freue mich sehr auf die Aufgabe.

Was sind deine Schwerpunkte beim DULV?

Als Referent für die Finanzen möchte ich sowohl mit dem Team der Geschäftsstelle als auch zusammen mit der Vorstandschaft einen Kontrollblick auf die gut geführten Finanzen des DULVs haben. Aus meinem Unternehmen weiß ich worauf zu achten sein wird, welche Veränderungen zu meistern sind.

Mit welchen Themen befasst du dich momentan?

Derzeit lese ich mich in die Zahlenwerke des DULV ein.

Welche Ziele/Aktivitäten liegen dir persönlich am Herzen?

Ich wünsche mir den DULV, auch in Zukunft, von UL-Piloten stark wahrnehmbar und attraktiv. Die Mitgliederzahlen sollen möglichst lange stabil bleiben. Und wir alle von der Kompetenz und dem Wissen des DULV auch weiterhin profitieren können.



Foto: Thilo Schick

Was macht dir Freude?

Zu sehen wie ich durch mein Engagement in meiner kleinen Flugschule, die UL-Sparte in unserem Verein zum Wachsen bringen kann. Zu sehen, aufrichtiges Engagement wirkt. Sowie echte Kameradschaft zu erleben. Dabei sein zu dürfen wie ehemalige Flugschüler sich fliegerisch stetig weiter entwickeln, sie aber auch für die Gemeinschaft da sind, sich einbringen und gegenseitig unterstützen. Klasse!

Wo siehst du den DULV in den nächsten Jahren?

Auch der DULV wird von der Demographie nicht verschont bleiben. Doch er wird präsent bleiben, wenn es gelingt die vielen Aufgaben und Tätigkeiten nach außen zu kommunizieren.

Alle Verantwortlichen, sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim DULV, identifizieren sich mit der Aufgabe zu hundert Prozent. Ein riesiger Vorteil gegenüber anderen Organisationen.

In eigener Sache

Überweisung der Jahresrechnung

Der Jahreswechsel steht vor der Tür, und somit auch der Versand der Jahresrechnungen für die DULV-Mitgliedschaft/die Versicherungsprämien.

Um Stolpersteine aus dem Weg zu räumen und den Zahlvorgang für unsere Mitglieder so bequem wie möglich zu gestalten, haben wir seit Anfang des Jahres 2023 auf allen Rechnungen einen Bezahl-Code platziert.

In diesem QR-Code sind die Zahlungsdaten für die Überweisung bereits hinterlegt. Diese werden automatisch

übernommen und ersparen einem das mühsame Abtippen der Überweisungsdaten. Einfach das E-Banking Programm öffnen, den Bezahl-Code einscannen, Angaben überprüfen, freigeben – fertig!

Für alle, die ihre Jahresrechnung lieber auf dem herkömmlichen Weg begleichen möchten gilt weiterhin:

Bitte im Verwendungszweck unbedingt die Rechnungsnummer angeben, und nur überweisen, wenn dem DULV kein SEPA-Mandat erteilt wurde. Die siebenstellige Rechnungs-

nummer ist oben rechts auf den Rechnungen zu finden. Nur mit der korrekten Rechnungsnummer im Betreff ist eine eindeutige Zuordnung des Geldeingangs möglich.

☒ Wer unsicher ist, ob die Rechnung überwiesen werden muss oder vom DULV eingezogen wird, findet den Hinweis darauf in dem Text ganz unten auf der Rechnung.

Info zu Tecnam

Intelisano Aviation beendet die Zusammenarbeit

Nach vielen Jahren der engen Zusammenarbeit wird Tecnam nicht mehr durch Intelisano Aviation in Deutschland vertreten.

Seit 1980 war die Intelisano-Familie fest in der Welt der General Aviation verwurzelt. Die Reise begann mit der Generalvertretung der Firma Robin, und seit 2007 war das Unternehmen der zuverlässige Ansprechpartner für Tecnam in Deutschland. Aus privaten Gründen hat sich die Familie entschieden die Partnerschaft mit Tecnam zu beenden. Diese Entscheidung wurde sorgfältig abgewogen, und sie ist nicht leichtgefallen.

☒ Für technischen Support, Kundenservice, Ersatzteile und Verkauf steht Tecnam weiterhin zur Verfügung www.tecnam.com

www.eisenschmidt.aero

READY FOR... Christmas?



FINDE GENIALE GESCHENKIDEEN

vom 29.11. bis 31.12.2024 liefern wir versandkostenfrei*

*ab einem Einkaufswert von 15 €





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

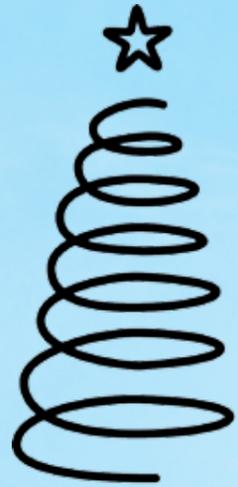


ROLAND AIRCRAFT

Ganzmetallflugzeuge - made in Germany
Zuverlässig > schnell > komfortabel

Z-602-600
MTOW 600 kg

Am Flugplatz 12, D-56743 Mendig > +49 (0) 26 52 / 93 46 85
www.roland-aircraft.de > info@roland-aircraft.de



Liebe Mitglieder,
wir wünschen Euch ein
frohes Weihnachtsfest,
ein paar Tage zum Ausruhen
und Kräfte sammeln
für ein neues Jahr,
für das wir euch
alles Gute wünschen.

Euer Vorstand und
die Geschäftsstelle
samt Redaktion
des Dulv-Info

In eigener Sache

Alles im Fluss

In der DULV-Geschäftsstelle gibt es einige personelle Veränderungen, Aufgaben wurden teilweise intern verschoben.

CHRISTINA SCHONERT macht eine fünfmonatige Fortbildung, wird aber ab April 2025 wieder für euch und uns da sein. Alle Aufgaben, mit denen sie für gewöhnlich betraut ist, werden während ihrer Abwesenheit intern verteilt.

MIRIAM TRÄNKLE hat sich aus der Redaktion des DULV-Info zurück gezogen und konzentriert sich ab sofort ausschließlich auf die Buchhaltung.

SIBILLA BOLAY, die bereits seit Jahren für Layout und Gestaltung des Mitgliedermagazins zuständig ist, übernimmt nun auch die Redaktion. Wir freuen uns sehr, dass wir sie für diese Aufgabe gewinnen konnten. Wenn ihr also Artikel, Fotos, Berichte oder Mitteilungen fürs Info habt, sendet diese an sbolay@dulv.de.

TINA GRUBER ist schwerpunktmäßig ebenfalls in der Buchhaltung tätig. Parallel nimmt sie aber weiterhin die gewerblichen Anzeigen und Kleinanzeigen entgegen: Tgruber@dulv.de

Messen, Meisterschaften, Treffen

Termine 2025

	Termin	Veranstaltung	Ort	Infos/Anmeldung
März	03.–09.03.	DULV Fluglehrerlehrgang (Didaktik)	Hofgeismar	www.dulv.de
April	09.–12.04.	AERO 2025	Friedrichshafen	www.aero-expo.com
Mai	01.05.	26. UL-Fly-In	Flugplatz Jesenwang	https://pl-jesenwang.de/
	25.05.	Waffel-Fly-In	Flugplatz Rennefeld	www.renefeld.de
Juni	26.05.–01.06.	DULV Fluglehrer-Praxislehrgang	Eisenach-Kindel	www.dulv.de
	07.–15.06.	Minimum-Treffen	Mellenthin auf Usedom	Infos unter Tel. 0151 27107574
	11.–15.06.	Internat. Motorschirmtreffen	Ballenstedt	motorschirm.xcitortreffen.de
August	25.–29.06.	Motorschirm-Fly-In	Sonderlandeplatz Waldmössingen	info@flugschule-rottweil.de
	30.–31.08.	Minimum-Treffen	Flugplatz Laucha	Infos unter Tel. 0151 27107574
September	11.–14.09.	Deutsche UL-Meisterschaft	Flugplatz Borkenberge	m.kania@daec.de

Stand: 21.11.2024

CICARÉ
DREAM BELIEVE FLY

The **CICARÉ⁸** - 60 years of experience & passion!

CICARÉ EUROPE
Flugplatz Mainz EDFZ
Hangar 5840
55126 Mainz / Germany
Fon: +49 176 61 289 519
info@cicare-europe.com



CICARE-EUROPE.COM

HELIX

Enjoy your
FLIGHT!
www.helix-propeller.de

Individuell, einzigartig – Propeller von Helix

- Mehr als 1000 verschiedene Propeller für alle Flugmotoren lieferbar
- UL, eVTOL, Paramotor – in Durchmessern von 0,75m bis 2,8m
- Festwinkelpropeller
- Verstellpropeller – am Boden einstellbar
- Propeller hydraulisch und elektrisch im Flug verstellbar
- Ihr Spezialist für Propeller bei Sonder- und Entwicklungsprojekten!

Helix-Carbon GmbH
Merzbrück 206, 52146 Würselen
Flugplatz-Aachen.de / EDKA
Tel: +49 - 2405 - 40882-0 - info@helix-propeller.de

ROTAX

BRING YOUR FLEET.

WE FLY HIGH
WE FLY ROTAX
ROTAX
POWERED FLIGHT SCHOOL

FRANZ
AIRCRAFT ENGINES VERTRIEB GMBH

AUTHORISED ROTAX DISTRIBUTOR

FRANZ AIRCRAFT ENGINES GMBH
0049 8039 9035-0
INFO@FRANZ-AIRCRAFT.DE
FRANZ-AIRCRAFT.DE

Flugschulpinnwand 2025

Datum	Was	Flugschule/Ort	Kontakt/Anmeldung
08. + 09.02.	Theoriekurs BZF I und BZF II	Flugschule HeliX	www.flugschule-helix.de
Februar	Gyrocopter-Safety-Training	Portugal nahe Lissabon	info@airbase-x.de
März/April	Gyrocopter-Safety-Days	Saarlouis/Airbase-X	info@airbase-x.de
Frühjahr	Gyrocopter-Safety-Training	Saarlouis	info@airbase-x.de
05.-14.04.	Motorschirmfliegen	Toskana	https://east-westflying.de
14.-24.04.	Motorschirmfliegen	Toskana	https://east-westflying.de
25.04.-04.05.	Motorschirmfliegen	Toskana	https://east-westflying.de
24.05.-01.06.	Motorschirm Intensiv	Schwarmstedt	https://east-westflying.de
04.-08.06.	Motorschirm Kompaktkurs	Flugschule Rottweil	info@flugschule-rottweil.de
25.-29.06.	Motorschirm-Fly-In	Waldmössingen	info@flugschule-rottweil.de
12.-20.07.	Motorschirm Intensiv	Schwarmstedt	https://east-westflying.de
16.-20.07.	Motorschirm Kompaktkurs	Flugschule Rottweil	info@flugschule-rottweil.de
09.-17.08.	Motorschirm Intensiv	Schwarmstedt	https://east-westflying.de
13.-17.08.	Motorschirm Kompaktkurs	Flugschule Rottweil	info@flugschule-rottweil.de
17.-21.09.	Motorschirm Kompaktkurs	Flugschule Rottweil	info@flugschule-rottweil.de
27.09.-05.10.	Motorschirm Intensiv	Schwarmstedt	https://east-westflying.de
29.10.-02.11.	Motorschirm Kompaktkurs	Flugschule Rottweil	info@flugschule-rottweil.de



Die Veranstaltungen werden parallel auch auf der Flugschulpinnwand unserer Homepage veröffentlicht.
 ➤ <http://www.dulv.de/index.php/Flugschulpinnwand>

An alle Flugschulen, die gerne Termine für die Flugschulpinnwand bei uns einreichen möchten: Eine formlose Mail mit den entsprechenden Eckdaten an: SBolay@dulv.de genügt.

Flugschulpinnwand

Wer? Wie? Was?

Theoriekurs BZF I und BZF II:
8. und 9.2.2025 / Flugschule HeliX
 Sprechübungen finden im Anschluss statt. Ort: Magdeburg oder Dessau
 ➤ www.flugschule-helix.de

Gyrocopter-Safety-Training in Portugal nahe Lissabon: Februar 2025
 Zielgruppe: Neueinsteiger, Fortgeschrittene, Umschüler
 Erstklassiges Training (MTO Sport 914 Turbo), inkl. praxisbegleitender Theorie, Briefings & Reflexion
 Wir entwickeln deine Fähigkeiten und bringen dich fliegerisch auf den übernächsten Level!
 - Bestandsaufnahme und individuelles Coaching, Zieldefinition
 - Individuelles Training in Richtung der definierten Ziele
 - Hocheffiziente Praxis-Schulungseinheiten

- Tipps & Tricks für das sichere Fliegen!
 ➤ info@airbase-x.de

Gyrocopter-Safety-Days: März/April 2025 in Saarlouis / Airbase-X
 Zielgruppe: Neueinsteiger, Fortgeschrittene, Umschüler, Interessierte
 Gyrocopter hautnah erleben! Tauche an diesem verlängerten Wochenende in die Welt der Gyrocopter ein! Für Neuinteressenten, Anfänger und Fortgeschrittene!
 - Probe-Schulungsstunden AutoGyro MTO Sport, Calidus 914 Turbo, Cavalon 915iS
 - Theorie- & Praxis-Seminar Gyrocopter-Technik & Verhalten in besonderen Fällen
 - Seminarleiter: Gyrocopter-Experte & Ausbildungsleiter Jochen Weigel
 Mit dem Mix aus Theorie und Praxis bieten wir ein völlig neues Event-Format

an. Zusätzlich erwarten dich zahlreiche Überraschungen, Workshops und Erlebnisse. Begrenzte Teilnehmerzahl! Sichere dir jetzt noch deinen Platz!
 ➤ info@airbase-x.de

Gyrocopter-Safety-Training in Saarlouis: ab Frühjahr 2025, individuelle Terminvereinbarung / Airbase-X
 Zielgruppe: Fortgeschrittene
 Individuelles Training (MTO Sport, Calidus 914 Turbo, MTO Sport 2017 915iS oder Cavalon 915iS)
 Die meisten Piloten nutzen die Möglichkeiten des Gyrocopters nur zu 25% – wir bringen dich auf 100%!
 - Bestandsaufnahme und individuelles Coaching, Zieldefinition
 - Passgenaues Training in Richtung der definierten Ziele

Fliegen ohne Flugleiter

- Intensive, hocheffiziente Praxis-Schulungseinheiten
- Situationen richtig einschätzen – was ist noch normal und ab wann wird es kritisch?

➤ info@airbase-x.de

Motorschirmfliegen in der Toskana:
5.-14.4. / 25.4.-4.5. / 24.5.-1.6.2025 / East-Westflying.de

Erlebe die atemberaubende Schönheit der Toskana aus der Luft! In unseren Fliegerlagern bieten wir dir die Möglichkeit, bei mildem Frühlingwetter in einer der malerischsten Gegenden Europas zu fliegen. Starte vom Flugplatz aus in alle Himmelsrichtungen, entdecke Burgen, Hügelketten und idyllische Dörfer aus der Vogelperspektive. Das Fliegerlager ist ideal, um nach der Winterpause wieder in die Routine zu finden – inklusive Briefings, geführter Touren und entspannter Abende mit Gleichgesinnten. Perfekt für Piloten aller Erfahrungsstufen, die einen unvergesslichen Flugurlaub erleben möchten.

➤ <https://east-westflying.de/termine/motorschirmausbildung-termine-2025/>

Motorschirm Intensiv: 24.5.-1.6. / 12.-20.7. / 9.-17.8. / 27.9.-5.10. / East-Westflying.de

In nur 9 Tagen bieten wir dir deinen Einstieg in die Welt des Motorschirmfliegens. Kleine Gruppen sorgen für individuelle Betreuung – in der Praxis und Theorie. Die Theorieprüfung erfolgt direkt im Anschluss an den Kurs und verbindet effizientes Training mit der Freude am Fliegen. Starte dein Abenteuer bei East-Westflying und erlebe, wie aus deinem Traum Realität wird!

➤ <https://east-westflying.de/termine/motorschirmausbildung-termine-2025/>

Motorschirm Kompaktkurs Theorie und Praxis: 4.-8.6. / 16.-20.7. / 13.-17.8. / 17.-21.9. / 29.10.-2.11.2025 / Flugschule Rottweil
 ➤ **Anmeldung: Tel. 0170 5443540 oder info@flugschule-rottweil.de**

Motorschirm-Fly-In Waldmössingen 25.-29.6.2025 / Flugschule Rottweil
 ➤ **Anmeldung: Tel. 0170 5443540 oder info@flugschule-rottweil.de**

So langsam kommt Bewegung in die Sache! Mit dem 9. Oktober 2024 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) „Richtlinien für die Durchführung des Flugverkehrs auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste (Air Traffic Services)“ herausgegeben. Die Richtlinien sind in den Nachrichten für Luftfahrer NfL 2024-1-3240 veröffentlicht.

Diese richten sich sowohl an Flugplatzbetreibende und Betriebsleiter von Flugplätzen, an denen keine Flugverkehrsdienste erbracht werden, als auch an Piloten, die an solchen Flugplätzen

ein Luftfahrzeug bewegen und fliegen.

Sie enthalten in Bezug auf die Teilnahme von Bodenfunkstellen am Flugfunk empfohlene Sprechfunkphrasen für Luftfahrzeuge und Ausschnitte zu den dazugehörigen Verhaltensregeln auf diesen Flugplätzen.

➤ **Einen ausführlichen Bericht zu diesem Thema findet ihr auf der Homepage der AOPA unter folgendem Link: <https://aopa.de/2024/10/30/flugfunk-an-flugplaetzen-ohne-flugverkehrsdienste/>**

Bekanntmachung

Neue DULV-Musterzulassung



Wir gratulieren Elektra Solar aus Landsberg am Lech zur neuen Musterzulassung des Elektra Trainers. Die Zulassung wurde am 31.10.2024 erteilt – herzlichen Glückwunsch!

Gut zu wissen!

Refresher für UL-Piloten

Mit den folgenden Fragen kannst du deine fliegerische Kompetenz checken und überprüfen, wie fit du in Theorie und Praxis bist.

Die Lösungen findest du auf Seite 40.

ACHTUNG: Es können mehrere Antworten oder auch keine oder alle Antworten richtig sein!

Fragen & Antworten: Mike Kasten

Mike hat Fragen und Aufgabenstellungen zusammengestellt, die in der Regel für alle UL/LL-Kategorien gelten. Spezielle Fragen für einzelne UL/LL-Kategorien sind besonders gekennzeichnet.

Bei Fragen, Anregungen oder Kritik: mkasten@dulv.de



Foto: Mike Kasten

- 1. Für welche der Luftraumklassen G, D, E, RMZ, D-Kontrollzone benötigen Sie für einen VFR-Flug am Tage eine Flugverkehrskontrollfreigabe?**

 - a) UL benötigen keine Flugverkehrskontrollfreigaben
 - b) Für alle genannten Lufträume
 - c) Nur für Luftraum D
 - d) Nur für Luftraum D-CTR
 - e) D und D-CTR
- 2. Der Hinweis „AMSL“ auf der ICAO Karte 1:500 000 bedeutet**

 - a) Anflugbefehrerung vorhanden
 - b) Automatische Flugwetteransage
 - c) Ausweichflugplatz
 - d) Höhe über mittlerem Meeresspiegel
- 3. In welchen der Lufträume C, D, D-CTR, E, RMZ, G ist bei VFR-Flügen am Tag dauernde Hörbereitschaft vorgeschrieben?**

 - a) C, D, RMZ
 - b) E und RMZ
 - c) D-CTR
 - d) G
- 4. Für eine genaue Positionsbestimmung und Höhenangabe mit Hilfe von GPS-Empfängern ist der gleichzeitige Empfang von wie vielen Satelliten notwendig?**

 - a) Bei modernen Systemen genügt bereits ein einziger Satellit.
 - b) vier Satelliten
 - c) zwei Satelliten
 - d) zwölf Satelliten
 - e) drei Satelliten
- 5. Ein Fluglehrer fliegt dopsitzig mit seinem Schüler. Bei einem Unfall ohne Verschulden des Lehrers wird der Schüler verletzt. Der Lehrer haftet**

 - a) nach BGB bei nachgewiesenem Verschulden.
 - b) nach LuftVG unbegrenzt.
 - c) nach LuftVG bis 250.000 SZR (Gefährdungshaftung).
 - d) in jedem Fall.

- 6. Beim Trudeln**

 - a) zeigt der Fahrtmesser relativ normale Werte an
 - b) geht das Flugzeug in eine steil nach unten gerichtete Fluglage über
 - c) neigt der ungeübte Pilot dazu, diesen Flugzustand für eine Steilkurve nach unten zu halten und gibt Gegenquerruder
 - d) kann aus dem Steiltrudeln das gefährliche Flachtrudeln entstehen, wenn während des Trudelns Vollgas gegeben wird.
- 7. Die Überziehggeschwindigkeit (Stall Speed) eines UL hängt ab von**

 - a) der Flugmasse
 - b) der Lage des Schwerpunktes
 - c) der Querlage (bank)
 - d) der Klappenstellung
- 8. Über der Landschaft steht Thermikbewölkung. Am Boden ist die Lufttemperatur 21 Grad Celsius und die Taupunkttemperatur 16 Grad Celsius. Wie hoch über Grund liegt etwa die Wolkenuntergrenze?**

 - a) 625 m
 - b) 1.200 m
 - c) 6.100 ft
 - d) 8.000 ft
- 9. Der Wiederstart nach einer Notlandung wegen Kraftstoffmangels kann durchgeführt werden:**

 - a) Ohne weiteres
 - b) Nur mit Erlaubnis der Landesluftfahrtbehörde und nach Rücksprache mit dem Grundstückeigentümer
 - c) Nur mit Erlaubnis der örtlich zuständigen Polizeidienststelle
 - d) Nur mit Erlaubnis des Luftfahrt-Bundesamtes und der Landesluftfahrtbehörde



- 10. Ein UL-Pilot hat die Absicht, sein UL mit einer Reklamebeschriftung zu versehen. Benötigt er für diese Art von Reklameflügen eine Erlaubnis?**
- a) Nein
 - b) Ja, eine Erlaubnis des LBA
 - c) Ja, eine Erlaubnis der Landesluftfahrtbehörde
 - d) Nur dann, wenn das UL nicht ausschließlich im Vereinsflugbetrieb eingesetzt wird

Mach' mit

Mitgestaltung am DULV-Info

Beiträge, Anregungen, Bilder, etc. sind immer willkommen und dürfen gerne bei uns eingereicht werden. Wer also Lust hat, das Info mitzugestalten, darf gerne eine Mail mit Ideen, einem Text, und/oder Bildern zu uns schicken:

SBolay@dulv.de

Egal ob Erfahrungsberichte, AusFLUGtipps, Buchvorstellungen, Veranstaltungshinweise/Rückblicke, Reiseberichte, hilfreiche Tipps für die UL-Gemeinde, Flugplatz-/Vereinsvorstellungen ... Eurer Fantasie sind keine Grenzen gesetzt.

Wir freuen uns über interessante Beiträge, die das Info zu dem machen, was es ist – einem bunten Mitgliedermagazin.

Flügel Welt Index erhältlich

Informativ für alle Piloten

Der weit über 250 Seiten umfassende Flügel Welt Index Ultraleicht & Flugzeug 2024–25 listet mit Bild, Beschreibung und technischen Daten über 1.000 Flugzeuge: Ultraleichte, LSA, Gyrokooper, UL-Helis, Echo-Maschinen, Bausätze, Exoten, Trikes, ultraleichte und zugelassene Segelflugzeuge sowie Motorsegler, Instrumente, Motoren und auch Propeller und Zubehör auf.

Auch die Branche der Zukunft ist natürlich mit an Bord: die elektrischen VTOL bzw. Multikopter. Wir geben auch hier den Überblick über den aktuellen Stand dieser interessanten

und außergewöhnlichen Fluggeräte, die die Welt in der Zukunft erobern wollen. Natürlich sind die Adressen der Hersteller und Importeure aufgelistet. Auch dem Zubehör ist eine ganze Rubrik gewidmet. Produkt-, Hersteller- und Importeur-Index helfen bei der Suche nach bestimmten Geräten.

Der Flügel Welt Index UL & Flugzeug (englisch: World Directory of Light Aviation) ist das Nachschlagewerk, aus dem weltweit tausende Piloten, Fachleute und Interessierte Informationen ziehen – mit seinen über 250 farbigen Seiten hat er seinen Stamplatz in den

Regalen vieler Flugenthusiasten erhalten.

Es gibt den Index in vier Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch und Chinesisch.

➤ Flügel Welt Index UL & Flugzeug 2024–25: www.flying-pages.com oder E-Mail: christian@flying-pages.com
 Preis: Papier-Version 12,50 € (inkl. Versand, Ausland: plus 7 €); e-Version (PDF-Download): 8 €



Sirius

TL Flugzeuge!

Das Ergebnis aus jahrzehntelanger Erfahrung! Qualität in perfektem zeitlosem Design. Gutmütiges Flugverhalten - hohe Leistung - aerodynamische Güte und Wertbeständigkeit zeichnen diese Ultraleichtflugzeuge aus.

Die Wezel Flugzeug GmbH: Das sind Götz Vogel und sein Team, wir sind für Sie da! Wir freuen uns auf Sie!

Sting/S4

Vertrieb + Technik TL Ultralight Deutschland
 Wezel Flugzeuge GmbH * Segelfliegerweg 39 * 49324 Melle
 Tel. +49 5422 925190 * www.wezel-flugzeugtechnik.de



Foto: Zefir Ertem

Kurz vor Sonnenuntergang landeten die letzten Flugzeuge auf dem Flughafen von Sanliurfa.



Foto: Burkhard Zsch

Türkische Landwirtschaft nahe Ankara

KULTUR UND ABENTEUER

Eine Gruppen-Flugreise in die Türkei

Im DULV-Info 2/2024 wurde die Türkei-Reise des Vereins Fly2Troy angekündigt. 18 Piloten haben dieses Abenteuer gewagt um das Land, in dem die VFR-Fliegerei noch in den Kinderschuhen steckt, kennen zu lernen. Weitere Reisen sind angekündigt.



Foto: Burkhard Zsch

Mit der PC12 auf dem Rückflug nach Memmingen



Foto: Thomas Skel

Ephesus Antiktheater



↑ Die Ruinen Trojas

↑ Ein Grundkurs im Töpfern mit anschließender Verkaufshow in Kappadokien

↑ Tuffsteinhöhle im Feental von Kappadokien

↑ Bis zu 150 Heißluftballone starten am Morgen zum Tiefflug über die Tuffsteinlandschaft

Wird uns der Flughafen Starterlaubnis erteilen? Erhalten wir Treibstoff? Alles ist abgestimmt, nichts ist gewiss. Es handelt sich um eine 18-tägige Abenteuerreise Mitte Mai 2024, die uns über 4.000 Nautische Meilen durch die Türkei führt. Auf Erfahrungen von anderen Gruppen kann ich nicht zurückgreifen, da es nach meinem Kenntnisstand vor uns noch keine Gruppenreise mit Flugzeugen gab. Trotz dieser Voraussetzungen haben wir fast alle Ziele, die wir uns vorgenommen hatten, erreicht.

In der Türkei existieren eine Vielzahl an unvorhersehbaren Faktoren und bürokratisch teilweise vage definierte Anforderungen. Oftmals herrscht eine widersprüchliche Gesetzgebung und Vorgaben, welche örtliche Beamte, Piloten und sogar Ausbilder vor große Herausforderungen stellt. Dies macht die Türkei im Vergleich zu Europa leider zu einem der schwierigsten Länder für die Allgemeine Luftfahrt. Dennoch gleichen die Schönheit des Landes und die Herzlichkeit der Menschen diese Herausforderungen aus.

Fly2Troy hat sich als Verein zum Ziel gesetzt, nicht nur Troja zu anzufliegen, sondern die Türkei regelmäßig erkunden und anderen Piloten zugänglich zu machen. Zu dieser Reise fanden sich 18 Flugzeuge (WT9, C42B, Cessna 172, 182, PC12, Extra500, Risen, RV, Mooney, Beechcraft) mit qualifizierten Piloten ein, die aus Deutschland, Österreich, Italien, Luxemburg und den Niederlanden kamen.

Von ihren jeweiligen Heimatflugplätzen reisten die meisten Teilnehmer über Skopje (Nordmazedonien) oder Losinj (Kroatien) zu unserem ersten Ziel Ohrid

in Nordmazedonien an. Hier fand das erste gemeinsame Briefing inkl. Zollformalitäten und Wetteranalyse für den Einflug in den türkischen Luftraum statt und wir konnten uns endlich persönlich kennenlernen. Eine bunte Mischung sympathischer und sehr humorvoller internationaler Fly2Troy-Piloten hatte sich zusammengefunden und der Pilotengeist lag förmlich in der Luft.

Am nächsten Tag war das Wetter zwischen Nordmazedonien und der türkischen Luftraumgrenze nicht besonders einladend.

Mit einem Abstand von fünf bis zehn Minuten starteten wir zu unserem ersten türkischen Ziel Çanakkale/Troja. Es war ein beeindruckender Anblick, als sich etwa 50 nautische Meilen vor Çanakkale die Wolkendecke langsam lichtete und plötzlich die Flugzeuge in unterschiedlichen Höhen fast zeitgleich auftauchten. Es sah aus, als ob sie alle aus ihren Verstecken zwischen den Wolken hervorgekommen wären.

Dann begann die spannende Situation für den Tower in LTBH, da sich alle hintereinander zur Landung anmeldeten. Einer mit englischem und italienischem Akzent, ein anderer mit starkem Schwäbischem Akzent und unser Ostfrieser trug ebenfalls seinen Teil dazu bei. Der Fluglotse war offensichtlich überfordert, so viele Flugzeuge gleichzeitig zu koordinieren und zu verstehen. Übrigens landet in LTBH nur eine einzige Fluggesellschaft pro Tag, daher ist die praktische Erfahrung dünn gesät. Schließlich landeten wir bei bester Sicht dann doch sicher an unserem ersten Ziel Çanakkale/Troja.

In Çanakkale und auf den kommenden fünf internationalen Flughäfen

mussten wir keine Gebühren für Anflug, Landung und drei Tage Parken bezahlen. Allerdings war auf den meisten Flughäfen wie auch in Çanakkale kein Avgas vorhanden. Daher hatte ich einen Tankwagen mit Flughafenzulassung aus dem 1.200 km entfernten Tokat organisiert, damit wir alle genügend Treibstoff für die Weiterreise haben. Im übrigen kann man unabhängig von der Treibstoffart, grundsätzlich nicht tanken, solange man nicht in der jeweiligen Firmenzentrale der Tankstelle registriert und freigeschaltet ist.

Nach dem Tanken erfolgte die Zollabwicklung. Die Behörden waren etwas überfordert mit den Formularen, da ihnen die praktische Erfahrung fehlte und die entsprechenden Unterlagen nicht einmal vorlagen. Zum Glück waren wir vorbereitet und hatten in Ohrid bereits vieles ausgefüllt. Nachdem wir alle Formalitäten erledigt hatten, kopierte ich bei der freundlichen Flughafenpolizei die leeren Formulare sowie ein bereits ausgefülltes Formular und überreichte sie den Zollbeamten, damit es für nachkommende ausländische Piloten einfacher sein würde als für uns.

Am nächsten Tag besuchten wir die antike Stadt Troja und das preisgekrönte Troja-Museum. Dort wird die Geschichte der Ilias und der schönen Helena auf beeindruckende Weise zum Leben erweckt.

Da die Flugpläne via SkyDemon und Foreflight in der Türkei systemtechnisch abgelehnt werden, hatte ich mich bereit erklärt, alle Flugpläne für alle 18 Flugzeuge auszufüllen und einzureichen. Am Ende der Reise habe ich innerhalb von 18 Tagen insgesamt 162 Flugpläne ausgefüllt. In enger Verbindung mit

dem Briefing Office, bestimmte ich die nächste Flugroute. Es ist übrigens jedes Mal ein anderes Briefing-Office, aber es klappte grundsätzlich gut. Laut AIP müssen die Routen für ausländisch registrierte Flugzeuge immer über Luftstraßen verlaufen, aber die Flughöhen werden als VFR angegeben. Übrigens: In der Türkei darf ein Flugzeug, egal wo es registriert ist und welche Klasse es hat, ohne Flugplan nicht einmal Platzrunden drehen. Wie crazy ist das!

Unser nächstes Ziel war Ephesus. Nur 150 nm waren wir von der antiken Stadt entfernt. Unsere Route führte uns am Rande von Izmir, der Geburtsstadt meiner Eltern, entlang. Ich fragte nach einem Überflug über die Stadt an und der Approach willigte ein. Schon kurz darauf tauchte die weltberühmte 5.000 Jahre alte Stadt Ephesus mit ihrem riesigen Amphitheater und der berühmten Bibliothek auf und in unmittelbarer Nähe der Flugplatz Selçuk.

Kaum gelandet und die Parkposition eingenommen, öffnete ich die Haube und eine Hitze schlug uns entgegen, als stünden wir vor einem offenen Backofen. Kein Vergleich zu Çanakkale, wo es frisch und windig war. Während wir unsere Sachen packten, kam Hatice, eine alte Bekannte, als Begrüßungskomitee und überreichte allen ankommenden Piloten Blumen, was für eine gastfreundliche Geste. Nach dem Mittagessen besichtigten wir das beeindruckende Ephesus-Museum.

Am nächsten Morgen ging es dann weiter zum Ziel Antalya! Der Flug war traumhaft, aber Achtung, die Grenze zwischen der Türkei und Griechenland ist extrem eng, und es gibt viele NOTAMs sowie Restriktionsgebiete für

militärische Übungen. Außerdem waren zahlreiche Paragleiter unterwegs. Nach einem ausführlichen Briefing starteten wir dann fast im Minutentakt. Die türkischen Fluglotsen achteten ziemlich genau auf die im Flugplan eingetragenen Abflugzeiten, so dass einige Piloten am Holding Point unter sengender Hitze recht lange warten mussten, ohne zunächst den Grund dafür zu erfahren.

Es wurde spannend, wir näherten uns Antalya, einem der am meisten angeflogenen Flughäfen nach Istanbul mit über 1.050 Starts und Landungen pro Tag. Ein sehr belebter Luftraum also. Antalya-Approach erlaubt daher nur zwei VFR-Starts pro Tag, und das nur für die örtliche Flugschule. Und dann kamen wir, 18 ausländische Flugzeuge, die alle im Minutentakt am Reporting-Point Kemer auftauchten. Doch ich hatte im Vorfeld eine Ausnahmegenehmigung erhalten. Wegen des Taurusgebirges mussten wir genau Höhe und Kurs halten, um keine Abweichungen vom Flugplan zu riskieren. Einige von uns hatten Autopiloten, die die Sicherheit für alle Beteiligten deutlich erhöhen, insbesondere bei Langstreckenflügen und sensiblen Luftraumüberquerungen.

In Antalya landeten wir auf dem Flugplatz Karain. Dort wurde extra für uns gegrillt und bei Live-Musik ließen wir den Tag ausklingen. Ein Wahnsinns Empfang!

Am nächsten Tag wurde zu unseren Ehren ein Flugplatzfest veranstaltet. Zehn Piloten entschieden spontan, interessierten Besuchern kostenlose Platzrunden anzubieten. Am Ende wurden über 120 junge Menschen in die Luft gebracht. Eine kurze Anmerkung am Rande: Selbst auf dem Flugplatz von

Karain dürfen pro Tag nur zwei Starts stattfinden. Selbsterklärend, dass dies für jede örtliche Flugschule ein NoGo ist, weshalb in Karain grundsätzlich nichts los ist. Lediglich die Löschflugzeuge und Hubschrauber parkten einsatzbereit dort. Mit 120 Platzrunden haben wir also einen echten „Rekord“ aufgestellt.

Am folgenden Tag machten wir uns mit dem Bus auf den Weg nach Kemer. Von dort brachte uns ein Motorsegelboot zu den schönsten Buchten. Unter anderem besuchten wir die Phaselis-Bucht, wo Cleopatra und Alexander der Große gewesen sein sollen. Bei köstlichem Essen, Schwimmen und Sonnenbaden konnten wir gut entspannen.

So tief entspannt waren wir, dass wir bei unserer Rückkehr zum Hafen feststellen mussten, dass Vilmar fehlte. Er hatte sich auf einer der Halbinseln gesonnt und war dort eingeschlafen. Der Kapitän sprang auf sein Motorrad und holte ihn später zurück. Von diesem Moment an wurde der Name Vilmar zum Synonym für eine vermisste Person. Jedes Mal, wenn wir durchzählten, fragte ich scherzhaft, ob Vilmar da sei, und tatsächlich haben wir auf unserer Reise ein paar Mal Vilmar vermisst, ihn aber immer wieder gefunden.

Die Bootstour war bereits ein echtes Highlight, ein weiteres war der Besuch der Karain-Höhle. Sie ist weltweit einzigartig, da sie nachweislich von den Neandertalern bis zu den Römern ununterbrochen bewohnt bzw. genutzt wurde – mindestens 500.000 Jahre, schätzen die Wissenschaftler.

Am nächsten Morgen brachen wir gleich nach dem Frühstück auf Richtung Sanliurfa, das sich weit im Osten des Landes befindet, nahe der Grenze zu



Foto: Zafer Ertem



Foto: Zafer Ertem

↑ Die Reisetrippe bestehend aus ULS wie einer C42 bis hin zu einer PC12

↑ Eine DC 3 fliegt zu Ehren der Gruppe im Tiefflug über den den Sivrihisar-S.H.M.-Airpark

Syrien. Im Briefing betonte ich mehrfach, dass das GPS-Signal ab Adana ausfallen würde. In einem solchen Fall sollte man die Karte von Rogersdata zur Hand nehmen und eine Koppelnavigation durchführen oder, falls technisch möglich, die zahlreichen VORs anfliegen oder regelmäßig über Funk den Kurs erfragen.

Kurz vor Sonnenuntergang genoss ich aus meinem Cockpit heraus einen traumhaften Blick: Rechts der Vollmond über Syrien, links nur noch ein paar Sonnenstrahlen aus dem rötlichen Horizont. Da wir immer noch kein GPS-Signal hatten, suchte ich vergeblich nach dem Flughafen Sanliurfa anhand der Karte und durch Blicke nach draußen. Ich dachte mir: „Jetzt ja nicht in den syrischen Luftraum einfliegen“. Es wurde langsam knapp, doch plötzlich tauchte die riesige Landebahn mit den einladenden Papi-Lichtern auf, das war für mich ein grandioser Anflug.

Am nächsten Tag besuchten wir Göbekli Tepe, einen mystischen Ort, der Historiker und Wissenschaftler gleichermaßen fasziniert und überrascht, denn diese Menschen waren mindestens 10.000 Jahre weiter entwickelt als bisher angenommen. Dort wurden lange vor den Ägyptern Tempel und Siedlungen gebaut und Agrarwirtschaft betrieben. Die laufenden Ausgrabungen versprechen weitere spannende Entdeckungen.

Dann stand ein spannender Flug zum Berg Nemrut bevor, wo der König sich für Gott hielt und gigantische Figuren seines Selbstbildes von hunderttausenden Sklaven errichten ließ. Beim morgendlichen Briefing informierte ich die Gruppe, dass jeder zweimal um den Berg herumfliegen durfte, um das

beeindruckende Bild zu genießen. Alles verlief reibungslos und die Touristen am Berg staunten, als die Flugzeuge im Minutentakt um den Berg kreisten. Am Flughafen wartete bereits ein AVGAS-Tanker auf uns. Nach dem Tanken fuhren wir direkt zum Berg Nemrut, um ihn auch vom Boden aus zu erkunden.

Am nächsten Tag war Sivrihisar-S.H.M.-Airpark unser Ziel. Der Flugplatz hat ein „fliegendes Museum“ mit hochwertigen Flugzeugen auf dem Gelände. Speziell für uns wurde die DC3 „Turkish Delight“ aus dem Museum geholt und in mehreren Tiefflügen vorgestellt. Ein wirklich beeindruckendes Erlebnis.

An den folgenden drei Tagen erkundeten wir Kappadokien mit zahlreichen Ausflügen und Aktivitäten: Wir haben die unterirdische Stadt „Kaymakli“ besucht und Göreme angesehen, wo die ersten Kirchen entstanden sind. Ein besonderes Highlight war der exklusive Besuch der „Zelve Mapping Show“ am Abend. Dort wird die Millionen Jahre alte Geschichte der Gegend auf die Felsen projiziert und von Musik begleitet. Wir saßen auf kleinen Kissen am Boden und genossen die wundervolle Stimmung mitten in der Natur unter einem funkelnden Sternenhimmel.

Am nächsten Morgen fuhren wir in aller Frühe im Heißluftballon mit. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, in einem so riesigen Ballon zu fahren, aber noch beeindruckender war die Stille des Sonnenaufgangs. Außerdem machten wir eine Wanderung im Tal der Feen. Dabei entdeckten wir immer wieder Höhlen, in denen früher Menschen lebten.

Vom S.H.M.-Airpark ging es zum Atatürk Flughafen (LTBA). Er ist direkt

in der Innenstadt von Istanbul und diente viele Jahrzehnte als internationaler Flughafen für unzählige Airlines. Die Altstadt von Istanbul begrüßte uns mit der Hagia Sophia, der Blauen Moschee, dem Topkapi-Palast, dem Yerebatan-Zisterne, dem Großen Basar, der Süleymaniye-Moschee und vielem mehr. Am Abend und am nächsten Tag erwartete uns zum Abschluss unserer Reise eine Schiffsfahrt auf dem Bosphorus.

Für die Heimreise kündigte das Wetter in Mitteleuropa heftigen Regen an, was einige Teilnehmer dazu veranlasste, in Rumänien und Italien eine Übernachtung einzuplanen. Jeder entschied für sich, wo man am besten wieder in den Schengen-Raum einreiste.

Eine eindrucksvolle Reise ging zu Ende. Für die Reiseleitung war es eine fordernde Zeit. Für die Teilnehmer*innen, die viel Organisation und Umplanung z. T. gar nicht bemerkt haben, war es eine faszinierende Reise mit viel Kultur und Wohlergehen in der Türkei.



Reiseleiter und Autor: Zafer Ertem



Foto: Zafer Ertem

↑ Die Reisegruppe vor dem Trojanischen Pferd aus dem Film „Troja“ mit Brad Pitt in Canakkale



Foto: Zafer Ertem

↑ Das GPS funktioniert wegen GPS-Störsendern nicht mehr, es hilft nur noch die Karte.

INFOS

Treibstoff

AVGAS: 3,60 Euro/Liter

JETA1: 1,32 Euro/Liter

MOGAS: 1,28 Euro/Liter

Die Versorgung mit AVGAS ist in der Türkei aufgrund des geringen privaten Flugverkehrs lückenhaft. Mogas ist praktisch nicht vorhanden. JetA1 hingegen ist überall gut verfügbar.

Wichtig: Man bekommt nur Treibstoff, auch wenn er vorhanden ist, wenn man beim Lieferanten registriert ist und vorbestellt hat. Bezahlung mit Kreditkarte möglich.

Flugplan

Für jeden Flug muss ein Flugplan eingereicht werden, auch für Platzrunden. Innerhalb der Türkei funktioniert die automatische Flugplanaufgabe mit den bekannten Apps wie Skydemon, Foreflight oder Rocketroute nicht. Es ist notwendig, sich im nationalen System zu registrieren und dann über dieses System die Flugpläne einzureichen. Aber Achtung: Für Luftfahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen gelten besondere Regeln, die unbedingt eingehalten werden müssen. Bei falschen Angaben wird der Flugplan abgelehnt. Außerdem muss die Route vorher telefonisch beim AIS freigegeben werden.

Genehmigungen Flughafen

Flughäfen dürfen nicht einfach so angefliegen werden. Für die Genehmigung sind zwei Behördenebenen zuständig. Der letzte Schritt ist ein schriftlicher Antrag direkt an die Flughafenleitung. Ein vorgefertigtes Formular gibt es nicht. Die schriftliche Form muss daher behördenkonform und in türkischer Sprache abgefasst sein. Trotz aller Genehmigungen und Freigaben muss

man sich außerdem vor jedem Abflug telefonisch und per E-Mail rückversichern, sonst läuft man Gefahr, kurz vor dem Anflug abgewiesen zu werden.

Registrierung

Jedes Flugzeug muss mindestens acht bis zwölf Wochen im Voraus registriert werden. Je früher desto besser. Eine Registrierung ist rechtlich eigentlich nicht mehr notwendig, aber man besteht immer noch darauf.

Kosten

Es fallen verschiedene Gebühren für die Registrierung, Zoll und Verwaltung an. Die Kosten liegen zwischen 95 und 150 Euro. Zusätzlich muss ein Handlungunternehmen beauftragt werden, das nach Aufwand pro Flugzeug abrechnet (ca. 230 Euro für sechs Flughäfen). Ohne Sondergenehmigung des Ministeriums und der Behörden belaufen sich die Kosten für eine Landung auf ca. 2.500 Euro. Hinzu kommen je nach Größe der Abstellfläche bis zu 500 Euro pro Tag. Die Preise ergeben sich daraus, dass die Liste erst bei einem MTOW von 20t beginnt. Fly2Troy hat hierfür Sonderkonditionen ausgehandelt und mit der entsprechenden Genehmigung können diese Kosten auf 50-120 Euro reduziert werden, inkl. drei Tage Parken.



Abb.: Burkhard Zech

Die VFR-Fliegerei steckt noch in den Kinderschuhen, um es ganz klar zu sagen: VFR-Piloten und insbesondere im Ausland registrierte Flugzeuge haben es in der Türkei besonders schwer. Die Abläufe sind komplex und manchmal nicht auf Anhieb verständlich. Ich rate derzeit davon ab, alleine mit dem Flugzeug in die Türkei zu reisen.

Die ehrenamtliche Organisation dieser Reise hat mir viel Spaß gemacht. Mit den gesammelten Erfahrungen biete ich im nächsten Jahr **drei geführte Flugreisen** in die Türkei an. Dabei helfe ich bei der Registrierung der Flugzeuge, der Routenplanung, beim Einholen von Genehmigungen und Aushandeln von Sonderkonditionen sowie die persönliche Betreuung vor Ort.

➤ Weitergehende Informationen:

<https://www.fly2troy.com>

Instagram:

<https://www.instagram.com/fly2troy/>



12.–15. September 2024 in Bad Saulgau

32. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen



Sechs Aufgaben, drei gültige Klassen, 16 Teams – das ist die Bilanz der 32. Deutschen Meisterschaft im Ultraleichtfliegen, die Anfang September gemeinsam von DULV und DAeC auf dem Flugplatz von Bad Saulgau ausgetragen wurde.

Bei den doppelsitzigen Dreieckern hat das Team Bernd Heller/Alicia Müller gewonnen, bei den einsitzigen Dreieckern holte sich Axel Dwyer den ersten Platz und in der gemeinsamen Klasse von doppelsitzigen Trikes sicherten sich Dietmar Haas und Kristin Jäger den Sieg.

Die nächsten Deutschen Meisterschaften für Ultraleicht sind für den 11. bis 14. September auf dem Flugplatz Borkenberge in NRW vorgesehen.

Gesamtergebnis aller Klassen

1. Dietmar Haas / Kirstin Jaeger	3.037
2. Viktor Wyklicky / Sven Harsch	2.824
3. Johannes Lemburg / Hans-Wilhelm Friedrich	2.147
4. Wilfried Welz / Renate Welz	1.422
5. Axel Dwyer	1.421
6. Bernhard Heller / Alicia Müller	1.329
7. Erich Zimmermann	1.036
8. Jan-Michael Ziert / Marco Frenzel	973
9. Michael Dworak	785
10. Werner Peter Haug / Oskar Haug	765
11. Johann Schuler / Martina Schuler	746
12. Rainer Krumm	653
13. Rainer Eckl / Nicole Stephan	574
14. Vasile Silaghi	572
15. Stefan Wagner	504
16. Bernhard Kordeuter	180
17. Jason Gumpertz	0

Endergebnis nach Klassen

AL2 Dreieck, Zweisitzer

1. Bernhard Heller / Alicia Müller	2.016
2. Jan-Michael Ziert / Marco Frenzel	1.345
3. Johann Schuler / Martina Schuler	1.112
4. Werner Peter Haug / Oskar Haug	997
5. Rainer Eckl / Nicole Stephan	754

WL2/G Trikes und Tragschrauber, Zweisitzer

1. Dietmar Haas / Kirstin Jaeger	3.049
2. Viktor Wyklicky / Sven Harsch	2.824
3. Johannes Lemburg / Hans-Wilhelm Friedrich	2.147
4. Wilfried Welz / Renate Welz	1.422

AL1 Dreieck, Einsitzer

1. Axel Dwyer	2.059
2. Erich Zimmermann	1.507
3. Michael Dworak	1.388
4. Rainer Krumm	907
5. Bernhard Kordeuter	407

WL1 Trikes, Einsitzer

1. Stefan Wagner	1.403
2. Vasile Silaghi	1.022
3. Jason Gumpertz	0

32. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen auf dem Flugplatz Bad Saulgau EDU 12.–15.9.2024



Die Kampfrichter bewerten die punktgenaue Landung (oben li. und unten re.). Auch Spaß gehört zum Wettbewerb (oben re.). Teilnehmer und Platzierte bei guter Laune beim Gruppenfoto (Mitte). Den Störchen gefällt das Treiben auf dem Flugplatzgelände (li.). Eines der Suchbilder, eine markante Wegegabelung (unten li.).

Fotos: Ernst Graf, Robert Mair



Neustart bei der Deutschen Meisterschaft

Leute mit Verantwortung, Neugier und Teamgeist gesucht



33. Deutsche Meisterschaft
im Ultraleichtfliegen
auf dem Flugplatz Borkenberge EDLB
11. – 14.9.2025

Die Deutschen Meisterschaften im Ultraleichtfliegen sind vorbei, die Ergebnisse stehen fest. Hier soll es vor allem um die Perspektive der Organisatoren gehen und ein wichtiger Punkt für die Zukunft angesprochen werden.

Nach 2 Coronajahren und einem weiteren Jahr mit zu wenigen Teilnehmern war die UL-Meisterschaft 2024 ein erfolgreicher Neustart. Mit 20 Teams in 4 Klassen gab es zwar bei den Teilnehmerzahlen noch Luft nach oben, aber es zeigte sich, dass die Verschiebung des Termins in den September die richtige Entscheidung war. Die vielen Erstteilnehmer zeigen, dass es weiterhin großes Interesse an Wettbewerben im UL-Bereich gibt.

Die Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen 2024 war somit ein wichtiges und spannendes Ereignis für alle Wettbewerbsinteressierten. Die Berichte im Internet und den Fachzeitschriften, der lokalen Zeitung und in einem lokalen TV-Sender haben die Seite der Teilnehmer auch in diesem Jahr gut dargestellt. Bestimmt ist es auch interessant die Perspektive der Organisation einmal näher kennen zu lernen. Der Zeitpunkt ist günstig, denn für das nächste Jahr stehen ganz besondere Herausforderungen an.

Einige Wochen nach der Meisterschaft sind alle Berichte geschrieben, die Abrechnungen gemacht und das Material wieder eingelagert. Man könnte meinen bis zum nächsten Jahr ist Pause, doch aus der Perspektive der Organisation ist nach der Meisterschaft auch gleich wieder vor der Meisterschaft.

Der Ort und das Datum der nächsten UL-Meisterschaft stehen auch schon fest: Die UL-DM 2025 findet auf dem Flugplatz Borkenberge (EDLB), vom 11. bis zum 14. September statt. Deshalb

müssen die Vorbereitungen schon jetzt anfangen.

Michael Kania, Wettbewerbsleiter und Vize-Vorsitzender der Bundeskommission Ultraleicht im DAeC, hat das Geschäft vor über zehn Jahren von unserem DULV-Sportreferenten Wolfgang Lintl übernommen. Das Organisationsteam hat sich in den Jahren kaum verändert, Robert Mair und Ernst Graf kümmern sich um die Aufgaben und die Auswertung, Michaela und Detlef Oltmanns um die Technik und fungieren als Schiedsrichter. Eva Kania kümmert sich um die Sicherheit, die Einhaltung der Vorschriften und die Organisation der Schiedsrichter und Helfer. Mit anderen Worten: ein eingespieltes Team. Damit das alles funktioniert, ist im Vorfeld eine gute Abstimmung zwischen dem Team am Flugplatz und den Organisatoren wichtig.

Der Zeitplan für die Wettbewerbstage muss kurzfristig abgestimmt werden. Hier spielt das Wetter eine wesentliche Rolle, darauf müssen wir uns täglich neu einstellen. Welche Aufgabe kann bei den Bedingungen geflogen werden? Wann werden Helfer und Schiedsrichter an der Piste oder an anderer Stelle benötigt? Wann soll getankt werden und wann ist Zeit für Pausen und Verpflegung?

Die Navigationsaufgaben wurden bisher von Ernst und Robert im Winter entwickelt, die Auswertung vorbereitet und die Karten präpariert. Michael Kania und seine Frau Eva kümmern um die Ausschreibung und beginnen im Frühjahr mit der Detailplanung und der Abstimmung mit dem ausrichtenden Verein beziehungsweise Flugplatz.

Einige Wochen vor der Meisterschaft zeichnet sich ab, wie viele Piloten sich angemeldet und welche UL-Klassen genügend Teilnehmer haben. Zum Auf-

gabenfeld des Wettbewerbsleiters gehört natürlich auch die Kommunikation mit den Behörden. Schließlich müssen auch noch Sachpreise ausgesucht, die Siegerpokale bestellt und die Teilnehmerurkunden gedruckt werden.

Für 2025 stehe ich als Verantwortlicher für den von DULV und DAeC-UL-Kommission gemeinsam getragenen Wettbewerb vor einer ganz besonderen Herausforderung. Unsere Aufgabensigner und Auswerter Ernst und Robert haben nach jahrzehntelanger Mitarbeit ihre ehrenamtliche Mitarbeit bei der UL-Meisterschaft beendet. Es werden also neue Leute gebraucht, die sich mit dem Thema vielleicht schon auskennen, oder sich in der Lage fühlen, in den nächsten Monaten die verantwortungsvolle und vielschichtige Aufgabe zu übernehmen. Wer interessiert ist, sollte sich unbedingt jetzt schon mit Michael Kania (m.kania@daec.de) oder unserem neuen DULV-Sportreferenten Benedikt Bös (m.boes@dulv.de) in Verbindung setzen. Natürlich unterstützt das verbliebene Team diese Arbeit und auch Robert und Ernst werden noch mithelfen, den Übergang zu schaffen.

☑ Wer sich zutraut, diese verantwortungsvolle Aufgabe für die Zukunft zu übernehmen, Spaß an Eigeninitiative hat, Teamgeist schätzt und für den Verantwortung kein Fremdwort ist, sollte sich also dringend melden.

Text: Michael Kania

Wettbewerbe und Fliegerlager:

10 unschlagbare Gründe, warum jeder Hobbypilot dabei sein sollte

Für viele Hobbypilotinnen und Hobbypiloten ist das Fliegen nicht einfach nur ein Hobby – es ist eine Leidenschaft, die den Horizont erweitert und immer wieder neue Abenteuer bereithält. Und das ist auch absolut in Ordnung. Doch wer wirklich das Beste aus seinem Fliegerleben herausholen will, für den sind Wettbewerbe und Fliegerlager ein Muss. Warum? Ganz einfach: Hier geht es nicht nur um den Nervenkitzel und den Spaß, sondern auch um fliegerisches Können, Sicherheit und Teamgeist. In den folgenden 10 Punkten zeige ich, warum solche Events für jeden Hobbyflieger ein echter Meilenstein sind.

1. Gemeinsam geht's besser – Fliegen und Lernen im Team

Beim Fliegen ist niemand eine Insel! In Fliegerlagern und Wettbewerben treffen sich Piloten aller Erfahrungsstufen, um voneinander zu lernen. Ob raffinierte Flugmanöver, knifflige Wetterlagen oder technische Kniffe bei der Routenplanung – hier teilt jeder sein Wissen. Das Beste: Man kann nicht nur eigene Fragen klären, sondern auch die Geheimtipps der anderen aufschnappen. Ganz nach dem Motto: Zusammen fliegen, besser fliegen. Auch bei Deutschen Meisterschaften treffen Hobbyflieger auf Piloten, die bei Weltmeisterschaften dabei waren – aber anders als in anderen Sportarten ist es hier stets ein Miteinander und die Profis teilen wirklich gerne ihr Wissen. Es gibt aber auch immer viele normale „Feld-Wald-Wiesen“-Piloten. Es braucht sich also niemand zu verstecken.



Der Bürgermeister von Bad Saulgau Raphael Osmakowski-Müller (li.), der Autor und DM-Teilnehmer Rainer Krumm (Mitte) und der Organisator Michael Kania (re.) bei der Siegerehrung der Deutschen Meisterschaft

2. Herausforderung angenommen – Über sich selbst hinauswachsen

Nichts treibt einen mehr an, als die eigene Komfortzone zu verlassen! Wettbewerbe und Fliegerlager bieten die perfekte Gelegenheit, die eigenen Grenzen im sicheren Rahmen auszuloten. Hier werden Aufgaben gestellt, die man im Alleingang vielleicht nie angehen würde – und genau das bringt einen weiter. Mit jeder neuen Herausforderung steigt das Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten. Und das fühlt sich einfach großartig an!

3. Mentales Training – Abläufe festigen, Reflexe schärfen

Fliegen beginnt im Kopf. Und genau hier setzt das Training in Wettbewerben an. Die wiederholte Planung und Durchführung von Flügen sorgt dafür, dass Abläufe immer vertrauter werden. Was vorher Konzentration erfordert hat, wird zur zweiten Natur. Das Ergebnis: Weniger Stress im Cockpit, mehr Fokus auf das Wesentliche und deutlich mehr Sicherheit – im Wettbewerb und im Alltag. Bei einem Navigationsflug plant man im Wettbewerb unweigerlich genauer, als wenn man bei normalen Flügen oft nur dem GPS-Track hinterhergondelt. Hier heißt es ohne

technische Unterstützung die Route auf der Karte zu finden.

4. Flugsicherheit auf die nächste Stufe bringen

Sicher fliegen ist das A und O. Und was bringt mehr Sicherheit, als regelmäßig in anspruchsvollen Situationen zu trainieren? In Wettbewerben und Fliegerlagern wird jeder Flug bis ins Detail geplant und durchdacht. Das schärft nicht nur den Blick für

mögliche Risiken, sondern lässt auch die Reaktionsfähigkeit in kritischen Momenten wachsen. Bei den UL-Meisterschaften werden beispielsweise die Teilnehmenden im 3 Minuten Abstand auf den Navigationsflugeschick – aber man weiß – da sind auch andere in der Luft und umso aufmerksamer fliegt man. Fazit: Wer hier trainiert, fliegt sicherer – immer und überall.

5. Präzision ist alles – Bessere Flugplanung, sicherer Flug

Wettbewerbe erfordern eine gründliche und exakte Flugplanung. Hier zählt jedes Detail: Wetterdaten, Streckenführung, Treibstoffmanagement. Piloten lernen, vorausschauend und präzise zu planen – und das zahlt sich aus. Denn wer das im Wettbewerb meistert, dem fällt die Flugplanung im Alltag umso leichter. Und Hand aufs Herz – wer plant einen normalen Flug wirklich sehr genau mit Karte und Minutenplänen? Oft nur, wenn man knifflige Gebiete wie die Alpen durchfliegen will, oder in Regionen, in denen es viele Kontrollzonen gibt. Ein Gewinn für die Sicherheit und den Kopf!



Kurzstart-Wettbewerb über das Flatterband



Ziellande-Wettbewerb



Der Übungstask durchs schöne Oberschwaben „die Kirchturm-Route“

6. Netzwerk aufbauen – Fliegerfreunde fürs Leben finden

In Wettbewerben und Fliegerlagern entstehen oft nicht nur fliegerische, sondern auch persönliche Verbindungen, die ein Leben lang halten. Man lernt Gleichgesinnte kennen, teilt die gleichen Erlebnisse und fliegt Seite an Seite durch Höhen und Tiefen. Das stärkt den Gemeinschaftssinn und schafft ein Netzwerk, das über die Wettbewerbe hinausgeht. Und seien wir ehrlich: Fliegen macht in Gesellschaft einfach noch mehr Spaß!

7. Konstruktives Feedback – Lernen von den Besten

Wettbewerbe bieten die einmalige Gelegenheit, objektives Feedback zu erhalten. Ob von Schiedsrichtern, Coaches oder erfahreneren Piloten – hier wird genau hingeschaut. Konstruktive Kritik hilft dabei, die eigenen Schwächen zu erkennen und gezielt daran zu arbeiten. Und wenn man einmal sieht, was möglich ist, wächst auch der eigene Anspruch – immer mit dem Ziel, besser zu werden. Beim Wettbewerb-Fliegen geht es für viele nicht um das Gewinnen, sondern um das gemeinsame Lernen – und das ist quasi garantiert.

8. Fit bleiben – Für Körper und Geist

Fliegen fordert Konzentration, Ausdauer und mentale Stärke. Wettbewerbe und Fliegerlager bieten genau die richtige Mischung, um beides zu trainieren. Die intensiven Flugtage verlangen einem alles ab und machen fit für längere und anspruchsvollere Flüge. Wer regelmäßig trainiert, merkt schnell: Fliegen ist nicht nur Kopsache, sondern auch eine Frage der Fitness. Die Fitness ist natürlich bei verschiedenen Fluggeräten unterschiedlich relevant – die Mentale Stärke ist aber immer wichtig.

9. Technik verstehen – Fliegen heißt auch, sein Flugzeug zu kennen

Beim Fliegen muss man sein Fluggerät in- und auswendig kennen. In Wettbewerben lernt man, wie man sein Flugzeug bis an die Grenzen steuert und was es wirklich kann. In vielen Wettbewerben wird zwischendrin geschraubt, weil

etwas defekt ist, oder etwas optimiert wird. Da lernt man immer was dabei. Durch den Austausch mit anderen Piloten erhält man zudem wertvolle technische Tipps, die das eigene Flugzeughandling verbessern. Wer sein Flugzeug wirklich versteht, fliegt sicherer und mit mehr Vertrauen.

10. Spaß und Erfolg – Das pure Flugvergnügen

Nicht zu vergessen: Bei aller Ernsthaftigkeit gibt es nichts Schöneres, als die Erfolge und den Spaß, die man bei Wettbewerben und Fliegerlagern erlebt. Der Adrenalinkick, die Freude über gelungene Flüge und das Teilen dieser Momente mit anderen machen diese Erlebnisse unvergesslich. Allein der Austausch über Missgeschicke oder Fehler nach einem Wettkampfflug ist lehrreich und meist auch sehr amüsant. Am Ende geht es nicht nur um den Sieg, sondern um die Leidenschaft fürs Fliegen – und die wächst mit jeder Herausforderung.

Fazit

Wettbewerbe und Fliegerlager sind der perfekte Ort, um als Hobbyfliegerin oder Hobbyflieger das eigene Können zu schärfen, neue Freunde zu finden und die Sicherheit zu steigern. Gemeinsam lernen, neue Herausforderungen meistern und einfach Spaß haben – dies alles und mehr wartet auf jene, die sich trauen, in den Wettbewerb einzutauchen. Wer das Fliegen liebt, sollte sich diese Chance nicht entgehen lassen. Pack deine Flugtasche und sei dabei – du wirst es nicht bereuen!

➤ **Rainer Krumm hat seinen Bericht auch auf YouTube veröffentlicht**



Rainer Krumm ist der Autor der Bücher „Mentales Training für Piloten“ und „Dynamische Flugsicherheit in der Privatfliegerei“. Er fliegt Gleitschirm, Motorschirm und Ultraleicht-Dreiechser. Selbst ist er in allen drei Flugsportarten bei Deutschen Meisterschaften mitgeflogen – nie um zu gewinnen – sondern um viel zu lernen.

Text & Fotos: Rainer Krumm

Offiziell bestätigt



Neue Weltrekorde Einflug in die Schweiz

MOTORSCHIRM Fußstart, doppelsitzig



Antrag: 20157

Klasse: RPF 2

Art des Rekordes: Zeit bis zum Erreichen von 6.000 m Höhe

Ort: Cenes de la Vega, Granada Spanien

Leistung: 1 h 39 m 30 sec.

Pilot: Ramon Morillas Salmeron (Spanien)

Co-Pilot: Carlos Ignacio Peña Bracht (Spanien)

Flugzeug: Takoo 5/Niviuk powered by Vittorazi Cosmos 300

Datum: 23.12.2023

Bisheriger Rekord: keiner

MOTORSCHIRM Fußstart, doppelsitzig



Antrag: 20156

Klasse: RPF2T

Ort: Cenes de la Vega, Granada (Spanien)

Leistung: 7.250 m

Pilot: Ramón Morillas Salmerón (Spanien)

Co-Pilot: Carlos Ignacio Peña Bracht (Spanien)

Flugzeug: Takoo 5/Niviuk powered by Vittorazi Cosmos 300

Datum: 23.12.2023

Bisheriger Rekord: 5.066 m (22.04.2015)

MOTORSCHIRM Fußstart, einsitzig



Antrag: 20155

Klasse: RPF1T

Art des Rekordes: Distanz über einen Rundkurs ohne Landung

Ort: Valdelaguna (Spain)

Leistung: 333,00 km

Pilot: Martin Carpio Garcia (Spanien)

Flugzeug: Kougar 3/Niviuk powered by Polini Thor 202

Datum: 28.12.2023

Bisheriger Rekord: keiner

Kurz informiert

Das schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat eine neue Webseite freigeschaltet, die hoffentlich die Thematik betreffend dem Einflug von im Ausland registrierten 3-Achsgesteuerten ULs etwas transparenter und klarer erklärt.

➤ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/luftfahrzeuge/hb-luftfahrzeugregistergeschaefte--ein-ueberblick/microlights-entitled-to-fly-in-switzerland.html>



KOMM IN UNSER TEAM

**FLUG M/W/D
LEHRER**

FÜR THEORIE & PRAXIS SPL - UL
WERKTAGS IN TEILZEIT
AM FLUGPLATZ AMPFING / EDNA

UNSERE FLOTTE IST STARTKLAR,
unsere Schüler stehen in den
Startlöchern – JETZT FEHLST
NUR NOCH DU!

BEWIRB DICH!

08086 94001 / meine@flugstunde.de

WWW.FLUGSTUNDE.DE



FLUGSTUNDE



UND DER TRAUM GEHT WEITER

Mit dem Tragschrauber rund um Südamerika – Teil 2

Ein Reisebericht in mehreren Folgen von Sebastian Siemers

Regenbogenberge in Peru ↑



↑↑ Dschungel im Süden Kolumbiens
↑ Wüstenformation in Peru



↑↑ Praktische 20 Liter Tanksäcke, Mädchen in Peru
↑ Regenbogenberge in Peru

Unsere Südamerika-Rundreise geht in die zweite Runde. Im letzten Magazin berichtete ich von unserer ersten Etappe im Frühjahr 2023. Dort sind wir mit drei Autogyro MTO mit Rotax 914 Motoren von Costa Rica über Panama bis in den Süden Kolumbiens gereist und unfassbar schöne Regionen befliegen. Heute berichte ich von der 5-wöchigen Weiterreise im November 2023 durch Ecuador und Peru. Vier Männer, drei Gyros, ein Abenteuer.

Die vier Gyronauten Beat Newec, Martin dalla Vecchia, Sebastian Siemers und unser Guide Guido Scheidt trafen sich erneut, um die Reise ab Cali in Süd-Kolumbien weiter in Richtung Süden fortzusetzen. Guido ist Experte für derartige Gyrocopter-Expeditionen und hat wochenlang im Voraus diese neue Etappe vorbereitet. Es mussten Lizenzen verlängert und genehmigt, verschiedene mögliche Flugrouten und deren Machbarkeit geprüft, Zollfragen geklärt und die Flugzeuge gewartet werden.

Wir trafen in Cali den deutschen Botschafter. Er ist Sportpilot und hat

uns noch sehr wertvolle Tipps für die beste Reiseroute nach Ecuador gegeben. Von Cali führte uns der schnellste Weg über einen sehr hohen Gebirgskamm, den wir an einer sehr schmalen Lücke auf 12.000 ft. überqueren konnten. Wir hatten Glück, denn es gab viele dicke Wolken am Berg, aber auf unserer Route konnten wir diese immer knapp umfliegen. Es ist schwierig einzuschätzen, ob sich nach einer Flugstunde, weit entfernt zum nächsten Flugplatz, die Wolken im Gebirge zuziehen werden und den Rückweg versperren. Da ist Alpenfliegen mit der guten Infrastruktur einfacher. Ein Maß an Risikobereitschaft gehört in Südamerika dazu.

Auf der Westseite des Gebirges gab es einen unendlichen Dschungel, auf dessen kleinen Regionalflugplätzen wir auf Empfehlung des Botschafters keinesfalls landen sollten. Da sitzen nämlich noch heute die letzten Drogenkartelle und die sind nicht zimperlich mit Fremden. Zum Tanken landeten wir auf einem sicheren kleinen Polizeiflugplatz, den wir aber auch nicht verlassen sollten. Also schnell auftanken und ab über die

Grenze nach Ecuador. In Esmeraldas in Ecuador wurden wir vom kompletten Flughafenpersonal begrüßt. Alle standen um unsere Gyros und bewunderten diese fliegenden Kisten. Ein Veterinär besprühte nicht nur unsere Flieger samt Gepäck, sondern auch uns Piloten mit Desinfektionsmittel. Ziemlich nass waren wir danach. Es sollte damit der Einfuhr irgendeiner Tierseuche vorgebeugt werden.

Die Landschaft bis zur größten Stadt des Landes Guayaquil ist wunderbar grün und hügelig. Ein Traum dort an der zerklüfteten Küste im Zickzack-Kurs tief zu fliegen. Wir haben keine Bucht ausgelassen. Gelandet sind wir auf der Buschpiste, die dem Bürgermeister von Guayaquil gehörte. Das besondere an dieser Piste war, dass sie zu 1/3 aus einem kleinen aber steilen Berg bestand. Also Durchstarten wird schwierig. Die Landung gelang uns mit den Gyros problemlos.

Wir parkten hier unsere Gyros für ein paar Tage und entschlossen uns mit dem Airliner auf die Galapagos-Inseln zu fliegen. Galapagos ist eine Naturschutz-

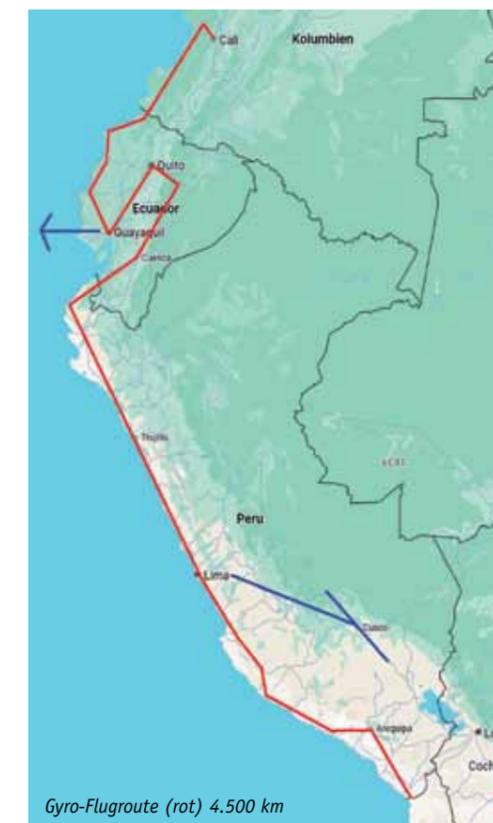
Inselgruppe mitten im Pazifik, die bekannt für ihre Riesenschildkröten, Riesenechsen und Vogelfauna ist. Die Tiere sind hier so zahm, dass man bis auf 1 Meter an sie heran treten kann, ohne dass diese flüchten. Sogar die Seehunde spielen und baden mit dir am Strand und gehen sogar neugierig in die Strandbar! Ein unfassbar schönes Gefühl, so nah an der Natur zu sein. Es wirkte mitunter wie in der Dinosaurierzeit.

In Guayaquil wurden wir noch von einem mittleren Erdbeben überrascht. 80 Kilometer weiter weg war das Epizentrum und hat dort sehr schwere Schäden angerichtet. Bei uns grummelte die Erde, als wenn ein schwerer Güterzug vorbei fährt und man konnte richtig sehen, wie sich die Wände bogen. Sehr unheimlich. Tagsüber gab es noch einige Nachbeben. Diese waren nicht mehr zu hören, dafür lief ich beim Beben wie besoffen und dachte, ich hätte einen Schwindelanfall.

Der Start auf der Buschpiste in Guayaquil war spektakulär. Die Startbahn hatte zu 1/3 einen steilen Berg, den wir herunter starteten. Die Beschleunigung war gigantisch und wir hofften, noch

vor dem Erreichen der Startbahn im Tal abgehoben zu sein. Alles glückte und wir flogen von Westen die hohen Anden hinauf nach Quito, der zweitgrößten Stadt des Landes. Die Landschaft im Hochland wirkte von oben wie in den Alpen. Weiter ging es nach Jumandy östlich der Anden im Dschungel. Hier begrüßten uns die neugierigen indigenen Einwohner des kleinen Städtchens und bäugten die Gyros. Die Luft war sehr warm und schwül. Die Flora und Fauna war tropisch und ein krasser Gegensatz zur Pazifikküste, die ein sehr gemäßigtes Klima hat.

Beim Rückflug über die Anden in Richtung Pazifik bis zur Grenze nach Peru sollte unsere erste Panne sein. Gleich beim Start wollte Martins Gyro nicht vorrotieren. Der Rotor muss vor dem Startlauf auf etwa 180 Umdrehungen beschleunigt werden, ansonsten ist ein Start schwer möglich. Die Pneumatik hatte einen Defekt und der Keilriemen ließ sich nicht per Luftdruck einkuppeln. Unser Guide und Werkstattmeister Guido wusste schon, dass genau dieses Bauteil eine Schwachstelle ist und er



Gyro-Flugroute (rot) 4.500 km



↑ Desinfektion bei der Einreise nach Ecuador



↑ Startplatz Panamericana-Highway in Peru

hatte deshalb in unserem großen Reparaturkoffer genau das richtige etwa daumengroße Ersatzteil dabei. Chapeau Guido, Du bist der Größte! Schon nach einer Stunde konnten wir weiterfliegen.

Mit Zwischenlandung und Übernachtung beim zweitgrößten Vulkan Cotopaxi, ging es in Richtung Wüste und weiter zu den Zollflughäfen von Ecuador und Peru. Auch hier dauerte der Grenzübergang wieder einen Urlaubstag. Auf beiden Flughäfen wurden wir wieder mit Drogenhunden gefilzt und die Behörden haben alle Papiere sehen wollen.

Auf der Pazifikseite Perus, also westlich der Anden, ist es sehr trocken und es gibt viele unbesiedelte Wüsten. Wasser sollte daher immer für den Fall der Fälle ausreichend an Bord sein. Da der Norden Perus nicht allzu viel zu bieten hat, entschlossen wir uns, ziemlich zügig 3 Tage durch die Wüste bis zur Hauptstadt Lima zu fliegen. Wie immer flogen wir schön tief über die triste, aber dennoch wunderbar anzusehende Wüstenlandschaft. Diese unendliche Weite und unbesiedelte Landschaft ist für uns Europäer atemberaubend schön. Wir landeten in Lima auf einem größeren privaten Flugplatz, der einem schweizer Einwanderer gehört. Er und seine Fliegerfreunde freuten sich und überraschten uns mit einem leckeren BBQ. Es ergaben sich interessante Gespräche und sogar neue Freundschaften.

Über das Wochenende flogen wir ins Hochland der Anden nach Cusco auf 3.500 m. Leider ohne Gyros, da die Flugzeuge die Höhe und Entfernung nicht schaffen. Versuch zwecklos. Cusco mit seinen Attraktivitäten gehört aber zum „must see“ von Peru und darauf konnten wir nicht verzichten. Also flogen wir mit Chauffeur im Airbus

(Airbus, ein kleines Stück Hamburg mitten in Peru). Hier besuchten wir die weltberühmte Stätte Machu Picchu sowie die mystischen Regenbogenberge auf 5.200 Metern.

Zurück in der unschönen grauen Stadt Lima besuchten wir das Restaurant Central, welches 2023 zum „World's best Restaurant“ gekürt wurde. Peruanische Lebensmittel wurden exzellent mit passenden Getränken serviert. Bei jedem der 12 Gänge wurde uns genau erklärt, in welcher Reihenfolge wir was essen und trinken sollten, um das Geschmackserlebnis auf die Spitze zu treiben. Ein Gaumenorgasmus war die Folge. Sensationell inszeniert.

Nach der 5-tägigen Pause sollte unsere Flugreise weiter gehen. In sommerlich warmer Luft flogen wir in T-Shirts im Cabriole-Gyro von Lima über die Oase Huacachina bis nach Nazca. Was ich nicht wusste war, dass dieser Flug aufgrund seiner grandiosen Landschaft in die Top Ten meiner schönsten Flüge einziehen sollte. Wir flogen über verschiedenste Landschaften von Wüsten. Das Wüsten so hübsch von oben sein können, hätte ich niemals erwartet. Es gab flache Wüsten mit bunten Mustern wie gezeichnet, Bergwüsten mit tollen Farben und Formationen, Sandwüsten mit hohen Dünen und spektakulären Schattenbildungen. Der dreidimensionale Effekt aus dem Cabriole-Flugzeug in niedriger Höhe machte einem Gänsehaut.

Dass Highlight dieser nur etwa ein- bis anderthalb stündigen Strecke war die Oase Huacachina inmitten der Sanddünen. Zum krönenden Abschluss dieses Fluges sahen wir die ersten der unzähligen weltberühmten Nazcalinien. Diese 1.500 Nazcalinien sind hunderte Meter bis sogar mehrere Kilometer große Bilder,

die die Inkas in den Erdboden meißelten. Der Betrachter kann die Bilder nur aus dem Flugzeug erkennen, weil sie so groß sind. Die geschabten Linien zeigen Tiere und Blumen, sogar einen Außerirdischen haben sie gemeißelt.

Das Überfliegen der Nazcalinien ist nicht gestattet und wurde uns beim Flugplan, den wir bei jedem Flug aufgeben mussten, untersagt. Über eine vorgegebene Route konnten wir zum Flugplatz Nazca fliegen. Dort angekommen, buchten wir gleich eine Rundflug-Cessna, um uns die Orte der besten Nazcalinien zeigen zu lassen. Ich konnte aber den Flug gar nicht genießen, da das Flugzeug nur steile Kreise und Achten in sehr thermischer Luft flog. Zudem war es unglaublich heiß im Flugzeug. Ich konzentrierte mich darauf, dass Mittagessen bei mir zu halten.

Am nächsten Morgen wusste ich nicht, dass dieser Flugtag einer der verrücktesten meiner Karriere werden sollte. Eigentlich dürfen private Piloten nicht über die Nazcalinien fliegen, da diese den kommerziellen Piloten vorbehalten sind. Das ist aber auch gut so, da die Cessnas wie beschrieben, wilde Kreise und unberechenbare Routen fliegen, da würden Privatpiloten stören. Nun haben wir durch Gespräche mit dem Piloten herausgefunden, in welcher exakten Höhe sie welche Routen fliegen und da wir dort auch einen Flug gebucht hatten und mit unseren komischen Flugzeugen wieder einmal die Stars am Platz waren, wurden wir wie Freunde behandelt. Unser Guide Guido hat den Flugplan schlauer Weise so beantragt, dass wir exakt am Rand des Nazcalinien-Areals nach Osten fliegen. In der Luft hat Guido den Flugplan spontan geändert, um von Osten aus direkt nach Westen in Richtung Atico am Pazifik zu fliegen.



↑ Wüstenformation mit Wolken im Canyon in Peru



↑ Oase Huacachina in Peru



↑ Nazcalinien

Willst du als Pilot, Flugschüler oder Passagier auch bei einer unserer Gyro-Reisen dabei sein? Wir haben auf jeder Etappe mindestens einen Platz frei. Im Februar bis April 2025 sind wir von Französisch-Guyana bis Venezuela unterwegs. Kontakt: Sebastian Siemers, E-Mail: siemers@siemers-gub.de

Dem Lotsen ist nicht aufgefallen, dass die neue Route genau über die vielen Nazcalinien führte und wir bekamen die Freigabe. Was für ein Privileg, als Hobbypilot einmal selbst über Nazca fliegen zu können.

Der Flug nach Atico führte uns also in sicherer Höhe über die tollen Nazcalinien und wieder einmal über traumhafte Wüsten-Landschaften. Wir flogen über eine wolkenfreie flache Hochebene,

während die tiefer gelegene Pazifikküste unter Wolken lag. Wir mussten kurz vor Atico in einem der vielen großen Canyons durch Kreise Höhe abbauen, um unter die Wolken zu kommen. Wir flogen dann im Canyon unter den Wolken bis nach Atico. Der Flugplatz dort ist eigentlich nur ein Behelfslandeplatz aus Sand und Schotter mit einer kleinen Asphaltfläche, so groß wie zwei Tennisplätze. Zum Landen für uns

Gyros mehr als ausreichend. Kurz vor unserer Landung räumte die Polizei den Landeplatz von Menschen und Autos. Das halbe Dorf versammelte sich um uns. Solche komischen Flugzeuge sind da noch nie gelandet.

Als wir gelandet waren, stellten wir fest, dass ein Start auf dieser Schotterpiste ein großes Risiko für unsere Propeller ist. Unsere Propeller sind hinter dem Fahrwerk. Sollte beim Start ein



Stein in den Propeller fliegen, hätte es einen Startabbruch zufolge. Ein Start dort hätte also das Risiko, dass die Reise hier mit kaputten Prop für alle endet.

Daraufhin machte der Polizist einen unbürokratischen Vorschlag, der uns sehr gefiel. Er schlug vor, den Panamerica-Highway für uns eine Viertelstunde



↑ Guide Guido Scheidt und Autor Sebastian Siemers

zu sperren, damit wir von dort aus starten können. Nachdem wir überprüften, ob der Highway sich als Startbahn eignet, mussten wir mit Polizeibegleitung im Konvoi durch die ganze Stadt geleitet werden. Wir hielten noch kurz an einer Tankstelle um zu tanken. Die Polizei sperrte sodann einen Abschnitt von 1 km für uns und wir durften auf Südamerikas berühmtester Straße starten. Das Beste daran, wir hoben 500 m vor der Mautstation ab. Was für ein großes Kino, was für eine Gaudi! Davon träumt jeder Sportpilot. Unvergesslich.

So liebe Freunde der ultraleichten Fliegerei, damit endet die 2. Etappe durch das schöne Ecuador und Peru. In der nächsten Folge berichte ich über unsere Erlebnisse in Chile mit behördlichen Flugzeugstilllegungen, Strafzöllen und unserer zweiten Panne, die uns 5 Tage kostete. Bis dahin, Euer Sebastian

Text & Fotos: Sebastian Siemers

Refresher von Seite 22

Auflösung

1. d)
2. d)
3. a), c)
4. b)
5. keine Antwort ist richtig!
6. a), b), c), d)
7. a), b), c), d)
8. a)
9. b)
10. a)

Auswertung

Alle 10 Fragen richtig beantwortet: Super
 6 bis 9 Fragen richtig beantwortet: Okay
 Weniger als 5 Fragen richtig: Üben!

SERIE

MEIN LIEBLINGSBILD

Wo ist dein Lieblingsbild?



„Abendstimmung am Airfield Stapelburg im Harz. Gerade mit dem XCitor und einem Fluggast auf Piste 05 gelandet, als mir Jochen mit dem Rucksackmotor entgegenschwebt.“

Foto: Knut Jäger

JUNKERS

ROTAX®

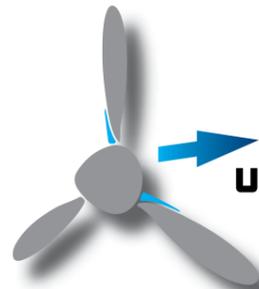
**INSTANDHALTUNGSBETRIEB
 DIREKT AM VERKEHRSLANDEPLATZ
 EDQK - KULMBACH
 SERVICE AUS EINER HAND**

INDEPENDENT REPAIR CENTRE
 AIRCRAFT ENGINES



➔ **AVIONIK**

➔ **REPARATUR | WARTUNG
 INSTANDHALTUNG | VERTRIEB**



➔ **PROPELLER STATISCH
 UND DYNAMISCH WUCHTEN**

NOCH FRAGEN?
 +49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

In jeder Ausgabe stellen wir das Lieblingsbild eines Lesers vor. Schreibt zu eurer Aufnahme eine kurze Geschichte, wie es zu diesem Bild gekommen ist und mailt diese zusammen mit dem Bild an SBolay@dulv.de oder tgruber@dulv.de. Wir freuen uns auf viele tolle Bilder und interessante Geschichten.

Rückblicke auf die Flugfeste und -treffen

4 Trikes auf Norddeutschlandtour

Letztes Jahr hat Hubert Winter im DULV-Info über die Trikeflieger Szene und die Einrichtung einer WhatsApp-Gruppe berichtet. Nun schildert er, wie es 2024 lief.

Liebe Trikeflieger-Gemeinde, inzwischen ist die Gruppe auf knapp 40 aktive Trikeflieger angewachsen.

Unsere Aktivitäten begannen im Frühjahr auf eine Einladung des hessischen Luftsportbundes (HLB) in Breitscheid. 7 Trikeflieger genossen das Zusammensein. Das Team des HLB macht einen super Job, es ist nicht die einzige Veranstaltung im Jahr, die durch den Luftsportbund in Hessen unterstützt wird.

Als nächstes Event stand Dolkosh an, bei dem wir die Trike-Szene vertraten. Einige aus der Gruppe hatten eine große Tour geplant und den Besuch am Dolmar integriert.

Die Gruppe reicht auf der westlichen Seite bis in das belgische Büllingen und Andreas hatte uns schon mehrfach



eingeladen, so beschlossen wir, Uwe, Albrecht, Slava und ich, unsere Sommertour über Büllingen zu legen. Trotz schlechtem Wetter hat es Albrecht gerade so geschafft, zu mir nach Fulda-Jossa zu kommen. Der Weiterflug nach Langenlonsheim war erst 2 Tage später möglich. Dort erwarteten uns Uwe und Slava mit seinem Atom Trike aus Sömmerda und es gab erstmal eine Mahlzeit und Sprit, wichtig für Körper und Maschine.

Am Spätnachmittag brachen wir nach Büllingen auf und meldeten uns dort an. Leider mussten wir unseren Thomas, der noch etwas kränkelte, in Lalo zurücklassen, das nächste Mal wieder. In Büllingen, bei den Feuervögeln, wurden wir schon erwartet und nachdem die Zelte aufgestellt waren (s.o.), ging es ins Clubheim. Am nächsten Morgen wurde eine Kennenlerntour durch das belgische Grenzland unternommen. Danke an alle Büllinger, ihr seid spitze.

Nachdem die Tanks gefüllt waren und wir die Großwetterlage gecheckt hatten, beschlossen wir die Reise nach Metelen, also in den Norden fortzusetzen. Eine Anmeldung bei Klaus war selbstverständlich und er sowie einige andere bekannte Gesichter erwarteten uns. Für

einen Stadtbummel in Münster war es zu heiß, so erfrischten wir uns lieber in einem nahegelegenen See.

Weiter ging die Flugvorbereitung Richtung Hildesheim, die WhatsApp-Kontakte wurden genutzt, Karsten empfing uns auf dem Verkehrslandeplatz, wir konnten tanken und die Trikes vor der Flugzeugwerft verzurren. Danke an den Verkehrslandeplatz Hildesheim, es war wohl eine Bereicherung für euch, mal vier Trikeflieger auf dem Platz zu haben (siehe unten stehendes Foto).

Gegen Mittag ging weiter nach Berlin



Altes Lager. Hier hatte Uwe Kontakt zu Aeros aus der Ukraine, die dort gastieren. Kurz vor Berlin kam ordentlich Thermik auf, das bedeutete, dass viele Gleitschirme und Drachen in der Luft waren.

Nachdem der Funkkontakt aufgebaut war und nach einem kurzen Aufenthalt in der Nordplatzrunde konnten wir einschweben. Klaus und das Aeros-Team empfingen uns und prompt kam auch eine Einladung für ein gemeinsames Abendessen und zu einer erfrischenden Dusche bei Alexander und seiner Familie.

Das Wetter im Auge ging es weiter nach Sömmerda, der Homebase von Slava, und 1,5 Stunden später standen wir im Hangar bei Fliegerfreunden, wobei der einsetzende Regen nicht weiter störte. Gut gestärkt und nach einem Stadtrundgang ging es am nächs-

ten Tag zum Flugplatz, um Richtung „Heimat“ zu fliegen. Der Flugplatz Dolmar ist für uns so etwas wie die „Heimat der Trikeflieger“. Da ist man Zuhause und nie unerwünscht, es gibt nur nette Leute. Von dort begleiteten uns ein Trikeflieger und ein Stück weit Anton vom Dolmar.

Wieder am Ausgangsplatz Fulda-Jossa angekommen, flog Albrecht gleich zu seinem eigenen Platz nach Wallenrod weiter. Uwe brach nach Langenlonsheim auf und unser Gast über eine Nordschleife wieder zurück zum Dolmar.

Während der Reise wurde natürlich fleißig in der Gruppe Lagebericht abgegeben, vielleicht motiviert das den ein oder anderen mal auf Trike-Reise zu gehen. Jedes gewöhnliche Trike hätte diese Tour mitmachen können. Wir flogen so einen Schnitt von 90 bis 100 km/h und mit 10 bis 15 Min. Versatz, so dass auch ein gleichzeitiges Ankommen langsamerer Trikes möglich ist.

Ich freue mich über jeden, der sich der Gruppe anschließen möchte.

Text & Fotos: Hubert Winter

Jede Menge Betrieb am Rennefeld

2024 war ein ereignisreiches Jahr mit zwei Großveranstaltungen, die das Team der Fluggemeinschaft Rennefeld gemeinschaftlich organisiert und durchgeführt hat.



Mit ca. 300 Flugbewegungen war das beliebte **Waffel-Fly-In am 26.5.2024** ein voller Erfolg. Bei strahlendem Sonnenschein und unterstützt durch die YouTube-Prominenz, haben viele Piloten und Besucher eines der ersten Fly-Ins des Jahres zum Publikumsmagneten gemacht.

Der Fokus der Veranstaltungen am Rennefeld ist immer die Sicherheit. Daher hat das Team der FGR mit Profis auf dem Turm und am Platz auch den großen Andrang sehr gut bewältigt. Auch im kommenden Jahr gibt es wieder süße Leckereien mit frischen Erdbeeren.

Die FGR freut sich darauf, euch am 25.05.2025 am Rennefeld begrüßen zu dürfen. Wer will, reist am 24.05.2025 zum Vorabendgrillen und Campen an.

Ein Publikumsmagnet waren auch die informativen **UL-Infotage im August**. Mit vielen UL-Ausstellern gab es für Piloten am Samstag die Möglichkeit, verschiedene Muster zu fliegen und ausgiebig zu testen. Das Programm wurde am Sonntag durch eine informative Vortragsveranstaltung abgerundet, die allen interessierten Piloten viele spannende, aktuelle und wichtige Themen rund um das UL-Fliegen nähergebracht hat. Jede Menge Infos also auf- und abseits der Piste, um die Sicherheit und die Freude am Fliegen zu unterstützen.

Text & Fotos: Benedikt Thimm



Rundflughnachmittag des LSV Goch

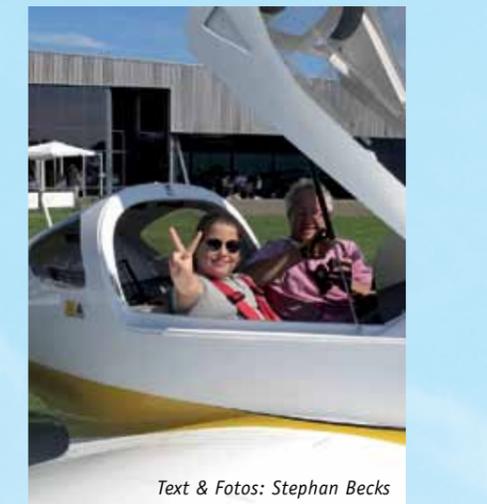
Bereits seit 2011 führt der Luftsportverein Goch an jedem 1. Samstag im September einen Rundflughnachmittag für die Geschwisterkinder der vom Kinder- und Jugendhospiz Regenbogenland in Düsseldorf betreuten Lebenszeit begrenzt erkrankten Kinder und Jugendlichen durch.

Eine schwere Situation für die Geschwisterkinder und deren Familien.

Deshalb unternimmt das Regenbogenland einmal im Monat ein Ausflug mit den Geschwisterkindern. Neben z. B. Reiten, Schwimmen, Minigolf und Bowling ist der Rundflughnachmittag beim LSV Goch am 1. Samstag im September das alljährliche Highlight.

Auch in diesem Jahr kamen alle teilnehmenden Kinder in den Genuss eines Motor-, Segel-, und Ultraleichtflugrunds. Da im Segel- und Ultraleichtflugzeug immer nur ein Kind mitfliegen kann, erfreuen sich diese Rundflüge bei den Geschwisterkindern besonderer Beliebtheit, haben sie doch ein Flugzeug und einen Piloten ganz für sich allein. Ausnahmsweise stehen sie im Mittelpunkt und nicht ihre Lebenszeit begrenzt erkrankten Geschwister. Zwischen den Flügen bestand genügend Zeit, den reichlich gespendeten Kuchen zu genießen und sich dabei mit Betreuern und den anderen Kindern über ihre Fluglerlebnisse als „Copiloten“ auszutauschen.

Allen Piloten und Helfern des LSV Goch, aber auch den Betreuern des Kinder- und Jugendhospiz Regenbogenland, ging bei den glücklich strahlenden Augen der Kinder das Herz auf.



Text & Fotos: Stephan Beck

Flugschulen

Auf dem Weg zur fliegerischen Freiheit

Im letzten Info des Jahres bieten wir neuen DULV-Flugschulen traditionell die Möglichkeit, mit einem Artikel auf sich aufmerksam zu machen. Die Flugschule Helix hat dieses Angebot wahrgenommen und möchte sich bei euch vorstellen. Wir wünschen sowohl dieser als auch den anderen neu dazu gekommenen Flugschulen viel Erfolg bei der Ausbildung und freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Flugschule HeliX

Am Dessauer Flugplatz wurde eine neue Flugschule gegründet, die sich auf die Ausbildung von Sportpiloten (SPL-Lizenz) für Ultraleichtflugzeuge und Gyrocopter spezialisiert hat. Die erfahrenen Fluglehrer bieten sowohl professionelle Pilotenausbildungen als auch aufregende Rundflüge an, bei denen Flugbegeisterte in Dessau und Magdeburg ihre Leidenschaft für das Fliegen entdecken können.

Das dreiköpfige Team besteht aus Christoph Pagels, Geschäftsführer, Pilot und Ausbildungsleiter für Tragschrauber, Peter Kaiser, der als Pilot und Ausbildungsleiter für Ultraleichtflugzeuge tätig ist, und Carolin Gelbke, die als Assistentin der Geschäftsführung nicht nur für die Terminkoordinierung, sondern auch als direkte Ansprechpartnerin für alle Kunden verantwortlich ist. Egal ob Rundflug oder Pilotenausbildung – das Team von HeliX steht allen Interessierten mit Rat und Tat zur Seite.

Geflogen wird derzeit mit modernsten Maschinen: einer Sila 450 C und einem offenen Tragschrauber MTO Sport. Weitere Fluggeräte sollen das Angebot in naher Zukunft ergänzen, um den Kunden noch mehr Flexibilität und Abwechslung zu bieten.

Theorie und Praxis aus einer Hand

Die Flugschule HeliX legt großen Wert auf eine fundierte theoretische Ausbildung, die Hand in Hand mit den praktischen Flugstunden geht. In modernen,

hellen Seminarräumen werden alle wichtigen Themen abgedeckt – von Aerodynamik über Flugzeugtechnik bis hin zur Navigation. Dieses Wissen ist nicht nur für angehende Pilotinnen essenziell, sondern auch für diejenigen, die bei einem Schnupperkurs das Steuer selbst übernehmen möchten. Besonders praktisch: Das umfassende Theorieangebot steht auch Flugschülern anderer Flugschulen offen, die keinen eigenen Theoriekurs anbieten. Die Kurse bieten ein qualitativ hochwertiges Lernumfeld, das sich durch Flexibilität, Zuverlässigkeit und deutsche Präzision auszeichnen – alles in einer familiären Atmosphäre.

Zusätzlich veranstaltet die Flugschule HeliX Sprechfunkurse: BZF I (Englisch) und BZF II (Deutsch). Der nächste Kurs findet am Wochenende 8. und 9. Februar 2025 statt. Darüber hinaus bieten sie Checkflüge, Einweisungsflüge sowie Sicherheitstrainings an, um sicherzustellen, dass auch Lizenzinhaber stets sicher und kompetent fliegen.

Flugplatz Dessau: Ein Standort mit Potenzial

Die Flugschule HeliX will nicht nur ausbilden, sondern auch dazu beitragen, den Flugplatz Dessau zu beleben. Mit zahlreichen Starts und Landungen soll der Standort wieder mehr Publikum anziehen, vielleicht sogar den Anstoß für ein regelmäßiges Gastronomie-Angebot



Flugschule HeliX neu in Dessau: Ausbildung und Rundflüge auf höchstem Niveau



Das Team der Flugschule HeliX aus Dessau

geben. Ziel ist es, den Flugplatz Dessau langfristig auch für andere Piloten attraktiver zu machen und so den Standort zu stärken.

Erleben Sie mit der Flugschule HeliX in Dessau und Magdeburg die Faszination des Fliegens hautnah und starten Sie durch – ob als Hobbypilot oder einfach, um die Freiheit des Fliegens zu genießen!

➤ **Wers genauer wissen möchte, findet alle Infos rund um die Flugschule HeliX unter www.flugschule-helix.de**

Text & Fotos: Carolin Gelbke

Kleinanzeigen

VERKAUF: Dreiachs

TECNAM P92 600 kg, Bj. 2016, 550 Std., elektr. Trimmung und Klappen COM, TPX, Horizont, Flarm, JNP neu, Standort EDFY, 65.500 €, Tel. 0170 5822417, wolfgang.hatzmann@gmx.de

TL 96-STING, Bj. 1996, 1.000 Stunden, Vollausstattung, 30.000 €, Tel. 0636 4408

SUCHE: Dreiachs

AERIANE SWIFT, nach einem Malheur mit einem Zaun suche ich einen Swift Standard oder Swift Light von Aeriane mit oder ohne Motor, kann auch beschädigt sein oder nur in Teilen. Bitte alles anbieten. VB, homebuilder@gmx.net

WEEDHOPPER, stillgelegtes oder Crashgerät oder Teile für Ersatzzwecke gesucht. Tel. 0152 04565968, villagol@web.de

WT-9 BAUSATZ oder TRAGFLÄCHEN gesucht, gern auch halbfertige Bausätze anbieten. Bitte Werknr. des Bausatzes/der Flächen angeben. Danke! Tel. 0177 5310788, Df2ss@arcor.de

VERKAUF: Motorschirm/ Motorschirm-Trike

MOTORSCHIRM QUAD, Crazy Flyer V2-4T, unfallfrei, 2014 ca. 100 Std., Motor Vanguard 32 PS, Schirm Skyjamlightning, Rettung Charly Duo 200, 2023 geprüft, Funk TFA 450 l, Hänger 750 kg, Tel. 0160 95482498

VERKAUF: Trike

DOPPELSITZER-TRIKE, Spider inkl. offenem Trailer für den Transport von Trike und Fläche. Das Trike ist aus 1. Hand und steht versichert mit JNP aufgebaut und abflugbereit am Flugplatz im Hangar. Motor: Rotax 582, wassergekühlt mit 64 PS, ca. 480 Std, Fläche: Hazard 12, ca 160 Std., Propeller Neuform 3 Blatt, ca 120 Std. BRS Rettungs- Fallschirm neu gepackt bis 2027, BRS Rakete neu bis 2027, Bereifung neu. Ausstattung: Halogen + Xenon Landescheinwerfer, Höhenmesser (Winter), Fahrtmesser, Intercomanlage, 2 Seitentaschen, 45 l-Tank. Der Flieger lässt sich bei Bedarf in 20 Minuten von einer Person auf/abbauen und über 2 Auffahrrampen auf den speziell dafür angefertigten Trailer mit einer Führungs- und Sicherungsschiene ver- oder abladen. Eine Besichtigung/ Probeflug ist nach Absprache gerne möglich. 3.250 €, VB, Tel. 0173 6176880, peter.preiss@gmx.net

TRIOSTAR-GS-DRACHEN-TRIKE es kann sowohl als Motorschirmtrike als auch als Drachentrike geflogen werden. Aktuell wird es mit der Bautek-PICO-L-Drachenfläche geflogen. Die Umrüstung zum GS-Trike ist vorhanden. Optional kann auch ein passender UL-Anhänger dazu erworben werden. VB, trio-star-trike@web.de

SUCHE: Trike

DOPPELSITZER-TRIKE, suche Möglichkeit eine Doppelsitzer-Trike gelegentlich zu mieten. Habe schon über 10 Jahre einen Einsitzer. Raum 30 km um Crailsheim, Tel. 0177 4012545, roland.appensee@gmail.com

Zubehör/Teile

KOFFERANHÄNGER UNSINN KK 3036, 40 mm Iso, Innenmaß 3,66 x 1,75 m, HU 4/25, Seitentüre, 2 Schiebbestützen, 12 Volt LED-Innenbeleuchtung, 9 Airline-Schienen für Befestigung, Thermo-Sandwich-Aufbau mit 40 mm Isolierung PU-Kern, mehrfach verleimte Siebdruckplatte, Fahrgestell feuerverzinkt und verschweißt, Deichselschloss; Strom, 6.500 €, Tel. 07961 9694582 oder 0171 2301565, paramr@web.de

ZÜND-MODULE FÜR ROTAX 912 ULS 2, gebraucht, 2 Stück, inkl. Soft-Start Anschlussset. Die Module sind von Rotax-Franz geprüft mit Zertifikat, zus. 1.000 €, manfred@scheu-gmbh.de

Sonstiges

AUSBILDUNGSHANDBUCH Tragschrauber. Biete mein neues Ausbildungshandbuch für Tragschrauber an. Dieses bietet für Flugschüler sowie auch für Piloten ein umfangreiches Nachschlagewerk. In 18 Kapiteln/388 Seiten werden alle Flugphasen beschrieben. Ein Auszug von diesem Buch finden Sie unter der Homepage: www.provence-gyro.fr/de/ausbildung. Ringbuch wird auf Bestellung gedruckt. 89,90 €, Tel. 0033 659638298, info@provence-gyro.fr

FK9 MK2, suche Halter von FK9 Mk2, zwecks Erfahrungsaustausch. Tel. 0163 3443310, zeit-z-57@email.de



Kleinanzeigen im DULV-Info

Deutscher Ultraleichtflugverband e. V.
Mühlweg 9
71577 Großerlach-Morbach

Tel. +49 7192 93014-0
Fax +49 7192 93014-39
info@dulv.de

Mit diesem Vordruck können Sie Ihre Kleinanzeige formulieren und uns per E-Mail, Fax oder per Post schicken.
Annahmeschluss ist jeweils Anfang Januar, März, Mai, Juli, September, November.
Eine Kleinanzeige im DULV-Info ist für alle kostenlos.

Bitte veröffentlicht meine Kleinanzeige in der Ausgabe: 1 (Anfang Februar) 2 (Anfang April) 3 (Anfang Juni) 4 (Anfang August) 5 (Anfang Oktober) 6 (Anfang Dezember)

Rubrik: Verkäufe Gesuche Verschiedenes

Kategorie: Trike Fußstart-UL (Minimum) Dreiachs/Tragschrauber Teile/Zubehör Motorschirm/MS-Trike Sonstiges

Gegenstand: _____ Preis: _____ €

Beschreibung: (z. B. Baujahr, Stundenzahl, Ausstattung, Extras) _____

Kontakt Daten zur Veröffentlichung: (Tel./E-Mail) _____

Die folgenden Daten werden **NICHT** mit der Kleinanzeige veröffentlicht, aber wir möchten gern wissen, von wem diese Kleinanzeige kommt:

Vor- und Familienname: _____

Anschrift: _____

Tel./Fax/E-Mail: _____

Einwilligungserklärung zur Datenverarbeitung durch den DULV e.V.

Der DULV erhebt zur Erfüllung seiner in der Satzung definierten Aufgaben und zur Wahrnehmung seiner öffentlichen Aufgaben aus der Beauftragung durch das Bundesverkehrsministerium personenbezogene Daten und Daten über persönliche und sachbezogene Verhältnisse seiner Mitglieder und Kunden. Diese Daten werden darüber hinaus gespeichert, in Einzelfällen übermittelt und verarbeitet.

Durch diesen Antrag stimmt der Antragssteller dieser oben genannten Datenbearbeitung zu. Eine anderweitige Datenverwendung, z. B. Datenverkauf oder Weitergabe an unberechtigte Dritte findet nicht statt.

Jeder Antragsteller hat das Recht auf Auskunft über seine gespeicherten Daten, Berichtigung seiner gespeicherten Daten im Falle der Unrichtigkeit und Sperrung bzw. Löschung seiner Daten nach Beendigung der Geschäftsbeziehung.

Ort, Datum _____ Unterschrift _____



Schüttelpumpe, TORKY Erdanker u. v. m.
auf www.ul-teile.de



Welt Index UL & Flugzeug 2024/2025
direkt zu bestellen bei Flying Pages GmbH * Am Oberhagen 23, 59581 Warstein, Germany, Tel: +49 (0)2902/21 63
eMail: shop@flying-pages.com * www.wdla.flying-pages.com

NEU: AUCH ALS PDF-VERSION ZUM DOWNLOADEN

Hiermit bestelle ich **Exemplare vom Welt Index UL & Flugzeug** zum Preis von **je 12,50 Euro**

Name: _____
Straße, Nr.: _____
PLZ Ort: _____
Zahlungsart:
 Rechnung
 Bankeinzug
BLZ: _____
Ktnr: _____
Unterschrift: _____

www.wdla.flying-pages.com

Souvenirs aus dem DULV-Shop

Anstecknadel - 5 €
silber/blau; Abb. ca. in Originalgröße

Stoffsticker - 5 €
eckig oder rund
Abb. verkleinert Ø ca. 9 cm

Schlüsselanhänger - 5 €
Maße ca. 10,5 x 2,5 cm

REMOVE BEFORE FLIGHT

Alle Preise inkl. MwSt. und Versandkosten!

Anfragen und Bestellungen:
DULV Geschäftsstelle • Mühlweg 9 • 71577 Großerlach • Tel. 07192 9301-40 • Fax -39 • info@dulv.de

FLIGHT TEAM

Deutschland-Importeur
PIPISTREL & Galaxy Rescue Systems



VIRUS SW
600-kg-UL oder EASA-LSA!



Rettungsgeräte von
240 - 600 kg!



**Alpha
Trainer**



Sinus



Taurus M

FLIGHT TEAM Am Geißbuck 18 97258 Ippesheim 09339-1297 oder 0171-7705492 info@flight-team.de www.pipistrel.de

JUNKERS

BALLISTIC EMERGENCY

RESCUE SYSTEMS



PARACHUTES



 +49 (0) 9221 / 54 44

 junkers24.de

 Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach