

aerokurier

aerokurier

DAS MAGAZIN FÜR PILOTEN    



**GROSSES
EXTRA**

**Geschenke
für Piloten**



CubCrafters
Carbon Cub UL

Ultraleichte Cub-Erbin



Reise
Thüringen airleben



Messebericht NBAA
News aus Las Vegas



Segelflug
40 Jahre Stemme

Zukunft Flugplatz Wyk • Crash bei schlechter Sicht • Flug im Tornado



Klassiker der Luftfahrt

XXL-Kalender

Jetzt
günstiger!
30 %
Rabatt



Atemberaubende Aufnahmen, fotografiert vom bekannten Air-to-Air-Fotografen Philipp Prinzing, zeigen Warbirds und klassische Flugzeuge in ihrem Element.

24,90 € in Deutschland und Österreich. 29,90 CHF in der Schweiz. Zzgl. Versandkosten.

Größe: 59,4 x 42 cm / A2

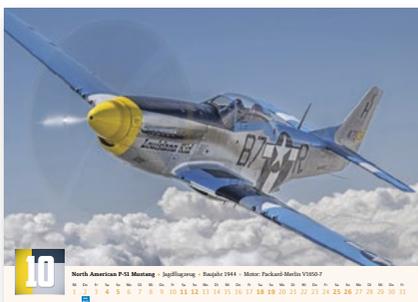
Schnell bestellen unter:

Internet: klassiker-der-luftfahrt.de/kalender2025

E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de

Telefon: 0781/63 96 659

Direkt in den
OnlineShop mit
dem QR-Code





Wie geht es auf Wyk weiter?
Die Verkleinerung des Flugplatzes
scheint erstmal vom Tisch.



Lars Reinhold

Chefredakteur aerokurier

A handwritten signature in black ink that reads 'Lars Reinhold'.

Wyk auf Föhr, die zweite!

Die Verkleinerung des Flugplatzes zugunsten eines Wohnmobil-Stellplatzes scheint abgewendet. Das Flugplatzmanagement muss sich unschöne Fragen gefallen lassen.

Zugegeben, mein letztes Editorial zu Wyk auf Föhr, in dem ich vorgeschlagen hatte, in einer Art Gesundheitschirurgie des Platzes das Beste für die Flieger herauszuholen, war vielleicht ein Schnellschuss, der allein auf Basis der Beschlussvorlage für die Zukunft des Flugplatzes entstanden war. Mitunter unterliegt man im Konkurrenzdruck leider der Versuchung, möglichst schnell etwas zu veröffentlichen. Shame on me! Denn wie unser freier Mitarbeiter in Gesprächen vor Ort herausgefunden hat, ist die Sachlage komplex, und vor allem die Verantwortlichen für den defizitären Betrieb geben kein allzu gutes Bild ab. Allen voran muss sich Christian Stemmer fragen lassen, inwiefern seine Doppelrolle als Amtsdirektor von Föhr-Amrum und Geschäftsführer der Flugplatzbetriebsgesellschaft eine unabhängige Beurteilung der Situation überhaupt zulässt. Hier liegt ein klarer Interessenkonflikt vor, wenn ein und dieselbe Person zum einen den Tourismus in der Gemeinde fördern muss, zum anderen aber für die wirtschaftliche Stärke des Flugplatzes verantwortlich ist. Da geht es nicht zusammen, Letzteren für Ersteres zu verkleinern. Und das alles anscheinend, ohne die Flugplatznutzer ins Boot zu holen und deren angebotene Unterstützung anzunehmen.

Die gute Nachricht ist, dass die im Hauruckverfahren geplante Aktion der Verkleinerung des Platzes vorerst in der Warteschleife gelandet ist. Denn nicht nur die Piloten hatte man nicht eingebunden, sondern auch die Kommunalvertreter und die Luftfahrtbehörde waren von Stemmer und Wyks Bürgermeister Uli Hess wohl nur halbherzig oder gar nicht über den Plan informiert worden. Es bleibt abzuwarten, wie sich dieses Verfahren entwickelt.

Im Übrigen hat das Editorial noch etwas gezeigt: die Unfähigkeit mancher Menschen, sich sachlich mit einer Meinung auseinanderzusetzen. So schrieb ein Kommentator auf Facebook: „Weg mit dem Abo, muss ich den schlecht recherchierten Stoff wenigstens nimmer lesen.“ Ein anderer meinte, der aerokurier sei „ein Magazin, was kein Pilot braucht“. Das Editorial einfach sachlich auseinanderzunehmen und gegenzuargumentieren, dafür reichte es nicht – es musste gepöbelt werden. Ich frage mich, ob solche Menschen auch ihr Netflix-Abo direkt kündigen, wenn ihnen mal ein Film nicht gefällt.

Schreiben Sie uns!

Ihre Meinung ist uns wichtig. Sie erreichen uns per E-Mail (redaktion@aerokurier.de) oder per Post (Redaktion aerokurier, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart). Bitte vergessen Sie nicht, Ihre Adresse und Telefonnummer für eventuelle Rückfragen anzugeben.

Inhalt Nr. 12

Dezember 2024
68. Jahrgang

Motorflug

- 8 Pilot Report Carbon Cub UL**
CubCrafters, bekannt für Buschflugzeuge erster Güte, hat die Piper Super Cub als UL neu aufgelegt.
- 14 Reise: Thüringen erleben**
Teil 1 unserer Tour mit dem TMG entlang der Thüringer Städtekette.

Business Aviation

- 26 Wo steht die NBAA-BACE?**
Beim Branchentreff gab es wenig Neues, dafür manche Zweifel.
- 31 AERO setzt auf Geschäftsfieger**
2025 gibt es am Bodensee mehr Raum für die Business Aviation.
- 32 GBAA Insights**
Ein Unternehmen stellt sein Konzept für nachhaltiges Kabineninterieur vor.

Praxis

- 34 Unfallanalyse**
Vier Minuten nach dem Start endet der Flug einer Piper Seneca tödlich.
- 38 Fliegen ohne Betriebsleiter**
Die ersten Plätze haben die Genehmigung für den Betrieb ohne Türmer.





Segelflug

- 50 40 Jahre Stemme**
Fly-in und Werksbesuch zum Jubiläum der innovativen Motorsegler-Schmiede.
- 56 Historie: der Colditz Glider**
Ein Gleitflugzeug sollte britischen Offizieren die Flucht aus der Gefangenschaft ermöglichen.

Magazin

- 60 Vier Clubs – vier Ecken: Rothenburg**
Beim LSV Rothenburg in der Oberlausitz wissen sie, warum es auf die Länge ankommt.
- 64 Dunkle Wolken über Föhr**
Wohnmobile statt Flugbetrieb? Ein Konzept sorgt für Wirbel. Wir haben uns auf der Insel umgehört.
- 68 Bullshit-Bingo zur JHV**
Öde Jahreshauptversammlung? Mit dem aerokurier-Bingo muss das nicht sein!

Geschenke-Special

- 70 Tipps für Piloten-Präsente**
Wir haben uns umgeschaut, was man dieses Jahr unter den Baum legen kann.

- 78 Aviatische Mäuseabenteurer**
Illustrator Torben Kuhlmann berichtet im Interview über seine Leidenschaft für die Luftfahrt.

AirLeben

- 82 Goldenes Jubiläum für den Tornado**
Vor 50 Jahren begann die Erfolgsgeschichte des Panavia Tornado. Wie aber fühlte es sich an, ihn zu fliegen?

Rubriken

- 3 Editorial**
- 6 News**
- 40 Leserforum**
- 41 aerokurier-Markt**
- 80 Termine**
- 80 Impressum**
- 90 Vorschau**

aerokurier im Abo
Weihnachtsangebot auf Seite 81

● Titelthemen



aerokurier gibt es auch als **E-Paper**.
Mehr Infos:
www.aerokurier.de/epaper

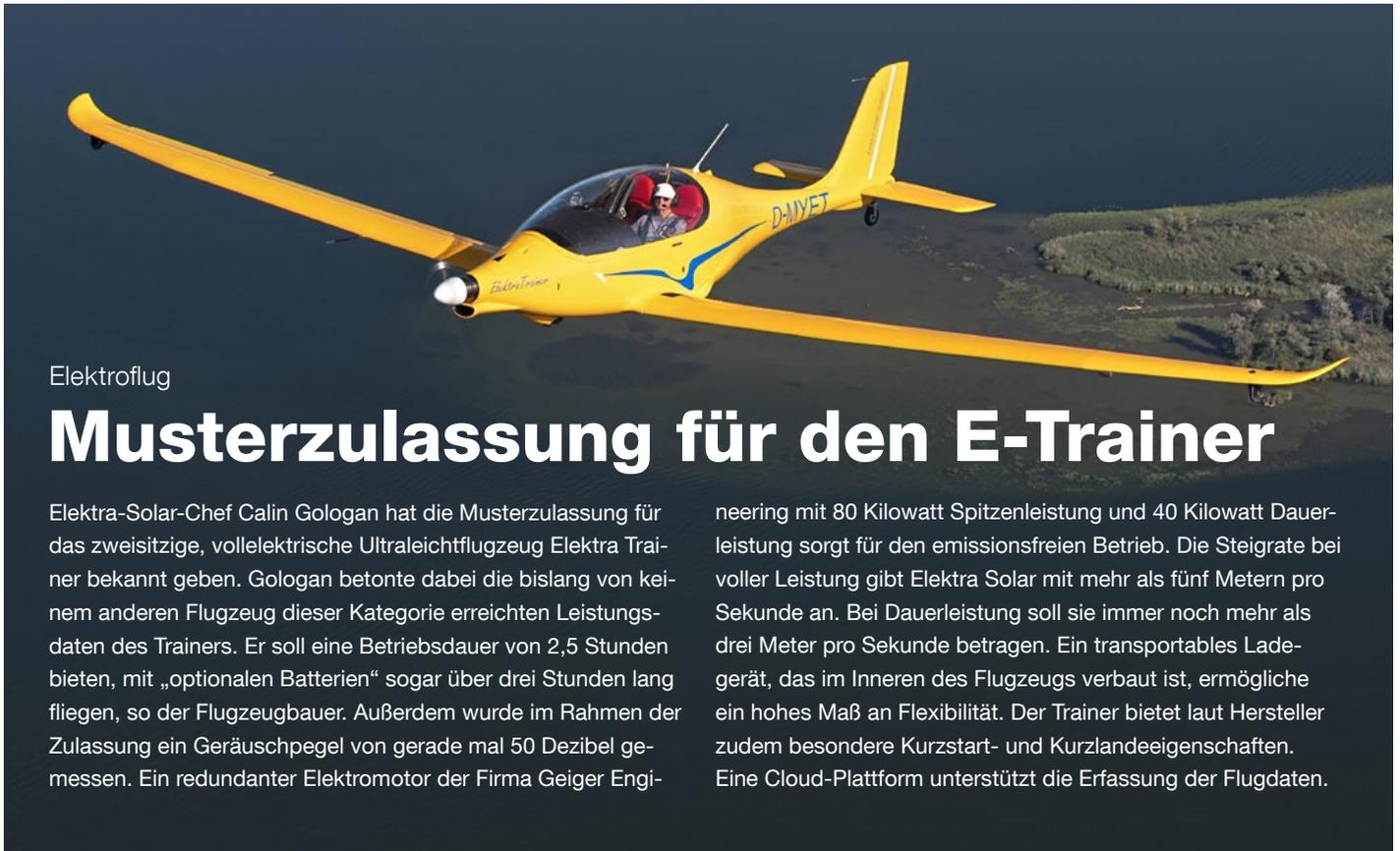


38 Update zum Fliegen ohne Betriebsleiter



14 Thüringen: Wir haben das grüne Herz Deutschlands mit dem TMG erkundet.

Titelfotos: AdobeStock - Jenny Sturm, CubCrafters, NBAA, Lars Reinhold, David Spurdens;
Fotos: Birger Bahlo, Bundeswehr - Oliver Pieper, Paul Hentschel Photography, Patrick Holland-Moritz, David Spurdens



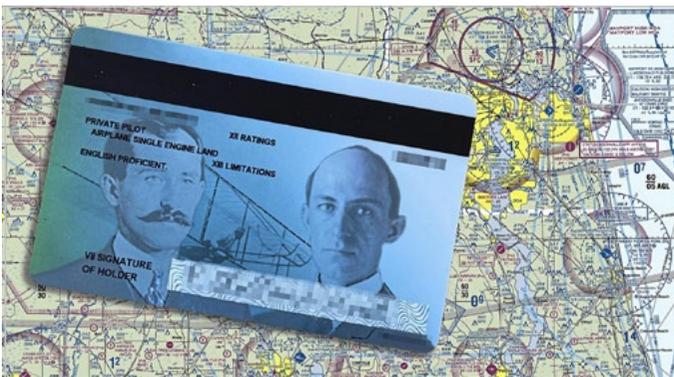
Elektroflug

Musterzulassung für den E-Trainer

Elektra-Solar-Chef Calin Gologan hat die Musterzulassung für das zweisitzige, vollelektrische Ultraleichtflugzeug Elektra Trainer bekannt gegeben. Gologan betonte dabei die bislang von keinem anderen Flugzeug dieser Kategorie erreichten Leistungsdaten des Trainers. Er soll eine Betriebsdauer von 2,5 Stunden bieten, mit „optionalen Batterien“ sogar über drei Stunden lang fliegen, so der Flugzeugbauer. Außerdem wurde im Rahmen der Zulassung ein Geräuschpegel von gerade mal 50 Dezibel gemessen. Ein redundanter Elektromotor der Firma Geiger Engi-

neering mit 80 Kilowatt Spitzenleistung und 40 Kilowatt Dauerleistung sorgt für den emissionsfreien Betrieb. Die Steigrate bei voller Leistung gibt Elektra Solar mit mehr als fünf Metern pro Sekunde an. Bei Dauerleistung soll sie immer noch mehr als drei Meter pro Sekunde betragen. Ein transportables Ladegerät, das im Inneren des Flugzeugs verbaut ist, ermögliche ein hohes Maß an Flexibilität. Der Trainer bietet laut Hersteller zudem besondere Kurzstart- und Kurzlandeeigenschaften. Eine Cloud-Plattform unterstützt die Erfassung der Flugdaten.

Foto: Daniel Zahn



US-Lizenzen

FAA verlangt US-Postadresse

Eine neue Vorschrift der US-Luftfahrtbehörde fordert von Piloten und anderen FAA-Lizenzinhabern, wie zum Beispiel Mechanikern mit Wohnsitz im Ausland, eine Postadresse in den USA vorzuweisen. Stichtag ist der 7. Juli 2025. Dies gilt auch für validierte Lizenzen. Betroffen sind nach FAA-Angaben rund 115 000 Lizenzen weltweit. Wer sich nicht daran hält, darf die Rechte seiner Lizenz nicht ausüben. Ein US-Vertreter muss die Zustellung von FAA-Dokumenten im Namen des Zertifikatsinhabers oder Antragstellers entgegennehmen. Als „Zustellungsbevollmächtigter“ wird eine juristische oder natürliche Person mit US-Adresse definiert.

Foto: FAA/Patrick Holland-Moritz

Lilium

Insolvenz in Eigenverwaltung

Mehreren Medienberichten zufolge hat der Flugtaxi-Entwickler Lilium ein Insolvenzverfahren in Eigenverwaltung eingeleitet. Investor Frank Thelen, Ex-Airbus-Chef Tom Enders und Lilium-CEO Klaus Roewe hatten zuvor noch auf der Plattform LinkedIn dazu aufgefordert, Lilium mit einer Bürgschaft mittels eines KfW-Kredits über 50 Millionen Euro frisches Kapital zu verschaffen, damit das Unternehmen mit Sitz im bayerischen Weßling die nächsten Monate übersteht. Zunächst schienen sie bei der Politik Gehör zu finden: Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) soll sich massiv für eine staatliche Unterstützung eingesetzt haben. Allerdings: Die Parlamentarier blieben hart, es gibt keine Bürgschaft und damit auch kein Geld aus Bayern. Jetzt ist es vor allem an den Sanierern, herauszufinden, wie viel Know-how wirklich hinter der Marke steckt, und ob es einen Weg gibt, das Unternehmen weiterzuführen.



Foto: Lilium Aviation

Bleifreier Kraftstoff für die Allgemeine Luftfahrt **Swift 100R von EASA zertifiziert**

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit hat das erste Supplemental Type Certificate (STC) für Swift 100R erteilt, das damit als erster bleifreier Flugkraftstoff mit 100 Oktan auf dem europäischen Markt zugelassen ist. Die EASA-Zulassung basiert auf den im September 2024 von der US-amerikanischen FAA ausgestellten Zertifikaten. Das STC gilt sowohl für den Lycoming-

IO-360-L2A-Motor als auch für die Flugzeugzellen der Cessna 172 R und S. Dies ermöglichte eine Nutzung des neuen Kraftstoffs in einer der weltweit am häufigsten verwendeten Bauweisen, so der Hersteller. Der Kraftstoff kann ohne technische Modifikationen für die genannten Flugzeuge verwendet werden und ist mit anderen bereits zugelassenen Kraftstoffsorten mischbar. Die Swift Fuel GmbH mit Sitz in Saarbrücken treibt die Markteinführung des Kraftstoffs voran. Bollinger Aviation aus Egelsbach ist der Vertriebspartner.



Foto: SibNIA

Hybrid-Kurzstarter Partizan **Unbemanntes Multitalent**

Vom sibirischen Forschungsinstitut für Luftfahrt (SibNIA) stammt das auf der Antonow An-2 basierende Kurzstartflugzeug Partizan, dem 50 Meter Strecke für Start und Landung genügen sollen. Herzstück ist der Hybridantrieb: Eine Propellerturbine von Honeywell – sie soll durch ein russisches Produkt ersetzt werden – sorgt für Vortrieb. Acht elektrisch angetriebene Propeller blasen die unteren Flügelvorderkanten an und erzeugen zusätzlichen Auftrieb. Nach dem Erstflug im Februar wird die Partizan für unbemannte Flüge vorbereitet. Sie soll als Passagierflugzeug ebenso wie als Lastenesele-Drohne oder unbemanntes Feuerlösch-, Agrar- und Überwachungsflugzeug dienen.

316 328 Starts hat das in den USA am

häufigsten geflogene Geschäftsreiseflugzeug zwischen August 2023 und Juli 2024 verzeichnet, was 8,8 Prozent aller Abflüge entspricht – die Rede ist von der Pilatus PC-12 aus der Schweiz. Statistisch betrachtet sind ständig rund 70 der über 2000-mal verkauften Single-Turboprop in der Luft.

Pipers neue Turboprop

Weitere Zulassungen für die M700

Piper Aircraft hat die EASA-Zulassung für die M700 Fury erhalten. Weitere Zertifikate gab es von der brasilianischen Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) und der australischen Civil Aviation Safety Authority (CASA). Die Single-Turboprop wurde im Februar 2024 vorgestellt und noch im selben Monat von der FAA zugelassen. Die jetzt erteilten Zulassungen beinhalten Flüge in bekannter Vereisung (FIKI) sowie Starts und Landungen auf unbefestigten Pisten.

Garmin enthüllt G3000 PRIME **Glasc cockpit der Superlative**

Der US-Avionikspezialist Garmin hat das neue integrierte Flight Deck G3000 PRIME vorgestellt. Es bietet laut Hersteller viele verbesserte Funktionen im Flugbetrieb und am Boden. Mit moderner Benutzeroberfläche und fortschrittlicher Konnektivität soll das G3000 PRIME Sicherheit und Effizienz im Cockpit erhöhen und die Arbeitsbelastung des Piloten reduzieren. Das neue Avionikpaket ist von der FAA gemäß TSO zertifiziert und bereit für die Integration in nach Part 23 zertifizierte Fluggeräte, also für Jets und Turboprops, militärisches Gerät und die Advanced Air Mobility.



Foto: Garmin

Willkommen im Cub

Derivate der Piper Cub gibt es viele.
Die Carbon Cub UL zählt zu den
überaus gelungenen Exemplaren.



Der Vergleich der neuen Carbon Cub UL von CubCrafters mit der klassischen Piper Super Cub drängt sich förmlich auf, schließlich sehen beide Flugzeuge sehr ähnlich aus. Unter der Haube haben die topmoderne Variante und ihr historisches Vorbild aber kaum Gemeinsamkeiten.

  **Text + Fotos** Stefan Löfgren

Dass sie wissen, wie man coole Buschflugzeuge baut, hat die Firma CubCrafters mit einer ganzen Flugzeugfamilie eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Für ihr neuestes Modell haben sich die findigen Ingenieure aus Yakima im US-Bundesstaat Washington die im Jahr 1954 erschienene Piper PA-18-150 zum Vorbild genommen und sie von Grund auf neu gestaltet. Das Ergebnis, die Carbon Cub UL, ist, gelinde gesagt, beeindruckend. Für mich ist dieser Pilot Report auch eine ganz persönliche Sache. Seit 15 Jahren bin ich Miteigentümer einer gelben Piper Super Cub 150, Baujahr 1965. Zugegeben, sie ist nicht gerade ein Tourer, aber für kürzere Ausflüge eignet sie sich perfekt. Sie ist auch nicht wählerisch, was Flugplätze angeht: 300 Meter einigermaßen fester Untergrund reichen aus. Manche halten sie gar für die Mutter aller Buschflugzeuge. Die Produktion der originalen Super Cub wurde 1994 nach etwas mehr als 10000 produzierten Exemp-

Kurzstarts gehören zu den Spezialitäten der kräftig motorisierten Carbon Cub UL.

Foto: CubCrafters

laren eingestellt. Ihr Design wurde aber von vielen Herstellern für zu gut befunden, um es einfach so sterben zu lassen. Eine Reihe kleiner Unternehmen begann mit der Herstellung eigener Bausatzversionen der Super Cub. 2009

kam ein bemerkenswert gut gestalteter Klon der American CubCrafters auf den Markt, die Super Sport Cub. Im Jahr darauf wurde sie in Carbon Cub SS umbenannt, die wiederum die Basis für die Carbon Cub UL von 2023 bildet.



Piper-Cub-Pilot Stefan Löfgren hat sich mit dem modernen UL der CubCrafters schnell angefreundet.