



Oskar-Ursinus-Vereinigung – Deutsche Gesellschaft zur Förderung
des Selbstbaus von Luftfahrtgeräten e.V.

OSKAR- URSINUS- VEREINIGUNG
DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DES
SELBSTBAUS VON LUFTFAHRTGERÄT E.V.

OUV NEWS

03/19

Inhalt

OUV-News	2
Nachlese Bad Dürkheim 2019	3
Änderungsmitsellung.....	7
Der Zoll - das unbekannte Wesen	8
Der Rhein.....	10
Wir gratulieren....	21
Emergency Airworthiness Directive	24

OUV-News

Die Zeit fliegt. Unser Sommertreffen in Bad Dürkheim ist bereits einige Monate vorbei, der Herbst beginnt, das OUV Jahrbuch 2019 ist im Entstehen, die Vorbereitungen zum OUV Wintertreffen 2020 und sogar der AERO 2020 laufen. Die genauen Termine zum Wintertreffen 2020 und der Aero findet ihr auf unserer Homepage.

Was gibt es Neues?

Der OUV Flohmarkt wurde aus dem internen Mitgliederbereich gelöscht und in einem eigenen, von Tim-Peter Voss erstellten Forum, angesiedelt. Ab jetzt kann also wieder jeder selbst seine Anzeigen aufgeben und ggf. abändern. Den Zugang gibt es auf unserer Homepage gleich auf der ersten Seite:



Das Flohmarkt-Forum.

Flugzeugteile, Zubehör, Werkzeuge, Literatur oder sogar komplette Flugzeuge. All das gibt es für unsere Flohmarktfreunde ab sofort im Flohmarkt-Forum von "Flugzeuge selber bauen". Einfach mal reinlicken und stöbern. [Hier geht es zum Flohmarkt-Forum ►](#)

Die Voranmeldung des OUV Entwicklungsbetriebs beim LBA ist gemacht, allerdings sind mit dem Erscheinen der neuen Part 21 samt dazugehörigem AMC- und GM-Material noch einige offene Punkte aufgetaucht, die LBA-intern geklärt werden müssen. Sobald das erledigt ist, kann es auch hier weitergehen.

Josef und seine Assistentin sowie Jürgen haben im Rahmen der OUV Lärmessstelle (noise@ouv.de) in diesem Jahr unglaubliche 35 Lärmessungen durchgeführt. Davon 28 gewerbliche Messungen, die aus der Zusammenarbeit mit dem DAeC und dem DULV stammen. Das ist absoluter Rekord.

Elaine, Alexander und Tobias arbeiteten für die OUV-CAMO (camo@ouv.de) an bislang knapp 100 Nachprüfungen, bei denen in diesem Jahr ein Airworthiness Review ausgestellt wurde. Auch liegen wir hinsichtlich des Mitgliederzuwachses durch die CAMO und den Lärmessungen im Rahmen der letzten Jahre, so dass die OUV diesbezüglich optimistisch sein kann.

Anmeldungen zu neuen Bauprojekten sind allerdings weniger geworden, dafür gibt es den dritten Flugzeug-Import aus der Schweiz und einige ältere, bereits im Bau befindliche Flugzeuge, die den Besitzer wechselten und nun weitergebaut bzw. geflogen werden.

Eigentlich läuft alles ganz gut, aber... !

Die Geschäftsstelle bekommt (mit eigentlich nur einer Ausnahme) von Euch Mitgliedern keine Fotos oder Statusberichte von Euren Bauprojekten oder Flugreisen, die man in den OUV-News veröffentlichen könnte. Es müssen ja keine langen oder aufwendigen Berichte sein, aber zumindest irgendetwas. Manchmal reichen einfach nur ein paar Zeilen und ein schönes Foto.

Solange wir von Euch also nichts bekommen, wird die OUV-News zukünftig entsprechend kurz ausfallen. Daher zum wiederholten Male der Aufruf, einfach mal ein paar Infos von Euren Projekten (Erstflüge, endgültige Zulassungen usw.), Erfahrungen oder auch Anfragen an die gs@ouv.de einsenden, so dass die OUV-News auch Sinn macht.

Vielen Dank

OUV-Geschäftsstelle

Nachlese Bad Dürkheim 2019

Die ersten Flugzeuge trafen bereits am Donnerstag bei schönem Wetter in Bad Dürkheim ein. Freitag war der "längste" Tag des Jahres, an dem der ansässige Verein zu einem wunderschönen abendlichen Flugvergnügen einlud. Das wurde dann auch gut genutzt. Natürlich wurde auch wieder der OUV Preis vergeben. Alles lief sicher und ohne Zwischenfälle ab, daher ein großes Dankeschön an die Organisatoren, allen Helfern, den Erbauern und dem Preisvergabe-Komitee. Einige Impressionen:



Auf den nächsten Seiten findet ihr das Ergebnis der 46. OUV-Preis-Vergabe



Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Selbstbaus von Luftfahrtgerät e.V.
Oskar-Ursinus-Vereinigung – OUV - DGSL
Kooperationspartner des „Deutschen Aero-Club (DAeC)“, Mitglied in der AOPA

46. OUV - PREIS - VERGABE

2019

Sommertreffen

Flugplatz Bad Dürkheim 22. Juni 2019

1. Grundlagen
 2. Anmeldungen
 3. Preisausschuß
 4. Preisvergabe
 5. OUV- Preis
 6. OUV- Anerkennungen
 7. Pokale / Sonderpreise
 8. Ein Schlusswort
-

Bad Dürkheim, den 22. Juni 2019

OSKAR-URSINUS-VEREINIGUNG

Sprecher des Preisausschusses

Christian Teuber

Verteiler:
Schatzmeister
Geschäftsstelle
Präsidium



Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Selbstbaus von Luftfahrtgerät e.V.
Oskar-Ursinus-Vereinigung – OUV - DGSL
 Kooperationspartner des „Deutschen Aero-Club (DAeC)“, Mitglied in der AOPA

1. GRUNDLAGEN

Das Preisausschreiben wurde im Mai 2019 in dem OUV-Info 2/19 veröffentlicht.

Zu bewerten waren:

- beste Sicherheitsvorkehrungen
- fortschrittlichste Konstruktion
- beste Bauausführung
- umweltfreundliche Konstruktion

als Basis für ausgeführte anwesende Konstruktionen.

Darüber hinaus behält sich die OUV vor, auch Sonderpreise zu vergeben, Anerkennungen auszusprechen und Preise für mehrere Objekte aufzuteilen.

2. ANMELDUNGEN

Zum Anmeldungsstichtag lagen 2 Anmeldungen für den OUV-Preis vor.

3. PREISAUSSCHUß

Der Ausschuß setzte sich im Jahr 2019 wie folgt zusammen:

BÄTZ, Michael
 FRIEDRICH, Günter
 BARTSCH, Otto
 HELLER, Rolf
 MÖHLENKAMP, Richard

TEUBER, Christian (Sprecher)

Ich möchte an dieser Stelle den Teilnehmern des Preisausschusses, die mich bei der Bewertung unterstützt haben, meinen Dank aussprechen.

4. PREISVERGABE

Für die angemeldeten und anwesenden Flugzeuge vergibt der Preisausschuß dieses Jahr 2 OUV-Preise.

Wie immer setzen wir die Prioritäten nach den Gesichtspunkten:

- ist es eine Eigenentwicklung und ein Eigenbau
- handelt es sich um einen Bau nach Zeichnung
- ist es ein Nachbau nach Zeichnung (Oldtimerrestaurierung oder Neukonstruktion)
- wieviel muß der Erbauer noch ergänzen u.ä.
- auch Änderungen, wenn sie im Sinne der Ausschreibungskriterien erfolgen, können durchaus einen hohen Stellenwert einnehmen.

Als Grundlage für die einheitliche Bewertung werden die Bewertungskriterien in einem Punktesystem der FAI C.I.A.C.A. (Commission Internationale des Amateurs Constructeurs d'Aéronefs) angewandt.



Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Selbstbaus von Luftfahrtgeräten e.V.
Oskar-Ursinus-Vereinigung – OUV - DGSL
Kooperationspartner des „Deutschen Aero-Club (DAeC)“, Mitglied in der AOPA

5. 46. OUV- PREIS

- 5.1 Ein 46. OUV-Preis 2019 Preis wird vergeben dem Flugzeug vom Typ "GFW-4" von DR. GERHARD F. WAGNER für die Eigenentwicklung und den Bau eines außergewöhnlich innovativen, eigenstartfähigen Segelflugzeuges in der 120 kg-Klasse mit Elektroantrieb und aeromechanischen Neuerungen.
- 5.2 Ein 46. OUV-Preis 2019 Preis wird vergeben dem Flugzeug D-ESTY Typ "HB 207 V Alfa" von GÜNTHER BÖHME für den Bau eines Selbstbauflugzeuges mit einem alternativen Antriebsstrang unter Einbringung von Modifikationen und der Optimierung der Radlastverteilung durch Änderung der Bugfahrwerksposition.

6. OUV-ANERKENNUNGEN

- 6.1 Keine

7. POKALE / SONDERPREISE

- 7.1. Der Pokal für die häufigste Teilnahme an Flugveranstaltungen geht an
- diesmal keine Auswertung und keine Vergabe.
- 7.2. Der Pokal für die weiteste Anreise zum OUV-Sommertreffen geht an
- Phillip Shotbolt mit einer RV6 (G-RVIT) aus EGSP (Petersborough Sibson) mit 372,7 Nm
- 7.3. Kein Sonderpreis

8. EIN SCHLUßWORT

Ich danke auf diesem Weg allen Teilnehmern, die auch dieses Jahr mit Ihren Flugzeugen zum Sommertreffen erschienen sind.

Änderungsmitteilung

Da immer mal wieder Mitglieder vergessen, uns ihre neue Emailadresse, die neue Bankverbindung oder andere Kontaktdaten mitzuteilen, ist hier wie immer die Änderungsmitteilung abgedruckt. Diese findet ihr auch im clubdesk. Dazu einfach nur diese Seite ausdrucken und per Email (gs@ouv.de) oder Post an die Geschäftsstelle schicken. Bitte denkt daran, dass die postalische Anschrift der Geschäftsstelle wie folgt ist:

Oskar-Ursinus-Vereinigung, Selchowstrasse 24b, 12489 Berlin

Name:

Straße:

PLZ, Ort:

Email: Telefon:

Mobil:

Gläubiger-Identifikation der Oskar-Ursinus-Vereinigung e.V.: DE81ZZZ00000610484

SEPA-Lastschriftmandat

Ich ermächtige die Oskar-Ursinus-Vereinigung e.V. (OUV) den Jahresbeitrag bei Fälligkeit von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der OUV auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Beitrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Geldinstitut	PLZ	Ort des Geldinstitutes
--------------	-----	------------------------

BIC	IBAN	
-----	------	--

Name des Kontoinhabers (nur eintragen, falls Beitragsschuldner **nicht** der Kontoinhaber ist)

Adresse des Kontoinhabers (nur eintragen, falls Beitragsschulden **nicht** der Kontoinhaber ist)

Ort	Datum	Unterschrift des Kontoinhabers
-----	-------	--------------------------------

Der Zoll - das unbekannte Wesen

Alois, der Erbauer einer Sling 2, hat sich dankenswerterweise die Mühe gemacht, uns sein Zollerlebnis mitzuteilen. Vielleicht hilft seine Info (wie auch die Berichte aus der OUV-News 02/19) dem einen oder anderen Mitglied bei der Einfuhr seines eigenen Bauprojektes. Nach wie vor sind wir immer an solchen Berichten interessiert, denn Fragen zum Zoll werden uns relativ häufig gestellt. Leider können wir keine allgemeingültigen Antworten geben, da die verschiedenen Zollämter die Gesetze extrem willkürlich auslegen.

Vielleicht gibt es unter den OUV Mitgliedern ja auch jemanden, der selbst beim Zoll arbeitet oder eventuell Verwandte oder Bekannte dort hat.

ZOLL:

Mein Import des Sling 2 Bausatzes aus Südafrika:

1) Im Juni 2017 wurden von der "The Airplane Factory" (TAF) 10 Kisten mit allen Teilen für meine Sling 2 außer Motor, Firewall forward kit und Avionik an mich versandt. Saco Groupair aus Kelsterbach war an dem Import beteiligt. Ich erhielt eine Email, in der mir die Kosten für die Import-Zollabfertigung von 45,- € mitgeteilt wurden. Zusätzlich natürlich Auslagen für Airline Lagerung und Zoll bzw. EUSt. Natürlich wird nur gegen Vorkasse abgefertigt.

Von mir wurden Angaben verlangt, mit denen ich zuerst große Schwierigkeiten hatte:

Exakte deutsche Warenbezeichnung

- HS-Code / Warentarifnummer(n)
- EORI-/ Zollnummer
- UST-ID Nummer
- Öffnungszeiten + Lieferanschrift
- Rechnungsanschrift
- Zuständiges Empfangszollamt
- Zugelassener Empfänger (ja/nein)

Am Telefon erhielt ich dann etwas Aufklärung und wir einigten uns auf eine Warennummer 8803 3000 990 für einen Warenwert von 39.341,20 €. Dafür wurde 1.062,21 € Zoll (2,7 %) und 7.676,65 EUSt (19%) veranschlagt. Das Lagergeld wurde mir mit 68,- € berechnet. Mit den 45,- € Abfertigungsgebühr hatte ich 8.873,33 € zu überweisen.

Ein paar Tage später erhielt ich einen Anruf, bei dem wir einen Liefertermin vereinbarten. Die Kisten wurden akkurat geliefert. Ich habe daraufhin das Zollamt kontaktiert, um mir eine EORI-Nummer zuteilen zu lassen, mit welcher zukünftige Importe einfacher ablaufen würden. Zuerst hieß es da, dass EORI-Nummern nur für Unternehmen erteilt werden. Danach erhielt ich aber doch eine EORI-Nummer als Privatperson. Ich habe die EORI-Nummer nur als reine Identifikationsnummer verstanden, damit der Zoll und die EUSt eindeutig mir zugeordnet werden kann.

2) Als ich aber im Februar 2018 bei der nächsten Lieferung bestellter Teile diese EORI-Nummer angab, gab es mehr Verwirrung als Erleichterung. Letztendlich habe ich den Import dann ohne EORI erledigen können. Ich habe das von DHL zugesandte Formular ausgefüllt und dabei "Verzollung zum freien Verkehr" angekreuzt. Unterpunkt "Sendung für private Zwecke".

Als Warenbezeichnung gab ich folgendes an:

1. Scheiben, Muttern mit der Warentarifnummer 74151000
2. Alu-Nieten WTN: 76161000
3. Alu-Profilblech WTN: 76069200

Die Warentarifnummern habe ich mühsam von der Website <https://www.zolltarifnummern.de/2018> herausgesucht.

Den Zoll und die EUST habe ich dem Postboten cash bezahlt. Bei dem Warenwert von 54,47 US \$ war der Betrag überschaubar.

3) Als ich im Mai 2018 feststellte, dass einige Teile bei einem Kit fehlten, habe ich diese nachgefordert. TAF hat mir eine Rechnung mit "Proforma-Beträgen" über 7,13 US\$ mitgeschickt. Bei den Angaben für die Warenbezeichnung habe ich "Fehlende Kleinteile einer früheren, bezahlten und verzollten Lieferung" eingetragen. Das wurde so akzeptiert und ich brauchte nichts bezahlen.

4) Als ich im April 2019 Teile bestellte, weil ich mich jetzt doch für die vorbereitenden Einbauten für ein Gesamtrettungssystem entschieden hatte, füllte ich das DHL-Formular so aus:

1. Stahlseile WTN 73121020
2. Aluminium Blech WTN 76069200
3. Schrauben + Muttern WTN 731815

Die WTNs habe ich wieder mit Hilfe der Website herausgesucht. Ich hoffe, ich lag richtig. Den Zoll und EUST habe ich wieder beim Erhalt der Lieferung bezahlt. Etwa 200,- € konnte ich mit EC-Karte bezahlen. Der Warenwert lag inklusive Fracht bei 1.105,66 US \$.

Es soll zwar möglich sein, dass man von Zoll-Zahlungen für Flugzeugteile als Privatperson generell befreit werden kann. Da konnte mir aber vom Zollamt keiner was genaues zu sagen. In diesem Zusammenhang habe ich gehört, dass eine Befreiung nur möglich ist, wenn vorher mit dem Zollamt diese Befreiung ausgehandelt wurde, die Teile sich also noch nicht in Deutschland befinden. Vielleicht weiß jemand anders darüber mehr. Im Hinblick auf die Gesamtkosten des Projekts erschienen mir die Zoll-Gebühren nicht all zu hoch. Ich war froh, recht unkompliziert meine Teile erhalten zu haben.

Vielleicht sind diese Infos für den einen oder anderen ja hilfreich.

Viele Grüße

Alois Böhm

Der Rhein

Der Rhein

unser deutscher Strom, immer wieder ein Erlebnis, egal ob mit dem Fahrrad, dem Motorrad, dem offenen Cabrio ***oder mit dem Flieger***. So war es auch in diesem Jahr wieder ein Hochgenuss, dem Rhein in nicht allzu hoher Flughöhe (aber legal) von Koblenz bis Karlsruhe zu folgen. Der Grund für diesen Flug war das alljährlich stattfindende Fliegertreffen bei der Firma Roland Aircraft in Mendig. Roland Aircraft ist Lieferant unseres Zodiak-Bausatzes.



Nach dem Start in Mendig sind es auf Ostkurs knappe 20 km oder in der Fliegersprache gut 12 nautische Meilen bis Koblenz. Schon aus dieser Entfernung ist der Fernmeldeturm von Koblenz wie ein Fingerzeig für den Kurs. Von Ferne konnte man schon den Zufluss der Mosel in den Rhein am deutschen Eck mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal erkennen.



Die Bilder oben v.l.n.r.

Der Fernmeldeturm von Koblenz im Stadtwald auf dem Kühkopf weist Piloten seit 1977 den Weg. Die Mosel und der Rhein mit dem Zusammenfluss am Deutschen Eck in der Bildmitte links. Das Deutsche Eck mit dem Kaiser-Wilhelm-I.-Denkmal. Erstaunlich, wie verschmutzt der Rhein durch die Regentage ist. Wie viel Tonnen Sediment er wohl täglich transportiert. Im Gegensatz dazu die „Blaue“ Mosel.

Und mit Koblenz ist man dann auch schon mitten im 130km langen Mittelrheintal, das von

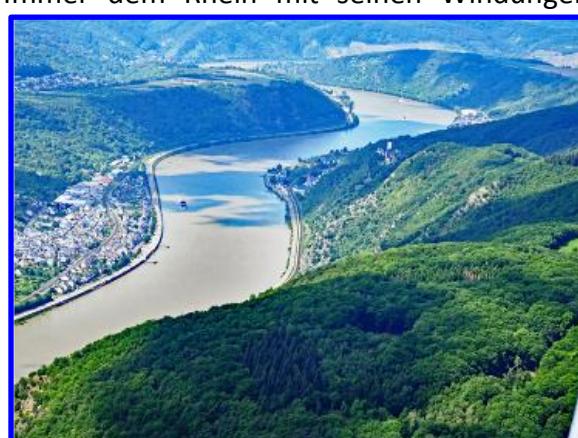


der Mündung der Sieg in den Rhein bei Bonn bis zur Mündung der Nahe bei Bingen reicht. Über 40 Burgen und Burgruinen, beginnend mit der Festung Ehrenbreitstein säumen den Rhein auf der Strecke von Koblenz bis Bingen. Im Durchschnitt alle 2,5 km gibt es eine Burg oder Ruine zu bestaunen. Sie hier alle aufzuzählen bzw. in Bildern zu zeigen ginge an dieser Stelle zu weit. Exemplarisch sollen hier 2 dieser Bauten genannt und

gezeigt werden. Kurz nach Koblenz bei dem romantischen Städtchen Braubach, thront auf einem 90 m hohen Felskegel das einzigartige Baudenkmal Marksburg. Die Bauten der Marksburg stammen aus dem 13-15. Jahrhundert und wurden als einzige Burg im Mittelrheintal nie zerstört. Die Marksburg kann besucht werden und bei einer Führung kann man sich über alles Interessantes und Wissens-wertes schlau machen.

Eine weitere historische Burg ist die Zollburg Pfalzgrafenstein bei der Ortschaft Kaub nahe der Loreley. Im Jahre 1339 erbaut erhebt sie sich auf einem Tonschieferfelsen im Rhein. Oft wird die auch nur als die Pfalz bei Kaub genannt. Alles was hier an Waren vorbei kam, war zollpflichtig und spülte Geld in die Kassen der Besitzer – die kleinen Trump's von damals.

Immer dem Rhein mit seinen Windungen und Schlaufen folgend (Bild links) kam die Höhenburg Maus (197 m ü. M.) bei der Ortschaft Sankt Goarshausen ins Blickfeld. Seit 2002 ist sie Teil des UNESCO-Welterbes Oberes Mittelrheintal.



Alles ging wie im Fluge und wenige Augenblicke später war auch schon die vielbesungene



Loreley in Sicht, die unser volles Augenmerk verlangte. Oben auf der Loreley ist die Freilichtbühne Loreley zu erkennen, Ort für viele kulturelle Veranstaltungen.

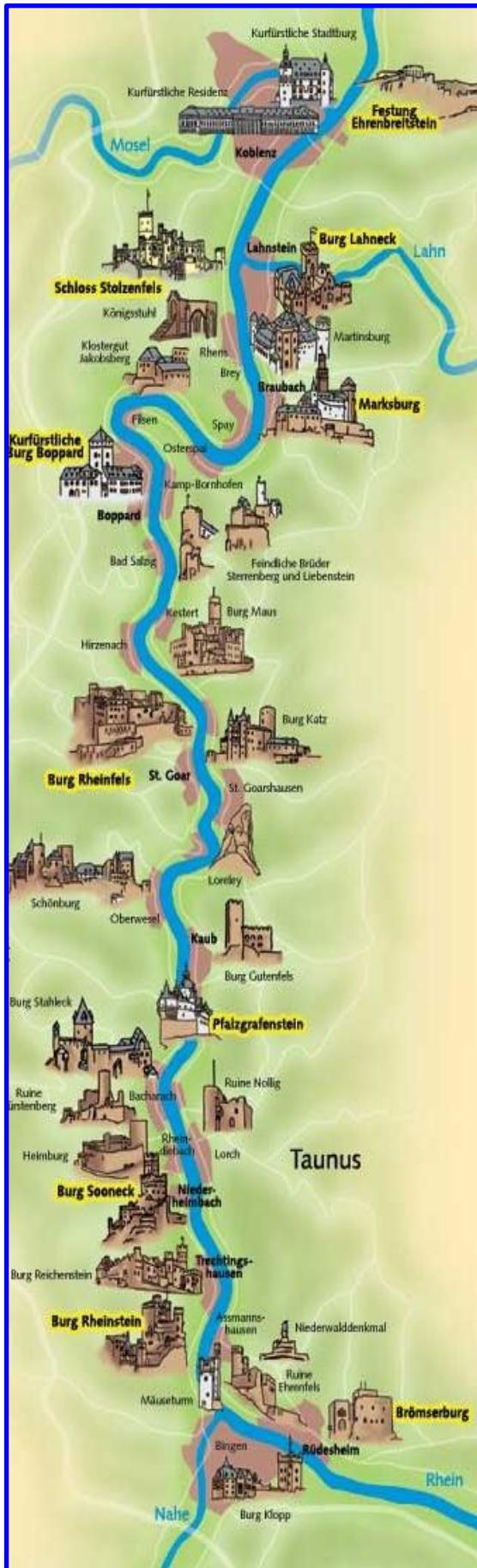
Insbesondere Clemens Brentanos Ballade von der Schönen auf dem Felsen und Heinrichs Heine Lied von der Loreley sind nur ein Teil der Sagen und Mythen, die sich um diesen bekannten deutschen Felsen ranken. Bei einem threesixty oder auf Deutsch, einem Vollkreis über dem Fels, war für einen Augenblick die

Loreley in Person zu sehen und gleich war sie auch schon wieder verschwunden in ihrer Sagenwelt.



Vorbei am idyllischen linksrheinischen Bacharach war alsbald schon das Ende dieses herrlichen Landstriches erreicht.





Hier am Zufluss der Nahe bei Bingen präsentieren sich nochmals eine ganze Anzahl von Burgen: der Mäuseturm, die Ruine Ehrenfels, die Burg Klopp sowie die Brömserburg, und damit verabschiedet sich das Mittelrheintal bei einem Flug oder einer Reise in südlicher Richtung. Auf der rechtsrheinischen Seite bei Rüdesheim haben unsere Altvorderen zur Erinnerung an die Einigung Deutschlands 1871 das Niederwald-denkmal errichtet.

„Zusammen mit dem Barbarossadenkmal auf dem Kyffhäuserberg, dem Deutschen Eck in Koblenz, dem Hermannsdenkmal bei Detmold am südlichen Teutoburger Wald, dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal an der Porta Westfalica, dem Völkerschlachtdenkmal in Leipzig, dem Bismarck-Denkmal in Hamburg und der Walhalla bei Donaustauf gehört das Niederwalddenkmal zu den überwiegend in der Zeit des Deutschen Kaiserreichs entstandenen monumentalen Gedenkbauwerken Deutschlands.“ Quelle Wiki

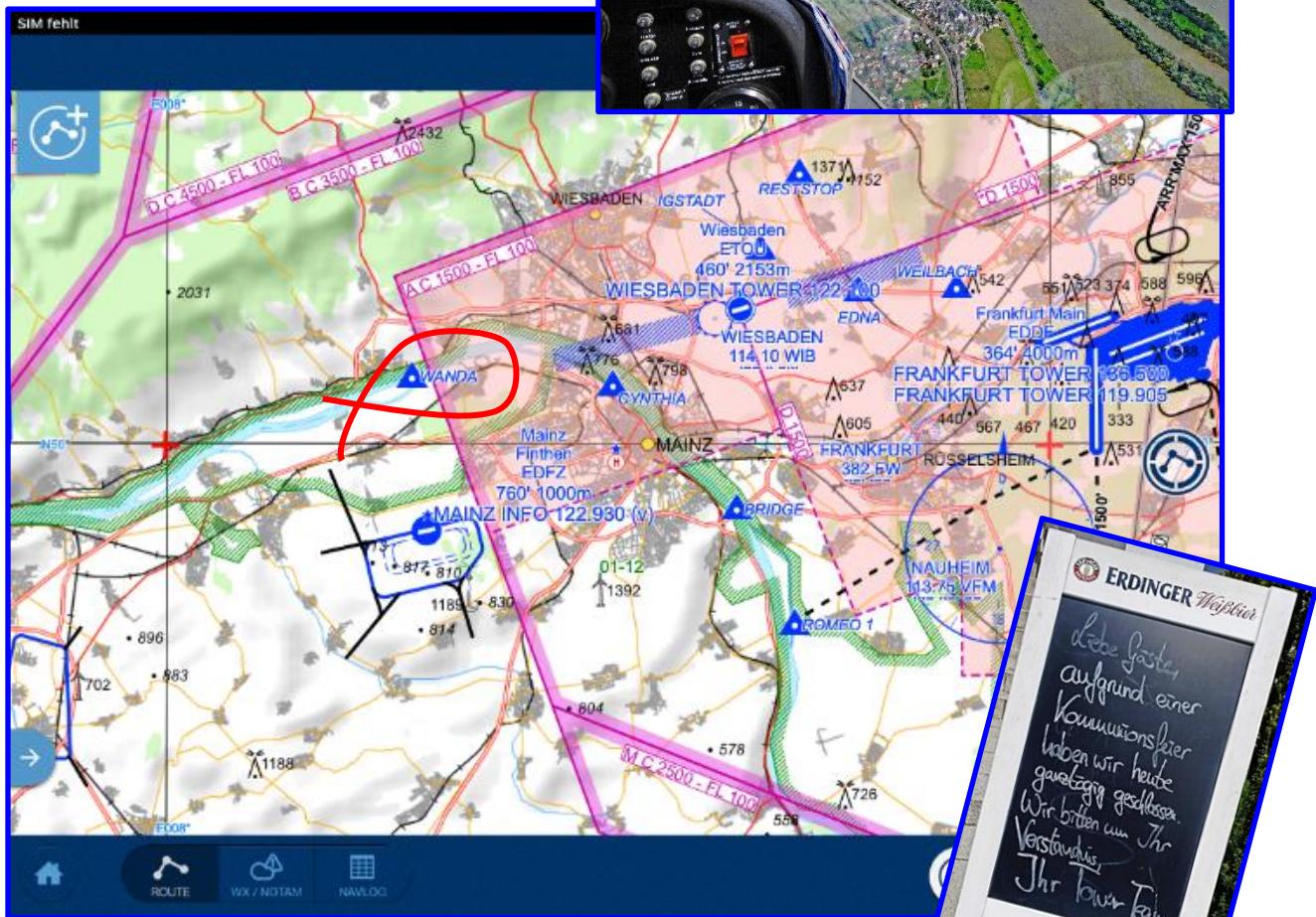


Hier das Niederwalddenkmal bei Rüdesheim. Weniger als eine Flugminute und die Benediktinerabtei St. Hildegard (Kloster Eibingen) ist erreicht.



Hier im Kloster Eibingen war eine der Wirkungsstätten der berühmten Äbtissin, Universalgelehrten und von Papst Benedikt XVI. zur Kirchenlehrerin erhobenen Hildegard von Bingen. Bis in unsere heutige Zeit wirkt ihr Tun und Werk.

Noch ca. 20 km weiter auf diesem Kurs und ich wäre bei meinem Freund Peter, der nur wenige Kilometer querab Midfield der Landebahn 07/25 des Frankfurter Flughafen wohnt, angekommen.



Aber unser Navigationsgerät warnte uns vor dem Luftraum C von Frankfurt. Wir dürfen nicht weiter folgen dem Rhein bis knapp vor dem Meldepunkt WANDA.

Unsere Tankanzeige gibt uns zu verstehen, dass wir am Rhein entlang zu viel getrödelt haben und dass unser Treibstoffvorrat nicht bis nach Hause reicht. Der Flugplatz Mainz EDFZ bietet sich geradezu an, diesen Umstand zu ändern. Tanken, ein leckeres Eis, was braucht es mehr. Das Tanken hat funktioniert und der Heimflug war sichergestellt. Aus dem Eis wurde leider nichts. Am Eingang zum Flugplatzrestaurant stand ein Schild. Sehr schade!!



Flugplatz Mainz-Finthen,
Tower mit Restaurant, wo
es kein Eis gab.



Jetzt hört der Rhein in Mainz ja nicht auf. Nein, es geht weiter in südliche Richtung. Allerdings versteckt er sich aber vom Meldepunkt WANDA an unter den Lufträumen Charly des Frankfurter Flughafens und ist somit für uns nicht mehr erreichbar. Sei es drum, wir starten und weiter geht es mit südlichem Kurs in Richtung Heimat. Nur einen Katzensprung oder anders gesagt, 6 km Richtung Mainz überflogen wir die Firma Sauer. Diese Firma hat uns den ersten Motor für unser selbstgebautes Flugzeug geliefert und der Firmenname ist jetzt bei uns Programm. Wir waren alles, aber definitiv nicht zufrieden.



Nach ca. 22 km, beim Flugplatz Oppenheim, treffen wir wieder auf unseren guten alten Vater Rhein. Dieser Flugplatz bekommt bei Rhein-Hochwasser nasse Füße. Nicht gerade toll, but life ist tough.

Auf der Strecke kommt dann auch schon mal ein solches Ding. Hier wird das Zeugs produziert, das aus der Steckdose kommt. Auf der Luftfahrerkarte ist ein roter Kreis herum d.h., es darf nur in größerer Höhe überflogen werden. Es ist das Kernkraftwerk Biblis.



Unser nächstes Highlight ist die alte Kaiserstadt Worms, bekannt aus der Nibelungensage, und dem Wormser Dom, im Wesentlichen erbaut von 1130 bis 1181.



Wir haben Worms vor etlichen Jahren mit unserer Zodiak besucht und hatten einen schönen Tag in dieser altehrwürdigen Stadt – mit einem tollen Eisbecher. Der Dom zu Worms ist mit dem Speyerer Dom und dem Mainzer Dom einer der drei romanischen Kaiserdoms.



Der Flugplatz von Worms. Hier sind wir bei unserem Besuch gelandet.

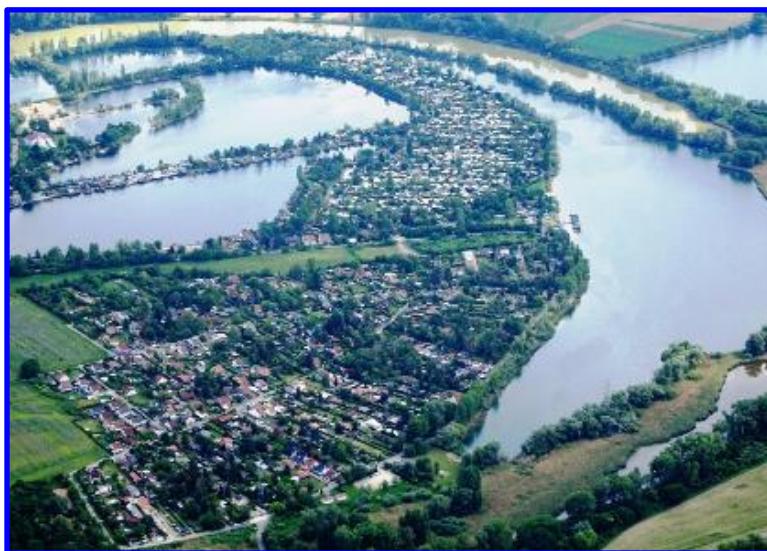
Wenige Kilometer nach Worms ist auch schon Mannheim erreicht. Na ja, der erste Eindruck ist nicht gerade überwältigend. Eine kilometerlange Industrieanlage der BASF fällt als erstes ins Auge. Es scheint wohl die Petro- und Chemie-Industrie mit Hafenanlagen zu sein. Der Rhein dient hier als günstige Wasserstraße.





Blick auf Mannheim. Der Stadtteil mit Industrie und Hafenanlagen (linkes Bild) und der Stadtteil mit Wohngebieten und dem Flugplatz (rechtes Bild).

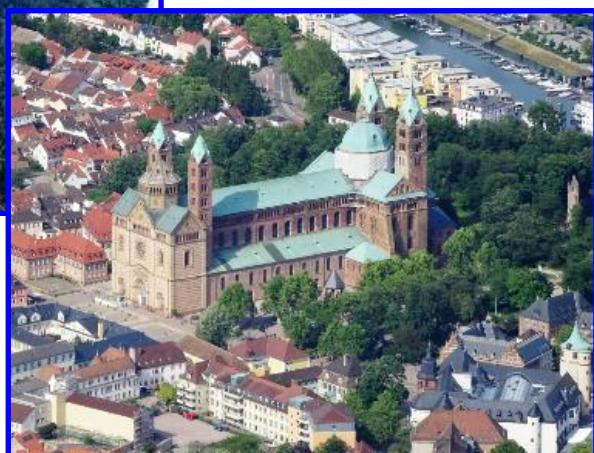
Das untere Bild zeigt schön, wie sich der Rhein durch die Landschaft schlängelt. Links ein



Altrheinarm mit Halbinsellandschaft, genutzt als Wohn- und Freizeitgebiete mit Campingplätzen und Freizeitanlagen (Sporthäfen). Wir haben hier nun ein gänzlich anderes Landschaftsbild. In weiterer Entfernung erheben sich zur Linken der Spessart und der Odenwald, auf der rechten Seite beim Flug stromaufwärts der Pfälzerwald.



Kurz vor Speyer mit einem scharfen Schlenker nach links wird der Hockenheimring umrundet und zurück geht es an den Rhein und wir treffen auf Speyer. Unten der Dom von Speyer.



Baubeginn des Doms war ebenfalls im 12. Jahrhundert.

Speyer ist eine römische Gründung und gehört mit zu den ältesten Städten Deutschlands.



Blick auf Speyer mit Rhein, Dom, Technik-Museum und Flugplatz.



Nicht überall sind am Rhein Brücken vorhanden. Es gibt auch etliche Stellen, wo man gegen eine Fährgebühr mit dem Schiff übersetzen kann.

Das Karlsruher Schloß ist erreicht und wir verlassen den Rhein und drehen ab in Richtung Heimat.





Beim Blick aus der linken Fensterseite sieht man, wie sich die Autobahn Karlsruhe-Stuttgart durchs Land schlängelt.



Nur bewaldete Berge mit eingeschnittenen bewohnten Tälern findet man über dem Schwarzwald.



Am Rande des Schwarzwaldes und über der Stadt Nagold, mit dem markanten Viadukt von einer Talseite zur anderen und vorne rechts im Bild, die Burgruine Hohennagold. Die Burg wurde um 1100 errichtet und später erweitert. Heute finden Wanderer den Weg dorthin und es finden kulturelle Veranstaltungen statt.

Wie der Pförtner zur Schwäbischen Alb unsere Burg Hohenzollern, hier mit der Wallfahrtskapelle Maria Zell.



Wenn dieser Punkt erreicht ist, wissen wir, die Reise geht in Kürze zu Ende. In 2 bis 3 Minuten werden wir unseren Heimatflughafen erreicht haben. Die Landung rechtzeitig über Funk angemeldet, Informationen über die Landerichtung oder irgendwelche temporären Besonderheiten erhalten und einer Landung steht nichts mehr im Wege.

Wir haben wieder einmal ein herrliches Fliegerwochenende erleben dürfen. Wir danken dem Flugzeughersteller Roland Aircraft (Judith und Roland) für das jährlich stattfindende Fliegertreffen und freuen uns schon auf die nächste Veranstaltung. Wir sind in diesem Jahr dem Rhein gefolgt, letztes Jahr war es die Mosel und schauen wir mal, was man im kommenden Jahr machen kann.

In einem Volkslied wird der Rhein besungen mit der Fragestellung, „Warum ist es am Rhein so schön“? Die Antworten gibt das Lied unter anderem mit „... weil die Mädels so lustig und die Burschen so durstig, weil aus Malz und aus Hopfen gemacht wird ein guter Tropfen, oder weil die alten Deutschen tranken bis sie still zu Boden sanken“ usw.

Wir haben den Rhein von oben gesehen wie aus höheren Sphären und wir wissen nun im Gegensatz zu den irdischen Gesängen warum es am Rhein so schön ist. Der liebe Gott hat sich hier bei der Schöpfung der Welt an diesem Flecken Erde einfach viel Mühe gegeben.

Franz Scheck



P.S.

Leider haben wir in der Insektenwelt wieder einiges an Unheil angerichtet. Somit stand nach der Landung noch erhebliche Putzarbeit an.



Wir gratulieren....

Wir freuen uns, den folgenden OUV-Mitgliedern zur Projektanmeldung, zum Erstflug und zur Beantragung der endgültigen Verkehrszulassung gratulieren zu dürfen.

Wenn ein **Erstflug** durchgeführt oder eine **endgültige Verkehrszulassung** ausgestellt wird, würden wir uns als Geschäftsstelle über die Zusendung von entsprechenden Bildern vom Erbauer und dem Flugzeug wünschen.

1. Gutachten (erfolgreiche Projektanmeldung)	
Flugzeugmuster	Erbauer
RV-12	Thomas Sambol
AirCam	Wolfgang Reiser
RV-12	Uni Würzburg
Asso X	Eugen Pilarski
Auer RA-1	Robert Auer
Pulsar XP (Import aus der Schweiz)	Jürgen Stenzel
	

2. Gutachten	
Flugzeugmuster	Erbauer
RV-7A	Heinrich Grafenhorst
	
Murphy Rebel	Thomas Breitbach

RLU 1 "Breezy"	Karl-Friedrich Schmidt
Pulsar XP	 Werner Hägele
RV-7	 René Groiss

3. Gutachten	
Flugzeugmuster	Erbauer
Pulsar XP	Eberhard Haubold
RV-4	 Uwe Krome

RV-7



Wieland Kynast

RV-7



Tobias Treichel

RV-6A



Werner Badtke

GlaStar GS-1

Heinz Neuhoff

Emergency Airworthiness Directive

EASA AD No.: 2019-0253-E



Emergency Airworthiness Directive

AD No.: 2019-0253-E

Issued: 11 October 2019

Note: This Emergency Airworthiness Directive (AD) is issued by EASA, acting in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 on behalf of the European Union, its Member States and of the European third countries that participate in the activities of EASA under Article 129 of that Regulation.

This AD is issued in accordance with Regulation (EU) 748/2012, Part 21.A.3B. In accordance with Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.301, the continuing airworthiness of an aircraft shall be ensured by accomplishing any applicable ADs. Consequently, no person may operate an aircraft to which an AD applies, except in accordance with the requirements of that AD, unless otherwise specified by the Agency [Regulation (EU) 1321/2014 Annex I, Part M.A.303] or agreed with the Authority of the State of Registry [Regulation (EU) 2018/1139, Article 71 exemption].

Design Approval Holder's Name:

BRP-ROTAx GmbH & Co KG

Type/Model designation(s):

Rotax 912 and 915 engines

Effective Date: 15 October 2019

TCDS Number(s): EASA.E.121

Foreign AD: Not applicable

Supersedure: This AD supersedes EASA Emergency AD 2019-0055-E dated 18 March 2019, including its correction dated 19 March 2019

ATA 73 – Engine fuel and Control – Fuel Pump Assembly – Replacement

Manufacturer(s):

BRP-Rotax GmbH & Co KG, formerly BRP-Powertrain GmbH & Co. KG, Bombardier-Rotax GmbH & Co. KG, Bombardier-Rotax GmbH

Applicability:

Rotax 912 iSc2 Sport, 912 iSc3 Sport and Rotax 915 iSc3 A engines, all serial numbers (s/n).

These engines are known to be installed on, but not limited to, various general aviation aeroplane types and models. The installation of these engines was either done by the respective aeroplane manufacturer, or through modification of the aeroplane by Supplemental Type Certificate (STC).

Definitions:

For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The ASB: BRP-Rotax Alert Service Bulletin (ASB) ASB-912 i-011 / ASB-915 i A-008 (single document).

Affected part: Fuel pump assemblies, having part number (P/N) 889696 (part of assembly P/N 889697) or P/N 889698 (part of assembly P/N 889699), and having an s/n from 180500 to 192699 inclusive.



An agency of the European Union

TE.CAP.00111-009 © European Union Aviation Safety Agency. All rights reserved. ISO9001 Certified.
 Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/intranet.

Page 1 of 3

EASA AD No.: 2019-0253-E

Serviceable part: Any fuel pump assembly which is not an affected part.

Groups: Group 1 engines are those that have an affected part installed. Group 2 engines are those that do not have an affected part installed.

Reason:

Deviations in manufacturing process have been reported, which could lead to malfunction of fuel supply. Subsequent investigation identified the batch of affected fuel pumps.

This condition, if not corrected, could lead to engine in-flight shut down, possibly resulting in a forced landing with consequent damage to the aeroplane and injury to occupants.

To address this potential unsafe condition, BRP-Rotax issued the ASB, providing instructions to replace affected parts.

Previously, EASA issued Emergency AD 2019-0055-E, requiring, for some of the fuel pumps affected by the unsafe condition addressed by this AD, inspections and, depending on findings, replacement.

For the reason described above, this AD supersedes EASA Emergency AD 2019-0055-E and requires replacement of the affected parts and prohibits further (re)installation thereof.

Required Action(s) and Compliance Time(s):

Required as indicated, unless accomplished previously:

Inspection:

- (1) For Group 1 engines: Before next flight after the effective date of this AD, replace each affected part with a serviceable part in accordance with the instructions of the ASB.

Part(s) Installation:

- (2) For Group 1 and Group 2 engines: From the effective date of this AD, do not install on any engine an affected part, as defined in this AD.

Ref. Publications:

BRP-Rotax ASB-912 i-011 / ASB-915 i A-008 (single document) original issue dated 10 October 2019.

The use of later approved revisions of the above-mentioned document is acceptable for compliance with the requirements of this AD.

Remarks:

1. If requested and appropriately substantiated, EASA can approve Alternative Methods of Compliance for this AD.
2. The results of the safety assessment have indicated the need for immediate publication and notification, without the full consultation process.
3. Enquiries regarding this AD should be referred to the EASA Programming and Continued Airworthiness Information Section, Certification Directorate. E-mail: ADs@easa.europa.eu.



An agency of the European Union

TE.CAP.00111-009 © European Union Aviation Safety Agency. All rights reserved. ISO9001 Certified.
 Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/intranet.

Page 2 of 3

EASA AD No.: 2019-0253-E

4. Information about any failures, malfunctions, defects or other occurrences, which may be similar to the unsafe condition addressed by this AD, and which may occur, or have occurred on a product, part or appliance not affected by this AD, can be reported to the [EU aviation safety reporting system](#).
5. For any question concerning the technical content of the requirements in this AD, please contact: BRP-Rotax GmbH & Co KG, Telephone: +43 7246 601 0, Fax: +43 7246 601 9130, E-mail: airworthiness@brp.com, Website www.flyrotax.com.



An agency of the European Union

TE.CAP.00111-009 © European Union Aviation Safety Agency. All rights reserved. ISO9001 Certified.
Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Internet/Intranet.

Page 3 of 3