

AUSGABE 1/2016

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN



LUFTSPORTTAG | NRW

VIELE HIGHLIGHTS

FLUGSICHERHEIT

FEIGENBLATT ODER SELBSTVERSTÄNDNIS

NEUE LUFTVO

WAS ÄNDERT SICH?

www.aeroclub-nrw.de

AERoclub | NRW sucht Geschäftsführer (m/w)

für die Geschäftsstelle in Duisburg



LANDESSPORTBUND
NORDRHEIN-WESTFALEN



Der AERoclub | NRW vertritt als Luftsportverband die Interessen der in Nordrhein-Westfalen ansässigen Luftsportvereine. In Duisburg unterhält der AERoclub | NRW eine Geschäftsstelle mit zehn festangestellten Mitarbeitern. Als kompetenter Ansprechpartner der Vereine bietet der AERoclub | NRW eine sinnstiftende Arbeit für und mit dem Ehrenamt in einer abwechslungsreichen Umgebung und der Chance, den Luftsport in seinen vielfältigen Ausprägungen zu unterstützen.

Die Position des **Geschäftsführers (m/w)** soll unbefristet besetzt werden. Die Bewerbungsfrist endet am **15.03.2016**. Die Unterlagen mit Angaben zum Gehaltswunsch und dem frühestmöglichen Eintrittstermin richten Sie bitte an:

AERoclub | NRW, Herrn Stefan Klett -Präsident-,
Stichwort: Bewerbung, Postfach 10 03 14,
47003 Duisburg.

Oder per Email an stefan.klett@lsb-nrw.de

Eine ausführliche Stellenausschreibung
ist veröffentlicht unter: www.aeroclub-nrw.de



DAeC – gut aufgestellt

Redaktion DAeC

Auf der DAeC-Hauptversammlung am 28. November 2015 standen Satzungsänderungen, die Einrichtung von zwei Bundesausschüssen und der Haushalt auf der Tagesordnung.

27 Delegierte aus den Bundeskommissionen und Mitgliedsverbänden, Vertreter der Ausschüsse und Geschäftsstellen sowie Ehrengäste trafen sich in Wiesbaden. Der Präsident Wolfgang Muther stellte in seinem Bericht die Schwerpunkte der Verbandsarbeit im Jahr 2015 vor. Politische Interessenvertretung, Jugendarbeit, AntiDoping waren zentrale Aufgaben. Er betonte, dass für den Luftsport mehr Aufmerksamkeit und Medienpräsenz dringend notwendig sei, um Sponsoren zu finden.

Die Delegierten entschieden sich für zwei neue permanente Ausschüsse. Der Bundesausschuss Kultur mit dem Vorsitzenden Gerhard Allerdissen wird sich um den Erhalt der Oldtimer-Flugzeuge und die öffentliche Anerkennung des Fliegens als Kulturgut einsetzen. Im Bundesausschuss Europafragen steht die europäische Gesetzgebung im Mittelpunkt. Der Ausschuss soll die qualifizierte Meinungsbildung im DAeC unterstützen.

Ausführlich berichtete Schatzmeisterin Sigrid Berner über die Kassenlage des Verbandes. Die finanzielle Situation des DAeC ist solide. Dem Jahresabschluss 2014 wurde einstimmig zugestimmt und der Vorstand entlastet. Ebenso votierten die Delegierten für den Haushaltsvorschlag 2016. Für die Satzungsänderungen hatte der Vorstand die Anträge gestellt. Der Paragraph „Zweck des Verbandes“ wurde ergänzt um „Förderung der guten Verbandsführung im Sport (Good Governance)“ und „Inklusion – die Förderung des Luftsports von Menschen mit Behinderung“. Die Anträge wurden mit großer Mehrheit angenommen. Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) hatte seinen Mitgliedern empfohlen, diese Ergänzungen aufzunehmen.

Die Entscheidung über weitere Satzungsänderungen wurde auf eine außerordentliche Mitgliederversammlung im April 2016 verschoben. Es geht dabei um die Definition der Verfügungsgrenzen der DAeC-Bundeskommissionen und die Aufnahme einer praxistauglichen Formulierung in die Satzung.

Die nächste ordentliche DAeC-Mitgliederversammlung ist am 26. November 2016 in Magdeburg.

VERANTWORTUNG übernehmen

Das habe ich beim Sport gelernt



#beimSportgelernt

Wer Sport macht, lernt – sein Leben lang!

Denn Sport fördert die persönliche Entwicklung. Davon profitieren in NRW jährlich rund 1,5 Millionen Kinder und Jugendliche sowie 3,5 Millionen Erwachsene. Dies macht unsere 19.000 Sportvereine zu den beliebtesten Bildungsstätten im Land.

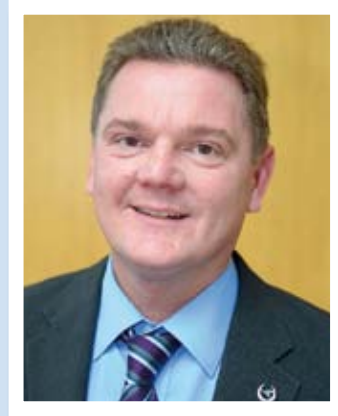
www.beim-sport-gelernt.de

In Kooperation mit
WESTLOTTO



9.001 MAL JA

Richtung Zukunft



Liebe Freundinnen und Freunde des Luftsports in NRW,

mit 90 % (9.001 Ja –Stimmen) und damit deutlich mehr als die erforderliche Dreiviertelmehrheit, hat die Mitgliederversammlung als höchstes Souverän unseres Luftsportverbandes NRW sich eine neue, zeitgemäße und zukunftsfähige Satzung gegeben. Die Zeit war reif, denn die alte Satzung war nach vielen Einzeländerungen der vergangenen Jahrzehnte keine große Hilfe bei relevanten Fragestellungen.

Mit der neuen Satzung werden, neben einer klaren Struktur und der eindeutigen Benennung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten, vor allen Dingen vier wesentliche Verbesserungen erreicht:

1) Mit der neuen Satzung herrscht Basisdemokratie pur im AEROCUB I NRW. Von nun an bestimmen ausschließlich die Vereine auf der Mitgliederversammlung wo es lang geht. Keine wie bislang ge-regelte Stimmabgabe an Kommissionsvorsitzende und die damit verbundene Spaltung und Schwächung der Vereinsstimmen.

2) Stärkung der Sportfachgruppen dafür an anderer Stelle: Waren Kommissionsvorsitzende, ebenso wie die Landesjugendleitung, bisher nur beratende Mitglieder im Präsidialrat, so haben sie nun gewichtet Sitz und Stimme im Präsidium – damit ist die luft-sportpolitische Richtungskompetenz mehr denn je gegeben.

3) Die Jugend wird gestärkt. Der Verband verpflichtet sich in jedem Organ mindestens einen sogenannten „Vertreter der jungen Generation“ zu benennen. damit ist für kompetenten Nachwuchs in der Gremienarbeit gesorgt.

4) Die regionalen Interessen bleiben gewahrt. Alle fünf Bezirksvertreter haben das Recht, beratend an allen Präsidiumssitzungen teilzunehmen.

Die Auswirkungen dieser Neuerungen werden sich erst im Laufe der Zeit zeigen – insbesondere die Entwicklungen, die in den Vereinen spürbar sind. Eins steht aber fest: Der Verband hat sich mit dieser Satzung zukunftsfähig, modern, selbstbewusst und vorausschauend aufgestellt. Allen Delegierten und den an der Entwicklung dieser neuen „Grundordnung“

Beteiligten spreche ich im Namen des gesamten Präsidiums meinen herzlichen Dank aus.

Aber eine Satzung ist eben nicht nur ein Stück Papier. Sie wird nun durch die Arbeit des Präsidiums, der Sportfachgruppen, Luftsportjugend, Ausschüsse und Beauftragten gelebte Praxis werden. Wir alle haben das Ziel, zum Wohle des Luftsports in NRW zu handeln, die Herausforderungen zu meistern und Ideen zu entwickeln, damit die Ausübung unseres wunderschönen Hobbys gesichert bleibt.

Präsidium und Geschäftsstelle werden im neuen Jahr eine Kommunikationsoffensive starten, damit jeder Verein und jedes einzelne Mitglied sich mehr als bisher mitgenommen fühlt und weiß, wofür sein Verband sich stark macht. Daher auch meine herzliche Bitte: beteiligt Euch an den zahlreichen Veranstaltungen des AEROCUB I NRW egal ob am Jugendvergleichsfliegen, dem Fly Inn, den Wettbewerben der Sportfachgruppen oder „just for Fun“. Denn gemeinsam sind wir stark.

Und bitte zögert nicht bei aufkommenden Fragen, Anregungen oder Kritik auf die ehren- und hauptamtlichen Verbandsmitarbeiter zu zugehen – persönlich oder über die Kontakte, die sich alle auf unserer Homepage www.aeroclub-nrw.de finden. Gerne veröffentlichen wir auch Eure Veranstaltungen und Wettbewerbe auf unserer Homepage. Schickt einfach eine Kurzausschreibung mit Link zu Eurer Homepage an redaktion@aeroclub-nrw.de

In diesem Sinne wünsche ich Euch im Namen des Gesamtpräsidiums einen guten Start in die Saison 2016 mit möglichst vielen unfall- und sorgenfreien tollen Airlebnissen.

Holm- und Rippenbruch

Euer

Stefan Klett
Präsident AEROCUB I NRW



INHALT

VERBAND

- 02** AERoclub | NRW SUCHT
GESCHÄFTSFÜHRER (M/W)
- 02** DAEC
GUT AUFGESTELLT
- 03** EDITORIAL
9.001 MAL JA
- 04** INHALT
WO IST WAS
- 15** STEFAN KLETT BLEIBT
LSB-VIZEPRÄSIDENT FINANZEN
- 22** VIELE HIGHLIGHTS
AUF LUFTSPORTTAG | NRW 2015

- 25** ATO HANDBÜCHER
BEREIT ZUM DOWNLOAD
- 25** AERoclub|NRW JUSTIZIAR IST
ERNEUT VORSITZENDER DER LSB
SPRUCHKAMMER
- 40** 30 JAHRE
"DAS GRÜNE BAND"
- 41** WIR IN DUISBURG
KONTAKTE
- 42** NRW AKTIV
- 43** IMPRESSUM
WER MACHT WAS

BALLONFAHRT

- 06** GASBALLON-WM
IM SEPTEMBER 2016 IN GLADBECK
- 07** DEUTSCHER SPORTAUSSCHUSS
UNTERSTÜTZT GORDON BENNETT
IN NRW
- 16** IM A 380 FÜR 380 EURO
ZUR GRÖSSTEN BALLONWETTFAHRT
DER WELT

JUGEND

- 15** SEGELFLUGCAMP
DER SCHÜLERFLUGGEMEIN-
SCHAFTEN



18



32



8



16



12

**20 VELBERTER JUGEND
GRÜNDET J-TEAM**

**21 AEROCUB HAGEN GEWINNT
LSJ-BEACHVOLLEYBALLTURNIER**

**21 STIPENDIUM
FÜR EHRENAMTLICHES
ENGAGEMENT**

LUFTFAHRT- SCHULE

**26 FLUGSICHERHEIT
FEIGENBLATT ODER SELBST-
VERSTÄNDNIS**

MODELLFLUG

**32 HAARSTRANG-
POKALFLIEGEN**

**34 DIETER RYBOLD IST
DEUTSCHER MEISTER IM F3 J**

**35 FESSELFLUG EM 2015
IN BULGARIEN**

36 5. SOARING CUP

37 F3B-E IN BRÜGGEN

SEGELFLUG

**08 ZURÜCKKEHREN
UM WIEDER HINZUGEHEN
ERFAHRUNGSBERICHT
BITTERWASSER**

**12 FLIEGENDE DENKMÄLER
ÜBER BÜCKEBURG-WEINBERG**

**28 JAHRESBERICHT
DES LLSTP AACHEN-MERZBRÜCK**

**30 DIE NEUE LUFTVO
WAS ÄNDERT SICH?**

**33 B-TRAINERLEHRGANG
FÜR SEGELFLUGLEHRER**

**38 EINMAL ELEFANTENKLO
UND ZURÜCK
ALPENFLUG IN SÜDFRANKREICH**

**40 QUALIFIKATION UND DM
DER FRAUEN
12. - 21. MAI IN HOCKENHEIM**

**41 BUKO SEGELFLUG
NEUER VORSTAND IST GEWÄHLT**

UL/MOTORFLUG

**18 LOOPINGS WIE GOTT IN
FRANKREICH
WM IN CHÂTEAUX ROUX**

42 TERMINE 2016

AUSBILDUNG

**40 ST. FLORIAN LÄSST GRÜSSEN
ABLEHNUNG VON ÜBUNGSFLÜGEN**



Überschriften sollen Lust machen zu lesen. Sie lesen gerade diesen Bericht. Warum? Weil der erste Blick die Überschrift, auch Headline genannt, Sie angesprochen hat. Ich soll, möchte und will hier aber über unser Oktoberfest 2015, das auf dem Verbandsstartplatz Gladbeck stattgefunden hat, berichten.

Also war die Überschrift nur ein Lockmittel, so wie wir es aus der alltäglichen Werbung gewohnt sind. Wenn Sie das glauben, dann blättern Sie einfach weiter, so wie Sie beim Fernsehen auf den nächsten Sender zappen. Oje, auch hier ist Werbung oder eine Überschrift die mich überhaupt nicht interessiert. Doch weit gefehlt, mit solchen Tricks arbeiten die Schreiber von Luftsportmagazin nicht. Was oben steht, ist auch unten drin. Was

hat also das Oktoberfest der Freiballonkommission|NRW mit der im kommenden September stattfindenden FAI Gasballon – Weltmeisterschaft (Gordon-Bennett Race) gemeinsam? Erstens, wir sind auf dem gleichen Startplatz, dem Verbandsstartplatz des AEROCLUB|NRW in Gladbeck. Übrigens mit circa 50 Prozent aller weltweiten Gasballonaufstiege der mit Abstand aktivste Gasballonaufstiegsplatz der Welt. Zweitens dient so ein Oktoberfest mit 15 Gasballonen und einigen Heißluftballonen als Testveranstaltung für die kommende Weltmeisterschaft. Im Kleinen zwar nur, aber Abläufe werden getestet und Sicherheitsstandarts überprüft. Weitere Test finden Ostern und im Frühsommer 2016 in Gladbeck statt. Wir können alles gut testen, vorbereiten und organisieren, nur zwei Dinge können wir nicht: Wir können das Wetter nicht beeinflussen und wir können kein Geld drucken. Testveranstaltungen führen wir mit einem sehr kleinen Budget durch, eine von der FAI/CIA (Weltluftsportorganisation mit Sitz in Lausanne/CH) als Cat 1



GASBALLON- WELTMEISTER- SCHAFT

im September 2016
in Gladbeck

Text: Wilhelm Eimers

genehmigte Weltmeisterschaft hat Auflagen, einen Umfang und den Anspruch des Ausrichters, so dass ein großes Budget nötig ist. 120.000 Euro wäre eine Größenordnung die uns, die Ausrichter, eine tolle WM durchführen ließen. Mit einer Eröffnungsfeier, einem Start von 30 Gasballone, 30.000 m³ Traggas, einem bunten Programmheft, einer internationalen Jury, einer Live-Internet-Übertragung per Satellitentracker und einer Abschlussveranstaltung auch Siegerehrung genannt, in einem angemessenen Rahmen. Wie wir ja berichtet hatten, haben wir mit der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel eine hochkarätige Schirmherrin gewonnen. In diesen Tagen werden wir 250 Sponsoren anfragen, offen bleibt mit welchem Erfolg. Aus eigener Kraft haben wir, also Ballonfahrer, AEROCLUB|NRW, Freiballonsportverband, Verbandsstartplatz Gladbeck, bereits 50.000 Euro zusammen. Ob unser Ziel, eine angemessene Gasballonweltmeisterschaft durchzuführen, erreicht wird, bleibt abzuwarten. Die öffentliche Hand wird sicherlich nicht sehr hilfreich sein. Große Worte bezahlen keine 350 Übernachtungen und auch nicht die Buffets für 500 Personen. Vielleicht können wir ja auf die Solidarität von 15.000 NRW-Luftsportler zählen. Hilfe in Form von guten Tipps, Vermittlung kleinerer oder größerer Sponsoren wäre hilfreich, natürlich gerne auch durch einer finanziellen Spende. [AEROCLUB|NRW - Volksbank Rhein-Ruhr IBAN: DE92 3506 0386 3311 4600 08 – Stichwort: Gordon - Bennett] Tipps und Ideen gerne an ballon@ballon.org.

Das Oktoberfest 2015 war ein voller Erfolg. 25 Gasballonstart in den drei Tagen. Nicht leicht war es bei der ersten kleinen Abendfahrt am Freitagabend nach zwei Stunden im Ruhrgebiet eine Landwiese zu finden. Da musste schon mal ein Vorgarten ausreichen. Am Samstagmorgen trug der leichte Nordost Wind die Ballone zum Niederrhein, Abends bis an den Rhein bei Krefeld. Wer noch konnte, fuhr am Sonntagmorgen in die Niederlande. Hier gibt es große schöne Wiesen und öfter einen bösen Bauern. Aber das ist eine andere Geschichte. Das Ballon Oktoberfest mit Teilnehmern aus England, Niederlande, Belgien, Schweiz und Deutschland war ein voller Erfolg. Besonderen Dank an die Mannschaft vor Ort. Es ist eine Freude zu sehen, wie Frau, Tochter, Schwiegertochter und deren Freunde rund um die Uhr drei Tage lang für die Mannschaften sorgen. Das sagte auch ein englisches Team und schickte aus England ein paar Tage später bunte Blumengrüße. Sie alle sind herzlich eingeladen, im September 2016 auf dem Verbandsstartplatz Gladbeck mitzuerleben, wie sich die ältesten Luftfahrzeuge der Welt auf den Weg machen, um den freien und friedlichen Luftraum von Europa im fairen Wettkampf zu erobern. So wie vor 223 Jahren im offenen Weidenkorb.

von links:
Dagmar Freitag, Wilhelm Eimers, Stefan Klett



Deutscher Sportausschuss unterstützt Gordon Bennett in NRW

Die Vorsitzende des Sportausschusses im Deutschen Bundestag, Dagmar Freitag begrüßt und unterstützt das Coupe Aéronautique Gordon Bennett 2016 auf dem Verbandsstartplatz des AEROCLUB | NRW in Gladbeck.

Das unter der Schirmherrschaft der Bundeskanzlerin Angela Merkel stattfindende größte Ballonrennen der Welt wird Höhepunkt in diesem Luftsportjahr. Am Rande der "Felix" Sportlerehrung Anfang Dezember 2015 in Düsseldorf trafen sich Dagmar Freitag, Willi Eimers und Stefan Klett, um erste Planungen auszutauschen.

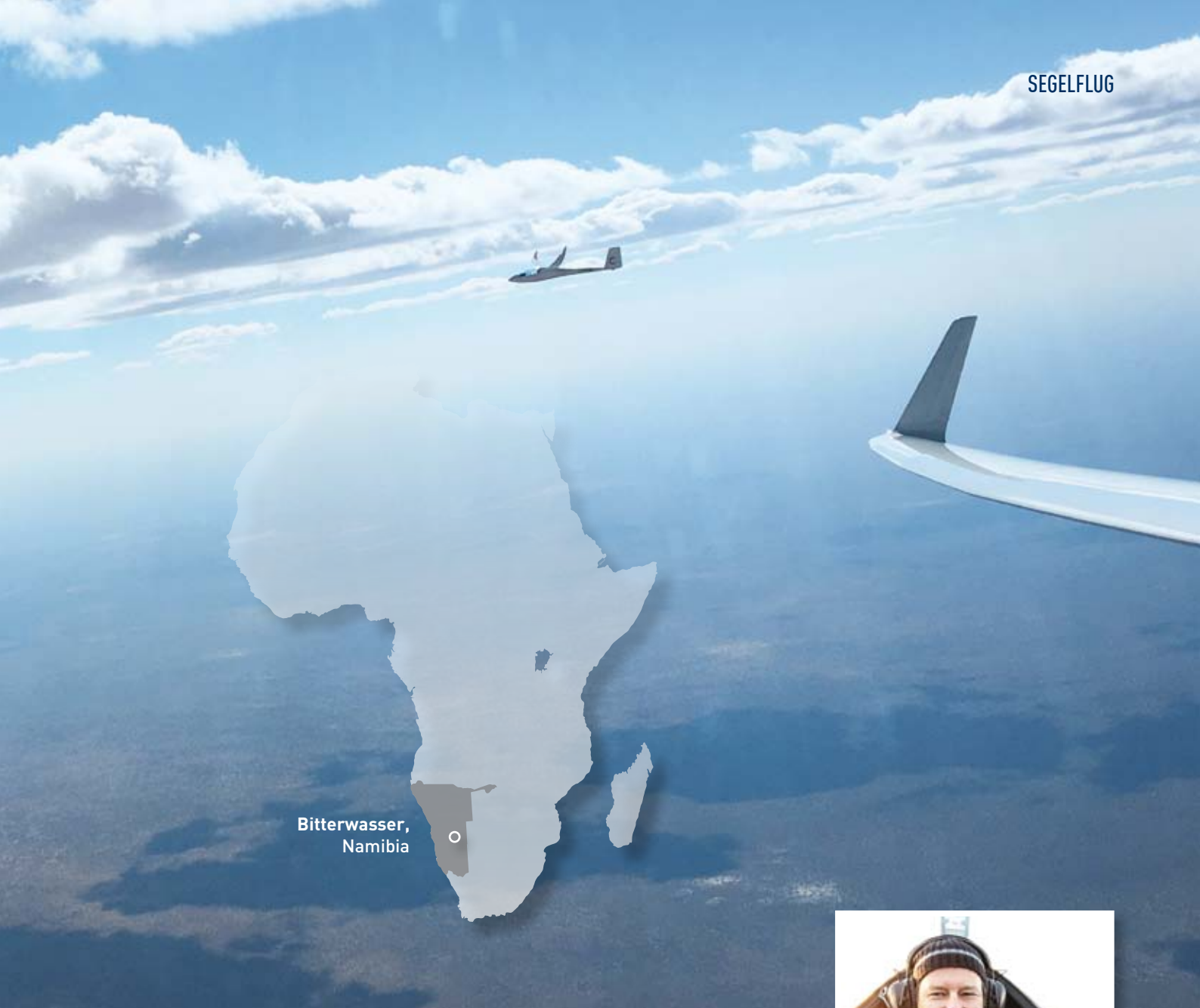
Der Vater von Dagmar Freitag war Segelfluglehrer im LSV Ruhr-Lenne-Iserlohn, was ihre guten Kenntnisse im Luftsport erklärt: „Ich bin mit Bruno Gantenbrink gemeinsam ein typisches Flugplatzkind gewesen“, sagt Dagmar Freitag lächelnd.

ZURÜCKKEHREN UM WIEDER HINZUGEHEN

Erfahrungsbericht Bitterwasser

Im April 2015, im Rahmen der AERO in Friedrichshafen, gab es an einem der etwas ruhigeren Tage in der Mitte der Messewoche die Möglichkeit für ein Gespräch in entspannter Atmosphäre mit Wolfgang Janowitsch. Wolfgang ist einer der erfolgreichsten Segelflieger der Welt mit 25 Jahren Erfahrung auf internationalen Meisterschaften. Vor einigen Jahren hatte ich die Freude, den sympathischen Österreicher auf einem meiner Chile-Fliegerurlaube kennen zu lernen. Zum Ende der kurzweiligen Unterhaltung fragte er mich, ob ich Lust hätte, als Trainer in Namibia bei „Flying with the Champions“ zu fliegen. Keine Ahnung, wie schnell -oder langsam- der Pro-

zessor in meinem Kopf gebraucht hat, um „ja sicher“ zu denken, so richtig lange hat es, glaube ich, nicht gedauert. Ja, natürlich hatte ich Lust. Am Tag darauf habe ich zugesagt. Mit mir vor Ort waren geplant: Wolfgang Janowitsch, Reinhard Schramme und Holger Back. Ein Hit, weil ich mit beiden letztgenannten bereits einige Events erlebt habe und beide sehr schätze. Reinhard war mein Coach auf der Europameisterschaft 2011 in Nitra, Holger war auf beiden Weltmeisterschaften, die ich mitgeflogen bin, mein Coach. Große Freude.



Bitterwasser,
Namibia



Arndt Hovestadt

06. November 2015. Es ging los. Von Frankfurt aus direkt mit Air Namibia (gar nicht schlecht) nach Windhoek. Schon während des Fluges lernte ich einen meiner Trainees, Wolfgang Zimmermann, aus Wien kennen. Sofortige Sympathie lässt die Vorfreude auf das Camp noch weiter wachsen. Am Flughafen wurden wir bereits erwartet, ein dritter Pilot für Bitterwasser gesellte sich zu uns, nach knapp drei Stunden Fahrt durch die Wüste und an ziemlich vielen wilden Tieren vorbei, durchfuhren wir das Tor zu Bitterwasser Lodge. Der Kontrast zwischen einem bettelarmen Land und der Lodge ist krass. Die Anlage ist wirklich sehr luxuriös und wunderschön angelegt. Das gesamte Team, egal ob Management, Küche, Wäscherei, Reinigung, Groundhandling, alle Menschen waren herzlich und freundlich. Die Gäste, am Anfang waren es noch recht wenige, waren so überhaupt nicht elitär, alle familiär, unkompliziert, verbindlich. Toll, so konnte es weiter gehen. Holger Back ging kurz vor Beginn des Events doch hinüber nach Kiripotib (etwa 60 Kilometer entfernt), dafür komplettierte der Italiener Ste-

fano Ghiorzo unser Trainerteam, neben Reinhard Schramme ebenfalls ein „Gentleman-Racer“ der alten Schule und nebenbei amtierender Weltmeister der 13,5 Meter Klasse. Nach dem „Sign-In“, einer Einweisung und dem Willkommens-Drink konnten wir schon einmal die Flugzeuge für den nächsten Tag verteilen und konfigurieren. Ich hatte in den ersten drei Tagen Peter Ocker aus Aalen Elchingen als Trainee und einen Arcus M als Arbeitsgerät. Sehr gut, damit kenne ich mich aus. Also, mit dem Arcus, Peter kannte ich noch nicht. Dauerte aber nicht lange. Der eloquente und wortwitzige Bayernschwabe (im richtigen Leben Manager bei Audi) war hart im Nehmen, die Flüge sollten kurzweilig werden. Apropos Fliegen, nach einem ausgiebigen Briefing in der Kurssprache Englisch ging es los: Der erste Tag startete eher nicht so namibianisch, 400 Kilometer Richtung Goabis Ziel-Rück mit einer eher mäßigen Speed von unter 100 Km/h, da geht bestimmt noch besser... Aber Spaß in der Luft und die „procedures“ in Bitterwasser einmal durchgespielt, erster Start für Peter in einem Arcus, →



→ alles gut. Das De-Briefing brachte einige Erkenntnisse bezüglich der einen oder anderen „Issues“ der Trainees in Sachen „selber Druck machen“, Konzentration, aber auch bezüglich richtige Kleidung, Trinken und so weiter. Am zweiten Tag sollten sogar Wolken vorkommen, sehr gut! In einer ähnlichen Ausrichtung des Fluges konnten wir selbige erreichen und schon wesentlich mehr Gas machen. Der lange Schenkel nach Hause ging mit 136 Km/h, das war schon mal nicht schlecht und machte ordentlich Lust auf mehr. Tag drei, früher Start mit einer Option, 1.000 Kilometer bei, na ja, mittelmäßigem Wetter zu fliegen. Egal, sehr fein. Neben der zwei Tage benutzten Haupt-Sauerstoffflasche hatten wir eine kleine Zweitflasche an Bord, die wir vor dem Flug vom freundlichen Oxy-Service noch einmal randvoll füllen ließen. Das sollte reichen. Tat es aber nicht. Nach etwa der Hälfte des Fluges lärmte das EDS, der Sauerstoff in der frisch gefüllten kleinen Flasche war leer. Normalerweise reicht die Flasche für einen ganzen Flug, aber nur bei der richtigen Einstellung des Gerätes (mein Fehler). Also, was tun? Hoch waren wir zu dem Zeitpunkt ohnehin nicht. Zwei Lösungen für das Problem fielen uns ein: 1.) nach Hause fliegen, 2.) unten bleiben und versuchen, die zweite Hälfte der 1.000 Kilometer zu vollenden. Wir entschieden uns für die zweite Variante. Ganz schön hart, zwischen 1.000 und 1.500 Meter unter den Wingmen zu fliegen und starkes Steigen verlassen, um nicht zu hoch zu steigen. Die damit verbundene psychische Belastung sorgte zum Schluss dafür, dass ich den konkreten Überblick für die benutzten Schenkel verlor, beziehungsweise davon ausging, dass kein weiterer Schenkel mehr zur Verfügung stand. Bei 996 Kilometern (!) kurz vor Sunset drehten wir gegen knapp 50 Km/h Wind bei Erreichen der „Wohlfühl-Ankunftshöhe“ um, das war ganz schön hart. Ohne zu wissen ob der letzte Schenkel zählte. Tat er. Gut. Der zweite Trainee, Wolfgang Zimmermann, und ich waren nicht nur gemeinsam angereist, sondern auch Zimmernachbarn im Bungalow. So hatten wir reichlich Zeit über die fliege-

risch anzugehenden Themen zu philosophieren und konnten etwas tiefer einsteigen. Will heißen, kritischer. Das Wetter in der zweiten Wochenhälfte war eher wenig namibianisch und drei Flüge um 300 Kilometer eine Ausbeute, die den Namen an sich nicht verdient. Ohne Wolken versteht sich und das hört sich weniger unkomfortabel an, als es ist. Aber Spaß hatten wir und der Sauerstoff war auch kein Problem mehr, da wir genug hatten und gleichzeitig keinen brauchten. Fliegerisch fühlte sich Wolfgang ab dem ersten Start auf dem Arcus M wohl, er hatte bisher die EB 29 im Team Ghiorzo bewegt.

Zweite Woche, neuer Trainee, neues Flugzeug. Der stets unglaublich gut gelaunte Amerikaner Fernando Silva (Teamcaptain der amerikanischen Segelflug Nationalmannschaft) und die ASG 32 bildeten das neue Team. Das Wetter in der zweiten Woche begann so schwach, wie die erste endete, wurde aber täglich besser. So hörten wir schon mal in der Lodge: „Hut ab! Ist ja verrückt, bei welchem miesem Wetter ihr hier fliegt“.

Fernando Silva, amerikanischer Seniorenmeister der 15-Meter Klasse, kennt sich mit schnellem Fliegen bestens aus. Von seiner privaten ASW 27 aus konnte er die „32“ schnell fliegerisch adaptieren. Und er hatte einen speziellen Wunsch: Das in den USA weitgehend unbekannte und dort durchaus umstrittene „enge“ Team wollte er gerne kennen lernen. So flogen wir nach zwei gemeinsamen Tagen im Cockpit mit zwei einzelnen Flugzeugen zusammen, Fernando mit Wolfgang Janowitsch in der ASG, ich im Ventus 2 cxm. Wobei zusammen fliegen mit einer 52er und einer 46er Flächenbelastung eher der falsche Begriff ist, aber mit Tiefflug kannte ich mich ja schon aus. Nach eingehender Fluganalyse beim De-Briefing konnte es am nächsten Tag wieder gemeinsam ins Cockpit gehen. Und endlich: Gutes Wetter sollte es geben. Und das sah so aus: Die ersten 230 Kilometer blau, tief, langsam und mit Außenlanderrisiko (will heißen, fast über Pfannen den Motor ziehen) ging es



^ Letzte Vorbereitungen vor dem ersten Start in Bitterwasser Martin Heide (Fa. Schleicher) wirft im Vorbeigehen noch einen Blick auf den Arcus M

< Spektakulär:
die Sonnenuntergänge in Namibia

um den ersten Wendepunkt hinaus in absolutes Granatenwetter. Endlich. Namibia, oh ich mag dich... Reinhard Schramme, unser an diesem Tag die Flugtaktik entwickelnde Wingman (nun auf Ventus 2 cxm unterwegs) und wir bildeten ein enges Team. Entschuldigung, aber was für ein Gebügel. Kein Wunder, dass so viele Pilotinnen und Piloten elektrisiert aus Namibia zurückkehren, um dort wieder hinzugehen. Um es ganz deutlich zu sagen: wir sprechen immer noch von eher durchschnittlich guten Bedingungen, wie die Zeit nach „Flying with the Champions“ deutlich und der unglaublichen Flüge um den Monatswechsel November/Dezember herum dokumentiert. Längere Tage, höhere Basen und das Weglassen eines schwachen Schenkels, unglaublich was da noch geht. Zufrieden waren wir trotzdem mehr als nur ein bisschen. Am Ende flogen wir gut 1.000 Kilometer mit einer Gesamtspeed von 141 Km/h und in der vom Großmeister Schramme favorisierten Speed OLC-Wertung 165,9 Km/h. Flügel an Flügel, was dem Trainee außerordentlich gefallen hat. Na gut, Reinhard und mir auch. Im Vorfeld habe ich mir die Frage gestellt, was sind es wohl für Piloten, die an solch einem Programm teilnehmen. Auf wel-

chem Level fliegen sie, was erwarten sie von einem Trainer. Vom eher unbedarft fliegenden Piloten, der im wahrsten Sinne des Wortes Training abrufen, über den wettbewerbserfahrenen Routinier, der einen Reflektionspartner an Bord haben möchte, bis zum Wiederholungstäter mit Agenda fürs Feintuning war alles dabei. Durch gezielte Briefings, Aufgabenstellungen und nicht immer einfache Bedingungen wurden die Vorstellungen der einzelnen Piloten gefördert und umgesetzt.

Das Fliegen in Namibia manifestiert aus meiner Sicht alle Komponenten schönen Segelflugs. Erlebenswerte Menschen, ein gutes Team, anspruchsvolles Fliegen, feine Lebensqualität. In dieser Reihenfolge.



Oldtimer-Fliegen macht Spaß,
Slingsby T31 aus Paderborn (Foto: Stefan Kopelke)



<
Der Organisator Bernd Vogt am Mikrophon,
flankiert von Gerd Allerdissen (l)
und dem Bürgermeister von Bückeburg
Reiner Brombach
(Foto: R. Meierkord)



^
Slingsby T31 aus Paderborn im Schlepp
(Foto: Stefan Kopelke)



FLIEGENDE DENKMÄLER

über Bückeburg-Weinberg

H.-Henning Blomeyer, Rolf Meierkord
Herforder Verein für Luftfahrt

„Faszination Segelflug“. Ein Begriff der inzwischen über die Grenzen Bückeburgs für luftsportliche Events bekannt ist, hatte dieses Jahr eine Premiere zu bieten: Das erste Treffen von denkmalgeschützten Segelflugzeugen mit anderen Oldtimern ging zusammen mit dem Tag des offenen Denkmals am 13. September zu Ende. Auf dem Flugplatz Bückeburg-Weinberg waren die Oldies drei Tage lang am Boden und in der Luft präsent.

Bückeburg, die malerische Stadt im Süden des Landes Niedersachsen, hatte sich mächtig ins Zeug gelegt, um den Tag des offenen Denkmals zu begehen. Der örtliche Verein „Schaumburger Landschaft“ hatte im Vorfeld bereits ein Flugblatt herausgegeben, auf dem nicht weniger als 27 Denkmäler in der Region aufgelistet waren und mit einem informativen Kurztext versehen für den Besuch dieser Objekte warb. Darunter auch die fliegenden Denkmäler, die sich bereits ab Donnerstag auf dem Flugfeld des heimischen Luftsportvereins Bückeburg-Weinberg nach und nach einfanden.

Bernd Vogt, der Macher der Veranstaltungsserie „Faszination Segelflug“, ist unter Flugtag-Fans kein Unbekannter. Die Idee zu dem Treffen der „Fliegenden Denkmäler“ hatte der Ehrenpräsident des DAeC, Gerhard Allerdissen. Als Vorsitzender des Fördervereins und des Kuratoriums des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe ist Allerdissen sehr bemüht um die kulturellen Aspekte des Luftsports. Bernd

Vogt sprach sich mit ihm ab, kümmerte sich um die Organisation und gab ebenfalls einen Flyer heraus, der bereits im Frühjahr auf der Aero am Stand des Museums auslag.

Die deutschen Denkmalämter haben mittlerweile 21 historische Segelflugzeuge in den „Adelsstand“ erhoben und bei fast allen von ihnen hat Allerdissen die entsprechenden Anregungen gegeben. Alle Denkmäler der Lüfte sollen, mit einer gültigen Zulassung versehen, wieder am Luftsport teilnehmen. Das gilt z. Zt. nur für acht Exemplare, der Rest wird in naher Zukunft folgen. Für die Premiere einer gemeinsamen Flugschau hatte Bernd Vogt immerhin von fünf Eignern fliegender Denkmäler Zusagen erhalten. Aus Braunschweig reiste per F-Schlepp das immer noch größte Segelflugzeug der Welt ohne Rückkehrhilfe, die SB-10 an. Sie ist bis heute ein Unikat geblieben und war zu ihrem Erstflug am 22. Juli 1972 mit außerordentlichen Flugleistungen ihrer Zeit weit voraus. Die weiteste Anreise hatte die Minimoa aus Aventoft, die das älteste Baujahr (1938) aller Denkmäler des Treffens vertrat. Aus der NRW-Nachbarschaft kamen die Weihe 50 aus Oerlinghausen, die 2001 die Serie der Anerkennungen zu Denkmälern einläutete, ferner die K 8b aus Herford und der erst im Frühjahr unter Schutz gestellte Doppelraab V aus Paderborn. Dazu gesellten sich weitere Oldtimer, die das Fluggeschehen über dem Flugfeld Weinberg wirkungsvoll verstärkten. So führte Harald Kämper, ehemaliger VGC-Vizepräsident, ein Baby II b und den wunderschönen Reiher III aus Achmer mit ins Feld. Christoph Zahn war mitsamt Familie und DFS Habicht angereist. Wie gewohnt sorgte er mit seinen spektakulären, mit Musik untermalten Kunstflugeinlagen für Begeisterung unter →

Landeanflug der Denkmal-K 8b aus Herford.
Am Steuerknüppel der jüngste
Fluglehrer des Vereins, Sören Homburg.
(Foto: Stephan Kopelke)



→ den zahlreichen Zuschauern. Zusammen mit dem Doppelraab brachte Franz-Barthold Gockel auch seine Slingsby T31b mit. Der Rhönbussard von der Wasserkuppe konnte leider nicht dabei sein, dafür nahm Kerstin Detherts ihre SB5 E mit zum Treffen der Denkmäler, so dass auch aus Hessen ein Oldtimer zugegen war. Vom Nachbarflugplatz Porta Westfalica kam eine Ka 2 zu Besuch sowie ein weiteres Grunau Baby IIb aus Greven. Ein ganz besonders seltenes Exemplar war ein Greif II von Thomas Heimbach, ein Unikat wie die SB10, denn es wurden nur zwei Exemplare gebaut, von denen das erste Baumuster bei einem misslungenen Windenstart zerstört wurde.

Die Flugtage in Bückeburg erfreuten sich neben der perfekten Organisation immer eines gehörigen Maßes an Lockerheit. So war es auch diesmal. Am Freitag und am Samstag konnte jeder, der fliegen mochte, sein Flugzeug an den Start schieben. Zwischendurch gab es immer wieder Sondereinlagen, die angenehme Abwechslungen mit sich brachten. Am Sonntagmittag gab es ein festgelegtes Programm, das dem besonderen Anlass „Tag des offenen Denkmals“ gerecht wurde. Zu den Höhepunkten der Vorführungen zählten neben den Kunstflügen von Christoph Zahn die Formationsflüge der Knickflügler Habicht, Reiher und Minimoa. Nach dem Ausklinken von den Schleppflugzeugen fanden sich die Drei und zeigten eine Präsentation der besonderen Art. Jedes Mal, wenn sich die Flieger mit dem „Möven-Look“ gegen den Wind im Zeitlupentempo auf die Zuschauer zubewegten und die besondere Form der Tragflächen sich gegen den Himmel abzeichnete, bekamen die Anwesenden Oldtimerfans eine Gänsehaut. Matthias Dubbick aus Avenstoft führte das Dreiergespann mit der Minimoa an, konnte seine beiden Hintermänner aber wegen der begrenzten Sichtverhältnisse nicht sehen. „Der Habicht durfte nicht unter 95 km/h geflogen werden, und so hatte ich die Minimoa entsprechend mit gedrücktem Knüppel auf Tempo zu halten, sie hat nämlich keine Trimmung“, so Matthias Dubbick.

Für das nächste Highlight sorgte Christoph Zahn, der nach gekonnter Habicht-Kür harmonisch zur sanften Musik wie gewohnt mit einem Messerflug in niedriger Höhe und lautem Jubelschrei aus dem offenen Cockpit seine Vorführung beendete.

Zu alledem bekamen die Zuschauer stets die passenden und fachgerechten Moderationen und Kommentare des Organisations Bernd Vogt.

Und noch etwas Positives ist zu berichten: Die Wettervorhersagen für Freitag und Samstag waren vielversprechend, jedoch schien der Sonntag arg gefährdet zu sein. Am Sonntagnachmittag zog sich der Himmel bedrohlich zu. Aber erst als zum Abschluss die K 8b des Herforder Vereins für Luftfahrt im F-Schlepp einen tiefen Überflug über den Platz machte, begann es ein wenig zu regnen. Hatte da der anwesende, luftfahrtfreundliche Bückeburger Pfarrer Heinz Schultheiß, dessen Kirche auch zu den Denkmälern der Stadt zählt, ein wenig durch Fürbitte beigetragen? Auch Bückeburgs Bürgermeister Reiner Brombach war als VIP zugegen und betonte, dass die Stadt vielfaches Interesse an der Luftfahrt und am Luftsport habe, denn sie beherberge auch ein bedeutendes Hubschraubermuseum und sei Garnisonsstadt für die Heeresflieger. Gerhard Allerdissen überbrachte die Grüße des DAeC-Präsidenten Wolfgang Müther und bekräftigte die Bedeutung der kulturellen Bereiche der Luftfahrt: „Man kann die Zukunft nur gestalten, wenn man die Vergangenheit kennt. Daher ist der Denkmalschutz etwas ganz Modernes und Zukunftsweisendes.“ Er bedankte sich bei Bernd Vogt nicht nur für das Engagement in Bückeburg, sondern auch für die Betreuung der Modellbauabteilung im Museum auf der Wasserkuppe. Ein weiterer Dank galt den zahlreichen Helfern und besonders dem LSV Bückeburg. Für das kommende Jahr äußerte er den Wunsch, dass sich zum Tag des offenen Denkmals 2016 alle am Geburtsort des Segelflugs auf der Wasserkuppe einfinden mögen. Vogt bezeichnete bei seinen Moderationen Gerhard Allerdissen mehrfach als den „Vater der fliegenden Denkmäler“, eine Namensgebung, die ihn spätestens ab jetzt begleiten wird.

Kunstflug von Christoph Zahn mit seinem Habicht (Foto: Stephan Kopelke).



Bernd Junker und Peter Ocker fachsimpeln mit jüngeren Vereinskameraden vor der SB10 (Foto: R. Meierkord).



Gummiseilstart jenes Baby IIb, mit dem Harald Kämper 2012 die 67 jährige Flug Abstinenz des ehemaligen Leistungszentrums Rossitten auf der Kurischen Nehrung beendete.



SEGELFLUGCAMP

der Schülerfluggemeinschaften

In diesem Jahr wird es wieder ein Camp der Schülerfluggemeinschaften geben. Ziel ist es, junge Scheininhaber an den Streckenflug heranzuführen. Die Teams bestehen aus zwei Scheininhabern und Flugschülern, die von erfahrenen Piloten und NRW-Trainern lernen.

Gleichzeitig erleben die Flugschüler auf dem Flugplatz Oerlinghausen in eine neue Umgebung sowie weitere Flugzeugmuster kennen. Theorie und Praxis sowie Spaß und neue Kontakte stehen im Vordergrund des lockeren Wettbewerbs.

Die Veranstaltung lehnt sich an das Landessportfest der Schulen an, sodass teilnehmende Schülerinnen und Schüler eine Befreiung vom Unterricht erhalten.

MACH MIT!
2. bis 17. Juli
2016



Anmeldung unter:
www.lsj.de/segelflug-camp

Stefan Klett bleibt LSB-Vizepräsident Finanzen

VERBAND

Auf der Mitgliederversammlung des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen am 9. Januar in Recklinghausen, wurde unser Präsident Stefan Klett zum dritten Mal infolge zum Vizepräsidenten Finanzen gewählt.

Ohne Gegenkandidaten und mit übertragender Mehrheit schenken die Delegierten der Versammlung Stefan Klett ihr Vertrauen für die kommenden vier Jahre im Amt, das er bereits seit 2008 inne hat. Auch Walter Schneeloch, der seit 2005 als Präsident an der Spitze des Landessportbundes NRW (LSB NRW) steht, wurde in seinem Amt bestätigt.

Als Vizepräsident Finanzen des LSB NRW verantwortet Stefan Klett einen jährlichen Wirtschaftsplan über rund 63 Millionen Euro...Ich freue mich sehr, in diesem sportpolitisch zentralen Gremium mitwirken zu dürfen und sehe vor allen Dingen den Gesprächen mit der Landesregierung über die Fortsetzung des Paktes für den Sport gespannt entgegen, denn dieser gibt dem organisierten NRW-Sport die notwendige Planungssicherheit", sagt Klett.

AEROCUB | NRW Vizepräsident Öffentlichkeitsarbeit/Marketing, Boris Langanke, der als Delegierter in Recklinghausen anwesend war, erklärt: „Für uns ist es ein nicht zu unterschätzender Vorteil,

dass wir als vergleichsweise "kleiner" Sportverband durch unseren Präsidenten so zentral in der Führungsebene des LSB vertreten sind."

Foto: (c) Andrea Bowinkelmann | LSB NRW



IM A 380 FÜR 380 EURO

zur größten Ballonwettfahrt der Welt

Wilhelm Eimers
Redaktion Ballonfahren

Albuquerque, die Stadt mit mittlerweile einer Million Einwohnern, liegt im Bundesstaat New Mexiko. Seit 53 Jahren findet hier alljährlich im Oktober das Ballonspektakel statt: International Balloon Fiesta

Mein erster Besuch dort war 1991. Damals hatte die Stadt nur 500.000 Einwohner. Wer jedoch Amerika kennt, weiß, dass es nur in den großen Metropolen Hochhäuser gibt. Gab es 1991 noch genügend Landflächen, so hat sich die bebaute Fläche heute vervierfacht. Amerikaner wohnen in ihrem Holzhaus, jeder in einem – und damit man das Holz nicht sieht, wird es von außen mit Putz verschönert. So etwas verbraucht Fläche. Waren es 1972 beim ersten Start nur 13 Heißluftballone so nahm die Zahl der teilnehmenden Ballone immer weiter zu. Im Jahr 2000 waren es 1019 Ballone, die sich angemeldet hatten. Gleichzeitig stieg die Anzahl der Zuschauer auf über eine Million an den neun Veranstaltungstagen. Heute hat man die Teilnehmerzahl der Heißluftballone begrenzt und die Anforderungen an die Piloten erhöht. Es hat zu viele, zu schlimme Unfälle gegeben. Dass man Stromleitungen in den Boden verlegen kann, ist in Amerika unbekannt; jedoch in einigen Regionen von Deutschland auch. Nur die Holländer sind hier weltweit vorbildhaft.

Vor 20 Jahren haben die Veranstalter dann auch den Gasballonsport entdeckt und mit dem America's Challenge für Gasballone ein weiteres Highlight geschaffen. Ballonfahrten von bis zu 3400 Kilometern und über 80 Stunden quer über Amerika und Kanada waren Besonderheiten dieser Ballonrennen. Zuerst nur mit dem sehr teuren Helium (7000 \$ eine Füllung). Heute geht es auch mit Wasserstoff als Traggas (1000 \$). Für die Teilnehmer aus Europa ist der Aufwand groß und teuer. Flug, Transport und Verfolgung gehen ganz schön ins Geld. Je nach Stand des Dollars mal mehr und mal weniger heftig. Gut, dass der Veranstalter mithilft, diese Kosten erträglich zu machen. Im Jahr 1993 waren wir mit 132 Ballonfahrern angereist. Nie wieder war eine so große deutsche Ballonfahrgemeinde in Albuquerque. Mit 750 DM für den Flug war für viele dieser erste USA-Besuch etwas Besonderes. Mit 1558 Kilometern in 66 Stunden wurden wir damals Vizeweltmeister. Deutsche Ballonfahrer gehörten viele Jahre zu den aktivsten europäischen Teilnehmern, nicht zuletzt auch deshalb, weil eine große deutsche Brauerei Sponsor beim Albuquerque International Balloon Fiesta (AIB) war.

Von Luxemburg über San Francisco nach Las Vegas

Im Frühjahr 2015 fand mein Sohn im Internet einen Flug in die USA für 380 Euro. Natürlich nicht von Düsseldorf direkt nach Albuquerque, sondern von Luxemburg nach Frankfurt weiter nach San Francisco und von dort nach Las Vegas. Den Rest mit dem immer in den USA benötigten Mietwagen. Von Frankfurt nach San Francisco ging es mit einem Lufthansa A380 Riesen-

flieger. Da wurden sofort vier Tickets gebucht. Der Ballon wurde per Fracht von Düsseldorf nach Albuquerque für etwa 2400 Euro bei 250 Kilogramm Gewicht verschickt. Alle genannten Kosten waren für den Hin- und Rückflug. Die Veranstaltung in Albuquerque ist schnell erzählt. Jeden Morgen starteten die rund 400 bis 500 Heißluftballone. Dabei konnten wir Gasballonpiloten jeder zwei Mal mitfahren. Anschließend konnten wir noch täglich die Kunstdrachenflieger (Paratix) mit ihren Motorschirmen beobachten, die eindrucksvolle Flüge auf dem Startplatz durchführten. Albuquerque hatte sich gerade von einer Schönwetterperiode verabschiedet. Täglich zogen Kaltluftfronten über New Mexiko hinweg, die zwar morgens fahrbares Wetter für die Heißluftballone brachten, aber ab dem Nachmittag mit Regen und Gewittern grüßten. So wurden unsere Briefings immer wieder verschoben bis am Mittwochmorgen dann das große Gasballonrennen über Amerika abgesagt wurde. Also, außer Spesen nichts gewesen!

Was übrig blieb, waren viele freundschaftliche Begegnungen und fast jeden Tag eine Party, einige auch in privaten Häusern. Und natürlich bleiben auch die vielen bunten Bilder der Heißluftballone am Himmel über Amerika in Erinnerung. Jeder Ballonfahrer sollte einmal im Leben nach Albuquerque zur größten Ballonfiesta reisen und sehen wie 100.000 Besucher mit hunderten von Kinderwagen zwischen den aufzurüstenden und startenden Ballonen herumlaufen, ohne Absperrungen wie in Europa – und es passiert am Boden nichts, ja überhaupt nichts. Unglaublich, aber auch das gibt es in Amerika! In 2016 wollen wir es noch einmal versuchen. Ob es dann nochmals mit dem A380 für 380 Euro in die USA geht? Im März beginnt die Suche im Internet.

Bernd Landsmann fand seinen Ballon Club Mülheim im ABQBallonmuseum wieder.



Fliegende Fische und weitere 50 Sonderformen in ABQ



Albuquerque,
USA

Unser Ballonprüfer
Benjamin Eimers
schaut genau auf die
USA Ballontechnik



400 Piloten beim morgendlichen Briefing



Clay Wilson und Wilhelm Eimers über ABQ

Über eine Million Zuschauer besuchen
Albuquerque International Balloon Fiesta.





Heike und Hein Sauels

Vom 20. bis zum 30. August 2015 fand in Châteauroux (Zentral-Frankreich) die Motor-Kunstflugweltmeisterschaft für die Unlimited-Klasse statt.

Da der Motokunstflug in Frankreich einen deutlich höheren Stellenwert als in Deutschland hat, wurde hier eine Veranstaltung organisiert, wie sie im Luftsport, abgesehen von Großflugtagen, nur selten zu finden ist. Wo wird man schon als Luftsportteam bei der Parade of Nations von 5.000 Zuschauern begrüßt, inklusive Überflug der Patrouille de France? Und so ging es dann weiter: Während der Woche insgesamt 120.000 Zuschauer, jedem Team wurde ein Auto zur Verfügung gestellt, die Verpflegung war vorzüglich und auch die Unterbringung ließ keine Wünsche offen. Ein Riesenlob an dieser Stelle an den Veranstalter und die mehr als 100 Helfer, deren Arbeitstag um 5.00 Uhr begann und zum Sunset endete.

Im Wettbewerb präsentierten sich die Franzosen erwartungsgemäß sehr stark. Lediglich der Russe Mikhail Mamistov und der Spanier Castor Fantoba konnten noch mithalten. Mit einem Sieg in Pflicht und Kür führte Alexander Orlowski aus Frankreich deutlich nach zwei Durchgängen. In der ersten Unbekannten zeigte er jedoch Nerven und büßte mit einem zwölften Platz 200 Punkte auf die Konkurrenten ein. Es blieb ihm ein hauchdünner Vorsprung von 40 Punkten vor der zweiten Unbekannten. Diese sollte am Donnerstagmorgen starten. Wegen starkem Wind und niedrigen Untergrenzen wurde der Beginn immer wieder verzögert, um 16 Uhr wurde der Tag dann canceled. Ein 50 Prozent Cut wurde beschlossen.

Das bedeutete, dass am Freitag nur noch die ersten 50 Prozent des gesamten Feldes die zweite Unbekannte fliegen sollten. Am Freitag dann konnten am frühen Morgen noch zwei Piloten das Programm fliegen, bevor niedrige Wolken den Wettbewerb erneut stoppten. Alex Orlowski war der Nächste in der Startliste und so stand der Führende bis 16 Uhr unter Hochspannung. Dann wurde der Durchgang gestrichen und Alex Orlowski stand als neuer Weltmeister vor Mamistov und Fantoba fest. Selten hat man einen solch großen Stein plumpsen gehört.

Im Rahmenprogramm gab es den bereits traditionellen deutschen Abend, sowie einen französisch-spanischen. Die Teams brachten aus ihren Heimatländern Speis und Trank zum Wettbewerb mit. Man traf sich an jeweils einem Abend zum gemütlichen Beisammensein. Bei aller Rivalität sportlicher wird die Kameradschaft im Motorkunstflug groß geschrieben und es sind viele Freundschaften rund um die Welt in den letzten Jahren entstanden.

Im deutschen Team herrschte in Frankreich ein besonderer Teamgeist. Da nicht, wie in den großen Kunstflugnationen, ein Stab mit Trainern, Mechanikern und Betreuern zur Verfügung steht, half im Team Germany jeder jedem. Beim morgendlichen Briefing und Aushallen übernahm das Team für den jeweils nächsten Piloten auf der Startliste die Zuarbeit, die unbekannten Programme wurden gemeinsam zusammengestellt und gebrieft und auch den Support direkt vor dem Flug übernahmen die Teammitglieder die gerade frei hatten.



WM in Châteauroux

LOOPINGS WIE GOTT IN FRANKREICH

Am Ende lauteten die deutschen Platzierungen:

Flo Berger (27), Hein Sauels (33), Rene John (34), Uli Pade (46), Heike Sauels (47) und Theo Hankers (50).

In der Teamwertung gab es einen sechsten Platz

Nach der Siegerehrung am Flugplatz vor sensationellen 40.000 Zuschauern ging es zur Abschlussfeier zu einem nahegelegenen Château. Hier gab es einen Empfang, die Ehrung der Sieger mit Überreichung der Pokale sowie ein Gala-Dinner. Bei abschließendem Feuerwerk um Mitternacht waren sich alle Teilnehmer einig: Es war eine besondere Ehre an solch einem wunderschönen Wettbewerb teilzunehmen.

Als I-Tüpfelchen gab es dann europaweit gutes Flugwetter am Sonntag, so dass alle entspannt heimfliegen konnten.



Alle Ergebnisse: civa-results.com

Weitere Informationen zum Motorkunstflug:
German-aerobatics.com



VELBERTER JUGEND GRÜNDET J-TEAM

Die Jugendgruppe des Luftsportvereins Velbert hat ein J-Team gegründet. Die sechs Mitglieder des Teams wollen sich zukünftig um die Vereinsjugend kümmern und haben bereits ein erstes Projekt auf die Beine gestellt.

Velberts Jugendleiter Daniel Keßler berichtet über die J-Team Gründung:

Wir, die Jugendlichen des LSV Velbert, haben lange gebraucht und es dann doch geschafft! Am 30. Oktober haben wir ein J-Team gegründet! Dazu hat uns an diesem Tag um 15 Uhr ein J-Team Begleiter der Sportjugend NRW, Jens Wortmann, im Verein besucht und uns beraten. Doch wie sieht so eine Beratung eigentlich aus? Wir, sechs junge Menschen im Alter zwischen 14 und 23 Jahren, und ein weiteres erfahrenes, 56 Jahre altes Vereinsmitglied warteten gespannt. Die hauptsächlichen Themen waren: Wie soll die Jugend mal aussehen? Was wollen wir zusammen erreichen? Wir tauschten uns über unsere Erfahrungen und Wünsche aus. Durch die hilfreichen Tipps des J-Team Begleiters wurde uns schnell bewusst, dass wir alle an einem Strang ziehen wollen. Um unsere Jugendgruppe zu vergrößern, sammelten wir Ideen. Das Ergebnis war: Ein Schnupperfliegen! Darauf hin planten wir zusammen das Schnupperfliegen für interessierte Jugendliche. Der Tag endete mit einem gemeinsamen Pizza-Essen, bei dem wir bereits versuchten, die Ideen umzusetzen.



**ERSTES
PROJEKT
IST BEREITS
GEPLANT**

Was ist eigentlich
ein **J-Team**?

Ein J-Team ...

- ... ist ein loser Zusammenschluss von jungen Menschen unter 27 Jahren
- ... besteht aus mindestens drei Mitgliedern
- ... berechtigt das Mitmachen **ohne Mitgliedschaft** im Verein
- ... plant und setzt eigene Projekte um
- ... organisiert Veranstaltungen und Aktionen
- ... engagiert sich in der Jugendarbeit
- ... wird **nicht gewählt**, wie zum Beispiel ein Jugendvorstand
- ... ermöglicht den Mitgliedern **jederzeit einen Ein- und Ausstieg**
- ... muss einem Verband, Bund oder Verein zuzuordnen sein sowie in dessen Vorstand angemeldet und akzeptiert sein

Möchte euer Verein auch ein J-Team gründen?

Dann wendet euch an:

Daniela Blobel

blobel@aeroclub-nrw.de
Tel. 0203 / 77 8 44 - 31

oder:

Nina Heithausen

heithausen@aeroclub-nrw.de
Tel. 0203 / 77 8 44 - 51

Heiner Fischer

fischer@aeroclub-nrw.de
Tel. 0203 / 77 8 44 - 32

Der LSV Velbert hat sein J-Team über das Förderprogramm **ZI:EL** gegründet. ZI:EL steht für „Zukunftsinvestition: Entwicklung jungen Engagements im Sport“ und ist ein Projekt der Deutschen Sportjugend (dsj). In Nordrhein-Westfalen wird es vom Referat Kinder- und Jugendpolitik der Sportjugend NRW umgesetzt. ZI:EL wird vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) aus Mitteln des Kinder- und Jugendplanes des Bundes (KJP) gefördert.



Aeroclub Hagen gewinnt LSJ-Beachvolleyballturnier

Über 200 junge Luftsportler zeigen ihr Können im Sand

Basti Rudolph

Der Aeroclub Hagen hat das Beachvolleyballturnier 2015 der Luftsportjugend NRW gewonnen. Der Wettbewerb hatte nach einjähriger Pause wieder stattgefunden und über 200 Jugendliche in die Beachhalle Castrop gelockt.

Dass die Veranstaltung inzwischen echten Kultstatus hat, konnte man nicht nur an der enormen Teilnehmerzahl sehen, sondern auch an dem kreativen Aufwand, den einige Teams in Trikots und Teamnamen gesteckt hatten. Nach einer kurzen Begrüßung ging es pünktlich mit den ersten Gruppenspielen

los. Und auch als nach fast sechs Stunden Turnierzeit das Finale zwischen dem Aeroclub Hagen und dem Team aus Porta anstand, war die Stimmung in der Halle noch immer grandios. Das war auch gut so, denn anschließend wurde bei der bekannten Airportparty im Dorstener Hangar noch ordentlich gefeiert. In Dorsten fand auch die Siegerehrung statt, bei der sich, neben dem Sieger AC Hagen, Porta über den zweiten und das Zweierteam aus Menden über den dritten Platz freuen konnten. Seit 2009 wird das Beachvolleyballturnier von der Jugend des Luftsportvereins Dorsten organisiert.

Julia erhält Stipendium für ihr ehrenamtliches Engagement

Die Sportjugend NRW hat Julia Jansen auf der Mitgliederversammlung des Landessportbundes NRW mit einem Stipendium ausgezeichnet. Sie ist eine von 33 jungen Ehrenamtlerinnen aus allen Bereichen des organisierten Sports, die in diesem Jahr gefördert werden. Rund 200 Bewerbungen gingen im letzten Jahr ein.

Jugendarbeit liegt Julia am Herzen. Sie engagiert sich seit vielen Jahren aktiv in der Landesjugendleitung sowie auf Bundesebene. Segelflug betreibt sie im LSV Radevormwald und studiert in Wuppertal. Gemeinsam mit dem J-Team und der LSJ engagiert sie sich auf vielen Veranstaltungen und auf politischer Ebene für die Jugend im Luftsport.

Das Stipendium umfasst nicht nur eine monatlich gezahlte finanzielle Förderung, sondern auch verschiedene Workshops, in denen neue Ideen entwickelt und Netzwerke geknüpft werden. Gefördert werden die Stipendiate unter anderem vom Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes NRW sowie vom Rheinische Sparkassen- und Giroverband.



**HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH,
JULIA!**

VIELE HIGHLIGHTS

auf dem Luftsporttag | NRW 2015



Das Präsidium des AEROCLUB | NRW

Von links: Werner Höhn, Hartmut Stadermann, Volker Engemann, Reinhard Streisel, Christine Meier, Gerhard Währisch, Stefan Klett, Boris Langanke, Wilhelm Eimers, Till Sandtner, Dr. Sigfried Baumgartl, Kai Jordan, Dr. Karl-Dieter Lerch

Der Luftsporttag | NRW wurde im Jahr 2003 mit dem Grundgedanken ins Leben gerufen, alle Sportfachgruppentage, Gremiensitzungen und auch die jährliche Mitgliederversammlung an einem Ort und Tag zu zentrieren. Nach der damals gelungenen Premiere, findet der Luftsporttag | NRW seither jährlich im November in der Stadthalle in Kamen statt. In diesem Jahr waren wir nunmehr zum 13. Mal dort zu Gast

Verbandstag | NRW - Neue Satzung verabschiedet

Auf dem diesjährigen Verbandstag begrüßte Präsident Stefan Klett den Staatssekretär Bernd Neuendorf, den Präsidenten des Landessportbundes NRW Walter Schneeloch, den Präsidenten des DAeC Wolfgang Müther, den Vizepräsidenten des DAeC, Mike Rottland, den stellvertretenden Bürgermeister der Stadt Kamen, Manfred Wiedemann, und unseren ehemaligen Präsidenten Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler. Der Staatssekretär im Ministerium für Familie, KinderJugend, Kultur und Sport, Bernd Neuendorf sagte in seinem Grußwort die Unterstützung der Jugendarbeit und die Zuwendung für Rettungs- und Sicherheitsgerät zu. Walter Schneeloch berichtete von der Kampagne „Das habe ich beim Sport gelernt“ und bat um Unterstützung der Kampagne. Wolfgang Müther überbrachte die Grüße des Dachverbandes. Manfred Wiedemann brachte zum Ausdruck, dass die Stadt Kamen sich bemühen werde, auch in den kommenden Jahren ein guter Gastgeber zu sein. Alle Gäste wünschten der Versammlung viel Erfolg.

Das Präsidium des DAeC LV NRW e.V. ernannte in Würdigung ihrer sportlichen Leistungen Max Finke, Matthias Freitag, Wilhelm Eimers, Matthias Zenge und Sabrina Vogt zu den Luftsportlern des Jahres 2015.

Den Fachvortrag in diesem Jahr übernahm Volker Engemann. Er berichtete über die Baltikum-Tour 2015.

Die Delegierten der Vereine verabschiedeten im Laufe dieser Mitgliederversammlung eine neue, wegweisende Satzung und ergänzten das Präsidium. Hintergrund für die Wahl eines erweiterten Präsidiums ist, dass sich nach neuer Satzung das Präsidium aus Präsident, Schatzmeister, drei Vizepräsidenten, den Vorsitzenden aller Sportfachgruppen, dem Landesjugendleiter und einem Vertreter der jungen Generation zusammensetzt.

Modellfliegetag | NRW

Highlights des Modellfliegetages waren neben den Berichten und der Aussprache zu den einzelnen Modellflugklassen, die Wiederwahl des ersten Vorsitzenden Reinhard Streisel und der stellvertretenden Vorsitzenden Evelyn Höfs.

Ballonfahrertag | NRW

30 Ballonfahrer trafen sich in Kamen zum alljährlichen Ballonfahrertag. Nun ja, es waren schon mal 50 Ballonfahrer bei den früheren Ballonfahrertagen in Kamen.

Wichtiges, banales, schönes und sicherlich auch das eine oder andere unwichtige wurden berichtet. Aber wer will entscheiden was für wen wichtig oder unwichtig ist. Wie immer mussten wir feststellen, dass die Zeit nicht ausreichte, zwischen dem Treffen und Klönen im Foyer und dem Ballonfahrertag. Ausbildung,

Luftsportler des Jahres 2015: Max Finke



Bernd Neuendorf, Staatssekretär im Ministerium für Familie, Kinder, Jugend Kultur und Sport



v. l.: Wilhelm Eimers, Boris Langanke, Benjamin Eimers



v.l.: Christine Grote, Stefan Klett, Sabrina Vogt, Hermann-J. Hante

Protektorentreffen der Schülerfluggemeinschaften



Flugsicherheit, Ballonveranstaltungen waren ein Thema. Verärgert waren die Ballonfahrer über die Tatsache, dass die Gebührensätze für Ballonprüfungen deutlich angehoben wurden. Die jahrelange Arbeit der Freiballonkommission, wieder mehr Ballone in die Prüforganisation aufzunehmen, wird so nicht gefördert. Besonders wenn man für das Wiegen eines Ballons über 80 Euro berechnen möchte. Alle waren sich einig, dass das Wiegen eines Ballons völlig unwichtig ist, ja geradezu unnötig. Die Freiballonkommission hat hier bereits vorgeschlagen und das Präsidium wird das Thema mit den betroffenen Personen (FK und Prüfer) besprechen.

Segelfliegtag | NRW

Nach Rücktritt des bisherigen Vorsitzenden der Seko, Günter Forneck, der gemeinsam mit seinen Stellvertretern Mirja Klicks und Michael Breitbach überraschend und ohne offizielle Gründe zurückgetreten war, sprach Karl-Dieter Lerch für die geleistete Arbeit im Verband seinen Dank aus.

Der Landesjugendleiter Kai Jordan überreichte Justin Elmer den Pokal für den ersten Platz beim diesjährigen Jugendvergleichsfliegen in Oeventrop.

Hubertus Huttel berichtete über die hervorragenden Ergebnisse auf internationalen Wettbewerben in der vergangenen Saison. Großes Lob fand Hubertus für die Stadtlohn Segelflieger, die in dieser Saison mit einer kleinen Truppe die »Qualifikationsmeisterschaft der Junioren« ausgerichtet hatten. Conrad Gerte vom LSV Grenzland erlangte das 1.000 km-Diplom. Insgesamt war die Anzahl der Leistungsabzeichen seit 2012 in diesem Jahr deutlich erhöht. In der DMSt-Wertung 2015 konnte Nordrhein-Westfalen in dieser Saison wieder den dritten Platz

auf Bundesebene halten. Insbesondere schlechtes Wetter an den Wochenenden im Frühsommer sorgte für weniger Punkte als in der Vorsaison. 1.180 Teilnehmer starteten zu 6.267 Flügen und legten 1.602.505 Streckenkilometer zurück.

Karl-Dieter Lerch nahm die Siegerehrung der Teilnehmer der diesjährigen Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug vor. Er gratulierte allen Gewinnern zu ihren herausragenden Leistungen und überreichte Urkunden.

Hubertus stellte die Ausbildungssituation 2014, die absolvierten Lehrgänge 2015 und die Unfallsituation in der abgelaufenen Saison dar. Flugschülerzahlen, Ausbildungsstarts und Anzahl der Fluglehrer blieben annähernd auf dem Vorjahresniveau. In dieser Saison fanden wieder Fluglehrergrund- und Fortbildungslehrgänge sowie ein Prüferstandardisierungslehrgang statt. Im Weiteren ging Hubertus auf die Unfallstatistik ein und erläuterte die Verteilung der Unfälle in dieser Saison. Insgesamt gab es 15 Unfälle in 2015.

Sebastian Heßner stellte sich als Landestrainer für den D-Kader vor und bedankte sich für die großzügigen Unterstützungen in der vergangenen Saison. Ohne die verschiedenen ideellen und finanziellen Förderungen wäre der Leistungssegelflug in NRW so nicht möglich. Die neuen D-Kader Piloten stellten sich der Versammlung vor.

Dr. Siegfried Baumgartl informierte über die neu eingeführte Indexwertung in der Doppelsitzerklasse, die auf der letzten Sitzung der Bundeskommission Segelflug in Kassel beschlossen wurde.

Nachdem die Versammlung die Änderung der Geschäftsordnung der Seko bezüglich der Anzahl der Seko-Vertreter auf nunmehr vier zu beschlossen hatten, wurden die neuen Vertreter gewählt. Fortan wird der neu gewählte Vorsitzende, →



Die Sieger des DMST 2015 werden auf dem Segelfliegertag | NRW geehrt.



von links:
Stefan Klett, Matthias Zenge, Wilhelm Eimers



von links:
Reinhard Streisel, Max Finke, Matthias Freitag



Manfred Wiedemann

→ Dr. Siegfried Baumgartl, mit seinen Vertretern Karl-Dieter Lerch, Karsten Wolterin, Tobias Bieniek und Felix Hoffmann die Interessen der Segelflieger in NRW vertreten.

Motor- und Ultraleichtfliegertag | NRW

Volker Engelmann brachte mit seinem Beitrag zum Baltikumflug die Begeisterung der Teilnehmer in die Sitzung und steckte alle an, auch in 2016 eine ähnliche Reise durchzuführen. Matthias Gudorf übergab die Urkunden und Preise an die anwesenden Sieger des Wettbewerbs Jahressportflug 2015. Nach transparenter Vorstellung der Haushaltsmittelverwendung haben die anwesenden Mitglieder die Vorsitzenden der Motko/ULko entlastet.

Für 2016 gibt es folgende Perspektive: Neben den alljährlichen Ausbildungsveranstaltungen im Rahmen der UL-Landesflugschule werden wir wieder ein Bergfliegen in Schmallenberg, das Fly In und den Wettbewerb Jahressportflug 2016 durchführen. Es gibt noch einige weitere Ideen. Die Termine werden rechtzeitig veröffentlicht. Um weitere Veranstaltungen durchführen zu können, brauchen wir natürlich eure tatkräftige Unterstützung. Lasst euch überraschen.

Nach wie vor herrscht große Betroffenheit über den Tod Roland Schneiders durch einen Flugunfall, ausgedrückt durch eine Gedenkminute.

Drittes Protektorentreffen durchgeführt

Der Ausschuss Luftfahrt und Schule (ALuS) hat im Rahmen des Luftsporttages NRW sein jährliches Protektorentreffen durchgeführt. Inhaltlicher Schwerpunkt der einstündigen Veranstal-

tung waren Fördermöglichkeiten für Vereine bei Kooperationen mit Schulen.

Unter der Leitung seines Vorsitzenden Jürgen Landau hatte der ALuS die Protektoren der Schülerfluggemeinschaften und alle weiteren Interessierten aus den Mitgliedsvereinen eingeladen, um Erfahrungen und Ideen rund um das Thema „Kooperationsmöglichkeiten zwischen Verein und Schule“ auszutauschen.

Zum Einstieg gab es einen kurzen Vortrag von Nina Heithausen, Referentin „NRW bewegt seine KINDER!“ beim Aeroclub | NRW, über Möglichkeiten, wie Vereine gemeinsame Kooperationsaktionen mit Schulen finanzieren und dafür Fördergelder erhalten können. So haben Leiter von Schülerfluggemeinschaften grundsätzlich die Möglichkeit, eine Aufwandsentschädigung für ihre Tätigkeit zu erhalten. Der Antrag hierfür muss durch die kooperierende Schule gestellt werden. Mehr Informationen dazu gibt es im Bereich „Schule und Fliegen“ in der Rubrik „Schülerfluggemeinschaft – Finanzierung“.

Ebenfalls im Auge behalten sollten die Luftsportvereine das Landesprogramm „1000x1000 – Anerkennung für den Sportverein“. Grundsätzlich werden hiermit Maßnahmen gefördert, die über die normale Vereinstätigkeit hinausgehen. Der Förderschwerpunkt wird jedes Jahr durch das für Sport zuständige Landesministerium festgelegt. Der Antrag wird vom Verein bei seinem jeweiligen Stadt- bzw. Kreissportbund gestellt. Den Beginn der Antragsfrist für das Jahr 2016 gibt der Landessportbund NRW unter folgendem Link (siehe Punkt „Fördermöglichkeiten für Vereine, Programm- und Projektpartner sowie ehrenamtlich Tätige im organisierten Sport“) bekannt: www.lsb-nrw.de/service/foerderungen/.

An den Kurzvortrag schloss sich eine Diskussionsrunde an, bei der die Teilnehmer ihre Erfahrungen austauschten und von

APPROVED TRAINING ORGANISATION

Das aktuelle Organisationshandbuch der ATO (Approved Training Organisation) sowie die ATO-Handbücher (Trainings-Manuals) stehen zum Download im ATO-Managementsystem zur Verfügung.

Wir möchten noch einmal darauf hinweisen, dass das Organisationshandbuch als auch die ATO-Handbücher im ATO-Managementsystem zum Downloaden bereitstehen. Da in vielen Vereinen vor Saisonbeginn Fluglehrerversammlungen stattfinden, ist es von Wichtigkeit, dass lt. Organisationshandbuch Punkt 3.1.2 das OHB vom Vereinsausbildungsleiter aufbewahrt und stets auf dem neuesten Stand gehalten wird. Flug- und Theorielehrer, Fluglehreranwärter und technische Leiter der im Rahmen der Genehmigung zugelassenen Vereine haben die Kenntnisnahme in dem beim Vereinsausbildungsleiter aufbewahrten Exemplar des OHB durch Unterschrift jährlich zu bestätigen.

Berichtigungen, Änderungen und Ergänzungen des OHB werden durch den Verbandsausbildungsleiter (HT) herausgegeben. Sie müssen sofort im Berichtigungsverzeichnis vermerkt werden und in Form eines Berichtigungsdienstes allen Haltern des Organisationshandbuchs unverzüglich mitgeteilt werden. Das Organisationshandbuch muss allen am Ausbildungsbetrieb beteiligten Personen jederzeit zugänglich sein (im ATO-Verwaltungsprogramm steht den beteiligten Vereinen immer das aktuelle Handbuch zur Verfügung).

Von großer Bedeutung ist es auch, dass alle Unterlagen von Ausbildungsflugfahrzeugen, Lehrern und Schülern (je nach Ausbildungsstand) aktuell eingespielt sein müssen, um ausbilden zu dürfen.

Wir stehen für Fragen gerne zur Verfügung und wünschen allen eine unfallfreie und erfolgreiche Flugsaison 2016.

Hubertus Huttel
Verbandsausbildungs-
leiter (HT)

Matthias Podworny
stellv. Verbandsaus-
bildungsleiter (HT)

Vorstand der Segelflugkommission (von links):
Felix Hoffmann, Dr. Siegfried Baumgartl, Tobias Bieniek,
Karsten Woltering, Dr. Karl-Dieter Lerch

LSB-Präsident Walter Schneeloch berichtet von
der Kampagne „beim Sport gelernt“

bereits durchgeführten Kooperationsaktionen, wie Segelflug-Projektwochen, Arbeitsgemeinschaften zur Theorie und Praxis des Fliegens oder der Übernahme von Schulstunden im Regelunterricht durch Fluglehrer berichteten. Weitere Kooperationsbeispiele zwischen Verein und Schule im Luftsport gibt es www.aeroclub-nrw.de/schule-und-fliegen/kooperationsbeispiele. Das Protektorentreffen fand in diesem Jahr zum dritten Mal in Folge statt und konnte wiederholt eine ansteigende Teilnehmerzahl verbuchen. 18 Vertreter aus 14 verschiedenen Vereinen besuchten die Veranstaltung.

AEROCLUB | NRW Justitia ist erneut Vorsitzender der LSB Spruchkammer

Auf der Mitgliederversammlung des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen (LSB NRW) in Recklinghausen Anfang Januar wurde auf Vorschlag des Fußballverbandes Mittelrhein der bisherige Vorsitzende der Spruchkammer des LSB NRW durch Dr. Stephan Osnabrügge abgelöst. Damit steht zum zweiten Mal in Folge ein Justitiar des AEROCLUB | NRW an der Spitze dieses hohen Sportschiedsgerichtes. Die Wahl erfolgte einstimmig.



FLUGSICHERHEIT

Feigenblatt oder Selbstverständnis

Stephan Olessak
Schulleiter SFOe

„Das gefährlichste am Fliegen ist die Fahrt zum Flugplatz“ Der Urheber dieses irreführenden Zitates ist leider nicht mehr ausfindig zu machen, die Wucht der einprägsamen Worte ist jedoch ungebrochen. Bruno Gantenbrink, 1. Vorstand der Segelflugschule Oerlinghausen, nahm die katastrophale Falschaussage 1993 persönlich und im Artikel des AEROKURIER „Safety comes first“ sehr persönlich auseinander.

Je intensiver und länger wir unseren wunderbaren Sport ausüben, desto wahrscheinlicher ist es, dass wir unvermittelt am Grab eines Menschen stehen, der seine Flugleidenschaft mit dem Leben bezahlen musste. Wie gehen wir damit um und wie verhindern wir selber zum Anlass zu werden? Die am häufigsten angewandte Technik lautet zuerst Betroffenheit ... dann Verdrängung, um vielleicht noch mit einer Strategie der Vermeidung gewürzt zu werden. Nachhaltig hilfreich ist das nicht!

Der Türöffner

Der nach wie vor aktuellste Türöffner zum Thema Flugsicherheit ist das EREIGNIS – der Flugunfall. Insbesondere bei einem persönlichen Erleben ist die Betroffenheit aber auch die Chance auf nachhaltiges Lernen groß, beim Betrachten des Ereignisses im Internet oder Printmedien ist die Wahrnehmung schon wieder nur von kurzer Dauer – marginal.

Nach dem Eintritt des Ereignisses untersucht die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) unabhängig, qualifiziert und neutral nach Standardkriterien und veröffentlicht ein gefühltes „unendlich viel später“ ihre belastbaren Erkenntnisse:

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| • Organisationseinflüsse | • Ereignis |
| • Risikomanagement | • Bulletins |
| • Rahmenbedingungen | • Zwischenberichte |
| • Handlungen | • Untersuchungsberichte |

Der fliegende Mensch in unserem Land nimmt möglicherweise nunmehr diesen Informations-Ball auf und betrachtet ihn betroffen, interessiert oder auch mal voyeuristisch, meistens jedoch mit dem existenzinduzierten Wunsch versehen, die BFU-Erkenntnisse sinnhaft zu verwenden. Wie auch immer der Ball aufgenommen wird, es fehlt ihm an weiterer Substanz, an Interpretation, an Weisheit.

Der unendlich teuer erkaufte Ball schwebt nun im richtungs-freien Informationsäther des Internets und harrt einer sinnhaften Verwendung, wie bis 2009 durch die Flugsicherheits-

inspektoren FSI des Deutschen Aero Clubs geschehen. Das Ergebnis ihrer Arbeit waren unter anderem die Flugsicherheitsvorträge der FSIs, vorzugsweise zum Beginn der Flugsaison, und die Flugsicherheitsmitteilungen FSM, die heute noch auf der Homepage von DAeC und LBA zum Download bereitstehen.

Wer?

Der Ausschuss Flugsicherheit DAeC ist ehrenamtlich initiiert und mit limitierten Ressourcen versehen. Sein Stellenwert im DAeC-Ranking liegt knapp unterhalb des Wahrnehmungshorizonts.

Das FLY-TOP Flugsicherheitstraining ist hervorragend geeignet das Thema Flugsicherheit sowohl populär als auch verständlich zu machen. Doch erstens ist FLY-TOP nicht kostenfrei und damit für tradierte Segelflieger des Teufels, und zweitens wird das Programm vor allem durch diejenigen Kreise in Anspruch genommen, die ohnehin bereits dem Thema Flugsicherheit aufgeschlossen sind.

Bleibt die frühe Prägung in der Flugausbildung.

FluglehrerInnen prägen mehr als ihnen lieb ist. Es liegt in ihrer Hand Flugsicherheit nicht als eine ritualisierte Abfolge an Unerfreulichem erscheinen zu lassen, sondern Flugsicherheit als einen professionellen, lebenserhaltenden und befreienden Bestandteil des Fliegens erfahrbar zu machen. Befreiend?

Gefangenschaft

Wir fliegen kontinuierlich in einem Meer von Entscheidungsoptionen. Wer genau hinsieht merkt, dass die meisten Optionen bereits vorentschieden sind. Vorentscheider sind zum Beispiel einstudierte, reflexionsfreie Verfahren, der Erwartungsdruck meiner Mitmenschen, mein eigener Ehrgeiz oder Bequemlichkeit. Wir fliegen unbewusst als permanente Gefangene einer lockeren Kausalitätskette. Je näher wir jedoch einem Ereignis auf die Pelle rücken, desto dichter und fester wird diese Kette – bis sie uns schlussendlich erwürgt.

Das rechtzeitige Lösen der Kette ist genauso schwierig wie die Leichtigkeit, mit der wir ihrer Verführung erliegen. Eine praktische Lösung lautet:

Wir müssen uns aus der Situation heraus nehmen, ganz konzentriert unser Tun von außen betrachten.

Ist uns dies gelungen, wartet die zweite Aufgabe: Die Kette ist weg, das Problem aber immer noch da. Genau jetzt benötigen wir den guten Trainingsstand, die Erfahrung im Umgang mit Grenzsituationen, die Kenntnis über sichere Verfahren und natürlich auch immer das nötige Timing.

→



→

Freiheit

Der Freiheitsgrad fliegerischen Handelns wird bereits in der Ausbildung angelegt. Das Verständnis für die Integration des Auftrags Flugsicherheit in der Methodik der Ausbildung beginnt bereits mit der Qualität und den Inhalten der FI-Ausbildung. Fls, die diese Ausbildung genießen durften, werden ihrerseits Flugschüler ...

- ... **motivieren, vielfältige fliegerische Erfahrungen zu sammeln**
- ... **befähigen, sich lösungsorientiert ihren Flugängsten zu stellen**
- ... **anhalten, Vermeidungsstrategien zu vermeiden**
- ... **in sichere Verfahren einüben**
- ... **Entscheidungen situativ treffen lassen, statt auf die „Methode Kugelbaum“ zu vertrauen.**

Freiheit ist eine Frage der Überzeugung, der Disziplin und nicht zuletzt der Demut. Die unglaubliche Freiheit des Fliegens werden wir nur überleben, wenn wir uns bei jedem Flug aufs Neue zu unseren Stärken und Schwächen bekennen.

Flugsicherheitstraining für LizenzinhaberInnen

Der Gebirgssegelflug ist eine besonders erfahrungsreiche und intensive Form sich aller relevanten Faktoren zum Thema Flugsicherheit erfahrbar zu machen. Wenn im März die Segelflugschule Oerlinghausen wieder in Sondrio/Italien ihre Alpenflugsaison eröffnet, ist Flugsicherheit das TOP-Thema.

Beispiele?

Wie fliege ich ohne sichtbaren Horizont?

Welche Bedeutung hat das FLARM?

Wie erkenne ich Entfernungen?

Wann und wo kann ich wieder landen?

Was passiert mit mir in dünner Luft?

Wie verhält sich Konzentration zu Temperatur?

Wann ist Sunset und wo?

Wie sehe ich andere Flugzeuge?

Was sagen mir Beschleunigungen und wie muss ich auf sie reagieren?

Warum schaue ich vor dem Wenden am Hang nach hinten und unten?

Das Segelfliegen im Hochgebirge ist ein Katalysator der fliegerischen Erkenntnisse. Schneller und intensiver kann man einem Piloten nicht den Spiegel vorhalten. Für PilotInnen, die sich dieser Herausforderung stellen möchten, bieten sich vielfältige Möglichkeiten rund um und in den Alpen an. Eine fundierte Alpeinweisung durch erfahrene Gebirgsflieger wirkt dabei unendlich lebensverlängernd.

Die fliegerische, körperliche und emotionale Bereicherung eines Hochgebirgssegelfluges ist jedenfalls unbezahlbar!

FLIEGERISCHE ERFOLGE

von Piloten des LLStP Aachen
Merzbrück

Deutsche Meisterschaft 15m Klasse

Marko Zettier (LVA) hat bei der Deutschen Meisterschaft in der Standardklasse in Ulm mit 40 Wettbewerbsteilnehmern gegen eine starke Konkurrenz den vierten Platz erflogen. Damit ist er neues Mitglied der Nationalmannschaft.

Deutsche Meisterschaft 18m Klasse

HaJo Machetanz (LVA) und Rudi Mathar (LVA) flogen in der 18 M Klasse auf der Deutschen Meisterschaft in Bayreuth mit 43 Teilnehmern auf die Plätze 13 und 25 mit einem geringen Punkteabstand zur Spitze des Teilnehmerfeldes.

EuregioCup in Aachen-Merzbrück

Igelklasse:

1. Platz:
Seb. Tschorn

2. Platz:
Tobias Bieniek

3. Platz:
Tobias Bieniek

Hasenklasse:

1. Platz:
Oliver Knischewski

2. Platz:
Frederik Backhaus

3. Platz:
Hajo Machetanz

OLC Ergebnisse SFZ (Segel Flug Zentrum) Aachen

NRW

Platz 5 von 70

Deutschland

Platz 40 von 554

Europa

Platz 64 von 1121

Weltweit

Platz 100 von 1679

TRAINERFORTBILDUNG, SUMMER SCHOOL UND DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

Jahresbericht des Landes Leistungs-
Stützpunktes Segelflug Aachen-Merzbrück

Der LLStP Aachen-Merzbrück hat in diesem Jahr an zahlreichen Veranstaltungen mitgewirkt. Zudem konnten einige seiner Piloten bei verschiedenen Wettbewerben Erfolge verbuchen. Und auch für das kommende hat der LLStP bereits einige Events geplant.

DAS WAREN DIE VERANSTALTUNGEN 2015

30. März bis 11. April

Mitwirkung an Trainerfortbildung
und D-Kader Training in Puimoisson

Organisation: Trainer Sebastian
Heßner, weitere Trainer: Hubertus
Huttel, Ulrich Schulze, Sigi Baum-
gartl, Reinhold Sänger

21. bis 25. Mai

EuregioCup Aachen-Merzbrück
Wettbewerbsleitung HaJo Ma-
chetanz/Ulf Calsbach, Sportleiter
Reinhold Sänger, Meteorologe Rudi
Zeller, Unterstützung durch Bernd
Fischer; 3/4 Wertungstage, 40 Flug-
zeuge

26. bis 30. Juli

10. Integratives Jugendcamp
Aachen-Merzbrück
Fliegerische Betreuung: Rudi Zeller,

Reinhold Sänger, Hartmut Bieb-
richer, Ralf Möller und rund acht
weitere LVA-Mitglieder. Teilnehmer:
circa 100 Jugendliche, teilweise mit
Handicap, teilweise mit Migrations-
hintergrund

18. Juli bis 8. August

Alpen- und Streckenfluglehrgang in
Puimoisson

20 Teilnehmer, 11 Flugzeuge, 370
Stunden, 14.000 Kilometer. Theorie
und Praxis: Reinhold Sänger, Sebas-
tian Heßner, Hartmuth Biebricher,
Ralf Möller, Maik Kühnborgh, San-
dro Bontempi

10. bis 21. August

Summer School
Flugunterricht in Theorie und Praxis
für Luft- und Raumfahrtstudenten

an der FH Aachen. Leiter: Prof. Dr.
Ing. Peter Dahmann, etwa 17 Studen-
ten / Teilnehmer

11. bis 13. September

Jugendvergleichsfliegen in Oeven-
trop

drei jugendliche Teilnehmer (LVA /
SFG Nordstern), Betreuer: Reinhold
Sänger

11. bis zum 18. Oktober

Idaflieg Kunstfluglehrgang

Veranstalter: FVA, vier Teilnehmer,
Fluglehrer Tobias Hamacher, Jona
Kaimer, Martin Theiß, vier Kunst-
fluglizenzen

GEPLANTE VERANSTALTUNGEN 2016

19. März bis 2. April

Mitwirkung an Trainerfortbildung
und D-Kader Training
(Alpen- und Streckenfluglehrgang) in
Puimoisson, Südfrankreich

11. bis 16. Mai

Euregio Cup Aachen-Merzbrück
für alle offen

1. bis 5. Juli

Integratives Jugendcamp Aachen-
Merzbrück
Teilnahme nur Euregio Aachen

Juli 2016 (Termin offen)

Seminar „Flugsicherheit in den
französischen Alpen“
(Referent Reinhold Sänger)

23. Juli bis 13. August

Alpen- und Streckenfluglehrgang
in Puimoisson

(nur LVA-Mitglieder), Vereinsmit-
glieder anderer NRW-Vereine
melden sich bei „Pui-Freunde“ an

Seminar „Mentales Training“
(Termin noch offen)

DIE NEUE LUFTVO

Was ändert sich?

Patrick Kreimer

Mal ehrlich: Wann hast Du das letzte Mal einen Blick in die LuftVO geworfen? Bist Du wirklich vertraut mit dem rechtlichen Rahmen Deines Flugbetriebes? Wann etwa darf die Sicherheitsmindesthöhe unterschritten werden? Oder: Muss ich mit einem Segelflugzeug ein langsames Flugzeug immer rechts überholen? Oder: Ab welcher Höhe muss ich die Halbkreisflughöhen einhalten?

Seit dem 6.11.2015 gilt in Deutschland die neue Luftverkehrsordnung, abgekürzt: LuftVO. Sich mit den Änderungen für unseren Flugbetrieb vertraut zu machen ist ein Muss für jeden Luftfahrzeugführer und gleichzeitig eine gute Gelegenheit, die Kenntnisse aufzufrischen.

Worum geht es bei der neuen LuftVO – und SERA?

Die altbekannte LuftVO enthielt alle wesentlichen Vorschriften, an die sich Piloten im Flugbetrieb zu halten haben, egal ob Segelflieger, Ballonfahrer oder Airbus-Kapitän. Hier wurden die Sicherheitsmindesthöhen, Ausweichregeln, Luftraumeinteilungen, die Mindestbedingungen für den Sichtflug oder auch die generelle Außenlandegenehmigung für Segelflugzeuge und Ballone festgelegt.

Am 05.12.2014 waren in der gesamten EU die Standardised European Rules of the Air, abgekürzt: SERA, in Kraft getreten, also einheitliche Luftverkehrsregeln für die gesamte EU, wodurch die bisherige „alte“ LuftVO verdrängt wurde. Die EU-Mitgliedsländer können in bestimmten Bereichen SERA durch eigene Regeln ergänzen. Die neue LuftVO verweist in § 1 pauschal auf SERA und erhält in den folgenden Paragraphen die ergänzenden Regelungen für den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland.

Leider sind die Luftverkehrsregeln damit nicht übersichtlicher geworden, denn ab jetzt müssen die neue LuftVO und SERA einschließlich der Definitio-

nen in Art. 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/12 (nachfolgend kurz: „Definition“) parallel gelesen werden. Zum Teil müssen noch andere EU-weite Regelungen berücksichtigt werden. Auch die verwendeten Begriffe, also das „Wording“ sind nicht einheitlich. Während zum Beispiel SERA auch in der deutschen Fassung durchgehend das Wort „Pilot“ verwendet, kennt die neue LuftVO nur den amtsdeutschen „Luftfahrzeugführer“.

Fundstellen im Internet

Die neue LuftVO und SERA können auf der Website der DFS werden: www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Customer%20Relations/SERA/ Die SERA-Vorschriften sind etwas versteckt als Anhang unter dem Link: [Durchführungsverordnung \(EU\) Nr. 923/2012](#) zu finden und **nicht** unter „AIC IFR 09 (EU-SERA-Verordnung)“.

Was hat sich geändert?

Vieles ist gleich geblieben und jetzt nur an anderer Stelle geregelt. Insgesamt sind die Änderungen, die sich direkt auf den Flugbetrieb auswirken, überschaubar. Es sind auch günstigere Regelungen dabei. Die wichtigsten Neuerungen für Luftsportler im deutschen Luftraum sind (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

Wegfall der 2.000 ft / 600 m - Mindesthöhe für Überlandflüge:

Der alte § 6 Abs. 3 LuftVO, der für motorgetriebene Überlandflüge hauptsächlich zur Lärmreduzierung eine Mindesthöhe von 2.000ft/600m GND vor-

schrrieb, ist – anders als erwartet – ersatzlos entfallen. Nach SERA.5005 f) gelten nur noch die bekannten Sicherheitsmindesthöhen von 500ft/150 m bzw. 1.000 ft / 300 m über Städten, dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen. Ausnahmen können nach § 37LuftVO n.F. erteilt werden. Für Deutschland gilt weiter, dass Segelflugzeuge die Sicherheitsmindesthöhe unterschreiten dürfen, wenn die Art des Betriebes dies notwendig macht und eine Gefährdung anderer nicht zu befürchten ist, § 37 Abs. 3 LuftVO n.F.. Damit ist es zum Beispiel zulässig im Hangaufwind tiefer als 150 m GND zu fliegen, wenn dies „notwendig“ ist.

Zur Erinnerung: Die Sicherheitsmindesthöhe darf ansonsten nur zum Zweck von Start und Landung unterschritten werden. Ein tiefer Überflug mit hoher Geschwindigkeit dient nicht der Landung und kann als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld geahndet werden und bei einem Unfall als grob fahrlässig mit Verlust des Versicherungsschutzes eingestuft werden – auch wenn der tiefe Überflug über der Start-/Landebahn eines Flugplatzes erfolgt.

Verantwortlicher Pilot:

Anders als der alte § 2 LuftVO enthält die neue LuftVO keine Regelung zum verantwortlichen Piloten, wenn sich mehrere potentielle Piloten an Bord befinden. SERA.2010 bestimmt nun: „Der verantwortliche Pilot ... ist, unabhängig davon, ob er die Steuerorgane bedient, für den Betrieb des Luftfahrzeugs ... verantwortlich.“ Nach Definition Nr. 100 ist verantwortlicher Pilot der vom Betreiber bzw. Eigentümer für verantwortlich erklärte und beauftragte Pilot. Auf welchem Platz der verantwortliche Pilot sitzen muss, ergibt sich aus der sogenannten Basic-Regulation aus dem Jahre 2008 (Verordnung (EU) Nr. 216/2008, Anhang IV Nr. 3.a.2):

„Je nach Luftfahrzeugmuster müssen alle vorgeschriebenen Flugbesatzungsmitglieder mit angelegtem Sicherheitsgurt auf ihrem Platz verbleiben, es sei

denn, eine Abwesenheit ist während des Fluges aus physiologischen oder betrieblichen Gründen erforderlich.“

Daraus leite ich ab, dass sich der verantwortliche Pilot auf dem laut Flughandbuch für ihn vorgesehenen Sitz befinden muss. Sollte das Flughandbuch dies nicht festlegen, wie etwa bei einigen doppelsitzigen Segelflugzeugen, kann der verantwortliche Pilot auch den hinteren oder rechten Sitz einnehmen, sofern das Flugzeug auch von diesem Sitz uneingeschränkt gesteuert und bedient werden kann und er in das Fliegen vom hinteren bzw. rechten Sitz eingewiesen ist (was in der Regel nur für Fluglehrer gilt). Ich erwarte allerdings, dass es hierüber noch Diskussionen geben wird.

Pflicht zur Führung von Lichtern:

Nach dem alten § 17 Abs. 1 LuftVO mussten in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang Positionslichter eingeschaltet sein, also auch während der Dämmerung. Anders als erwartet ist diese Regelung in der neuen LuftVO nicht mehr enthalten. Damit sind gemäß SERA.3215 Positionslichter nur noch während der Nacht erforderlich, wobei gemäß Definition Nr. 97 die Nacht mit dem Ende der Abenddämmerung beginnt und mit Beginn der Morgendämmerung endet. Damit ist es grundsätzlich möglich zum Beispiel mit Segelflugzeugen, die in der Regel keine Positionslichter führen, nach Sonnenuntergang zu landen, etwa bei einer späten Rückkehr von einem Überlandflug.

Aber: Wer schon mal nach Sonnenuntergang geflogen ist, weiß, wie schlecht Luftfahrzeuge ohne Positionslichter während der Dämmerung zu erkennen sind. Ich empfehle daher nicht planmäßig, sondern nur in absoluten Ausnahmefällen in der Dämmerung ohne Positionslichter zu fliegen, auch wenn dies nun erlaubt ist.

Definition der Nacht:

Nach dem alten § 33 LuftVO war „Nacht“ der Zeitraum von 30 Minuten nach Sonnenuntergang bis 30 Minuten vor Sonnenaufgang. Diese Regelung ist ersetzt durch Def. Nr. 97. Danach beginnt bzw. endet die Nacht, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6 Grad unter dem Horizont befindet – viel Erfolg beim Messen!!

Überholende Segelflugzeuge:

Gemäß SERA.3210 c) 4. i) dürfen Segelflugzeuge andere Segelflugzeuge nun

Patrick Kreimer, Rechtsanwalt

Patrick Kreimer fliegt seit 1984 als leidenschaftlicher Streckensegelflieger in Dinslaken – Schwarze Heide. Er ist Fluglehrer für Segelflug und außerdem Motorflieger. Als Rechtsanwalt ist er u.a. mit dem Schwerpunkt Luftrecht seit 2004 in seiner eigenen Kanzlei in Essen tätig. Er referiert unter anderem auf Fluglehrerfortbildungen zum Luftrecht und ist regelmäßiger Teilnehmer und Referent im Arbeitskreis der fliegenden Juristen und Steuerberater bei der AOPA.



auch links überholen. Nach der alten LuftVO durften alle Luftfahrzeuge nur rechts überholt werden. Die übrigen Ausweichregeln bleiben unverändert.

Geänderte Sichtflug-Minima:

Im Luftraum E genügen unterhalb von 10.000 ft nunmehr 5 km Flugsicht statt bislang 8 km. Erst im Luftraum C oberhalb von 10.000 ft sind mindestens 8 km Flugsicht notwendig. Im Luftraum G bleibt es bei den bisherigen Regeln, also Flugsicht mindestens 1,5 km und frei von Wolken. Neu ist, dass Flugzeuge, die im Luftraum G schneller als 140 kt fliegen, ebenfalls eine Flugsicht von mindestens 5 km haben müssen.

Neue Wolkenabstände in Kontrollzonen:

Auch in Kontrollzonen (CTR) muss bei VFR-Flügen jetzt ein vertikaler Wolkenabstand von mindestens 1.000 ft eingehalten werden und die Flugsicht muss mindestens 5 km betragen. Sofern diese Bedingungen nicht gegeben sind, können Sonder-VFR-Freigaben erteilt werden.

IFR-Flüge im Luftraum G:

Mit SERA sind IFR-Flüge jetzt auch im unkontrollierten Luftraum G zulässig. In Deutschland gilt dies gemäß NfL I-293/14 nur im Rahmen festgelegter IFR-Flugverfahren. Im Ergebnis sind IFR-Flüge im Luftraum G damit auf die neu eingeführten Radio Mandatory Zones (RMZ) beschränkt.

RMZ ersetzt Luftraum F:

Bereits mit Einführung von SERA im Dezember 2014 wurde in Deutschland der Luftraum F durch die Radio Mandatory Zone – RMZ ersetzt. Die RMZ wurden

eingerrichtet, um auch unterhalb der Sichtflugminima IFR-An- und Abflüge an nicht kontrollierten Flugplätzen zu ermöglichen. Wir kennen die RMZ jetzt schon ein Jahr, daher nur nochmal zur Erinnerung: Die RMZ gehört zum Luftraum G, so dass für Durchflüge von VFR-Verkehr – nur – 1,5 km Flugsicht gegeben sein müssen und Wolken nicht berührt werden dürfen. Vor dem Einflug in eine RMZ ist auf der in der ICAO-Karte angegebenen Frequenz, in der Regel also auf der Info-Frequenz der jeweilige Flugplatz zu rufen unter Angabe des Kennzeichens des eigenen Luftfahrzeuges, des Luftfahrzeugmusters sowie von Standort, Flughöhe und Flugabsichten. Während des Fluges in der RMZ ist dauernde Hörbereitschaft aufrecht zu halten. Der Ausflug aus der RMZ ist zu melden. Sollte die Bodenfunkstelle nicht antworten, kann dennoch in die RMZ eingeflogen werden. Einflug, Ausflug, Richtungsänderungen und das Überfliegen des Flugplatzes sind dann per Blindmeldung mitzuteilen und auch die Hörbereitschaft ist während des Aufenthaltes in der RMZ aufrecht zu erhalten.

„Flugpläne“ beim Einflug in kontrollierte Lufträume: Ebenfalls schon seit Dezember 2014 besteht gemäß SERA die Flugplan-Pflicht auch für alle Flüge, bei denen ein einzelner Flugabschnitt der Flugverkehrskontrolle unterliegt. Demnach ist für jeden Ein- und Ausflug in oder aus Lufträumen der Klasse D (nicht CTR) oder C ein Flugplan aufzugeben. Ganz so schlimm, wie es sich anhört, ist es zum Glück dann doch nicht, denn SERA.4001 unterscheidet zwischen zwei Arten von Flugplänen. Der sogenannte „filed flight plan“ ist →

→ der bekannte klassische Flugplan, der zum Beispiel bei grenzüberschreitenden Flügen oder bei IFR-Flügen vor Antritt des Fluges in der Regel per Formular und in Textform an AIS übermittelt wird. Daneben gibt es den „submitted flight plan“, der nur beschränkte Informationen enthält. Dies ist ein „aufgegebener“ Flugplan, der während des Fluges per Funk aufgegeben werden kann, etwa vor dem Einflug in einen Luftraum D (nicht CTR). Für die Praxis ergeben sich damit kaum Änderungen. Vor dem Einflug in die Lufträume D (nicht CTR) oder C ist wie bislang auf der jeweiligen Informations-Frequenz mit AIS Kontakt aufzunehmen und es sind als „Flugplan“ die üblichen Informationen mitzuteilen und die gewünschten Freigaben einzuholen.

Transponderpflicht über 5.000 ft und den Lufträumen D (nicht CTR) und C: Unverändert gilt für Deutschland die

NfL I-55/07. Danach besteht für alle motorgetriebenen Flugzeuge ab einer Höhe von 5.000 ft / 1.500 m MSL bzw. 3.500 ft. AGL (es gilt der höhere Wert) Transponderpflicht (Code 7000). Bitte beachtet, dass das auch für Segelflugzeuge mit in Betrieb befindlichem Klapptriebwerk bzw. Jet oder Elektromotor gilt. Ferner gilt für alle Luftfahrzeuge eine grundsätzliche Transponderpflicht in den Lufträumen D (nicht CTR) und C und natürlich in den TMZ.

Zum Schluss noch eine ☺ WICHTIGE ☺, (gewiss in langen Nachtsitzungen der zuständigen EU-Beamten errungene) Regelung:

Gemäß den Regelungen über Nichtgewerbliche Luftverkehr mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Luftfahrzeugen (Teil-NCO) = Verordnung (EU) Nr. 965/2012, Anhang VII gilt:

NCO.OP.156

Rauchen an Bord - Segelflugzeuge und Ballone

An Bord eines Segelflugzeugs oder Ballons darf nicht geraucht werden.

Ich bin beim Schreiben dieses Beitrages durch Zufall über diese Vorschrift gestolpert, die ich – als früher gelegentlich auch im Flugzeug rauchender Ex-Raucher – der fliegenden Allgemeinheit nicht vorenthalten möchte.

HAARSTRANG- POKALFLIEGEN

Thomas Schindler

Der Modellflug Sport Club (MFSC) Soest richtete im Rahmen des sechsten Teilwettbewerbs zu den DAeC Landesmeisterschaften NRW 2015 in der Klasse F3B-E am 20. September 2015 sein erstes Haarstrang-Pokalfliegen aus. Woher kommt diese vielleicht etwas ungewöhnliche Namensgebung? Der Modellflugplatz des MFSC Soest liegt an einem Höhenzug, genannt Haarstrang, der sich von Soest bis nach Dortmund erstreckt; bis zur Möhnetalsperre ist es von hier aus nicht mehr weit. Hier oben hat man bei entsprechender Witterung eine landschaftlich reizvolle Fernsicht bis hin zum Teutoburger Wald.

Zwar war das Wetter am Wettbewerbstag schon deutlich herbstlich geprägt, aber bei rund 18 Grad und mässigem, nur teils böigem Wind ließ es sich dennoch gut aushalten. Gelegentlich ließ sich auch die Sonne blicken und sorgte dann sofort für spürbare Erwärmung. Dieses Wechselspiel zwischen großflächiger Bewölkung und Sonne war im Grunde aber genau das, worauf die Wettbewerbsteilnehmer gehofft hatten. Beste Voraussetzung für die Bildung von Thermik, die es zu finden und auszunutzen galt. Nach dem aktuell gültigen Reglement für 2015 in der Klasse F3B-E ist nämlich die Flugzeit von vier auf fünf Minuten angehoben worden. Auch gesellten sich immer wieder etliche Greifvögel zu den Modellflugzeugen am Himmel und zeigten den Piloten deutlich das Vorhandensein von Thermik an. Dieses friedliche Miteinander ist natürlich wunderschön anzusehen und beweist einmal mehr, dass sich Modellflug und Vogelwelt definitiv nicht im Wege stehen.

Gestartet werden die entsprechend optimierten Segelflugmodelle mit einer F3B-Elektrowinde; die nutzbare Seillänge beträgt hier 100 Meter. Durch den sogenannten "Schuss" beim Ausklinken aus dem Hochstartseil kann noch einmal beträchtliche Zusatzhöhe gewonnen werden. Die fünf Minuten Flugzeit laufen ab dem Ausklinken, wobei im zweieinhalb Minutentakt gestartet wird. Das bedeutet, dass zumeist zwei Modelle in der Luft sind. Gelandet wird an einer zehn Meter langen Landelinie, von denen zwei ausgelegt sind um auch einem Teilnehmer, der "abgesoffen" ist (also keine Thermik gefunden hat), noch eine punktreiche Landung zu ermöglichen, ohne dass es zu Behinderungen untereinander kommt. Es gilt, das Segelflugmodell möglichst genau auf der Linie zu landen nachdem die fünf Minuten Flugzeit verstrichen sind. Sogenannte "Stecklandungen" sind in dieser Wettbewerbsklasse nicht erlaubt und führen unweigerlich zum kompletten Verlust der anteiligen



Landepunkte eines Wertungsfluges. Durch den zuvor durch intensiven Regen aufgeweichten Platzboden gab es im Wettbewerbsverlauf überraschend viele dieser Stecklandungen zu sehen. Eine Abweichung von der vorgegebenen Flugzeit führte ebenfalls zu Punktabzug, dabei ist es unerheblich ob man zu früh oder zu spät gelandet bzw. zum Stillstand gekommen war. Hilfsmittel wie zum Beispiel Variometer waren übrigens für den Piloten und seinen Helfer nicht erlaubt.

Da das Wetter, wie eingangs erwähnt, ein Einsehen mit den Modellpiloten hatte und es nur eine nennenswerte Unterbrechung wegen eines starken Schauers im Wettbewerbsverlauf gab, konnten sechs Durchgänge geflogen werden. Hiervon wurde der pilotenindividuell schlechteste gestrichen, so dass je Pilot fünf Flüge in die Auswertung kamen.

Gegen 16 Uhr waren die Wertungsflüge beendet und die finale Auswertung brachte die Sieger hervor. Es waren maximal 5.000 Punkte zu erreichen. Zeitlich passend zur Siegerehrung zeigte sich dann auch nochmal die Sonne.

Bei den Junioren belegte Tim Schindler, der auch Mitglied im MFSC Soest ist, mit 4773 Punkten den zweiten Platz, der erste Platz ging an Max Finke mit 4.951 Punkten.

Bei den Edel-Senioren gewann Alfredo Schultz mit 4.811 Punkten den dritten Platz, vor ihm auf Platz zwei, fand sich mit geringem Vorsprung Hans-Gerd Schürmann mit 4.816 Punkten. Den ersten Platz errang Reinhard Bockold mit stattlichen 4991 Punkten. Dies war zugleich die Tagesbestleistung!

Bleiben noch die Senioren, bei denen sich folgendes Bild zeigte: Sieger bei den Senioren wurde Olaf Starmanns mit 4.968 Punkten. Mit 4.859 Punkten erflog sich Jörg Vogelsang den zweiten Platz. Der dritte Platz ging an Knut Bündgen mit 4.834 Punkten.

Zu erwähnen bleibt, dass es ein sehr fairer und harmonischer Wettkampf war, der viel Freude gemacht hat. Die Teilnehmer zeigten sich -zur Freude des MFSC Soest- durchweg sehr zufrieden mit allen Aspekten der Wettbewerbsdurchführung. So viel positive Resonanz und die kompetente Unterstützung durch Evelyn Höfs bei der Wettbewerbsleitung ermutigen den MFSC Soest natürlich auch in der kommenden Wettbewerbs-saison wieder ein Haarstrang-Pokalfliegen auszurichten.

Nachdem hiermit auch der letzte von den insgesamt sechs Teilwettbewerben in 2015 zur DAeC-Landesmeisterschaft NRW F3B-E ausgeflogen worden ist, warten die Teilnehmer nun schon gespannt auf die Bekanntgabe der Landesmeister 2015 im Rahmen der kommenden F3-Tagung Anfang 2016 in Duisburg. Zu deren Ermittlung werden je Teilnehmer die besten vier der insgesamt sechs Teilwettbewerbsergebnisse herangezogen. Von dieser Veranstaltung wird in der Luftsport selbstverständlich berichtet werden.

B-TRAINER-LEHRGANG

für Segelfuglehrer
in Oerlinghausen vom 8.-10. April

Anmeldung unter:
shessner@gmx.de (Dr. Sebastian Heßner)

FESSELFUG EM 2015

Die FAI-Europameisterschaft im Fesselflug fand 2015 in Pazardzhik (Bulgarien) statt. Die deutsche Mannschaft bestand dort nur aus dem Kunstflugteam mit drei Teilnehmern: Dietmar Morbitzer als Rookie und Neueinsteiger, vielen noch als Top-Pilot aus dem Pylon-Racing bekannt, flog Konstruktionen ukrainischer Herkunft, unter anderem den SHARK vom Konstrukteur Andrej Yatsenko mit 12,5 Kubikzentimeter Zweitakt-Motor, ebenfalls Yatsenko, der mittlerweile zu einem Standardmodell für viele Top-Piloten weltweit geworden ist.



Deutscher Meister in der Klasse F3J
1. Dieter Rybold, 2. Robert Braune, 3. Olaf Starmanns

Dieter Rybold ist Deutscher Meister im F3 J

Max Finke belegt bei der Jugend Rang zwei

Die Deutsche Meisterschaft des DAeC fand mit 81 Teilnehmern auf dem Fluggelände des MFC 90 Ludwigsfelde in Wietstock statt. Der Deutsche Meister 2015 in der Wettbewerbsklasse F3 J kommt aus Nordrhein-Westfalen.

Dieter Rybold vom RCMC Düsseldorf gewann den Titel mit einem Abstand von über 80 Punkten vor Robert Braune vom Coke-Team und Olaf Starmanns vom Team Wild Wild West. Deutscher Meister der Jugend wurde Jan Christof Weihe vor Max Finke und Felix Parsch. Bei den Junioren hatte Olaf Starmanns die Nase vorn, gefolgt von Manuel Reinecke und Ryan Höllein.



Deutscher Jugend Meister F3J 2015
1. Weihe, Jan-Christof
2. Finke, Max
3. Parsch, Felix (nicht abgebildet)

Deutscher Junioren Meister F3J 2015
1. Starmanns, Olaf
2. Reinecke, Manuel
3. Höllein, Ryan



Christoph Holtermann f2b



Frank Wadle f2b



Team Germany

Text: **Christoph Holtermann**
Fotos: **Nicole Morbitzer**

Dietmar Morbitzer hat sich in dieser Saison enorm gesteigert. Er konnte sich Flug für Flug mitunter um mehr als drei Prozent steigern und erhielt vom Jury-Chef nach dem Wettbewerb sehr positives Feedback.

Frank Wadle ist seit vielen Jahren schon Mitglied in der Nationalmannschaft. Er fliegt seit dieser Saison den CLASSIK von Yuri Yatsenko mit 10 ccm Zweitakt-Motor von Yatsenko, ein einfach zu fliegendes, aber doch hoch-kompetitives Modell, das er während der EM durch eine Vielzahl von Trimm-Maßnahmen nochmals in der Leistung auf seinen Flugstil anpassen konnte. Bis zur Finalteilnahme fehlten ihm nur noch 3,3 Prozent.

Christoph Holtermann, drittes Teammitglied und in Personalunion auch Mannschaftsführer, konnte nach zwölf Jahren mal wieder ins Finale fliegen und erreichte am Ende Platz 13 mit seinem GALLARDO, einer Eigenkonstruktion aus 2008 und Enya-61 Zweitakt Motor.

Alter und neuer Europameister wurde Igor Burger (SVK).

In der Klasse F2A Speed dominierte dieses Jahr das Team aus Großbritannien mit Konstanz bei allen Wertungsflügen um die 300 Stundenkilometer. Im F2C Team Race gewannen die Brüder Pascal und Georges Surugue aus Frankreich vor den Teams aus der Ukraine und Russland. In F2D Combat hat Stanislav Chorny aus der Ukraine gewonnen. Die Teamwertung gewannen allerdings die Spanier, die sich durch eine regelmäßige Teilnahme an internationalen Wettbewerben über die Jahre ein sehr hohes Niveau erarbeitet haben.



Team Germany



Team Germany



^
Hinten von links:

Udo Dressel, Hans-Gerd Schürmann,
Dieter Rybold, Jörg Vogelsang, Wolfgang Höfs

^
Vorne von links:

Tim Baum, Tim Schindler,
Olaf Starmanns, Max Finke

5. SOARING CUP

Reinhard Streisel

Vorsitzender der Modellflugkommission

Zum fünften Mal in Folge richtete der RCMC Düsseldorf e.V. am 30. August 2015 den Soaring Cup im Rahmen des Landeswettbewerbes F 3-BE aus. Der RCMC ist im Süden von Düsseldorf ansässig und existiert bereits weit über 50 Jahre.

Was ist F 3-BE? Mit einem Seil von 100 m Länge (bis zur Umlenkrolle) startet der Pilot bzw. sein Helfer das Modell mit Hilfe einer Elektroseilwinde. Nach dem Ausklinken müssen dann fünf Minuten geflogen werden und zum Abschluss an einer Markierung am Boden (Seil mit 10m Länge) gelandet werden. Jede Sekunde vor bzw. nach den fünf Minuten ergibt einen Punktabzug. Es sind also maximal 300 Zeitpunkte möglich. Nach der Landung wird das Teil vom Rumpf gemessen, das am weitesten von der Landelinie entfernt ist. Alle 10 Zentimeter wird ein Punkt abgezogen. Man kann also maximal 350 Punkte erreichen. Es klingt zwar simpel, ist aber in der Praxis nicht immer so einfach umzusetzen.

Das Wochenende versprach gutes Wetter und der Platz ist auch gut fliegbar, so dass sich an diesem Sonntag 35 Piloten in die Startliste eintrugen. Es war zwar Wärme angesagt, aber dass es noch einmal über 34 Grad Celsius wurden, damit hatte keiner gerechnet. Bei so warmer Luft bildete sich auch nicht so gut die Thermik aus, so dass einige kämpfen mussten, um die fünf Minuten voll zu bekommen, bzw. es gar nicht schaffen. Dazu kam auch noch, dass der Wind stellenweise von der

Seite kam, so dass auch noch die Landung erschwert war. Alle waren, vielleicht auch wegen der Hitze sehr angespannt, wodurch es zu kleinen Unregelmäßigkeiten bishin zu Protesten kam. Dabei wurde festgestellt, dass es in dem bisherigen Regelwerk immer noch „Grauzonen“ gibt. Deshalb hat die Modellflugkommission beschlossen, dass unter ihrer Federführung in den Wintermonaten ein überarbeitetes Regelwerk erschaffen wird, das auf der Frühjahrstagung durch die Vereine verabschiedet werden soll.

Trotz der kleinen Unregelmäßigkeiten war es ein gelungener Wettbewerb. Hier ein Dankeschön an den austragenden Verein und die bewährte Wettbewerbsleitung unter Führung von Evelyn Höfs.

Auch 2016 soll wieder der nächste Soaring Cup in Düsseldorf stattfinden. Wir freuen uns darauf.

Folgende Ergebnisse wurden erreicht:

Jugendwertung:

1. Platz Max Finke
2. Platz Tim Schindler
3. Platz Tim Baum

Seniorenwertung:

1. Platz Dieter Rybold
2. Platz Olaf Starmanns
3. Platz Jörg Vogelsang

Edelsen senorenwertung:

1. Platz Hans-Gerd Schürmann
2. Platz Wolfgang Höfs
3. Platz Udo Dressel

F3B-E IN BRÜGGEN

Jürgen Moors

Vorstand des LSV Brüggen-Schwalmtal

Im August wurde vom LSV Brüggen-Schwalmtal ein Teilwettbewerb der Landesmeisterschaften Nordrhein-Westfalens in der Modellflugklasse F3B-E ausgetragen. 24 Piloten aus ganz NRW traten zu dem Wettbewerb an. Bei starkem Wind, bis zu 7,2 Beaufort wurden gemessen, hatten viele Piloten Probleme, die rund zwei Kilogramm leichten Modelle zum Landeseil zu bekommen.

Schon beim Start an der elektrischen Winde spielten sich teilweise dramatische Szenen ab. Durch die starken Windböen brachen die Modelle immer wieder weit zur Seite aus und die Piloten mussten ihr ganzes Können aufbringen, um die über drei Meter spannenden Segelflugzeuge auf rund 150 Meter Höhe zu schießen. Der Winddruck gegen die Modelle war so stark, dass einmal die ein Zentimeter dicken Erdnägel verbogen wurden und die schwere Winde fünf Meter durch die Luft flog, bevor sie im Rasen ihre Einschlagmarken hinterlassen hatte.

Die fünf Minuten Flugzeit wurde meistens erreicht, aber bei der Landung verloren viele Piloten wieder Punkte. Durch die Windböen wurde die Langsamflugphase in den fünf Sekunden vor der Landung zum Pokerspiel. Es kam öfter vor, dass der Pilot das Modell perfekt über das Landeseil flog und aus rund 50 Zentimetern Höhe mittels Butterfly senkrecht absteigen und landen wollte, aber der plötzlich nachlassende oder auffrischende Wind das Modell zur Seite wegkippen oder auf den Boden fallen ließ, wobei beides mit einem Dreher der Maschine verbunden war. Dadurch lagen die Rümpfe quer zum Landeseil. Das bedeutete meistens acht oder mehr Punkte Abzug von den 50 Landepunkten. Wie vernichtend das für die Wertung war, zeigte die Ergebnisliste: In der Endwertung lagen die ersten sieben Plätze zwischen 93 % und 100 % und damit dicht beieinander.

Erstaunlich war, dass einige Piloten mit dem starken Wind auch im zweiten und den folgenden Durchgängen nicht fertig

wurden und viel zu weit vom Landeseil einlenkten, um in den Landeanflug überzugehen. Das Ergebnis waren Außenlandungen oder einfach nur keine Landepunkte, da das Modell mehr als fünf Meter vom Landeseil weg lag. Andererseits führten die Fehler im Landeanflug zu hochspannenden Versuchen, das Landeseil doch noch zu erreichen. Dabei zeigte so mancher Pilot sein ganzes Können und Nerven wie Stahlseile.

Von den verwendeten Modellen hatten schon viele den Platz des LSV Brüggen-Schwalmtal gesehen. Das neueste Modell im Wettbewerb dürfte die NOVA von Flyspace.eu gewesen sein. Ansonsten waren die üblichen Verdächtigen vor Ort: Explorer, Pike Perfect, Pike Perfection und auch ein Tortuga wurde gesehen. Glücklicherweise waren die Piloten, die ihr Modell aufballastieren konnten. 25 % Ballast waren nicht selten bei den Wetterverhältnissen. Das Fehlen von neuen Modellen, mal von der NOVA abgesehen, kann man als Zeichen interpretieren, dass der Raum für Innovationen, die einen wesentlichen Vorteil in den Bereichen F3J, F3B und deren Ableger bringen, schon sehr klein geworden ist. Die vorhandenen Modelle sind alle so optimiert, dass die Piloten darauf verzichten sich alle paar Monate ein neues Modell anzuschaffen. Man kann das auch als ein positives Zeichen werten, denn der Material-Overkill flaut ab und es darf auch mal ein repariertes Modell geflogen werden.

Obwohl sich alle durch den Wind und die Sonne „weggeblasen und ausgedörrt“ (Zitat eines Teilnehmers) fühlten, war es ein schöner und entspannter Wettbewerb ohne nennenswerte Schäden an den Modellen.

Gewinner Schwalmtal, von links:

M. Kress, M. Reinecke, T. Baum, A. Scholz, U. Dressel, W. Keil, M. Finke, D. Rybold, H. Sonntag



EINMAL ELEFANTENKLO UND ZURÜCK

Eindrücke eines Alpenflug-Novizen in Südfrankreich



Puimoisson,
Frankreich

Martin Herzog

„Mach mal die Kamera aus.“ Ich stutze. Warum das? Die letzte Stunde habe ich damit verbracht Maiks kleine GoPro begeistert von rechts nach links zu schwenken und wieder zurück, von oben nach unten und immer wieder durch das Seitenfensterchen, gebannt vom Alpenpanorama, während er uns vom hinteren Sitz aus an den Berggraten entlang gesteuert hat: Vom Morgon, dessen Hochplateau die Miniatur-Landschaftsbauer von Märklin nicht pittoresker hätten gestalten können, über den türkis-blau funkeln- den Lac de Serre Ponçon, der Dormillouse und Les Trois Evêchés nach Süden, fast auf Augenhöhe vorbei an winkenden Bergwanderern. Immer wieder habe ich mich gezwungen, die Kamera aus der Hand zu legen, nur um gleich darauf wieder auf den Auslöser zu drücken – jedes Mal, wenn wir um eine Ecke herum gekommen sind, und sich ein neuer, faszinierender Anblick ergab.

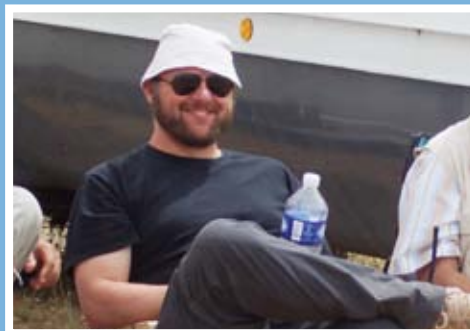
Vor vier Stunden sind wir in Puimoisson gestartet, an einem typischen französischen Alpen-Sommertag: Südwest-Wind, ein Gemisch aus Wolkenthermik und Hangaufwind, das Ganze am Nachmittag bis auf 3700 Meter. Auch Welle hat man uns morgens beim Briefing versprochen. Die gibt es auch. Weit im Norden sehen wir die Lentis, zu weit für uns heute. Bei Barcelonnette steht ebenfalls eine Rotorwolke, doch wie die anderen aus unserer Gruppe, finden wir keinen Einstieg ins System. Das ist für uns heute aber auch keine Priorität. Maik Kühlenborg hat sich bereit erklärt, vom Copilotensitz aus mir Alpen-

flug-Novizen den berühmten Parours zu zeigen. Mit ein paar Vereinskameraden von der FSG Soest macht er in Puimoisson Urlaub, hat einige hundert Stunden Flugerfahrung und ich mit meinen vielleicht 20 Stunden quasi nichts. Die Tage zuvor bin ich nach einigen Einweisungsflügen am Doppelsteuer mit der Vereins-LS-1 im 20-Kilometer-Radius um Puimoisson gedümpelt und habe meine Hangflugerfahrung am Serre de Montdenier aufgefrischt, dem 1000 Meter aus der Haute Provence aufragenden Hausberg, wenige Kilometer östlich des Platzes.

365 Flugstunden und fast 14.000 Streckenkilometer

Für Flachlandtiroler wie mich, bietet Puimoisson beste Voraussetzungen für den Einstieg in den Gebirgssegelflug. Südwestlich des Platzes breiten sich beruhigend große und ebene Flächen aus, während man sich Richtung Norden langsam an die Hänge und Berge herantasten kann, ohne dass die Zahl möglicher Außenlandeflächen rapide abnimmt und einem beängstigend viele der ortsüblichen Alpengipfel entgegen springen. Auch wegen dieser günstigen Lage hat der Luftsportverein Aachen zum vierten Mal sein Sommerlager hier aufgeschlagen. Motto: Wer will, der kann, muss aber nicht. So werden in den diesmal drei Lehrgangswochen auf den fünf Vereins- und sechs Privatflugzeugen bei 125 Starts insgesamt 365 Flugstunden zusammen kommen und knapp 14.000 Streckenkilometer.

Weil die sich aber nur schwer erfliegen lassen, indem man die paar Kilometer Hang der Serre poliert, soll es heute also endlich einmal über den Parours gehen, jene grob von Nord nach Süd laufende Aufreihung von Gipfeln, die der Alpenflieger gern und intensiv als Rennstrecke nutzt. Der Verkehr ist in der Tat beträchtlich: Kaum eine Flugminute verstreicht, in der nicht in Gegenrichtung ein, zwei oder gleich eine ganze Horde Plastik-Piloten die Grate entlang fräst. Trotz FLARM heißt es da: Augen auf und die Vorflugregeln beherzigen. Denn abgesehen von einigen zornigen und wenig ausweichwilligen Kameraden, gibt es ja auch noch die Kollegen Hängegleiter und



Zum Autor:

Martin Herzog fliegt seit fast 30 Jahren in Aachen und hatte bislang nur wenig Gelegenheit, jenseits von Eifel und Bergischem Land echte Gebirgsflugerfahrung zu sammeln. Nach dem Sommer-Lehrgang weiß er aber, dass dies mit Sicherheit nicht sein letzter Segelflugurlaub in den Alpen war.

Gleitschirmflieger mit deutlich niedrigerer Relativgeschwindigkeit, aber ebenso berechtigtem Interesse am Hangaufwind. So arbeiten wir uns die grob 80 Kilometer von der Serre über Beynes und Coupe, Cheval Blanc, Les Trois Evêchés und die Dormillouse bis hinauf zum Lac de Serre Poncon und wieder zurück. Dabei immer den Blick auf mögliche Außenlandefelder, teils in ausgetrockneten Flussbetten, von denen einige trotz Karte und Außenlandekatalog nur schwer zu erkennen sind. Die Ausweichmöglichkeiten zu kennen, so lerne ich, ist extrem zuträglich für die eigene Gesundheit wie das Fluggerät – der Plan-B mithin in jeder Situation und zu jedem Zeitpunkt essentiell. Denn in den Alpen geht alles ein bisschen schneller. Die Zeit, die für Entscheidungen bleibt, ist deutlich kürzer bemessen als im Flachland.

Viel besser sichtbar als so manches Außenlandefeld ist ein ringförmiges Gebäude auf dem Gipfel des Cheval Blanc. Auf meine Frage, was das wohl sein könne, antwortet Maik in aller Selbstverständlichkeit: „Ach das! Das ist das Elefantenklo.“ Zu meiner eigenen Überraschung kann ich mit dem Namen etwas anfangen. Beim Debriefing, der morgendlichen Nachbesprechung der Flüge vom Vortag, ist regelmäßig vom Elefantenklo die Rede. Der Rundbau soll ein Amateur-Observatorium beherbergen, wie man hört. Es braucht schon einige Vorstellungskraft, um daraus eine Kloschüssel für Dickhäuter zu phantasieren. Aber an Vorstellungskraft mangelt es dem Segelflieger bekanntlich nicht. Und so wimmelt es auf den inoffiziellen Gipfelkarten, die unter den Piloten kursieren, von kreativen Namensgebungen. Von phonetischen Verballhornungen aus dem Französischen und schiefen Übersetzungen (so werden aus drei Bistümern – Les Trois Evêchés – drei Bischöfe), bis zu Spitznamen, die aus der Topologie der Berge entstehen (wie der Krückstock und Hinkelsteine nahe St. Auban), oder eben der Bebauung (Monte Electric heißt der Colombis wegen des Mastes auf seiner kegeligen Kuppel und der vielen Stromleitungen).

Wahl zwischen zwei Übeln beim Landen

Inzwischen sind wir schon zum zweiten Mal auf dem Rückweg Richtung Puimoisson, aber das Elefantenklo bekommen wir dieses Mal nicht zu sehen, denn wir nehmen die Route etwas weiter westlich am Bleyeul vorbei. Nun wird mir auch klar, warum Maik mich drängt, die Kamera auszuschalten: Wir fliegen über die Absturzstelle des Germanwings-Unglücks. Bis auf eine neu angelegte Gebirgsstraße weist nichts mehr auf die Katastrophe hin, die sich vor einem halben Jahr hier abgespielt hat. Dennoch, ein seltsames Gefühl bleibt.

Also zurück zum Platz. Puimoisson liegt auf einer Hochebene am Fuß des Serre de Montdeni und ist für Neulinge recht gewohnungsbedürftig. Weil die Hauptwindrichtung West ist, wird stets auf der abschüssigen 26 gestartet. Bei der Landung hat der geneigte Pilot die Wahl zwischen zwei Übeln: Entweder gegen den Wind, aber auf einer reichlich abschüssigen Bahn, oder mit Gegenwind, dann aber bergauf, was auch nicht immer spaßig ist, vor allem wenn zum Westwind eine kräftige Nord- oder Südkomponente hinzu kommt.

Während ich mich geistig-moralisch schon mal auf die Landung vorbereite, entdeckt Maik noch einen hübschen Cumulus über dem Gorge du Verdon, jenem mächtigen Canyon, der in den pittoresken Lac de Sainte Croix mündet. Es ist schön spät am Tag. Erstaunlicherweise sind die Bärte zum Abend hin immer kräftiger geworden, zugleich aber ruhiger und runder. Ein offenbar häufiges Phänomen in den Alpen. Wir kreisen ein: 2,7 Meter integriertes Steigen vermeldet das Vario. „Ein Blick auf die Uhr: 19:10!“, grinst Maik. „Willkommen in Frankreich!“

30 JAHRE "DAS GRÜNE BAND" NACHWUCHSFÖRDERUNG

Das „Grüne Band für vorbildliche Talentförderung im Verein“ können auch 2016 wieder 50 Vereine oder Vereinsabteilungen aus den förderungswürdigen olympischen und nicht olympischen Spitzenverbänden des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) erhalten.

Das „Grüne Band“ von der Commerzbank und dem Deutschen Olympischen Sportbund ist mit einer Förderprämie von je 5.000 Euro verbunden. Im vergangenen Jahr war der Luftsportclub Bad Homburg ein Gewinner des „Grünen Bandes“. Seit 2006 wurde erstmals wieder ein Luftsportverein ausgewählt zu profitieren.

Vereine können bis zum 31. März 2016 ihre Bewerbung beim DAeC, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, u.kirsch@daec.de einreichen.

Weitere Informationen auf www.dosb.de, der Website des DOSB.

AUSBILDUNG

St. Florian lässt grüßen

Der erste Alleinflug ist geschafft, Übungsflüge am Heimatplatz werden schon fast zur Routine. Im fortgeschrittenen Ausbildungsstadium wird es für den Flugschüler nun richtig interessant: Es geht „überland“.

Es folgen Übungen zur Navigation, zur Außenlandung und es werden, wie im Rahmen der Schulung vorgeschrieben, fremde Flugplätze angeflogen. Das ist wichtig, denn an jedem fremden Flugplatz sind die Bedingungen verschieden: Luftraumbeobachtung, Funkverkehr, Mischverkehr, Platzrunden, oft aus Lärmschutzgründen vom Standard abweichend – das alles stellt hohe Ansprüche an den Flugschüler und muss daher umso intensiver geübt werden.

Leider, so fällt es mir in letzter Zeit auf, häufen sich die Fälle, in denen ein mit unserem Motorsegler „Super-Dimona“ als Schulflug angemeldeter Flug mit der Bitte um eine oder

wenige Platzrunden mit Überflügen als Durchstartübung von den jeweiligen Info-Bodenfunkstellen und Luftaufsichten abgelehnt wird – und dies, wohlgerne, außerhalb eventuell eingerichteter Ruhezeiten und wenig Platzverkehr. Sicher spielt die lärmsensible Umgebung vieler Flugplätze hier eine Rolle. Andererseits freuen sich genau diese Flugplätze und nicht zuletzt ihre Betreiber und ihre Restaurants, dass professionell geschulte Piloten in Vielzahl ihren Platz anfliegen. Man erwartet Können und Disziplin von diesen Piloten, gerade im Hinblick auf lärmarmes Fliegen, Vermeidung unnötigen Überfliegens von Ortschaften im Nahbereich sowie weitestgehende Einhaltung der veröffentlichten Verfahren. Sie sollten sich allerdings auch fragen ob es fair ist, das notwendige Üben dieser gewünschten Verhaltensweisen ausschließlich anderen Flugplätzen zuzumuten, um dann später von gut geschulten Piloten zu profitieren.

Bernd Malzbender
Fluglehrer

WIR IN DUISBURG

DAeC LV 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

Hermann-Josef Hante

Geschäftsführer

Wettbewerbe/Meisterschaften
Luftraumfragen
Umweltfragen
Referat UL
Tel.: (0203) 77844-11
hante@aeroclub-nrw.de

Nicole Schubutz

Sekretariat

Mitgliederverwaltung
Fallschirmsprung-
Außenlandung
Rettungs- und
Sicherheitsgerät
Ehrungen
Tel.: (0203) 77844-12
schubutz@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

Hubertus Huttel

Ausbildungsleiter

Segelflug, Motorsegelflug,
Fallschirm
(Montag bis Donnerstag)
Übungsleiter
Sportzeugen
Tel.: (0203) 77844-15
huttel@aeroclub-nrw.de

Daniela Blobel

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Luftsportmagazin
Homepage
Tel.: (0203) 77844-31
redaktion@aeroclub-nrw.de

Karina Claus

Referat Technik

CAMO DE.MG.0501
CAMO LBA.MG.0501
Instandhaltungsbetrieb
DE.MF.0501
Instandhaltungsbetrieb
LBA.MF.0501
Techn. Personal
Techn. Ausbildung
Tel.: (0203) 77844-21
claus@aeroclub-nrw.de

Ulf Calsbach

Referat Technik

CAMO DE.MG.0501
CAMO LBA.MG.0501
Instandhaltungsbetrieb
DE.MF.0501
Instandhaltungsbetrieb
LBA.MF.0501
Tel.: (0203) 77844-21
pruefleitung@aeroclub-nrw.de

LUFTSPORTJUGEND NRW

Heiner Fischer

Jugendbildungsreferent

Tel.: (0203) 77844-32
fischer@aeroclub-nrw.de

Nina Heithausen

Referentin NRW bewegt
seine KINDER

Tel.: (0203) 77844-51
heithausen@aeroclub-nrw.de

Daniela Blobel

LSJ-Büro

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

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

Segelflugschule Oerlinghausen

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

NRW AKTIV

1.10.15 - 10.1.16

Duisburg, 6.10.15

Das Präsidium bereitet die Sitzung des Präsidialrates und den Verbandstag vor.

Neuss, 10.10.15

Das Präsidium des AEROCUB | NRW lädt die Teilnehmer der LSJ-Herbsttagung des DAeC zum Abendessen ein.

Dortmund, 16.10.15

Die NRW – Luftsportler nehmen Abschied von Roland Schneider.

Duisburg, 17.10.15

An der Sitzung der Motor- und Ultraleichtflugkommission nehmen Stefan Klett und Hermann-J. Hante teil.

Oerlinghausen, 17.10.15

Präsident Stefan Klett begrüßt die Teilnehmer der Jahrestagung aller Segelkunstflieger des DAeC, inklusive Nationalkader.

Duisburg, 21.10.15

Sechs junge Menschen aus den NRW-Luftsportvereinen, Vertreter der Sportjugend NRW sowie Heiner Fischer und Nina Heithausen treffen sich, um den ersten Schritt zur Gründung eines J-Teams für den AEROCUB | NRW zu machen.

Oerlinghausen, 24.10.15

Der Präsidialrat bereitet den Verbandstag vor.

Duisburg, 3.11.15

Boris Langanke und Hermann-J. Hante begrüßen die Vorstände der Fallschirmspringervereine NRW in konstruktiver Atmosphäre zum „Runden Tisch NRW“.

Oerlinghausen, 9.11.15

An der Mitgliederversammlung des Vereins Segelflugschule Oerlinghausen nimmt Präsident Stefan Klett als Vorstandsdelegierter des AEROCUB | NRW teil. Bruno Gantenbrink

wird einstimmig zum Vorsitzenden wiedergewählt.

Duisburg, 10.11.15

Redaktionskonferenz: Business as usual. Ergänzt durch die Planung 2016.

Duisburg, 12.11.15

Die Modellflugkommission tagt unter Teilnahme von Boris Langanke und Hermann-J. Hante, um den Modellfliegertag und Verbandstag vorzubereiten.

Duisburg, 18.11.15

Sitzung der Segelflugkommission zur Vorbereitung des nächsten Segelfliegertages.

Kamen, 22.11.15

Der Verbandstag verabschiedet mit großer Mehrheit eine neue, zukunfts-gerechte Satzung. Über weitere Highlights des Luftsporttages berichten wir auf Seite 22.

Wiesbaden, 27./28.11.15

Stefan Klett vertritt als Präsident die NRW Interessen auf der Hauptversammlung des Dachverbandes DAeC. Geschäftsführer Hermann-J. Hante unterstützt ihn dabei. (Seite 2)

BUNDESKOMMISSION SEGELFLUG

Neuer Vorstand ist gewählt

Die Delegierten bei der Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug votierten am 30. Oktober 2015 in Freudenstadt für den neuen Vorstand.

Als Vorsitzender wurde der Vizepräsident und Segelflugreferent des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands, Walter Eisele, gewählt. Seine Stellvertreter sind Rudi Baucke, Ulrich Gmelin, Martin Kader und Thomas Kuhn. Hauptthema der Versammlung war die Diskussion um die Gründung eines Deutschen Segelflugverbandes auf Initiative des ehemaligen Vorstands. Die Delegierten lehnten dieses Vorhaben entschieden ab.

Redaktion DAeC



Der neu gewählte Vorstand der Buko Segelflug (von links): Rudi Baucke, Walter Eisele, Ulrich Gmelin, und Martin Kader (nicht im Bild: Thomas Kuhn)

Oerlinghausen, 27.-29.11.15

Christine Meier und Heiner Fischer führen das 1. Modul des Jugendleiterlehrgangs mit 19 Teilnehmern durch.

Menden, 14.12.15

Als Gäste nehmen Präsident und Geschäftsführer an Vorstandssitzung des Vereins Segelflugschule Oerlinghausen bei Bruno Gantenbrink teil.

Duisburg, 17.12.15

Das neue Gesamtpräsidium trifft sich zu seiner konstituierenden Sitzung nach neuer Satzung und lässt das Jahr in vorweihnachtlicher Stimmung ausklingen.

Oerlinghausen, 8.-10.1.16

Christine Meier, Julia Jansen und Heiner Fischer führen das 2. Modul des Jugendleiterlehrgangs mit 19 Teilnehmern durch.

Recklinghausen, 9.1.15

Stefan Klett und Boris Langanke nehmen an der Mitgliederversammlung des Landessportbundes NRW teil. (Seite 15)

TERMINE UL/-MOTORFLUG

15.-17.4.2016, Meschede

PPL-Fluglehrer auf UL Umschulung
(Im April kein Feiertag)

10.3.-14.3.2016, Oerlinghausen

UL-Assi Ausbildung Theorie
(Do-Mo, 5 Tage)

4.5.-8.5.2016, Oerlinghausen

UL-Assi Ausbildung Praxis
Do-Mo, 5 Tage,
Do = Christi Himmelfahrt

IMPRESSUM

Herausgeber:

Deutscher Aero-Club
Landesverband NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: 0203 - 778440
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

Vertretungsberechtigt:

Stefan Klett (Präsident)
Boris Langanke (Vize-Präsident)

Verantwortlich:

Hermann-J. Hante

Redaktionskonferenz:

(Vertreter der Sportfachgruppen
und Gremien)

Ausbildung: Matthias Podworny,
matthias.podworny@t-online.de

Ballonsport: Wilhelm 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: Kai Jordan,
kai@lsj.de

**Luftfahrtschule
des AEROCLUB | NRW:**
Stephan Olessak,

info@segelflugschule-
oerlinghausen.de

Modellflug: Evelyn Höfs,
wue.hoefs@t-online.de

Motorflug / Ultraleichtflug:

Werner Höhn,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de

Segelflug: Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de,
seko@aeroclub-nrw.de

Technik: Dr. Uwe Breucker,
uwe.breucker@gmx.net

Umweltbeauftragter:

Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

**Vizepräsident PR- und Öffentlich-
keitsarbeit:** Boris Langanke

Gestaltung:

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

Druck:

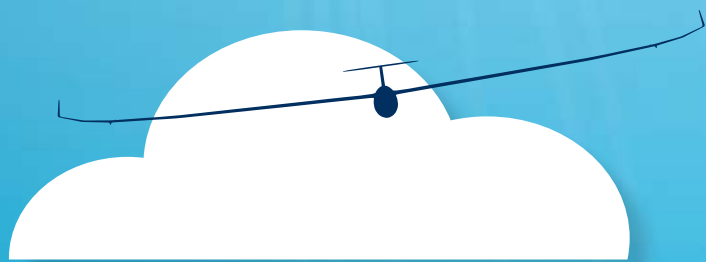
Bitter & Loose, Greven
www.bitterundloose.de
Auflage: 14.100

Das Luftsportmagazin erscheint in vier Ausgaben pro Jahr, als offizielles Mitgliedsmagazin des DAeC LV NRW e.V. Alle Inhalte des Magazins sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe – auch in Auszügen – nur mit vorheriger, ausdrücklicher Zustimmung des Verbandes.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe: 3.Mai

Titelbild: Kunstflug von Christoph Zahl mit seinem Habicht /
Foto: Stephan Kopelke

Der redaktionelle Leitfaden für das Luftsportmagazin ist
abrufbar unter www.aeroclub-nrw.de/wGG92



SEGELFLUGFORUM NRW

28. FEBRUAR 2016
LEVERKUSEN WIESDORFER BÜRGERHALLE
HAUPTSTRASSE 150, 51373 LEVERKUSEN

REFERENTEN S. VOGT „FRAUEN WM 2015“, H. BLUM „METEOROLOGIE“ UND ANDERE
DISKUSSIONSFORUM, FACHAUSSTELLER, BEGINN 10:00 UHR

