

LEBE DEINEN TRAUM.



LuftSport Magazin

luftsportmagazin.de

Wasserstoff kommt

Pipistrel und Taifun probieren's

Wasserdichte Regeln

Aktuelle Rechtslage für Rundflüge

Wasser unterm Rumpf

Spritzige Modelle am Stausee



MIT INFORMATIONEN UND BERICHTEN AUS DEN VERBÄNDEN

Termin	Veranstaltung	Flugplatz	ICAO	Kontakt
17.-18. Juni	Dolkosh	Dolmar	UL-Flugplatz Dolmar	https://flugschule-dolmar.de/events
18. Juni	Tag der offenen Tür	Rheine-Eschendorf	EDXE	https://edxe.de/
23.-25. Juni	Sommertreffen der OUV	Bad Dürkheim	EDRF	www.ouv.de/
24. Juni	Motorseglersternflug	Wershofen	EDRV	https://flugtag-wershofen.jimdo.com/motorsegler-sternflug/
24.-25. Juni	Gyrocopter Fly-In	Saarlouis/Düren	EDRJ	https://airbase-x.de/
30. Juni – 02. Juli	Kiebitz-Treffen	Ebern/Sendelbach	EDQR	https://fsc-eborn.de/
30. Juni – 02. Juli	40. Pipertreffen PA-18/J3	Celle-Arloh	EDVC	https://www.pipertreffen2023.de
30. Juni – 02. Juli	QUAX Stearman & Friends	Bienenfarm	EDOI	https://www.quax-flieger.de/
01.-02. Juli	Tannheimer Trike-Treffen	Tannheim	EDMT	https://edmt.de/
01.-02. Juli	Doppeldecker-Treffen Rock im Hangar	Ebern/Sendelbach	EDQR	https://www.facebook.com/FSCEbern/?locale=de_DE
02. Juli	Erlebnistag Fliegergruppe Giengen/Brenz	Giengen/Brenz	EDNG	http://irpfel.org/
07. Juli – 09. Juli	10. Cessna & Friends Meeting	Jena	EDBJ	https://www.edbj.de/
08.-09. Juli	VL3 Treffen	Mainbullau	EDFU	https://www.edfu.de/
08.-09. Juli	Barnstormers BBQ	Hirzenhain	EDFI	https://biplanes.de/
08.-09. Juli	Europ. Fly-In des Beechaeroclub	Breitscheid	EDGB	https://www.beechaeroclub.org/events/
21.-22. Juli	Oldtimer Fly-In	Kempten-Durach	EDMK	https://www.edmk.de/veranstaltung/
22. Juli	Robin Fly-In	Bad Pyrmont	EDVW	https://robinfly-in.lsg-bad-pyrmont.de
05. August	Fly-In	Föhr	EDXY	https://flugplatz-wyk.jimdofree.com
05.-06. August	Flugplatz Wiesenfest	Weilerswist	UL-Weilerswist	https://www.ul-weilerswist.de/
05.-06. August	Tag der offenen Tür mit Modellflug	Ailertchen	EDGA	www.fsv-ailertchen.de
11.-13. August	Wild West Fly-In	Pullmann City Harz	UL-Flugplatz Hasselfelde	https://www.pullmancityharz.de
11.-13. August	Flugtage Bautzen/Flugshow	Bautzen	EDAB	https://www.flugtage-bautzen.de/
23.-26. August	Vintage Aerobatic World Championship	St. Michel	EDXM	https://vintageaerobatic.com/
25.-27. August	Grumman & Friends Fly-In	Bonn-Hangelar	EDKB	www.grumman-traveler.de
08.-10. September	Quax Himmel & Erde dt. Typentreffen	Bienenfarm	EDOI	https://www.quax-flieger.de



Ihr Luftfahrtversicherer



Fliegen ist Ihre Leidenschaft, die aber auch mit Risiken verbunden ist. Daher sollten Sie vom Start bis zur Landung nichts dem Zufall überlassen. Als einer der führenden Luftfahrtversicherer wissen wir worauf es ankommt! – Für Privathalter, Flugschulen, Vereine, Piloten und auch für Oldtimer oder Experimentals bieten wir maßgeschneiderte Lösungen.

Wir versichern:

- Ein- und zweimotorige Luftfahrzeuge
- Ultraleichtflugzeuge und Luftsportgeräte
- Segelflugzeuge, Motorsegler und Ballone
- Flugmodelle und UAVs
- Sach- und Haftpflichtversicherungen für Vereine

Spezialist für:

Unternehmer | Mediziner | Privatpersonen

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer

Unser Kombiprodukt **Flugzeug-Kasko-SB** umfasst Kasko-Selbstbeteiligung, Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadensfall die Selbstbeteiligung.
(weitere Informationen siehe QR Code)

**Von Piloten
– für Piloten**



AXA Bezirksdirektion Ketter & Schneider OHG
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

Tel.: 06321 / 39660 • agentur.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/ketter-schneider



Inhalt

News 4

Technologie 8

Ballon
Carl-Götze-Nachtwettfahrt 9

AERO
AERO-Impressionen
aus Friedrichshafen 10

Helden des Luftsports
Segelfluglegende und Rekordhalter
Dr. Sigi Baumgartl 12

Recht
Rundflüge: Welche Regeln gelten? 14

Landesverbände	
Bremen	LV 15 - 18
Hamburg	LV 19 - 21
Niedersachsen	LV 22 - 29
Rheinland-Pfalz	LV 30 - 38

Nordrhein-Westfalen NRW 15 - 38

Frauen im Luftsport
News 39

Technik
20 Jahre MOGAS 40
Oratex: Bspannungsworkshop
mit der Firma Lanitz 42

Luftsportjugend
„Christian Fliegt“ 44

Fallschirm
Frauenweltrekord im
Formationsspringen 46

Modellflug
MAYDAY 2023 48
Scale Jahresrunde 2023 49
Rookie-Projekt 49

Dialog
Leserbrief 50
„LuftSport“ künftig auch digital 50

Die Leserseite
Kleinanzeigen 51

Impressum 51

Aufwind – oder Turbulenzen?

Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

die AERO 2023 ist Geschichte und wird nun vermutlich von allen Beteiligten nachbearbeitet. Die Besucherströme waren in diesem Jahr übersichtlicher. Lediglich auf den Standpartys, die nach der Corona-Pause wieder im Aufwind sind, war ausgelassene Stimmung und viel Andrang zu spüren. Wichtig wäre es für die AERO, die Segelflieger wieder mit ins Boot zu bekommen. Wenn ich dazu aber das Statement der Firma Schleicher lese (<https://www.alexander-schleicher.de/aero-2023-ohne-alexander-schleicher/>), bin ich hier nicht sehr hoffnungsvoll. Die darin angesprochenen Begründungen „der enorme Aufwand“ und „eine hohe Anzahl an Ressourcen“ sowie „den wirtschaftlichen Faktor berücksichtigen“ treffen wohl jeden Aussteller – auch uns. Insgesamt hatte ich das Gefühl, die Besucher gehen gezielt in „ihre“ Hallen. Denn dort treffen sich Gleichgesinnte, Freunde und Bekannte. Und vielleicht sind es noch die Corona-Nachwehen, dass sich viele von uns einfach nur nach Spaß und ausgelassener Stimmung sehnen. Da stört es dann auch nicht, wenn Comco Ikarus nur eine Maschine präsentiert. Man darf gespannt sein, wie sich die AERO künftig aufstellt.

Herzliche Grüße

Ihre/eure Ricarda Helm



Am Stand des Magazins LuftSport wurden viele Fachgespräche geführt und Themenvorschläge besprochen

Fliegen ohne Flugleiter (FoF)

Die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen“ vom 20. April 2023 (NfL 2023-1-2792) beinhalten nicht mehr das Vorhalten von geschultem Personal an Flugplätzen, wenn kein gewerblicher Luftverkehr durchgeführt wird. Das Referat Luftraum, Flugsicherheit und -betrieb gibt wichtige Hinweise, wie in Zukunft mit dem Thema weiter umzugehen ist.

Folgende Themen werden im Hinblick auf das Fliegen ohne Flugleiter beschrieben:

- Wie kann ein Flugplatz jetzt das Fliegen ohne Flugleiter beantragen?
- Technische Voraussetzungen für das Fliegen ohne RFF
- Technische Lösungen für die Führung des Hauptflugbuches und die Flugfeldüberwachung
- Zusammenarbeit mit anderen Verbänden

Wie kann ein Flugplatz jetzt das Fliegen ohne Flugleiter beantragen?

Nach der Veröffentlichung der Gemeinsamen Grundsätze über das Feuerlösch- und Rettungswesen stellte sich eine gewisse Euphorie bezüglich des Fliegens ohne Flugleiter ein, vor allem während der Vorstellung auf der AERO in Friedrichshafen.

Allerdings sind die Grundsätze nur ein notwendiger Zwischenschritt auf dem Weg zum Fliegen ohne Flugleiter, ohne weiteres Personal bestimmen zu müssen.

Der DAeC hat sich intensiv mit dem Thema beschäftigt und die Eckpunkte und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Alle Infos dazu finden Sie hier:

<https://www.daec.de/news/news-detail/fliegen-ohne-flugleiter-fof>

Quelle: DAeC



Air-to-air-Frequenzen 122.540 und 122.555

In der vergangenen LuftSport-Ausgabe haben wir berichtet, dass EUROCONTROL kritisiert, es komme immer wieder zu sicherheitsrelevanten Problemen wegen der Nutzung falscher Air-to-air-Frequenzen (auch bekannt als „Quasselfrequenzen“). EUROCONTROL bat deswegen um die Beachtung der NfL 1-1524-18, in der noch drei Frequenzen ausgewiesen waren. Diese NfL wurden allerdings zwischenzeitlich durch die NfL 1-1935-20 ersetzt. Darin sind für die deutschlandweite Nutzung nun nur noch die beiden Frequenzen **122.540 und 122.555** aufgeführt, die für die Air-to-air-Kommunikation zur Verfügung stehen.

R.H.

Notlandung mit Junkers A 50



Foto: Claus Cordes

Wegen eines vermutlich technischen Defekts musste Claus Cordes kürzlich mit einer Junkers A 50 notlanden. Der DAeC-Präsident war mit dem zweisitzigen UL auf dem Weg von der Hahnweide zum Flugtag Lauf-Lillinghof. „Nördlich von Dinkelsbühl in 4.000 ft MSL stieg die Motordrehzahl schlagartig an und der Propeller gab keinen Schub mehr ab. Da der Flugplatz Dinkelsbühl-Sinbronn nicht zu erreichen war, leitete ich eine Notlandung ein“, erinnert sich Cordes, der den Vorfall unverletzt überstanden hat. An der Junkers A 50 entstand bei der Notlandung im Gerstenfeld ein Schaden. Eine Untersuchung wird vorgenommen.

R.H.



NEU

DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

LANITZ
AVIATION
DESIGN CHANGE

Wollen auch Sie Ihre
Maschine umrüsten?
Dann kontaktieren Sie uns!

ZULASSUNG ERTEILT für ROBIN, JODEL, PIPER

Der LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE Prozess wurde vom LBA und von der EASA per STC zugelassen.

OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

WICKELBÄNDER ENTFALLEN

Es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.

OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE

Weil durch das DESIGN CHANGE auch die beim Vernähen entstehenden Oberflächenverwerfungen des Nähfadens, der Verstärkungsbänder und Abdeckbänder entfallen, werden optimale Strömungsverhältnisse an Flügel und Leitwerken erreicht.

KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

MODERNES GEWEBE

Bespannt wird mit ORATEX 6000® UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.



Wechsel bei der Bundeskommission Ultraleichtflug des DAeC



Staffelübergabe: der alte und der neue Vorsitzende der Bundeskommission Ultraleichtflug, Wolfgang Lintl (li.) und Torsten Gutzeit

Bei der Jahreshauptversammlung am 29. April in Kassel wurde Torsten Gutzeit aus Thüringen zum neuen Vorsitzenden gewählt. Er löst Wolfgang Lintl ab, der die Bundeskommission seit 2006 geleitet hat und nicht wieder kandidierte. Neuer stellvertretender Vorsitzender ist Michael Kania, der sich auch weiterhin um die Belange des Sports in der Ultraleichtfliegerei kümmern wird. Schließlich kommt noch Kay Reichart hinzu, der sich um die Finanzen kümmern wird. Peter Mühlbauer wird sich als Fachreferent Technik weiter für die Bundeskommission engagieren. Zu den vielen Fachthemen, die bei der Versammlung besprochen wurden, gehört auch der neue elektronische UL-Fragenkatalog, der in den vergangenen zwei Jahre in Anlehnung an die relevanten PPL-Fragen entwickelt und zur Marktreife gebracht wurde. Er wird in Kürze die Freigabe bekommen und steht dann allen Flugschulen und angehenden Piloten zur Verfügung. Damit einher geht auch der Übergang zur elektronischen Prüfung, wie sie vom Prinzip her in vielen Landesverbänden bereits für die klassischen Lizenzen angewandt wird.

Quelle: Bundeskommission UL



Teil der neuen Bundeskommission (v. l.) Kay Reichardt (Finanzen), Robert Artmann (Ausbildung), Torsten Gutzeit (Vorsitzender), Michael Kania (stellv. Vorsitzender)



#ReadyToFly

Nicht nur Pilotshop, auch
kompetenter
Ansprechpartner
für die Allgemeine
Luftfahrt.



Das ist unser Anspruch!

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung & Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft: Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

Mehr als 140 Jahre Erfahrung – aber kein bisschen von gestern!



EISENSCHMIDT
DFS GROUP



Projekt Tello League mit der Luftsportjugend

Beim neuen Projekt „Tello League“ – einem Wettbewerbsfliegen mit Drohnen – sollen Kinder und Jugendliche durch den Umgang mit programmierbaren Drohnen für den Luftsport gewonnen werden. Der Wettbewerb wird im Team absolviert und beinhaltet Forschungs- und Flugaufgaben. Insgesamt werden an zehn Teams (Schule oder Verein) kostenlos Drohnensets ausgegeben, mit denen bereits im Vorfeld geübt werden kann. Die Finanzierung der Sets erfolgt hälftig durch den DAeC und den DMFV. Weitere Infos <https://helko-verlag.de/luftsportjugend-german-tello-league/>



Was zum Geier, wo ist der Aufwind hin!?

– Skizzen von Julius Schieck

Das perfekte Buch für Segelflieger zum Zeitvertreib beim Warten auf gutes Wetter.

Dieses Buch erzählt mit Zeichnungen von Julius Schieck von einigen lustigen und manchen auch weniger lustigen Vorkommnissen auf dem Segelflugplatz. Vielleicht entdeckt sogar manch einer sich in einigen Bildern wieder oder erinnert sich an noch andere lustige Erlebnisse.

Einfach unter folgenden Link bestellen:

publish.bookmundo.de/books/324989 (7,96 € zzgl. Versand)



Air Defender 2023: Flugbeschränkungen

Für die militärische Übung „Air Defender 2023“, die noch bis 22. Juni geht, werden in den Fluginformationsgebieten Bremen, Langen und München sowie den oberen Fluginformationsgebieten Hannover und Rhein vorübergehend Gebiete mit Flugbeschränkungen und Gefahrengebiete festgelegt. Die Veröffentlichung der DFS finden Sie hier: <https://helko-verlag.de/air-defender-2023/>

Foto: SimoneVomFeld auf Pixabay



WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

Ihr Unternehmen zur Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit sowie für die komplette Instandhaltung Ihres Luftfahrzeuges

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-1-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT), Eggenfelden (EDME),

Bremgarten (EDTG), Gießen (EDFL), Hildesheim (EDVM) und Sehlern



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht

CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.cao-suedwest.de • info@cao-suedwest.de

Leichte Luftsportgeräte: Die 120-kg-Klasse lädt ein

Das jährliche Fliegerlager des Deutschen Verbands zur Förderung des Sports mit leichten Luftsportgeräten (DVLL) wird in diesem Jahr vom 24. Juli bis zum 5. August auf dem Flugplatz in Laucha durchgeführt. In der ersten Woche findet die LL-Segelflugeinweisung statt, bei der aktive Segelfluggpiloten die LL-Segelfluglizenz einfach erwerben können. In der zweiten Woche folgt das DVLL-Bundestreffen mit der Möglichkeit einer Einweisung in den LL-Motorflug. Genauere Informationen findet ihr im Internet unter dvll.de.



Diest Aero Club EBDT Fly-In

Das beliebte und weit über die belgischen Grenzen hinweg bekannte Fly-In für alte Flugzeuge findet vom 11. bis 13. August auf dem Flugplatz Schaffen-Diest (EBDT) statt. Der Diest Aero Club organisiert das 38. Fly-In, das gleichzeitig das Treffen der vom italienischen Ingenieur Stelio Frati konstruierten Flugzeuge wie Falco, Picchio, Nibbio und SF260 ist. Es werden zahlreiche Flugzeuge aus der Schweiz, aus Italien, Frankreich, Österreich, Großbritannien, Dänemark, Deutschland und den Niederlanden erwartet. Während der Veranstaltung werden Vorführungen mit ULs und Oldtimern gemacht. Verschiedene Clubs von alten Kfz (über 1.500 Fahrzeuge in 2022!) sind ebenfalls vor Ort. Weitere Infos unter www.dac.be



Endlich wieder Warsteiner Montgolfiade! Die Heißluftballone steigen wieder



Vom 01. bis 09. September findet die Warsteiner Internationale Montgolfiade (WIM) statt. In Warstein ist die Vorfreude auf die Veranstaltung besonders groß, da es das dreißigste Jubiläum zu feiern gilt.

Die Montgolfiade wurde 1986 von dem damaligen Brauerei-Inhaber und Ballonfahrer Albert Cramer ins Leben gerufen. War sie zu Beginn erst eine lokale Veranstaltung, entwickelte sie sich mit den Jahren zum größten jährlich stattfindenden Ballonfestival Europas. Heute kommen die Piloten mit ihren bunten Ballonen und ausgefallenen Sonderformen aus der ganzen Welt nach Warstein. Weitere Infos unter <https://warsteiner-wim.de/>

TOST

Flugzeuggerätebau













Flugzeugräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen
 Schleppkupplungen • Schleppseileinziehwinde mit Kappvorrichtung • Startausrüstung • Sicherheitskupplungen • Wartung

www.tost.de

H2FLY verbindet als erstes Unternehmen erfolgreich Flüssigwasserstofftanksystem mit Brennstoffzellensystem

Das Stuttgarter Unternehmen H2FLY hatte vor einem Jahr auf dem Flug zur AERO mit dem Wasserstoffflugzeug HY4 einen Höhenrekord von über 7000 Fuß gebrochen. Für diesen Flug wurde das Flugzeug mit Doppelrumpfkonstruktion auf Basis der Pipistrel Taurus G4 mit gasförmigem Wasserstoff versorgt. Jetzt wurde ein weiterer Meilenstein erreicht: Weltweit erstmalig wurde ein Speichersystem für Flüssigwasserstoff erfolgreich mit dem Brennstoffzellensystem des Antriebsstrangs verbunden und somit die Voraussetzung für Flugtests in diesem Sommer geschaffen. Um Wasserstoff zu verflüssigen, muss er konstant auf -253 Grad heruntergekühlt werden. Mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse möchte das Unternehmen zukünftig ein 40-sitziges Regionalflugzeug abheben lassen.



Projekt Taifun 17 H₂

Im Rahmen des von der Bundesregierung geförderten Forschungsprojektes „HyFly“ entwickeln und bauen Studierende der Technischen Hochschule Würzburg Schweinfurt (THWS) ein alltagstaugliches und wirtschaftliches Antriebssystem für einen flugfähigen Reisemotorsegler auf Basis grüner Wasserstofftechnologie.

Das Projekt In Zusammenarbeit mit Industriepartnern entwickelt die THWS einen Brennstoffzellenantrieb für mobile Anwendungen. Das Antriebssystem soll für die besonderen Anforderungen in der Luftfahrt geeignet sein und in Kleinflugzeugen erprobt werden. Die Flugzeugbasis, d. h. die Flugzeugzelle inklusive Tragflächen des Reisemotorseglers, steht zur Verfügung. Fahrwerk, Triebwerk und Ausrüstung werden im Rahmen des Taifun-17-H₂-Projektes aufgebaut.

Der Taifun 17 H₂ basiert auf dem Reisemotorsegler Valentin Taifun 17E. Der zweisitzige Tiefdecker in Kunststoffbauweise zeichnet sich durch einen freitragenden zweiteiligen Flügel mit festem Mittelteil aus. Er besitzt ein T-Leitwerk und ein Einziehfahrwerk. Der Antrieb nutzt ein Brennstoffzellensystem mit gasförmigem Wasserstoff als Treibstoff.

Komponenten Wasserstofftank(s): Vorgesehen sind ein oder zwei mit CFK-Rovings umwickelte Kugeltanks PS-HySphere. Sie sind für einen Druck von 700 bar ausgelegt und haben ein Fassungsvermögen von 5 kg. Dies sichert eine Reichweite von ca. 1000 km. Eingebaut werden sie im Rumpf hinter den beiden Sitzen. Pufferbatterie: Um die



Beispielfoto einer Valentin 17E

für den Start erforderliche höhere Leistung und die von den Bauvorschriften geforderte Reserve zur Verfügung zu stellen, kommt ein Lithium-Ionen-Batteriesystem Air-Energy mit einem Speichervermögen von ca. 5 kWh zum Einsatz.

Brennstoffzelle: Erprobt werden die Brennstoffzellen PowerCell S2 und S3. Geeignete Steuergeräte und Zirkulationsgebläse sind in der Entwicklung. Motor: Zum Einsatz kommt der synchrone Permanentmagnet-Außenläufermotor Emrax 268. Er gibt bei 3000 U/min eine Dauerleistung von ca. 75 kW ab. Bei 2000 U/min sind es ca. 50 kW. Motorsteuergerät: Das Motormanagement übernimmt das Steuergerät Bamocar PG D3 mit einer Dauerleistung von max. 75 kVA. Propeller: Propeller mit 1,65 m Durchmesser.

Quelle:THWS; Foto: Daniel Schwinn



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren
der Spezialist im Anhängerbau



Schwingachse



- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung
- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



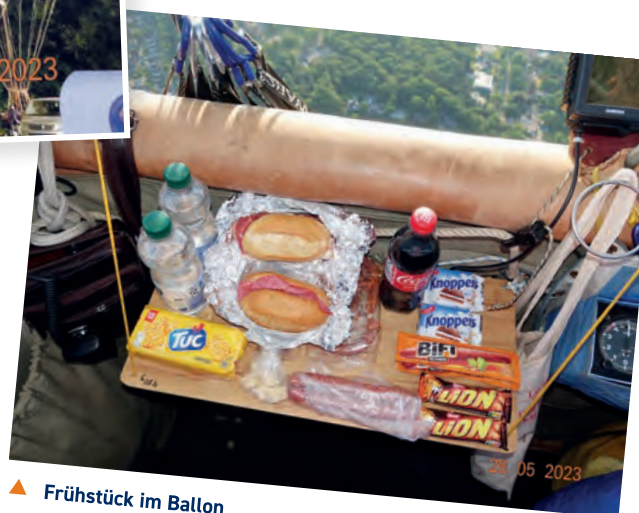
Pfingsten 2023 – Ein sportlicher Katastrophentag

Carl-Götze-Nachtwettfahrt



▲ Düsseldorf International bei Nacht

◀ Die Gasballone vor dem Start bei Nacht



▲ Frühstück im Ballon

◀ Glatte Landung nach sieben Stunden bei Roermond

Nein, nein, nicht so wie man denken könnte. Es waren fast einhundert Freunde des Gasballonsports gekommen um in Düsseldorf-Eller nach fünf Jahren Planung und Bau die neue Füllanlage für Gasballone in Betrieb zu nehmen. Pünktlich um 16 Uhr fand die feierliche Einweihung statt. Da wurde auf einen Schlag die Stille in Düsseldorf-Eller unterbrochen. Laute Schreie von ganz weit her schallten über den Startplatz. Mainz 05 hatte gerade das 0:2 geschossen. Geschossen gegen den schon fest geglaubten neuen Deutschen Fußballmeister Borussia Dortmund. 70 Millionen Menschen in der BRD waren sich sicher, die Bayern werden nur Vizemeister. In Dortmund, wo die große Meisterfeier fest eingeplant war und selbst Herr Kuzorra seine 3-Zimmer-Wohnung noch für 960 Euro vermieten konnte (für zwei Tage). Wie gesagt, eine sportliche Katastrophe! Aber zurück nach Düsseldorf-Eller: Die traditionelle Carl-Götze-Nachtwettfahrt konnte erfreulicherweise

starten. Zwar war der Wind am Tage noch sehr böig, aber ab 20 Uhr wurden zehn große Gaskugeln gefüllt. Leider wollte die holländische Luftfahrtbehörde uns nicht bei Nacht einfahren lassen, warum das so ist, weiß kein Mensch. Die lautlosen Kugeln stören über Nacht niemanden. Also wurde um zwei Uhr in der Nacht gestartet. Die Fahrt ging mit einer leichten östlichen Brise über den hell erleuchteten Flughafen Düsseldorf International. Dortmund lag im Dunkeln und das helle München war zu weit weg. Bis zu sieben Stunden waren die Ballone in der Luft um an der holländischen Grenze niederzukommen. Die Wettfahrtaufgaben waren zweigeteilt: in fünf Stunden nicht zu weit fahren und einem Ziel am Niederrhein möglichst nahe kommen. Die Sieger standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Fest steht nur, dass Borussia Dortmund Deutscher Meister der Herzen wurde.

Text und Fotos: W. E.

AERO-Impressionen aus Friedrichshafen

AERO setzt erneut auf Nachhaltigkeit



In der VL3 von JMB Aircraft war bereits der neue Rotax 916iS eingebaut

Fliegen jeglicher Art fasziniert nach wie vor, aber vielleicht lag es am zeitweise schlechten Wetter, dem bundesweiten Bahnstreik am Freitag oder an der allgemein schwächeren Wirtschaftslage – die Zahl der Besucher und Besucherinnen der diesjährigen AERO lag mit 27.200 etwas unterhalb der Vorjahreszahlen. Mit einem leichten Anstieg auf 670 Aussteller aus 35 Nationen, einem breit gefächerten Angebot vom Pilotenzubehör über Flugsimulation, Werkzeug, Maintenance, Avionik, zivilen Drohnen und Flugzeugen aller Art bis hin zum Helikopter oder Businessjet behauptet die AERO aber weiterhin ihren Anspruch als die führende Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt in Europa.

Die meisten Hersteller hatten ihre aktuelle Flugzeugtechnik im Rahmen der üblichen Produktpflege überarbeitet, aber es gab auch einige AERO-Premieren. So war z. B. der Ultralangstreckenjet Gulfstream G500 erstmalig im Außengelände vertreten. Hier war es mit deutlich mehr Flugzeugen, u. a. der mit Dieselmotoren ausgerüsteten DA50 RG und der DA62, attraktiver als sonst. Der französische Hersteller Daher zeigte zum ersten Mal auf einer Messe in Europa die neueste Version seines schnellen Turboprop-Flugzeugs TBM 960, Junkers brachte als Messepremiere die als Ultraleichtflugzeug gebaute Junkers A60 mit. Der Altus, ein leistungsfähiger und kostengünstiger Motorsegler aus Ungarn, wurde ebenfalls neu auf der AERO vorgestellt.

Der Mangel an Fachkräften ist auch in der Luftfahrt spürbar. Einige Luftfahrtunternehmen reisten eigens zum neu geschaffenen AERO Career Day an um Interessierten konkrete berufliche Perspektiven in der Luftfahrt aufzuzeigen. Darüber hinaus machte die AERO Conferences Europas größte Veranstaltung der Allgemeinen Luftfahrt zu einer wichtigen Plattform für Wissensaustausch und Weiterbildung. Innovationen und Nachhaltigkeit waren auch in diesem Jahr wieder die Kernthemen der AERO und werden es auch in der Zukunft bleiben.



▲ Der Altus aus Ungarn ist mit elf und mit fünfzehn Meter Spannweite erhältlich

Der AERO Sustainable Aviation Trail zog sich durch fast alle Hallen. Die Stände der 126 teilnehmenden Aussteller, die an konkreten Projekten zu mehr Nachhaltigkeit arbeiten, waren mit grünen Ballonen markiert. Dabei spiegelt sich Nachhaltigkeit nicht nur in neuen Projekten wider, sondern auch in alternativen Kraftstoffen oder der Modernisierung existierender Flugzeuge, damit sie „fit für die Zukunft“ künftigen Anforderungen gewachsen sind.

Für einen wichtigen Zwischenschritt zum klimaverträglichen Fliegen sorgte der österreichische Hersteller BRP-Rotax mit seinem neuen Rotax 916iS. Das Messehighlight übertrifft den 916iS um 19 PS und das bei deutlich weniger Kraftstoffverbrauch – die TBO liegt bei 2.000 Stunden.

Hotspot der grünen Ballone war natürlich die nunmehr seit zehn Jahren existierende e-flight-expo. Gerade den Kleinflugzeugen kommt eine richtungsweisende Aufgabe bei der Dekarbonisierung der Luftfahrt zu, da sich hier vergleichsweise schnell elektrische oder hybrid-elektrische Antriebe entwickeln und erproben lassen. So sind aus ehemaligen Visionen zum Teil handfeste Produkte geworden. Gut zehn Jahre nach dem Erstflug der Elektra One wurde dem Flugzeughersteller aus Landsberg die Einzelzulassung für den Prototypen des zweiseitigen Elektra Trainer erteilt. Der Tiefdecker mit Side-by-side-Cockpit erreicht



▲ Der fliegende Hai des slowenischen Herstellers Shark Aero findet auch wegen der Tandemcockpits stets Aufmerksamkeit

eine Reisegeschwindigkeit von 120 km/h bei einer maximalen Flugzeit von zweieinhalb Stunden pro Akkuladung. Der Antriebsstrang mit zwei in Reihe angebrachten Elektromotoren stammt von der Firma Geiger Engineering, die ebenfalls mit einer Ausstellung ihrer bewährten und ihrer neuen Technologien vertreten war. Erste Auslieferungen der fünfsitzigen Cassio 330 des französischen Unternehmens VoltAero sollen bereits in 2024 erfolgen. Der Antrieb für das Hybridflugzeug mit 1.000 km Reichweite wird derzeit an einer umgebauten Cessna Skymaster getestet.

Ganz so weit ist man bei Pie Aeronefs SA aus der Schweiz noch nicht. Hier waren das Konzept und erste CFK-Teile für das All-Electric Rennflugzeug UR-1, das 2024 am internationalen „Air Race E“ teilnehmen soll, zu sehen. Ein regeneratives Bremsen soll möglich sein um die Batterien während des Fluges wieder aufzuladen. Die Motorleistung von 150 kW soll die UR-1 auf eine Fluggeschwindigkeit von 513 Kilometer pro Stunde beschleunigen.

Mit seiner langjährigen Erfahrung hat das Schweizer Unternehmen H55 die Nase ganz weit vorn. Es entwickelt patentierte und zertifizierte batterie-elektrische Antriebssysteme für bestehende Flugzeuge, aber auch zukünftige VTOL- und Commuter-Konzepte sollen dadurch leise, sauber und preiswert betrieben werden.

Die Segelflughersteller blieben auch in diesem Jahr der Messe fern und damit fehlte mit Ausnahme einer Handvoll Exponate des Vinta-



▲ Neu bei Junkers war die A60 im typischen Nostalgie-Look und mit Side-by-Side-Cockpit



◀ Das 450 km/h ultraschnelle Highend-UL Risen 915iS Super Veloce von Alberto Porto mit Einziehfahrwerk und markantem V-Leitwerk

ge Glider Club, der Akaflieg und des Strecken- und Wettbewerbssegelflug Baden-Württemberg ein wichtiges Segment der AERO. Auf Anfrage von LuftSport bestätigte AERO-Projektleiter Tobias Bretzel, dass bereits während der Messe ein erster produktiver Austausch mit den Segelflugherstellern stattgefunden hat und er zuversichtlich ist, dass diese Branchenvertreter im kommenden Jahr wieder mit an Bord sind. Außerdem soll gemeinsam mit der Industrie und den Verbänden eine Neukonzeptionierung vorgenommen werden, die auch über eine reine Produktschau hinausgeht.

Der Termin der kommenden Jubiläumsedition – es ist die 30. AERO – steht mit dem 17. bis 20. April 2024 bereits fest.

Weitere Impressionen der AERO 2023 finden Sie hier:

<https://helko-verlag.de/aero-2023-impressionen/>

Text und Fotos: Ludwig Feuchtnr





FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF

City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 700 189-0
www.friebe.aero
info@friebe.aero






Delta Zulu
Bessere Kommunikation
und mehr Sicherheit



Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

Segelfluglegende und Rekordhalter Dr. Sigi Baumgartl



Sigi Baumgartl mit seinen Rechenmöglichkeiten an der Bordwand: Rechenschieber, Eieruhr und Stoppuhr



Mit der LL im Anflug

Sigi Baumgartl (1935–2022) war zeitlebens ein engagierter, wissbegieriger und begeisterungsfähiger Mensch, der alles gab, um die Ziele, die er sich gesetzt hatte, auch in die Tat umzusetzen. Das fing schon in der Jugend an: Er schloss die Volksschule in Weimar mit der 8. Klasse ab.

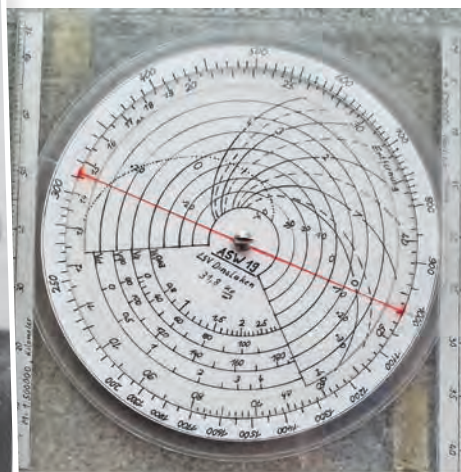
1950 übersiedelte die Familie nach Duisburg, wo er von 1951 bis 1954 erfolgreich eine Lehre als Werkstoffprüfer abschloss. Ab 1955 arbeitete er in Wuppertal, begann dort mit dem Aufbau der Spektralanalyse von Werkstoffen und besuchte nebenbei zeitweilig das Abendgymnasium.

Als er 1961 bis 1963 bei den Vereinigten Metallwerken in Werdohl arbeitete, lernte er den Segelflugplatz kennen und erkannte seine Begeisterung für das Segelfliegen, die ihn sein Leben lang nicht mehr losließ. 1962 erwarb er hier die Segelfluglizenz und wurde schon 1963 Segelfluglehrer. 1968 folgte die PPL-A-Lizenz.

Ab 1964 bis zur Rente war er in Duisburg-Hamborn bei der Firma Thyssenkrupp in der Forschung tätig, wo er maßgeblich an der Entwicklung der Elektronenstrahl-Mikroanalyse arbeitete, zuletzt

als Leiter internationaler Forschungsprojekte der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl. Aufgrund zahlreicher wissenschaftlicher Veröffentlichungen, Rechenprogramme und seiner kumulativen Dissertation wurde ihm 1975 von der Universität Bremen der Titel eines „Doktors der Naturwissenschaften“ verliehen. Vom Flugplatz Dinslaken-Schwarze Heide aus errang er über Jahrzehnte sportliche Erfolge im Segelflug: mehrfacher Landesmeister NRW, 40 Jahre Teilnahme an allen Deutschen Meisterschaften, mehrmals Deutscher Vizemeister. Über 25 Jahre war er Mitglied der Nationalmannschaft. Er erhielt die Ehrung der Goldenen Daidalos-Medaille und im Oktober 2022 die höchste Ehrung des AEROCUB | NRW: die goldene Ehrennadel für seine ehrenamtlichen Verdienste. Bei fünf Teilnahmen an Europameisterschaften errang er mehrfach dritte Plätze. Für die Etablierung von EMs hat er sich – zusammen mit Belgien – sehr eingesetzt, und 1982 war es dann so weit: die erste EM wurde in Rieti/Italien ausgetragen.

Einer der herausragenden Flüge war 1972 der Weltrekord im Zielflug von Dinslaken nach Angers: 714 km im Doppelsitzer ASK 13



◀ Sigs Bau für einen Kreisrechner, hier für eine ASW 19

◀ Weltrekordpiloten in der ASK 13: Sigi Baumgartl (li) und Walter Schewe



Erste Europameisterschaft in Rieti/Italien



(die ASK 13 hat eine Gleitzahl von 27, heutige Doppelsitzer um die 60!). Dieser Flug bescherte dem Verein eine Förderung durch die Stadt, die es ermöglichte, ein Offene-Klasse-Flugzeug ASW 17 zu kaufen, das Sigi dann für weitere Rekorde nutzen konnte: 1974 dritter europäischer 1000-km-Flug überhaupt (weltweit der zwölfte), zahlreiche Weltbestleistungen, 1978 Weltbestleistung in Ziel-Rückkehr, zwölf deutsche Klassenrekorde, zweimal Gewinn des „Barron Hilton Cup“ (1991 und 2007).

In Namibia stellte er 2005 und 2006 drei Deutsche Rekorde und einen Weltrekord in der 15m-Klasse auf, die alle noch bis heute gültig sind.

Als Fluglehrer, Trainer und Ausbildungsleiter hat Sigi sein Wissen an unzählige Segelflieger/-innen weitergegeben. Ebenso seine in Jahrzehnten gesammelte Erfahrung als Trainer im DOSB (Segelflug), als Dozent und Leiter von Seminaren über Strecken- und Wettbewerbsfliegen, als Betreuer für den D-Kader der jugendlichen Landesmannschaft NRW und Trainer des C-Kaders, z. B. in Nitra oder bei den Trainingslagern in Südfrankreich.

Er hat das Doppelsitzerfliegen gefördert und sich auch hier für einen Index eingesetzt, um Piloten mit älteren Flugzeugen, die meist

in den Vereinen vorhanden waren, die Chancengleichheit bei Wettbewerben zu ermöglichen.

Seine wissenschaftliche Betrachtungsweise wandte er auch im Segelflug an. Er analysierte Rekordflüge und entwickelte Techniken zur Optimierung von Streckenflügen. Gemeinsam mit Meteorologen schrieb er Abhandlungen und hat eine der ersten Thermikkarten für Norddeutschland mitentwickelt. Außerdem legte er den Grundstein für die heutigen modernen Rechnersysteme.

Seine letzte große Aufgabe sah er darin, die Sicherheit im Segelflug zu erhöhen. Er war im Bundesausschuss Flugsicherheit des DAeC tätig und kämpfte lange unermüdlich und ideenreich gegen manchen Widerstand der Spitzenpiloten und einiger Gremien für mehr Sicherheit bei Wettbewerben. So hat er die Ersetzung niedriger Endanflüge durch den „Zielkreis mit Mindesthöhe“ gegen massive Widerstände durchgesetzt, und die IGC hat schlussendlich diese Regelung festgezurr. Sigi war ein streitbarer Kämpfer für Fairness, Chancengleichheit, Gerechtigkeit und Flugsicherheit. Sein Leitspruch war: „Wenn wir es nicht machen, macht es keiner.“

Brigitte Brüning-Baumgartl

Fotos: privat



▲ Mit seiner langjährigen Co-Pilotin Brigitte Brüning



▲ C-Kader in Nitra



◀ Sigi kam damit klar

Rundflüge: Welche Regeln gelten?

Die aktuelle Rechtslage zeigt: Rundflüge sind ein schwieriges Thema, bei dem es einiges zu beachten gilt



Bei Gastflügen gilt es genau hinzuschauen, ob der Flug gewerblich ist und ob man die erforderlichen Berechtigungen hat

Fotos: Maïke Hecht (Motorflug), Wilhelm Eimers (Ballon)

Wenn ein typischer Flugsportverein bei Rundflügen alles richtig machen möchte, gibt es einige Dinge zu beachten. Zunächst ist es nicht einfach, die Vielzahl an europäischen Verordnungen zu überblicken. Zudem sind unterschiedliche Rechtsgebiete wie z. B. Gewerberecht, Wettbewerbsrecht oder Versicherungsrecht betroffen. Im Mittelpunkt steht aber die Frage, ob ein Rundflug – egal ob Motor-, Hubschrauber- oder Segelflug – gewerblich oder nichtgewerblich durchgeführt wird.

Der Begriff „Fluggast“ wird dabei weit ausgelegt. Alle Personen an Bord, welchen keine konkrete Funktion im Cockpit oder Service zugewiesen ist, sind Fluggäste. Somit kann auch ein Fliegerkollege aus dem gleichen Club „Fluggast“ sein. Der Ausbildungsbetrieb ist von diesen Regelungen nicht betroffen. Bei Schnupperkursen wird in der Literatur allerdings die Meinung vertreten, dass es sich nicht um Ausbildungsflüge, sondern um Gastflüge handelt. Lediglich Ultraleichtflugzeuge genießen eine Sonderstellung, da diese ausschließlich deutschem Recht unterfallen.

Der erste Blick auf die Fülle an Regelungen ist für den Piloten zunächst verstörend. Dennoch ist es unabdingbar, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Sollte sich nämlich herausstellen, dass es sich bei dem Rundflug um einen gewerblichen Gastflug gehandelt hat und weder die erforderliche Lizenz noch die erforderliche Erlaubnis vorliegen, sind die rechtlichen Folgen erheblich: ohne Lizenz keine Versicherung, bei der Kasko droht dem Verein ein Totalausfall. Gewerblicher Flugbetrieb durch den Flugsportverein ohne gewerbliche Betriebserlaubnis ist mit einem Bußgeld bis zu 50.000 Euro bedroht.

Wie kann ein Luftsportverein sich bei dieser Gemengelage bestmöglich absichern? Zunächst einmal sollte der Luftsportverein sicherstellen, dass die Rundflüge im Rahmen der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Kostenteilung, Wettbewerbs- und Schauflüge, Einführungsflüge) mit dem dafür vom Verein vorgesehenen Fluggerät stattfinden (Passagierhaftpflichtversicherung vorhanden? Technischer Zustand bekannt?). Die Fluggäste sollten im Zweifels-

fall natürlich auch bestätigen können, dass es sich um z. B. einen entgeltlichen Einführungsflug im Rahmen der Mitgliederwerbung gehandelt hat oder um einen Rundflug auf Kostenteilungsbasis, bei dem nur die direkten Kosten abgerechnet werden und der Pilot seinen Kostenanteil übernimmt.

Um nicht eine Abmahnung wegen Verstoßes gegen das Wettbewerbsrecht zu riskieren und um die Motivation für z. B. den Einführungsflug nicht zu konterkarieren, sollte die Vereinswerbung wohlüberlegt sein. In keinem Fall sollte der Verein wie ein gewerblicher Betrieb um Gastflüge buhlen. Besser ist es, die Werbung komplett auf Mitgliederwerbung umzustellen.

Noch besser wäre es allerdings, wenn der EU-Verordnungsgeber zur Vermeidung von Unklarheiten und rechtlicher Risiken klarstellen würde, dass steuerlich begünstigte Organisationen (gemeinnützig anerkannte Luftsportvereine) ihre Rundflüge grundsätzlich nichtgewerblich ausüben. Denn gemeinnützige Vereine dürfen keine Gewinne erwirtschaften und stellen demnach keine Konkurrenz für die gewerbliche Fliegerei dar. Damit wären alle Gastflüge der meisten Flugsportvereine nichtgewerblich, sodass es auf die oben genannten komplizierten Ausnahmeregelungen nicht mehr ankäme.

Text: Jörg Eppers



Der komplette Beitrag zu dieser komplexen juristischen Problematik ist über den nebenstehenden QR-Code abrufbar.

Der Autor

Jörg Eppers (55) ist Jurist im öffentlichen Dienst, Rechtsanwalt und Justiziar im Luftsportverband Rheinland-Pfalz. Er fliegt seit 1982 im Segelflugverein Südeifel e. V., dessen 2. Vorsitzender er ist. Seine Lizenzen: SPL, TMG und UL



Liebe Luftsportbegeisterte, liebe Jugend,

sowohl die Luftsportvereine als auch der Landesverband leben von den sich hier engagierenden Mitgliedern. Ohne sie wären die hochkomplexen Anforderungen, die an die Aus- und Fortbildung von Luftfahrern, die Wartung von Luftfahrzeugen und die Betreuung von Kindern und Jugendlichen gestellt werden, nicht zu schaffen. Die meisten Ehrenamtler gehen ihren Aufgaben nach, ohne eine Gegenleistung dafür zu erwarten – was sicherlich nicht bedeutet, dass sie sich nicht durchaus über eine immaterielle Anerkennung freuen würden.

Sehr wichtig für eine erfolgreiche Arbeit der Vereins- und Verbandsvorstände ist vor allem, dass sie engen Kontakt mit ihren Mitgliedern pflegen und stets wissen, was den Verein bewegt. Nur so können sie die richtigen und von den Mitgliedern mitgetragenen Entscheidungen treffen. Diese wichtige Voraussetzung beginnt beim Jugendleiter und endet beim ersten Vorsitzenden.

Demnach sollte auch in diesen Bereichen eine strukturierte Einbindung und Ausbildung durch die Vereine und Verbände erfolgen, wie sie bereits an vielen anderen Stellen unseres Hobbys üblich ist. Als gutes Beispiel dafür kann hier der Jugendleiterlehrgang der Luftsportjugend dienen, der den jungen (zukünftigen) Jugendleitern verschiedenste Soft Skills und Gedankenanstöße an die Hand gibt, welche sie beim Meistern ihrer Aufgaben unterstützen sollen. Aus diesem Grund finde ich es richtig und wichtig, dass engagierte Jugendliche im Verein und Verband früh Verantwortung als Jugendleiter oder Mitglied eines Jugendausschusses bzw. J-Teams tragen. Die „Juwelen“ unter ihnen können dabei die Vorstände von morgen sein. Hier stehen meiner Ansicht nach wiederum die Vorstände in der Pflicht, diese Potenziale zu erkennen und frühzeitig ihre Nachfolger auszubilden. Dies muss nicht ad hoc geschehen. Zunächst können die jungen Mitglieder in weniger verantwortungs-

vollen Positionen ihre ersten Erfahrungen sammeln und so allmählich in die für die Vereine und Verbände lebenswichtigen Positionen hineinwachsen. Damit wird sichergestellt, dass Motivation und Engagement bei ihrem Nachwuchs fortlaufend hochgehalten werden. Solch eine zukunftsorientierte Vereins- und Verbandsführung bildet die Grundlage für eine anzustrebende und langfristig erfolgreiche ehrenamtliche Zusammenarbeit in einem Umfeld, welches oft nicht minder komplex ist als die Führung eines kleinen mittelständischen Unternehmens.

Deshalb möchte ich hiermit auch den Aufruf an all unsere interessierten Jugendlichen verbinden, sich in ihren Vereinen zu engagieren, in ehrenamtlichen Positionen auszuprobieren und somit neue Herausforderungen zu meistern. Im gleichen Zuge ist es an den bestehenden Vereinsvorständen, darauf hinzuwirken, ihre potenziellen Nachwuchskandidaten zu motivieren und aktiv in die Gestaltung der Zukunft unseres Luftsports einzubeziehen.

In diesem Sinne wünsche ich eine erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison 2023.




Constantin Budny, stellvertretenden Landesjugendleiter

INHALT

VERBAND

Editorial	15
Termine	16
Stellenangebot in der ATO	17
Gesetzesänderung:	
Virtuelle Versammlung	34
Virtual Offline Contest (VOC23)	35
NRW aktiv	37
Eure Kontaktpersonen	38
Impressum	38

AUSBILDUNG

Nachwuchs im hinteren Sitz	22
----------------------------	----

AUS DEN VEREINEN

Großes Flugplatzfest „Auf dem Dümpel“	28
Der LSC Hamm im Physikunterricht	30
Mensch gegen Maschine	31

JUGEND, FACHKRÄFTE GANZTAG

Jugendleiterlehrgang 2022/2023	22
KJP-Fördermittel	23
Veranstaltungen der Luftsportjugend	23
Schülerfluggemeinschaften	24

FALLSCHIRMSPORT

Fallschirmsportkommission NRW	28
-------------------------------	----

FRAUEN IM LUFTSPORT

Hexen im Grafenschloss	26
Agathe Gerdes Preis 2023	27
Fliegen, Familie, Fulltime-Job	27

MODELLFLUG

CompoCon 2023	24
---------------	----

MOTORFLUG, UL

DRAINEN	20
---------	----

SEGELFLUG

Initiative Breitensport:	
Doppelsitziges Fliegen	18
D-Kader Trainingslager in Puimisson	18

TECHNIK

CAO NRW	32
Technische Ausbildungen im Winter 22/23	33

TERMINE 2023

Datum	Veranstaltung	Ort/Zeit
VERBAND		
01.01.–31.12.2023	Virtual Offline Contest 23 (VOC23)	Condorsoaring.com
26.11.2023	Verbandstag	N. N.
AUSBILDUNG Ansprechpartnerin: Manuela Mauter, mauter@aeroclub-nrw.de		
08.09.–22.09.2023	SPL-FI-Lehrgang 2	Oerlinghausen
Termin kommt noch	PPL-A-FI-Lehrgang 1	Rennefeld
FRAUEN IM LUFTSPORT Ansprechpartnerin: Sybille Krummacher, gender@aeroclub-nrw.de		
26.06.2023	Virtueller Lean Coffee	Online
13.08.–18.08.2023	AMF Streckenflugtraining	Klippeneck
21.10.–22.10.2023	Workshop: Fliegen, Familie, Fulltime-Job	Hotel Essential by Dorint Remscheid
25.10.2023	Virtueller Lean Coffee	Online
KOMMUNIKATION UND MARKETING Ansprechpartner: Gunter Schmidt, schmidt@aeroclub-nrw.de		
26.09.2023	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19–20 Uhr
31.10.2023	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19–20 Uhr
11.11.2023	PR-Workshop	Duisburg, 10–17 Uhr
28.11.2023	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19–20 Uhr
LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de		
11.08.–13.08.2023	AIRLEBNIS.NRW	Leverkusen
08.09.–10.09.2023	Jugendvergleichsfliegen NRW	Wesel
03.11.–05.11.2023 & 08.03.–10.03.2024	Jugendleiterlehrgang 2023/2024	Duisburg
25.11.2023	Luftsportjugendtag & Wintertreffen 2023	Duisburg
MOTORFLUG, ULTRALEICHTFLUG Ansprechpartner: Volker Engelmann, engelmann@aeroclub-nrw.de		
07.10.–08.10.2023	UL-Infotage NRW	Schmallenberg-Rennefeld
VEREINE		
17.06.–18.06.2023	Flugplatzfest „Auf dem Dümpel“	Bergneustadt Auf dem Dümpel

Stellenangebot MitarbeiterIn (m/w/d) in der Ausbildungsleitung der ATO



Der krankheitsbedingte Ausfall des hauptamtlichen Leiters der ATO stellt den Verband vor die Aufgabe, seine Dienstgeschäfte so weiterzuführen, dass die Funktionsfähigkeit der ATO weiter sichergestellt ist. Um seinen Genesungsprozess nicht zu verzögern oder gar zu gefährden, soll auf die Einbindung des ATO-Leiters in die Dienstgeschäfte während seines Krankenstandes verzichtet werden.

Zunächst konnte und kann die Arbeit der ATO dankenswerterweise durch zwei fachlich qualifizierte Verbandsmitglieder und ehrenamtliche Funktionäre (Vizepräsident Ausbildung und Vorsitzender der Motorflug-Kommission) gestemmt werden. Dass die Übernahme der komplexen und umfangreichen Aufgaben der hauptamtlichen Leitung der Ausbildungsorganisation nur übergangsweise und nicht vollumfänglich von den beiden dargestellt werden kann, versteht sich.

Zur Übernahme der Aufgaben bis zur Genesung von Hermann Hante sowie zu seiner qualifizierten Unterstützung nach seiner Genesung wird nun mit untenstehender Stellenausschreibung ein Mitarbeiter/eine Mitarbeiterin (m/w/d) mit den erforderlichen Qualifikationen zur Mitarbeit in der Leitung der ATO gesucht. Die geforderten Qualifikationen sollen/müssen eine vollwertig qualifizierte Stellvertretung der ATO-Leitung während anfallender Abwesenheiten (Urlaub/Krankheit) des hauptamtlichen Leiters gewährleisten.

**In unserer Geschäftsstelle in Duisburg möchten wir Sie begrüßen als
Ausbildungsleitung (m/w/d) der ATO des AEROCLUB | NRW e. V.**

Das erwartet Sie

- Sie sind verantwortlich für die Leitung der ATO des AEROCLUB | NRW gegenüber den Behörden und Vereinen und optimieren die Prozesse dort stetig
- Sie sind zentraler Ansprechpartner für rund 1.000 Fluglehrer:innen und verantwortlich für rund 840 eingesetzte Schulflugzeuge
- Für unsere Vereine sind Sie ein:e kompetente:r Ansprechpartner:in in allen Belangen der fliegerischen Ausbildung
- Darüber hinaus steuern Sie die Kommunikation mit der Luftsportschule des Verbandes und stoßen durch Ihre gute Vernetzung im Luftsport neue Themen in der Ausbildung an
- Sie konzipieren Lehrgänge für den Verband und führen diese kompetent durch

Das bringen Sie mit

- Ausgeprägte Affinität zum Luftsport vor allem in der Ausbildung von Nachwuchsluftsportlern und Fluglehrern
- Sie verfügen über langjährige Erfahrungen in der Ausbildung von Luftsportlern und haben entsprechende Lizenzen vorzuweisen, idealerweise Segelflug, Motorflug und UL
- Idealerweise waren Sie bereits in einer Verbandsstruktur tätig
- Während Ihrer mehrjährigen Tätigkeit haben Sie bereits Kenntnisse im Verwaltungsrecht, in Förderlandschaften und Verbänden sammeln können
- Zu Ihren Stärken zählen Ihre ausgeprägten Moderations- und Kommunikationsfähigkeiten
- Ihre hohe Fachkompetenz zeichnet Ihre Arbeitsweise aus
- Sie verfügen über sehr gute Englischkenntnisse

Wir bieten Ihnen

eine sinnstiftende Arbeit für das und mit dem Ehrenamt in einer abwechslungsreichen Umgebung und mit der Chance, den Luftsport in seinen vielfältigen Ausprägungen zu unterstützen. Die Position soll unbefristet besetzt werden.

Bitte reichen Sie neben Ihren aussagekräftigen Unterlagen den frühestmöglichen Eintrittstermin und Ihren Gehaltswunsch mit ein.

Ihre Unterlagen übersenden Sie bitte vorzugsweise per E-Mail bis spätestens **30. Juni 2023** an:

AEROCLUB | NRW e. V.

Boris Langanke, Geschäftsführer

langanke@aeroclub-nrw.de

Friedrich-Alfred-Allee 25

47055 Duisburg

Stichwort: Bewerbung Ausbildungsleitung

<https://www.aeroclub-nrw.de/2023/05/12/stellenangebot-ausbildungsleitung-der-ato/>

Initiative Breitensport: Doppelsitziges Fliegen

Segelfliegen beginnt seit Jahrzehnten mit Flügen im Doppelsitzer. Und was kommt danach?

Ein Sich-Ausprobieren im Einsitzer ist das Ziel eines jeden Flugschülers. Anfänglich mit Herzklopfen und großem Respekt. Mit den ersten längeren thermischen Flügen beginnt die schrittweise Erkundung des Luftraums rund um den Startplatz bei Einhalten der Gleitpfadentfernung zur vertrauten Landung auf dem Flugplatz. Mit steigender Routine ist häufig bei den Nachwuchspiloten eine sinkende Motivation zu erkennen. Das allseits bekannte „Loch“ nach dem Scheinerwerb macht sich breit.

Genau hier setzt die Initiative „Doppelsitzerfliegen“ mit ihrem Förderpreis an. Am Flugplatz Dinslaken Schwarze Heide, er ist unser Heimatflugplatz mit vier weiteren Vereinen, haben wird im Wirkungskreis von Sigi Baumgartl dieses Thema oft diskutiert. Dies hat auch unser Handeln in der Flottenpolitik des Vereins beeinflusst. So betreiben wir heute drei Doppelsitzer (DG-505, 2x Duo Discus Xlt), die anderen Vereine sind ähnlich bestückt. Vor allem ist die Heimkehrhilfe der Duo's ein entscheidender Punkt dafür, dass mehr Überlandflüge stattfinden. Jeder kennt ja den Respekt

vor langen Rückholturen! Des Weiteren liefert das Engagement in der Bundesliga und verschiedenen zentralen Wettbewerben sowie das Gebirgsfliegen in den Alpen viele Überlandflugstunden im Doppelsitzer. Auch können wir einige ältere Segelflieger und „Platzrundenflieger“ für den Überlandflug erwärmen. Der Trainingseffekt auf Flügen mit erfahrenen Überlandfliegern ist doch erheblich. Die Gleitleistung der modernen Flugzeuge live zu erleben weckt Begeisterung. Und nicht zuletzt macht doppelsitziges Fliegen einfach Spaß. In der Regel wird Neues erlebt und Emotionen werden ausgelöst. Die Belastung längerer Flüge wird durch den Wechsel von PIC und CO wesentlich reduziert. Ein Aspekt, der die Flugsicherheit positiv beeinflusst. Die Vereinspiloten können unsere drei Turbos am Heimatflugplatz oder im „Vereinscharter“ an diversen Orten fliegen. Die Hierarchie hierbei ist sehr flach, wer fliegen will, sollte das auch können.

Den finanziellen Anreiz dieses Förderpreises sehen wir als einen Katalysator für unsere vielen schönen Flugstunden im Doppelsitzer, die wir damit initiativ auch Sigi Baumgartl verdanken!

Text: Lobe/Pust, Flugsportverein Oberhausen Duisburg e. V.

D-Kader Trainingslager in Puimisson

Wie es schon lange Tradition ist, so ging es auch dieses Jahr wieder mit dem D-Kader nach Puimisson, um das Fliegen in den französischen Südalpen zu trainieren.

Nach knapp 1100 km langer Anreise haben (fast) alle gut den Weg zum Flugplatz gefunden. Manch einer durfte sich über einen Umweg durch eher weniger geeignete Feldwege zum Flugplatz „arbeiten“. Früher oder später waren aber alle Piloten und Flugzeuge heil am Flugplatz in Puimisson angekommen. Insgesamt 17 Flugzeuge und 20 Piloten waren es, wovon einige Doppelsitzer rotierend für die ersten Einweisungsflüge genutzt wurden.

Der Morgen in Puimisson startete nach der „Wer-zieht-als-erster-hoch-Battle“ (circa 06:30 local) typisch französisch mit einem Baguette in verschiedensten Größen und Variationen zum Frühstück und dem anschließend sehr ausführlichem Wetterbriefing von Martin Brinkmann und Helmar Gai pünktlich um 10:00.

Die ersten Tage wurden vor allem dazu genutzt, den „Neulingen“ das Terrain nahezubringen, Außenlandefelder zu erspähen und den Parcours (oder auch die Standardroute genannt) zu erlernen. Nachdem der ein oder andere Trainee bei den doppelsitzigen Ein-



v.l.n.r.: Lukas Pirig, Paul Justicz, Dirk Landmesser, Timo Angenendt, Kevin Lippold, Merlin Bögershausen, Ulrich Schulze, Michael Breitbach, Frank Guggemos, Lukas Gross, Christian Weidemann, Marco Asceric, Lucas Cecchino, Robin Barzen, Nils Landmesser, Tobias Bieniek, Thomas Dahmann, Sebastian Heßner

Foto: Sebastian Heßner

weisungsflügen mit etwas Übelkeit zu kämpfen hatte, ging es nach ein paar Tagen in den einsitzigen Trainer-Trainee-Teams tadellos den Parcours rauf und runter – manch ein Team probierte es sogar schon darüber hinaus.

Am Samstag war es dann so weit, dass ein Wetterumschwung die Region ereilte. Die Mistral-Wetterlage am Segelflugplatz Puimisson ist ein beeindruckendes Phänomen, bei dem ein kräftiger Nordwind durch das Rhône-tal weht, der in der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur weithin bekannt ist. Dieser kann Geschwindig-



▲ Hangflug an der Coupe; Foto: Sebastian Heßner

▼ Die beiden Förderflugzeuge im Teamflug; Foto: Tobias Bieniek



keiten von bis zu 100 Kilometern pro Stunde erreichen und eine Dauer von mehreren Tagen haben. Die starken Winde lösen durch die Berge Wellen aus, die es möglich machen, große Höhen zu erreichen. Für viele war es das erste Mal, dass sie in einer solchen Höhe unterwegs waren und einen Wellenflug erleben durften. Viele konnten bis zu einem Flight Level von 195 steigen. Das beeindruckende Panorama der umliegenden Berge und Täler hat eine starke Wirkung auf alle gehabt und wird wahrscheinlich noch lange in Erinnerung bleiben. Die Mistral-Wetterlage ist jedoch auch mit Herausforderungen verbunden, die den Trainees von den Trainern in der Praxis vermittelt wurden. Durch diese Wetterlage sind auch die Sinkgebiete ein wenig ausgeprägter als gewohnt und bedingen ein Sinken von bis zu neun Meter die Sekunde. Das schnelle Durchfliegen dieser Gebiete wird aber dann belohnt, wenn man in das laminare Steigen einfliegt und es bis auf das sachte Piepen des Varios leise um einen herum wird.

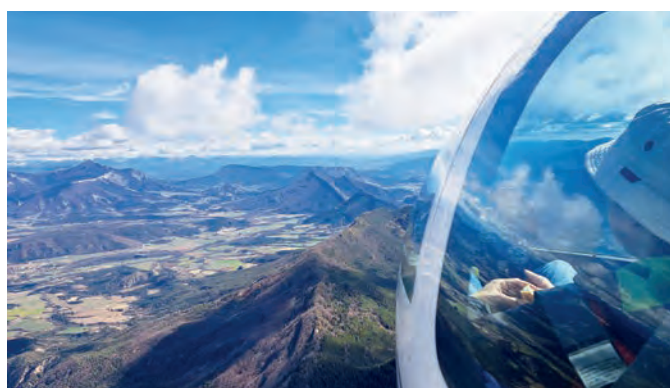
In der zweiten Woche wurden die Schüler-Lehrer-Teams aufgelöst und die Trainees konnten ihr Erlerntes anwenden und das Gebiet auf eigene Faust erkunden. Das Wetter hat bis auf zwei Tage immer mitgespielt, doch auch diese Tage konnten mit eigens erstellten Vorträgen der D-Kader-Piloten gefüllt werden. Es standen Themen wie Hangflug, Wellenflug und Teamflug zur Diskussion und zum Erfahrungsaustausch auf dem Programm.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das diesjährige D-Kader-Trainingslager in Puimoisson eine große Bereicherung für alle Teilnehmer war und mit insgesamt 97 Flügen, 495 Stunden



▲ Welle fliegen in den südfranzösischen Seealpen; Foto: Sebastian Heßner

▼ Der D-Kader NRW verewigt sich auf der Serre de Mondenier; Foto: Sebastian Heßner



▲ Alpenflugeinweisung in der Werks-DG1001neo FES im Anflug auf Serres; Foto: Sebastian Heßner

und 59 Minuten in der Luft und 27.410 geflogenen Kilometern ein voller Erfolg war. Die Mistral-Wetterlage sowie die eindrucksvolle Landschaft hat die Teilnehmer herausgefordert und zugleich fasziniert und wird sicherlich in Erinnerung bleiben.

Einen besonderen Dank möchten wir Alfred Spindelberger aussprechen, der uns wie in den vergangenen Jahren unterstützt hat und die Grundlage für das Trainingslager geboten hat. Darüber hinaus möchten wir der SEKO NRW, dem LSB NRW für die finanzielle Unterstützung und dem Förderverein NRW sowie der DG Flugzeugbau für die Unterstützung durch die Förderflugzeuge sowie dem Zurverfügungstellen der werkseigenen DG 1001neo FES danken!

Autoren Text: Robin Barzen & Marco Asceric

DRAINEN – notwendiges Übel oder verzichtbarer Unsinn?

Jeder, der motorbetriebene Flugzeuge bewegt, sollte es schon einmal erlebt haben: Vor der täglichen Inbetriebnahme des Luftfahrzeugs ist eine Treibstoffprobe abzulassen. Dazu haben Hersteller von Flugzeugen sogenannte Drain-Ventile angebracht. Diese befinden sich im Idealfall am untersten Punkt eines jeden Tanks oder des Sammlers.

Ist es nun tatsächlich erforderlich, jedes Mal zu drainen, oder nicht? Was soll damit bezweckt werden?

Vorgeschrieben?

Zunächst gilt es festzustellen, dass die meisten Hersteller im POH (Pilot Operation Handbook/ Betriebshandbuch) vorschreiben, dass zu Beginn des täglichen Flugbetriebes und nach dem Tanken zu drainen ist. Das Flug- und Betriebshandbuch ist ein verbindliches und zu nutzendes Dokument, damit erübrigt sich in diesem Fall jede weitere Diskussion – wenn man rechtskonform das Flugzeug betreiben möchte.

Aber auch dort, wo der Hersteller es nicht explizit vorgibt, stellt sich die Frage, ob auf das Drainen verzichtet werden kann.

Die Frage erübrigt sich, wenn man weiß, wozu es geht und warum es wichtig ist, dass man es tut.

Lagerfähigkeit von Benzin

Viele Treibstoffe sind im „unbehandelten“ Zustand im Zusammenwirken mit Luft nicht lagerfähig. Das gilt insbesondere für das sogenannte MOGAS (US-engl. für Motorgas = Autobenzin). Autobenzin – unabhängig ob SUPER E10, Super oder Super PLUS – ist nicht lagerfähig, wenn es nicht luftdicht verschlossen ist, wie z. B. in einem vollgefüllten Reservekanister. Das bedeutet, dass ungesättigte Kohlenwasserstoffe oxidieren und sogar polymerisieren und sich auch Bakterien im Benzin ansiedeln können, wenn es mit Luft in Berührung kommt. Die Aussagen zur Haltbarkeit variieren: drei bis sechs Monate, je nachdem welcher Quelle man trauen will. Dann beginnt ein Zersetzungsprozess, der auch starke Auswirkungen auf die Klopffestigkeit des Benzins hat. Unabhängig davon sollten wir aber nicht damit experimentieren und vorsichtshalber dafür sorgen, Tanks nicht halbleer über Monate stehen zu lassen. Da bietet es sich schon aus Sicherheitsgründen an, den Treibstoff abzulassen und diesen besser im Rasenmäher zu verwenden, weil der beim Ausfall keinen Schaden anrichtet.

Im Bild 1 ist zu erkennen, wie das Super Plus Benzin in einem UL aussah, als dieses nach ca. fünf Monaten Standzeit angeflogen kam und durch mich dann gedraint wurde.

Bild 2 zeigt, wie das Benzin aussah, das nach dreimaligen Drainen aus dem Tank abgelassen wurde.

Was passiert wäre, wenn die dunkelgelbe Flüssigkeit in den Vergaser gekommen wäre, weiß ich nicht. Ich bin nur froh, dass es die BfU nicht untersuchen musste, weil der Pilot des UL im Steigflug mit Triebwerksausfall ungeplant den Flug außerhalb des Flugplatzes hätte beenden müssen oder im schlimmsten Fall abgestürzt wäre.

Zweitakt-Mischungen

Wenn Flugzeuge mit Zweitakt-Motoren betrieben werden, sind diese häufig Getrenntschmierer. Das bedeutet, dass Benzin und Öl sich in getrennten Tanks befinden und erst im laufenden Betrieb

durch eine Ölpumpe gemischt werden. Dort gilt oben Gesagtes für die Lagerfähigkeit von Benzin.

Flugzeuge mit klassischer Gemischschmierung 1:50 oder ggf. 1:25, bei der ein spezielles Zweitakt-Mischöl dem Benzin beigemischt wird, sollen nur so betrieben werden, dass das Benzin-Öl-Gemisch frisch und erst kurz vor dem Verbrauch hergestellt wird. Grund ist, dass auch hier chemische Veränderungen mit nachlassender Schmierfähigkeit entstehen können. Das betrifft nicht nur UL mit Zweitakt-Motoren, sondern auch den ein oder anderen Motorsegler / das ein oder andere Segelflugzeug mit Klapptriebwerk.

Auch hier gilt die Empfehlung, das Benzin im Zweifel besser im Rasenmäher zu nutzen als sich auf den „reibungsfreien Betrieb“ im Flugzeug zu verlassen.

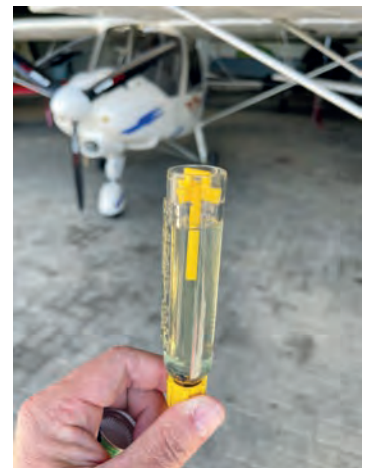
AVGAS / UL 91/94 etc.

AVGAS 100LL (US-engl. Aviation Gas = Flugbenzin) bezeichnet ein spezielles Flugbenzin. Dieses ist verbleit (LL= Low Leaded bzw. „leicht“ verbleit) und verfügt über 100 Oktan (nicht zu vergleichen mit der Oktan-Angabe von herkömmlichem Benzin RON [100 Oktan AVGAS entspricht ungefähr 108 Oktan RON]). Die Farbe ist bläulich und es ist lagerfähig. Das bedeutet, dass es nicht durch Bakterien zersetzt wird, und es besitzt auch keine ungesättigten Kohlenwasserstoffe. Es kann also auch nach Jahren noch genutzt werden. Im Sicherheitsdatenblatt der Firma TOTAL z. B. heißt es zur Stabilität des Produktes: „Beständig unter den üblichen Lagerungs-, Handhabungs- und Beförderungstemperaturen.“

UL 91 und UL 94 Treibstoffe sind ebenfalls AVGAS, jedoch bleifrei. Das „UL“ in der Bezeichnung hat nichts mit Ultraleichtflugzeugen zu tun, sondern „UL“ steht hier für „Unleaded“ und bedeutet unverbleit. Da es also Flugkraftstoff ist, ist er ohne ungesättigte Kohlenwasserstoffe und oxidiert und polymerisiert nicht. Damit sind auch diese Kraftstoffe lagerfähig und lagerbeständig. Die 91 steht übrigens für die Oktanzahl – aber auch hier gilt: nicht zu vergleichen mit der Oktanzahl von Autobenzin. 91 Oktan UL 91 entspricht ungefähr 98 Oktan ROZ. Damit ist AVGAS der Spezifikation UL 91 und UL 94 (ca. 101 Oktan ROZ) ideal auch für ROTAX Motoren geeignet.



▲ Foto 1: Ups! Vorsichtshalber gedraint, obgleich das Flugzeug eben geflogen ist – nach 5 Monaten Standzeit



▲ Foto 2: Benzin nach mehrfachem Drainen nach den 5 Monaten Standzeit



◀ **Foto 3: Wasser im AVGAS in Klaipeda bei der Vorflugkontrolle**

Warum aber trotzdem drainen, wenn man AVGAS tankt oder das Benzin frisch ist?

AVGAS geht keine Emulsion (Verbindung) mit Wasser ein. Das heißt, dass sich Wasser absetzt. Wasser wird vom Motor (egal ob Vergaser oder Einspritzpumpe) in den Brennraum geleitet und führt schnell zu erheblichen Zündaussetzern, weil das Gemisch dann nicht genügend Zündfähigkeit besitzt. Im schlimmsten Fall kann es zu einem Motorschaden kommen – in der Startphase leider immer wieder Ursache für schwerste Zwischenfälle bis hin zu Abstürzen.

Daher darf niemals Wasser ins Benzin – egal ob Flugbenzin oder Autobenzin – gelangen. Das geschieht aber schnell mal beim Waschen des Flugzeugs, beim Abstellen im Regen. Aber eben auch z. B. durch Kondensation von Wasser aus der Luft bei hoher Luftfeuchtigkeit.

Daher hat man beim Ablassen durch die Drainventile eine sehr hohe Chance, Wasser abzulassen, denn dieses setzt sich an der untersten Stelle ab, da es schwerer ist als Benzin.

Auf Bild 3 ist zu sehen, wie das Drainröhrchen beim dritten Mal Drainen bei einer unserer Sommertouren an einem Flächentank unserer DR400 Regent aussah. In der Nacht hatte es einen starken Regenschauer gegeben und das Wasser konnte durch eine offensichtlich undichte Tankdichtung in den Flächentank eindringen.



Tanken im Regen! Vorsicht Wasser!!! Sommertour in Norwegen ...

Im ersten Drainröhrchen befand sich nur Wasser! Das zweite war noch halb voll mit Wasser und vom dritten Drainen habe ich dann das Foto gemacht.

Die DR400 Regent z. B. hat fünf (!) Drainventile für die Tanks (am Haupttank an der rechten und linken Seite, je Flächentank einmal und dann noch unterhalb des Vergasers).

Fremdkörper sinken häufig ab im Treibstoff

Ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Faktor ist der Eintrag von Fremdkörpern in die Tanks. Dieses kann z. B. beim Öffnen des Tanks durch zwischenzeitlich in die Ritzen eingedrungene Fremdkörper wie Sand, Gras, Insekten etc. passieren. Auch Kanisterbetankungen sind sehr anfällig für Fremdkörper im Treibstoff. Gerade Metallkanister (alte NATO- oder Bundeswehrkanister) neigen zu Rost im Inneren und zu sich ab- und auflösenden Gummidichtungen in den Deckeln. All diese Fremdkörper können in die Flugzeugtanks gespült werden. Auch beim Tanken an der Säule können Fremdkörper im Schlauch, im Tank oder durch Wind beim Tanken eingetragen werden.

Daher ist immer in durchsichtige Behältnisse zu drainen und der gedrainte Kraftstoff gegen den Himmel oder gegen eine Lampe einer Sichtprüfung auf Fremdkörper und Wasser zu unterziehen. Ich selbst habe schon häufiger Fremdkörper und auch Wasser im Treibstoff ausmachen können. Vor allem bei „fremden Flugzeugen“ während Lehrgängen oder Auffrischungsschulungen ist mir das häufiger aufgefallen. Wenn ich dann frage, wann zuletzt gedraint wurde, schaue ich häufiger in verwunderte Gesichter. Teilweise sind sogar noch nicht einmal Drainbehältnisse vorhanden.

Der Schlaue lernt aus seinen Fehlern – der Weise aber lernt aus den Fehlern der anderen.

Daher bitte immer drainen, dies auch in den Vereinen zur Pflicht machen und in die Checkliste aufnehmen.

Haben ist besser als brauchen – oder wie in diesem Fall: gemacht haben ist besser als hätte ich machen müssen ...

Euch allen eine unfallfreie und tolle Flugsaison mit vielen positiven Erlebnissen.

Euer Volker Engelmann

Flugsicherheitsbeauftragter AEROCUB | NRW e. V.

Text und Fotos: Volker Engelmann, Sicherheitsbeauftragter für die Ausbildung im Landesverband und stv. Leiter Landesflugschule UL Nr.2095



Fliegen? Na klar, aber sicher! Sommertour in Schweden!

Nachwuchs im hinteren Sitz - der Frühjahrslehrgang FI(S)



v.l.n.r. Felix, Katja, Robin, Leonie, Björn, Lars, Alex, D-0258, Miro, Jan-Eric, Aman, Jakob, Mike, Benjamin, Erik, Christian und Werner

Am 24.03.2023 trafen wir als frisch ausgewählte Fluglehreranwärter*innen aus ganz Deutschland in der Segelflugschule Oerlinghausen zusammen, um in den nächsten zwei Wochen den Lehrgang zum Segelfluglehrer zu absolvieren.

Aufgrund des eher bescheidenen Wetters waren die ersten Tage bestens für den theoretischen Inhalt sowie die Lehrproben geeignet. Als es schließlich fliegbare wurde, lief die praktische Ausbildung an.

260 Ausbildungsflüge wurden absolviert – sowohl an der Winde als auch im F-Schlepp.

Mit vielen Seilrissübungen, Landungen, Trudeleinweisungen und mehreren Übungen im Flugzeug sowie im Unterrichtsraum sind wir von den Ausbildern Werner Scheckermann, Erik Engelsman und Katja Hotze bestens auf die zukünftige Lehrtätigkeit im Verein vorbereitet worden.

Nach vielen weiteren lernintensiven Tagen und Nächten und einer Handvoll Spaß ging der Lehrgang am 07.04. nach den Prüfungen mit erfreulichem Ergebnis zu Ende.

Wir freuen uns sehr darauf, interessierten Menschen das Fliegen näherzubringen und wünschen allen eine sichere Saison 2023!

Text: Aman Born

Foto: Leonie Benkens



Jugendleiterlehrgang 2022/2023

Der Luftsport in NRW hat elf frisch ausgebildete Jugendleiter:innen!

Nach dem ersten Teil im November 2022 ging es vom 17. bis 19. März 2023 in die zweite und letzte Runde.

Am Freitagabend starteten wir das Wochenende mit mehreren Runden Lasertag. Aufgeteilt in zwei Teams musste sich jeder Spieler einen Namen ausdenken. Da waren der Kreativität keine Grenzen gesetzt. Der eine hieß Iceman, welcher Name uns allen bekannt sein sollte, und der andere machte prompt einen Eismann draus. Der Einstieg war also sehr spannend und damit mehr als gelungen.

Am nächsten Tag widmeten wir uns (nach einem ausgiebigen selbst gestalteten Frühstück) Themen wie Leitungskompetenz und Gruppenpädagogik. Die Teilnehmenden wurden u. a. über verschiedene Führungsstile und die unterschiedlichen Gruppenphasen aufgeklärt. Zum Mittagessen gab es Wraps. Natürlich haben wir auch diese wieder selbst zubereitet. Seinen Wrap konnte jeder bunt gestalten. Bei manchem landete sogar die Currywurst vom Vorabend darin. Hmmm lecker!

Im Anschluss ging es an die frische Luft. Bogenschießen bei dem Team von XPAD in Viersen stand auf dem Plan. Nach ein paar Probeläufen absolvierten wir mehrere Spiele in Teamarbeit. Es war schön zu sehen, wie ehrgeizig einige sind, und tatsächlich wurde auch das ein oder andere Talent entdeckt. Die Aktivität war nach dem Mittagessen genau das Richtige!

Dennoch mussten wir uns anschließend noch einmal mit ein paar fachlichen Dingen beschäftigen. In Gruppen erarbeiteten die Teilnehmenden Fallbeispiele aus der Jugendarbeit und stellten ihre Ergebnisse danach dem Rest der Gruppe vor.

So schnell war der Tag dann schon vorbei und wir gingen über in die Abendgestaltung. Natürlich wurde wieder frisch und lecker gekocht. Dieses Mal gab es Käsespätzle mit Röstzwiebeln und Salat, zum Nachschmecken einen Pudding. Die Mehrheit der Gruppe entschied sich nach dem Abendessen für einen Kinoabend. Dazu durften natürlich auch Popcorn und Nachos nicht fehlen. Ja, wie ihr lesen könnt, verhungert man beim Jugendleiterlehrgang nicht.

Am nächsten und letzten Tag beschäftigten wir uns mit den fach-

lichen Themen „Lebenssituationen von Jugendlichen“ und „Prävention von Extremismus“. Es ist wichtig, den Teilnehmenden zu vermitteln, dass sämtliche Situationen und Vorkommnisse auch im Verein auftreten können. Und da ist es dann entscheidend, professionell darauf zu reagieren.

Der Einfachheit halber und damit wir nicht zu spät nach Hause kommen, bestellten wir zum Mittag Pizza. Ein bisschen Luxus durften wir uns auch mal gönnen. Zum Schluss beantragten noch alle Teilnehmenden ihre Juleica-Karte online, damit das Zuhause später nicht in Vergessenheit gerät. Nach einer Feedback- und Aufräumdung traten wir dann alle zufrieden die Heimreise an.

Du hast ebenfalls Interesse an einem Jugendleiterlehrgang? Dann melde dich bei uns!

Kontakt:

Nina Int-Veen • Telefon: 0203 77844-32 • E-Mail: nina@lsj.de

Text: Nina Int-Veen; Foto: unbekannt



Finanzielle Unterstützung von Kinder- und Jugendfreizeiten: KJP-Fördermittel

Jugendleiter:innen von Mitgliedsvereinen können weiterhin Fördergelder für geplante Ferienlager und Jugendausflüge bei uns beantragen. Diese beziehen sich u. a. auf Unterkunfts- und Verpflegungskosten, Verbrauchsmaterial, Miete sowie Sonstiges.

Ansprechpartnerin
für weitere Informationen und zum Erhalt der Formulare:
Janina Nentwig
Fachkraft Ganztags/Sachbearbeiterin
Luftsportjugendbüro
E-Mail: nentwig@aeroclub-nrw.de
Tel: 0203/77844-31

Text: Janina Nentwig

Die Veranstaltungen der Luftsportjugend | NRW auf einen Blick

2023

02. bis 04. Juni: SG38 Fliegen auf der Wasserkuppe

Sei nächstes Jahr dabei ☺

07. bis 11. Juni: Streckenfluglehrgang auf dem Flugplatz Oerlinghausen

11. bis 13. August: AIRLEBNIS beim LSC Leverkusen e.V.

Du wolltest schon immer mal Motorflug oder Kunstflug machen? Lerne andere Luftsportarten und neue Leute in einer geselligen Atmosphäre kennen.

8. bis 10. September: Jugendvergleichsfliegen NRW bei den Luftsportfreunden Wesel e.V.

Tritt beim ersten Wettbewerb für junge Segelflugschüler:innen an und triff flugbegeisterte Jugendliche aus ganz NRW!

t.b.d. Luftsportjugendtag 2023

Der Luftsportjugendtag ist die Versammlung aller gewählten Vereinsjugendleiter:innen & Vereinsjugendleiter. Gemeinsam besprechen wir aktuelle Themen und treffen wichtige Entscheidungen für die Jugend.

Jugendleiterlehrgang 2023/2024???

Du wurdest in die Jugendleitung gewählt und bist dir nicht zu 100 % sicher, was alles zu deinen Aufgaben gehört? Wir klären dich auf! Bei genügend Interessenten organisieren wir den nächsten Lehrgang für euch. Melde dich einfach unter nina@lsj.de bei uns!

Kontakt: Nina Int-Veen, Telefon: 0203 77844-32, E-Mail: nina@lsj.de

SCHÜLERFLUGGEMEINSCHAFTEN ONLINE-UMFRAGEN

Im vergangenen Jahr wurden Online-Umfragen bezüglich Schülerfluggemeinschaften an die Mitgliedsvereine des AEROCLUB | NRW e. V. verschickt. Neben einer Bestandserhebung über existierende Schülerfluggemeinschaften (SFG) in NRW sollten auch die jeweiligen Inhalte und Umsetzungen herauskristallisiert werden.

Die Teilnahme und die daraus resultierenden Rückmeldungen waren jedoch sehr gering und beliefen sich auf nur sieben Vereine. Aus diesem Grund werden hier kurz einige Punkte angeschnitten, jedoch ohne visuelle Darstellung.

Festzuhalten ist, dass die Theorie sowohl im Gebäude der kooperierenden Schule stattfindet als auch im Verein direkt. Die Teilnehmenden der SFG nehmen hauptsächlich regelmäßig am Flugbetrieb teil oder an festen Tagen am Wochenende. Darüber hinaus ist es gern gesehen, wenn die Teilnehmenden sich auch hin und wieder an der Werkstattarbeit beteiligen. Ferner werden neben der SFG auch vereinzelt andere Aktivitäten wie zum Beispiel Fahrradtouren, Besichtigungen und Ausflüge und Übernachtungen am Flugplatz usw. mit den Teilnehmenden durchgeführt. Dies könnte auch ein wichtiger Aspekt im Hinblick auf die Mitgliedergewinnung darstellen. Abschließend ist zu sagen, dass die Vereine mittels der SFG neue Mitglieder gewinnen konnten und in Zukunft – vor allem nach der Corona-Pandemie – neuer Schwung reingebracht werden soll.

Es wurde auch eine Umfrage geschickt, die an Vereine gerich-

tet war, die schon einmal eine SFG geführt haben oder noch gar keine Berührungspunkte hatten. Hier hat sich herauskristallisiert, dass das Hauptproblem das Personal darstellt. Es scheint schwierig jemanden zu finden, der den Aufwand betreiben möchte oder die Zeit hat. Ebenfalls wurden Probleme bei der Überzeugung der Schulen aufgezeigt.

Die Mehrheit der teilnehmenden Vereine steht dem Vorschlag eines Treffens zwischen den einzelnen Protektoren und Protektorinnen positiv gegenüber. Hierzu schickt der AEROCLUB | NRW demnächst eine E-Mail an alle Mitgliedsvereine. Gerne können auch Interessenten, die vielleicht mit dem Gedanken spielen eine SFG (wieder) aufzubauen, dazu kommen. Das Treffen dient als offener Austausch – kann aber auch gerne mit Vorträgen seitens eines Vereines oder einer Lehrkraft gefüllt werden.

Wir bedanken uns für die Teilnahme an den Umfragen.

Text: Janina Nentwig



MODELLFLUG

CompoCon 2023

Jeder Modellbauer, der schon einmal mit Composite-Materialien zu tun hatte, kennt es: Das neue Projekt ist mal wieder völlig eskaliert und alle Fähigkeiten wurden ans Limit gebracht. Umso ärgerlicher ist es, wenn dann etwas nicht klappt. Und noch viel schlimmer, wenn dies an aufwendigen Composite-Projekten geschieht. Und genau diese Probleme oder Lösungen sind es doch wert, sie mit anderen zu teilen. Die Diskussionsplattformen im Internet geben schnelle Hilfe, aber sind doch unpersönlich. Daher kam vermehrt der Wunsch auf, sich auch mal zu treffen und persönlich auszutauschen. Richtig gelesen, unsere Veranstaltung ist für eben diesen Austausch und die Vorstellung von Projekten. Live und in Farbe. Für alle Modellbauer, die an diesen Composite-Themen interessiert sind.

COMPOCON
...19.08.2023 in Brüggen

Im September letzten Jahres haben wir unsere erste CompoCon veranstaltet. Trotz des schlechten Wetters haben sich über 70 Leute auf dieser ersten Convention über alle Themen rund um das Bauen, Laminieren und Erstellen von Composite-Fluggeräten ausgetauscht. Es waren vom Segelflieger bis zum Turbinen-Delta alle vor Ort und sogar reichlich Bauhilfen wurden von den Teilnehmern mitgebracht. Der Gesprächsstoff reichte bis spät in die Nacht hinein.

Auch in diesem Jahr werden wir wieder eine CompoCon ausrichten, diesmal aber mit mehr Platz für mehr Leute und Gespräche, einer richtigen Startbahn, damit auch Modelle mit kleineren Rädern eine Chance haben in die Luft zu kommen! Wir freuen uns darauf, alte Bekannte und noch viel mehr neue Gesichter und Projekte vor Ort erleben zu dürfen. Lasst euch diese Chance nicht entgehen: Meldet euch unverbindlich auf www.CompoCon.eu an und seid am 19.08.2023 Teil dieser Convention.

Euer Kölleteam

Text: Mark Will



F3E Modelle von Fabian Saiser



▲ F35 Senkrechtstarter:
Prototypen von Joel
Vlashof

◀ JS2 von Berri van
Roest

Turbinen Delta
von Niels Herbrich:
Weltrekord mit
749 km/h
▼



Modelle des Kölleteams



Hexen im Grafenschloss



Gruppenbild vor historischem Gemäuer



◀ Besenübergabe
an die nächsten
Ausrichterinnen

▶ Angeregte Gespräche
beim Hexentreffen
in Diez



Vom 3. bis 5. Februar 2023 hatten in dem historischen Gemäuer des romantischen Grafenschlosses Diez hoch über der Lahn die Hexen das Sagen. Rund siebzig Luftsportlerinnen zwischen 14 und 82 Jahren waren aus allen Ecken der Bundesrepublik – von Kiel bis Mittenwald, von Brandenburg bis Zweibrücken – nach zweijähriger pandemiebedingter Zwangspause endlich wieder zu ihrem traditionellen „Hexentreffen“ zusammengekommen. Oberhexe Sabine Theis hatte ein spannendes und inspirierendes Programm für sie vorbereitet.

Ist es weniger schädlich für das Klima, ein Pferd zu halten als ein Flugzeug? Oder besser, mit dem Auto 100 km zum Wandern in der freien Natur zu fahren? Mit diesen Fragen stieg Mara Linn Becher in das Thema „Dekarbonisierung des Luftsports“ ein. Die Segel- und Ultraleicht-Fliegerin arbeitet bei einem Entwickler für wasserstoffelektrische Flugzeugantriebe und konnte uns so einen fundierten Einblick geben in den aktuellen Stand dieser Technologie und was wir realistisch in der nahen Zukunft von dieser erwarten können. Darüber hinaus gab sie Tipps, wie wir unseren eigenen CO₂-Fußabdruck kontrollieren und unseren wundervollen Sport weiter ausüben können, ohne unser Gewissen zu sehr zu belasten.

Anschließend berichtete die amtierende Segelflug-Weltmeisterin Conny Schaich von ihrem Erfolgsjahr 2022, das mit dem Sieg bei der Deutschen Frauenmeisterschaft in Landau begonnen hatte und mit dem Sieg bei den FAI Segelflug-Weltmeisterschaften

2022 in Husbands Bosworth, Großbritannien, seine Fortsetzung fand. Sie erzählte von einem absoluten Hammertag – dem besten, den die Engländer seit 1976 zu bieten hatten. Aber auch von neutralisierten Tagen und kleineren Aufgaben, die manchmal nicht mehr als 50er-Schnitte brachten. Den krönenden Abschluss bildete dann die Ernennung zur „IGC Champion Pilot of the Year 2022“.

Wie man mit drei Litern Sprit von Wershoven (EDRV) ans Mittelmeer kommen kann, erzählte Anette Weidler. Zusammen mit ihrem Mann nutzte sie im vergangenen Sommer eine günstige Wetterlage zu einem Trip mit der Stemme nach Montpellier (LFMT) und zurück.

Absolutes Highlight des Tages war der Bericht von Kathrin Kaiser über ihren Flug von Bonn-Hangelar (EDKB) nach Oshkosh, USA, und zurück mit einer 50 Jahre alten feuerroten Grumman AA-5 Traveler. Fast zwei Jahre hatte sich die alleinerziehende Mutter von zwei Jungs intensiv darauf vorbereitet, unzählige Simulatorflüge, mentale und körperliche Trainings inklusive Überlebenstraining absolviert. Nur mit einem Plüschtiger als Copilot flog sie dann nach Sichtflugregeln und ohne Autopilot über das Polareis in der Arktis, die turbulenten Rocky Mountains und die Wüste von Nevada, sah nach stundenlangem Tiefflug über den eisigen Atlantik zum ersten Mal Wale und jagte Robben von den Eisschollen. Wir waren total geflasht von ihrem mitreißenden Vortrag.

Dazwischen berichteten Heike Käferle, Katharina Milke und



Die Hexen fesselten ihr Publikum mit spannenden Vorträgen

Sybille Krummacher über Arbeit und Zielsetzungen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), des Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug (AMF) und des Bundesausschuss Frauen und Familie im DAeC (BAFF).

Nach dem Abendessen rockten die Hexen dann noch in der Disco mit DJ Frank und tauschten Eindrücke und Erinnerungen aus dem letzten Jahr und Pläne für die kommende Saison aus.

In einem Jahr treffen sie sich wieder, dann auf Einladung des AMF auf der Hahnweide bei Kirchheim-Teck.

Text: Sybille Krummacher, DAeC/BAFF



Anette Weidler (rechts) und ihr Mann flogen mit drei Litern Sprit ans Mittelmeer. Sabine Theis ist begeistert.



Am Abend rocken die Hexen mit DJ Frank

Agathe Gerdes Preis 2023

– jetzt Nominierungen bzw. Bewerbungen einreichen!

Habt Ihr eine Luftsportlerin im Verein, die für besondere fliegerische Leistungen geehrt werden sollte? Dann nominiert sie für den Agathe Gerdes Preis!

Hat sich Euer Verein in besonderer Weise für die Förderung des Frauenluftsports eingesetzt? Dann bewirbt Euch für den Agathe Gerdes Preis!

Nominierungen bzw. Bewerbungen für dieses Jahr müssen bis 3. September 2023 eingegangen sein.

Nominierungsberechtigt sind die NRW-Mitgliedsvereine sowie die stimmberechtigten Mitglieder des Präsidiums; Vereine können sich selbst bewerben. Weitere Informationen zur Nominierung und ihren Kriterien sind hier zu finden:

<https://www.aeroclub-nrw.de/agathe-gerdes-preis/>

Hier geht es zu den Preisträger:innen 2022:

<https://www.aeroclub-nrw.de/preistragerinnen-agathe-gerdes-preis-2022/>

Text: Sybille Krummacher

Sa./So., 21./22. Okt. 2023, Remscheid:

Fliegen, Familie, Fulltime-Job – Mit guter Selbst- und Vereinsführung den Dreifach-Spagat meistern

Ein Workshop für alle, die an der Weiterentwicklung der Vereinskultur interessiert sind.

Fliegen, Beruf und Familie sind nicht immer leicht unter einen Hut zu bringen. Hier ist gute Selbstführung gefragt. Aber auch Vereinsstrukturen und -rituale spielen eine wichtige Rolle. Sie sind im Luftsport häufig noch eher traditionell geprägt. In Zukunft sind hier mehr Flexibilisierung und Agilität gefragt. Angebote für Mitglieder, aber auch für ehrenamtliches Engagement müssen sich an den Lebenswelten der Mitglieder orientieren. An

dem Workshopwochenende gilt es hierzu erste Lösungsansätze – für sich selbst und auf Vereinsebene – zu erarbeiten.

Wir streben einen repräsentativen Querschnitt in der Beteiligung an: männlich/weiblich/divers, jung und jung geblieben, mit und ohne Familienanhang, mit und ohne Vereinsfunktionen ...

Bis 1. Sept. 2023 gibt es Frühbucher-Rabatt!

Weitere Informationen und Anmeldeformular unter

<https://www.aeroclub-nrw.de/workshop-fliegen-familie-fulltime-job/>

Text: Sybille Krummacher

Fallschirmsportkommission NRW stellt sich vor

Nico Vilter

Referat Sicherheit/Technik

Lizenzen: AFF-Lehrer, Fallschirmtechniker, Trainer B für Canopy Piloting

Sportliche Erfolge: Teilnahme am deutschen 16er Nacht-Formationsrekord 2022, Top 10 Deutsche Meisterschaft Canopy Piloting 2022

Funktion im Verein: Lehrer, Techniker, Co-Trainer des CP-Kaders

Was hast du beim Sport gelernt?

Ich habe viel über mich selbst gelernt. Außerdem auch auf andere zu achten und viel Verantwortung zu übernehmen.

Was ist deine Motivation, dich im Ausschuss zu engagieren?

Mir war die Sicherheit des Sports schon immer sehr wichtig, was man auch an meiner beruflichen Laufbahn sieht. Ich gebe immer gerne meine Erfahrungen weiter, egal ob Neuspringer oder sehr erfahrener Springer.



Dirk Mehrmann

Landesausbildungsleiter NRW



Anabel Brugger

Vertreterin der jungen Generation



Gerhard Währisch

Vorsitzender NRW



AUS DEN VEREINEN

LSC Dümpel

60 Jahre Großes Flugplatzfest „Auf dem Dümpel“ am 17. und 18. Juni 2023



„Eigentlich weiß ich gar nicht, wie es 1963 passiert ist, dass wir unseren ersten Flugtag veranstaltet haben“, sagt Herrmann Schürfeld, Ehrenpräsident des LSC Dümpel und seit 1960 aktiver Luftsportler in Bergneustadt. „Damals hatten ein paar Leute die Idee, uns einmal der Öffentlichkeit zu präsentieren, haben ein Programm zusammengestellt und es einfach gemacht ...“



▲ 1963: der erste internationale Großflugtag auf dem Dümpel

◀ Viele Jahre waren die „Red Arrows“ und viele andere internationale Flugstaffeln gern gesehene Gäste auf dem Dümpel

Aus dieser Idee entwickelte sich über die Zeit ein immer größeres Event. Internationale Teams wie die Red Arrows waren regelmäßige Besucher, der Flugtag fand weit über das oberbergische Land hinaus viele Freunde. Mit dem tragischen Unfall der „Frecce Tricolori“ in Ramstein schien 1988 zunächst das Thema Flugtag erledigt zu sein.

Aber der Dümpel fand wie viele Vereine ein neues Konzept. Statt Düsenjägern, die in spektakulären Überflügen über den Platz donnerten, wurde zunehmend mehr dem Programm unmittel-

bar am Flugplatz Aufmerksamkeit geschenkt. Aus dem früheren „Flugtag“ entwickelte sich ein „Flugplatzfest“, bei dem Besucher sich freuen ganz dicht an die zwar kleineren, aber nicht weniger interessanten Flugzeuge heranzukommen. Zusätzlich nutzen viele Gäste die Gelegenheit, sich über den Luftsport und den Club zu informieren, und auch ein Foto des Enkels im Cockpit eines Flugzeuges ist für viele Besucher eine bleibende Erinnerung. Heute ist das Flugplatzfest auf dem Dümpel wieder ein fester Termin in den Kalendern vieler Familien im Umkreis – und für den Verein eine einmalige Chance, sich selbst und den Luftsport vielen tausend Besuchern von seiner besten Seite zu zeigen.

**Das diesjährige
Flugplatzfest in Bergneustadt „Auf dem Dümpel“
findet am 17. und 18. Juni statt.
Parken und Eintritt sind wie immer kostenfrei,
Gäste sind herzlich willkommen.**

Mehr zum Programm und aktuelle Informationen unter
www.lsc-duempel.de

Text und Fotos: Frank Patt, LSC Dümpel



Bei den seit 1988 organisierten Flugplatzfesten geht es etwas ruhiger zu. Trotzdem lockt das Flugplatzfest weiterhin jedes Jahr tausende Besucher aus dem Umland zum „Dümpel“.



Neben spektakulären
Flugvorführungen stehen
heute Informationen des
Vereins über unseren
schönen Sport im Vorder-
grund

**Absoluter Publikums-
magnet: Das kulinarische
Angebot, das die
Vereinsmitglieder ihren
Gästen an den verschie-
denen Ständen präsentie-
ren, sucht in der Region
seinesgleichen**



Der LSC Hamm im Physikunterricht



Warum fliegt eigentlich ein Flugzeug? Was ist eine Gleitzahl? Zwei von vielen Fragen, die wir einigen Schülerinnen und Schülern des Städtischen Gymnasiums Ahlen am vergangenen Donnerstag beantworten konnten.

Leonie, Bastian, Leon und Maik aus der Jugendgruppe des LSC Hamm haben für einen Tag den Physikunterricht für die 9. und 10. Klasse übernommen und den Schülern alle Fragen rund um das Thema Fliegen beantwortet. In den Unterrichtsstunden konnten die Schüler mit anschaulichen Grafiken und Modellen beispielsweise lernen, was Auftrieb ist und warum die Flügelenen bei Flugzeugen oft nach oben gebogen sind. Nachdem wir den Theorieteil durchgearbeitet hatten, ging es dann im zweiten Teil der Doppelstunde zu unserem mitgebrachten Flugzeug in die Pausenhalle. Mithilfe des SZD-51-1 Junior aus der Segelflugglocke hatten die Schüler die Möglichkeit ein Flugzeug mal ganz aus der Nähe zu betrachten und gelernte Inhalte direkt am Original zu verstehen. Glücklicherweise hatte unser Flieger so gerade eben durch die Tür gepasst und wir hatten auch in der Halle genügend Platz, das Flugzeug schon vor dem Unterricht aufzubauen. Der Segelflieger war für Schüler aller Altersklassen ein Highlight und neben der zentralen Frage „Wie ist dieses Flug-

zeug überhaupt hier reingekommen?“ konnten wir den Schülern auch ein paar Informationen zur Flugausbildung bei uns im LSC Hamm mit auf den Weg geben.

Der Tag war ein voller Erfolg und auch der Schulleiter Herr Thiemann war so begeistert von dem Projekt, dass er den LSC Hamm gerne jedes Jahr erneut einladen möchte, um den Physikunterricht mitzugestalten. Auch bei vielen Schülerinnen und Schülern konnten wir das Interesse für unser Hobby wecken, indem wir unseren Vortrag vier Mal in unterschiedlichen Klassen halten konnten. Einige werden uns in den kommenden Wochen am Flugplatz besuchen und mal für einen Schnupperflug vorbeikommen. Und wer weiß – vielleicht haben wir ja auch noch den ein oder anderen neuen Flugschüler bei uns am LSC Hamm anwerben können.

Text und Fotos: Leonie Naber

Borkenberge

Mensch gegen Maschine: Sprinter tritt gegen Flugzeug an



Auf dem Flugplatz Borkenberge in Selm kam es zu einem spektakulären Rennen zwischen dem Holzwickeder Sprinter Lars Kallus und einer Cessna. Hintergrund war ein Aktionstag für Menschen mit Unterstützungsbedarf.

Die momentane Lebenssituation vieler Menschen ist von Sorge und Unsicherheit geprägt. Menschen mit Beeinträchtigungen erfahren dabei oft zusätzlich noch eine gewisse Anonymität, da sie im alltäglichen Leben nicht immer Schritt halten können bzw. sie das Gefühl haben, dass es so ist.

So entschied sich Heinz-Jürgen Grenz (70) aus Selm, der auf ein bewegtes Leben zurückblicken darf, dass es Zeit ist, dieser Zielgruppe eine besondere Freude zu machen. Kurzerhand gründete er zusammen mit seiner Frau Margot Berten, die ehemalige Schulamtsdirektorin des Kreises Unna ist, und Lars Kallus, Vorsitzender der TG Holzwickede, den Verein „Geschenkte Zeit e. V.“. Bei der Frage, was man nun für Glücksmomente verschenken könnte, fiel dem passionierten Hobbyflieger die Wahl leicht. Er

lud knapp zwei Dutzend Kinder und Jugendliche mit Unterstützungsbedarf zum Flugplatz Borkenberge ein, um sie einen Rundflug machen zu lassen. Eine solche Gelegenheit ließen sich die Gäste zusammen mit ihren Betreuern nicht entgehen. Nach und nach durften die Gäste die kleinen Sportmaschinen (Zwei- bis Viersitzer) besteigen und mit strahlenden Gesichtern gen Himmel abheben. Mit großen Emotionen landeten sie wieder sicher auf dem Flugplatz und waren fasziniert. Einige von ihnen waren bis zu diesem Zeitpunkt noch nie geflogen und benötigten auch ein wenig Überwindung, um in die Maschine zu steigen. Mit strahlenden Gesichtern berichteten sie von dem Erlebnis, die Erde von oben zu betrachten und festzustellen, dass alles „wie bei einer Miniatureisenbahn aussieht“.

Gemäß dem Zitat von Richard Dehmel „Alles Leid ist Einsamkeit, alles Glück Gemeinsamkeit“ standen noch ein gemeinsames Grillen sowie ein Besuch im Flugzeugturm auf dem Plan. Bei bestem Wetter und guter Musik fand ein reger Austausch aller Beteiligten statt.

Fast wie bei der Sommerausgabe von „Wetten dass..?“

Garniert wurde der Tag mit dem Wettkampf „Mensch gegen Maschine“, zu dem Heinz-Jürgen Grenz Sprinter Lars Kallus von der TG Holzwickede einlud. Man hätte glauben können, dass hier die Sommerausgabe von „Wetten dass..?“ stattfindet, denn Kallus musste versuchen, über die Strecke von 100 Metern aus dem Stand gegen das Flugzeug zu gewinnen. Um es vorwegzunehmen: Es gelang ihm nur bis 50 Meter, denn wie sollte er auch mit nicht mal einem PS gegen die Cessna 172 mit ihren knapp 180 PS gewinnen. Noch dazu startete sie mit Standgas und legte einen Frühstart hin. So stellte Grenz augenzwinkernd fest: „Diesen Wettkampf werden wir noch einmal unter regulären Bedingungen wiederholen!“

Alle Beteiligten schlossen im Vorfeld Wetten ab, wer hier wohl gewinnen würde, reichten sich neben dem Sprinter auf und feuerten ihn kräftig an. Noch eine Weile verbrachten alle Teilnehmer im Anschluss damit, vor allem eines zu erleben, nämlich „Geschenkte Zeit“.

Ein besonderer Dank für dieses Erlebnis gilt den ehrenamtlichen Piloten, allen Helfern und den Vereinen, die die Flugzeuge zur Ver-



fügung gestellt haben, um einen solchen Tag zu ermöglichen: Stefan Kaiser, Thomas Neumann und Holger Altmann (Luftsportclub Gelsenkirchen u. Buer e. V.); Jannis Probst (Geschenkte Zeit e. V.), Hans Helmut Foit (Fluglehrer) und Dr. Volker Günnewig. In 2023 sind vier Flugtage mit je ca. 50 Teilnehmern geplant.

Text und Bilder: Heinz Jürgen Grenz

CAO NRW

Seit März 2022 haben wir die Genehmigung zur Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC). Leider konnte das Privileg der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit nicht mit übernommen werden.

Es tauchen immer mehr Fragen auf, wie dies passieren konnte.

Der Vorgang ist relativ einfach zu skizzieren, jedoch für den Außenstehenden erstmal schwer verständlich.

Wir haben im Jahr 2018 die überwachte Umgebung (das Privileg Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit) ruhend gemeldet (im juristischen Sinne ausgesetzt).

Da das LBA so freundlich war und uns eine Zeit zur Abwicklung der Luftfahrzeuge genehmigt hat, ist diese Urkunde erstmal erhalten geblieben, damit die Flugzeuge weiter betrieben werden konnten. Somit war Zeit gewonnen, die Abwicklung durchzuführen. Nach der Entlassung des letzten Fliegers aus der überwachten Umgebung würde das Privileg dann zurückgegeben. Dies wäre voraussichtlich Ende 2020 der Fall gewesen.

Am 24. September 2019 trat die EU-Regulation 2019/1383 in Kraft, womit die Umwandlung von Part-MF und Part-MG [DE.MF.0501, LBA.MF.0501 und DE.MG.0501, LBA.MG.0501] in Part-CAO [DE.CAO.0019, LBA.CAO.9501] eingeleitet wurde. Mit diesem Datum waren die Lizenzen eingefroren, weil zuerst die Handbücher für die CAO-Genehmigung ausgearbeitet werden mussten. Leider waren in dieser Zeit keine Änderungen an den Privilegien möglich, sodass unser Status „ausgesetzt“ beim Privileg der Führung der Lufttüchtigkeit bestehen blieb. Am 24. März 2022 kam dann unsere neue CAO-Lizenz, mit der das Privileg der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit abgegeben wurde. Wir hatten quasi zwei Jahre länger das Privileg aufgrund dieses Vorgangs.

Mit der Einstellung des technischen Leiters Marcus Maul haben

wir die Voraussetzungen geschaffen, das Privileg der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit wiederzuerlangen. Seit Mitte des Jahres 2022 besprechen wir mit dem LBA die Voraussetzungen und Abläufe der Genehmigung. Das LBA hat durch die neuen CAO-Genehmigungen noch viel Klärungsbedarf und viele Prozesse sind noch im Wandel, sodass dieser Prozess länger dauert als geplant.

Immer wieder taucht die Frage auf: Warum ist das jetzt so kompliziert, wieso geht das woanders einfacher?

Im Rahmen der Einführung des Part-ML sind ein paar „Gemeinheiten“ eingeführt worden, die im täglichen Leben wenig, bei der Winterarbeit aber gravierende Auswirkungen haben können.

Im Part-ML 801 d) steht folgender Satz:

Im Fall einer Freigabe nach Punkt (b)(1) oder (2) kann das freigabeberechtigte Personal bei der Durchführung der Instandhaltungsaufgaben von Personen unterstützt werden, die seiner direkten und ständigen Kontrolle unterliegen.

Dies wird landläufig so interpretiert, dass alle Arbeiten durch den Prüfer überwacht werden müssen. Das stimmt nicht so ganz, denn freigabeberechtigtes Personal ist auch der Pilot-Owner und damit die Leute, die im AMP mit der Lizenz hinterlegt sind. Somit können alle Pilot-Owner-Maßnahmen durch den Pilot-Owner durchgeführt werden, lediglich die Arbeiten oberhalb von Pilot-Owner (Kontrolle der LTA, wie z. B. L'Hotellier-Verschlüsse), werden dann vom Prüfer durchgeführt bzw. überwacht und freigegeben.

Das ARC kann dann im Anschluss an diese Kontrolle durchgeführt werden. Dazu ist eine temporäre Betriebsstätte notwendig, die intern genehmigt wird.

Insgesamt ist die Arbeit papierlastiger geworden und wir arbeiten im Hintergrund mit dem LBA und der EASA zusammen, um diese Probleme anzugehen. Leider geht das nicht so schnell, sodass wir noch eine paar Monate mit dem größeren Aufwand leben müssen.

Wo ist der Unterschied zwischen dem ARC der anderen CAOs und dem AEROCLUB | NRW e. V.:

	Überwachte Umgebung	Nicht in überwachter Umgebung	Im Rahmen der Wartung (100h/Jahreskontrolle)
ARC	Prüfbericht (2 Seiten) ARC (1 Seite)	Prüfbericht (2 Seiten) ARC (1 Seite)	Prüfbericht (2 Seiten) ARC (1 Seite)
	Werden in der CAO vorgehalten	Als Kopie sind die folgenden Unterlagen notwendig - LTA/TM Übersicht, gemäß ML.A.301 d) - AMP, gemäß ML.A.302 - Liste der durchgeführten Reparaturen und Änderungen, gemäß ML.A.304 - Arbeits- und Befundberichte der letzten 12 Monate - Wägebericht - Eintragungsschein - Funkkunde - Lufttüchtigkeitszeugnis - Letztes ARC	Als Kopie sind die folgenden Unterlagen notwendig: - LTA/TM Übersicht, gemäß ML.A.301 d) - AMP, gemäß ML.A.302 - Liste der durchgeführten Reparaturen und Änderungen, gemäß ML.A.304 - Arbeits- und Befundberichte der letzten 12 Monate - Wägebericht - Eintragungsschein - Funkkunde - Lufttüchtigkeitszeugnis - Letztes ARC
Zusätzlich im Rahmen der Wartung			- Betriebsstätte (temp.) - Durchführung der Wartung

Der Unterschied zwischen der Prüfung im Rahmen des Privilegs der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und der 100-Stunden Kontrolle ist in der mittleren und äußeren Spalte dargestellt. Dieser Unterschied ist nicht sehr groß, sodass die-

ser Kritikpunkt nicht gerade zählt. Das Erzeugen und Warten der L-Akte im Rahmen der überwachten Umgebung ist natürlich nicht gerade günstig.

Text: Marcus Maul

Technische Ausbildungen in der Wintersaison 2022-2023

In der letzten Wintersaison wurden 13 verschiedene Kurse vom TA des AEROCLUB | NRW an 42 Tagen in sieben Orten veranstaltet. Dabei konnten sich die 275 Teilnehmer in folgenden Kursen qualifizieren:

Kurs Grundmodul (4x)

Kurs Fortbildung (2x)

Motorenwart 1 und 2 (1x)

Zellenwart Z1 (1x)

Zellenwart Z2 (3x)

Zellenwart Z3 (1x)

Lehrgang Bespannen mit Oratex (1x)

Lehrgang Fallschirmpacker (1x)

Qualifikation zum Erwerb des Technischen Ausweises

Verlängerung des Technischen Ausweises

UL/Motosegler und Echo-Klasse

Holz- und Gemischtbauweise

Faserverbundbauweise

Metallbauweise

Der Technische Ausweis ist nicht tot, er ist als Nachweis der Kompetenz (EU-VO 1321-2014 Part ML Unterabschnitt ML.A.803 – Pilot-Owner-Rechte) notwendig und damit auch Grundlage für die Einbindung des technischen Personals in die Haftpflichtversicherung.

Auch für die Erlangung von L-Lizenzen bilden die Technischen Ausweise die Grundlage.

Herzlicher Dank gebührt dem Team von Lehrkräften für ihren geleisteten Einsatz. Sie werden auch in der Zukunft technische Lehrgänge leiten und so ihr großes Wissen, praktisch wie theoretisch, weitergeben.

Der AEROCLUB|NRW bietet im Bundesvergleich der Landesver-

bände des DAeC mit die meisten Lehrgänge an – und das soll und wird vorerst so bleiben.

Für die nächste Wintersaison sind weitere Veranstaltungen geplant. Um die umfangreichen Tätigkeiten der Zellenwarte zu straffen, wird für alle unterschiedlichen Zellenwarte ein gemeinsamer Grundkurs eingeführt.

Auch wird es Vorbereitungen für die L-Lizenz Prüfungen geben.

Interessenten für die Technischen Ausweise können sich hier https://www.aeroclub-nrw.de/wp-content/uploads/BaTech_Richtlinie_2019.pdf informieren und bei surmiak@aeroclub-nrw.de unverbindlich für Veranstaltungen anmelden; dies erleichtert die Planung.

Text: Walter Linden

Gesetzesänderung: Virtuelle Mitgliederversammlungen sind ohne Grundlage in der Satzung zulässig

Am 09. Februar 2023 hat der Deutsche Bundestag eine Änderung von § 32 BGB beschlossen. Damit ist es nun möglich, Mitgliederversammlungen von Vereinen und Sitzungen von Vereinsorganen auch dann online oder hybrid durchzuführen, wenn dies in der Satzung des Vereins nicht vorgesehen ist.

Zum Hintergrund:

Nach bisherigem Recht erforderte eine Mitgliederversammlung grundsätzlich die körperliche Anwesenheit der Teilnehmer an einem Versammlungsort. Mitgliederversammlungen per Video-Chat o. ä. waren nur zulässig, wenn dies in der Satzung des Vereins ausdrücklich vorgesehen war. Eine solche Regelung hatten nur die wenigsten Vereine in ihrer Satzung. Während der Corona-Pandemie mit ihren massiven Kontakt- und Versammlungsbeschränkungen bedeutete dies, das notwendige, turnusmäßige Mitgliederversammlungen nicht durchgeführt werden konnten. Hiervon betroffen waren auch anstehende Vorstandswahlen oder die jährliche Beschlussfassung über einen Haushalt.

Der Gesetzgeber reagierte zu Beginn der Pandemie sehr schnell, in dem er vorübergehend anordnete, dass Mitgliederversammlungen ausnahmsweise doch per Video-Konferenz durchgeführt werden können und so rechtswirksam gewählt und über Beschlüsse abgestimmt werden konnte. Diese Corona-Sondergesetzgebung ist im August 2022 ausgelaufen.

Die während der Corona-Pandemie gesammelten Erfahrungen haben den Gesetzgeber dazu veranlasst, die Vorschriften des BGB zur Mitgliederversammlung dauerhaft zu ändern.

Hybride Versammlungen

Auch ohne Satzungsregelung ist nun eine hybride Versammlung möglich, bei der ein Teil der teilnehmenden Mitglieder körperlich an einem Versammlungsort anwesend ist und andere Teilnehmer per Video-Konferenz zugeschaltet werden. Die Entscheidung, ob eine herkömmliche Versammlung durchgeführt wird mit ausschließlich körperlicher Anwesenheit am Versammlungsort oder eine hybride Versammlung, trifft das Vereinsorgan, das für die Einberufung der Mitgliederversammlung zuständig ist. Das ist in der Regel der Vorstand.

Entscheidet sich der Vorstand für eine hybride Versammlung, muss er mit der Einladung zur Versammlung den Mitgliedern mitteilen, wie die virtuelle Teilnahme erfolgen kann. Es muss also in der Einladung erklärt werden, mit welcher Software, über welchen Link und mit welchen Zugangsdaten eine Teilnahme möglich ist. Ferner muss geregelt sein, wie die virtuell teilnehmenden Mitglieder Wortmeldungen in die Versammlung einbringen können, wie sie den Beiträgen anderer Mitglieder folgen können und wie die Teilnahme an – offenen oder ggf. geheimen – Wahlen und Abstimmungen erfolgt.

Wie viele Mitglieder dann tatsächlich in Präsenz teilnehmen, ist unerheblich. Es genügt, wenn Mitglieder die Möglichkeit haben ihre Mitgliederrechte an einem Versammlungsort in Präsenz auszuüben und nicht gezwungen sind, online teilzunehmen.

Ausschließlich virtuelle Versammlungen nur per Mitgliederbeschluss

Eine ausschließlich virtuelle Versammlung, bei der alle teilnehmenden Mitglieder nur virtuell anwesend sind, kann nicht durch den Vorstand beschlossen werden, sondern erfordert einen Beschluss der Mitgliederversammlung. Wer sich ausschließlich online versammeln möchte, muss dies in einer Präsenz-Versammlung oder in einer hybriden Versammlung für zukünftige Versammlungen beschließen. Für einen solchen Beschluss genügt die einfache Mehrheit der Mitgliederversammlung. Die Mitgliederversammlung kann den Beschluss auch wieder aufheben.

Abweichende Regelungen in der Satzung sind möglich

§ 32 BGB ist auch in der Neufassung dispositiv. Das heißt, dass andere Regelungen in der Satzung möglich sind. So könnte etwa in der Satzung angeordnet werden, dass Mitgliederversammlungen stets in Präsenz stattzufinden haben. Satzungsänderungen erfordern in der Regel eine ¾-Mehrheit in der Mitgliederversammlung.

Text: Patrick Kreimer

Text des § 32 BGB mit den neuen Absätzen 2 und 3:

- (1) Die Angelegenheiten des Vereins werden, soweit sie nicht von dem Vorstand oder einem anderen Vereinsorgan zu besorgen sind, durch Beschlussfassung in einer Versammlung der Mitglieder geordnet. Zur Gültigkeit des Beschlusses ist erforderlich, dass der Gegenstand bei der Berufung bezeichnet wird. Bei der Beschlussfassung entscheidet die Mehrheit der abgegebenen Stimmen.
- (2) Bei der Berufung der Versammlung kann vorgesehen werden, dass Mitglieder auch ohne Anwesenheit am Versammlungsort im Wege der elektronischen Kommunikation an der Versammlung teilnehmen und andere Mitgliederrechte ausüben können (hybride Versammlung).

- (3) Die Mitglieder können beschließen, dass künftige Versammlungen auch als virtuelle Versammlungen einberufen werden können, an der Mitglieder ohne Anwesenheit am Versammlungsort im Wege der elektronischen Kommunikation teilnehmen und ihre anderen Mitgliederrechte ausüben müssen.

Virtual Offline Contest 2023 – Virtuelles Fliegen mal anders

Seit Anfang des Jahres läuft bereits der Virtual Offline Contest 2023, organisiert durch den Ausschuss Virtueller Luftsport des AEROCLUB | NRW und ausgetragen im Condor Soaring Simulator 2. Wer jetzt denkt: „Mist, ich bin ja schon viel zu spät ...“ – falsch gedacht, denn es besteht noch bis Ende des Jahres die Möglichkeit am Wettbewerb teilzunehmen. Wie das funktioniert? Weiterlesen!

Warum überhaupt ein Ausschuss?

Die Zuständigkeit für virtuelle Sportarten liegt laut DOSB- und LSB-Definition bei den jeweiligen Fachverbänden. Voraussetzung für die Anerkennung virtueller Sportarten als Sport ist die Gemeinnützigkeit. Im September 2021 hat der AEROCLUB | NRW eine Online-Umfrage durchgeführt, um den Bedarf von virtuellem Luftsport in seinen Vereinen und als Verbandsaufgabe zu ermitteln. Das Ergebnis war vielschichtig. Die Aussagen ließen sich clustern in die Bereiche „So was brauchen wir nicht“, „Das gehört zum Thema Ausbildung und Flugsicherheit“ und „Macht hin, sonst verpassen wir den Anschluss“. Mit der Berufung des Landesausschusses Virtueller Luftsport gibt das Präsidium dem virtuellen Luftsport einen Rahmen im Verband und den Ausschussmitgliedern den Auftrag, die Entwicklung des virtuellen Luftsports für die Mitglieder des AEROCLUB | NRW zur anerkannten Sportart zu fördern und mitzugestalten:

- Wettbewerbe planen, organisieren und durchführen
- Konzept „Virtueller Luftsport als Instrument für die Mitgliederbindung und -gewinnung der Vereine“ entwickeln

Wettbewerbssegelflug im Simulator

Virtuell geflogen wird schon lange. Der Microsoft Flight Simulator ist bestimmt einem Großteil ein Begriff. Aber dass es eine weltweite Community gibt, die sich mit dem Wettbewerbssegelflug im Condor Simulator auseinandersetzt und diesen ziemlich aktiv nutzt, um über die Wintermonate zu kommen oder auch im Sommer den ein oder anderen virtuellen Kilometer zu fliegen, ist den meisten nicht geläufig. Das Ganze begann 2006 mit der ersten Version des Condor Segelflugsimulators. Wöchentlich wurden Aufgaben gestellt, welche per Multiplayer ausgetragen und anschließend ausgewertet wurden. Der Condor Club ist dazu das Onlineportal bzw. die Webseite, die einem die Organisation eines solchen Wettbewerbs ermöglicht. In den Wintermonaten sind es bis zu 20 parallel laufende Wettbewerbe. Eine Mitgliedschaft im Condor Club ist kostenlos und man kann sich dort mit den anderen virtuellen Pilot*innen messen. Wie das funktioniert? Condor lässt quasi einen Logger mitlaufen, sodass der Flug aufgezeichnet wird und sich nach dem Flug ein Flight Track oder sogar eine igc-Datei auslesen lässt. Diesen Flight Track kann man nach einem Flug in den Condor Club hochladen und er wird dort ausgewertet.

Aufgaben beim virtuellen Segelfliegen

Die ausgeschriebenen Aufgaben sind vielseitig. Das ist das Schöne am virtuellen Fliegen. Man kann auch mal Aufgaben ausschreiben, die in der Realität aufgrund von Lufträumen oder Sperrgebieten



nicht befliegen werden dürfen. Aber nicht nur „willkürliche“ Aufgaben können gestellt werden, man kann auch die Aufgaben so realistisch wie möglich stellen. Während des FAI Virtual Sailplane Grandprix wurden dieselben Aufgaben wie beim „echten“ Rennen ausgeschrieben. Interessant war dabei, dass die Durchschnittsgeschwindigkeiten der realen und virtuellen Pilot*innen nahezu gleich waren. Sowohl für die Spaßvögel als auch die „virtuell-real“ Fliegenden ist etwas dabei. Und das Schöne ist, mitfliegen darf und kann jeder.

Was braucht man zum virtuellen Segelfliegen?

Es wird das Programm CONDOR 2 benötigt (condorsoaring.com). Es gibt derzeit zwei Versionen: „Condor 2 Standard“ zu 49,99 € und „Condor 2 Pro“ zu 299,99 €.

Der einzige Unterschied zwischen beiden Versionen ist die Anzahl der Segelflugzeuge. Zunächst reicht die preisgünstige Variante mit vier Schleppern, Slowenien als Landschaft und sieben Segelflugzeugen (Blanik, Grunau Baby, Diana 2, Duo Discus XL, Standard Cirrus, Genesis 2 und Antares 18S) aus. Das Programm benötigt 5,5 GB und kann nach den individuellen Bedürfnissen konfiguriert werden. Wenn der PC ruckelt, können leicht einstellbare Veränderungen z. B. bei den Landschaften (Landscapes) die Probleme meist lösen. Ein Joystick ist nicht unbedingt erforderlich, aber sehr empfehlenswert. Wer Wettbewerbe mitfliegen möchte, muss sich noch im Condor Club anmelden. Außerdem braucht man ausreichend Speicherplatz für verschiedene Landschaften, welche alle im Condor Club kostenlos heruntergeladen werden können.

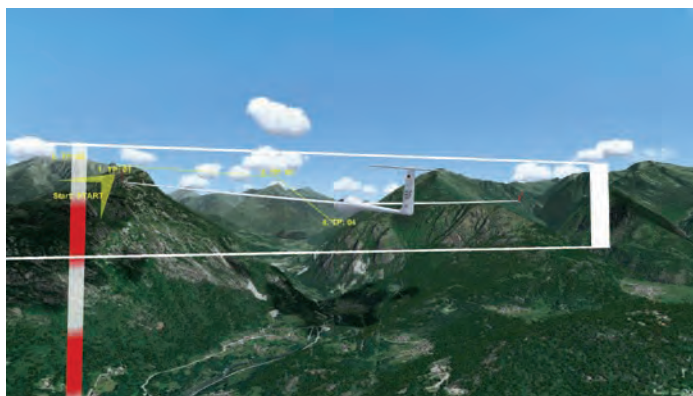
Der Virtual Offline Contest 2023

Seit Anfang des Jahres werden pro Monat zwei Aufgaben vom Ausschuss Virtueller Luftsport im Condor Club ausgeschrieben. Die Tasks findet man im Condor Club: „Strecken“ anklicken und im Feld „Name enthält“ nach „VOC“ suchen. Es gibt pro Monat eine Aufgabe für Anfänger*innen (Standard Level – SL) und eine für Expert*innen (Expert Level – EL).



EL-Aufgabe beim VOC23

Diana 2 auf dem Weg zum ersten Wendepunkt ▶



Diana 2 kurz vor dem Start ▶

Die Aufgaben sind eher so gestaltet, dass sie den Einstieg in das virtuelle Fliegen leichter machen und die Möglichkeiten aufzeigen, die der Condor Simulator bietet. Dabei kann es gerne mal durch ein starkes Lee des Sidelhorns gehen oder im Tiefflug durch die Verdonschlucht. Dabei ist man im Gegensatz zu den sonstigen Aufgaben nur circa 20–50 Minuten unterwegs.

Bis zum Jahresende können also insgesamt 24 Aufgaben geflogen werden. Alle weiteren Informationen zum Wettbewerb und das Onlineanmeldeformular finden sich auf der Webseite des Ausschusses: aeroclub-nrw.de/virtueller-luftsport/

Interview

Jonas Angenendt ist Teilnehmer beim VOC23 und berichtet über seine bisherigen Erfahrungen mit dem Wettbewerb.

Wie lange fliegst du schon Condor?

„Ich habe 2013 angefangen mit diesem Simulator zu fliegen. Mit einigen Pausen nutze ich diesen meist spontan, wann immer es im Alltag mal passt.“

Nutzt du einen Joystick und eventuell Ruderpedale oder sogar eine VR-Brille?

„Da ich hauptsächlich am Streckenflug interessiert bin, nutze ich nur einen Joystick. Ich habe keine Ruderpedale und diese wären für mich hierbei wohl keine Hilfe. Für kunstfliegerische Zwecke oder Starts bei Seitenwind sind Ruderpedale natürlich nötig bzw. hilfreich.“

Warum machst du beim VOC23 mit?

„Mir passt dieser Offline-Wettbewerb zurzeit ganz gut, da ich mich bei ihm nicht nach einem bestimmten Termin richten muss, wie es bei den Online-Wettbewerben der Fall ist. Also hauptsächlich aus zeitlichen Gründen. Weiterhin hat man durch die quasi unendlichen Versuche eher die Möglichkeit, das Beste aus seinen jetzigen Fähigkeiten herauszuholen. Der Vergleich mit Mitfliegern macht mir ebenso Spaß und spornt an, die eigenen Fehler zu minimieren.“

Was ist das Schwierigste bei den Aufgaben?

„Schwierigkeitstechnisch fallen gerade bei relativ kurzen Aufgaben der möglichst präzise Start und die Wenden ins Gewicht. Das Erkennen und optimale Ausnutzen der Energielinien sind, je länger die Aufgabe ist, jedoch wohl entscheidender.“

Welche Aufgabe würdest du gerne fliegen? Hast du Ideen?

„Die bisherigen Aufgaben gefallen mir gerade wegen der überschaubaren Längen ganz gut! Generell mag ich persönlich momentan eher kurze und Vne-lastige Tasks, welche an die Grenze der Flugzeugbelastung gehen. Also vorwiegend Hangfliegerei, ist auch etwas kurzweiliger. So lässt sich halt nur im Simulator fliegen. An sich finde ich alle möglichen, auch langsameren Aufgaben gerade als Training fürs reale Fliegen schön. Klar habe ich Ideen, aber auch nix, was es nicht schon gibt.“

Machst du auch bei anderen Condor Wettbewerben mit?

„Vor ein paar Jahren habe ich das hier und da gerade im Winter mal gerne gemacht. Im Moment fehlt mir da etwas die Zeit und die Ruhe für Online-Wettbewerbe. Im Allgemeinen denke ich, und da gibt es ja Erfahrungsberichte von bekannten Segelfliegern, dass es vom Prinzip her quasi das Gleiche ist wie bei einem richtigen Wettbewerb. Man kann die Vorbereitung, taktische Aspekte, Umgang mit Konkurrenzdruck, Anpassung an Änderungen, präzises Fliegen, Durchhaltevermögen, das Fliegen im unbekannten Gelände, Nachbereitung usw. denke ich schon ganz gut im Simulator trainieren. Davon ließe sich sicher einiges mitnehmen. Im Schnelldurchlauf, kostengünstiger und zeitsparender hat man bestimmte Aspekte abseits vom realen Fluggefühl beim realen Wettbewerb dann schon drauf.“

Wer also noch mitmachen möchte, ist herzlich eingeladen. Es bleibt noch Zeit bis zum Ende des Jahres, die 24 Aufgaben zu fliegen und so am Wettbewerb teilzunehmen.

Text: Reinhold Röder & Ben Fest, Bilder: Reinhold Röder & Ben Fest
Interviewpartner: Jonas Angenendt

NRW AKTIV

16.01.2023–15.05.2023

Die Rubrik „NRW aktiv“ führt Termine auf, die von den ehrenamtlich Engagierten und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Geschäftsstelle für den organisierten Luftsport in dem oben definierten vergangenen Zeitraum wahrgenommen wurden.

Ausschuss Virtueller Luftsport

30.01.2023 Ausschusssitzung unter der Leitung von Ben Fest

Frauen im Luftsport

03.-05.02.2023, Diez a. d. Lahn, Hexentreffen/Treffen der Luftsportlerinnen, Tln. Sybille Krummacher, Angelika Rebischke

03.02., 20.03.2023, Sitzung des DAeC Bundesausschusses Frauen und Familie (BAFF) unter Leitung von Sybille Krummacher

23.02.2023, Online, Lean Coffee Gender unter Leitung von Sybille Krummacher, Referentin Nina In-Veen

13.03., 18.04.2023, Sitzung des Genderausschusses unter Leitung von Sybille Krummacher, Tln. G. Schmidt

22.03.2023, Besprechung der PSG-Arbeitsgruppe

29.03.2023, Vorbesprechung Risikoanalyse-Workshop mit LSB NRW

26.04.2023, Online, Lean Coffee Gender unter Leitung von Sybille Krummacher, Referentin DAeC

Kommunikation und Marketing

27.01.2023, Duisburg, Sitzung LSB-HF6 (Digitalisierung) D. Blobel ist Teil des Startteams Digitalisierung

31.01.2023, Online-Besprechung, Aktuelles: Verwendungsnachweis WS-22-2, Ausschreibung WS23-1a, Tln. Sybille Krummacher und Daniela Blobel

31.01.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee PR, Thema: Push-/Pull-Marketing, Referent: Christian Weidemann vom LSC Hamm, Tln. G. Schmidt

08.02.2023, Duisburg, Ressortbesprechung Kommunikation und Marketing, Tln. D. Blobel, G. Schmidt

08.03.2023, Duisburg, Ressortbesprechung Kommunikation und Marketing, Tln. D. Blobel, G. Schmidt, M. Ritter

10.04.2023, Duisburg, Ressortbesprechung Kommunikation und Marketing, Tln. G. Schmidt, M. Ritter

05.05.2023, Online, Redaktionskonferenz der HV Luftsportmagazin, Tln. G. Schmidt

LSJ/NRW bewegt seine KINDER!

17.01.2023, Planungstreffen Jugendvergleichsfliegen NRW

19.01.2023, Austauschtreffen mit dem LSB NRW zur Erstellung von Schutzkonzepten

23.01.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee LSJ, Thema: Das neue NRW-Jugendschutzgesetz, Referentin: Nina In-Veen

26.01.2023, Planungstreffen AIRLEBNIS

24.02.2023, Vereinsentwicklung: Profilierung eines Mitgliedvereins

06.03.2023, Planungstreffen Streckenfluglehrgang

16.03.2023, 2. Planungstreffen AIRLEBNIS

17.-19.03.2023, Jugendleiterlehrgang 2022/2023 Teil 2 in Viersen

17.-19.03.2023, Frühjahrstagung der Luftsportjugend Deutschland in Berlin. Laura Blega hat teilgenommen.

27.04.2023, Münster, Präsenztreffen zwischen Landesjugendleitung und Geschäftsstelle

Modellflug

07.02.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee Modellflug, Thema: Neues Recht im Modellflug

23.02.2023, Online, F3/F5 Arbeitstagung, Tln. E. Höfs

28.02.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee Modellflug, Thema: Geländeausweisung, neues Recht, Tln. E. Höfs, G. Schmidt

20.03.2023, Online, Modellflugbesprechung, Tln. T. Neumann, E. Höfs, G. Schmidt, B. Langanke

21.03.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee Modellflug, Thema: Neues Recht im Modellflug, Tln. E. Höfs

30.03.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee Modellflug, Thema: Geländeausweisung, Tln. E. Höfs

31.03.2023, Sitzung der Modellflugkommission NRW, Tln. E. Höfs

Präsidium/Geschäftsleitung

13.02.2023, Online, GfP-Sitzung, Tln. T. Neumann, E. Höfs, G. Schmidt, J. Frese, M. Podworny, P. Kreimer, B. Langanke

15.02.2023, Online, Präsidiumssitzung, Tln. T. Neumann, E. Höfs, G. Schmidt, J. Frese, M. Podworny, P. Kreimer, B. Langanke

24.02.2023, Oerlinghausen, Mitgliederversammlung der Segelflugschule Oerlinghausen, Tln. T. Neumann, B. Langanke

01.03.2023, Online, GfP-Sitzung, Tln. T. Neumann, E. Höfs, G. Schmidt, J. Frese, B. Langanke

15.03.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee für Vorstände, moderiert von B. Langanke, begleitet von Vizepräsidentin E. Höfs referiert Jochen Grahn von der ARAG zur Sporthilfeversicherung des LSB

16.03.2023, Oerlinghausen, 1. Spartenstich, Tln. T. Neumann, B. Langanke

16.03.2023, 1. Sitzung Haushaltsausschuss, Tln. T. Neumann, E. Höfs, G. Schmidt

23.03.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee für Vorstände, moderiert von B. Langanke, begleitet von Vizepräsidentin E. Höfs referiert Nicole Frentzen von der VBG über das Versicherungspaket für Funktionäre und Vorstände

29./30.03.2023, Kassel, Geschäftsführertagung des DAeC, B. Langanke vertritt den Verband

12.-13.05.2023, Oerlinghausen, Klausurtagung Präsidium, Tln. T. Neumann, E. Höfs, G. Schmidt, J. Frese, M. Podworny, B. Langanke

Technik

14.03.2023, Online, Virtuelles Lean Coffee Technik, Thema: Wege zum klimaneutralen Flugbetrieb

01.04.2023, Fulda, Bundesausschuss Technik, Tln. Walter Linden, Marcus Maul

19.-23.04.2023, Friedrichshafen, AERO 2023 Technischer Betrieb, CAO, VOC, Tln. Ben Fest, Marcus Maul, Jan Sellerbeck

Ausbildung

20.01.2023, Matthias Podworny führt Abstimmungsgespräche bezüglich der ATO mit der Geschäftsstelle durch

27.01.2023, Matthias Podworny, Volker Engelmann führen Abstimmungsgespräche bezüglich der ATO mit Geschäftsstelle durch

06.02.-11.02.2023, Matthias Podworny und Volker Engelmann führen den ersten Teil des Motorfluglehrerlehrgang durch

12.03.2023, Matthias Podworny nimmt mit Vertretern der Bezirksregierung Münster die Lehrproben der angehenden Motorfluglehrer ab

Eure Kontaktpersonen

AEROCLUB | NRW e. V.
Friedrich-Alfred-Allee 25
47055 Duisburg
Tel.: 0203 / 77844-0
Fax.: 0203 / 77844-44
info@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

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

N. N.
Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 0203 / 77844-52
redaktion@aeroclub-nrw.de

Mona Ritter
Assistentin Kommunikation und Marketing
Tel.: 0203 / 77844-52
marketing@aeroclub-nrw.de

Nicole Schubutz
Sekretariat
· Mitgliederverwaltung
· 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

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

Manuela Mauter
Sachbearbeiterin Ausbildung
Tel.: 0203 / 77844-14
mauter@aeroclub-nrw.de

Janina Nentwig
Fachkraft Ganztags
Tel.: 0203 / 77844-31
nentwig@aeroclub-nrw.de

Marcus Maul
Leiter der Technischen Betriebe
Leiter CAO
Tel.: 0203 / 77844-22
maul@aeroclub-nrw.de

Pamela Surmiak
Technische Lehrgänge und Ausweise
· Außenlandegenehmigungen
Tel.: 0203 / 77844-51
surmiak@aeroclub-nrw.de



Luftsportjugend NRW

Nina Int-Veen
Jugendbildungsreferentin
Tel.: 0203 / 77844-22
nina@lsj.de
int-veen@aeroclub-nrw.de

Janina Nentwig
LSJ-Büro
Tel.: 0203 / 77844-31
janina@lsj.de
nentwig@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

Impressum

Herausgeber

AEROCLUB | NRW e. V.
Vertreten durch
Tamara Neumann (Präsidentin)
und Gunter Schmidt (Vizepräsident)
Friedrich-Alfred-Allee 25
47055 Duisburg
Tel.: 0203 / 77844-0
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

verantwortlich i.S.d.P.

Boris Langanke (Geschäftsführer)

Redaktionsleitung

Mona Ritter
redaktion@aeroclub-nrw.de

Redakteure

Das Redaktionsteam besteht aus Vertretern der Sportfachgruppen und Gremien:

Ausbildung Matthias Podworny,
matthias.podworny@t-online.de
Ballonsport Wilhelm Eimers,
Benjamin Eimers, ballon@ballon.org
Fallschirmsport Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Förderverein für Leistungssegelflug
NRW e. V. info@foerdervereinnrw.de
Fragen der Gleichstellung
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend Laura Blega,
laura@lsj.de

Luftsportschule des Verbandes
info@segelflugschule-oerlinghausen.de

Modellflug Evelyn Höfs,
wue.hoefs@t-online.de
Motorflug/Ultraleichtflug

Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug Thomas Kurz,
kurz@aeroclub-nrw.de

Technik Jan Frederik Frese,
frese@aeroclub-nrw.de

Umweltbeauftragter Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

Verlag

Helko Verlag Inh. Harald Helm,
56072 Koblenz

Gestaltung Britta Schönecker,
Büro für Gestaltung

Druck Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Lektorat Georg Bungter, Heike Schiemann

Die mit Namen gekennzeichneten Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber wieder.

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

Save the Date: Hexentreffen 2024 beim AMF

Das 48. Treffen der Luftsportlerinnen findet vom 26.–28.01.2024 in Baden-Württemberg statt

Der Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug e. V. (AMF) richtet vom 26.–28.01.2024 das kommende Hexentreffen aus. Der Austragungsort ist ganz in der Nähe des Flugplatzes Hahnweide in Kirchheim unter Teck. Alle Informationen zum spannenden Programm und zur Anmeldung demnächst unter www.AMFHexentreffen2024.de.



AMF Streckenflugtraining 13.08.–18.08.2023 Klippeneck

Du bist eine ambitionierte Streckenfliegerin und möchtest deinen Horizont erweitern? Oder du suchst den Einstieg in das Streckenfliegen? Dann bist du hier richtig!

Sechs qualifizierte Trainer freuen sich auf deine Anmeldung für das AMF-Streckenflugtrainingslager auf dem Klippeneck vom 12.08. (Anreisetag) bis 18.08.2023 (Abreisetag).

Was wird erwartet? Du bringst eine Segelfluglizenz und mindestens 50 Stunden nach Lizenzerhalt mit, hast eine gültige F-Schlepp-Berechtigung und in 2023 bereits fünf F-Schlepp-Starts absolviert. Im Gepäck hast du ein Flugzeug und mindestens eine/n Helfer/in. Die Anmeldung ist bis zum 30.06.2023 möglich. Mehr Infos unter www.am-foerderverein.de -> Aktuelles.

IGC Vollversammlung Kopenhagen:

Entwicklung Frauen im Luftsport/ Segelflug

Auf der International Gliding Commission (IGC)- Vollversammlung, die vom 03. bis zum 04. März 2023 in Kopenhagen stattgefunden hat, stand der TOP „Country Development“ – konkret mit dem Schwerpunkt „Entwicklung Frauen im Luftsport Segelfliegen“ – auf der Agenda. Zahlen belegen, dass der Frauenanteil im Segelflugsport in Europa und weltweit stagniert. 7 % sagt die Statistik, nur in Asien ist der Zuwachs prozentual höher, allerdings von einer sehr niedrigen Quote ausgehend. Die Airsports Commissions in der FAI sind sich heute einig, dass der geringe Frauenanteil im Luftsport ein großer Nachteil für den Sport ist. Gisela Weinreich von der Vereinigung deutscher Pilotinnen (VDP) hat die Ergebnisse der Sitzung, in die auch eine Studie der Anthropologin und Segelfliegerin Perle Møhl aus Dänemark



Gisela Weinreich
Foto: VDP



eingeflossen ist, zusammengefasst. Ihren Bericht finden Sie hier: <https://helko-verlag.de/igc-vollversammlung-entwicklung-frauen-im-luftsport-segelflug/>

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsagen aller Art

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

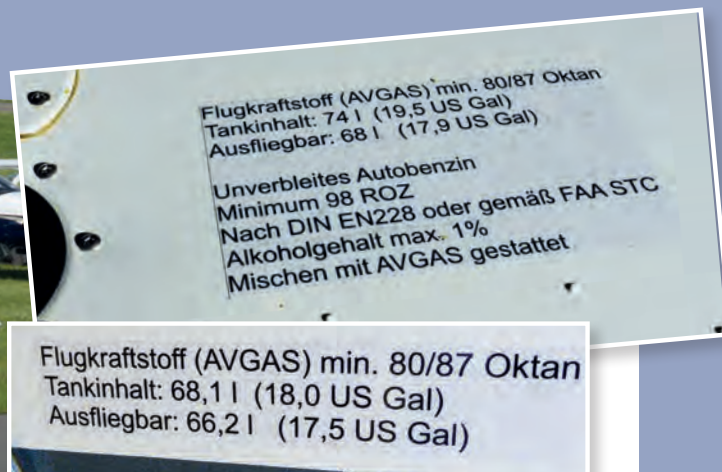
Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50

www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



20 Jahre MOGAS

Ein Erfahrungsbericht



- ▲ Beschriftung Flächentank
- ▲ Beschriftung Reservetank
- ◀ Die D-ENFY, Fotograf: Daniel Schwinn

Auf der Basis von STCs (Supplemental Type Certificates) der amerikanischen Firma Petersen Aviation Inc. sind mittlerweile eine Vielzahl von Flugzeugen mit Continental- und Lycoming-Flugmotoren für den Betrieb mit Auto-Fuel, auch MOGAS genannt, zugelassen. Entsprechende EMZ (Ergänzende Musterzulassungen) wurden vom LBA veröffentlicht.

Grundsätzlich unterscheiden sich AVGAS und MOGAS in der chemischen Zusammensetzung. So wird im STC darauf hingewiesen, dass

- der Alkoholgehalt im MOGAS maximal 1% betragen darf
- nur bestimmte Autokraftstoffe verwendet werden dürfen
- durch den niedrigeren Siedepunkt von MOGAS eine erhöhte Gefahr von Dampfblasenbildung besteht
- ebenfalls durch den niedrigeren Siedepunkt eine erhöhte Gefahr von Vergaservereisung besteht
- die Tankbeschriftungen entsprechend geändert werden müssen
- zur Schmierung mit Blei immer mal wieder AVGAS getankt werden sollte (in unserem Fall: alle 75 h)

Schaut man sich im Netz um, so wird man feststellen, dass die Meinungen zum Betrieb von Lycoming- oder Continental-Motoren mit MOGAS sehr unterschiedlich sind. Ich möchte daher hier unsere Erfahrungen beschreiben.

Meine Frau und ich betreiben seit 40 Jahren eine F172D mit einem O-300 Rolls-Royce-Motor. Im Jahr 2002 erfolgte die „Umrüstung“ gem. STC. Eine technische Umrüstung, wie z. B. bei der PA-28, war nicht erforderlich; es mussten lediglich die Tankschilder erneuert werden, weiterhin wurde der Motor durch eine spezielle Schelle am Öleinlaufstutzen gekennzeichnet und auch die Dokumentation wurde aktualisiert.

Seitdem wurde das Flugzeug zu ca. 80% mit MOGAS betrieben. Folgendes ist uns dabei aufgefallen:

- Alkoholgehalt: An unserem Heimatflugplatz wird MOGAS bei der Anlieferung getestet und nur, wenn der Alkoholgehalt unter 1% liegt, wird die Lieferung akzeptiert.

- Motorleistung: Wir konnten keinerlei Unterschiede zwischen MOGAS und AVGAS feststellen, max. Standlaufdrehzahl sowie auch Steigleistung etc. waren bei beiden Betriebsstoffen gleich.
- Dampfblasenbildung: Wir sind auch bei großer Sommerhitze mit MOGAS geflogen und hatten keinerlei Probleme mit Dampfblasen. Um sicherzugehen, z. B. bei längeren Flügen über Wasser, tanken wir allerdings im Hochsommer für besondere Flüge AVGAS.
- Vergaservereisung: Dadurch, dass beim O-300 der Vergaser an der Ölwanne angeflanscht ist, hatten wir nie Probleme mit Vergaservereisung, selbst beim (legalen) Flug durch Wolken blieb der Vergaser immer frei. Das einzige Mal, wo wir in 40 Jahren die Vergaservorwärmung wirklich benötigten, lag es an einem zugefrorenen Luftfilter.
- Zündkerzen: Die Reinigung der Zündkerzen ist bei der Verwendung von MOGAS erheblich einfacher. Ein oder zwei Striche mit der Stahlbürste reichen vollkommen, es ist nicht mehr erforderlich, Bleiablagerungen mühsam zu entfernen.

Probleme bei der Benutzung von MOGAS:

- **O-Ringe:** MOGAS ist etwas aggressiver gegen Dichtungsmaterialien. Das hat dazu geführt, dass der O-Ring (Part No.: MS29513-007) im Fuel Drain Unit schneller verschlissen ist. Dadurch sind einige Liter MOGAS auf den (nagelneuen) Bugradreifen gelaufen. Dieser wurde dadurch zerstört.

Auch die O-Ringe in der Primerpumpe (Part No.: MS29513-012) verschleifen schneller, wenn sie mit MOGAS in Kontakt kommen. Auf der amerikanischen Internetseite des Lieferanten wird darauf auch ausdrücklich hingewiesen, dieser Hinweis fehlt leider auf der europäischen Seite derselben Firma.

Mittlerweile werden diese O-Ringe auch in anderen, beständigeren Materialien angeboten. Erfahrungswerte hierzu liegen mir noch nicht vor.

Die oben erwähnten O-Ringe werden bei unserem Flugzeug bei jeder 100h-Kontrolle überprüft und ggf. erneuert.

- **Zusatztank:** Unsere Cessna ist mit einem 68-l-Zusatztank im Gepäckraum ausgerüstet. Die Reichweite des Fliegers ist dadurch nur noch „biologisch begrenzt“, wir konnten damit etliche Flüge von über sechs Stunden durchführen.

Gleich nach der Umrüstung, nach dem ersten Befüllen des Tanks mit MOGAS, mussten wir feststellen, dass der gedrainte Kraftstoff aus diesem Tank sich bräunlich verfärbt hatte. Der Tank wurde daraufhin in der Werft endoskopisch überprüft, Schäden und auch die Ursache der Einfärbung konnten nicht festgestellt werden.

Da keinerlei Informationen über die MOGAS-Verträglichkeit des Tanks (Dichtungsmaterial, Schwimmer etc.) verfügbar sind, befüllen wir diesen Tank aus Sicherheitsgründen nur noch mit AVGAS.

Zusammengefasst sind wir in über 20 Jahren mit der Verwendung von MOGAS sehr zufrieden. Für unsere Cessna ist MOGAS ein gut geeigneter Kraftstoff, was sicher auch mit der einfachen Beschaffenheit des Benzinsystems und des Motors zusammenhängt (Vergasermotor, keine Benzinpumpe, Schwerkrafttransport des Benzins etc.).

Unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit und auch der Ungewissheit bez. AVGAS und des Nachfolgetreibstoffs (Preis, Lieferbarkeit etc.) halte ich MOGAS für eine gute Alternative, wo immer die Verwendung zugelassen ist.

So wurden beispielsweise auch unsere vereinseigenen PA-28 auf MOGAS umgerüstet (Einbau einer zweiten Benzinpumpe, Start und Landung nur Tankschaltung rechts). Auch hier ergaben sich im Betrieb (wie mir unsere Flugzeugwartin Pia Bevier mitteilte) keine nennenswerten Probleme.

Vor der Verwendung von MOGAS in nicht dafür zugelassenen Flugzeugen möchte ich ausdrücklich warnen. Abgesehen von möglichen Triebwerkproblemen wird im Fall eines Unfalls die Verwendung des nicht zugelassenen Treibstoffs als grobe Fahrlässigkeit gewertet, was dazu führen kann, dass hohe Regresszahlungen vom Versicherer gefordert werden.

Ein Unfall, der laut BFU u. a. auf die Verwendung von nicht zugelassenem Treibstoff zurückzuführen ist, wurde im Untersuchungsbericht BFU20-0684-3X beschrieben.

Ich möchte mit diesem Artikel dazu motivieren, dass auch andere Fliegerkameradinnen und -kameraden hier ihre Erfahrungen mit MOGAS veröffentlichen.

Text: Jörg Henkel-Ernst



PERSONEN RETTUNGSFALLSCHIRME

JUNKERS



NOCH FRAGEN?

+49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

Oratex: Bespannungsworkshop mit der Firma Lanitz



Der AEROCLUB | NRW e. V. hat kürzlich in Kooperation mit der Firma LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH und dem LSV Radevormwald einen Lehrgang zum Bespannungssystem Oratex durchgeführt. Hier der Erfahrungsbericht:

In den Vorgesprächen zum Lehrgang war schnell klar, dass ein solcher Workshop mit ein, zwei Bauteilen wenig sinnvoll ist, da zwar die eigentlichen Arbeitsschritte sehr kurz sind, aber zwischen den einzelnen Schritten einige Wartezeit vergeht. Das Endresultat wäre z. B. ein Seitenruder in ca. vier Tagen zu bespannen. In ungefähr der gleichen Zeit kann man jedoch laut Aussage von Siegfried Lanitz ein Flugzeug komplett bespannen. Das bestätigten Luftsportler aus dem AEROCLUB | NRW, die bereits Erfahrung mit dem System gesammelt haben.

Mit dieser Erkenntnis reifte die Aufgabenstellung für den Workshop und gesucht wurde ein Flugzeug in Holz- oder Gemischtbauweise, das im Rahmen eines Workshops bespannt werden musste. Idealerweise ein Flugzeug, das sowieso kurz vor einer Grundüberholung steht.

Auf diese Weise können gleich drei Probleme auf einmal angegangen werden, die aktuell stärker denn je in den Vordergrund drängen:

- fehlende Erfahrung und mangelndes Wissen bei Vereinsmitgliedern in jüngerem bis mittlerem Alter im Bereich der Holzwerkstoffe
- fehlende Erfahrung im Bereich von Grundüberholungen im Vereinsbetrieb
- alternder Flugzeugbestand, der nach und nach überholt werden muss

Bei einer Grundüberholung mit klassischen Systemen (Baumwolle bzw. Ceconite) kann bei einem Holzflugzeug von ca. 2000 Arbeitsstunden ausgegangen werden. Am Anfang ist die Euphorie groß, sobald dann die ersten Reparaturen erledigt sind, kommt die Durststrecke.

Der Lehrgang sollte genau da ansetzen, dass – wenn die Holzreparaturen erledigt sind und die Struktur vorbereitet ist – binnen fünf

Tagen das Flugzeug soweit bespannt ist, dass alle Teile zumindest weiß sind. Die Dekorfolien können anschließend angebracht werden. Durch diese Maßnahme bekommt das Projekt einen externen Anschub, mit der Hoffnung, dass wieder genug Motivation im Verein aufkommt, sodass die Arbeiten im Verein zu Ende geführt werden können.

Der Ablauf: Dem Motorsegler des LSV Radevormwald – einer RF5B – stand eine Grundüberholung bevor. Der Verein hatte bereits in der Vergangenheit mit dem Bespannen des Flugzeuges mit Oratex geliebäugelt, jedoch aufgrund der damaligen Einschränkung, dass nach ca. sieben Jahren ein Prüfstück aus der Oberseite der Bespannung geschnitten werden musste, diese Idee verworfen. Die Entfernung der Prüfstücke und die anschließende Reparatur traf auf keine Akzeptanz bei den Mitgliedern. Dank des Entwicklungsbetriebes der Aircraft Design Certification GmbH (AD&C) ist dies heute durch eine Prüfung mit einem Unterdrucktester – dem Maltetest – ersetzt worden, sodass keine Prüfstücke mehr entfernt werden müssen. Daher waren die grundsätzlichen Voraussetzungen gegeben, Oratex als Bespannstoff zu wählen.

Das Fazit: Das Ergebnis kann sich sehen lassen, auch wenn nach der Bespannung noch viel Zeit für den Zusammenbau ansteht. Das System Oratex hält, was es verspricht: ein einfach aufzubringendes System zu sein, das ein sichtbar schnelleres Ergebnis erzielt als es andere System bisher können.

Das Flugzeug hat eine Gewichtsreduktion von 17 kg erfahren, die Gesamtstunden belaufen sich auf 1089 Arbeitsstunden. Dadurch konnten fast 1000 Arbeitsstunden, die für den Spannlack, den Füller und den Decklack aufgebracht werden müssen, eingespart werden.

Auf diesem Wege möchten wir nochmals den Kollegen in Radevormwald für ihr entgegengebrachtes Vertrauen danken und auch für die herzliche Bewirtung aller.

Text und Fotos: Marcus Maul

Der Ablauf des Lehrgangs gestaltete sich wie folgt:



Tag 1:

- Theoretische Einweisung in das Material Oratex und dessen Verarbeitung
- Erzeugen der Zuschnitte für Flügelbereich, Anklappflügel, alle Ruder und Rumpf
- Bestreichen aller Oratexflächen mit Heißkleber



Tag 2:

- Zweiter Durchgang des Bestreichens aller Oratexflächen mit Heißkleber
- Zweiter Durchgang des Bestreichens aller Holzrippen und -flächen mit Heißkleber
- Anbringen der Bespannung mittels Föhn auf Flügel, Anklappflügel, Höhenruder und Seitenruder



Tag 3:

- Bügeln der aufgebrauchten Oratexbespannung
- Beginn des Bespannens des Rumpfes
- Beginn des Bespannens der beweglichen Teile von Seitenruder, Höhenruder, Querruder und Trimmruder mittels Föhn



Tag 4:

- Fertigstellung der Bespannung und Bügeln aller noch nicht gebügelter Flächen

Tag 5:

- Restarbeiten

aero[✈]-REWEB.com

Luftfahrt Restwertbörse

europaweite Plattform zur Restwertermittlung, sowie für
Zwangsversteigerung und Insolvenzverkauf von Luftfahrzeugen

Infos unter: aero-reweb.com



„Christian Fliegt“

mit großem F, starkem Engagement und vielen Followern



▲ Außenlandung in Weißweiler

Der Spaß kommt beim Drehen der Youtube-Videos nicht zu kurz ►

Um seine eigenen Abenteuer zu teilen und für den Segelflugsport zu werben, eröffnete Christian vor einigen Jahren seinen eigenen YouTube-Kanal „Christan Fliegt“. Darüber engagiert er sich im Bereich Marketing für unseren Luftsport. Durch einen Vortrag über Vereinsmarketing im monatlich stattfindenden LeanCoffee Abend wurde die Redaktion auf ihn aufmerksam. Doch wie begann Christians Streckenflugkarriere überhaupt und was steckt hinter seinem YouTube-Kanal?

Nachdem Christian mit 15 Jahren mit dem Segelfliegen in Hamm begonnen hatte, hielt er bereits 18 Monate später die Lizenz in den Händen. Zu seiner Ausbildungszeit sagt er selbst, dass es mit 20 aktiven Schülern am Platz meist eine Kunst war einen Sitzplatz in der ASK21 zu ergattern, dass aber die Zeit ihn charakterlich definitiv geformt hat. Mit dem Scheinerhalt war er dann umso glücklicher endlich unabhängig von den Flugaufträgen zu sein.

Doch nachdem er mit seiner Ausbildung fertig war, ging das Abenteuer Fliegen für Christian erst richtig los. Die Leidenschaft für den Streckenflug entdeckte er erstmals im Fliegerlager in Lüsse. Mit Karte und Kompass durfte er sich neben dem 50 km-Flug auch bei weiteren Streckenflügen in einem SZD-51-1 Junior austoben. Einige Zeit nach seinem Scheinerhalt entschloss er sich dann trotz fehlenden Rückholers, einige hundert Meter über Hamm einfach loszufliegen. Er machte sich bewusst, dass er nie ins Machen kommen würde, wenn er nicht einfach mal den ersten Schritt wagte. Mit dem gleichen Gedanken meldete er sich auch auf seinem ersten

Wettbewerb an der Porta Westfalica an, den er jedem Einsteiger nur wärmstens empfehlen kann. Obwohl er bis zu dem Zeitpunkt kaum etwas von dem Wettbewerb mitbekommen hatte, lief nach der Anmeldung alles wie von allein. Während des Wettbewerbs nahmen die erfahreneren Piloten ihn an die Hand, erklärten ihm die Onlineplattform ‚Copilot‘ und zeigten Möglichkeiten von Streckenfluglehrgängen auf. Außerdem konnte er während des Wettbewerbs seine erste Hangflugerfahrung machen. Morgens bekam er eine Einweisung im Doppelsitzer und nach dem anschließenden Frontdurchgang gab es die eigentliche Wertungsaufgabe, in welcher er auch direkt den zweiten Platz in der Tageswertung belegen konnte.

„Seitdem hangele ich mich auf diese Weise weiter, von Station zu Station stets auf der Suche nach der nächsten Gelegenheit, welche mir die nächste Tür öffnet.“ Christian versucht sich stets weiterzuentwickeln und zu verbessern, und so musste eines Tages, nachdem mit der Vielfliegerei das Kapazitätssende der Vereinsflugzeuge erreicht wurde, ein eigenes Flugzeug her. Nach viel Beratung und der Betrachtung unterschiedlicher Modelle entschied er sich schlussendlich für eine LS1D mit 2950 Stunden. Im Winter stand dann die 3000 h-Kontrolle an und kurzerhand wurde zusätzlich noch der Rumpf in Eigenregie neu lackiert. Pünktlich fertig, stand dem nächsten Abenteuer in Südfrankreich nichts mehr im Weg. Seitdem wird jedes freie Wochenende zum Fliegen genutzt, um seinem fliegerischen Ziel, „die LS1 eines Tages sowohl fliegerisch als auch technisch auszureizen“, stetig nachzugehen.



▲ Selfie in der DG 300

◀ Mit dem neuen I-Brett beim D-Kadertraining in den Alpen

D-Kader Training an der Serre de Montagne ▶

Als Jungscheininhaber entschloss sich Christian dann dazu, seine Abenteuer mit der Welt zu teilen. So entstand der YouTube-Kanal „Christian Fliegt“. Damals war das Ziel, die Zuschauer auf seinem Weg mitzunehmen. Mittlerweile möchte er vor allem für den Segelflugsport werben sowie Flugschülern und Jungscheininhabern einen Ausblick auf die Zeit nach dem Schein geben und sie dazu ermutigen, sich auch mal aus dem Gleitbereich des Platzes zu entfernen. Auch wenn es mal schwieriger wird, soll über den YouTube-Kanal ein Ausblick auf die schönen Seiten des Segelfliegens geschaffen werden. Christian erzählt, dass er auch selbst einige Male kurz davor war aufzuhören, aber er ist froh, dass er sich jedes Mal wieder aufrufen konnte und weitergemacht hat. Auch ihm persönlich brachten die sozialen Netzwerke einen großen Mehrwert für das Segelfliegen, denn er konnte durch das direkte Feedback sehr viel dazulernen. Egal ob durch technische Anregungen oder neue Kontakte, die Kommentare können einem stets weiterhelfen. Und auch andersherum versucht Christian, durch das Beantworten offener Fragen seinen Followern zu helfen. Denn „durch ein funktionierendes Miteinander unter Fliegerkollegen macht das Fliegen umso mehr Spaß.“

Text: Leonie Naber
Fotos: privat

Steckbrief Christian Weidemann

Alter: 24

Wohnort: Hamm/Braunschweig

Verein: LSC Hamm

Lizenzen: SPL, TMG, Kunstflug, Gummiseil Startberechtigung

Beruf: Student der Wirtschaftsinformatik in Braunschweig



@christian.fliegt



Christian Fliegt

Erfolge/Ehrenamt: D-Kader und qualifiziert für die DMJ Zellenwartschein



Kennst du jemanden aus der Luftsportjugend, die/den wir im Magazin vorstellen sollen?

Voraussetzung: Sie/er zeigt viel Engagement für den Verein oder unser schönes Hobby.

Dann schreib uns eine E-Mail an redaktion@luftsportmagazin.de

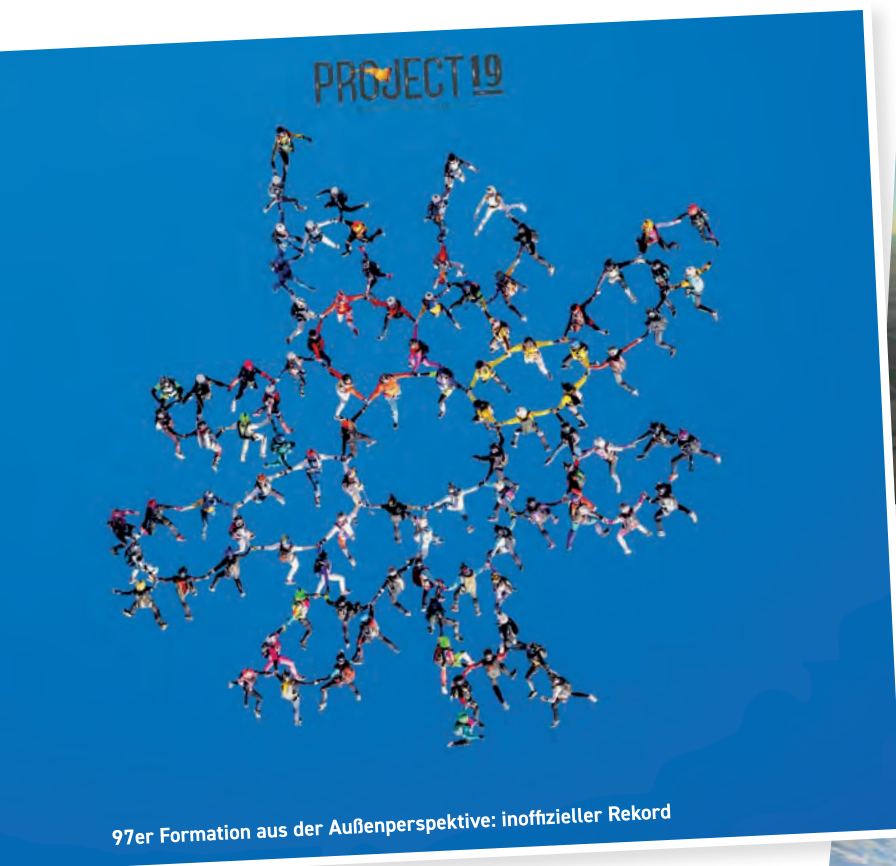


B4Takeoff.net
Dein elektronisches Flugbuch
GPS-Tracking von Flügen, Lizenzüberwachung,
Instandhaltung, Statistiken und vieles mehr...



Frauenweltrekord im Formationsspringen

Anabel Brugger aus Nordrhein-Westfalen nahm als einzige Deutsche und zweitjüngste Springerin an der Großformation in Arizona teil



97er Formation aus der Außenperspektive: inoffizieller Rekord

Anabel Brugger ist als zweitjüngste Springerin mit 120 Frauen aus 23 Ländern im November in Eloy, Arizona, zusammengekommen, um eine 100er-Formation zu bilden. Das wurde nur knapp verfehlt, doch am Ende hieß es: Frauenweltrekord mit 80 Frauen.

Die 21-Jährige aus Bochum hatte die Einladung für den Wettbewerb im August 2022 durch ein „Tryout“ beim Vector Festival in Schweden erhalten. Ihre zuvor größte Formation bestand aus 20 Springerinnen aus einem Flugzeug. Deswegen hatte sie trotz der Erfahrung aus 700 Sprüngen großen Respekt vor den Formations-sprüngen. Die Freunde von der Home Dropzone Marl unterstützten sie während der Vorbereitung ebenso wie Philipp Exner mit gemeinsamen Sprüngen sowie der Zuspruch ihrer Freunde aus Fehrbellin und ihrem Airberlin-Team. Auch ihr Freestyle Team „Airrows“ mit Fritz und Sven stand immer an ihrer Seite.

In Arizona angekommen absolvierte sie zunächst ein paar Sprünge, um sich mit der Landung in der Wüste vertraut zu machen. Montags ging es in 20er-Gruppen und mit Tunnelfliegen los. Anabels erster Sprung lief nicht nach Plan, sie war nervös. Doch sie beruhigte sich selbst und nach weiteren Warm-up-Sprüngen, einem ausführlichen Briefing und einem finalen Meeting waren abends alle in ihrem Selbstbewusstsein gestärkt und bereit für die erste Großformation am nächsten Tag.

Der zweite Tag startete direkt mit 100 Frauen in fünf Flugzeugen auf 19.000 Fuß. Die Teilnehmerinnen machten fünf Sprünge, alle ohne Griffe zu nehmen, bis auf die 40er-Formation. Anabels Slot



war ein Dive Slot, Second Stinger am Second Pod, hinter dem blauen Pod aus der Basis. Auch die First Stinger durften an der 40er-Basis beim dritten Sprung ihre ersten Griffe nehmen. Dadurch flog die Formation „calm and smooth“. Die Springerinnen konzentrierten sich auf ihren Slot im „Stadium“ und darauf, auf Head-Level zu fliegen (einen Kopf tiefer als die Person vor dir), durch das Zentrum der Formation auf den Cross Partner schauend. Anabel gehörte zum äußeren Layer der Fliegerinnen und durfte ihren Griff erst bei den letzten beiden Sprüngen des Tages nehmen, die Pod Closer nahmen ihren ersten Griff erst beim fünften Sprung. Weil das gut funktionierte, hatten die Springerinnen ein Erfolgserlebnis.

Am nächsten Tag lief es gut. Die Teilnehmerinnen schafften vier Sprünge, bei denen ein Großteil dazu kam, einen Griff zu nehmen. Auch gab es bereits eine 64er-Formation, bei der nur noch 36 Frauen fehlten, die jedoch in unmittelbarer Nähe waren. Aber dann kam am Donnerstag das Wetter in die Quere. Die Frauen machten bei starkem Wind nur einen Sprung. Die Organisatoren wurden zudem strenger. Die äußere Formation wurde gecuttet, alle äußeren Fliegerinnen fielen weg.

An Tag fünf holte sich die 70er-Formation den ersten Rekord. Wei-



Die Teilnehmerinnen aus 23 Ländern



Felix Zetterberg



Anabel beim P19



Einzelvertreterinnen ihrer Länder

Briefing

ter ging es mit der 80er-Formation, die ebenfalls erfolgreich war. Die anderen Fliegerinnen mussten sich auf der Bank beweisen und wurden je nach Leistung wieder in die Großformation gezogen. Anabel wollte sich unbedingt zurückkämpfen und nach zwei Sprüngen hatte es sich gelohnt: Sie war zurück in der Großformation. So auch am letzten Tag, an dem die finalen Weltrekordversuche unternommen wurden. In allen sechs Sprüngen, die an dem Tag gemacht wurden, kam sie in ihren Slot und nahm ihren Griff. Rückblickend sagt sie: „Das war für mich persönlich viel mehr mentale als körperliche Arbeit.“ Beim ersten und zweiten Sprung hätten die Fliegerinnen beinahe die 100 geschafft. Es fehlten vielleicht zwei oder drei Griffe. Beim dritten Sprung wurde auf 97 gecuttet. Nach diesem Sprung öffnete Anabel ihren Schirm und jubelte. Und nicht nur sie: Bei der Landung jubelten alle und feierten diesen Sprung. Die Jury rätselte lange und dann das Ergebnis: Die Formation hatte den inoffiziellen neuen Rekord, den 97er, bei dem sich 96 Frauen gleichzeitig an den Händeln hielten. Warum 96? Eine der Frauen hatte ihren Griff eine Zehntelsekunde zu früh gelöst. Auch bei den drei letzten Sprüngen sollte es funktionieren, obwohl man immer nah beieinander war. Irgendwann waren die Fliegerinnen alle erschöpft und es war genug.

Für Anabel war die Teilnahme ein unglaubliches und unvergessliches Erlebnis. Der letzte Tag hatte sie extrem gefordert: die Ab-satzhöhe, der zusätzliche Sauerstoff, die Wüste mit ihren teilweise harten und schnellen Landungen, sowie der Druck, definitiv per-

formen zu müssen, da man nicht diejenige sein wollte, die es von 100 Frauen als einzige nicht schafft. Das starke Teamwork, die gegenseitige Unterstützung und die Erfahrung im Sport, besonders aber die Sicherheit, welche in jedem Sprung bis zur Landung vollständig und bewusst von jeder Person beachtet werden musste, hat die junge Sportlerin tief beeindruckt.

Anabels Dank geht an alle, die Teil des Events waren, an ihre Freunde weltweit, an ihren Verein für Fallschirmsport Marl sowie an die Jugendförderung für Luftsport NRW für die Unterstützung. Info „Projekt 19“: Der Hintergrund von „Projekt 19“ ist, dass das Women Skydiving Network (WSN) Frauen weltweit motivieren möchte, große Träume zu verwirklichen und ein mutiges Leben zu führen. Das 19. Amendment, die Verfassungsänderung der Vereinigten Staaten, welche den Frauen das Wahlrecht einräumte, wurde am 18.08.1920 bestätigt. Deshalb wollte man das Projekt im Jahr 2020 durchführen, was jedoch auf das Jahr 2022 verschoben werden musste.

Text: Anabel Brugger/red

Fotos: Ewan Cowie

Anabels Bericht zu diesem Event finden Sie hier:
<https://helko-verlag.de/frauenweltrekord-informationsspringen/>



MAYDAY 2023

Team-Event am Bitburger Stausee



▲ Das Modell des Amphibienflugzeuges Grumman HU-16 Albatros. Das Original flog bis 1962 bei der US Navy und der US Coast Guard



▲ Teilnehmer aus nah und fern – die weiteste Anreise hatte ein Modellflieger vom Bodensee

▲ Die zwölfmotorige Dornier Do X war im Vorbereitungsraum der Schiffsmodellbauer geparkt.



▲ Interessante Propellerkreise an der Havilland DHC-6 Twin Otter

Schon zum wiederholten Mal stand der Bitburger Stausee am Wochenende nach Christi Himmelfahrt ganz im Zeichen des RC-Modellbaus. Denn es kamen rund 50 begeisterte Modellflieger und Schiffsmodellbauer erstmals zu einem gemeinsamen Treffen. Eingeladen hatte die „IG Flug und Schiff Bitburger Stausee“, ein Zusammenschluss von mittlerweile 44 Wasserfliegern und Schiffsmodellbauern. Bei regem Besucherandrang und bestem Wetter konnte reichlich gefachsimpelt werden und der Blick über den Tellerrand verschaffte so manchem alten Hasen ganz neue Eindrücke. Dank durchdachtem Programm wurde allen ausreichend Zeit geboten, ihre Modelle an Land, im Wasser und in der Luft zu präsentieren. Bei den Flugmodellen geht der Trend dabei ganz klar weg vom individuellen Eigenbau aus Holz zum Elektro-Schaummodell von zum Teil beachtlicher Spannweite mit Flugleistungen, die jeden Verbrenner im Schatten stehen lassen. Den Geruch von Benzin und Rennatmosphäre verbreiteten dann die Powerbootfahrer, die mit bis zu 120 km/h an der Seetribüne unter dem Beifall der zahlreichen Gäste vorbeibrausten. Aufgrund der hervorragenden Disziplin aller Teilnehmer gab es so pausenlos Action ohne nennenswerte Zwischen-

fälle. Aufgrund des samstags sehr bockigen Windes und der Tallage des Sees mit starken Fallwinden endete die Wasserung der Flieger nicht selten über Kopf. Besonders leichte Modelle wie die Air Beaver hatten es schwer, denn selbst das im Wasser bereits ordentlich geparkte Modell wurde manchmal durch eine Böe noch umgeworfen. Da tut man gut daran, den Empfänger und den Regler waserdicht zu verpacken, wogegen Brushless-Motoren selbst unter Wasser noch funktionieren. Der böige Wind verhalf so dem Begriff Modellsport jedenfalls wieder zu seiner eigentlichen Bedeutung, denn zum Bergen der Modelle waren im Kanu Muskelkraft und Gleichgewicht gefragt. Davon konnten auch die mit Verbrenner fahrenden Powerbootfahrer ein Lied singen, denn deren Motoren hatten nach der langen Winterpause einige Aussetzer. Wasserspritzer im Vergaser sind halt nicht optimal. Am Samstagabend flaute der Wind schließlich so weit ab, dass auch Großmodelle wie meine DO X gefahrlos eine Runde drehen konnten. Bei einem Gewicht von 10 kg war aufgrund der neuen EU Regeln dazu keine Sondergenehmigung mehr erforderlich. Der Sonntag präsentierte sich dann von seiner besten Seite. Eine schwache Brise und angenehme Tempe-

raturen sorgten dafür, dass sich die Veranstaltung statt wie geplant bis 14 Uhr bis in den Abend ausdehnte. Am Schluss war die einhellige Meinung, dass eine Kombination der beiden Sparten RC Wasserflug und Schiffsmo-
dellbau eine tolle Sache ist und dass alle wieder dabei sein wollen, wenn 2024 zum MAYDAY geladen wird. Wer nun so lange nicht warten möchte, kann sich gerne mit dem Autor in Verbindung setzen (goettebitburg@aol.com). Die Mitgliedschaft in der „IG Flug und Schiff Bitburger Stausee“ ist kostenlos. Weitere Infos auch unter <https://www.facebook.com/GoetteBitburg/>

Text: Hans-Jürgen Götte

Fotos: Ludwig Feuchtnner



▲ Das Agrarflugzeugmodell AT-502B „Air Tractor“ im Landeanflug

DM F4 Scale 2023

Scale Jahresrunde 2023



Die Wettbewerbstermine für die Deutsche Meisterschaft F4 „Vorbildgetreue Motorflugmodelle“ stehen. Der erste Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft findet am 29./30.07.2023 auf dem Modellfluggelände des FSV Karlsruhe statt. Der zweite Teilwettbewerb wird am 26./27.08.2023 vom MFS Longkamp e. V. ausgerichtet.

Zusätzlich zu den Klassen F4C, F4G, F4H wird die Klasse „Scale-Einsteiger“ geflogen. Diese soll es Modellfliegern ermöglichen, mit Bausätzen jeder Art (z. B. ARF, Fertigmodelle oder auch gekaufte Flugzeugmodelle) an einer Scale-Veranstaltung teilzunehmen, ohne dadurch Nachteile bei der Bauwertung zu bekommen. Die Scale-Einsteiger fliegen in der Sportklasse des DMFV und werden sowohl dort als auch in der Rangliste des DAeC geführt.

Weitere Informationen unter <https://www.modellflugmdaec.de/f4-scale> – dort findet man auch die genaue Ausschreibung der Wettbewerbe und die entsprechenden Dokumente.

Der Sportausschuss F4 und die ausrichtenden Vereine freuen sich über eine rege Teilnahme.

Am 12. Mai ist Max Merkschlager an seinem 71. Geburtstag verstorben. Als mehrfacher Weltmeister F4C hat Max mit seinen Modellen und Flugleistungen dem Scale-Team Germany zu internationalen Erfolgen verholfen.

Erster internationaler Wettbewerb des Rookie-Projektes

Die FAI hat für den Rookie einen internationalen Wettbewerb ins Leben gerufen

Junge Piloten unter 14 Jahren konnten an dem Wettbewerb teilnehmen. Während sie ihr Rookie-Modell (eine Art Modellflugzeug mit Mikrokondensator) flogen, wurden sie von Erwachsenen beaufsichtigt, die die Flugzeit bestimmten und sie auf einer Plattform eintrugen.

Nun stehen die Gewinner des ersten Wettbewerbs fest.

Wer möchte den Wettbewerb 2023 gewinnen?

Alle jungen Piloten und Pilotinnen sind aufgefordert, am Rookie-Wettbewerb 2023 teilzunehmen. Auf dieser Plattform können Eltern, Lehrer und Erzieher die Leistung registrieren.

Das Projekt wurde inzwischen von vielen FAI-Mitgliedern in erheblichem Umfang übernommen, unter anderem vom Deutschen Aero Club (DAeC).

Pressemitteilung der Bundeskommission Modellflug

Leserbrief zum Artikel „Neue Sprechfunkverfahren“ in Luftsport April 2023

Die Aussagen des Artikels zum Thema ED-R möchte ich ergänzen. Im Artikel steht, dass man sich am Vorabend informieren kann über den Status eines ED-R. Das ist aber nicht für alle ED-Rs zutreffend. Einige ED-Rs werden nicht per NOTAM aktiviert, sondern können jederzeit aktiviert werden, beispielsweise das ED-R 148 Schleswig. Viele andere ED-Rs werden auch gar nicht per NOTAM aktiviert, sondern haben feste Zeiten der Wirksamkeit. Wer also nur am Vorabend die NOTAMs checkt, kann schnell eine ED-R-Verletzung begehen und hat dann ein Bußgeldverfahren am Hals. Im Luftfahrthandbuch Deutschland sind die Details zu ED-Rs sehr präzise dargestellt. Am besten „aip online“ googeln. Der Abschnitt zu ED-Rs findet sich in AIP-ENR-3.1. Dort sind auch alle ED-Rs mit

den Zeiten ihrer Wirksamkeit aufgelistet. Es ist möglich, dass auch bei einem gemäß AIP-Info aktuell wirksamen ED-R momentan keine militärische Aktivität stattfindet. Der Fluginformationsdienst kann in diesen Fällen per Funk Freigaben erteilen.

Zum Thema „FIS sollte mitgehört werden, um unnötige ED-R-Fragen zu vermeiden“: Wir Segelflieger können aus Konzentrationsgründen FIS nicht ständig mithören, weil unsere Arbeitsbelastung beim mehrstündigen Streckenflug sehr hoch ist. Manchmal müssen sekundlich neue Entscheidungen getroffen werden. Ideal wären zusätzliche FIS-Frequenzen nur für Segelflieger oder ein technisches System, das zuverlässig den aktuellen Status aller ED-Rs in unsere Cockpits überträgt.

Bernd Korthaus

Aus der Redaktion „LuftSport“ künftig auch digital

Anfang Mai hat sich das Redaktionsteam in Hamburg beim HAC Boberg zur jährlichen Redaktionskonferenz getroffen. Knapp vier Stunden wurde in fröhlicher Runde offen und konstruktiv besprochen, welche Themen die Leser am meisten interessieren, wie wir das umsetzen können und wie wir dem Wunsch – insbesondere der jüngeren Leser – nach einer digitalen Ausgabe gerecht werden können. E-Paper, bewegte Bilder, online unterwegs lesen, Links direkt öffnen – all das gibt es künftig, zunächst befristet auf ein Jahr, als **Zusatzangebot**. **Das bedeutet, dass alle Leser weiterhin die Printausgabe erhalten** – denn der Wunsch, das Magazin in den Händen zu halten und darin zu blättern, ist bei vielen Leserinnen und Lesern nach wie vor stark ausgeprägt. Und dem möchten wir Rechnung tragen. Wer das Magazin künftig auch digital abonnieren möchte, sendet uns bitte eine E-Mail an kontakt@luftsportmagazin.de mit Namen, Luftsportverband und E-Mail-Adresse. Wir schicken euch dann nach Erscheinen des Magazins per E-Mail einen Link, der den Zugang zur digitalen Ausgabe auf der Plattform „Yumpu“ ermöglicht. **Der Bezugspreis bleibt** in beiden Varianten – egal ob nur Print oder Print plus Digital – **gleich**. Nur so bleibt die Finanzierung des Magazins LuftSport gesichert.

Hier könnt ihr euch anhand der letzten Ausgabe ansehen, wie das Magazin digital aufgebaut ist: <https://www.yumpu.com/document/read/68016364/luftsport-april-mai-pdf>

Ebenfalls beschlossen wurde ein gemeinsames Titelblatt für alle Landesverbände, dass die prägenden Elemente der bisherigen zwei verschiedenen Titelblätter vereint.

Rückmeldungen bei den Landesverbänden und in der Redaktion zeigen, dass Beiträge zu den Themen Technik, Recht, Meteorologie, Reiseziele (Flugplätze) und Elektroflug besonders beliebt bei unseren Lesern sind. Gerne möchten wir zudem mehr über die Luftsportarten Modellflug, Gleitschirm, Fallschirm, Ballon und Drachen informieren. Dafür suchen wir Autoren. Du hast ein schönes Flugzeug-Modell gebaut? Dann berichte uns, wie du das gemacht hast. Du hast mit dem Gleitschirm oder dem Drachen eine tolle Tour gemacht? Teile deine Eindrücke mit den Lesern.



Das Team der LuftSport-Redaktion und die Gastgeber (v. l.):

Hanna Wendtlandt (Jugendleiterin Luftsportverband Hamburg), Harald Krischer (Hamburg), Ricarda Helm (Chefredakteurin), Kristian Kröger (Niedersachsen), Ralf-Michael-Hubert (Bremen), Harald Helm (Helko-Verlag), Anette Weidler (Rheinland-Pfalz), Britta Schönecker (Grafikerin), Dr. Hartwig Grothkopp (Präsident Luftsportverband Hamburg), Heike Eberle (Geschäftsführerin Luftsportverband Hamburg).

Es fehlen auf dem Foto: Gunter Schmidt (Vizepräsident NRW), Heike Schiemann und Georg Bungter (Lektorat)

Oder bist du der Techniker, der gerne seine Tipps weitergeben möchte? Viele Fliegerkameraden freuen sich darüber. Es gilt nur Folgendes zu beachten: Bitte vorher mit der Redaktion den Umfang abklären. Falls du ein Thema hast, dir aber nicht zutraust, deine Erfahrungen als Artikel zu formulieren, dann kann dir beim Schreiben unser Redaktionsleitfaden behilflich sein:

<https://helko-verlag.de/redaktionsleitfaden/>

Alternativ nehmen wir auch gerne Themenvorschläge entgegen. Und falls jemand ein schönes Foto rund um den Luftsport gemacht hat: Auch daran sind wir interessiert. Vielleicht wird das dann das nächste Titelbild. Du erreichst die Redaktion am besten per Mail: redaktion@luftsportmagazin.de

Kleinanzeigen

DuoDiscusT u. Ventus2cT suchen Piloten zum Strecken- u. Lustfliegen!

Kleiner Verein am Niederrhein bietet interessierten Segelfliegern ideale Flugbedingungen ohne „Absauf- u. Rückholprobleme“ dank Turbo-Ausstattung! Beide Flugzeuge werden nicht ausgelastet, sind streckenflugtauglich instrumentiert u. können auch wochentags geflogen werden. Bei Vereinseintritt keine Aufnahmegebühr! Weitere Infos unter: www.segelfluggruppe-duisburg.de
Kontakt: info1@sfg-du.de oder Tel.: +49 170 3830497.

Vercharterung unseres DuoDiscus-Turbo in Top-Zustand!

Doppelsitzer als Komplettsystem mit Cobra-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender. Rückenschonende Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Allwetterbezüge etc. Weitere Fotos u. Details auf Anfrage. Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein); Charterpreis: 1190 € pro Woche zzgl. Kaution, Kontakt: bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

**Vercharterung unseres Ventus2c-Turbo in 1a-Zustand!**

„18m-Renner“ als Komplettsystem mit Comet-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender. Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Zuggeschirr, Allwetterbezüge etc. Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein); weitere Fotos u. Details auf Anfrage. Charterpreis: 980 € pro Woche zzgl. Kaution. Kontakt: bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

**UL-Fliegen am Eifelnordrand**

Wir bieten je einen Trike- und 3-Achs-Stellplatz bei der LSG-Gertrudenhof, Vettweiß-Soller an. Melde Dich gerne bei Franz-Josef Schmidt, 1. Vorsitzender; Kontakt: 01752660491 oder franz-josef_schmidt@t-online.de

Biete Haltergemeinschaft am Motorsegler Taifun 17E auf der Mönchsheide

Typ Taifun 17E, D-KGAN, Werknummer 1052, Baujahr 1985, Motor L2400DF, Gesamtstunden 3543, Gesamtstarts 5732

Anzahl Sitze 2, Propeller: Verstellpropeller (Start, Segel), Avionik: Funk Becker, Transponder etc., Propeller neu, Lackierung Flächen neu

Flieger steht fertig aufgerüstet im Hangar. Sehr gute Haltergemeinschaft. Der Flieger befindet sich im sehr guten Allgemeinzustand, es stehen keine Reparaturen an. Bilder gerne auf Anfrage. Kontakt: 015775891818 oder 01705418601

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2023

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Kettenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433, Mobil: 0151-75018631
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de,
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH)

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.
Detlev Thamm, Am Bienenstauer 9, 27777 Ganderkesee
Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72
E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de
Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

LuftSportverband Hamburg e.V.
c/o Heike Eberle, Höhen 18, 21635 Jork
E-Mail: info@luftsportverband-hamburg.de
Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127
Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

LuftSport-Verband Niedersachsen e.V.
Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: steven.dehne@lsvni.de, www.lsvni.de
Verantwortlicher Redakteur: Steven Dehne

LuftSportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Am Flugplatz Domberg, 55566 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCLUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 52, Fax: (0203) 77844 – 44
info@aeroclub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Mona Ritter

Gestaltung: Britta Schönecker, Büro für Gestaltung
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Ulrich Braune, Simone Bürkle, Wilhelm Eimers (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Klaus Fey (KF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Harald Helm, Nina Int-Veen, Mario Jeschke, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Tamara Neumann, Manfred Petry, Steffen Rogoll, Tim Rühnenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jonas Angenendt, Marco Asceric, Gerd Bartels, Robin Barzen, Tim Bauer, Leonie Benkens, Patrick Berger, Tobias Bieniek, Aman Born, Anabel Brugger, Brigitte Brünig-Baumgartl, Constantin Budny, Ewan Cowie, Heike Eberle, Volker Engelmann, Jörg Eppers, Ben Fest, Deniz Girgin, Hans-Jürgen Götte, Heinz Jürgen Grenz, Maximilian Hager, Maike Hecht, Jörg Henkel-Ernst, Sebastian Heßner, Louise-Maren Huttel, Gerd König, Bernd Korthaus, Patrick Kreimer, Walter Linden, Lobe, Joachim Mahrholdt, Marcus Maul, Bernd Müller-Beckmann, Leonie Naber, Janina Nentwig, Frank Patt, Klaus Preen, Marcel Przygoda, Pust, Reinhold Röder, Martina Sasse, Jane Schmidt, Günther Schöffner, Daniel Schwinn, Oliver Springer, Dieter Vogt, Christian Weidemann, Gisela Weinreich, Hanna Wendtlandt, Mark Will, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 25.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 26 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:

Helko-Verlag Inh. Harald Helm, Kettenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433, anzeigen@luftsportmagazin.de
Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom Februar 2023

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt und dass ihm die Genehmigungen der abgebildeten Personen zur Veröffentlichung in Print und online, vorliegen.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 17. August 2023*,
Redaktionsschluss ist der 10. Juli 2023*.

* Änderungen vorbehalten, diese werden rechtzeitig auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht.

Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung
Partner der Vereine*

Spätsommer 2023 in den Alpen

Gebirgssegelflug in La Motte-du-Caire (Frankreich),
die schönste Art den Segelflugsommer ausklingen zu lassen

Segelflug in Oerlinghausen

Für jede Ausbildungsphase haben wir die Lösung,
gut, sicher und effizient

Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

Die Zusatzausbildungen für Segelflieger zum Pauschalpreis

Weitere Informationen unter:

www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie