



# DEUTSCHER AERO CLUB

10/2022

Fakten & Infos des Deutschen Aero Clubs

## Der Himmel gehört uns allen!

### **Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,**

im Luftraum und bei seiner Ordnung ist noch viel Luft nach oben, und das meine ich wörtlich.

Wir sind nicht alleine am Himmel unterwegs und müssen uns unsere Sportarena mit vielen anderen Nutzern teilen. Das ist in Ordnung, und die Allgemeine Luftfahrt ist als zahlenmäßig größter Luftraumnutzer von den zuständigen Stellen vorbehaltlos akzeptiert. Dennoch erreicht die Gewichtung der Verkehrsarten stellenweise Schieflagen. Wenn selbst in Zeiten der Pandemie, als der gewerbliche Luftverkehr um mehr als 50 Prozent rückläufig war, Lufträume der Klasse C um einige Verkehrsflughäfen herum massiv ausgeweitet wurden, ist das schlicht nicht nachvollziehbar, und die dazu vorgebrachten Begründungen sind für mich bis heute nicht eingängig.

Insbesondere rund um Hamburg sind inzwischen Umstände etabliert, die den Aufwind nutzenden Sportlerinnen und Sportlern allmählich die Grundlage zur Ausübung ihres Sportes entziehen. Mir sind die Besonderheiten eines Flughafens mit sich kreuzenden Bahnen sehr bewusst. Trotzdem muss ich feststellen, dass lange nicht alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Auswirkungen auf den Sichtflug zu begrenzen. Beispielhaft erwähnen möchte ich einen am 29. Juni beobachteten Horizontalflug eines Business Jets während eines Instrumentenanfluges über eine Strecke von 15 Nautischen Meilen in nur 4000 Fuß Höhe. So ein Anflug erhöht die Flugzeit, den Kraftstoffverbrauch, den Fluglärm und das Vogelschlagrisiko und ist schlicht sinnlos und unvernünftig.

Hier muss umgedacht werden. Wenn wie in diesem speziellen Fall Personalmangel bei der Flugsicherung als Grund genannt wird, dann muss nach Wegen gesucht werden, die Verfahren anzupassen, damit so etwas nicht mehr

vorkommt. Daran müssen alle Beteiligten ein großes Interesse haben: die Fluggesellschaften, die Flugsicherung, die Bewohner des Flughafenumlandes und natürlich wir Luftsportler und Luftsportlerinnen. „Continuous Descent Approach“, ein stetiger Sinkflug aus der Reiseflughöhe bis zum Endanflug, ist schon seit meiner Co-Pilotenzeit in den 80er Jahren des vorigen Jahrtausends ein Thema, funktioniert aber bis heute nicht wirklich. Dabei werden die Flight-Management-Systeme der Verkehrsflugzeuge und Business Jets immer leistungsfähiger und ermöglichen dem Segelflug ähnliche Endanflüge unter Berücksichtigung von Geschwindigkeit, Atmosphärenbedingungen und Flugzeugmasse. Werden diese Möglichkeiten nicht genutzt, waren die Investitionen in die Technik der modernen Flugzeuge umsonst.



Der Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAeC hat der Deutschen Flugsicherung Unterstützung bei der Lösung der Probleme um Hamburg herum angeboten, was dankenswerterweise angenommen wurde. Es steht zu hoffen, dass dabei Erkenntnisse gewonnen werden, die letztlich auch zu deutlichen Verbesserungen führen werden. Denn der Himmel gehört uns allen!

Mit fliegerherzlichen Grüßen,  
Ihr und Euer

Claus Cordes, DAeC-Präsident

# Felipe Levin siegt in der Offenen Klasse

Die deutsche Segelflug-Nationalmannschaft beweist Teamgeist und Nervenstärke.

Ein wenig skeptisch konnte man im Vorfeld schon sein, ob die Wettkämpfe reibungslos ablaufen würden. Kurz zuvor war der Austragungsort innerhalb des Gastgeberlandes Ungarn auf den Flugplatz Szeged verlegt worden. Doch das ungarische Organisationsteam bewies Nervenstärke. Freundlich und kompetent führten die Gastgeber durch den Wettkampf, und auch das Wetter spielte mit. Viel Sonne und wenig Wolken sorgten zwar für Staub und Hitze, aber auch für gute Flugbedingungen.



Staubig, heiß und gut organisiert: Das deutsche Team freut sich über eine gelungene Weltmeisterschaft.

In der Offenen Klasse gingen mit Michael Sommer und Felipe Levin zwei Favoriten an den Start. Während sich Felipe Levin souverän gegen die starke internationale Konkurrenz durchsetzen konnte, musste sein Teamkollege Michael Sommer leider bei schwierigen Bedingungen einmal den Motor nutzen und sich am Ende mit dem elften Platz begnügen. In der 18-Meter-Klasse waren Holger Karow (Platz 13) und Thomas Melde (Platz 18) erfolgreich genauso wie Markus Geisen und Michael Pfennig in der Doppelsitzerklasse.

Neben den sportlichen Erfolgen stand bei dieser Weltmeisterschaft der Teamgeist im Vordergrund. Die Stimmung war außergewöhnlich gut! Jeder fieberte und feierte mit, und alle unterstützten sich gegenseitig.

Holger Back, Teamkapitän



Fotos: Uwe Augustin

Fotos und ausführliche Berichte unter <https://segelflug.aero/blog/category/2022/2022-wm-szeged/>



# Richard Münzberger und Wolfgang Schieck auf den ersten Plätzen

Der Fliegerclub Oschatz überzeugte als Veranstalter mit einer reibungslosen Organisation der 25. Deutschen Meisterschaften im Segelkunstflug.

Das Organisationsteam, bestehend aus Roland und Grit Marsch, Stephanie Köchel und Richard Münzberger sowie zahlreiche Helfer boten den 39 Teilnehmern vor und während der Meisterschaft vom 29. Juli bis 5. August ein regelrechtes Kunstflug-Zuhause! Auch die Oschatzer Bevölkerung selbst gab den Teilnehmern aus ganz Deutschland das Gefühl, herzlich willkommen zu sein. Von Beginn an verfolgten viele Schaulustige begeistert das Training, fieberten bei den Wettkämpfen mit und feierten

die Erfolge der Luftsportler. Selbst wettbewerbsfähigen Teilnehmern war so viel Anteilnahme neu.

In einem zeitweise engen Kopf-an-Kopf-Rennen setzten sich am Ende Richard Münzberger in der Advanced- und Wolfgang Schieck in der Unlimited-Klasse durch. Sie wurden im Beisein des Vorsitzenden der Bundeskommission Segelflug, René Brodmühler, und des Geschäftsführers des Segelflugzeug-Herstellers SZD Allstar, Bernd Hager, zu den Siegern der Wettbewerbe gekürt.



Fotos: privat

Teilnehmer der Unlimited-Klasse mit dem neuen Deutschen Meister im Segelkunstflug, Wolfgang Schieck, ganz oben auf dem Siegerpodest

Mehr Infos und Fotos unter <https://flugplatz-oschatz.de/dskm2022/>

# Junioren holen den Teampokal

Die Junioren-WM in Tschechien ist vorbei, und das deutsche Team hat kräftig abgeräumt! Der neue Weltmeister in der Standardklasse, der sich den Gesamtsieg souverän sicherte, heißt Simon Briel. Jan Knischewski und Johannes Dibbern landeten auf den Plätzen 13 und 14.

In der Clubklasse erflog Nils Fecker den dritten Platz. Seine Teamkollegen Toni Kittler (Platz 6) und Eric Schneider (Platz 11) konnten stolz auf Platzierungen im vorderen Drittel des Feldes blicken. Darüber hinaus freuen sich die deutschen Junioren über den Titel Team-Weltmeister!



Foto: Lilli Kornmann

(v.l.n.r.) Johannes Dibbern, Toni Kittler, Jan Knischewski, Karsten Leucker, Eric Schneider, Simon Briel und Nils Fecker

Mehr Fotos und Infos unter <https://segelflug.aero/blog/category/2022/2022-wm-junioren/>



Die Box aus der Luft

## MOTORFLUG ■ Kunstflug-WM

# Deutsches Team erreicht vierten Platz

Florian Bergér ist bestplatziertes Amateur im gemischten Feld der Unlimited-Klasse. Rene John auf Platz 16 in der Gesamtwertung.

Nach zweijähriger pandemiebedingter Pause trafen sich 42 Piloten aus 14 Ländern bei der 31. Weltmeisterschaft im Motorkunstflug im polnischen Leszno. Klaus Schrodt führte das deutsche Team, bestehend aus Martin Albrecht, Florian Bergér, Rene John, Dennis Stächelin und Markus Feyerabend, an.

Mit durchweg guten Flügen und in allen Durchgängen immer in der vorderen Hälfte des Feldes platziert, sicherte sich Rene John Platz 16 in der Gesamtwertung. Noch besser lief es für Florian Bergér, dem es u. a. mit einem enorm starken vierten Durchgang und einem Ergebnis von 81 Prozent gelang, auf einen hervorragenden neunten Platz im Gesamtfeld zu fliegen. Damit ist er der bestplatzierte Amateur in der Klasse Unlimited im gemischten Feld aus Profis, Halbprofis und reinen Amateuren. Ein hervorragendes Ergebnis, das für die Zukunft hoffen lässt!

Für die drei restlichen Piloten lief es durchwachsen. WM-Debütant Dennis Stächelin landete auf Platz 32, und der

mehrfache Deutsche Meister Martin Albrecht musste sich nach einigen Nullwertungen mit Platz 28 begnügen. Recht zufrieden ist Markus Feyerabend mit dem 25. Platz, da er als einer der ganz wenigen Teilnehmer nicht mit dem „Standardflugzeug“ Extra 330 SC antrat, sondern mit einer 29 Jahre alten, mo-



Rene John direkt nach der Landung

Die Gesamtsieger (v.l.n.r.): Alexandre Orlowski, Florent Oddon und Louis Vanel



Martin Albrecht, Markus Feyerabend, Klaus Schrodt, Dennis Stächelin und Rene John (v.l.n.r.), unterstützt von zwei jungen Damen

difizierten, aber dennoch nicht mehr ganz konkurrenzfähigen Extra 300 S. Dominiert wurde die WM vom übermächtigen Team aus Frankreich, das sich mit Florent Oddon auf dem ersten, Alexandre Orlowski auf dem zweiten und Louis Vanel auf dem dritten Platz sämtliche Treppchen-Plätze sowie den ersten Platz in der Teamwertung vor Spanien und den USA sicherte. Das deutsche Team erreichte mit rund 1800 Punkten Rückstand auf die Amerikaner „nur“ Platz vier. Als eine der Nationen, deren Piloten fast alles aus eigener Tasche finanzieren und ihre Freizeit und ihren Urlaub für den Wettkampf einsetzen, kann man mit einem Platz im guten Mittelfeld sehr zufrieden sein.

Markus Feyerabend



Fotos: Buko Motorflug

## MOTORFLUG ■ Hubschrauberflug

# Deutsche Meister verteidigen ihren Titel

Bei der Offenen Deutschen Hubschraubermeisterschaft (ODHM) erflogen die amtierenden Deutschen Hubschraubermeister Andreas Rübner und Holger Wolff erneut den Titel. Gesamtsieger des zweitägigen Wettbewerbs wurde das Team Ruedi Boser und Stefan Meier aus der Schweiz.

Bei extremer Hitze, aber dennoch erfolgreich, richtete der Deutsche Hubschrauber Club (DHC) Ende Juli die Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft auf dem Regio-Airport Mengen aus. Das Teilnehmerfeld war angesichts der jüngsten Kostenentwicklung auf acht Teams aus der Schweiz und aus Deutschland zusammengeschmolzen. Darüber hinaus zwang der technische Ausfall eines Helikopters kurz vor dem Start zwei Teams in die Zuschauerrolle.

In den zwei Wettkampftagen absolvierten die verbliebenen Teams vier aus der Rettungsfliegerei entlehnte Aufgaben und zeigten u. a. beim Precision Hover, bei dem der Helikopter exakt auf einer Höhe gehalten werden muss, bei der Navigation und einem Slalomwettbewerb ihr Können.

Bei der Siegerehrung konnten An-

dreas Rübner und Holger Wolff neben dem Ehrenpreis des DAeC-Präsidenten (überreicht von Arnold Grubek, Vorsitzender der DAeC Motorflugkommission) und dem Meister-Wanderpokal (ein Huey-Heckrotorblatt) auch einen besonderen Preis entgegennehmen: Zu ihrer großen Überraschung übergab ihnen DHC-Präsident Michael Schauff zwei hochwertige Bose-Headsets.

Renate Strecker



Die Sieger und Platzierten der ODHM 22 mit dem Gesamtsieger (mitte), dem Deutschen Meister (links) und dem Juniorenmeister (vorne). Bis auf ein Team flogen alle Crews auf der wettbewerbserprobten Robinson R44.



Fotos: Constantin Chryssantis

Die Deutschen Hubschraubermeister 2022 Rübner/Wolff auf Erfolgskurs. Der Kegel landet exakt in der Mitte der 30 cm breiten Luke.

Einen ausführlichen Bericht finden Sie hier:

<https://www.daec.de/sportarten/motorflug/news-details/deutsche-hubschraubermeister-verteidigen-titel-2022/>

## MODELLFLUG ■ MFSD

# Portal für neuen Schulungsnachweis online

Der neue Schulungsnachweis ist zum Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse über zwei Kilogramm und/oder für Flüge höher als 120 Meter über Grund erforderlich.

Ende August ist die fünfjährige Gültigkeitsfrist der ersten Kenntnisnachweise aus 2017 abgelaufen. Der Modellflugsportverband Deutschland hat das Portal, das nun zur Erlangung des neuen Schulungsnachweises zur Verfügung steht, in Zusammenarbeit mit dem DAeC angepasst. Der Test erscheint im bekannten Format mit etwas angepassten Inhalten und ist online zu absolvieren.

Der neue Schulungsnachweis kostet wie der bisher erforderliche Kenntnisnachweis 26,75 Euro (lt. LuftKostVO) und

wird wieder für fünf Jahre gültig sein. Bestehende Kenntnisnachweise (nach alter LuftVO) können nach Absolvieren des Online-Tests in einen neuen Schulungsnachweis mit Restgültigkeit des alten Kenntnisnachweises umgewandelt werden. Diese Umschreibung ist kostenlos.

Bundeskommision Modellflug

Das Portal zur Erlangung des Schulungsnachweises ist hier zu finden: [www.schulungsnachweis-modellflug.de](http://www.schulungsnachweis-modellflug.de)

# Freigabeberechtigung nach Teil-66

Nachweis von Praxiserfahrung durch Arbeiten an 25 Tagen innerhalb von zwei Jahren erforderlich

**Warte und Werkstattleiter**, die eine L-Lizenz auf Grundlage der EASA Teil-66 beim LBA beantragt und erhalten haben, müssen einiges beachten, um sich regelkonform zu verhalten. Auf zwei Einschränkungen, die in der Vergangenheit manches Mal zu Problemen geführt haben, möchte der Bundesausschuss Technik besonders hinweisen.

Erstens: In der Lizenz sind diverse Einschränkungen für Arbeiten eingetragen. Beispielsweise dürfen Arbeiten an Motoren nur im Rahmen der Piloten-/Eigentümer-Instandhaltung vorgenommen werden. Bitte lesen Sie die Eintragung zu den Einschränkungen sorgfältig durch und beachten Sie sie auch!

Zweitens: Die vom LBA ausgestellte Lizenz hat eine Gültigkeit von fünf Jahren. Anschließend muss sie verlängert werden. In den ersten zwei Jahren gilt die Lizenz auf Grundlage der Erteilung. Danach müssen Inhaber der L-Lizenz

ihre praktische Erfahrung auf den einzelnen Gebieten der Lizenz nachweisen, um ihre Rechte weiter ausüben zu dürfen (ähnlich der Fluglizenz, die auch eine gewisse Anzahl von Starts und Stunden vorschreibt, um weiterhin fliegen zu dürfen). Hier schreibt die EASA praktische Erfahrungen an 100 Tagen innerhalb von zwei Jahren vor. Da diese Vorgabe für Lizenzinhaber, die nicht hauptberuflich an Flugzeugen arbeiten, kaum einzuhalten ist, hat das LBA diese Anforderung auf Arbeiten an 25 Tagen innerhalb von zwei Jahren reduziert.

Diese Praxiserfahrung müssen Lizenzinhaber nachweisen! Das bedeutet: Wann immer Lizenzinhaber nach Vollendung der ersten zwei Jahre Arbeiten am Flugzeug durchführen, müssen sie belegen können, dass sie in den vorangegangenen zwei Jahren mindestens 25 Tage an Flugzeugen gearbeitet haben. Prak-



Foto: Harald Görres

tisch bedeutet das, dass sie im Durchschnitt alle vier Wochen eine Freigabebescheinigung ausstellen müssen, die gesammelt in einer Liste dokumentiert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Freigaben das gesamte Spektrum der ausgeübten Rechte abdecken. Wer also Arbeiten im Bereich des Holz- und Kunststoffbaus vornehmen will, muss auch praktische Erfahrungen auf diesen Gebieten nachweisen können. Die Freigabebescheinigungen müssen im Nachgang zu Nachweiszwecken zugänglich sein, entweder im direkten Zugriff oder als Kopie/Scan in der persönlichen Ablage.

Harald Görres, Vorsitzender Bundesausschuss Technik

**Liste (Muster) zum Nachweis relevanter und komplexer Tasks:**  
[https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/IT/IT2/IT22/66/Formulare/Anlage\\_1\\_zur\\_19-L\\_Logbuch-Kategorie.html?nn=2218118](https://www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/IT/IT2/IT22/66/Formulare/Anlage_1_zur_19-L_Logbuch-Kategorie.html?nn=2218118)

**FAQs zu Anforderungen des LBA:**  
[https://www.lba.de/DE/Technik/TechnischesPersonal/Personal/Teil-66/FAQ\\_Teil-66\\_neu/FAQ\\_node.html](https://www.lba.de/DE/Technik/TechnischesPersonal/Personal/Teil-66/FAQ_Teil-66_neu/FAQ_node.html)

von Arnold Grubek die ohnehin mit der Einführung eines bleifreien Ersatzkraftstoffs für Avgas 100LL beauftragte „Task Force Flugbenzin“ gebeten, für alle Mitglieder des DAeC eine kostenlose und im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften mögliche Umrüstung qualifizierter Motoren zu schaffen. Im Ergebnis hat die Task Force, der neben dem baden-württembergischen Motorflugreferenten Axel Boorberg auch der saarländische Motorflugreferent Thomas Albuzat und der Referent Technik der Buko Motorflug, Thorsten Zwick, angehören, einen Vorlagensatz erstellt, der unter [www.ul91.de](http://www.ul91.de) kostenfrei bestellt werden kann.



Weitere Infos unter <https://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/kraftstoff-ul-91-umruistung/>

# Umrüstungs-Kit ab sofort beim DAeC erhältlich

Die Bundeskommission Motorflug ermöglicht die Verwendung von bleifreiem Flugbenzin UL91.

**Bereits in den 1980er Jahren** hat sich der DAeC für bleifreies Fliegen in Deutschland und Europa eingesetzt und die in den USA für etliche Flugzeuge und Motoren erarbeiteten ergänzenden Musterzulassungen (EMZ, engl.: STC) in Europa genehmigen lassen. Seither sind hunderte von Flugzeugen in Deutschland und Europa mit dieser EMZ ausgestattet worden und können bleifreies Benzin (Mogas) verwenden.

Nun hat der Hersteller Lycoming in der letzten Revision seiner S11070 die Verwendung von bleifreiem Flugbenzin UL91 ausführlich erörtert. Zeitgleich wurde der UL91-Kraftstoff herstellereitig für große Teile der Cessna-Baureihen zugelassen. Daraufhin hat die Bundeskommission Motorflug unter der Leitung

# Abschied vom ehemaligen DAeC-Präsidenten Walter Müller

Der Vorstand des Deutschen Aero Clubs und die Bundesgeschäftsstelle nehmen Abschied von Walter Müller, Präsident des DAeC vom Frühjahr 1991 bis zum 13. Juni 1992. Walter Müller, geboren 1938 in Calbe/Saale, arbeitete nach seiner Ausbildung zum Junghauer und Bergknappen lange Zeit als Steiger im Ruhrgebiet. Daneben studierte er Bergbau und war als Sachverständiger für Brand- und Explosionsschutz sowie als Gutachter tätig. Seit 1972 war Walter Müller aktiver Gasballon- und Heißluftballonfahrer. 1987 wurde er Präsident des Deutschen Freiballonsport-Verbandes und Vorsitzender der Freiballon-Kommission des Deutschen Aero Clubs. Beim Antritt seiner DAeC-Präsidentschaft 1991 schrieb sich der

engagierte Freiballöner die Modernisierung der alten Verbandsstrukturen, den Einsatz für die Interessen des Luftsports – auch in den fünf damals neuen Bundesländern – sowie die Einbeziehung der außerhalb des DAeC aktiven Luftsportler auf die Fahne. Im Laufe seines Lebens sammelte Walter Müller zahlreiche Ehrungen und Auszeichnungen. Unter anderem erhielt er Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland in Silber und Gold sowie die Goldene Nadel des DAeC.



Foto: Wilhelm Eimers

# Verfügbarkeit von Propan für Heißluftballons

Der Vorstand des DFSV hat den DVFG (Deutscher Verband Flüssiggas e.V.) nach der zu erwartenden Verfügbarkeit von Propan für den Betrieb von Heißluftballonen befragt.



Foto: DFSV

**In seiner Stellungnahme** sieht der DVFG die Versorgung Deutschlands mit Flüssiggas (LPG) als gesichert an, u. a. deshalb, weil deutsche Raffinerien die wichtigste Quelle für Flüssiggas seien. Nur 1,5 Millionen Tonnen seien Importe, die zu über 90 Prozent aus EU-Ländern, Skandinavien und den USA kämen. Der Anteil von russischem Erdöl könne nach Meinung von Experten durch andere Quellen kompensiert werden. Für einen Lieferstopp für Ballone, der vergleichbar mit Lieferrestriktionen im Erdgasbereich bei der Aktivierung weiterer Schritte des Notfallplanes des Bundes wäre, gäbe es keine rechtliche Grundlage. Dennoch seien Engpässe oder Lieferverzögerungen im Fall einer außerordentlich hohen Nachfrage nach Flüssiggas nicht auszuschließen. Hinsichtlich der mittelfristig zu erwartenden Preisentwicklung trifft der DVFG keine Aussagen. Zudem wird festgestellt, dass es bei der Versorgung mit Propan keine gesetzlich vorgeschriebene Priorisierung zwischen Luftfahrtunternehmen und gemeinnützigen Vereinen bzw. Hobbypiloten gibt.

DFSV Vorstand

Eine ausführlichere Information zu diesem Thema ist zu finden unter <https://www.daec.de/news-details/fluessiggasversorgung-fuer-heissluftballone/>

# ■ VERBAND Flugsicherheit Zehn Jahre „AOPA Safety Letters“

**Nach der Einstellung** der Flugsicherheitsmitteilungen (fsm) im Jahr 1990 entstand eine Lücke in der Sicherheitskultur der Luftfahrer. Um diese zu schließen, hat Jürgen Mies von der AOPA 2012 den „AOPA Safety Letter“ ins Leben gerufen und uns Piloten seitdem regelmäßig informiert.

Die mittlerweile 60 Ausgaben decken ein großes Spektrum an sicherheitsrelevanten Themen ab, die auch weiterhin wichtig für uns sein werden. Leider, aber verständlicherweise, beendet Jürgen Mies jetzt diese Reihe. Wir sagen Danke und wünschen ihm für seinen weiteren Weg alles Gute!

Deutscher Aero Club

## ■ LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO Ungültigkeitserklärungen

# Dokumente für Luftsportgeräte

Wer Dokumente für Luftsportgeräte beim LSGB als gestohlen oder verloren meldet, bekommt neue Papiere mit aktuellem Ausstellungsdatum ausgestellt. Folgende Dokumente sind betroffen:

Betriebserlaubnis für  
Großflugmodelle  
Ausgestellt am 9. Mai 2017  
Kennzeichen D-10-04-196-DAeC

Betriebserlaubnis für  
Großflugmodelle  
Ausgestellt am 1. Juli 2020  
Kennzeichen D-04-03-060-DAeC

Eintragungsschein /  
Lufttüchtigkeitszeugnis  
Ausgestellt am 27. Juli 2020  
Geräte-Nr.: 61235  
Amtliches Kennzeichen D-MVRT

## ■ VEREINE

Bewerbungsfrist beachten!

# Bundeswehr- beteiligung bei Flugplatzfesten

Die **Bundeswehr** möchte auch 2023 gerne wieder Veranstaltungen von Luftsportvereinen unterstützen. Bewerbungen dafür müssen bis zum 18. November 2022 in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle eingegangen sein. Das entsprechende Antragsformular ist zu finden unter <https://www.daec.de/service/bundeswehrebeteiligung/>.

## ■ Impressum

Herausgeber: Deutscher Aero Club e.V.  
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Anschrift: Hermann-Blenk-Straße 28,  
38108 Braunschweig  
Tel.: 0531/23540-0, Fax: 0531/23540-11  
Internet: [www.daec.de](http://www.daec.de)  
E-Mail: [info@daec.de](mailto:info@daec.de)  
Redaktion: Gesa Walkhoff  
Layout: Marion Hyna

## FORSCHUNG ■ Crashtest

# Mehr Sicherheit in Segelflugzeugen

Die Akaflieg München und die Akaflieg Hannover unterzogen ihre neu entwickelten passiven Sicherheitssysteme für Segelflugzeuge einem krachenden Praxistest.

„**Kameras bereit!** Messtechnik bereit! Crashfläche frei! Drei – zwei – eins –“ Die Sicherung wird gelöst, der mit einem Crashtest-Dummy bemannte Segelflugzeugrumpf schwingt wie ein Pendel zu Boden und schlägt mit einem lauten Krachen auf dem Asphalt auf.

Während die Akaflieg Hannover in der Flugwerft Schleißheim eine Nachrüstlösung testete – einen mit Kohlefaser verstärkten Astir –, setzte die Akaflieg München auf ein neu entwickeltes Crashcockpit, das sogenannte „CraCpit“. Darin sollen balkenförmige Verstärkungen in den Seiten sowie optimierte Spanten ein Verformen des Cockpits verhindern und im vorderen Bereich als Knautschzone wirken.

Auch wenn die Auswertung der Ergebnisse noch andauert, lässt sich so viel schon sagen: Beide Tests waren ein voller Erfolg und zeigten, dass die Akaflieg-Entwicklungen die Überlebenschancen von Segelfluggipiloten drastisch erhöhen können. Nun wird in Hannover und München weiter ausgewertet und nach Optimierungspotenzial geforscht. Anschließend, so hoffen die Studierenden, können sie auch Segelflugzeughersteller von ihren Entwicklungen für mehr Sicherheit im Luftsport überzeugen.

*Clemens Lippmann, Akaflieg München*



Der Flugzeugrumpf der Astir vor dem Crash



Fotos: Simeon Schmaus

Mehr Infos und ein Video zum Crashtest:  
<http://www.akaflieg.vo.tum.de/de/ein-erfolgreicher-crashtag/>

Der Crash wurde von synchronisierten Hochgeschwindigkeitskameras aus verschiedenen Perspektiven gefilmt.