

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN

DATENSCHUTZ

WIE ERFÜLLT DER VEREIN DIE NEUEN ANFORDERUNGEN?

KUNSTUNTERRICHT MAL ANDERS

SCHNUPPERKURS IM F1A

JAHRESSPORTFLUG

KREUZ UND QUER DURCH NRW



Jahressportflug

1. April
bis
15. Oktober

Lerne andere Flugplätze und
Piloten kennen, indem Du
möglichst viele Flugplätze anfliegst!

- 1. Platz - 300 €
- 2. Platz - 200 €
- 3. Platz - 100 €

Wer?

Teilnehmen können Pilotinnen und Piloten, die als aktive Mitglieder im AEROCLUB | NRW e.V. gemeldet sind. Teilnehmer unter 25 Jahre nehmen automatisch an der Juniorenwertung teil.

Womit?

Gewertet wird in der allgemeinen Klasse (einmotorige Motorflugzeuge und einmotorige Hubschrauber sowie Motorsegler) und in der Ultraleichtflug-Klasse.



www.aeroclub-nrw.de

LEBE DEINEN TRAUM.

Mehr als die Summe seiner Teile ...

... so lautet in Kurzform ein vielzitatierter Satz von Aristoteles. Zur Veranschaulichung zunächst ein banales Beispiel: Nimmt man ein großes Puzzle und setzt die Teile entsprechend zusammen, erhält man, zusätzlich zu den einzelnen Teilen, noch ein schickes Bild. Der Kaufmann nennt sowas gerne auch Wertsteigerung.

Wie sieht es denn bei uns aus? Unser Luftsportverband besteht aus 184 Vereinen mit knapp 15.000 Mitgliedern. Jedes einzelne Mitglied hat in irgendeiner Form etwas mit dem Traum vom Fliegen zu tun, oder auch anders ausgedrückt, es lebt diesen Traum. Gemeinsam verwirklichen wir diesen Traum.

Flugzeug, Flugplatz, Verein, Verband – alles zusammen ergibt einen Raum, um den Traum zu leben. Ohne diesen geht es einfach nicht. Und jedes, wirklich jedes, Teilchen einer komplexen Apparatur in eben diesem Raum hat seine ganz spezielle Aufgabe. Alle diese Aufgaben wirken in ihrer Vielzahl und Komplexität auch wieder in Ihrer Summe.

In der Organisationsstruktur des AEROCLUB | NRW e.V., haupt- wie ehrenamtlich, sieht es genauso aus. Eine dieser Aufgaben ist die politische Lobbyarbeit. Als zum Beispiel der Präsident des NRW-Landtags, André Kuper, auf Initiative unseres Präsidenten, Stefan Klett, unsere Luftsportschule in Oerlinghausen besucht hat, konnte er das gesamte Spektrum des NRW-Luftsports hautnah erleben. Er bekam einen Einblick in den Luftsport und seine Ausbildung: vom professionellen Simulator der Segelflugschule, über die Gespräche mit Funktionsträgern verschiedenster Couleur bis hin zur eindrucksvollen Vorführungen im Modellflug, vorgeführt von Max Finke, einem mehrfachen Deutschen Meister und Weltmeister. Solch ein Tag fügt sich in die Gesamtsituation ein und schafft Nähe. Ein vergleichbarer Termin im Jahr 2016 führte langfristig zu der großzügigen, wie auch sinnvollen, Zuwendung des Landes in Form von Funkgeräten im Wert von 100.000,00 Euro. Es ist das Gesamtbild was wahrgenommen wird.

Verbandsarbeit umfasst alle Aktivitäten, das Engagement aller Mitglieder und wirkt auf Vereins und Verbandsebene – nach innen, wie nach außen.

Ob das also Vereinsgespräche sind, oder Termine die durch Mitglieder des Präsidiums und anderen Funktionsträger wahrgenommen werden (alleine auf das Konto des Präsidenten gehen knapp 60 Termine im Zeitraum zwischen dieser und der letzten



Ausgabe des Magazins), oder ob das Schulflüge sind, Gaststarts, technische Prüfungen, technische Lehrgänge, Fluglehrerausbildung, Schleppflüge, Werkstattstunden, Anträge stellen, Theorieunterrichte, Sitzungen beim LSB, der Sporthilfe NRW, dem Sportbildungswerk, Springer absetzen, Sandsäcke füllen, Einsatz auf Messeständen auf der AERO oder der Intermodellbau, Schulfeste, Sommerfeste, Flugplatzfeste, Fragen beantworten, Plakate entwerfen, Sitzungen planen, Jugendvergleichsfliegen, Meisterschaften, Fliegerlager und vieles mehr. Das alles macht unseren Sportverband aus. Verband kommt von Verbundenheit.

Luftsport in NRW ist also weitaus mehr als die Summe der Aktivitäten.

Stefan Klett wird bei Besprechungen auf verschiedenen Ebenen im Verband nicht müde zu betonen, dass es kein(!) „Wir in den Vereinen“ und „Die da oben in Duisburg“ gibt, sondern nur das Motto zählt: „Wir alle gemeinsam sind der Verband!“

A stylized, handwritten signature in black ink that reads "Boris".

Euer Boris



^ Ein Beispiel für eine Aktivität im kleinen Rahmen. Stefan Klett und Boris Langanke im Gespräch mit Verkehrsminister Hendrik Wüst und Referatsleiter Stephan Rörig



INHALT

VERBAND

- 2 JAHRESSPORTFLUG
- 3 EDITORIAL
- 4 INHALT
WO IST WAS
- 9 FUNKGERÄTEAKTION
- 10 NEUE REGELN
ZUM DATENSCHUTZ
- 13 TAGUNG
DER VEREINSPRESSEREFERENTEN
- 14 PORTRÄT
GESCHÄFTSFÜHRENDES PRÄSIDIUM
- 16 TERMINE
- 19 VEREINSGESPRÄCH
VEREINBAREN

49 NRW AKTIV

51 EURE ANSPRECHPARTNER KONTAKTE

51 IMPRESSUM WER MACHT WAS

AUSBILDUNG

26 FLUGLEHRERLEHRGANG FÜR SEGELFLUGLEHRER

27 NEUE FUNKFREQUENZEN AN FLUGPLÄTZEN

27 INFOS ÜBER ABGELEGTE PRÜFUNGEN AN DEN VERBAND

AUS DEN VEREINEN

18 FORSCHEN BAUEN FLIEGEN

20 SEGELFLIEGEN MIT HANDICAP

22 WIEGE DES LUFTSPORTS IM SAUERLAND

23 WILLI-BÖCKER- WETTBEWERB

24 SEGELFLUGGELÄNDE MIT EIGENSTART UND F-SCHLEPP

BALLON

6 MIT DEM GASBALLON VON GLADBECK NACH JEREZ DE LA FRONTERA

FALLSCHIRM- SPORT

17 INDOOR-SKYDIVING VOM TREND ZUM SPORT



45 AUSBILDUNGSLEHRGANG
ZUM FALLSCHIRMSPRUNGLEHRER

JUGEND

27 JUGENDLEITERAUSBILDUNG

28 AKTION FREIFLUG

28 NEUE ANTRAGSFOMULARE

28 AKTION A-PILOT –
GEWINNER 2017

29 JUGENDVERGLEICH-
FLIEGEN NRW

29 LSJ-SEGELFLUGSIMULATOR

MODELLFLUG

48 KUNSTUNTERRICHT MAL
ANDERS

NRW BEWEGT

25 FLIEGER-KIBAZ

SEGELFLUG

32 D-KADER IM
TRAININGSLAGER

34 ULTRALEICHTFLIEGER
IDIOT ODER PILOT?

35 FÜNF SEGELKUNSTFLUG-
PILOTEN AUS NRW
AUF IHREM WEG ZUR WM

36 DER NUTZEN DES
DOPPELSITZERS

40 HEXENTREFFEN
IN AACHEN

42 SEGELFLUGFORUM NRW
IN DINSLAKEN

TECHNIK

46 AKTUELLER STAND
DER CAMO

47 CONTINUING
AIRWORTHINESS?

UL-MOTORFLUG

30 KREUZ UND QUER
DURCH NRW

31 NEUER KOMMISSIONS-
VORSITZENDER UL

MIT DEM GASBALLON

von Gladbeck nach Jerez de la Frontera

Text, Fotos: Benjamin Eimers

Um 1900 fanden zahlreiche Ballonfahrten von deutschen Startplätzen nach Russland statt. Nach den Weltkriegen ist es bisher nicht gelungen, wieder die Erlaubnis für Fahrten nach Russland zu bekommen. So müssen sich die Ballonsportler mit anderen europäischen Ländern begnügen. Benjamin Eimers erzählt von der weitesten Ballonfahrt mit Start in Deutschland seit mehr als 100 Jahren.

Fahrten Richtung Osten waren dank unserer typischen Wetterlage früher die Favoriten der Ballonfahrer. So wurden um 1900 zahlreiche Gasballonfahrten durchgeführt, um wichtige meteorologische Erkenntnisse zu sammeln. 1914 fuhr Hans Berliner mit zwei Mitfahrern in seinem 1680 m² großen Gasballon „Siemens- Schuckert“ von Bitterfeld nach Kirkischan/ Russland. Er legte dabei die unglaubliche Strecke von 3052 km zurück. Als Antrieb zu dieser Fahrt bei eisigen Temperaturen in einem offenen Korb nannten sie wissenschaftliche Experimente und eine Rekordfahrt. Die politischen Veränderungen nach den Weltkriegen machen seitdem Fahrten nach Russland unmöglich. Umso schwerer ist es, mit dem Ballon in Europa größere Strecken zu fahren. Hoch nach Norwegen oder tief nach Spanien sind gute Optionen 2000 km Luftlinie von einem deutschen Startplatz zurückzulegen. Matthias Zenge und ich starteten am 18. Dezember zu einer Gasballonfahrt von Gladbeck mit Ziel Spanien. Unser Antrieb war die noch ausstehende Qualifikation zur Gasballonweltmeisterschaft, die 2018 in Bern/Schweiz stattfindet. Drei Teams eines jeden Landes dürfen dort teilnehmen. Da es in Deutschland mehr Teams als Plätze gibt, wird eine Qualifikation veranstaltet. Nötig sind eine Weit- und eine Dauerfahrt. Startplatz innerhalb Deutschlands und Startzeit können innerhalb des Kalenderjahres frei gewählt werden. Die Teams mit den besten Ergebnissen dürfen Deutschland bei der WM im folgenden Jahr vertreten.

Bereits Anfang Dezember fuhren wir bis an die weißrussische Grenze und legten mehr als 1100 km in 27 Stunden zurück – nicht genug um 2018 dabei zu sein. Noch eine weite Fahrt musste in den letzten Tagen von 2017 her.

Wo Hans Berliner 1914 ins Ungewisse fuhr, ist heute die technische Entwicklung ein Segen. So können die Wettermodelle heute sehr gut vorhersagen, wohin der Ballon getragen wird. Um die richtigen Luftschichten zu finden, um möglichst weit

gen Süden zu fahren und Gefahren zu meiden, bedienen wir uns der Modellberechnungen verschiedener Anbieter. Sogenannte Trajektorien berechnen die voraussichtliche Fahrtroute in Bezug auf Zeitpunkt und Position. Ohne eine funktionierende Crew sind große Fahrten nur schwer möglich. Ein Team fährt ab dem Start hinterher, ein weiteres kümmert sich um Wetterupdates und unterstützt uns, falls wir Probleme mit der Flugsicherung bekommen. Wie lange Hans Berliner seine Fahrt plante und auf geeignetes Wetter wartete, ist nicht überliefert. Eins ist aber sicher: nach dem Start waren die drei Insassen auf sich gestellt. Wir führen Telefone und Trackingsysteme mit, so sieht jeder wo wir uns aktuell befinden und wir können schnell Rücksprache halten, falls der Wind uns nicht in die richtige Richtung schiebt. Am Abend um 18 Uhr starten wir nach Telefonaten mit der Flugsicherung und dem Wachleiter von Düsseldorf in die 5°C kalte Nacht. Voraussichtliches Ziel ist Gibraltar mit fast 2000 km Luftlinie. Von Gladbeck nach Süden bedeutet aber auch, dass die großen Flughäfen Düsseldorf und Köln im Weg sind. Die Controller sind sehr hilfsbereit und geben uns die Möglichkeit, in 2200 m durch deren Luftraum C zu fahren. Viele Flugzeuge passieren uns, unser Garrecht Transponder vermittelt uns aber ein gutes Gefühl, schließlich sollten wir doch so auf den Radargeräten der Flugzeuge zu erkennen sein.

Berliner hatte 1680 m² Wasserstoff dabei, wir 1000 m². Damals wurden schwere Baumwollstoffe für die Ballonhülle eingesetzt, heute nutzt man leichtere und widerstandsfähigere Nylonstoffe. 1100 kg Tragkraft bringen die 1000 m² wovon 450 kg für Material, Technik und Insassen benötigt werden. 650 kg bleiben uns für Treibstoff, verpackt in Säcken: Sand. Geht der dem Ende zu, müssen wir die Landung planen.

Für den Aufstieg in den schnellen Wind werden wir bereits 35 % unseres Sandes los. Nur so steigt der Gasballon höher. Das Gas dehnt sich in der Hülle durch den geringeren Luftdruck mit zunehmender Höhe aus und lässt den Wasserstoff durch die untere Hüllenöffnung verschwinden. Resultat ist ein Tragkraftverlust, umso höher man steigt. Möglich wäre eine maximale Höhe von 6000 Metern, dann wäre kein Sand mehr vorhanden. Nach 23 Uhr lokal wird es auf der Funkfrequenz von Langen Radar immer ruhiger. Wir beantworten einige Fragen der netten Lotsin, die uns in Richtung Frankreich über



Die Pyrenäen schneebedeckt

Funk begleitet. Der Korb ist 1,5 m² groß. Geschlafen wird in der Nacht abwechselnd, ein Pilot ist immer wach. Der Korb verfügt über eine Klappe um die Beine im Schlaf auszustrecken. Die Kälte lässt sich mit Expeditionsanzügen gut aushalten. Für das Geschäft gibt es Tüten und einen Eimer an Bord.

Der Ballon fährt stabil durch die lange Nacht, eine der längsten Nächte im Jahr, zudem ist es sehr dunkel, kein Mond, der ein wenig Licht spendete. Nur die Städte erleuchteten den Nachthimmel.

Der Ballon bewegt sich in kleinen Amplituden zwischen Flugfläche 60 und 70 mit 25 Knoten – und zwar der Vorhersage zu weit östlich. Uns wird klar, dass die Gefahr besteht, Spanien nicht zu erreichen und stattdessen am Morgen im Rhonetal auf das Mittelmeer zu fahren. Kein Wind führt uns dann zurück nach Europa. Rettungswesten, Notinsel und Überlebensanzüge für eine Wasserüberfahrt haben wir nicht dabei. Eine Weiterfahrt nach Afrika wäre die Folge. Freigaben besitzen wir nicht. Es wäre keine gute Option. Eine Landung im Rhonetal wäre aufgrund des vorherrschenden starken Mistral-Windes ein Lotteriespiel. Wir rufen das erste Mal bei Max an. Er ist unser Mann für die Planung, sitzt bei dieser Fahrt aber auch im Verfolgerauto, da sich kurz vor Weihnachten und Neujahr niemand überreden ließ, diese weite Strecke zu fahren. Ein großes Glück, dass mit LTE heute beinahe überall Internet zur Verfügung steht. Wir teilen ihm unsere Bedenken mit. Er braucht 30 Minuten um zu schauen, was die neuen Wettermodelle vorhersagen, und uns die Optionen aufzuzeigen. Tiefer gehen und verlangsamen, am nächsten Tag kommt mit der Zeit auch die Drehung nach Spanien – oder höher gehen, da soll es mehr rechts drehen. Wir wägen ab, und entscheiden uns für den Abwurf von weiteren 120 kg Ballast. Die Freigabe auf FL120 oder 3600 Meter zu steigen erteilt uns Straßbourg Radar ohne Auflagen, gespannt geht es mit 4 m/sek hoch. Max hat Recht: es dreht 12 Grad rechts, Spanien ist wieder drin, schneller ist es auch, 40 Knoten zeigt das GPS. Die Temperaturen sind unter 0°C Grad gefallen. Getränke werden in unseren Anzügen verstaut, damit sie nicht gefrieren. Zunächst sind wir froh, dass der Plan aufgeht, allerdings würde uns nun die hohe Geschwindigkeit in der nächsten Nacht in Südspanien auf das Mittelmeer fahren lassen. Nachts ist eine Landung nicht möglich, zu gefährlich wäre es in ein Hindernis zu fahren. All

das schieben wir erst mal zur Seite, bis dahin vergeht noch ein ganzer Tag. Wir werden von der Flugsicherung immer weitergereicht, die Stellen sind informiert, dass wir uns auf einer Rekordfahrt befinden. Es scheint zu helfen, ohne Auflagen können wir in den Tag hinein den Pyrenäen näher kommen. Die aufgehende Sonne gibt Kraft und Wärme, nicht nur für uns auch erhitzt sich das Gas.

Ein Gasballon könnte ewig in der Luft bleiben, wären da nicht die Temperaturunterschiede. Tagsüber erwärmt die Sonne das Gas, es dehnt sich aus. Ist der Ballon mit 1000 m³ voll, tritt nach weiterer Ausdehnung das Gas am unteren Teil der Hülle aus. In der Nacht kühlt es stark ab, das Gas zieht sich zusammen die Ballonhülle ist nicht mehr prall und der Ballon sinkt. Ausgeglichen wird das mit Ballastabwurf. Jeder Tag-Nacht-Wechsel benötigt bis zu 120 kg Ballast. Auch Wolken, die sich vor die Sonne schieben, lassen den Ballon abkühlen und letztlich fallen. Ein weißer Ballon erwärmt sich nicht so stark, die Temperaturdifferenz zwischen Tag und Nacht ist demnach geringer. Ein guter Ballon für die Weltmeisterschaft ist immer weiß, er bleibt 24 Stunden länger in der Luft.

Um 13 Uhr erreichen wir die Berge. In 4000 Meter mit genügend Abstand geht es knapp vorbei an Andorra. Die Sauerstoffversorgung läuft. Turbulenzen über den Gipfeln machen die Fahrt zur Herausforderung. Aufmerksam mit Abständen von 1000 ft überqueren wir die höchsten Berge in dieser Region. Wir verlieren den Funkkontakt nach Barcelona und schalten zurück nach Toulouse Radar. Dort können wir die Freigabe erfragen, in den kontrollierten spanischen Luftraum einzufahren. Toulouse antwortet: „Please wait i contact Barcelona and call you back“. Es funktioniert. Wir erhalten die Freigabe mit Umwegen. Für den weiteren Kontakt helfen uns Flugzeuge, die als Relaisstation unsere Sendung empfangen und sie an Barcelona Radar weitergeben. Mittlerweile haben wir 28 Mal die Frequenz gewechselt und bekamen 17 neue Transponder Squawks. Ich frage mich, was wohl Berliner mit der ganzen Zeit über Russland gemacht hat. Wir verbringen zumindest viel Zeit damit, Freigaben einzuholen und Karten zu studieren um nicht ein Sperrgebiet oder andere Lufträume zu übersehen. Früh genug erkannt, könnten wir in tieferen Luftschichten mit einer anderen Richtung versuchen, an Sperrgebieten vorbei zu fahren.

Als die Sonne sechs Stunden später untergeht, erreichen wir die Küste. Die Nacht dauert 14 Stunden. Ein Plan muss her. Max bekommt den Auftrag, uns ein Tal zu suchen wo wir verlangsamen können. Das Gas kühlt ab, aber wir brauchen die Höhe. Nicht für die Geschwindigkeit, aber nur hier ist die Richtung gut genug. Tiefer geht es auf die Ostküste zu. Matthias und ich fragen uns beide, warum es denn mit dem Wetter immer so kompliziert ist. Warum kann es nicht einfach sein. Aber dann wäre diese Ballonfahrt auch nicht so besonders. Berliner hatte zumindest da einen großen Vorteil. Über genug Landfläche musste er sich keine Sorgen machen aber wo er sich genau befand, wusste er sicher auch nicht. Heute helfen Tablets und Apps. Ein Garmin GPS 496 gehört zur Standardausrüstung.

Die Abkühlung kostet uns weitere 120 kg. Es bleiben noch neun Sack a 12 kg für die bevorstehende Nacht und für die Landung. Gegen Mitternacht kühlt sich das Gas nicht mehr weiter ab, der Ballon fährt endlich stabil auf einer Inversion, aber noch immer zu schnell. Max meldet per Telefon, dass er eine Lösung gefunden hat. In Andalusien erstreckt sich eine lange flache Ebene in Richtung Sevilla, südlich davon befindet sich das Faltengebirge. Nördlich grenzt die Sierra Morena mit einigen Bergen an. Der Wind weht dort mit 10 Knoten aus Ost. Gegen 2 Uhr steigen wir ab und finden tatsächlich den angekündigten Wind. Das Manöver kostet uns 12 kg Sand. Endlich geht es wie geplant nach Gibraltar. Die Sonne geht auf. Wir merken schnell, dass wir in Südspanien sind. Der Ballon will hoch, wir lassen kontrolliert alle paar Minuten Gas ab, damit er nicht wieder durch die Erwärmung höher steigt. Vorbei an vielen Sonnenkraftwerken und militärischen Stützpunkten geleitet uns die Flugsicherung von Sevilla unbekümmert durch deren Luftraum. Wir sind überrascht, dass Sevilla Approach keine Auflagen bei dem vielen Verkehr macht. Um 13 Uhr knacken wir die 1900-km-Marke. Nie zuvor war ein Ballon vom Startplatz in Gladbeck (entstanden 2006) weiter gefahren. Wir sehen das Meer und uns wird bewusst, dass die Landung langsam eingeleitet werden muss. Es wird alle sicher verstaut. Sandsäcke werden gezählt. Die Flugsicherung wird informiert. Unsere beiden Verfolger sind unter uns.

Nach 46 Stunden und 1940 km setzen wir knapp neben der ehemaligen Formel-1-Strecke von Jerez sicher auf. Auf dem ersten Platz beendeten wir damit die Qualifikation für die WM 2018. Die weiteste Ballonfahrt mit Start in Deutschland seit 1914, als Hans Berliner nach Russland fuhr. Aber wenn die Grenzen für uns Ballonfahrer geöffnet werden, findet sich in Afrika und Russland noch viel Land.

36 Stunden nach der Landung sind wir gut und sicher in Gladbeck angekommen – Hans Berliner und seine zwei Mitfahrer wurden nach der Landung wegen Spionage zur sechs Monaten Gefängnis und einer Geldstrafe verurteilt. Nach drei Monaten in Gefangenschaft durften sie mit dem Ballon nach Deutschland zurück.

Unser Dank gilt der gesamten Crew, der Warsteiner Brauerei, vor allem André und Max, die sich kurzfristig bereit erklärt haben, uns in Spanien einzusammeln.



Nordspanien zeigt sich nicht mit gutem Landegelande aber sehr eindrucksvolle Landschaften



Sicher nach fast 46 Stunden und 1940 km in Jerez gelandet



Die Spitze des Turms ist zu hell, um länger reinzuschauen



Fertig machen zur Landung. Ganz nahe an der Formel 1 Strecke in Jerez



Mit dem Ballon hin. Aber mit dem Auto zurück. Unsere Verfolger Max und André waren bei der Landung vor Ort

FUNKGERÄTE-AKTION

Text: Boris Langanke

Eine Änderung in der europäischen Gesetzgebung lässt seit dem 1. Januar nur noch Funkgeräte mit neuem technischen Standard verpflichtend zu. Der AEROCLUB | NRW setzte sich 2017 aktiv und mit Erfolg dafür ein, die Notwendigkeit einer Unterstützung durch Fördergelder seitens der nordrhein-westfälischen Landesregierung zu rechtfertigen. Stefan Klett und Boris Langanke führten im Team die Gespräche mit der Abteilung Sport, begleitet durch den notwendigen Schriftverkehr. Eine Sonderförderung in Höhe von 100.000 Euro seitens des Landes wurde bewilligt. Damit wurde die angedeutete Unterstützung der Staatssekretärin Andrea Milz (Sport und Ehrenamt) am Verbandstag im November eingelöst. Der Verband steuerte zusätzlich noch 10.000 Euro bei, so dass den Luftsportvereinen in Nordrhein-Westfalen eine Fördersumme von insgesamt 110.000 Euro zu Gute kam.

Insgesamt sind im Dezember 2017 fristgerecht und korrekt Anträge von 105 unserer Mitgliedsvereine eingegangen. Im Anschluss konnten 228 Funkgeräte, aufgeteilt in 68 Flugfunk- und 160 Handfunkgeräte an die Vereine verteilt werden. Wertvolle logistische Unterstützung gab es durch unsere bewährte Partnerin Sylvia „Üli“ Böhnisch von Segelflugbedarf24.

Dank der guten Organisation und des persönlichen Einsatzes aller Beteiligten, konnte die Aktion ohne zusätzliche Portokosten abgeschlossen werden.

1. Vizepräsident Matthias Podworny nahm einen Termin Büren wahr und konnte dem Ausbildungsleiter des Aero Club (AC) Büren, Paul Römmelt, dabei direkt die Geräte in die Hand drücken. Paul Römmelt war von 2002 bis 2008 Vizepräsident des Landesverbandes und Landesjugendleiter NRW von 1995 bis 1998.
Foto: AC Büren

2. Jugendliche und junge Heranwachsende der Luftsportgemeinschaft (LSG) Lippe-Südost nehmen die Funkgeräte in Empfang.
Foto: LSG Lippe Süd-Ost



3. Im Rahmen einer Besprechung übergab Boris Langanke dem Leiter der Luftsportschule des Verbandes, Stephan Olessak, die Funkgeräte.

4. Beim Segelflugforums NRW in Dinslaken überreichte Präsident Stefan Klett symbolisch eines der Funkgeräte an den Vorsitzenden der FSG Schwarze Heide, Veit Zierhut.

5. Im Februar trafen sich die Presseferenten der Vereine in Duisburg und nahmen nach der Tagung die Funkgeräte mit. In einer Überlassungsvereinbarung wurde festgehalten, welche Geräte samt Seriennummer an welche Person und für welcher Verein ausgehändigt wurde.

6. Einige Vereine nutzten die Gelegenheit und holten ihre Geräte an dem Info-Stand der CAMO des Verbandes beim Segelflugforum NRW in Dinslaken ab.



NEUE REGELN ZUM DATENSCHUTZ AB DEM 25.MAI 2018

Wie erfüllt der Verein die Anforderungen?

Text: Patrick Kreimer

Rechtsanwalt / Datenschutzbeauftragter des AEROCLUB I NRW e. V.

Per 25. Mai 2018 gilt die EU-Datenschutzgrundverordnung (DS-GVO) als in der gesamten EU unmittelbar geltendes Recht. Die nationalen Regelungen der EU-Mitgliedsstaaten zum Datenschutz werden weitgehend abgelöst. Auch das deutsche Bundesdatenschutzgesetz, welches in seiner ursprünglichen Fassung aus dem Jahre 2003 stammt, wird durch ein neues Bundesdatenschutzgesetz ersetzt, welches die DS-GVO in einzelnen Bereichen durch nationale deutsche Regelungen ergänzt.

Um welche Daten geht es?

Im Verein muss das Datenschutzrecht beachtet werden, wenn personenbezogene Daten verarbeitet werden. Dies sind individuelle Informationen über eine natürliche Person. Im Verein fallen darunter Daten und Informationen über die einzelnen Mitglieder, wie

- Name, Vorname, Geburtstag, Geschlecht
- Adresse, Telefonnummer, Emailadresse
- Bankverbindung, SEPA-Lastschriftmandat erteilt
- Mitglied in der Abteilung Modellflug / Segelflug / Ballon / Motorflug / Ultraleichtflug / Fallschirm / Hängegleiten...
- Scheininhaber / Lizenzen / in Ausbildung / Halter des Luftfahrzeuges D-XYZW
- Startlisten mit namentlicher Nennung der Besatzung und ggfs. Gäste
- Tauglichkeitszeugnis vorhanden ja / nein

Einwilligung notwendig bei Daten zur Flugtauglichkeit und zur Übermittlung von Daten an den Landesverband

Mit Ausnahme der Information über das Vorliegen eines Tauglichkeitszeugnisses (dazu später mehr) können, wie bisher, die vorgenannten Daten der Mitglieder erhoben und gespeichert werden. Eine ausdrückliche Einwilligung des einzelnen Mitgliedes ist nicht erforderlich, wenn die Daten ausschließlich durch den Verein selbst verarbeitet werden. Sofern die Daten lediglich zur Gewährung der Rechte und Erfüllung der Pflichten aus der Mitgliedschaft in dem Verein benötigt und verwendet werden, gelten diese als Daten, die für die Erfüllung eines Vertrages notwendig sind gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. b) DS-GVO. Nach allgemeiner Ansicht entspricht die Mitgliedschaft in einem Verein insoweit der Erfüllung eines Vertrages.

Eine ausdrückliche Einwilligung jedes einzelnen Mitgliedes in die Datenverarbeitung ist aber dann notwendig, wenn sogenannte Daten besonderer Kategorie im Sinne von Art. 9 Abs. 1 DS-GVO verarbeitet werden. Hierunter fallen unter anderem Gesundheitsdaten und daher auch eine Information darüber, ob ein gültiges Flugtauglichkeitszeugnis vorliegt.

Ferner ist die Einwilligung jedes einzelnen Mitgliedes einzuholen, wenn die Daten an einen Dritten weitergegeben werden, der nicht ein vom Verein beauftragter Auftragsverarbeiter ist. Dies ist insbesondere bei der Weitergabe von Mitgliederdaten an einen Landesverband zu beachten. Es wird zwar die Auffassung vertreten, dass dies ohne Zustimmung des einzelnen Mitgliedes zulässig ist, wenn es der Verwirklichung der eigenen Ziele des Vereins dient, etwa bei der überregionalen Organisation von Turnieren oder Wettbewerben. Dies ist im Falle der Luftsportler aber nicht ohne weiteres der Fall, da sich diese in der Regel selbst und individuell zu Wettbewerben und Meisterschaften anmelden und nicht über ihren Verein gemeldet werden (wie es etwa bei Fußballvereinen im DFB der Fall ist).

Um die in Luftsportvereinen regelmäßig vorkommenden Sachverhalte datenschutzrechtlich sauber abzudecken, sollte sich der Verein daher für die Verarbeitung von Informationen über die Flugtauglichkeit und für die Weitergabe von Daten an den Landesverband (und im Rahmen der Ausbildung an die zuständige Luftfahrtbehörde) die Einwilligung seines Mitgliedes geben lassen.

Informationen der Mitglieder

Für die übrige Verarbeitung personenbezogener Daten ist, wie schon oben gesagt, eine ausdrückliche Einwilligung der betroffenen Personen nicht notwendig, diese müssen jedoch über die Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten informiert werden. Eine solche Information erfolgt durch eine sogenannte Datenschutzerklärung (hierfür werden auch andere Bezeichnungen verwendet, wie zum Beispiel Datenschutzhinweise und ähnliches). Jeder Verein sollte jedem einzelnen Mitglied nachweislich eine für ihn passende Datenschutzerklärung zukommen lassen und bei der Aufnahme neuer Mitglieder dokumentieren, dass eine Datenschutzerklärung zur Verfügung gestellt wurde. Die Datenschutzerklärung sollte zusätzlich auf der Website des Vereins hinterlegt werden. Eine Muster-Datenschutzerklärung für einen Luftsportverein ist über die Website des AEROCLUB I NRW abrufbar



(www.aeroclub-nrw.de). Ich bitte zu beachten, dass diese Erklärung an die konkreten Gegebenheiten im jeweiligen Verein angepasst werden muss. Einige Hinweise dazu sind in der Erklärung selbst enthalten.

Mustereinwilligung

An gleicher Stelle auf der Website des AEROCLUB | NRW e.V. wird das Muster einer Einwilligungserklärung zur Verfügung gestellt, welche die Verarbeitung von Daten zur Flugtauglichkeit und die Weitergabe von Daten an den Landesverband und die Luftfahrtbehörde abdeckt. Auch hier ist genau zu prüfen, ob die Erklärung für die Gegebenheiten im jeweiligen Verein und Landesverband passt.

Weitere Maßnahmen zum Datenschutz

Das Datenschutzrecht verlangt weitere Maßnahmen. Um diese zu erfüllen, sollte sich der Verein ein Datenschutzkonzept geben, in welchem festgelegt ist, welche Personen zu welchem Zweck Daten verarbeiten dürfen. Das Datenschutzrecht verlangt, dass der Datenzugriff auf einen möglichst kleinen Personenkreis beschränkt wird. Ferner muss sichergestellt werden, dass nicht mehr benötigte Daten vollständig und unwiederbringlich gelöscht werden und es muss gewährleistet sein, dass die im Datenschutzrecht verankerten Betroffenenrechte gewährt werden können, wie etwa das Recht auf unverzügliche Auskunft zu den gespeicherten Daten. Weiter muss dokumentiert werden, dass alle Personen, die Zugriff haben auf personenbezogene Daten, mit den Grundzügen des Datenschutzes vertraut sind.

Der AEROCLUB | NRW prüft derzeit, welche weiteren Hilfen in Zukunft zur Verfügung gestellt werden können. Einstweilen wird allen Vereinen dringend geraten, sich selbstständig um die Einhaltung der neuen Anforderungen zum Datenschutz zu kümmern.

HINWEIS: Eine erste Version dieses Beitrages wurde mit dem Rundschreiben 03-2018 als Rundmail am 29. März an die Vereinsvorstände geschickt. Bitte beachten, dass der vorstehende Artikel von dem Rundschreiben abweicht und das inzwischen eine geänderte Muster-Datenschutzerklärung auf der Website abgerufen werden kann.

TERMINE

KOMMUNIKATION UND MARKETING

17.11.18 Treffen der Vereinspressereferenten im AEROCLUB | NRW e.V.

Als Jahresabschluss wird am 17. November eine dreistündige Sitzung stattfinden. Die Einladung geht im Oktober an alle Pressesprecher. Von 185 Vereinen haben 46 ihren Ansprechpartner gemeldet. Du bist noch nicht im Verteiler? Dann schick uns Deine Kontaktdaten.

16.2.18 Tagung der Vereinspressereferenten im AEROCLUB | NRW e.V.

Das Tagungsthema wird bei dem Treffen der Vereinspressereferenten im November festgelegt. Themenvorschläge können bis zum 1. November eingereicht werden.

Kontakt:

Daniela Blobel

E-Mail: blobel@aeroclub-nrw.de

Suchbilder für Luftsportler

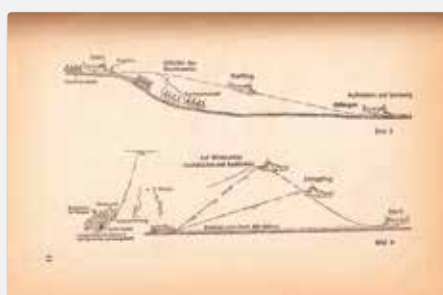
FINDE DIE
15 FEHLER!



Original- Foto von **Thomas Brehm**:
Jugendvergleichsfliegen 2017 in Büren.



Fälschung: **Boris Langanke**



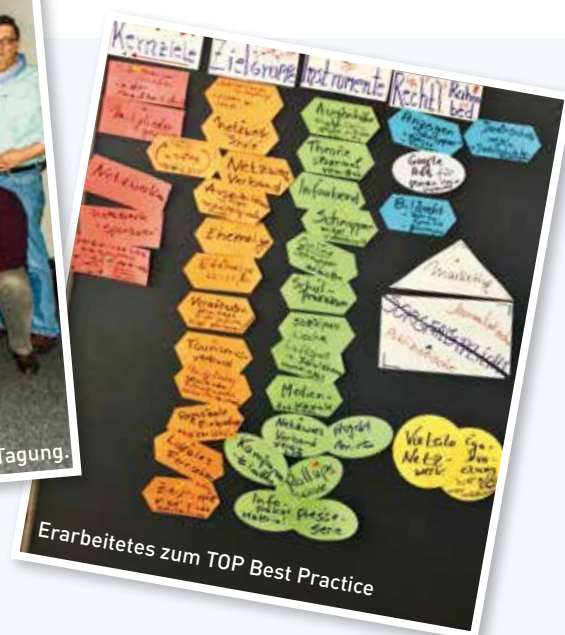
FUNDGRUBE

Winter, Hermann –
Professor an der Technischen
Hochschule in Braunschweig:
**Segelflug und Langsamflug.
Neue Wege in der Sportfliegerei.**

Verlag Gustav Wenzel & Sohn,
Braunschweig 1949



Übergabe der Funkgeräte an die Teilnehmer der Tagung.



Erarbeitetes zum TOP Best Practice

Tagung der Vereinspressereferenten

Am Samstag, 17. Februar 2018, trafen sich 22 Pressesprecher aus den NRW-Luftsportvereinen und drei Mitarbeiter des AEROCLUB NRW im Haus der Verbände in Duisburg zum ganztägigen Meinungsaustausch. Der Wunsch dazu wurde auf den vorangegangenen Treffen von den Teilnehmern geäußert, deren steigende Zahl Beweis dafür ist, wie sinnvoll und wichtig solche Treffen mit regelmäßiger Wiederholung sind.

Nach der Begrüßung durch Dr. Karl-Dieter Lerch (Vizepräsident), Boris Langanke (Geschäftsführer) und Daniela Blobel (Referentin Öffentlichkeitsarbeit) vom AEROCLUB | NRW startete das umfangreiche Tagungsprogramm zunächst mit Beispielen aus der Vereinspraxis. Welche Aktionen und Kooperationen sind besonders vielversprechend, um den Luftsport in der Öffentlichkeit positiv zu präsentieren und nicht zuletzt, um neue Mitglieder für die Vereine zu gewinnen? Flugtage, Tage der offenen Tür, Flieger-Kibaz, Werbung in Schulen zur Gründung von Schüler-Fluggemeinschaften waren nur einige der Beispiele des „Best Practice“. Der Luftsport steht heute in Konkurrenz zu vielfältigen Angeboten in der Freizeit. Wie können die Vereine es schaffen, besonders für den fliegerischen Nachwuchs interessant zu werden und zu bleiben? Unter reger Beteiligung der Pressesprecher kamen zahlreiche Aktionsideen zur Diskussion. Die große Aufgabe der Luftsportvereine besteht darin, junge Leute zu gewinnen und Mitglieder an die Vereine zu binden. Dabei standen auch diejenigen Piloten im Focus, deren Ausbildung bereits länger zurückliegt und die inzwischen aus verschiedenen Gründen passiv sind. Zudem gilt es, eine drohende „Überalterung“ in den Vereinen zu stoppen.

Nach der Mittagspause ging es mit dem Thema „Rechtliche Rahmenbedingungen für die Öffentlichkeitsarbeit in Sportvereinen“ weiter. Datenschutz im Sportverein – was ändert sich zum 25. Mai? Welche Maßnahmen muss der Verein ergreifen?

Text: H.-Henning Blomeyer, Herforder Verein für Luftfahrt
Foto: LSB NRW e. V. | Andrea Bowinkelmann

Der Schutz der persönlichen Daten von Mitgliedern und Interessenten wird immer wichtiger und erfordert die zeitnahe Umsetzung entsprechender Regelungen in den Vereinen. Dazu lieferte Daniela Blobel wertvolle Informationen und die Teilnehmer berichteten über ihre eigenen Erfahrungen und geplante Neuerungen.

Der nächste Punkt der Tagesordnung drehte sich rund um die Erstellung „gescheiter Videos und Fotos“, präsentiert von Andrea Bowinkelmann, Foto- und Videographin des Landesportbundes NRW. Andrea zeichnet verantwortlich für alle aktuellen Videos auf der Internetpräsenz des LSB und bot einen umfangreichen und spannenden Einblick in ihre Arbeit. Sie hatte einen Teil ihres Equipments mitgebracht und erklärte anhand eigener Videos, wie aufwändig und zeitintensiv die Produktion sein kann, aber auch, wieviel Spaß ihre Tätigkeit macht. Einige Teilnehmer nutzten die Gelegenheit, ihre bisherigen Eigenproduktionen von Andrea als Fachfrau begutachten und konstruktiv kritisieren zu lassen.

Nach dem Debriefing und einem lockeren Austausch der Teilnehmer und Veranstalter konnten die Pressesprecher der Vereine ihre vom AEROCLUB | NRW gesponserten Handfunkgeräte für das neue 8,33 kHz Frequenzraster in Empfang nehmen. Die Förderung wurde durch den unermüdlichen Einsatz des Präsidiums in Gesprächen mit den zuständigen Stellen der neuen Landesregierung ermöglicht. Es ist eine gute Nachricht, dass die Entscheider in der Politik den Luftsport in Nordrhein-Westfalen ernst nehmen und die Bedeutung der Vereinsarbeit für die Öffentlichkeit erkannt haben.

Nach einem lehrreichen und spannenden Tag endete die Veranstaltung gegen 18 Uhr. Eine Fortsetzung ist gesichert, da eine durchweg positive Resonanz aller Teilnehmer zum Ausdruck kam.

Porträt Geschäftsführendes Präsidium

Die Delegierten der Mitgliedsvereine wählten auf der Jahreshauptversammlung in der Stadthalle Kamen im November 2017 vier von fünf verbandspolitisch bekannte und erfahrene Luftsportler ins Geschäftsführende Präsidium. Auch unsere bereits 2016 gewählte Schatzmeisterin, Evelyn Höfs, kann bereits jetzt auf eine Jahrzehnte lange, aktive Zeit ehrenamtlicher Arbeit zurückblicken.

Seit jeher beschäftigt der Traum vom Fliegen die Menschheit. Leonardo da Vinci wollte dem Himmel ganz nah sein und konstruierte erste Flugapparate. Joseph Michel und Jacques Etienne Montgolfier gelang es mit einem Heißluftballons Menschen in die Lüfte zu heben. Otto Lilienthal flog - mit Hilfe eines Fluggeräts - als erste Mensch, wie ein Vogel. Große Persönlichkeiten haben seit jeher die Welt des Fliegens bewegt. Um den Luftsport weiterhin zu bewahren, zu fördern und weiterzuentwickeln, brauchen wir Persönlichkeiten, die sich mit Engagement und Leidenschaft den Themen und Herausforderungen stellen. Einen guten Grund die Personen zu kennen, die die Interessen der Luftsportler in NRW vertreten, hat Oscar Wilde einst auf den Punkt gebracht. Er war Meinung, dass nur Persönlichkeiten, niemals Prinzipien die Welt bewegen.

PRÄSIDENT

Stefan Klett
stefan.klett@lsb.nrw



- seit 2008 Präsident des AERoclub | NRW e. V.
- 2001 bis 2008 Vizepräsident des AERoclub | NRW e. V.
- seit 2008 Vizepräsident Finanzen im Landessportbund NRW e. V.
- seit 2008 Vizepräsident des Sportbildungswerkes NRW e. V.
- 1991 bis 1995 Landesjugendleiter der Luftsportjugend im AERoclub | NRW e. V.
- 1989 bis 1991 in der Landesjugendleitung im AERoclub | NRW e. V.
- seit 1981 Mitglied im LSV Wipperfürth, Segel- und Motorflieger

RESSORT I: GRUNDLAGEN

Aufgaben und Ziele

Das Ressort I beschäftigt sich mit den Grundlagen der verbandlichen Arbeit. Es gibt genau definierte Arbeitsbereiche, die durch den Präsidenten, sowie die Geschäftsführung wahrgenommen werden.

Prominentester Bereich ist die Außenvertretung des Verbandes gegenüber der Politik, dem Landessportbund und dem DAeC als Dachverband. Nicht nur, aber doch sehr intensiv, geht es hier um Fördermittel und essentielle Rahmenbedingungen, ohne die ein Sportverband nicht existieren kann.

Verbandsintern gilt es, die permanente Kommunikation mit dem gesamten Präsidium, Ausschüssen, Bezirken und Funktionsträgern, sowohl in operativer, als auch in parlamentarischer Hinsicht zu pflegen. Viele konzeptionelle und strategische Entscheidungen müssen abgesprochen und in die Praxis umgesetzt werden. Dies ist ein dynamischer und laufender Prozess, in den die Geschäftsstelle aktiv mit eingebunden wird. Eine enge Zusammenarbeit findet mit der Luftsportjugend und allen Sportfachgruppen statt.

Und, nicht zuletzt, was wäre ein Sportverband ohne eine zentrale Bildungsstätte? Unsere Luftsportschule in Oerlinghausen, beheimatet im Luftsportzentrum, ist ein entscheidender Teampartner. Der strategische Ansatz wird hier durch das Ressort I Grundlagen mit wahrgenommen.

Ansprechpartner in der Geschäftsstelle:

Boris Langanke, Geschäftsführung, Tel. 0203 / 77844-11,
E-Mail: langanke@aeroclub-nrw.de

VIZEPRÄSIDENTIN

Tamara Neumann
neumann@aeroclub-nrw.de



- seit 2017 Vizepräsidentin Technik
- 2010 Ausbildung zum Sprachprüfer zur Bestätigung der Sprachkenntnisse von Piloten nach „FCL.055 Sprachkenntnisse“
- seit dem Tätigkeit als Sprachprüferin für die LTO 010 des DAeC
- 1995 – 2010 Tätigkeit als Ausbilderin im Funksprechverkehr zur Erlangung des BZF I, BZF II sowie AZF
- in den 1980er Jahren Mitglied der Landesjugendleitung
- in dieser Zeit Jugendleiterin der Flugsportgruppe Lünen
- Segelflug aktiv seit 1980
- Motorseglerflug TMG aktiv seit 1993
- Motorflug SEP aktiv seit 1994
- seit 1965 Mitglied in der Flugsportgruppe Lünen.
Heute passives Mitglied.

RESSORT II: TECHNIK, LUFTRAUM

Aufgaben und Ziele

Die Aufgabe des Ressorts Technik besteht darin, für unsere Mitglieder die technischen Voraussetzungen für die sichere Durchführung ihres Luftsports zu schaffen. Dies schließt sowohl die Betreuung der Luftfahrzeuge im Bereich Lufttüchtigkeit als auch die Versorgung der Mitglieder mit relevanten technischen Informationen und Schaffung technischer Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten auf Verbandsebene. Der Löwenanteil dieser Arbeit findet im Bereich der CAMO des Verbands statt und wird von den hauptamtlich beschäftigten Mitarbeitern geleistet. Ergänzend arbeitet der Technische Ausschuss in allen technischen Belangen (technische Veröffentlichungen, Gesetzesänderungen, Aus- und Fortbildungsbedarf) zu und hält engen Kontakt zu den Mitgliedern, um diese über aktuelle Themen zu informieren und

den Bedarf der Mitglieder zu ermitteln und erkennen.

Ansprechpartner in der Geschäftsstelle:

Julian Hilbig, Leiter CAMO, Tel. 0203 / 77844-25,
E-Mail: hilbig@aeroclub-nrw.de

VIZEPRÄSIDENT AUSBILDUNG

Matthias Podworny
podworny@aeroclub-nrw.de



- seit 2017 Vizepräsident Ausbildung
- 2015 Ernennung zum ATO-Beauftragten und stellvertretenden Landesausbildungsleiter NRW
- stellvertretender Ausbildungsleiter in der Bundeskommission Motorflug
- 2014 Ernennung zum Fachausbildungsleiter Motorflug
- 2009 Anerkennung als Prüfer bei der Bezirksregierung Münster für PPL „A“, TMG
- 2008 bis 2014 Vorsitzender der Motorflugkommission NRW
- 2006 bis 2008 im Vorstand der Motorflugkommission NRW
- seit 1991 Mitglied in der Luftsportgemeinschaft Lippe-Südost. Bis heute: ehrenamtlicher Fluglehrer, geschäftsführender Flugleiter, stellvertretender Ausbildungsleiter

RESSORT III: AUSBILDUNG UND FLUGSICHERHEIT

Aufgaben und Ziele

Im Bereich der Ausbildung haben wir die Aufgabe unsere Mitglieder auf nationaler und internationaler Ebene zu vertreten. Die Ausbildungsprogramme werden -in Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern in der Geschäftsstelle - auf den neuesten Stand gehalten, um unsere Mitglieder in allen Fragen der Lizenzierung zu unterstützen. Unser Hauptaugenmerk liegt derzeit auf einer Vereinfachung in der Fluglehrerausbildung. Hierzu gab es in Zusammenarbeit mit der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig die ersten Arbeitstreffen.

In unserem neuen Ausbildungsnewsletter informieren wir über alle Neuerungen und Änderungen zeitnah berichten.

Ansprechpartner in der Geschäftsstelle:

Hermann-J. Hante, Ausbildungsleitung, Tel. 0203 / 77844-15,
E-Mail: hante@aeroclub-nrw.de

- seit 2017 Vizepräsident Kommunikation und Marketing

VIZEPRÄSIDENT

Dr. Karl-Dieter (Charly) Lerch
c.lerch@clinstruments.de



- 2013 bis 2017 Vizepräsident Ausbildung
- seit 2012 im Vorstand der Segelflugkommission NRW
- 2002 FAI-Diplom 1.000 km Dreiecksflug
- seit 1981 Segelfluglehrer
- seit 1963 aktiver Segelflieger

RESSORT IV: KOMMUNIKATION UND MARKETING

Aufgaben und Ziele

Die Arbeitsschwerpunkte meines Ressorts liegen in diesem Jahr in der weiteren Optimierung des Luftsportmagazins, des Relaunchs unserer neuen Internetseite, dem Schnittstellenmanagement unserer Mitgliederverwaltung und dem weiteren Ausbau eines Netzwerkes von Pressesprechern unserer Mitgliedsvereine. Zudem betreue ich die Aufgabenbereiche Segelflug, Genderausschuss und bin Anti-Dopingbeauftragter. In jeder Facette dieses Ressorts ist Teamarbeit gefragt - gemeinsam schaffen wir eine maßgeschneiderte Form von Kommunikation und Marketing. Der Fokus liegt darauf, von und für Luftsportlerinnen und Luftsportler zu agieren. Ob auf Vereins- oder Verbandsebene, die Tagung der Pressereferenten im Februar hat gezeigt, dass interne und externe Kommunikation, Identifikation, Bindung und Mitgliedergewinnung die Themen sind, denen wir uns im Verbund stellen müssen.

Ansprechpartner in der Geschäftsstelle:

Daniela Blobel, Referat Öffentlichkeitsarbeit,
Tel. 0203 / 77844-31, E-Mail: blobel@aeroclub-nrw.de

SCHATZMEISTERIN

Evelyn Höfs
wue.hoefs@t-online.de



- seit 2016 Vizepräsidentin
- seit 1998 stellvertretende Vorsitzende der Modellflugkommission
- seit 1986 Fachreferentin Fernlenkflug im Bereich Modellflug
- Vereinsmitglied im LSC Condor Dortmund e.V. seit 1979 und
- seit 1987 Kassiererin

RESSORT V: HAUSHALT UND FINANZEN

Aufgaben und Ziele

Meine Aufgabe ist es, die ein- und ausgehenden Gelder in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle zu verwalten. Es soll die Finanz- und Honorarordnung neu überarbeitet werden. Ich verrete als Vizepräsidentin im Geschäftsführenden Präsidium die Interessen der Luftsportler in NRW beim Landessportbund und bei der Sporthilfe.

Ansprechpartner in der Geschäftsstelle:

Boris Langanke, Geschäftsführung, Tel. 0203 / 77844-11,
E-Mail: langanke@aeroclub-nrw.de

TERMINE 2018

Termin	Veranstaltung	Ort
AUS DEN VEREINEN		
26. bis 27.5.18	Motorschirm-Pilotentreffen	Schameder
26. bis 27.5.18	Faszination Luftsport Tage	Burlach
27.5.18	Freizeitmesse	Attendorn, EDKU
30.5. bis 2.6.18	Vergleichsfliegen im Streckensegelflug	Hünsborn
9.6. bis 10.6.18	Flugplatzfest	Hünsborn
9. bis 10.6.18	Flugplatzfest	Dümpel
14. bis 29.7.18	Fliegerlager	Hünsborn
4. bis 18.8.18	Sommerlehrgang	Rudolfstadt, EDOK
5. bis 17.8.18	Segelflug-Lehrgang	Dahlem
17. bis 19.8.18	Flugtage	Soest
25. bis 26.8.18	Tag der offenen Tür	Porta Westfalica
1. bis 2.9.18	Flugplatzfest	Langenfeld
15. bis 16.9.18	Schnupperwochenende	Dahlem
22. bis 23.9.18	14. Internationales Drachenfest	Attendorn, EDKU
5. bis 7.10.18	Drachenfest	Menden-Barge
FALLSCHIRMSPORT		
5.8. bis 12.8.18	Leistungslehrgang für jugendliche Fallschirmspringer	Neustadt-Glewe
LUFTSPORTJUGEND NRW		
15.6. bis 17.6.18	SG38-Fliegen	Wasserkuppe
29.6. bis 01.7.18	AIRLEBNIS.NRW	Hamm
30.6.18	Luftsportjugendtag NRW	Hamm
13.7. bis 21.7.18	Deutsch-Französisches Ballonjugendlager	Ettenbeuren (Bayern)
12.8. bis 25.8.18	30. Deutsch-Französische Alpenflugeinweisung für Multiplikatoren	St. Auban / Frankreich
7.9. bis 9.9.18	Jugendvergleichsfliegen NRW	Flughafen Essen-Mülheim
20.9. bis 23.9.18	Bundesjugendvergleichsfliegen	Paderborn-Haxterberg
26.10. bis 28.10.18	Jugendleiterausbildung Teil 1/2	Duisburg
1.2. bis 3.2.19	Jugendleiterausbildung Teil 2/2	Duisburg
MODELLFLUG		
10.6.18	Landesmeisterschaften F3B - E	Soaring Cup, Düsseldorf
23.9.18	Landesmeisterschaften F3B - E	Hemer
22.7.18	Landesmeisterschaft F5 J	Wesel

TERMINE 2018

Termin	Veranstaltung	Ort
29.7.18	Landesmeisterschaft F5 J	Dingden / Hamminkeln
30.9.18	Landesmeisterschaft F5 J	Losser / Niederlande
7.10.18	Landesmeisterschaft F5 J	Düsseldorf

SEGELFLUG

4.7. bis 14.7.	Deutsche Meisterschaft Segelkunstflug	Hayingen
8.7. bis 21.7.18	Segelflug-Weltmeisterschaft	Ostrów (PL)
24.7. bis 3.8.18	Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen	Lachen-Speyerdorf
28.7. bis 11.8.18	Segelflug-Weltmeisterschaft	Pribram (CZ)
30.7. bis 10.8.18	Deutsche Meisterschaft der Junioren	Grabenstetten
3.8. bis 12.8.18	Weltmeisterschaft Segelkunstflug	Zbraslavice (CZ)
22.9. bis 23.9.18	4. Segelkunstflugwettbewerb „DoSi“	Bergneustadt

MOTORFLUG / ULTRALEICHTFLUG

1.4.18 bis 15.10.18	Jahressportflug 2018	
29.6. bis 1.7.18	Airlebnis NRW	Hamm
8.9.18	Fly-In	Wipperfürth
25.11.18	MotKo-/ULko-Tag	Kamen

Indoor-Skydiving Vom Trend zum Sport

In Jette Kasper (12) ist der Sportgeist erwacht, seitdem sie regelmäßig trainiert. Das olympische Motto „dabei sein ist alles“ war für sie die Motivation, sich für ihren ersten Wettbewerb anzumelden. In der Disziplin Solo Freestyle Junior U16 stellte Jette zwei Minuten lang im Windkanal ihr Können unter Beweis.

Bei der ersten Deutschen Meisterschaft (DM) im Indoor Skydiving in Bottrop kämpften Anfang April mehr als 100 Sportlerinnen und Sportler in vier Disziplinen um acht Meistertitel. Indoor Skydiving ist als offizieller Wettkampfsport endlich in Deutschland angekommen. Höchste Zeit, um den Anschluss einer aufstrebenden Sportart nicht zu verpassen. Anfang Mai fand im norwegischen Voss die erste FAI-Euromeisterschaft statt – ohne



FALLSCHIRMSPRINGEN

Text und Foto: Daniela Blobel

ein deutsches Team. Wenn im Oktober in Bahrain die bereits dritte FAI-Weltmeisterschaft (WM) im Indoor Skydiving startet, werden die in Bottrop gekürten Deutschen Meister dabei sein. Zwar wird Jette nicht mitfahren, hat aber schon angekündigt, dass der erste nicht ihr letzter Wettbewerb bleiben soll.

Die Teilnehmeranzahl bei der DM in der inoffiziellen Disziplin Junior Freestyle zeigt, dass Jugendliche Indoor Skydiving als Sport für sich entdeckt haben. Die Fallschirmsportkommission im AEROCLUB | NRW arbeitet unter Leitung von Gerhard Währisch bereits an einem Konzept zur Nachwuchsförderung.

Kontakt: Gerhard Währisch, E-Mail: gw@wfnetz.de

FORSCHEN BAUEN FLIEGEN



Text und Fotos: Till Sandtner

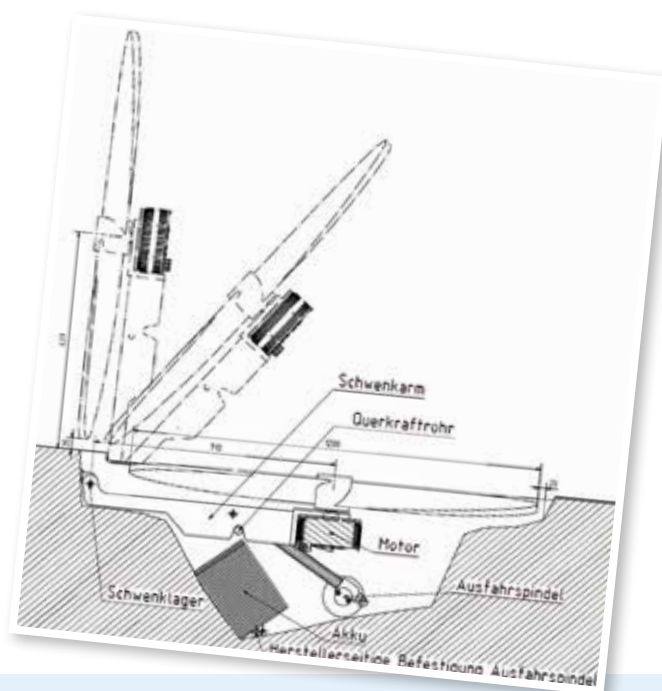
Als flugwissenschaftliche Vereinigung unterscheidet sie sich die Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen e. V. (FVA) in ihren Vereinszielen von den anderen Vereinen. Sie wurde 1920 gegründet, gehört zu den zehn akademischen Fliegergruppen Deutschlands - der einzigen in Nordrhein-Westfalen - und sind in der Idaflieg e.V. organisiert.

Jeder, der sich mit dem Vermessen von Segelflugzeug-Prototypen zur Erstellung einer Segelflugzeugpolare beschäftigt, weiß, was sich dahinter verbirgt. In diesem, hoffentlich nicht letzten, „Akafliegartikel“ im Luftsportmagazin wollen wir unser Konzept vorstellen, aktuelle Forschungsprojekte erläutern, euch beim Bau eines Prototypen teilhaben lassen, technische Herausforderungen beim Elektroflug erklären und davon überzeugen, dass ein rein studentischer Verein weit mehr bietet und schafft als das Klischee erzählt.

Es ist ungefähr 100 Jahre her, als unter Karman und Junkers an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) in Aachen erste Flugenthusiasten zusammenkamen, um in die dritte Dimension zu steigen. Als erster Prototyp der FVA hat die FVA-1 „Schwatze Düvel“ erfolgreich am Rhönwettbewerb teilgenommen. Zudem wurden mit Wolfgang Klemperer und den durch die FVA gebauten Flugzeuge einige Weltrekorde geflogen. Auch der Gummiseilstart, so erzählt man sich heute, wurde von der FVA erfunden oder als erstes in die Tat umgesetzt. Die Neugier und der Drang „einfach mal auszuprobieren“ ohne wirtschaftliche Interessen verfolgen zu müssen, war schon immer der natürliche Gedankengang eines FVAlers. Technische Fortschritte schaffen und diese als Pilot auszunutzen, verhalf Felix Kraft mit dem Segelflugzeug, FVA-10, der „Rheinland“ zur ersten Alpenüberquerung mit einem Segelflugzeug.

Wenn man die revolutionären und zügigen Entwicklungsprojekte von früher mit denen unserer heutigen Projekte vergleicht, hat sich einiges verändert. Technisch sind Segelflugzeuge heute ziemlich ausgereift und die neuen Muster, die jedes Jahrzehnt von der Handvoll Hersteller auf den Markt gebracht werden, unterscheiden sich nur in den Details. So geht es auch bei unserem aktuellen Projekt um ein System eines Flugzeuges und nicht um die komplette Neuentwicklung. Ein nachrüstbares elektrisches Antriebssystem als „Flautenschieber“ wurde entwickelt. Zum Geburtszeitpunkt der Idee in 2011 war man noch fast alleine, heute gibt es bereits solche Systeme in Serienreife. So haben wir im Laufe der Zeit ein paar Anpassungen machen müssen. Der Grund unserer längeren Entwicklungszeit liegt im Detail. Es wurde ein neues Verfahren zum Verbinden der Batteriezellen entwickelt, ein auf die ASW-28 angepassten Steigflugpropeller gebaut und auf die Nachrüstbarkeit geachtet. Das System wurde mit einem Verbrennungsmotor hinsichtlich Reichweite und Gewicht konkurrenzfähig. Die Vorteile von vereinstauglicher Bedienung, hoher Zuverlässigkeit, Co2-neutraler Nutzung sprechen für sich.

Das FVA-Netzwerk der nun nicht mehr Studierenden besteht aus einem breiten Spektrum an Leuten, die in der Luftfahrtindustrie, Hochschullehre und in der Forschung aktiv sind und einen ständigen engen Kontakt halten. Viele sind heute aktiv in anderen Vereinen, kommen zur alljährlichen „Nikolausfeier“ ins Hochschulgebäude der RWTH zurück und stehen als Ansprechpartner zur Unterstützung unserer Projekte zur Verfügung. Wie schafft man es eigentlich sein Studium in Kombination mit intensiver Vereinsarbeit, zeitaufwändigen Streckenflügen und Forschungsprojekten erfolgreich anzugehen? Das Ingenieurs-



- ^ Antriebssystem mit Einzelkomponenten, Schematische Darstellung der Kinematik
- < Geschult wird auch fleißig in der FVA. Jedes Jahr fahren wir ins Zentralmassiv. Viele junge Fluglehrer bringen hier den angehenden Ingenieuren das Fliegen bei. Natürlich mit AEROCLUB | NRW ATO!

studium an der Hochschule in Aachen ist zwar nicht auf die leichte Schulter zu nehmen und die Klausuren bedürfen einer gründlichen Vorbereitung, aber die Kombination aus Praxis und Theorie machen uns zu besseren Ingenieuren. Somit stört es auch kaum, wenn der ein oder andere Mal das ein oder andere Semester anhängen muss. Die gut ausgebaute Vereinswerkstatt im Gewerbegebiet Aachener Kreuz ist dabei Grundlage für sämtliche Arbeiten im Verein. Nicht nur haben wir dort 450qm Fußboden beheizte Werkstattfläche zu nutzen, sondern sind einer der F-Betriebe des AEROCLUB | NRW und somit berechtigt sehr komplexe Arbeiten durchzuführen. Die jährlichen Audits des LBA/EASA bestätigen das. Viele Mitglieder verbringen hunderte Stunden im Jahr mit Harzen, Programmieren, Konstruieren, um die erdachten Dinge in die Praxis umzusetzen. Dabei ist nicht nur ein enger Kontakt zu den Hochschulinstituten wichtig, sondern auch ganz besonders die Wissensweitergabe an die nächste Generation. „Learning by doing“ spielt also eine wichtige Rolle und man ist nicht sauer, wenn es z.B. beim ersten Mal Harzanrühren zu einem schaumigen Becher kommt. Aber ja, es ist herausfordernd, das Studium neben den ganzen anderen Tätigkeiten nicht schleifen zu lassen.

Im kommenden Beitrag wollen wir euch detaillierte Informationen und Beschreibungen zur Entwicklung eines neuen Flugzeuges, der FVA-29, weitergeben. Wer in der Zwischenzeit mehr erfahren will, ist herzlich zu einem Besuch auf unserer Homepage www.fva.rwth-aachen.de eingeladen.

VERBAND

Vereinsgespräch vereinbaren

Text: Daniela Blobel

Ein Hauptaugenmerk der Kommunikationsoffensive des Präsidiums liegt darin, offene Gespräche mit den Mitgliedsvereinen zu führen. Seit 2016 tourt das Präsidium gemeinsam mit dem Geschäftsführer des Verbandes zu den Flugplätzen in Nordrhein-Westfalen.

„Der Austausch mit den Vereinsvorständen und den Vereinsjugendvertretern ist erfrischend und erzeugt noch mehr gegenseitiges Verständnis für die jeweiligen Herausforderungen“, berichtet Präsident Stefan Klett.

Terminvereinbarung

Ein Abend im Monat ist geblockt für Gespräche mit unseren Mitgliedsvereinen vor Ort auf den Flugplätzen. Interessierte Vereine nehmen zur Terminabsprache bitte Kontakt zum Geschäftsführer auf:

Boris Langanke
langanke@aeroclub-nrw.de
 Tel: 0203 / 77844-11



Mathias Henckels sieht sich den Hebel an, mit dem er künftig anstelle mit den Füßen das Seitenruder des Flugzeuges mit der Hand bedienen kann. Die Firma Aeroconcept GmbH Merzbrück rüstet das Flugzeug fachgerecht mit der zusätzlichen Handsteuerung aus.



Mathias Henckels neben der ASK 21, welche die Luftsportgruppe Erbslöh vom Unternehmen Aeroconcept GmbH Merzbrück für Piloten mit Handicap umrüsten lässt.

Segelfliegen mit Handicap

Den Traum nicht aufgeben

Text: Jürgen Fischer, Fotos: Andreas Henckels

Mit 16 Jahren erfüllte sich Mathias Henckels seinen Traum vom Fliegen. Nachdem er zuvor Luftsport als begeisterter Modellflieger betrieben hatte, ging er von nun an selbst in die Luft. Im Winter 2013 begann er bei der Luftsportgruppe Erbslöh Langenfeld seine Ausbildung als Pilot. Die Fliegerkarriere war ihm gewissermaßen in die Wiege gelegt: Vater Andreas war seit 1968 passionierter Segelflieger, ebenfalls bei den Langenfelder Segelfliegern.

Doch am 5. Mai 2016, nach über 150 Starts, vielen Alleinflügen mit ASK18, ASK 23 und LS4 und kurz vor seiner Lizenzprüfung, drohte der Traum zu platzen. Mit dem Mountainbike fuhr Mathias in Villingen Downhill und verunglückte schwer. Mit zahlreichen schweren Verletzungen flog ihn der Rettungshubschrauber ins Krankenhaus. Die Ärzte retteten mit einer Notoperation sein Leben, doch durch einen Bruch der Wirbelsäule zwischen dem fünften und sechsten Brustwirbel blieb er querschnittsgelähmt. Wider allem Anschein sollte dies aber doch nicht das Ende des Traums vom Fliegen sein. Noch während seines Krankenhausaufenthaltes und der folgenden Reha gaben ihm seine Fliegerkameraden nach Kräften Unterstützung und machten ihm Mut, das Fliegen trotz allem nicht aufzugeben.

Den ersten Schritt zurück in die Luft machte Mathias ein gutes Jahr nach seinem schicksalhaften Unfall am 5. Juli 2017: Über die Fliegerkameraden Wolfgang Joschko und Elmar Fischer gewann er den Kontakt zum Luftsportclub Bad Homburg, der über einen Duo Discus mit Spezialsteuerung für mobilitätseingeschränkte Piloten verfügt. An einem Flugtag während des

dortigen Sommerlagers platzierte der Cheffluglehrer des Vereins, Peter Frisch, den Burscheider persönlich im Cockpit.

Nach dem Start vom Flugplatz Anspach kurbelte Mathias den Duo über zwei Stunden lang über den Taunus. Mathias über die ihm bis dahin unbekannte Art der Steuerung: „Zuerst war es ja etwas ungewohnt, aber nach einiger Zeit klappte es ganz gut.“ Stolz konnte er am Ende des Tages seinen ersten Streckenflug in die OLC-Datenbank einstellen: 96 Kilometer mit einem Speed von 46 km/h hatte er von Anspach über Reichenbach, Langgöns, den großen Feldberg und zurück nach Anspach geschafft.

Damit hatte er auch seine Fliegerkameraden von der LSG Erbslöh und vor allem Cheffluglehrer Jochen König und den Vorstand überzeugt. Jochen hatte Mathias schon kurz nach dem schweren Unfall auf der Intensivstation Mut gemacht, das Fliegen nicht aufzugeben. Der Vorstand beschloss, dem Vorbild des Bad Homburger Vereins zu folgen und ebenfalls ein Flugzeug mit Handsteuerung für mobilitätseingeschränkte Piloten auszurüsten.

Das passende Flugzeug war schnell ausgemacht: Der Verein nutzt neben zwei ASK 13 auch eine ASK 21 in der Ausbildung, für die Alexander Schleicher Segelflugzeugbau in Poppenhausen eine Handsteuerung des Seitenruders anbietet. Der Vorstand um den Vorsitzenden Jürgen Blome streckte seine Fühler aus und suchte nach Sponsoren, die dem Verein den Kraftakt ermöglichen, das Erlebnis Segelfliegen auch mobilitätseinge-



schränkten Piloten zu ermöglichen. Und dazu gehört mehr als die Ausrüstung eines Flugzeugs: Auch die sanitären Anlagen des Flugplatzes müssen entsprechend barrierefrei hergerichtet werden. Insgesamt ist dies ein Aufwand in Höhe eines gut fünfstelligen Eurobetrages.

Der Langenfelder Verein gewann die Unterstützung nicht nur von Mathias' Familie, sondern auch die der Stadt-Sparkasse Langenfeld, der Aktion Mensch e.V., der Rolliflieger und des AEROCLUB | NRW. In Winter 2017/18 baute die Aero Concept GmbH Merzbrück im Auftrag des Langenfelder Vereins die zusätzliche Handsteuerung in die ASK 21 ein.

Mit Hilfe der Sponsoren ermöglicht die LSG Erbslöh künftig Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Ausbildung zum Segelfluggpiloten und die Teilnahme am Flugbetrieb. Sie werden das Flugzeug nach ihrer theoretischen und praktischen Ausbildung und nach dem Erwerb der notwendigen Pilotenlizenz eigenverantwortlich fliegen können - so wie jeder ausgebildete Pilot.

Parallel zur Umrüstung des Flugzeugs baut der Verein seine sanitären Einrichtungen im Vereinsheim am Graf-von-Mirbachweg in Langenfeld mit Unterstützung der Stadt-Sparkasse Langenfeld barrierefrei aus. Insgesamt plant die Luftsportgruppe Erbslöh in den barrierefreien Ausbau ihrer Liegenschaft und des fliegenden Materials rund 25.000 Euro zu investieren. Einen wesentlichen Anteil erbringen die Vereinsmitglieder in Eigenleistung.

^
Christian Ludloff (l.) von der Aeroconcept GmbH Merzbrück baut die neue Bedienung des Seitenruders für Piloten mit Handicap in die ASK21 der Luftsportgruppe Erbslöh Langenfeld ein. Mathias Henckels verfolgt gespannt den Umbau.

LUFTSPORTGRUPPE ERBSLÖH E. V.

Mit derzeit rund 240 Mitgliedern, darunter über 100 aktive Piloten, betreibt der Verein Segelflug als Breitensport. 1950 von 18 Flugbegeisterten als Luftsportgruppe Langenfeld-Leichlingen gegründet erfolgte 1955 der erste Start auf dem eigenen Flugplatz – heute liegt dort ein Freizeitpark inmitten der Stadt Langenfeld. 1981 erfolgte der erste Start auf dem heutigen Segelfluggelände an der Stadtgrenze zu Solingen.

Werkstattleiterausbildung in Schüren zur Zeit des dritten Reichs. Im Hintergrund zu sehen ist ein fast fertiger Rhönbussard.



Die „alte Startstelle“ Ende der 60er Jahre, ehe der Flugplatz zum Verkehrslandeplatz ausgebaut wurde. Der Turm ist noch nicht zu sehen.



^
Die alte Segelfliegerschule mit SG38 aus der Zeit vor Kriegsende. Bis 1945 haben hier zahlreiche Flugschüler das Fliegen gelernt. Nach dem Krieg wurde das Gebäude zunächst als Kinderheim genutzt.

WIEGE DES LUFTSPORTS IM SAUERLAND

Die Gründungsversammlung des historischen Flugsportvereins Sauerland findet am 10. Juni um 14 Uhr in der Fliegerklausur am Flugplatz Meschede-Schüren statt. Alle aktiven und passiven Mitglieder der Sauerländer Flugvereine, Flugbegeisterte und Interessierte, sowie ehemalige Flugschüler aus dem letzten Jahrhundert sind herzlich eingeladen.

Neben der Wasserkuppe, Hirschberg (Jelenia Góra) und Rositten war Schüren eine der bedeutendsten Ausbildungsstätten für den Flugsport. Mehrere tausend Segelflieger und Werkstattleiter wurden hier ausgebildet. Die Wiege des Luftsports im Sauerland schlummert hier in der Homert.

Zu einem ersten Treffen der Versammlung Fluginteressierter aus dem Sauerland und der Luftsportvereinigung Meschede kam es am 20. Januar in der Fliegerklausur des alten, denkmalgeschützten Gebäudes am Flugplatz Meschede-Schüren. Vor 13 Anwesenden brachte Jörg Kirtz seine Pläne und Visionen von einem „Historischen Flugsportverein“ zum Ausdruck. Dieser Verein soll über die Grenzen des Flugplatzes Meschede-Schüren hinaus reichen.

„Schüren ist die Keimzelle des Luftsports im Sauerland“, so Jörg Kirtz. Eine Hauptaufgabe des Vereins wird sein, die Historie der Sauerländer Luftfahrtgeschichte zu sammeln, zu dokumentieren und zu bewahren. Die Zeit drängt. Gesucht werden Zeitzeugen und Dokumente, die diesen Jahrhundertabschnitt hautnah miterlebt haben. Einige Fotos oder Unterlagen schlummern sicher noch auf dem einen oder anderen Dachboden, und würden, wenn sie nicht geborgen werden, für immer

verschwinden. Bevor das wertvolle Material ausgestellt werden kann, muss es gesichtet und archiviert werden. Das Gebäude der „alten Segelfliegerschule“ (Baujahr 1932) soll erhalten und teilweise restauriert werden. Vorsichtig spricht Kirtz von der Einrichtung eines Museums und kleinen Führungen durch das traditionsreiche Gebäude. Auch Inhaber einer Fluglizenz werden ihren Spaß an dem Verein haben. Geplant ist, ein Schulgleiter (SG-38) zu restaurieren und wieder in Betrieb zu nehmen. Weitere historische Flugzeuge und Startarten sollen folgen. Jörg Kirtz rechnet mit dem positiven Synergieeffekt, dass der Platz für Piloten und Besucher an Attraktivität gewinnt wird.

Eine Zusammenarbeit mit dem Deutschen Denkmalamt ist bedeutungsvoll. Bereits jetzt stehen 21 „fliegenden Denkmäler“ unter Denkmalschutz. Die Fliegenden Denkmäler sind zugelassene und flugtaugliche historische Segelflugzeuge. Darunter beispielsweise ein Grunau-Baby, Rhönbussard, Habicht, Doppelraab, Weihe und eine K8b.

Ansprechpartner:

Jörg Kirtz
Tel: 0172-2565222
E-Mail: Joerg.Kirtz@t-online.de

Pascal Kirtz
Tel: 0151-40005835
E-Mail: pascal@kirtz.de



Die Gewinner des Willi-Boecker-Wettbewerbs 2017 von links: Jonas Meisterjahn, Thorben Langner, Frederik Rennebaum



Der Pokal. Das silberne Ka6-Modell schraubt sich über den eingravierten Gewinnernamen symbolisch in die Höhe.

Willi-Böcker-Wettbewerb motiviert zum Überlandflug

Im Jahr 1996 fassten wir in unserem Verein den Entschluss, unsere Segelfluggpiloten nach der Scheinausstellung mit einem vereinsinternen Wettbewerb stärker für den Überlandflug zu motivieren. „Jungscheininhaber“ sollten - unabhängig vom Alter - nach der Ausbildung unsere Flugzeuge intensiver für den Streckensegelflug nutzen.

Aus den Reihen der Fluglehrer wurde dazu im gleichen Jahr der Willi-Böcker-Wettbewerb innerhalb der Luftsportgruppe Menden e.V. (LSG Menden) ins Leben gerufen. Willi Böcker war in den 60er Jahren Vorstandsmitglied der LSG. Er setzte sich für den Aufbau unseres Segelfluggeländes in Menden-Barge stark ein und unterstützte tatkräftig die Interessen des Flieger Nachwuchses in der LSG. Mit dem Willi-Böcker-Wettbewerb bewahren wir ihm ein ehrendes Andenken.

Seit 1996 findet der Wettbewerb in unserem Verein jährlich statt und läuft über die komplette Flugsaison. Die Richtlinien dazu sind einfach: Es wird nach den Regeln der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) geflogen. Gewertet werden die drei punkthöchsten Flüge pro Pilot. Die Auswertung am Ende der Saison erfolgt über das Onlinecontest-Portal. Alle weiteren Durchführungsregeln, wie zum Beispiel die Teilnahmevoraussetzungen, passen auf eine DIN-A4-Seite. Die drei Piloten mit den größten, respektive punkthöchsten Streckenflügen der abgelaufenen Flugsaison werden geehrt.

Text: Jörg Reuter, Fluglehrer der Luftsportgruppe Menden

Fotos: Petra Voß

Die Piloten auf den Plätzen 1 bis 3 erhalten Förderprämien auf das persönliche Vereinskonto gebucht. Mit dieser finanziellen Förderung stehen den Gewinnern in der kommenden Flugsaison weitere fliegerische Möglichkeiten offen. Die Prämien werden zum Teil von ehemaligen Gewinnern gespendet, sodass aus den früher geförderten Piloten inzwischen fördernde Piloten geworden sind.

Der Wanderpokal aus der Mendener Goldschmiede Köster wurde eigens von unserem Goldschmied entworfen. Er zeigt ein silbernes Segelflugzeug, das auf einer Spirale befestigt über der Luftfahrtkarte (Ausgabe von 1996) von Menden und Umgebung symbolisch in die Höhe kreist. An den Rändern des Plexiglassockels wird jedes Jahr der Gewinnername auf kleinen Segelflugzeugsymbolen eingraviert.

Der Rückblick auf die ersten 21 Jahre zeigt, dass viele Nachwuchspiloten – motiviert durch diesen Wettbewerb – in unseren Segelflugzeugen innerhalb des Wettbewerbs fliegerisch und persönlich gewachsen sind. Betrachten wir ausschließlich die Erstplatzierten der vergangenen Jahre, so sind sechs der elf Gewinner (Mehrfachgewinne sind möglich) inzwischen als Fluglehrer in unserem Verein aktiv und die anderen fünf mit dem Verein und dem Segelflug fest verbunden. Es sind viele Faktoren, die zu einer nachhaltigen Jugend-, Nachwuchs- und Überlandflugförderung beitragen (müssen); mit Sicherheit leistet dieser Wettbewerb in unserem Verein seinen Beitrag dazu.

SEGELFLUGGELÄNDE MIT EIGENSTART UND F-SCHLEPP

Unterstützung beim Genehmigungsverfahren

Text: Patrick Kreimer

Rechtsanwalt, Justiziar des AEROCLUB I NRW e. V.

Der LSV Düren-Hürtgenwald e.V. strebt für sein Segelfluggelände, auf dem bislang nur Windenstarts möglich sind, eine Erweiterung der Betriebsgenehmigung auf die Startarten Eigenstart und F-Schlepp an. Wie so häufig, befürchten Anwohner eine unzumutbare Zunahme der Lärmbelastung. Es wurde eine Bürgerinitiative gegründet und auch der Rat der Gemeinde hat sich gegen das Vorhaben ausgesprochen. Um vollendete Tatsachen zu schaffen, hat der Rat der Gemeinde Hürtgenwald eine Änderung des Bebauungsplanes beschlossen. Bislang war das Gelände im Bebauungsplan ausgewiesen als „Segelfluggelände“. Im neuen Bebauungsplan soll zusätzlich angegeben sein: „Nutzung nur durch Segelflugzeuge und Motorsegler, die nicht mit eigener Kraft starten; Startart Windenschlepp.“ Weitere Änderungen sind im neuen Bebauungsplan nicht vorgesehen.

Dieses Vorgehen der Gemeinde ist juristisch ebenso bemerkenswert wie zweifelhaft. Der LSV Düren-Hürtgenwald hat in dieser Situation den AEROCLUB I NRW e.V. um Unterstützung gebeten. Da es um eine Angelegenheit geht, die auch für andere Fluggelände grundsätzliche Bedeutung haben kann, wurde der Vereinsvorstand vom Justiziar des Aeroclub beraten und bei der Formulierung von Stellungnahmen gegenüber der Gemeinde und der Bezirksregierung Düsseldorf unterstützt.

Votum der Gemeinde nicht bindend

Die Zulassung von Flugplätzen einschließlich Segelfluggelände liegt ausschließlich in der Zuständigkeit der Luftfahrtbehörden, hier der Bezirksregierung Düsseldorf. Im Genehmigungsverfahren ist die Gemeinde anzuhören, ihr Votum ist für die Luftfahrtbehörde jedoch nicht bindend. Die Gemeinde handelt daher außerhalb ihrer Befugnisse, wenn sie versucht über den Umweg eines von ihr beschlossenen Bebauungsplanes Einfluss zu nehmen auf den Umfang einer Betriebsgenehmigung für ein Segelfluggelände. Es ist daher möglich, dass eine luftrechtliche Genehmigung auch bei einer ablehnenden Haltung der Gemeinde und selbst bei einem scheinbar entgegenstehenden Bebauungsplan erteilt wird.

Mit Unterstützung von Stefan Klett konnte ein Gespräch des Vereinsvorstandes des LSV Düren-Hürtgenwald, begleitet von Rechtsanwalt Patrick Kreimer, mit dem Landrat und Vorsit-

zenden des Kreissportbundes des Kreises Düren, Wolfgang Spelthahn, seinem Stellvertreter, Alfred Bergrath, und dem Bürgermeister der Gemeinde Hürtgenwald, Axel Buch, vereinbart werden. In dem vom Landrat moderierten Gespräch konnten beide Seiten ihre Standpunkte noch einmal in einer sachlichen und konstruktiven Atmosphäre austauschen.

Bezirksregierung zeigt Flagge

Ferner wurde eine förmliche Stellungnahme gegenüber der Gemeinde im Bebauungsplanverfahren formuliert. Parallel wurde bei der Bezirksregierung Düsseldorf der vom Verein zunächst zurück gezogene Antrag auf Erweiterung der Betriebsgenehmigung erneut gestellt, einschließlich Darstellung der Rechtslage hinsichtlich der geänderten Zweckbestimmung im Bebauungsplan. Die Bezirksregierung Düsseldorf reagierte – aus Sicht des Luftsports – sehr erfreulich, in dem sie in einer Stellungnahme zur beabsichtigen Änderung des Bebauungsplanes sehr deutlich auf die fehlende Zuständigkeit der Gemeinde hinwies und ausdrücklich empfiehlt, „[...] die Erforderlichkeit der Planänderung zu überdenken.“

Damit ist klargestellt, dass der Bebauungsplan der Gemeinde die Erweiterung der Betriebsgenehmigung auf Eigenstarter und F-Schlepp nicht verhindern kann. Wie es nun weitergeht, hängt maßgeblich ab von den vom Verein noch einzuholenden Gutachten zur Umweltverträglichkeit.

Teilerfolg: Turbos und Eigenstarter an der Winde

Ein Teilerfolg kann schon jetzt vermeldet werden: Mit einer von der Bezirksregierung Düsseldorf im Jahr 2017 abgesegneten Änderung der Betriebsgenehmigung ist klargestellt, dass in Düren-Hürtgenwald an der Winde nicht nur reine Segelflugzeuge starten dürfen, sondern auch Turbos und Eigenstarter mit Kilo-Kennzeichen. Man kann sicher darüber diskutieren, ob die Genehmigung eines Geländes für Segelflugzeuge nicht ohnehin Klapptriebwerkler im Betriebsmodus Segelflug mit umfasst. Die Klarstellung in der Betriebsgenehmigung hilft jedenfalls, Diskussionen über diese Frage, zum Beispiel mit Bürgerinitiativen, in einem sehr frühen Stadium zu beenden.

FLIEGER-KIBAZ

Kinderprogramm für Flugplatzfeste und Kitas

FLIEGEREI
FÜR KIDS

Text: Nina Heithausen

Foto: UL-Fluggruppe Nordeifel

Euch besucht eine Gruppe mit Kita-Kindern am Flugplatz, denen ihr ein paar spannende und interessante Stunden rund um die Fliegerei beschenken wollt? Ihr veranstaltet dieses Jahr ein Flugplatzfest und wollt den jungen Gästen ein kindgerechtes Programm bieten?

Dann ist das Flieger-Kibaz genau das Richtige!

Das Flieger-Kibaz ist das Kinderbewegungsabzeichen für den NRW-Luftsport. Es richtet sich an drei- bis sechsjährige Kinder und besteht aus einem Bewegungsparcours mit zehn verschiedenen Stationen, die sich altersgerecht und spielerisch auf die Fliegerei beziehen. Die Kinder durchlaufen den Parcours ohne Zeitlimit. Es werden weder Leistungen bewertet noch Punkte gezählt. Stattdessen fördert das Flieger-Kibaz die Persönlichkeitsentwicklung und weckt die kindliche

Neugier für die Welt der Fliegerei. Als Wertschätzung erhält jedes Kind eine Urkunde. Im vergangenen Jahr haben in NRW rund 600 Kinder das Flieger-Kibaz erworben.

Zum Aufbau des Bewegungsparcours sind keine besonderen Materialien notwendig. Es können Alltags- und Sportmaterialien sowie sonstige Gegenstände, die am Flugplatz vorhanden sind, verwendet werden. Für die Planung sollte ein Organisationsteam eingesetzt werden. Für die Durchführung selbst werden rund zehn Helfer für den Auf- und Abbau sowie für die Betreuung der Kinder und der Bewegungsaufgaben benötigt.

Materialien, wie die Urkunden und ein Handbuch samt Bewegungsaufgaben sowie zahlreichen Hinweisen zur Planung und Durchführung, bekommen Luftsportvereine kostenlos beim AEROCLUB | NRW.



Weitere Infos zum Flieger-Kibaz:

Nina Heithausen

Fachkraft

„NRW bewegt seine KINDER!“

Tel.: 0203 / 77 8 44 - 51

E-Mail: heithausen@aeroclub-nrw.de

von links: Hermann J. Hante; Prüfer Sven Endejahn; Christoph Klaas; Klaus Lorenz; Teilnehmer: René Vos, Marek Eichhorn; Thomay Znanewitz; Ausbilder Werner Scheckermann; Weitere Teilnehmer: Jan Frese, H.-C. Früh, Ausbildernovize Fabian Musshoff



Die Teilnehmer verabschieden Hubertus Huttel (mitte) ^ und bedanken sich für seinen Einsatz im Lehrgang

Text: Hermann-J. Hante

Fluglehrerlehrgang für Segelfuglehrer

Vom 17. bis 30. März trafen sich sechs hoch motivierte Segelflieger in Oerlinghausen, um das „Lehren“ zu lernen. Mit tatkräftiger Unterstützung von Hubertus Huttel, Werner Scheckermann und als Ausbildernovize Fabian Mußhoff wurde das umfangreiche Ausbildungsprogramm abgearbeitet.

Jeder der Kandidaten hatte mindestens 20 Starts durchzuführen. Darin wurde eine einheitliche Ansprache neben Tricks und Kniffe für den Fluglehrer vermittelt. Die Sicherheit der Ausbildung ist ein zentrales Anliegen der Ausbilder. Daher wurde die Praxis durch ein entsprechendes Theorieprogramm ergänzt - oft bis spät in die Nacht, selbst nach einem anstrengenden Flugtag. Neben der Vermittlung von praxisnahen Themen gab es auch einen intensiven Kurs in Methodik und Didaktik. Beinahe täglich wurde an den Lehrproben gefeilt und dem Auditorium zur Kritik vorgestellt. Es war eine sehr intensive Zeit für alle Teilnehmer und Ausbilder, an die sich die neuen Fluglehrer immer wieder gern erinnern werden.

Besonders erfreulich ist es, dass alle der angetretenen Kandidaten mit sehr gutem Erfolg ihre Prüfung absolvieren konnten und bereits heute fleißig ihren Fluglehrerdienst in ihren Vereinen absolvieren.

Neben der praktischen und theoretischen Unterweisung im Segelflug haben die Teilnehmer auch eine ganze Menge darüber gelernt, wie man in Zukunft seine Schüler motivieren und begeistern kann. Dies hilft, die Zukunft unserer Vereine zu si-

chern und begeisterte neue Vereinsmitglieder zu finden und an den Verein zu binden.

Von einem kleinen Wehmutstropfen gibt es allerdings doch noch zu berichten:

Es war leider so, dass sich zwar sehr viele Interessenten zu diesem Lehrgang angemeldet hatten, einige Teilnehmer sich jedoch nur wenige Tage vor Lehrgangsbeginn wieder abgemeldet haben. Dies führte dazu, dass die freiwerdenden Plätze in der kurzen Zeit nicht mehr nachbesetzt werden konnten. Damit wurde der Lehrgang am Ende nur mit sechs Teilnehmenden durchgeführt. Eine solche Vorgehensweise der Teilnehmer, scheint langsam zu einem „Normalfall“ zu werden. Das führt zu immensen Problemen:

- Wir können die Lehrgänge nicht mehr optimal besetzen (ideal mit rund zehn Teilnehmern).
- Das Dilemma ist: Die Warteliste ist oft sehr lang, dennoch können wir nicht alle, die wollen, ausbilden.
- Die Finanzierung ist auf zehn Personen ausgerichtet. Wir werden in Zukunft die Preise anheben müssen, um solche kurzfristigen Absagen auszugleichen zu können. Das kann nicht im Interesse der Vereine und Teilnehmer sein.

Bitte helft uns, dass wir auch in Zukunft unsere Lehrgänge mit allen Plätzen, die möglich sind zu besetzen. Es kann und darf sicher immer mal jemand ausfallen. Das ist immer schon so gewesen. Es sollte aber die Ausnahme bleiben.

Ausbildertagung mit den Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster

Text: Hermann-J. Hante

Die Ausbildungsleitung des Landesverbandes, vertreten durch Hermann-J. Hante und Matthias Podworny, hat die beiden zuständigen Bezirksregierungen zu einem Ausbildergespräch eingeladen. Hintergrund ist die einzigartige Konstellation, dass sich für eine genehmigte ATO zwei unterschiedliche Bezirksregierungen sich zuständig zeigen. Damit ein Konsens in der Arbeitsweise und im Antragswesen hergestellt wird, wurde dieser Termin vorgeschlagen.

Der Verlauf der Besprechung hat gezeigt, wie wichtig die genaue Abstimmung der Behörden mit unserer ATO war. Nicht zuletzt wurde vereinbart, ein solches Treffen nun regelmäßig zwei Mal im Jahr stattfinden zu lassen.

Im Bild:

Thomas Schelenz, Matthias Stüper von der BezReg Münster; Thorsten Frisch, Sven Endejan und Dietmar Hansen von der BezReg Düsseldorf; für den AEROCLUB sind Boris Langanke, Volker Engelmann, Matthias Podworny, Hans-Otto Edelhoff und Hermann-J. Hante dabei gewesen.



Neue Funkfrequenzen an Flugplätzen

Bitte fragt eure Fluglehrer nach der aktuellen Auflistung über die neuen Frequenzen an Flugplätzen. Diese wurden und werden im Laufe des Jahres umgesetzt. Es ist nicht gesichert, dass die neuen Frequenzen bereits in der aktuell erscheinenden ICAO-Karte verzeichnet worden sind. Bitte beachtet es und gebt die Information im Verein kund.

Infos über abgelegte Prüfungen an den Verband

Wir möchten euch bitten, uns über erfolgreich abgelegte Lizenzprüfungen kurz zu informieren. Derzeit ist es nicht möglich zu erkennen, ob eine Prüfung erfolgreich abgelegt wurde, oder ob eine Ausbildung nur abgebrochen wurde. Wir würden gerne als Verband den Neuscheinpiloten ein paar Infos/Dank mitgeben. Dazu benötigen wir aber die entsprechende Info.



JUGENDLEITERAUSBILDUNG IN DER LUFTSPORTJUGEND

Die Luftsportjugend NRW bietet im kommenden Winter wieder die Ausbildung zum lizenzierten Jugendleiter an. Die Ausbildung findet an zwei Wochenenden (Freitagnachmittag bis Sonntagabend) in Duisburg statt und schließt nach einer individuellen Projektphase mit einem Einzelgespräch ab. Der Schwerpunkt liegt in der Planung, Organisation und Durchführung von Jugendfahrten, wie beispielsweise Vereinslagern im Segelflugverein.

Teilnehmer erhalten nach erfolgreicher Teilnahme an dem Lehrgang und der Absolvierung eines Erste-Hilfe-Lehrgangs die Jugendleiter-Card (Juleica), die einen als ausgebildeten Jugendleiter ausweist und in vielen Bereichen Vergünstigungen ermöglicht.

WAS HABE ICH VON DER AUSBILDUNG?

Die Ausbildung bei der Luftsportjugend NRW qualifiziert Dich besonders in der Kinder- und Jugendarbeit in Deinem Verein in den Bereichen Förderung, Koordination, Teamfähigkeit und Sozialkompetenz.

TERMIN:

Freitag, 26. Oktober
bis Sonntag, 28. Oktober 2018
und
Freitag, 1. Februar
bis Sonntag, 3. Februar 2019.

KONTAKT:

Interessenten können sich bei Fragen an Hendrik Jaeschke wenden (jaeschke@aeroclub-nrw.de).

**JETZT
ANMELDEN!**

Aktion Freiflug

Wir finanzieren Dir einen Teil deiner Ausbildung!

Die Aktion Freiflug richtet sich an alle Jugendlichen zwischen 14 und 25 Jahren, die ihre Grundausbildung (Freiflug, A-Prüfung) in einer Luftsportart absolviert haben.

Wenn Du dich frei fliegst, schicke uns ein Foto (mit Strauß vor dem Flugzeug oder mit deinem Fluglehrer) und einen Kurzbericht über deinen ersten Alleinflug. Das Meldeformular für die Aktion Freiflug findet Ihr auf www.lsj.de

Auf dem AIRLEBNIS.NRW werden die Gewinner bekannt gegeben. Zu gewinnen gibt es einen finanziellen Zuschuss für deine weitere Ausbildung. Diesen überweisen wir deinem Verein und du bekommst ihn bei der nächsten Rechnung gutgeschrieben und kannst ihn nach Herzenslust verfliegen.

1. Platz: 100 EUR
2. Platz: 60 EUR
3. Platz: 40 EUR

Aktion A-Pilot – Gewinner 2017

Check - Bin ich wirklich allein im Flugzeug?

Text: Jonathan Spohn

Der 13. Mai 2017 bleibt für mich ein unvergesslich schöner Tag und der erste Alleinflug ein einzigartiges Erlebnis.

Der Tag begann, wie jeder Samstag am Flugplatz. Nach dem Briefing um 10 Uhr räumten wir die Halle aus. Das Wetter war zwar besser als vorhergesagt, aber trotzdem nicht gut. Der Wind war relativ stark und die Basis anfangs sehr niedrig. Somit dachte ich, dass ich heute wieder nicht alleine fliegen würde. Dazu kam dann noch, dass mein Fluglehrer nach meinem ersten Start des Tages sagte, dass ich wahrscheinlich noch zwei bis fünf Starts bis zu meiner A-Prüfung benötigen würde.

Doch vor dem zweiten Start des Tages machte er plötzlich Andeutungen, dass es mit der A-Prüfung vielleicht doch noch heute etwas werden könne. Während des zweiten Fluges war ich dann schon etwas angespannter, denn ich wollte alles perfekt machen. Mein Fluglehrer bat einen anderen Fluglehrer darum, mich zu überprüfen. Ab diesem Zeitpunkt war meine Nervosität am größten. 30 Starts zuvor hatte ich einen zweiten Überprüfungsstart "verhauen". Doch diesmal hat alles gut geklappt. Ich war sehr erleichtert und konnte mich nun endlich auf meinen ersten Alleinflug konzentrieren. Nachdem

Neue Antragsformulare

für Förderung von Fliegerlagern

Für die Bezuschussung von Jugenderholungs- und Freizeitmaßnahmen mit Geldern aus dem Kinder- und Jugendförderplan gibt es neue Antragsformulare.

Diese können Luftsportvereine per E-Mail an heithausen@aeroclub-nrw.de oder telefonisch unter 0203 / 77 8 44 – 51 anfordern.

Für das Jahr 2018 gelten für die Abgabe von Anträgen folgende Fristen:

Abgabefrist für alle Maßnahmen, die in den NRW-Sommerferien 2018 (16.07. bis 28.08.18) stattfinden: 17.06.18

Abgabefrist für alle übrigen Maßnahmen: zwei Wochen vor Beginn



mir mein Fluglehrer noch ein paar Tipps gegeben hatte, ging es los. In erschreckend kurzer Zeit hob die ASK 21 ab und war deutlich wendiger als zuvor mit Lehrer. Während des F-Schlepps fing ich an zu singen, denn ich konnte es kaum glauben. Direkt nach dem Ausklinken musste ich mich erst einmal versichern, ob ich auch wirklich alleine im Flugzeug bin. Nach einer guten ersten Landung, folgten dann noch zwei weitere Alleinflüge. Alle verliefen gut.

Doch dann kam es nach der dritten Landung zu dem etwas "unangenehmen" Teil der A-Prüfung.

Direkt nach dem Ausrollen wurde mir ein Strauß aus Brennnesseln und Dornen übergeben und mein "Thermikgefühl geweckt". Für alle Nicht-Segelflieger: Beim „Thermikgefühl wecken“ verpassen alle Anwesenden dem Alleinflieger einen mehr oder weniger festen Klaps auf den Po. Zum Abkühlen folgen dann zwischenzeitlich ein paar Ladungen Wasser, die über dem angehenden Segelflieger ausgeleert werden.

Jugendvergleichsfliegen NRW

Text: Benjamin Ortmann, Benjamin Lippe,
Christian Schäfer, Constantin Budny
Foto: Jan Leistenschlag

Der Aero-Club Mülheim an der Ruhr richtet vom 7. bis 9. September erstmalig das Jugendvergleichsfliegen Nordrhein-Westfalen auf dem Flughafen Essen/Mülheim aus.

Das Jugendvergleichsfliegen ist nicht nur ein Segelflug-wettbewerb, bei dem es darum geht, in verschiedenen Wertungsflügen sein fliegerisches Können unter Beweis zu stellen. Vielmehr sollen die Jugendlichen die Gelegenheit bekommen sich kennenzulernen und auszutauschen. Für junge Segelflugschüler, die kurz vor ihrem Lizenzerwerb stehen und junge Piloten, die ihre Lizenz erworben haben, bietet sich beim Jugendvergleichsfliegen die Möglichkeit in den Wettbewerbsalltag zu schnuppern. Zugleich fördert die Vorbereitung das Training fliegerischer Fertigkeiten die von elementarer Bedeutung sind.

Stattdessen wird die Veranstaltung auf dem Segelfluggelände des Flughafens. Es werden über 100 junge Teilnehmer und Helfer aus ganz Nordrhein-Westfalen erwartet, die das gesamte Wochenende über auf dem Flughafengelände verbringen und dort auch übernachten werden. Tagsüber erfolgen die Wertungsflüge unter Beobachtung der Jury, die aus ehrenamtlichen Fluglehrern besteht.

„Wir möchten als Veranstalter der Bevölkerung zeigen, dass wir hier eine wertvolle und nachhaltige Jugendarbeit betreiben. Das ist ein gutes Signal für den Luftsport in unserer Stadt und die vielen begeisterten Menschen“, sagt der ehrenamtliche Jugendleiter Constantin Budny. Die Organisation des Segelflugwettbewerbes plant die Jugendgruppe des Vereins bereits seit Monaten. Besucher sind natürlich herzlich willkommen.



Ansprechpartner zum Jugendvergleichsfliegen:

Hendrik Jaeschke
Jugendbildungsreferent des AEROCLUB | NRW e. V.
E-Mail: jaeschke@aeroclub-nrw.de

Constantin Budny
Jugendleiter des Aero-Club Mülheim e. V.
E-Mail: Constantin.budny@ac-mh.de

LSJ-Segelflugsimulator

Der Segelflugsimulator der Luftsportjugend NRW (LSJ) steht allen Vereinen im AEROCLUB | NRW sowie verbandsfremden Personen und Institutionen zur Verfügung. Er soll den Luftsport außerhalb des Flugplatzes erlebbar machen und als Kommunikationsmedium für interessierte Menschen dienen.

Die Nutzungsgebühr für Mitglieder im AEROCLUB | NRW beträgt 25 EUR pro Tag. Eine Kautions wird nicht erhoben. Für Einrichtungen und Personen, die nicht Mitglied im

AEROCLUB | NRW sind, wird zusätzlich zur Nutzungsgebühr in Höhe von 25 EUR pro Tag eine Kautions in Höhe von 300 EUR erhoben. Der Simulator besteht aus einem TWIN ASTIR Rumpf, einem Windows PC mit der Software Condor Soaring, Tastatur, Maus, einem Fernseher sowie Fahrt- und Höhenmesser sowie einem Variometer. Transportiert wird der Simulator in einem verkürzten Segelflugzeuganhänger.

Buchungsanfragen sind unter wp.lsj.de/service/segelflugsimulator möglich.



Felix Ehrlich



ZUR PERSON:

Felix Ehrlich (Jahrgang 1996), seit 2010 im Aero-Club Ratingen (Flugplatz Meiersberg), Segelflugglizenz SPL seit 2014, TMG Berechtigung seit 2016. Gewinner des Jahressportflugs NRW 2017.

Kreuz und Quer durch NRW

Jahressportflug - Ansporn die Platzrunde zu verlassen

Text Felix Ehrlich

Beim Jahressportflug Nordrhein-Westfalen (NRW) geht es darum, möglichst viele, verschiedene Flugplätze anzufliegen. Durch die Teilnahme an diesem Wettbewerb verbrachte ich den letzten Sommer größtenteils im Flugzeug. Unterwegs war ich mit unserer Vereinsmaschine D-KGTC, einem zweisitzigen Motorsegler vom Typ HK36R Super Dimona.

Seit 2016 studiere ich im schottischen Aberdeen. Der nächste Flugplatz für die allgemeine Luftfahrt ist zwei Autostunden entfernt. Nur während der Semesterferien im Sommer komme ich zum Fliegen. Nach einer langen Flugabstinenz, war ich im vergangenen Jahr entsprechend heiß darauf, wieder im Cockpit zu sitzen. Meine größte Motivation nach dem Segelflugschein (SPL) mit dem Touring Motor Glider (TMG) weiter zu machen war, zielgerichtet andere Plätze anfliegen zu können. Nach Erhalt der Klassenberechtigung war der Sommer 2017 für mich die erste Gelegenheit, Passagiere mitzunehmen. Zum Wettbewerbsende im Oktober hatte ich an den Flugplätzen stolze 18 Stempel auf meiner Wertungskarte gesammelt. Fast genauso viele Fluggäste und Co-Piloten waren während der Flüge mit mir an Bord.

Ein Highlight war die Sauerland-Tour mit sechs angeflogenen Plätzen an einem Tag. Das lohnt sich nicht nur, um Punkte für den Wettbewerb zu sammeln, sondern bietet auch anspruchsvolle Anflüge. Die kürzeste Flugzeit zwischen zwei Plätzen ergab knapp sieben Minuten. Das erforderte hohe Konzentration. Bereits vor dem Start musste der Anflug durchgeplant sein. Ein großer Kontrast zu den kurzen Graspisten sind Verkehrs-

flughäfen mit Kontrollzone. In NRW gibt es einige davon und in diesem Wettbewerb werden sie mit Extrapunkten belohnt. Da ich gerne auch auf Englisch funke, gefielen mir die Flughäfen Dortmund, Paderborn und Münster besonders gut. Hier gibt es meist einen professionellen Airliner-Service mit Follow-Me Car, Crewbus, Lounge und Sicherheitskontrolle.

Insgesamt hat mich der Wettbewerb angespornt, die Platzrunde zu verlassen. In kurzer Zeit konnte ich viel Flugerfahrung sammeln. Kein Flugplatz ist wie der andere. Auch in der Flugplanung entwickelte ich schnell einen persönlichen Workflow, sodass auch dem kurzen „sieben-Minuten Hüpfer“ im Sauerland ein vollständiges Briefing zugrunde lag. Das alles hatte einen guten Trainingseffekt. Der Wettbewerb hat mich dazu gebracht Flüge zu planen, die ich mir wahrscheinlich sonst nicht ausgesucht hätte. Der ein oder andere neue Lieblingsanflug ist dabei hängen geblieben und steht jetzt schon auf meinem Flugplan für den Sommer 2018. Am Jahressportflug 2018 nehme ich wieder teil.

Wettbewerbsergebnis Jahressportflug NRW 2017

Beim Jahressportflug bleibt es spannend bis zum Schluss. Eine Tabelle, wie beispielsweise bei den dezentralen Wettbewerben der Segelflieger, gibt es nicht. Erst nach der Auswertung im November weiß man, wer den Wettbewerb für sich entschieden hat. Die Siegerehrung findet traditionell seit 15 Jahren im Rahmen des Luftsporttages in Kamen auf der Ultraleichtflug- und Motorflugtagung statt.



Anflug auf Helgoland mit einer Cessna C172,
Foto: Hendrik Jaeschke



Anflug auf Rheine-Hopsten mit einer Comco Ikarus C42B, Foto: Hendrik Jaeschke

Ergebnis Jahressportflug NRW 2017

Ausschreibung Jahressportflug NRW



Klasse	Platz	Pilot	Verein	Punkte
Junioren	1.	Felix Ehrlich	Aero-Club Ratingen e. V.	42
Junioren	2.	Kai Jordan	Flugsportverein Oberhausen Duisburg e. V.	23
Junioren	3.	Simon-Josef Meiswinkel	Kölner Klub für Luftsport e. V.	19
Allgemein	1.	Matthias Podworny	Luftsportgemeinschaft Lippe Süd-Ost e. V.	30
Ultraleichtflug	1.	Christian Schücker	Fliegerclub Stadtlohn e. V	32
Ultraleichtflug	2.	Hermann Burbaum	Fliegerclub Stadtlohn e. V	23



Christian Schücker vor seinem Kiebitz

Neuer Kommissionsvorsitzender Ultraleichtflug

Text Hendrik Jaeschke

Foto: Finn Schücker

Seit dem 26. November 2017 ist Christian Schücker neuer Vorsitzender der Ultraleichtflugkommission im AEROCLUB | NRW e.V. und löst damit den vorherigen Vorsitzenden Werner Höhn in seinem Amt ab. Christian fliegt seit acht Jahren im Fliegerclub Stadtlohn e.V. und ist stolzer Pilot seines selbstgebauten Doppeldeckers Platzer Kiebitz, mit dem er regelmäßig durch Deutschland und Europa tourt. Bei Fragen und Anregungen zum Ultraleichtfliegen in NRW erreicht Ihr ihn über ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de.



TRAININGSLAGER D-KADER NRW

in Puimoisson

Text: **Steffen Schlottbom, Max Waldow**
 Bilder: **Lena Platzeck, Steffen Schlottbom**

Am Montag den 26. März 2018 eröffnete der D-Kader des Landes NRW in Puimoisson, im Süden Frankreichs, sein alljährliches Strecken- und Alpenflugtraining. Die Piloten und Trainer machten sich am Wochenende aus dem gesamten Bundesland auf den langen Weg nach Frankreich, um dort ihre ersten Flugstunden der Saison zu sammeln. Für einen großen Teil der Teilnehmer waren dies auch gleichzeitig die ersten Flugerfahrungen in den Alpen.

Da das Training offiziell erst am Montag begann, blieb ausreichend Zeit sich zu akklimatisieren, die Flieger vorzubereiten und schon einmal mit den Gegebenheiten des Flugplatzes und der Umgebung vertraut zu machen, indem erste Außenlandefelder besichtigt wurden. Darüber hinaus konnte man sich bereits ausführlich mit den Bergen entlang der Haupt-Flugstrecken beschäftigen, sowie die Sauerstoffanlagen für anstehende Wellenflüge testen.

An den ersten Tagen war bereits sehr gutes Wetter, sodass die doppelsitzigen Einweisungsflüge schnell absolviert und die ersten Strecken geflogen werden konnten. Bereits nach zwei Tagen waren schon alle Trainees eingewiesen und das selbstständige Fliegen im Team mit den Trainern zusammen konnte losgehen. Nachdem die Grundlagen des Alpensegelflugs beherrscht wurden, konzentrierte man sich auf den Teamflug im Hinblick auf die Vorbereitung der anstehenden deutschen Meisterschaft der Junioren (DMJ) im Sommer in Grabenstetten.

Bis Ostern blieb das Wetter konstant thermisch fliegbar und die Kader-Piloten sammelten einiges an Erfahrung und Stunden. Zu Ostern hielt dann die erste ersehnte Wellen-Wetterlage Einzug. Für viele der D-Kader Piloten war es das erste Mal „Welle fliegen“, weshalb sich auch der Einstieg in das Aufwindsystem für einige schwieriger gestaltete. Aber einmal im laminaren Steigen angekommen, staunte man nicht schlecht, welche Aussichten und Strecken über die Alpen möglich wurden. Als besonders interessant und spannend erwies sich die Welle am Pic de Bure, nördlich des Flugplatzes Gap Tallard, an dem es dann auf über 5.000m MSL ging.

Leider waren die Tage nach Ostern von südlichen Winden geprägt, die für viel Feuchte und Bewölkung sorgten und damit den Streckensegelflug stark einschränkten. Die Zeit der beiden nicht fliegbaren Tage widmete man sich den Kurzreferaten, welche von den Kaderpiloten im Vorfeld der Trainingsmaßnahme erarbeitet wurden. Von allgemeinen Themen zu Pilot und Flugzeug über die Optimierung von Schnittgeschwindigkeiten bis hin zum Teambuilding im Hinblick auf die anstehende DMJ bildete sich der Kader Pilot gemeinsam mit den Trainern fort. Zu guter Letzt waren der Donnerstag und der Freitag wieder fliegbar und wir konnten sehr zufrieden die Rückreise antreten.

Insgesamt hatten wir tolle Flüge und Eindrücke, konnten durch die vielen Flugstunden und Referate einiges an Erfahrung sammeln. In diesem Sinne möchten wir uns ganz herzlich bei allen Trainern und Organisatoren bedanken.



Hinten:

Sebastian Heßner, Sven Inselberger,
Nils Landmesser, Dirk Landmesser,
Thomas Dahmann, Jan Eric Krüger,
Nora Geusen, Falco Schlüter,
Michael (Mops) Breitbach,
Reiner Schmadel, David Neuber,
Ulrich Schulze, Etienne Dollhausen,
Oli Knischewski, Thorben Langner,
Torben Raatz, Francois Ferenschütz,
Julius Hanßen

Vorne:

Frederic Hanisch, Hendrik Löser,
Max Waldow

Torwart: Marius Stelzer

Fehlt:

Frank Beckmann, Hubs Huttel,
Kevin Lippold, Steffen Schlottbom





^

Das Fliegen in seiner Schönheit und Erhabenheit vereint uns Piloten. Wir können es vielleicht nur manchmal nicht sehen.

ULTRALEICHTFLIEGER IDIOT ODER PILOT?

Text: Marie-Theres Horowski

UL-Flugschule Oerlinghausen / Segelflugschule Oerlinghausen

Eine Partnerschaft bietet viele Vorteile. Neben der emotionalen Bindung verschafft sie ein Gemeinschaftsgefühl und Sicherheit. Jede gute Partnerschaft wird von Hochs und Tiefs geprägt. Schließlich treffen Individuen aufeinander, die sich in ihren Ansichten und Wünschen nicht immer einig sind. Das müssen sie auch nicht. Denn durch die großen und kleinen Unterschiede wächst die Vielfalt, die eine Partnerschaft ausmacht.

Wenden wir uns dem Luftsport zu, müssen wir uns eingestehen, dass eine Partnerschaft außerhalb einer Sparte wenig gelebt wird. Auf den Flugplätzen finden sich oft alle Klassen, aber miteinander haben sie wenig zu tun. Selbst innerhalb eines Vereins, in dem alle Sparten präsent sind, heißt es „die Motorflieger“, „die Segelflieger“ oder „die Ultraleichtflieger“. Manchmal sind diese Worte sogar mit einem Unterton geschmückt, der sicherlich dem einen oder jedem schon einmal begegnet ist. Besonders die Ultraleichtflug-Piloten, mit ihrer deutlich jüngeren Sparte, haben neben den Motor- und Segelfliegern scheinbar einen schlechteren Stand.

Jeder neigt dazu, seine eigene Sportart in den Himmel zu loben. Das ist menschlich und verständlich. Doch letztendlich fliegen wir alle durch dieselbe Luft. Warum also kommen wir nicht so gut miteinander aus? Gibt es wirklich triftige Gründe für eine Spannung zwischen den Sparten? Oder haben wir uns bisher zu oberflächlich miteinander beschäftigt?

Ursache und Wirkung

Der Motorflug, ausgeübt innerhalb der Privatpilotenlizenzen, hat in den vergangenen Jahren vor allem durch die Klasse der Ultraleichtflieger durchaus Konkurrenz erhalten. Die früher gern als „fliegende Joghurtbecher“ verlachten Ultraleichtflugzeuge haben sich stark gemauert. Mittlerweile locken sie potentielle Mitglieder und Kunden. Ihre hochmodernen Maschinen stehen hinsichtlich der Leistung und Ausstattung den „Echos“ in wenig nach. Im Gegenteil – sie punkten noch dazu mit günstigen Preisen, vor allem in Bezug auf die Ausbildung und das Fliegen nach Lizenzerhalt. Ende 2017 einigten sich Vertreter des Europäischen Parlaments und des Ministerrats auf eine Gewichtserhöhung für Ultraleichtflugzeuge von derzeit 450 Kilogramm (plus Rettungssystem) auf 600 Kilogramm. Das ist ein Meilenstein für die Ultraleichtflugzeuge. Sie rücken damit sehr nah an den Motorflug heran. An dieser Stelle schreien die Motorflieger sicherlich entrüstet auf. Dürfen sie auch, denn trotz der 600 Kilogramm schweren Ultraleichtflugzeuge bleibt es dem Motorflug vorbehalten, mehr als einen Passagier mit an Bord zu nehmen. Auch zusätzliche Berechtigungen, wie Instrumenten- und Kunstflug, stehen den Ultraleichtfliegern nach wie vor nicht zu. Hier punktet der Motorflug in seiner Vielfalt. Und auch der Segelflug hat hier einiges zu bieten. Der größte Vorteil der Segelflieger ist, dass interessierte Jugendliche den ersten Einstieg in die Fliegerei bereits mit 14 Jahren finden können (Ausübung mit 16 Jahren), während der SPL (UL) und der LAPL erst ab 16 Jahren angegangen werden kann (Ausübung mit 17 Jahren). Außerdem ist hier die

gelebte Gemeinschaft aufgrund der Beschaffenheit des Segelfliegens mit Sicherheit am größten. Segelflieger verbringen oft den ganzen Tag miteinander. Motor- oder Ultraleichtflieger hingegen kommen zum Flugplatz, ziehen die eigene oder gecharterte Maschine aus dem Hangar, fliegen, landen, räumen den Flieger wieder ein und fahren nach Hause. Auch wenn das etwas überspitzt formuliert ist, findet es seine Berechtigung, wenn man über eine längere Zeit das Geschehen auf einem Flugplatz beobachtet.

Gemeinsame Möglichkeiten

Wie nun können sich die Sparten partnerschaftlich verbinden, sodass alle etwas davon haben? Wo finden gerade die UL-Piloten Anschluss? - Der F-Schlepp ist ein gutes Beispiel, denn dieser kann nicht nur durch ein Motorflugzeug erfolgen. Auch diverse Ultraleichtflugzeuge können die Segelflieger in die Thermik bringen. Eine entsprechende Schleppberechtigung kann recht unkompliziert von Inhabern der SPL (UL) erworben werden. Damit ließen sich Kosten beim F-Schlepp sparen. Ein Ultraleichtflugzeug kann meist preiswerter betrieben werden als eine eingesetzte Echo-Maschine. Damit wären die Ultraleichtflieger in das Segelflugeben mit eingebunden.

Die Schnittstellen sind mannigfaltig, doch sie müssen auch genutzt werden. Ein Interessent, der sich als Einstieg für die Klasse Ultraleicht entscheidet, weil er hier in puncto Kosten und Zeit zunächst Vorteile sieht, könnte fünf Jahre später ein Motorflieger sein, der begeistert mit seiner Familie Ausflüge zur Insel unternimmt. Ein UL-Flugschüler könnte sich zwei Jahre nach Abschluss seiner Ausbildung dem Segelflug zuwenden, weil er gern Kunstflug machen möchte, und ein Motorflieger könnte die UL-Lizenz erwerben und ein Ultraleichtflugzeug als Schleppmaschine für die Segelfliegerkollegen steuern.

Es sollte nicht die Sorge darüber dominieren, einen Motor- oder Segelflieger an die Sparte Ultraleichtflug zu verlieren, sondern Freude darin bestehen, Menschen noch intensiver und vielseitiger in die Fliegerei einzuführen und an sie zu binden. Ein Schnuppertag für Lizenzinhaber, an dem sie eine neue Sparten kennenlernen und in Begleitung von Fluglehrer und Fluglehrerinnen eine andere als die vertraute Maschinen ausprobieren können, ist denkbar. Als Abschluss wäre ein Grillabend dann perfekt geeignet, sich über das Erlebte auszutauschen und die Möglichkeiten einer fliegerischen Fortbildung abzuwägen. Die Luftsportjugend des AEROCUB | NRW veranstaltet seit 2010 jährlich das „AIRLEBNIS“, um die Identität als Gemeinschaft der Luftsportler zu stärken, Vorurteilen abzubauen und die Grenzen des Sparten Denkens aufzubrechen. Die dadurch entstandene gute Vernetzung unserer Luftsportjugend sollten wir uns zum Vorbild nehmen.

Es gibt mehr Vorteile als Nachteile, um miteinander auszukommen. Ganz gleich welche Lizenzen sie innehaben oder welche Flugzeuge sie fliegen - alle Piloten und Pilotinnen, sind aufgefordert, sich von einem altertümlichen Klassendenken zu verabschieden und offen aufeinander zuzugehen. Ein partnerschaftliches Denken ist die Grundlage für eine spartenübergreifende Gemeinschaft mit großem Mehrwert. Piloten, die nicht nur von Motorfliegern, Segelfliegern oder Ultraleichtfliegern sprechen, sondern mit den Worten „Wir Fliegerkollegen“ neue Maßstäbe setzen und den Horizont erweitern.



Fünf Segelkunstflugpiloten aus NRW auf ihrem Weg zur WM

Größter Kader aus NRW seit vielen Jahren

Text und Foto: Karsten Woltering

Kaum hat das Flugjahr 2018 so richtig begonnen, zeichnen sich interessante Veränderungen bei den Segelkunstfliegern ab. Obwohl Marvin Woltering in diesem Jahr ausbildungsbedingt nicht an der Weltmeisterschaft (WM) in Zbraslavice teilnehmen kann, stellt Nordrhein-Westfalen (NRW) so viele Piloten, wie schon lange nicht mehr.

Neben erfahrenen Piloten in der Unlimited-Klasse werden sich dieses Jahr auch noch Helge Schulz zu Wiesch und Holger Geusen in der Advanced-Klasse auf den Weg in die Tschechische Republik machen. Beide sind als Nachrücker für die WM-Teilnahme nominiert worden. Für Holger ist es umso erstaunlicher, da er erst im letzten Jahr so richtig in die Wettbewerbsszene eingestiegen ist. Aber gleich beim SalzmannCup konnte er sein Können unter Beweis stellen und den zweiten Platz erfliegen. Das hat ihn letztlich auch in der Rangliste soweit nach vorne gebracht. Damit konnte er das Ticket zur WM lösen. Gut aufgehoben wird sich Holger dennoch fühlen können, stehen ihm so erfahrene Piloten wie Eugen Schal, Michael Spitzer und Sebastian Dirlam aus NRW zur Seite. Dieses Jahr wird der WM-Kader nur aus acht Piloten bestehen - fünf von diesen Piloten haben ihre fliegerische Heimat in NRW.

Vor der WM stehen aber noch einige Trainings mit den erfahrenen Nationalmannschafts-kollegen an. Zudem werden diese auch den Salzmann Cup in Albstadt-Deggenfeld vom 30. Mai bis 3. Juni, und die Deutsche Meisterschaft in Hayingen vom 5. bis 14. Juni nutzen, um sich mit Wettbewerbsflügen für die WM fit zu machen. Für Holger und Helge wird es in Zbraslavice eine interessante Erfahrung sein, sich mit den weltbesten Segelkunstfliegern zu messen. Bereits vor drei Jahren fand eine Segelkunstflug-WM in Zbraslavice statt. Marvin Woltering konnte damals als Neuling hervorragende Platzierungen erfliegen und die Unlimited-Piloten konnten dort sowohl in der Einzel-, wie auch in der Mannschaftswertung eine Medaille erringen. Von daher freuen sich alle Piloten bereits auf diesen Wettbewerb.

DER NUTZEN DES DOPPELSITZERS

in den Luftsportvereinen und als Basis für den Streckensegelflug

Text und Fotos: Sigi Baumgartl,
Segelflugkommission, AEROCUB | NRW

Die Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Dabei wanderte er über die Erde und befuhr die Meere. Aber in acht Millionen Jahren seiner Entwicklung war es ihm nicht möglich, sich vogelähnlich durch die Luft fort zu bewegen. Jetzt kann der Mensch fliegen. Der Segelflieger kommt dabei dem Vorbild der Natur besonders nah, indem er mit den Elementen der Natur und ohne eigene Energie seinen Urtrieb nach örtlicher Veränderung erfahren kann. Hinzu kommt noch der Reiz der erlebten dritten Dimension. Der Wagnisforscher Siegbert A. Warwitz erwähnt den Raumgewinn als Attraktivität und pädagogisch bedeutungsvoll für den Flugsports, weil damit der Luftraum als zusätzlicher Lebens- und Gestaltungsraum für den Sportler verfügbar gemacht wird.

Mag dieser Teil des Streckenflugerlebnisses den Piloten emotional mit Freude erfüllen, so ist ein zweiter Teil rational dominiert und gibt ein Gefühl der Zufriedenheit und des Erfolges. Er besteht aus der optimierten Koordination von Wissen, Beobachten, körperlicher Kondition sowie Selbstkontrolle des Piloten über einen, manchmal sehr langen Flug mit einer sicheren Landung im erstrebten Ziel. Es ist ein geistiger Gewinn, der in der intelligenten Nutzung von Fluggerät, Flugtechnik und Naturwissen besteht (S.A. Warwitz).

Die meisten Inhaber von Segelflugglizenzen beteiligen sich nicht am Streckensegelflug

Warum das so ist und wie es geändert werden kann, wird in diesem Artikel dargestellt. An Erklärungen zu den möglichen Ursachen zu diesem Verhalten fehlte es nicht. Die Thematik wird hier erörtert. Dabei wird kurz die Historie der doppelsitzigen Flugzeuge angeführt und auf die Anforderungen eines Piloten beim Streckensegelflug hingewiesen. Mit Abfragen an Vereine (bisher 20) lässt sich ein Profil des Einsatzes und der Kosten von Doppelsitzern erstellen. Auch mit Hilfe neuer Erkenntnissen zur Didaktik des Streckensegelfluges erlaubt der Einsatz der Doppelsitzer einen neuen Schub zum Überlandflug, den die Segelflug-Gemeinde nicht versäumen sollte.

Als sich der Segelflug um 1925 entwickelte, gab es keinen Doppelsitzer für die Schulung. Es dauerte dann weitere Jahre bis in die Zeit um 1950, dass für die Segelflugschulung geeignete Doppelsitzer, wie z.B. Röhrlerche oder Doppelraab zur Verfügung standen. Seitdem haben sich die Doppelsitzer (Dosi) zur Schulung, wie zum Beispiel Ka7, Ka13, Ka 21, Twin Astir ständig verbessert. In einigen wenigen Vereinen werden inzwischen streckenflugtaugliche Dosi zur Grundschulung eingesetzt.

Abgesehen von Ausnahmen, endet das didaktisch geregelte Fliegen mit Doppelsitzern mit der Grundausbildung zur Erlangung der Fluglizenz. Aber die Fluglizenz ist erst die Vorausset-

zung zum Streckensegelflug beziehungsweise Segelflugsport. Das Allermeiste, was wir zum Streckensegelfliegen lernen und erfahren sollten, findet nach der Prüfung zum Luftfahrer statt. Nach dieser Prüfung sind unsere Piloten in der Regel auf sich allein gestellt, am Boden und besonders in der Luft. Das Lernen bis zur Fluglizenz dauert 1 bis 2 Jahre, aber das Lernen zum Streckensegelflug ein ganzes Fliegerleben - wie wohl die meisten stets neu erfahren.

Den Akteuren in den Mitgliedsvereinen des Deutschen Aero Clubs ist seit langem bewusst, dass der Lizenzinhaber nach seiner Grundausbildung zu wenig betreut und allein gelassen wird. Diese Lücke resultiert aus der Vielfältigkeit des Streckensegelfluges, die bei der Grundausbildung nicht abgedeckt wird. Ganz anders sind die Voraussetzungen z.B. beim Motorflug, wo der Aspirant das ganze Wissen und Können, didaktisch aufbereitet, zum erfolgreichen „Streckenflug“ im Doppelsitzer und zum Teil im Simulator bis zur Prüfung vermittelt bekommt. Der „Neuling“ im Streckensegelflug steht Aufgaben (Kasten 1) gegenüber, die er im Einsitzer üblicherweise nicht lösen kann.

Kasten 1

Anforderungen eines Piloten beim Streckensegelflug:
Es ist zu bedenken, welchen großen Anforderungen insbesondere ein unerfahrener Pilot heute beim Streckensegelflug im Einsitzer gegenüber im Doppelsitzer ausgesetzt ist. Er wird wahrscheinlich überfordert und kann dadurch das noch kleine Potential, das er hat, infolge Stress nicht abrufen, lernt nicht von einem erfahrenen Mitflieger, kann sich keine Aufgaben teilen, wie meteorologische und terrestrische Navigation, Lufträume beachten, Sprechfunk, Computer bedienen, Ausschau nach Thermik, Landefelder, andere Flugzeuge, Interpretation des Flarm-Signals, fortwährend beobachten der Instrumente, wechselnde Richtung und Fahrt im Flug zwischen der Thermik und das noch anspruchsvollere Steuern des Flugzeuges beim Kreisen in der Thermik.

Als Folge entsteht beim Piloten Stress, der die zu bewältigenden Aufgaben weiter senkt und den Überlandflug zum wenig erstrebenswerten Erlebnis macht. Das Ergebnis dieser Vorgänge wissen wir aus Erfahrung und lässt sich durch verschiedene Fakten belegen (Kasten 2). Zusammengefasst: Rund 75 Prozent Lizenzinhaber bleiben dem Streckensegelflug fern (Kasten 3)! Wollen wir diesen Anteil an Piloten, die nicht über Land fliegen, als gegeben ansehen oder wollen wir ihn vergrößern? Es ist wohl davon auszugehen, dass ein beträchtlicher Teil des 75-Prozent-Kollektivs über Land fliegt, wenn dafür bessere Vo-

oraussetzungen bestehen. Streckensegelflug ist jedenfalls eine Bereicherung. Dazu kommt: Die mit dem Streckensegelflug definierten sportlichen Leistungen sind die Basis für die Anerkennung unseres Sports in der Gesellschaft. Wie können wir den Anteil von Streckenflugpiloten vergrößern? Eine Frage, die seit Jahrzehnten gestellt wird.

Kasten 2

Ergebnisse einer Befragung von Inhabern einer Segelflugglizenz über ihr Verhalten zum Streckensegelflug (Überlandflug). Die Befragten waren Teilnehmer von Seminaren über Streckensegelflug

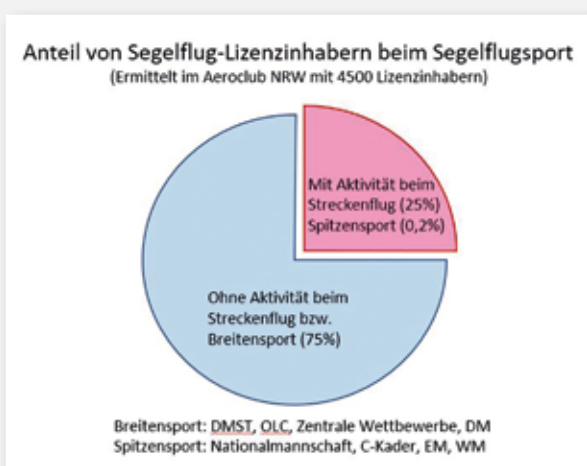
am liebsten allein	10 %
am liebsten im Team	30 %
am liebsten im Doppelsitzer	30 %
nur im Doppelsitzer	30 %

Es bleibt eine Dunkelziffer, die gar nicht Überlandfliegen
Fazit: Nur 10 % fliegen am liebsten allein Überland

Das Ergebnis dieser Befragung geht einher mit der Beteiligung der Piloten im Aeroclub NRW an der DMST bzw. OLC, wo sich nur rund 25 % der Lizenzinhaber beteiligen.

Kasten 3

Im Aeroclub NRW gibt es rd. 5500 aktive Mitglieder. Davon sind rd. 1000 Schüler. Also rd. 4500 Mitglieder haben eine Segelflugglizenz. Davon melden rd. 1100 Piloten Flüge beim DMST bzw. OLC und nehmen an zentralen Wettbewerben einschließlich DM teil. Demnach fliegen 75% aller Piloten nicht Überland bzw. beteiligen sich nicht am Streckensegelflug auf der Basis von Breitensport bzw. Spitzensport. Diese Folgerung ist wohl erlaubt, weil man aus den Erfahrungen der Vereine weiß, dass die allermeisten Piloten ihre Streckenflüge beim OLC melden und damit statistisch erfasst sind. Dazu sind auch die Vereine bemüht, um ihre Aktivitäten und sportlichen Leistungen auf diesem Wege darzustellen. Nur ein Anteil von 25% der Mitglieder betreibt Streckensegelflug und beteiligt sich am Breitensport wie DMST, OLC und Zentrale Wettbewerbe. Davon ist ein Anteil von 0,2% als Spitzensport bzw. Leistungssport einzuordnen. Dazu gehören die Mitglieder der Nationalmannschaft, des C-Kaders und Qualifizierte für EM bzw. WM. Siehe dazu die Kategorien vom DOSB.



Vereine haben reagiert

In den vergangenen Jahren haben einige Vereine Konsequenzen gezogen und dem Doppelsitzer die ihm gebührende Rolle im Segelflugsport eingeräumt. Ein wesentlicher Hebel zu mehr Streckenflugpiloten wird im Einsatz von Doppelsitzern gesehen, die in ihren Leistungen einem Flugzeug der Standardklasse ähnlich oder besser sind. Als besonders vorteilhaft erweist sich hier die Ausrüstung mit einem Klapptriebwerk, das den Einsatzbereich erweitert. Inzwischen liegen Fakten und Erfahrungen zum Einsatz und zu den Kosten von Doppelsitzern vor. Mit deren Hilfe lassen sich dann Wege zeigen, dem Defizit streckenflugwilliger Piloten entgegen zu wirken.

Zum Training im Spitzensport hat der Doppelsitzer an Bedeutung gewonnen

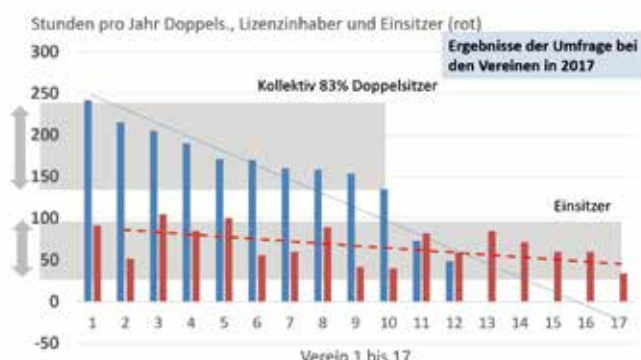
Im Training des Spitzensports wächst dem Doppelsitzer eine auch dominierende Rolle zu. Beim jährlichen Training der Deutschen Junioren-Nationalmannschaft (C-Kader) haben sich bei den rund 15 teilnehmenden Flugzeugen inzwischen acht Doppelsitzer mit zunehmender Tendenz etabliert. Trainer und Trainee fliegen in einem Flugzeug. Auch im Spitzensport haben sich die Aspekte, wie im Kasten 1 erwähnt, gezeigt. Aus dem Dialog und der Erfahrung von Trainer und Trainee im selben Flugzeug ergibt sich ein gegenseitiger Gewinn. Man weiß, dass die Mitglieder des C-Kaders ein überdurchschnittliches Talent haben, das die Entscheidungen eines Piloten beeinflussen. Diese Art der Entscheidungen sind emotional und können so im Doppelsitzer vom Trainer erlebt und aufgenommen werden.

Mit Doppelsitzern erreichen Vereinsmitglieder ein Vielfaches an Flugstunden

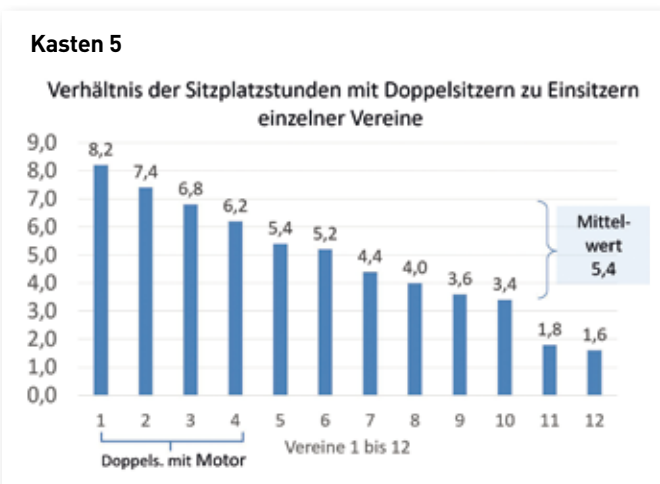
Auf dem Weg vom Einsitzer zum Zweier-Cockpit stellen sich unter anderem Fragen zu den erreichten bzw. genutzten Flugstunden und Kosten.

Dazu wurden Fragebogen an die Vereine im Aeroclub NRW im Oktober 2017 verschickt. Aus den Antworten von 20 Vereinen mit mehrjährigen Erfahrungen mit Doppelsitzern wie (Duo Discus und DG 1000 mit und ohne Klapptriebwerk) im Flugbetrieb ergibt sich ein klares Bild. Die Einsitzer fliegen rund 70h/Jahr. Dagegen die Doppelsitzer rund 180 h/Jahr oder das 2,6-fache (Kasten 4). In dem Diagramm wurde für Anzahl der geflogenen Einsitzer-Flugstunden eine statistisch errechnete Trendlinie (punktiert) dargestellt. Sie sagt aus, dass Vereine mit relativ vielen Doppelsitzer-Flugstunden nicht relativ weniger Einsitzer-Flugstunden aufweisen.

Kasten 4



Im Hinblick auf das vorliegende Thema müssen anstatt der Flugzeugflugstunden die Sitzplatzflugstunden in Betracht gezogen werden. Danach werden mit Doppelsitzern 360 Sitzplatzstunden pro Jahr gegenüber 70 mit Einsitzern geflogen, also das rd. 5-fache, wie das im Diagramm des Kasten 5 dargestellt ist. Doppelsitzer mit Motor fliegen sogar das rd. 7-fache an Sitzplatzstunden gegenüber Einsitzern.



Wie sich zeigt, werden mit einem Doppelsitzer ohne Motor rd. 5mal mehr Pilotenstunden und mit Motor 7 mal mehr Sitzplatzstunden geflogen. Mit Hilfe eines Motors werden 120 h/Jahr/Sitzplatz mehr erreicht. Der Motor hat einen Mehrpreis von 25.000,- €. Ohne MWST. Das bedeutet, dass durch diesen relativ kleinen Mehrbetrag ebenso viel Sitzplatzstunden erreicht werden wie mit fast zwei Einsitzern.

Die Kosten für die Sitzplatzstunde sind mit Doppelsitzern sehr viel kleiner

Neben den erreichbaren Sitzplatzstunden sind die Kosten ein wesentlicher Aspekt. Man kann verschiedene Rechnungen anstellen, um die Kosten eines Flugzeuges zu betrachten. Im Allgemeinen stellt sich die Frage nach den Kosten pro geflogene Stunde bzw. Sitzplatzstunde, wie es in den hier vorliegenden Fällen angebracht ist. Es wurde eine Musterrechnung vorgenommen, die die Kosten pro Stunde und Sitzplatz angibt. Die Parameter der Rechnung sind der Marktwert (ohne MWST) des Flugzeuges mit 1,5% Verzinsung, die Kasko-Versicherung des Marktwertes mit 2%, ein jährlicher Betrag von 800,- € für die Haftpflicht, Wartung und Prüfung. Die Unterstellgebühr wurde außeracht gelassen; sie hätte die Kosten für die Sitzplatzstunde der Einsitzer weiter erhöht (Kasten 6).

Kasten 6

Vergleich der geflogenen Stunden/Sitz/Jahr zwischen zwei Einsitzern (Standardklasse) gegenüber einem Doppelsitzer, ermittelt aus der Flugpraxis von 12 Vereinen

	Sitzplatzstunden	Stunden/Pilot/Jahr *)	€/Sitzplatzstunde
Zwei Einsitzer	160	8	38,-
Duo Discus	340	17	11,-
Duo Discus Turbo	460	23	12,-

*) bezogen auf 20 Piloten eines Vereins

Kommentar: Zwei Einsitzer fliegen zusammen 160 Sitzplatzstunden/Jahr. Dagegen werden mit einem Duo Discus Turbo 460 Sitzplatzstunden/Jahr erreicht. Also 300 h oder rund 200% mehr. Damit erhöhen sich die durchschnittlichen Flugstunden pro Pilot eines Vereins von 8 auf 23 h.

Zusätzlich werden die Kosten für eine Sitzplatzstunde von 38,- €/h auf 12,- €/h reduziert

Sitzplatzkosten errechnet aus dem Marktwert des Flugzeuges und jährlich 2% Versicherung, 1,5% Abschreibung bzw.

Aus den Ergebnissen der vergleichenden Rechnungen gehen folgende Kosten pro Sitzplatzstunde hervor: Clubklasse 21,- €, Standardklasse 38,- €, Doppelsitzer ohne Motor 11,- € und mit Motor 12,- €.

Anders, als vielleicht erwartet, sind die Kosten der Sitzplatzstunde mit dem im Marktwert teuersten und auch bestem Flugzeug mit am kleinsten.

Die Gründe liegen auf der Hand: Die Piloten bevorzugen das Fliegen mit Doppelsitzern aus vielerlei Gründen. Zum Beispiel ist der Aufwand kleiner für zwei Piloten ein anstatt zwei Flugzeuge zu rüsten und an den Start zu bringen. Die Mehrkosten einer Heimkehrhilfe (rd. 25.000,- € plus MWST) werden durch die gewonnenen zusätzlichen Segelflugstunden ausgeglichen. Viele Beispiele dazu sind inzwischen offensichtlich. Mit einem Motor bleibt man nach dem Start „oben“ und muss sich nicht wieder am Boden einreihen. Mit einem Motor wird auch bei schwacher Thermik geflogen. Mit einem Motor im Doppelsitzer kann man auch nur zu zweit vieles unternehmen, wie beispielsweise Ferienfliegen und Wettbewerbe. Aus den Erfahrungen des Flugbetriebes auf einem Segelfluggelände mit etwa 15 Segelflugzeugen ohne Motor und etwa sechs Segelflugzeugen mit Motor zeigte sich, dass die mittlere Standzeit am Boden 90 Minuten ohne Motor und nur 30 Minuten mit Motor sind.

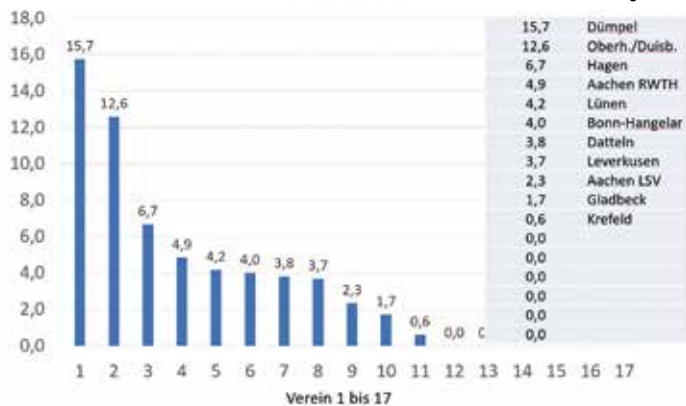
Die Erhebungen zeigen, dass der Austausch von zwei Einsitzern von z.B. der Standardklasse (Marktwert 130.000,-€) gegen einen Doppelsitzer Turbo (Marktwert 130.000,-€) mit mehreren Vorteilen einhergeht. Die Kosten für die Sitzplatzstunde sinken von 38,- € auf 12,- € und der Verein kann anstatt 160 Sitzplatzstunden 460 Sitzplatzstunden pro Jahr erwarten.

Der Aeroclub NRW hat mit den dargestellten Erkenntnissen eine „Initiative Streckensegelflug“ gestartet und wird Vereine, die bereits auf gutem Wege und damit beispielgebend sind, herausstellen und für das Jahr 2018 geldlich belohnen. <http://www.aeroclub-nrw.de/segelflug-uebersicht/download/>.

Aus der Beantwortung der erwähnten Fragebögen an die Vereine für das Jahr 2017 wurde eine erste „Rangliste“ zur Aktivität im Streckensegelflug mit Doppelsitzern erstellt. Dabei wurden die durchschnittlichen Überlandflugstunden pro Pilot des Vereins als Beurteilungskriterium herangezogen (Kasten 7).

Kasten 7

Doppelsitzer-Sitzplatzstunden pro Jahr im Streckensegelflug pro Pilot eines Vereins



Schlussfolgerung und Ausblick

Die Anschaffung eines leistungsfähigen Doppelsitzers steigert die Zahl der Flugstunden, macht das Fliegen billig, fördert den Streckensegelflug und die Gemeinschaft. Mit den Erhebungen zum Einsatz von Einsitzern gegenüber Doppelsitzern für Lizenzinhaber in 17 Vereinen sowie der berechneten Sitzplatzkosten lässt sich der große Nutzen und Gewinn von Doppelsitzern für den Segelflugsport zeigen. Die Ergebnisse sind Anregung und Hilfen für Luftsportvereine, die sich mit der Nutzung und Anschaffung von Doppelsitzern beschäftigen. Man kann dabei aus den Erfahrungen anderer Vereine auf die Auswirkung eines Doppelsitzers im eigenen Verein schließen und ist nicht auf Hypothesen, ewige Diskussionen und zeitraubende eigene Versuche angewiesen. Natürlich sind dabei spezifische Aspekte zu berücksichtigen.

Wie bei der Schulung zum Luftfahrerschein im Doppelsitzer wird sich eine Unterrichtslehre zum Streckensegelflug mit Hilfe des Doppelsitzers entwickeln, die für eine allgemein anerkannte und effiziente Weiterbildung zum Streckensegelflug den Weg bereitet. Anders als bei der Schulung zum Luftfahrerschein geht es dabei nicht mehr um die Steuerung eines Flugzeuges. Nach diesem Artikel ist ein zweiter Bericht über Werkzeuge zur Didaktik des Streckensegelflugs vorgesehen. Unterricht bzw. Seminare sind klassische Mittel der Wissensvermittlung. Aber damit ist die Wissensvermittlung wenig nachhaltig. Man sagt, dass weniger als 10% „hängen“ bleibt und später schubladenartig abrufbar ist. Dagegen sind Workshops, mentales Training oder Simulationen die besseren Mittel für das Streckenflugtraining. Ganz in der Struktur der kommerziellen Luftfahrt, aber mit den Mitteln unserer Vereine und Verbände.

Sigi Samson, Lufthansakapitän, erfolgreicher Streckenflug-Pilot, aktiv als Trainer und Funktionär im Luftsportbund Hessen, bestätigte dazu: Die Anforderungen, die von einem Piloten beim Streckensegelflug abverlangt werden, sind höher als bei einem Linienpiloten. Der Linienpilot hat mit Kursen (Workshops) Simulationen und ständigen Prüfungen über viele Jahre Wissen vermittelt bekommen und es abrufbar gemacht. Er ist mental optimal trainiert und damit sein Handeln zuverlässig. Seine zu treffenden Entscheidungen von der Flugplanung bis zur Landung und Nachbereitung sind ihm von Anfang an bewusst. Er trainiert nach Prozeduren zu handeln. Für den Fall von Unregelmäßigkeiten gibt es auch Verfahren die richtigen Entscheidungen zu treffen. Unterstützend steht ein zweiter Pilot zur Seite. Es gibt ein Management zur Stress-Bewältigung (Crew Ressource Management). Das allermeiste trifft auf den Segelflieger nicht zu, der auch noch über eine Dauer von bis zu zehn Stunden am Steuer sitzt und sich zudem teilweise dem Wettbewerbsstress aussetzt. Dass es dennoch rund 30 % der Lizenzinhaber zum Überlandflug schaffen, ist überwiegend ihren emotionalen Eigenschaften/Entscheidungen, ihrer Eigendidaktik und/oder einem günstigen Umfeld zu verdanken.

Um nur einige Beispiele zu nennen: Wichtig sind Workshops, um die Zyklen beim Streckensegelflug (Beispiel: Einkreisen in die Thermik oder Weiterflug nach dem Kreisen in der Thermik) in abrufbares Wissen zu transformieren verbunden mit mentalen Training. Checks und entsprechende Entscheidungen für die verschiedenen Situationen während des Fluges gehören ebenso zum mentalen Rüstzeug. Ohne solche Vorbereitungen, nur in den Doppelsitzer setzen und losfliegen, was oft gemacht

wird, wird in den wenigsten Fällen bei dem hier angesprochenen Kreis von Lizenzinhabern erfolgreich sein. Siehe dazu die Entscheidungslehre, wonach 80% der Entscheidungen emotional, also unbewusst sind. So bleiben für den Trainer nur 20% der Entscheidungen seines Trainees, auf die er einwirken kann. Also mit Logik und Heuristik, die von Ausnahmen abgesehen im Fluge entweder gar nicht oder wenig effektiv behandelt werden können. Eine Nachbereitung mit Dokumentation des erlernten Wissens ist einzuschließen. Schließlich muss der Trainer nach einer gewissen Zeit prüfen, ob das Erlernte abrufbar ist, am Boden und im Fluge. Mit der Zeit und mit weiterer Übung wird ein Teil des Erlernten in das Unterbewusste übertragen. Wenn ein Pilot bzw. Trainee diesen Weg nicht mit geht, wird er, von Ausnahmen abgesehen, trotz Doppelsitzerfliegen keine nennenswerten Fortschritte zum Streckensegelflug herstellen. Aber auch diese Piloten/innen werden sich als ständige „Copiloten“ am Streckensegelflug erfreuen können und sind für unsere Segelfluggemeinschaft wertvolle Mitglieder.

Referenzen:

S. Baumgartl, NRW-Segelflugforum 2017 Segelflugkommission AEROCLUB | NRW, Artikel und Fragebogen an die NRW-Vereine, 2017
S. Baumgartl, Deutscher Segelfliegtag, Hagen, 2018, Homepage AEROCLUB | NRW



Einige Vorteile durch Doppelsitzer gegenüber Einsitzer:

- + 70 % der Piloten fliegen lieber bzw. nur doppelsitzig über Land
- + Effiziente Weitergabe von Wissen zwischen den Piloten
- + Überlandeinweisung mit erweiterten Möglichkeiten (mit Turbo)
- + Fliegen bei zentralen Wettbewerben wird animiert
- + Keine Rückholer in Ferienlagern oder bei Wettbewerben erforderlich (mit Turbo)
- + Mit dem beim DAeC eingeführten Index in der Doppelsitzerklasse bei zentralen Wettbewerben bestehen faire sportliche Voraussetzungen
- + Außenlande-Risiko sehr gering (mit Turbo)
- + Es muss nur ein Flugzeug anstatt zwei bewegt werden
- + Kein Absaufen nach dem Start. Dadurch keine Wartezeiten in der Startschlange (mit Turbo)



FAMILIE – BERUF – FLIEGEN: WIR WOLLEN ALLES!

Rückblick 44. Hexentreffen in Aachen

Text: Katharina Milke

Fotos: Cyril Hert

In Aachen kamen am letzten Januarwochenende, Pilotinnen aus ganz Deutschland zum 44. Hexentreffen in der Karlsstadt zusammen. Mit 127 angemeldeten Teilnehmenden ist ein neuer Rekord aufgestellt. Teilgenommen haben nicht ausschließlich Frauen, aber doch in der übergroßen Mehrzahl.

Es gab ein volles Programm. Alle Vorträge fanden in der Fachhochschule (FH) im Fachbereich 6 für Luft- und Raumfahrt statt. Die Teilnehmerinnen wurden lebendig und herzlich begrüßt durch den Rektor der FH, Prof. Baumann, durch Hartmut Biebricher vom Luftsportverein Aachen und durch den Präsident des AEROCLUB | NRW, Stefan Klett. Der Dekan des Fachbereiches, Prof. Dr. Peter Dahmann, stellte die Arbeit der Fachhochschule vor. Für die Zuhörerinnen bestechend war der große Praxisanteil und das hohe Gewicht an Forschung. So fiel nicht nur einmal der Satz: „Da würde ich auch nochmal gerne studieren!“

Yvonne Dathe, vierfache Deutsche Meisterin im Gleitschirmfliegen, gab einen kurzen Einblick in mentales Training. Sie konzentrierte sich dabei auf das Problem der richtigen Zielsetzung und die Frage, warum so viele unserer Ziele nie Realität werden. Erstaunlich dabei war die große Rolle des Unterbewusstseins. Und klar wurde auch, dass es im Wesentlichen darauf ankommt, wie Ziele formuliert werden, damit es überhaupt eine Chance gibt, dass sie realisiert werden können.

Judith Spoerl, Controllerin am Flughafen in Salzburg, stellte ih-

ren beruflichen Werdegang und die Tätigkeit am Flughafen vor. Sie schilderte dabei den Spagat, den sie immer wieder leisten muss, um ihren Job mit der Versorgung ihrer Tochter zu verbinden. Judith Spoerl hat inzwischen zwei Bücher geschrieben, um ihrer Tochter das Fliegen näher zu bringen: „Lena fliegt sich frei“ und „Lena startet durch“. Ein drittes Buch soll folgen. Sarah Hamacher erzählte sehr lebendig und bisweilen humoristisch von ihrer beruflichen Ausbildung zur Flugzeugmechanikerin. Sie leitet inzwischen einen CAMO-Betrieb zur Wartung von Hubschraubern. Dabei schimmerten immer wieder die Probleme durch, die es gibt, wenn eine Frau einen solchen Beruf wählt und auch noch eine Familie hat, in der sie auch tatsächlich präsent sein möchte.

Ulf Calsbach erläuterte die Veränderungen, die auf Flugzeughalter durch die Veränderungen der EASA von CAMO zu CAO zukommen.

Sabine Theis berichtete von der Arbeit des BAFF (Bundesausschuss für Frauen und Familie) und Susanne Schoedel stellte kurz den AMF, den Angelika Machinek Förderverein, vor. Sie gab einen kurzen Überblick über die großen fliegerischen Leistungen von Angelika Machinek und nannte die wesentlichen Aktionen, die derzeit im AMF laufen, vor: Straßenbenennungen, Durchführung von Trainingscamps für junge Pilotinnen, Training von Pilotinnen im Doppelsitzer hauptsächlich mit Walter Eisele. Für das kommende Jahr ist die Vergabe der ASW 19 an junge Streckenflugpilotinnen geplant.



^ Die erste glückliche Jungpilotin, Elena Mascus, im Flugzeug des AMF.



< Das Flugzeug des AMF wurde auf den Namen „Svantje Geyer“ getauft.

Im Hof des Fachbereichs war inzwischen dieses neu hergerichtete Flugzeug des AMF aufgerüstet worden und es fand die Taufe statt. Svantje hatte das Flugzeug dem AMF als Förderflugzeug vermacht. Das war dann auch die Gelegenheit für ein Gruppenfoto. Die erste glückliche Jungpilotin, Elena Mascus, konnte gleich einmal Platz nehmen.

Die Mittagspause bot den Teilnehmerinnen die Gelegenheit sich auszutauschen und Zeitschriften und Büchern zu sichten. Zum Beispiel die Bücher von Judith Spoerl (s.o.) und Katharina Milke („Segelfliegen in Pokweni/Namibia“). Auch das Kennenlernen von Projekten der Studierenden der FH war möglich. Anschließend nahmen viele an Führungen durch die Räumlichkeiten des Fachbereichs 6 teil.

Die Gleichstellungsbeauftragte der FH Aachen, Judith Kürten, erläuterte ihre Arbeit und die bestehenden Probleme: insgesamt gibt es viel zu wenig Frauen in den naturwissenschaftlichen Fächern und noch viel weniger, die in der Hierarchie aufsteigen. Judith Kürten beleuchtete dabei die Faktoren, die für eine Karriere förderlich sind. Auf Platz 1 steht das Bilden von Netzwerken, Kontakt und Beziehungen. Der zweite wichtige Faktor ist die Förderung durch einen Mentor und erst auf dem dritten Platz liegt die Leistung. So kommt es, dass die meisten Frauen trotz wesentlich besserer Leistungen als ihre männlichen Mitbewerber oft nicht zum Zuge kommen.

Als letzten Punkt der vielen Themen gab es ein Worldcafé – eine spezielle Methode zur Bearbeitung strittiger Thesen – und einem Mini-Workshop zum mentalen Training. In dem Workshop, geleitet von Yvonne Dathe wurde der Umgang mit Stresssituationen und Angst thematisiert. Es ging vor allem darum, wie man/frau sich noch aktionsfähig hält, um eine möglicherweise lebensbedrohliche Situation (zum Beispiel Verklemmen des Seitenruders) zu handeln. Sehr spannend, aber nur ein Einstieg, der in engerem Kontakt mit Yvonne Dathe (www.winmental.de) vertieft werden kann. Im Worldcafé ging es darum, wie die verschiedenen Verpflichtungen der Frauen in Familie und Beruf auch noch mit dem Vereinsleben in Einklang gebracht werden können. Wie bei der Auswertung im Gesamtplenum zu sehen, ist das eine nicht ganz einfache Angelegenheit.

Spannend bei diesem Treffen der Fliegerinnen war, dass sich das Thema „Familie – Beruf – Fliegen. Wir wollen alles!“ durch den ganzen Tag zog und an den vielen Beispielen klar wurde, wie schwierig es doch für die meisten Frauen ist. Und vor allem, dass es noch lange keine Gleichstellung in der Lebensbelastung gibt. Da müssen wir unbedingt dran bleiben!

Im nächsten Jahr wird das Hexentreffen in Dresden stattfinden.



Das Segelflugforum NRW 2018 fand in Dinslaken statt

Text: Sigi Baumgartl
Fotos: Brigitte Brüning

Im Gustav-Heinemann-Schulzentrum in Dinslaken fand am 25. Februar das Segelflugforum statt. Wie in den vergangenen Jahren besuchten viele Interessierte des Streckensegelflugsports das Forum. Die meisten Teilnehmer kamen aus Nordrhein-Westfalen, aber es waren auch Sportsfreunde aus anderen Bundesländern und dem angrenzenden Ausland vor Ort. Neben den Vorträgen und Diskussionen gab es viele Treffs zwischen den Teilnehmern in den dafür ausgelegten Pausen.

Veranstalter des inzwischen traditionellen Forums zum Beginn der Flugsaison, war ein Team der Segelflugkommission des AEROCLUB | NRW, Dr. Rainer Kurzawa und Dr. Hermann Leucker. Für die technische Organisation vor Ort und das vorzügliche Catering trug die Flugsportgemeinschaft (FSG) Schwarze Heide mit den Vereinen aus Bottrop, Dinslaken, Gladbeck und Oberhausen/Duisburg die Verantwortung.

Mit den Ergebnissen einer anonymisierten Umfrage der Teilnehmer im vergangenen Jahr, wurde das Programm und die Organisation gestaltet. Immerhin bedurfte es zusammen 29 Akteure, Sportskollegen, Freunde und Vortragende, das Forum zu gestalten. Im Rahmen des Segelflugforums übergab Präsident Stefan Klett symbolisch eines der rund einhundert Funkgeräte, die der AEROCLUB | NRW den Vereinen als Geschenk zukommen ließ, an Veit Zierhut, den Vorsitzenden der FSG Schwarze Heide.

Björn Gintzel vom aeroclub bonn-hangelar e. V., Deutscher Vizemeister, eröffnete mit seinem Beitrag die Reihe der Vorträge. Björn geht aus dem NRW-D-Kader hervor und gehört jetzt zur Nationalmannschaft der Junioren und Senioren. Er wurde eingeladen, um über seinen erfolgreichen, sportlichen Werdegang zu berichten. Mit seiner illustrierten Darstellung vermittelte er den Zuhörern Höhen und Tiefen seiner Erfahrungen bei den verschiedenen Wettbewerben.

Ulrich Simon von der akademischen Fliegergruppe am Karlsruher Institut für Technologie führte das Auditorium in die Zukunft, als er das Projekt AK-X vorstellte. Dabei handelt es sich um die Entwicklung, den Bau und die Erprobung eines einsitzigen Nurflügel-Segelflugzeuges mit 15 Meter (m) Spannweite bei 20,2 Quadratmetern Flügelfläche und Wölbklappen mit dem Ziel, die aerodynamische Leistung gegenüber konventionellen Segelflugzeugen zu steigern. Bemerkenswert war dabei die Vorgehensweise der studentischen Entwicklungsgruppe, mit der sie zunächst Modelle mit fortschreitender Größe bauten und für eine Flugerprobung nutzten. Mit Staunen konnten die Forumsteilnehmer Videos verfolgen und sehen, wie die Modelle bei der Flugerprobung bis zum Bruch belastet wurden. Mit der Fertigstellung des Prototypen ist frühestens 2019 zu rechnen.

Sigi Baumgartl vom Luftsportverein (LSV) Dinslaken berichtete über den neuesten Stand der Initiative Streckensegelflug der Segelflugkommission NRW, wobei die streckenflugtauglichen Doppelsitzer in den Vereinen und eine in Entwicklung befindliche Didaktik die Schlüsselrollen spielen. Mit einer Fragebogenaktion im Jahre 2017 wurden die NRW-Vereine zur ihren diesbezüglichen Aktivitäten befragt und die Ergebnisse vorgestellt. Dabei wurde auch erwähnt, dass die Seko für das Jahr 2018 einen nennenswerten Geldbetrag zur Förderung des Streckensegelfliegens mit Doppelsitzern für die Vereine im Sporthaushalt vorgesehen hat.

Gerrit Feige vom LSV Gifhorn und Bundes-Cotrainer der Junioren, berichtete mit Temperament und Leidenschaft über Selbsttraining für den Streckensegelflug und Wettbewerbssegelflug mit vielen aufwendigen Illustrationen wie Schemata, Diagrammen, Tabellen, Blockbildern und Fluganalysen mit GPS-Aufzeichnungen. Er zeigte ein zum Streckensegelflug gehörendes breites Spektrum, das es zu bearbeiten gilt, wenn



der streckenflugwillige Pilot zu Fortschritten kommen möchte. Auch hier hilft, wie Gerrit, der beruflich Lehrer ist, betont, mentales Training weiter. Ohne Fleiß keinen Preis.

Tobias Bieniek und Jürgen Jansen, LSV Aachen, erlangten viel Aufsehen mit einem 750 Kilometer (km) Diplom der Fédération Aéronautique International (FAI), das sie im Team mit Flugzeugen der Clubklasse ausgehend vom Landeplatz Aachen, erflogen. Normalerweise gelangen solche Diplome nur mit Flugzeugen wesentlich höherer Leistung. Zudem haben sie mit ihren Flügen die Leistung des Deutschen Clubklasserekordes übertroffen. Sie berichteten über ihr systematisches Training über mehrere Jahre beginnend mit Flügen über 500 km. Sie steigerten ihre Streckenlängen in maßvollen Schritten bis sie für den 4. Mai 2016 das lang erstrebte Ziel als Flug planten. Die Strecke führte über gleich mehrere Deutsche Segelflug-Paradiese mit Start in Aachen nach Schweighofen bei Karlsruhe über die Wasserkuppe und zurück; aber dazwischen befanden sich auch mehrere Deutsche Lufträume mit Hahn, Frankfurt und Köln, die zu beträchtlichen Umwegen zwangen. Nach knapp 11 Stunden Sport im Spiel mit Sonnenenergie und Segelflugtechnik hatten es die Athleten der Lüfte geschafft. Es sei festzuhalten, dass ihre beiden Flugzeuge, eine Hornet und LS1f, schon 40 Jahre existierten. Ihre beiden Flüge zeigen, dass der Fortschritt im Segelflugsport auch ohne neue Flugzeuge praktiziert werden kann. Mit ihrem Vortrag gaben die beiden Akteure den Zuhörern viele Anregungen und gute Tipps zu großen Streckensegelflügen.

Hermann Rosing vom LSV Borken, bereicherte mit seinem Beitrag über erlebnisorientiertes Segelfliegen am Beispiel Wandersegelflug und Euroglide. Er setzte damit den Schlussakkord des Forums 2018. Wenn Hermann diese Themenpaarung wählt, dann weiß der interessierte und OLC-lesende Streckenflieger wohin ihn seine Flügel getragen haben. Oft

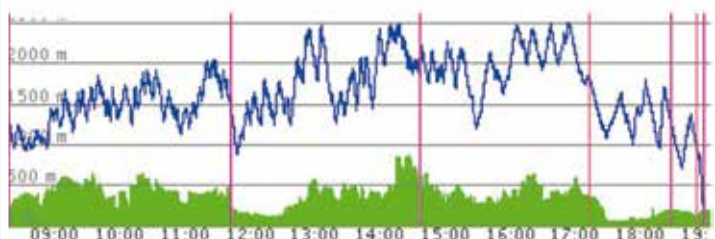
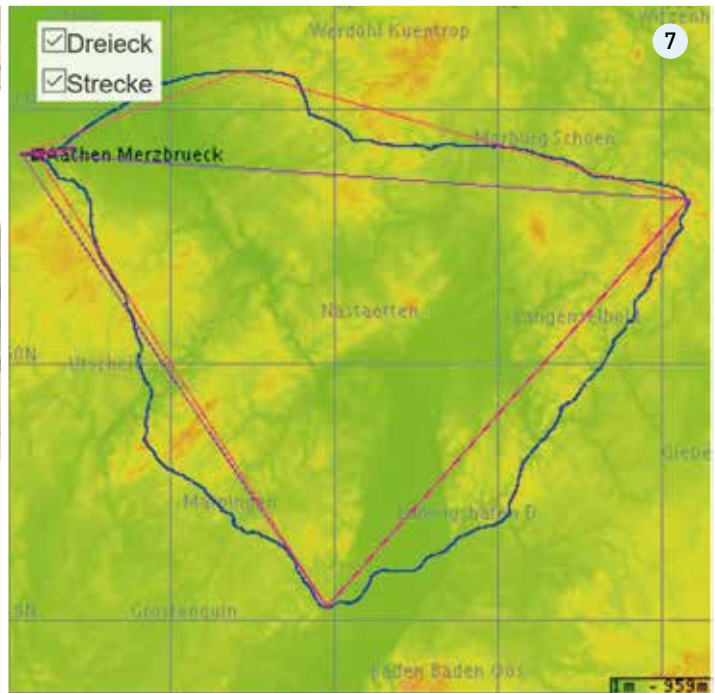
Bildunterschriften:

1. Moderator Rainer Kurzawa vom LSC Dümpel an der Eintrittskasse mit Andreas Pust und Rene Voss (links) vom FSV Oberhausen/Duisburg
2. Das Catering wurde organisiert von den bienenfleißigen Damen der FSG Schwarze Heide
3. Die Teilnehmer in der attraktiven Aula des Gustav-Heinemann-Schulzentrums in Dinslaken
4. Ulrich Simon von der akademischen Fliegergruppe Karlsruhe bei dem in die Zukunft gerichteten Projekt eines Nurflügel-Segelflugzeuges

zum Staunen dorthin, wohin andere gerade nicht fliegen. Erlebnisorientiert und nicht nur punkteorientiert. Das ließ Hermann mit Bildern und eindrucksvollen Schilderungen die Forumsteilnehmer miterleben, als er über Wattenmeere zu Nordseeinseln flog, dort übernachtete und am nächsten Tag die Thermik von der rauen See verschlungen war. Oder, als er über nicht endenden Wäldern Polens unterwegs war und den ersehnten Flugplatz gerade noch im Segelflug erreichte, aber damit noch nicht seinen leeren Magen füllen konnte und ein Bett zum Schlafen hatte. Wandersegelflug wird es genannt. Das Ganze eingebettet in einen Wettbewerb namens Euroglide. Hierbei wird Streckensegelflug wieder zum Abenteuer. Nichts für Menschen, die sich nicht gern außerhalb der Komfortzone bewegen wollen. Aber eindrucksvoll, welche Erlebniswelten vor unserer Tür warten.

Das diesjährige Segelflugforum bot wieder ein praxisnahes Spektrum des Segelflugsportes mit Themen zum Spitzensport, zum Breitensport und zu dem noch „passiven“ Anteil von Streckenflug-Piloten, die in derselben Reihenfolge rund 2%, 25%

und 75% der aktiven Mitglieder im AEROCUB | NRW ausmachen. Die Entstehung und Fortführung des Segelflugforums ist Zeugnis für die im Segelflugsport innewohnenden Energie und den Enthusiasmus auf der Basis ehrenamtlicher Aktivitäten. Die einzelnen Vorträge können als PPP beim AEROCUB | NRW angefordert werden. Das nächste Segelflugforum NRW findet im Februar oder März 2019 statt. Dazu nimmt die Segelflugkommission NRW Vorschläge zu Beiträgen und zur Ausrichtung gern entgegen. Kontakt: seko@aeroclub-nrw.de.



Bildunterschriften:

5. Sigi Baumgartl vom LSV Dinslaken berichtet zum neuesten Stand der Initiative Streckenflug der NRW-Segelflugkommission
6. Gerrit Feige vom LSV Gifhorn referiert über Selbsttraining für den Streckensegelflug
7. Eine Gruppe der Mitorganisatoren, von links Andreas Pust, Gero Huhle und Klaus Berger
8. In langen Pausen bei Gesprächen und leiblichem Wohl
9. Flugstrecke und Barogramm der ersten zwei in Deutschland erfliegenen 750-km-Diplome mit einem Clubklasse-Flugzeug von Tobias Bieniek und Jürgen Jansen, SFZ Aachen



Ausbildungslehrgang zum Fallschirmsprunglehrer

erfolgreich
abgeschlossen!

Es waren sieben Lehreranwärterinnen und -anwärter von den Sprungzonen Marl, Münster, Meißendorf und Lützelinden, die vom 9. Bis 18. März in den Räumlichkeiten des Fallschirmsportvereins Marl am Flugplatz Marl-Loemühle die Schulbank drückten, um die begehrte Berechtigung zur Ausbildung von Fallschirmspringern in die Lizenz eingetragen zu bekommen.

In dem zehntägigen Lehrgang wurden die Fachgebiete Luftrecht, Meteorologie, Verhalten in besonderen Fällen, menschliches Leistungsvermögen, Aerodynamik, Freifall und Technik unter fallschirmsport-spezifischen Gesichtspunkten wiederholt und vertieft. Als Fachlehrer standen Dr. Riccardo Catalano (Luftrecht und Meteo) und Dr. Volker Manz (Simulation und menschliches Leistungsvermögen) ergänzend zur Verfügung. Die Lehrgangsleiter Thomas Vilter und Ralf Ortmann gingen besonders auf die Problematiken im Umgang mit Sprungschülern im Bereich der Bodenausbildung sowie beim Absetzen von Automatenpringern ein. Zur Verdeutlichung wurde diverses Videomaterial gesichtet und besprochen. An der Cessna 182 wurde das Verhalten beim Einstieg, Steigflug und Exit aus Ausbildersicht geübt. Spannend wurde es dann beim „scharfen“ Automatenprung, den alle Anwärter zur Wochenmitte über Marl zu absolvieren hatten.

Da es prüfungsrelevant ist, ist ein Schwerpunkt des Lehrgangs die theoretische und praktische Lehrprobe, die die Anwärter

im Anschluss an den ganztägigen regulären Unterricht vorbereiten und in einer Schüler-Lehrersimulation vorstellen. Im Rahmen der Nachbesprechung beurteilte die Lehrgangsleitung die Qualität des jeweiligen Unterrichts und gaben Tipps zur Verbesserung.

Auf dem Lehrplan stand auch der, von allen Lehrgangsteilnehmern als Highlight angesehene, Besuch der Firma Airtec in Bad Wünnenberg, dem Hersteller des weltweit führenden Öffnungsautomaten Cypres. Dort gewährten Jupp Veltmann und der Erfinder des Gerätes Helmut Cloth persönlich einen Einblick in die Produktion des Gerätes sowie eine über das normale Maß hinausgehende, umfassende Einweisung in die Handhabung dieses, für den Fallschirmsport lebenswichtige, Gerät.

Ein Lehrgang kann noch so gut gewesen sein. Ob er erfolgreich war, entscheidet am Ende die zweitägige Prüfung. Die Prüfungsräte Guido Bleckmann und Dirk Mehrmann haben den Prüflingen sachlich und fachlich umfassend, hart, fair aber korrekt auf den Zahn gefühlt und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass den beauftragten Verbände nach § 31 c LuftVG nun sieben neue Übungsleiter und Übungsleiterinnen zur Förderung des Fallschirmsports zur Verfügung stehen. Herzlichen Glückwunsch zur bestanden Prüfung.

Text: Thomas Vilter
Fotos: Reinhold Hertel

Aktueller Stand der CAMO des AEROCUB | NRW e.V.

Text: Julian Hilbig

Leitung der CAMO

Seit dem 23. Februar hat Julian Hilbig die Leitung der CAMO des AEROCUB | NRW e.V. übernommen. Julian Hilbig ist seit 2001 Mitglied im Landesverband und am Haxterberg sowohl in den Bereichen Segelflug (+TMG), Motorflug, Modellflug als auch der Ultraleichtfliegerei aktiv. Mit seiner Erfahrung aus der gewerblichen Fliegerei unterstützt er nun das Team in Duisburg, um mit Rat und Tat bei Fragen rund um das Thema Lufttüchtigkeit für den Verband, also allen Haltern und Vereinen zur Seite zu stehen. Zusammen mit Stefan Klett (Betriebsleiter und Präsident), Hartmut Stadermann (stellvertretender Leiter CAMO, stellvertretender Betriebsleiter F-Betrieb), Tamara Neumann (Qualitätsmanagement, Vizepräsidentin Technik), Roman Hermann (CAMO und technisches Referat) und Markhin John Carabio (CAMO und technisches Referat) stellt er das Team der Technik in Duisburg.

Aufgrund vieler Rückfragen, welche von den Verbandsmitgliedern an uns herangetragen worden sind, wollen wir im Folgenden noch einmal die anstehenden sowie die aktuell notwendigen Schritte beschreiben, welche im Bereich der Technik auf die Halter zukommen.

Was passiert mit der überwachten Umgebung?

Aufgrund von behördlichen Anforderungen, verschiedener gesetzlicher Änderungen und der Herausforderung, allen Haltern einen dem Vollvertrag entsprechenden Service bieten zu können, hat sich der Landesverband entschieden, die Aufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit zukünftig nicht mehr zu übernehmen. Daraufhin wurden verschiedene Szenarien erarbeitet, welche im Januar zur Kündigung aller Verträge in Bezug auf die überwachte Umgebung mit einer Kündigungsfrist von 90 Tagen zum Ende des zu dem Zeitpunkt gültigen ARC der jeweiligen Luftfahrzeuge führte. Sollte es Fragen oder Unklarheiten rund um das Thema Kündigungen geben, steht euch die CAMO gern zur Verfügung um euren individuellen Fall zu besprechen.

Was muss ich als Halter tun, wenn ich aus der überwachten Umgebung ausscheide?

Der Part-M schreibt vor, dass jedes Luftfahrzeug über ein gültiges Instandhaltungsprogramm verfügen muss. Mit Ausscheiden aus der Betreuung der CAMO als Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wird das IHP des jeweiligen Luftfahrzeuges ungültig. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie mit dem IHP vorgefahren werden kann.

- 1) Erstellung eines selbsterklärten IHPs durch den Halter [Part-M.A. 302 h]
- 2) Erstellung eines IHPs mit einem eingeschränkten Vertrag mit einer CAMO [Part-M.A. 302 c]
- 3) Erstellung eines IHPs durch den Halter und Genehmigung durch die Behörde (LBA) [Part-M.A. 302 b]
- 4) Sollte der Wunsch des Halters bestehen, auch nach der

Kündigung weiterhin in der überwachten Umgebung zu bleiben, bleibt nur der Wechsel in eine andere CAMO, da der Landesverband diese Betreuung nicht weiter anbietet.

1) Erstellung eines selbsterklärten IHPs durch den Halter [Part-M.A. 302 h]

Informationen und Vorlagen zur Erstellung eines selbsterklärten IHPs (SD-IHP) hat das LBA auf seiner Internetseite veröffentlicht. Ebenso hat der DAeC auf seiner Internetseite sowohl Muster als auch Praxisbeispiele veröffentlicht. Diese Möglichkeit besteht für alle ELA I Luftfahrzeuge, die nicht gewerblich genutzt werden. Ein IHP für ein ELA II Luftfahrzeug muss durch die Behörde oder eine CAMO mit entsprechender Berechtigung genehmigt werden. Wir vom Landesverband haben dieses Privileg und können IHPs ebenfalls erstellen und genehmigen. Die CAMO des Landesverbandes überprüft gern und kostenfrei einmalig jedes SD-IHP für Halter, welche aufgrund der Kündigung aus der überwachten Umgebung ausscheiden und gibt Tipps zur Erstellung. Gern können alle Halter die CAMO dazu kontaktieren, beispielsweise wenn es Unklarheiten beim Unterschied zwischen Minimum-Inspection Programme oder der Instandhaltung nach Herstellerangaben gibt oder welche Inspektionen explizit im IHP aufgeführt werden müssen und wann eine einfache Referenz auf die Herstellerunterlagen ausreicht. Sollte ein Verein die Erstellung des SD-IHP durch die CAMO durchführen lassen wollen, schickt bitte ebenfalls eine E-Mail mit der Anfrage an pruefleitung@aeroclub-nrw.de oder ruft bei der CAMO an. Die Gebührenordnung, welche die Kosten für die Erstellung des SD-IHP aufzeigt befindet sich auf der Homepage des AEROCUB | NRW e.V.

2) Erstellung eines IHPs mit einem eingeschränkten Vertrag mit einer CAMO [Part-M.A. 302 c]

Der Part-M bietet die Möglichkeit, ein IHP durch die CAMO erstellen und genehmigen zu lassen. Dafür müssen der CAMO alle Wartungsunterlagen und Informationen auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden. Die CAMO prüft die Aktualität der vorliegenden Daten und erstellt aus den Informationen ein Instandhaltungsprogramm. Dieses wird auch durch die CAMO genehmigt. Der Inhalt des Instandhaltungsprogrammes sowie die Überwachung der fortdauernden Gültigkeit des Inhalts liegt in der Verantwortung der CAMO. Diese Art der IHPs bietet somit dem Halter die Möglichkeit, ein dauerhaft inhaltliches korrektes Instandhaltungsprogramm vorliegen zu haben. Im Gegensatz zur überwachten Umgebung liegt die Einhaltung der Lufttüchtigkeit jedoch beim Halter (Pflege der Betriebszeiten, Einhaltung der Anweisungen aus dem IHP etc.). Für den Fall, dass ein Halter gern sein Instandhaltungsprogramm im Rahmen des eingeschränkten Vertrages durch die CAMO betreuen lassen möchte, bitten wir euch um Kontaktaufnahme mit der CAMO. Einfach eine E-Mail an pruefleitung@aeroclub-nrw.de. Wir lassen euch dann entsprechende Verträge zukommen.

3) Erstellung eines IHPs durch den Halter und Genehmigung durch die Behörde (LBA) [Part-M.A. 302 b]

Es besteht die Möglichkeit, ein IHP selbst zu erstellen und dies durch die Behörde genehmigen zu lassen. Hierbei sind jedoch höhere Kosten (siehe LuftkostV) sowie lange Bearbeitungszeiten zu erwarten.

CAM0data

Nach der Erstellung und Genehmigung des IHPs, dies schließt die Genehmigung durch eine Selbsterklärung ein, kann die Airsoftware wie gewohnt genutzt werden. Dafür bietet der Aeroclub das sogenannte CAM0data an. CAM0data beschreibt die Nutzung der Airsoftware, welche den Inhalt der IHPs digital widerspiegelt und Erinnerungen schickt (SMS, E-Mail), wenn eine Instandhaltungsmaßnahme fällig wird. Ebenso werden die Betriebszeiten von Komponenten geführt und überwacht. Als Serviceleistung bietet der Landesverband die gewohnten Funktionen der Einstellung von LTAs/ADs, NfLs und SBs an. Ebenso unterstützt die CAM0 bei allen Fragen rund um das System und die Arbeit mit dem System. Einige Funktionen wie eine SMS Erinnerung wurden neu im System installiert und stehen jedem Nutzer zur Verfügung. Sollte es Fragen zur Nutzung geben, auch hier kann jeder Halter gern Kontakt mit uns aufnehmen um offene Punkte zu besprechen.

ARC Reviews

Auch zukünftig führt die CAM0 wie gewohnt die ARC Reviews durch. Alleiner Unterschied ist, dass jedes Jahr eine physische Prüfung durchgeführt werden muss, da die Option der Verlängerung eines ARCs durch die CAM0 nur in der überwachten Umgebung möglich ist. Zukünftig wird während der ARC Reviews ein erhöhtes Augenmerk auf die IHPs gelegt werden müssen, da der Part-M.A. 302 h) 5. eine Überprüfung der Instandhaltungsprogramme bei selbsterklärten IHPs vorsieht. Dementsprechend werden durch die Prüfer während des Reviews auch die IHPs geprüft, was bislang auch erfolgen musste, jedoch nun an Tiefe gewinnt. Für Luftfahrzeuge, welche nicht im CAM0data hinterlegt sind, muss der Halter alle Unterlagen wie Betriebszeitenübersicht, LTA-Liste, alle Zertifikate und Zeugnisse, das Ausrüstungsverzeichnis, den Wägebericht, die EMZ-Liste (ergänzende Musterzulassung) etc.

dem Prüfer vorlegen, da diese Unterlagen nicht gesammelt aus der Airsoftware zu entnehmen sind. Diese Unterlagen müssen jedoch bei einem ARC Review geprüft werden. Bei den LTA Übersichten bzw. den entsprechenden Freigabebescheinigungen ist darauf zu achten, dass diese bis zurück zur Herstellung vorliegen müssen.

Wer darf ein ARC Review durchführen

Eine aktuelle Liste aller Prüfer für die Lufttüchtigkeitsprüfung haben wir bereits per E-Mail versandt, kann aber auch auf der Homepage eingesehen werden.

Weitere Infos

Sollte es Fragen rund um das Thema Lufttüchtigkeit geben oder sollten Passagen in diesem Schreiben unklar sein, lasst es uns wissen. Gern stehen wir zur Verfügung um offene Fragestellungen aller Art zu beantworten.

Julian Hilbig – CAM0-Leiter
E-Mail: hilbig@aeroclub-nrw.de
Tel.: 0203 77844 -25

Roman Hermann,
E-Mail: hermann@aeroclub-nrw.de
Tel.: 0203 77844 -22



DAEC Umstellung



LBA-Lufttüchtigkeit-Instandhaltungsprogramm

Continuing Airworthiness?

Text, Foto: Walter Albert

Um den Flugbetrieb im Verein gewährleisten zu können, müssen wir die Lufttüchtigkeit unserer Luftfahrzeuge kontinuierlich aufrecht erhalten. Genauso erforderlich ist es für unser CAM0 Team, sich auf aktuellstem Kenntnisstand zu halten. Was ist der Part M, der europäischen Verordnung (EU) 1321/2014? Wie sind diese Anforderungen zu interpretieren? Wie sind diese in der täglichen Praxis unserer CAM0 anzuwenden?

Alle diese Fragen wurden in einem Luftrechtsseminar gemeinsam durch unser CAM0 Team und Technikern der nordrhein-westfälischen Polizeihubschrauber-Staffel



erarbeitet. Unter der Leitung von Josef Schäfermeier, Airconomics GmbH, wurden die luftrechtlichen Aspekte, insbesondere aber auch die Interpretation und deren direkte Umsetzung bei der Arbeit innerhalb unserer CAM0 detailliert besprochen. Mit diesem neu erworbenen und gefestigten Wissen werden Julian Hilbig, Markhin-J. Carabio und Roman Hermann die anstehenden Herausforderungen innerhalb CAM0 des AEROCLUB | NRW bestens meistern und die Vereine in luftrechtlichen und technischen Fragen zur Verordnung VO EU 132/2014 aktiv unterstützen.



Modelle mit den Piloten



Vorstellung der Freiflugklasse F1A



Bauen der Modelle



Kurzvortrag über das Einfliegen der Modelle

Kunstunterricht mal anders

Ein Schnupperkurs im Freiflug F1A an der GGS Attandarra.

Carlos Lammersmann hat in der Saison 2017 die Deutsche Meisterschaft und die Wettbewerbe zur Rangliste erfolgreich abgeschlossen.

Um an diesen Wettbewerben teilnehmen zu können, wurde er von seiner Schule, der Gemeinschaftsgrundschule (GGS) Attandarra in Attendorf, vom Unterricht befreit. Als Dank dafür, haben Carlos und ich den Schülern der Klasse 3b und ihren Lehrerinnen an einem Vormittag im Kunstunterricht die Freiflugklasse F1A vorgestellt.

Ein Modell der Freiflugklasse F1A ist ein Flugzeug mit einer Spannweite von circa 2,10 bis 2,50 Meter und einem Fluggewicht von 410 Gramm. An einem Anschauungsmodell erklärten wir unter anderem, wie die Steuerung funktioniert. Einige Bauteile des Modells wurden in die Runde gegeben, so dass die Schüler sie selbst in die Hand nehmen konnten. Diesen Vortrag hatte ich schon auf verschiedenen Veranstaltungen präsentiert, doch so viele, interessante Zwischenfragen wurden noch nie gestellt. Als Wettkampfpilot hat Carlos auch Insiderwissen an seine Mitschüler weitergegeben.

Nach der Theorie folgte die Praxis. Jeder Schüler baute seinen eigenen Balsa-Flieger. Die vorgefrästen Modellflugteile wurden erst geschliffen und dann bemalt. Die bunten Einzelteile klebten sie anschließend mithilfe einer Helling zu einem Flieger zusammen. Beim ersten Versuch flogen die Modelle kreuz und quer,

ZUM AUTOR

Kai Lammersmann
Aktiver Flieger der Klasse F1A + F1B, Trainer B im Modellflug,
Mitglied im Düsseldorfer Aero Klub e.V.

Text, Fotos: Kai Lammersmann

da der Schwerpunkt nicht richtig bestimmt war. Nach einem Kurzvortrag darüber, wie der Schwerpunkt richtig eingestellt wird, damit das Modell gerade fliegt, wurden die Flugzeuge ausgewogen und im Flur getestet. Jedes Kind flog sein selbstgebautes Modell erfolgreich. Einige schafften Weiten von bis zu zehn Metern.

Motivierte Schüler mit strahlenden Augen und begeisterte Lehrerinnen zeigten uns, dass der Schnupperkurs gut angekommen ist.

Ein Dank gilt der Schule für die Unterstützung. Ein weiterer wird der Modellflugkommission im AEROCLUB | NRW ausgesprochen. Sie haben die Flugmodelle kostenlos zur Verfügung gestellt.

Kontakt

Wer einen solchen Schnupperkurs über seinen Verein an Schulen anbieten möchte, meldet sich bei der stellvertretenden Vorsitzenden der

Modellflugkommission:

Evelyn Höfs
E-Mail: wue.hoefs@t-online.de

NRW AKTIV

16.10.17- 22.4.18

Langen, 18.10.17

Matthias Podworny nimmt am Arbeitstreffen zur Erstellung des neuen Fragenkatalog des DAeC in Langen bei der Fa. Eisenschmidt teil.

Duisburg, 26.10.17

Verbandsjustitiar, Patrick Kreimer, Präsident, Stefan Klett und Geschäftsführer, Boris Langanke im Gespräch mit dem Vorstand der Dürener Segelflieger zur Aufarbeitung der lokalen Genehmigungsproblematik.

Hamburg, 27.-29.10.17

Matthias Podworny nimmt am 91. Motorfliegetag der Bundeskommission in Hamburg teil und vertritt unter anderem Volker Engelmann.

Hagen, 3.-4.11.17

Beim Deutschen Segelfliegetag begrüßt Präsident, Präsident Stefan Klett die Gäste aus ganz Deutschland

Duisburg, 9.11.17

Treffen der Modellflugkommission NRW

Rheinermark, 11.11.17

Vizepräsident Ausbildung, Matthias Podworny und Ausbildungsleiter NRW, Hermann-J. Hante, führen die Ausbildertagung der Bezirksausbildungsleiter durch. Präsident, Stefan Klett, dankt den Ausbildungsleitern für ihr wichtiges Engagement.

Düsseldorf, 16.11.17

Bei einem Gespräch in der Staatskanzlei schaffen Stefan Klett und Boris Langanke die Grundlage für einen Förderantrag in Sachen Funkgeräteumstellung – mit Erfolg, wie sich später zeigt. (Seite 9)

Duisburg, 16.11.17

Das Geschäftsführende Präsidium tagt.

Dahlemer Binz, 18.11.17

Bernd Malzbender wird im Rahmen der Jahreshauptversammlung des PSV Köln mit der goldenen Plakette des AeroClubs NRW durch den Präsidenten Stefan Klett geehrt.

Kiel, 24.11.17

Als Vorsitzender der Strategiekommision des Deutschen Aero Club (DAeC) trägt Stefan Klett bei den Delegierten der DAeC-Jahreshauptversammlung den aktuellen Sachstand vor. Matthias Podworny vertritt als Vizepräsident die Interessen des AEROCLUB NRW.

Mülheim a. d. Ruhr, 25.11.17

Der Präsident und der Geschäftsführer vertreten den AEROCLUB | NRW auf der Mitgliederversammlung des Sportbildungswerkes NRW (SBW). Stefan Klett gibt sein vorübergehendes Engagement als SBW-Präsident an Walter Schneeloch ab.

Kamen, 26.11.17

Luftsporttag NRW: Vormittags führten die Sportfachgruppen ihre Jahreshauptversammlung in Form von Parallelveranstaltungen durch, am Nachmittag fand der Verbandstag statt. Vier von fünf Präsidiumsmitglieder wurden gewählt. (Seite 14)

Düsseldorf, 28.11.17

Präsident Stefan Klett trifft sich zum ersten Termin mit dem neuen NRW – Verkehrsminister Hendrik Wüst und vereinbart ein Arbeitstreffen für das Jahr 2018.

Essen, 29.11.17

Präsident, Stefan Klett, und Geschäftsführer, Boris Langanke, vertreten die Interessen des Verbandes auf der Mitgliederversammlung der Sporthilfe NRW.

Duisburg, 13.12.17

Ein Vereinsgespräch mit dem ersten Copter Verein in NRW und dem Präsidium wird im Rahmen der Serie „Vereinsgespräche“ geführt (Seite 19).

Düsseldorf, 20.12.17

Konstruktive Stimmung begleitet das Treffen des geschäftsführenden Präsidiums mit den Ansprechpartnern des Luftfahrtbundesamt, Außenstelle Düsseldorf.

Duisburg, 5.1.18

Zum ersten Arbeitstreffen in diesem Jahr treffen sich Präsident Stefan Klett und der Geschäftsführer Boris Langanke.

Blomberg, 7.1.18

Matthias Podworny nimmt am Neujahrsempfang der Stadt Blomberg teil und stellt sich als neuer Vize-Präsident des AEROCLUB | NRW vor.

Duisburg, 8.1.18

Das Geschäftsführende Präsidium trifft sich zu seiner ersten Sitzung 2018 zum Schwerpunktthema Camo

Köln, 9.1.18

Zum ersten Arbeitsgespräch mit dem neuen Direktor der DOSB-Führungsakademie, Florian Scheibe trifft sich Präsident Stefan Klett.

Oerlinghausen, 12.1.18

Mitgliederversammlung der Segelflugschule in Oerlinghausen. Matthias Podworny nimmt teil.

Duisburg, 13.1.18

Bernd Hönig ehrt auf der Freiflug-Tagung die Landesmeister und Jahresbesten in der Klasse Freiflug.

Aachen, 27.1.18

Präsident begrüßt alle Teilnehmer des deutschen Hexentreffens und bedankt sich für die tolle Organisation. (Seite 40)

Düsseldorf, 29.1.18

Beim Arbeitsgespräch mit dem NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, sind Stefan Klett und Boris Langanke im intensiven Dialog.

→



Essen und Paderborn, 3.2.18

Luftraumtage NRW

Lünen, 7.2.18

Vereinsgespräch, Flugsportgruppe Lünen (Seite 19).

Duisburg, 15.2.18

Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums.

Duisburg, 15.-16.2.18

Matthias Podworny und Hermann-J. Hante treffen sich zu einem Arbeitstreffen. Planung Ausbildung Fluglehrer, Terminplanung 2018, Internetauftritt und Aktualisierung ATO – Programm.

Duisburg, 16.2.18

Sitzung des Ausschusses Unterer Luftraum, unter Leitung von Habbo Brune.

Aachen, 17.2.18

Matthias Podworny und Hermann-J. Hante sind Referenten auf dem Fluglehrerauffrischungssseminar.

Duisburg, 17.2.18

Dr. Karl-Dieter Lerch, Evelyn Höfs und Klaus Kosmalla begleiteten 22 engagierte Vereinspressesprecher durch die Preetagung. (Seite 13)

Blomberg, 18.2.18

Matthias Podworny übergibt den Vertretern des AC Büren, Paul Römmelt und Thomas Hegemann, die neuen Funkgeräte. (Seite 9)

Duisburg, 18.2.18

Evelyn Höfs und Manuela Bündgen legen auf der Fachtagung Fernlenkflug die Wettbewerbstermine für das laufende Jahr fest. Sie ehren auch die Sieger aus dem Sportjahr 2017.

Düsseldorf, 20.2.18

Der Präsident, Stefan Klett, trifft sich zu einem Arbeitsgespräch mit dem Abteilungsleiter „Sport“ Bernhard Schwank in der Staatskanzlei.

Duisburg, 23.2.18

Sitzung der Segelflugkommission NRW.

Dinslaken, 25.2.18

Im Rahmen des Segelflugforums werden die geförderten Funkgeräte durch den Präsidenten, Stefan Klett, mit offizieller Übergabe durch das Land NRW überreicht. (Seite 42)

Duisburg, 25.2.18

Präsident Stefan Klett hält auf dem Ballonfahrttag NRW ein Grußwort.

Duisburg, 27.2.2018

Das Redaktionsteam trifft sich, um die Inhalte der ersten Ausgabe des Luftsportmagazins NRW festzulegen.

Frankfurt am Main, 3.-4.3.18

Stefan Klett leitet die Tagung der DAeC Strategiekommision.

Düsseldorf, 7.3.18

Vereinsgespräch, RCMC Düsseldorf (Seite 19)

Heiligenhaus, 10.3.2018

Auf dem Flugplatz Meiersberg findet die Prüfertagung statt (Seite 47)

Duisburg, 12.3.18

Matthias Podworny, Hermann Hante und Boris Langanke treffen sich zu einem Ausbildungsgespräch und Austausch mit Vertretern der Bezirksregierungen Münster und Düsseldorf

Duisburg, 15.3.18

Der Präsident trifft sich mit dem Geschäftsführer, um die bevorstehenden Sitzungen vorzubereiten.

Duisburg, 22.3.18

Bei der Sitzung der Modellflugkommission werden die Wettbewerbe, Veranstaltungen und Messe des laufenden Jahres geplant.

Fulda, 24.3.18

An der Sitzung Task-Force-Fluglehrer der BUKO Motorflug des DAeC nimmt Matthias Podworny teil.

Mülheim, 27.3.18

Zu einer Strategiebesprechung zur Fortführung des Flugbetriebs treffen sich die Vertreter des AC Mülheim mit dem Stadtsportverband Mülheim auf dem Flugplatz Essen Mülheim. Von Seite des Verbades nehmen Stefan Klett und Boris Langanke unterstützend teil.

Duisburg, 28.3.18

Besprechung in der Geschäftsstelle mit Stefan Klett, Boris Langanke und Daniela Blobel.

Duisburg, 5.4.18

Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums.

Brüggen, 5.-9.4.18

Reinhard Streisel leitet das 39. Modellflugjugendtreffen. Ein Bericht erscheint im nächsten Luftsportmagazin (Ausgabe 2-18)

Duisburg, 6.4.18

Der Ausschuss Unterer Luftraum (AUL), unter Leitung von Habbo Brune tagt.

Duisburg, 10.4.18

Der Präsident, Stefan Klett, und der Geschäftsführer, Boris Langanke, bereiten die anstehende Präsidiumssitzung vor.

Kassel, 13.-15.4.18

Matthias Podworny nimmt am 92. Motorfliegtag der BUKO Motorflug in Kassel teil.

Attendorn, 14.4.18

Das Gesamtpräsidium trifft sich zu seiner Frühjahrstagung.

Friedrichshafen, 20.4.18,

Friedrichshafen, Stefan Klett, Boris Langanke und Vorsitzende der Segelflugkommission NRW, Dr. Sigi Baumgartl, reisen zur AERO zwecks diverser Treffen der Landesverbände und Bundeskommissionen. Matthias Podworny steht für Fragen zur Lizenzierung auf dem DAeC Stand zur Verfügung.

Dortmund, 21.4.18

Die Modellflugkommission war auf der Intermodellbau in Dortmund mit einem Stand vertreten. Ein Bericht erscheint im nächsten Luftsportmagazin. Präsident Stefan Klett, Geschäftsführer Boris Langanke und Jugendbildungsreferent Hendrik Jaeschke unterstützende (Ausgabe 2-18)

Schreib für das Luftsportmagazin.

Die wichtigsten Punkte, die beachtet werden sollten sind im redaktionellen Leitfaden zusammengefasst.

Abrufbar unter
www.aeroclub-nrw.de/wGG92

AEROCUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844-0
Fax.: (0203) 77844-44
info@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

Boris Langanke
Geschäftsführer
Tel.: (0203) 77844-11
langanke@aeroclub-nrw.de

Hendrik Jaeschke
stellvertretender Geschäftsführer
Tel.: (0203) 77844-32
jaeschke@aeroclub-nrw.de

Nicole Schubutz
Sekretariat
· Mitgliederverwaltung
· Fallschirmsprung-Außenlandung
· Rettungs- und Sicherheitsgerät
· Ehrungen
Tel.: (0203) 77844-12
schubutz@aeroclub-nrw.de

Pamela Surmiak
Mitarbeiterin im Sekretariat
Tel.: (0203) 77844-12
surmiak@aeroclub-nrw.de

Manuela Steininger
Buchhaltung
· Rechnungs- und Mahnwesen
Tel.: (0203) 77844-13
buchhaltung@aeroclub-nrw.de

Manuela Mauter
Ausbildung
Tel.: (0203) 77844-14
mauter@aeroclub-nrw.de

Hermann-J. Hante
Ausbildungsleiter
· Segelflug, Motorsegelflug,
Fallschirm, Ultraleichtflug
· Übungsleiter
· Sportzeugen
· Referat UL
Tel.: (0203) 77844-15
hante@aeroclub-nrw.de

Nina Heithausen
Fachkraft
NRW bewegt seine KINDER!
Tel.: (0203) 77844-51
heithausen@aeroclub-nrw.de

Daniela Blobel
Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: (0203) 77844-31
blobel@aeroclub-nrw.de

Julian Hilbig
Leiter CAMO
· CAMO DE.MG.0501
Tel.: (0203) 77844-25
hilbig@aeroclub-nrw.de

Roman Hermann
Technik
· CAMO DE.MG.0501
· Instandhaltungsbetrieb
DE.MF.0501
· Technisches Personal
Tel.: (0203) 77844-21
hermann@aeroclub-nrw.de

Markhin John Carabio
Technik
· CAMO DE.MG.0501
· Instandhaltungsbetrieb
DE.MF.0501
Tel.: (0203) 77844-23
carabio@aeroclub-nrw.de



LUFTSPORTJUGEND NRW

Hendrik Jaeschke
Jugendbildungsreferent
Tel.: (0203) 77844-32
jaeschke@aeroclub-nrw.de
hendrik@lsj.de

Nina Heithausen
LSJ-Büro
Tel.: (0203) 77844-51
heithausen@aeroclub-nrw.de
nina@lsj.de

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

Segelflugschule Oerlinghausen
Robert-Kronfeld-Str. 11
33813 Oerlinghausen
Tel.: (05202) 9969-0
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
www.segelflugschule-oerlinghausen.de

IMPRESSUM

Herausgeber:
AEROCUB | NRW e.V.
vertreten durch Stefan Klett (Präsident)
und Dr. Karl-Dieter Lerch (Vizepräsident)
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: 0203 - 778440
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

verantwortlich i.S.d.P.
Boris Langanke (Geschäftsführer)

Redaktionsleitung:
Daniela Blobel
redaktion@aeroclub-nrw.de

Redakteure:
Die Redaktionskonferenz besteht aus
Vertretern der Sportfachgruppen und
Gremien:

Ausbildung: Matthias Podworny,
matthias.podworny@t-online.de
Ballonsport: Wilhelm Eimers,
Benjamin Eimers, ballon@ballon.org
D-Kader: Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Fallschirmsport: Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Frauenluftsport: Silke Leue,
silke.leue@gmx.de
Interdisziplinäre Fachbeiträge:
Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend: Jan Eikmeier,
jan@lsj.de
Luftsportschule des
AEROCUB | NRW: Stephan Olessak,
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug: Evelyn Höfs,
wue.hoefs@t-online.de
Motorflug / Ultraleichtflug:
Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de

Segelflug: Dr. S. Baumgartl,
seko@aeroclub-nrw.de
Technik: Julian Hilbig,
hilbig@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter:
Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

Gestaltung:
Zenon Design, Münster
Katrin Schießl
www.zenon-design.de

Druck:
Bitter & Loose, Greven
www.bitterundloose.de
13.500

Das Luftsportmagazin erscheint in diesem Jahr
dreimal, als offizielles Mitgliedsmagazin des
AEROCUB | NRW e.V. Alle Inhalte des Magazins sind
urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe – auch in Aus-
zügen – nur mit vorheriger, ausdrücklicher Zustimmung
des Verbandes.



22.06. - 24.06.2018



LUFTSPORTJUGEND/NRW

HAMM | EDLH

22.06.18

Anreise 16.00
LSJ-Tag 19.00

23.06.18

Frühstück 08.00
Briefing 09.30
AIRLEBNIS 11.00
Party 20.00

24.06.18

08.00 Frühstück
10.00 Abreise

Kosten

Die Teilnahmegebühr beträgt XX EUR
zzgl. 20 EUR für die Wunschsportart
Motorkunstflug und 10 EUR für
Segelkunstflug,

2018 | AIR
LEBNIS
NRW