

AUSGABE 3/2016

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN

AIRLEBNIS.NRW
IN GREFRATH

GORDON BENNETT
IN GLADBECK

EINLADUNG
ZUM LUFTSPORTTAG



www.aeroclub-nrw.de

LSJ Fußball Turnier



05. November Turnier
Beginn 09:00h
in Menden, Windthorststr. 20
Anmeldung via fussballturnier@lsgmenden.de



Siegerehrung & Party
Segelflugplatz Menden-Barge

SEGELFLUG-DM 2017 VERGEBEN

Der Vorstand der Bundeskommission Segelflug hat in Abstimmung mit dem Ausschuss Spitzensport die Deutschen Segelflug-Meisterschaften 2017 vergeben.

Der Titel des „Deutschen Segelflugmeisters“ 2017 wird in den Klassen wie folgt ausgeflogen:

20.-30.6.2017

Standard-/Doppelsitzer-Klasse
in Zwickau (SN)

04.-14.7.2017

15m-/18m-/Offene Klasse
in Stendal (ST)

15.-25.8.2017

Club-Klasse
Flugplatz Mönchsheide (RP)



28. Deutsche
Meisterschaft im UL-Fliegen
Flugplatz Goch-Asperden EDLG
25. – 28.5.2017

Liebe Luftsportfreunde,



am 1. September habe ich die Geschäftsführung des AEROCLUB | NRW übernommen. Neben der verantwortlichen Leitung unserer Geschäftsstelle, werden die Themen Technik, Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Verbandspolitik und Verbandsstruktur die Schwerpunkte meiner zukünftigen Arbeit sein. In diesen ersten Wochen habe ich erfahren und verstanden, wie vielseitig und heterogen unser Verband im Hinblick auf die verschiedenen Sportarten und deren Interessen und Probleme agieren muss. Es gilt diesen verschiedenen Interessenslagen gerecht zu werden, sie zu bündeln und somit den AEROCLUB | NRW als Interessenvertreter aller Luftsportarten zu stärken.

Beeindruckt bin ich unter anderem auch von dem Projekt „Kibaz“ (Kinderbewegungsabzeichen), das durch Nina Heithausen mit tatkräftiger Unterstützung von Luftsportvereinen und Kindertagesstätten fachsportspezifisch weiterentwickelt und erfolgreich umgesetzt wird. Was das Kibaz ist, wie es funktioniert und welche Unterstützung der AEROCLUB | NRW bietet, erfahren sie auf Seite 16.

Auf den Sitzungen und Veranstaltungen der letzten sechs Wochen hatte ich die Gelegenheit einige Akteure des organisierten Luftsports kennen zu lernen und bin froh und dankbar, dort sehr herzlich und offen aufgenommen worden zu sein. Alle ehrenamtlich Tätigen in den Vereinen und Verbänden und auch die hauptamtlich Tätigen in der Geschäftsstelle in Duisburg erfüllen ihre Aufgaben und Positionen mit enormem Aufwand und Herzblut. Ich bin gewillt und betrachte es als unsere vordringliche

Aufgabe, im Sinne der Sporttreibenden deren Belange maßgeblich zu unterstützen und diesen zu helfen, den Sport als Gesamtes und den Luftsport im Speziellen nicht nur zu ermöglichen, sondern auch voran zu bringen. Dies betrifft nicht nur das alltägliche Geschehen rund um den Vereinsbetrieb, sondern auch die Implementierung von Kooperationen sowie die Hilfe und Unterstützung zum Beispiel bei der Ausrichtung von Events, wie Welt- und Europameisterschaften. Die Gasballon Weltmeisterschaft in Gladbeck bestand im Verbund den großen Herausforderungen. Das Ergebnis spricht für sich (Seite 12).

Vor den anstehenden Aufgaben habe ich großen Respekt. Offenheit und Transparenz sowie ein guter, direkter Kontakt zu möglichst vielen Vereinen und deren Verantwortlichen erscheint mir vor dem vielschichtigen Hintergrund des Luftsports sinnvoll und wichtig. Ich hoffe, dass viele Vereinsvorstände der Einladung zum Verbandstag (Seite 33) nach Kamen folgen und freue mich darauf, mich ihnen persönlich vorstellen zu können. Ich habe mir sagen lassen, dass neben dem Verbandstag, den Sportfachgruppentagen, den Fachausstellern und dem Rahmenprogramm, es vor allem die Luftsportler selbst sind, die seit 14 Jahren der Stadthalle Kamen einmal im Jahr einen luftsportlichen Flair geben. Ich selbst, der diesen Tag zum ersten Mal erleben werde, freue mich darauf.

Ihr
Jochen Lammers

INHALT

VERBAND

- 03** EDITORIAL
- 04** INHALT
WO IST WAS
- 15** NACHRUF
ZUM TOD VON FRED WEINHOLTZ
- 18** GESCHÄFTSSTELLE UNTER
NEUER FÜHRUNG
- 18** NEWS
- 19** AUSBILDUNGSLEITER
HUBERTUS HUTTEL VERABSCHIEDET
- 32** 14. LUFTSPORTTAG
IN KAMEN AM 20.11.16

- 32** EINLADUNG
ZUM VERBANDSTAG
- 41** WIR IN DUISBURG
KONTAKTE
- 42** NRW AKTIV
- 43** IMPRESSUM
WER MACHT WAS
- 44** EINLADUNG
ZUM LUFTSPORTTAG NRW

BALLON

- 12** GORDON BENNETT
IN GLADBECK

JUGEND

- 02** LSJ FUSSBALLTURNIER
5. NOVEMBER IN MENDEN
- 20** DAS ERSTE MAL MIT 38!
SG38 FLIEGEN
- 22** ANKÜNDIGUNG SG38 FLIEGEN 2017
- 23** GETEILTES LEID ...
ERFAHRUNGSBERICHT FREIFLUG
- 23** FREIFLUG 2017
- 24** AIRLEBNIS 2016
- 27** LUFTSPORTJUGENDTAG
IN GREFRATH



FALLSCHIRM-SPORT

10 „WE ARE SKYDIVERS!“
DFJW LEISTUNGSLEHRGANG

38 WINGS OVER MARL

LUFTSPORT- SCHULE

16 TERMINE AUSBILDUNG
FLUGLEHRERLEHRGÄNGE 2017

29 7 - WAS DIE BUNDESWEHR
MIT SEGELFLIEGEN ZU TUN HAT.

MODELLFLUG

30 FESSELFLUG WM 2016
IN „DOWN UNDER“ PERTH, AUS

31 MODELLFLUG WM F3J

MOTORKUNST- FLUG

36 LOOPINGS AM BLOCKSBERG
DM IM MOTORKUNSTFLUG

NRW BEWEGT

16 MIT DEM FLIEGER-KIBAZ
KINDER FÜR DIE FLIEGEREI
BEGEISTERN

UL/MOTORFLUG

02 28. DM IM UL-FLIEGEN

14 FLY-IN 2016 IN MESCHÉDE

SEGELFLUG

02 SEGELFLUG-DM 2017 VERGEBEN

06 MIT DEM
REISEMOTORSEGLER
ZUM BESTEN FLUGPLATZ DER WELT

08 GRENZENLOS
11. INTEGRATIVES SEGELFLUGCAMP

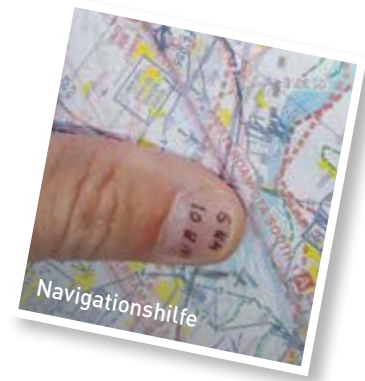
40 EUREGIOCUP
IN AACHEN-MERZBRÜCK

TECHNIK

34 WINTERFREUDEN
DER TECHNIKER!

35 TERMINE
TECHNISCHE LEHRGÄNGE 2016

Mit dem Reisemotorsegler ZUM BESTEN FLUGPLATZ DER WELT



Text: Jochen Meyer, Matthias Gudorf
Fotos: Matthias Gudorf

Die Danksagung vorweg: Wir danken der persönlichen Flugwetterberatung des Deutschen Wetter Dienstes, die uns genau den richtigen Rat gab. Meistens schaffen wir es einmal im Jahr, einen Urlaubsflug mit dem Motorsegler zu unternehmen. Und jedes Mal stellen wir ein paar Tage vorher dem Flugwetterberater am Telefon die Frage, wohin es am besten gehen sollte. Dieses Mal wurde die mit „West-Südwest“ beantwortet. Von dort sollte das neue Hoch kommen. Also befolgten wir den Rat, flogen hin und schwappten mit dem Hochdruckgebiet fünf Tage später wieder zurück nach Nordrhein-Westfalen. Dazwischen lagen traumhafte und erlebnisreiche Flugtage.

Ende August sollte es losgehen. Wir (Matthias Gudorf aus der Luftsportgemeinschaft Steinfurt und Jochen Meyer aus dem Luftsportverein Aachen) hatten die Dimona des Aachener Vereins zur Verfügung. Nach dem Tipp vom Wettermann haben wir Zelt, Isomatten und Schwimmwesten zusammengerafft, im Netz einige Informationen zusammengesucht und aktuelle Karten gekauft. Nachdem wir dann bequem im Onlineportal der DFS die ersten Flugpläne aufgegeben hatten, flogen wir am nächsten Morgen los. Zunächst mussten wir beim Flug von Steinfurt über Midden-Zeeland an der niederländischen Küste nach Saint Inglevort bei Calais noch unter Wolken durch und zwischen einzelnen Schauern her fliegen. Doch als wir am Kanal ankamen, erwartete uns dort schon ein sonniger Abend. Freunde verbrachten ihren Urlaub in einem Ferienhaus ganz in der Nähe, und so konnte das Zelt im Flieger bleiben und wir wurden lecker von Gaby und Kay bekocht. Das war ein sehr schöner Start in den Urlaub!

Am nächsten Mittag verließen wir das Land der Ch'tis und flogen die Küste der Normandie entlang bis an die Bretagne heran: In Saint Valery erfuhren wir bei einer Zwischenlandung von einem Piloten, wie man geschickt und mit einem super Ausblick durch die Kontrollzone von Le Havre an der Seine-Mündung kommt. Wir erlebten sehr freundliche Lotsen und konnten die Seine-Brücken, das Seebad Deauville und den Atlantik bewundern. Weiter ging es an bizarren Felsküsten und Stränden den Atlantik entlang bis zur D-Day-Küste. Hier über Omaha Beach dachten

wir an das Grauen, das sich unter uns vor mehr als 70 Jahren abgespielt haben muss. Aus der Luft sind die großen Soldatenfriedhöfe und das Denkmal gut zu erkennen. Gelandet sind wir schließlich in Granville, nahe des Mont Saint Michel, wo wir unser Zelt neben dem Flieger aufstellen durften. Nachts im Zelt schliefen wir lange nicht ein, weil uns die vielen Eindrücke und auch die Vorstellungen vom D-Day, wie wir ihn uns besonders aus Sicht der daran beteiligten Piloten ausmalten, noch durch den Kopf gingen.

Mittlerweile mussten wir uns um das Flugwetter keine Sorgen mehr machen: Nur noch einzelne Wolken, die wir schnell übersteigen konnten und Sichten bis zum Anschlag! Wir waren dem Hoch längst entgegen geflogen. Gegen eine steife Brise flogen wir so am folgenden Morgen über Cherbourg und das Cap de la Hague auf die Kanalinsel Alderney. Sie liegt im kontrollierten Luftraum der „Jersey-Zone“, und wir wurden vom Lotsen im Direktanflug auf die Piste der kleinsten der Kanalinseln geschickt. Das war spannend, weil man uns wie einen Profi behandelte, und wir fühlten uns, als wären wir mit einem richtig großen Eimer unterwegs: „D-KUFP, Runway 26, straight in, you are number one, the wind 260 – 12 knots, cleared to land!“ Cool! Nur selten darf man auf dem Flugplatz leider nicht. Daher liehen wir uns im Dorf Fahrräder und radelten mit Zelt und Gepäck zum Campingplatz. Dabei umrundeten wir fast schon die ganze Insel. Dort wechseln sich Felsküsten und Traumstrände ab, es gibt exotische Vegetation, ein ganz besonderes Licht und – Wind. Ein Geldautomat ließ sich von uns bekneien, Britische Pfund auszusucken, und so konnten wir Fish and Chips mit warmem Bier in einem urigen Pub genießen.

Am nächsten Morgen gingen wir früh zum nahegelegenen, menschenleeren Strand, um ein Bad im Kanal zu genießen. Unsere Theorie: Wenn wir jetzt baden gehen, werden wir die für heute vorgesehene Strecke von 115 Kilometern über Wasser bis zur englischen Küste ohne weiteren Kontakt mit dem nassen Element überstehen. Aberglaube macht zuversichtlich! Das Schwimmen dauerte jedoch nicht lang, weil der warme Golfstrom wohl ausgerechnet an diesem Morgen versagt haben muss! Das darauffolgende Frühstück aus Toast, Baked Beans und Ei hatten wir uns trotzdem wirklich verdient!

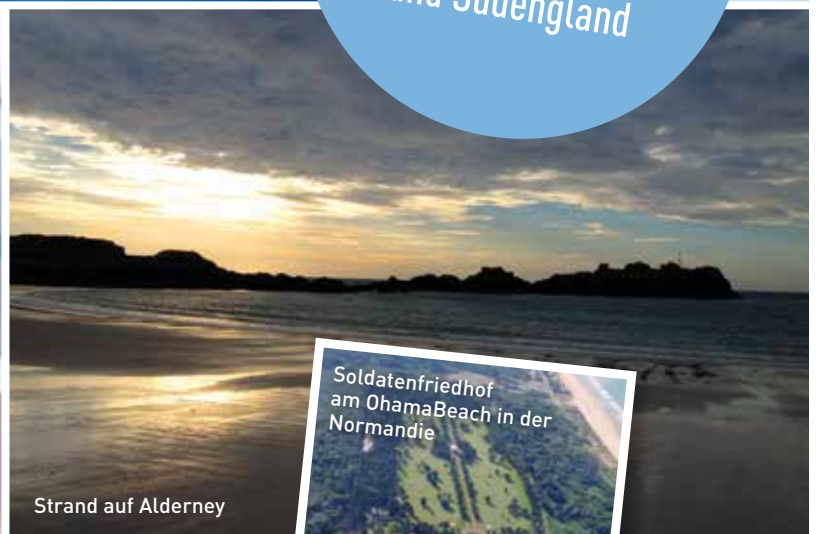
Während des darauffolgenden Fluges zur Isle of Wight bestätigte sich zum Glück unsere Theorie mit dem morgendlichen Bad. Es ging alles gut, der Rotax arbeitete zuverlässig, und die vor



Über einen
Urlaubsflug in Richtung
Bretagne, Kanalinseln
und Südengland



Maskottchen Bernie vor den NEEDLES der Isle of Wight



Strand auf Alderney



Soldatenfriedhof
am OhamaBeach in der
Normandie



Kreideküste an der Isle of Wight



Englisches Frühstück

dem Start angelegten Schwimmwesten kamen nicht zum Einsatz. So wurde es ein unvergleichlich schönes Erlebnis, von Alderney über von Seevögeln bevölkerten Felsen abzufliegen, auf 1000 Meter zu gehen, und einem weiten, blauen Horizont über dem Meer entgegen zu fliegen. Und dann landeten wir auf dem besten Flugplatz der Welt.

Sandown auf der Isle of Wight wird seit einigen Monaten von neuen Leuten betrieben, Dan und David. Wir, nach der Landung: „Würdet ihr bitte unseren Flugplan schließen?“ – „Ist schon geschehen, was können wir sonst für euch tun?“ – „Wo dürfen wir denn unser Zelt aufstellen?“ – „Egal, wo es euch gefällt! Ihr seid hier auf dem besten Flugplatz der Welt.“ – „Können wir morgen früh Frühstück bekommen?“ – „Klar, was wollt ihr haben? Übrigens, morgen Abend spielt hier eine Bluesband und es kommen einige Flieger, wir machen ein kleines Flugplatzfest und grillen. Da bleibt ihr doch noch, oder? Wir sind schließlich der beste Flugplatz der Welt!“

Natürlich blieben wir. Und als wir am ersten Abend vom Gang in den Küstenort zurück kamen, lagen vier leckere Bierflaschen vor unserem Zelt. Als wir Dan später darauf ansprachen, meinte er nur, man müsse sich schließlich um seine Gäste kümmern! Schließlich wären wir auf dem ... (ihr wisst schon).

So genossen wir den zweiten Tag auf der Isle of Wight mit Faulenzen, in der Sonne liegen und den Flugplatzbetrieb auf uns einwirken zu lassen. Dann machten wir einen nachmittäglichen Inselrundflug und flogen kurz auf's Festland nach Salisbury. Wenn die Sonne scheint, ist diese Region Englands einfach traumhaft schön! Wir haben uns zwischendurch überlegt, ob nicht ein Küstenwanderurlaub dort auch mal etwas für uns wäre!

Während die Bluesband am Abend spielte und wir den ersten selbstgemachten Burger intus hatten, lernten wir ein englisches Paar kennen, das mit einem Robinson R44-Hubschrauber angereist war. Die beiden flogen öfter von ihrem Zuhause nördlich von London zur Insel, um dort das Wochenende zu verbringen. Das Besondere aber war eher, dass sie von zwei Hunden begleitet wurden (und wir sprechen von vollständigen Tieren, keinen Schoßhündchen), von denen der ältere bereits 600 Flugstunden auf dem Buckel hatte! Zu der Zeit, in all dieser englischen Exzentrität, zwischen den Burgern, Salaten und dem warmen Bier und zudem auf dem besten Flugplatz der Welt, waren wir nahe daran zu fragen, wer von den Vieren denn jetzt wohl den Flugschein hat ...

Jedenfalls haben wir jetzt vier neue englische Freunde, und wir sind eingeladen sie, wann immer wir wollen, zu besuchen.

Am nächsten Tag mussten wir weiter, weil sich unsere Urlaubstage dem Ende zuneigten. Noch einmal konnten wir einen Flug entlang der Küste in Richtung Dover genießen, hatten eine weitere spannende Kanalüberquerung, blickten bald auf die Steilküste südlich von Calais, landeten wieder in Midden-Zeeland zwischen und brachen mit der Abendsonne im Nacken in komplett ruhiger Luft nach Hause auf – vor uns die Niederlande mit den großen Flüssen, in der Ferne Rotterdam als Skyline, und dann kurz vor Sonnenuntergang die Landung zu Hause. Wir hatten, wie von der Flugwetterberatung versprochen, das Hochdruckgebiet mitgebracht. Hinter uns lagen rund 13 Flugstunden und eine Flugstrecke von 1.700 Kilometern.

Diese fünf Tage waren so erlebnisreich, dass sie sich locker wie zehn Tage Urlaubsflug anfühlen! Wir werden noch lange von den Bildern in unseren Köpfen zehren und uns an die netten Menschen (und Hunde) erinnern, die wir getroffen haben. Wir haben Lust auf mehr und werden nächstes Jahr ganz bestimmt zu neuen Erlebnissen aufbrechen. Vielleicht sieht man sich ja!

FLIEGERINFOS:

GAR

Bevor man nach England einfliegt, muss man einen General Aviation Report machen. Das geht online und man gibt an, wer man ist und wohin man einfliegt. Die Zollbeamten wollen das vorher wissen.

www.gov.uk/government/publications/general-aviation-operators-and-pilots-notification-of-flights

FLUGPLAN

Internationale Flüge erfordern die Aufgabe eines Flugplans. Oft geht das vom Flugplatz aus per Fax, unserer Erfahrung nach ist es aber einfacher, wenn man sich vorher bei der DFS registriert und dann über einen persönlichen Account online Flugpläne aufgeben kann. Rückmeldung und NOTAMS bekommt man dann als E-Mail aufs Handy.

www.dfs-ais.de

KARTEN UND MATERIAL

Wir hatten uns kurz vor dem Flug mit aktuellen Karten der beflogenen Ländern eingedeckt. Aufpassen muss man z.B. in den Niederlanden und in Belgien mit teils tief herunterreichenden TMA-Sektoren. Die sind einfluggenehmigungspflichtig. Man kann natürlich auch drumherum oder drunterher fliegen. Eine gute Vorbereitung mit aktuellen Karten ist dazu wichtig. In Frankreich und auch in England flogen wir hin und wieder durch CTRs, wozu die Karten ebenfalls unerlässlich waren. Bei entsprechender Anfrage bei den Lotsen wurden wir immer freundlich und unkompliziert durchgelassen. Natürlich geht das mit Transpondercode noch einfacher. Oft empfiehlt es sich, die überregionalen Informations-Frequenzen anzusprechen und um Flug-Information zu bitten (Dutchmil, Brussels-, London-, Lille-Information usw).

FUNKSPRECHEN IM AUSLAND

Dazu sei hier angemerkt, dass alle Lotsen, mit denen wir in den Niederlanden und Belgien, Frankreich, den Kanalinseln und England zu tun hatten, immer freundlich, gut verständlich und auch verständnisvoll waren. Versteht man einmal nicht so gut, bittet man um langsame Wiederholung, welche gern gewährt wird. Grundsätzlich meinen wir, dass man lieber einmal jemandem zu viel mitteilen kann, als dass man sich gar nicht meldet. Oft geben die Lotsen sicherheitsrelevante Informationen!



von links:
Axel Wirtz, Ulla Thönnissen,
Stefan Klett, Birgitt Lahaye-Reiß,
Jürgen Kutsch



Abends sind die Kinder/Jugendlichen vom Flugzeuge schieben geschafft.



Stefan Klett mit
NRW Arbeits- und Sozialminister
Rainer Schmelzer (rechts)

GRENZENLOS

11. Integratives Segelflucamp auf dem Flugplatz Aachen-Merzbrück

Kinder und Jugendliche aus der Städteregion Aachen, dem belgischen und holländischen Grenzgebiet leben, fliegen und zelten auf dem Flugplatz Aachen-Merzbrück. Junge Menschen mit Handycap, Flüchtlinge und andere junge Leute aus der Städteregion Aachen, aus Belgien und Holland begegnen sich auf Augenhöhe und heben zusammen ab.

Es ist immer wieder beeindruckend zu sehen, wie unkompliziert Kinder und Jugendliche mit den unterschiedlichen Handycaps und andere Jugendliche unterschiedlicher Herkunft nach kurzer Zeit der Gewöhnung miteinander kommunizieren. Wir Erwachsene können uns da einiges abschauen und lernen.

Insgesamt waren es 95 Kinder und Jugendliche, ein Drittel mit Fluchterfahrung, zum Teil traumatisiert. Organisiert hat Lara Brammertz vom Verein zur Förderung von Integrativen Jugendcamps das Camp und konnte mit zehn Betreuern Spiele anbieten und den gesamten Bereich der Bodenorganisation abdecken. Hier diente das Clubheim des LV Aachen als Zentrum für die Logistik und das Catering.

Das Angebot, an einem Gaststart in einem Segelflugzeug teilzunehmen, wurde von Jugendlichen und Erwachsenen des LV Aachen organisiert. Mit drei Doppelsitzern konnten alle Teilnehmer des Camps, einige Betreuer und zwei Soldaten des Partners der NATO Airbase Geilenkirchen (AWACS) das Segel-

fliegen genießen. Zum Abschluss des Camps zeigten sich alle Teilnehmer besonders vom Fliegen begeistert.

Bei der Pressekonferenz waren der Städteregionsrat Helmut Etschenberg, die Vertreter Hollands und Belgiens, die Bürgermeister der Region, Axel Wirtz, Landtagsabgeordneter, Stefan Klett, Vizepräsident LSB und Präsident des AEROCUB|NRW, und andere Personen des öffentlichen Lebens anwesend.

Von allen Teilnehmern der Konferenz wurde die Wichtigkeit der gelebten Integration, gerade vor dem Hintergrund der Geschehnisse der heutigen Zeit hervorgehoben. Alle sicherten weiterhin ihre Unterstützung des Projekts zu! Stefan Klett will auch andere Segelflugvereine zu ähnlichen Projekten motivieren.

Reinhard Sängler (Nöll)



„WE ARE BROTHERS, WE ARE
SISTERS. YOUNG, OLD, 1 JUMP OR
10.000. WE ARE UNITED.“

„WE ARE SKYDIVERS!“



Text: Dominique „Mona“ Flügel, Kira Selina Nikiforow
Fotos: Gerhard Währisch, Nico Vilter (VfFM)

Als sich am Sonntag, 31. Juni, nach und nach alle Teilnehmer aus weiten Teilen Deutschlands und Frankreichs in Marl ansammelten, waren die meisten von der langen Fahrt doch sehr erschöpft, müde und hungrig. Viele von uns haben mehrere Stunden Fahrt auf sich genommen und so nutzten wir den ersten Abend für ein erstes Kennenlernen und ein ausgiebiges, gemeinsames Abendessen. Früh fielen wir also in unsere Zelte und somit starteten wir am Montag, alle voll motiviert und frisch ausgeruht, mit der Platzeinweisung und den ersten zwei bis drei Sprüngen.

Aufgrund der wunderbaren, sehr ausgiebigen Verpflegung, welche uns dreimal täglich serviert wurde, waren am Montagabend die Augen dann wohl größer als der Magen. Es hatten wohl einige nicht aufgeessen und so kam es, wie es kommen musste; die Schlecht-Wetter-Front erreichte uns pünktlich am Dienstagmorgen und machte keinen Anschein besser zu werden. Als „Blue Skies“ also nur noch in Form von Musik zu hören und nicht als Wetter zu spüren war, wuchs die Gruppe immer weiter zusammen. Wir spielten gemeinsam „Uno“ und „Ligretto“ und bestritten zusammen den von den Trainern organisierten „Dropzone-4-Kampf“ am Boden, bei dem wir in gemischten Mannschaften in vier Disziplinen gegeneinander antraten. Obwohl alle dabei viel Spaß hatten, war das keine tagesfüllende Beschäftigung und so war trotz allem bei den meisten irgendwann ein bisschen „Drei-Tage-Regenwetter“ im Gesicht

zu sehen, immerhin waren wir ja auch zum Springen zusammen gekommen. Was wir nicht ahnten war, dass die Trainer im Hintergrund fieberhaft an einem viel interessanteren Ausweichprogramm arbeiteten. Sie machten das Unmögliche möglich und organisierten für uns: drei Stunden Tunnelzeit!

Am Dienstagabend ging es also nach Bottrop zum Indoorskydiving, wo wir in Sachen Freifalltechnik viel dazu lernen konnten. Für einige von uns war es auch das erste Mal im Tunnel und somit eine tolle Bereicherung. Am nächsten Morgen regnete es immer noch! Ein geplanter Ausflug zum Bergbaumuseum in Bochum kam uns da gerade gelegen. Wir verbrachten einige Stunden im Bergbaumuseum und waren danach ein wenig schlauer, was diese Region Jahrzehnte lang ausgemacht hat. Zurück am Sprungplatz in Marl regnete es immer noch und an Springen war leider nicht zu denken. Nach dem gemeinsamen Mittagessen und drei Stunden Freizeit trafen wir uns dann am späten Nachmittag zum „Spezialitäten Abend“. Die Trainer hatten uns vor Beginn des Lehrgangs dazu aufgefordert, dass jeder eine kleine Spezialität aus seiner Region mitbringt. In lustiger Runde saßen wir nun auf der Packmatte und jeder stellte sein Mitbringsel vor. Wir verkosteten dann gemeinsam die mitgebrachten Köstlichkeiten und hatten viel Spaß dabei. Spätestens jetzt waren alle Sprachbarrieren gefallen und die Gruppe kommunizierte in allen Sprachen durcheinander.

Ab Donnerstag wurde das Wetter dann ein wenig besser und es gab dann wieder zwischendurch blaue Löcher, so dass wir unseren Sprungbetrieb für ein paar Stunden wieder



aufnehmen konnten. Wir lernten in Formationen von One-by-One, bis hin zu 14er Formationen jede Menge dazu und auch als Freeflyer kam man hier keineswegs zu kurz. Das Wetter wurde schließlich bis Samstagabend hin maximal ausgenutzt, so dass bei jedem Teilnehmer eine deutliche persönliche Steigerung und Freude zu erkennen war.

So schafften wir am Ende der Woche, gemeinsam in den Deutsch-französischen Teams, das Maximale an Sprüngen heraus zu holen und vor allem, so viel wie möglich dazu zu lernen. Das große Finale war dann eine gemeinsame Abschlussparty, die gemeinsam mit der in Marl traditionellen Schülerparty gefeiert wurde.

Das Camp hat uns daher nicht nur als junge Fallschirmspringer weitergebracht, sondern die ganze internationale Gruppe zusammengeschweißt. Nicht nur springerisch, sondern auch freundschaftlich!

Wir danken dafür unseren beiden Verbänden, dem Deutschen Aeroclub und dem Deutschen Fallschirmsport Verband, sowie der Luftsportjugend und nicht zuletzt dem Organisation Deutsch-Französisches Jugendwerk/L'Office frano-allemand pour la Jeunesse, dass sie uns die tolle Woche ermöglicht haben.

Vor allem danken wir auch unseren deutschen und französischen Trainern: Gerhard Währisch und Ralf Ortmann, die das Camp organisierten, Daniel „Buschi“ Buschek, Raphael „Raph“ Cabane, Bénédicte Joly, Jérôme Schlick, Thomas Kremer und Nicolas Link, die das alles während ihrer Urlaubszeit, ehrenamtlich unterstützt haben.



Ein weiterer großer Dank geht an Boris Nebe dem Geschäftsführer des Indoorskydiving Bottrop, der uns spontan und unbürokratisch die drei Stunden Tunnel zur Verfügung stellte. Zuletzt ein großes Kompliment an Robert Lampe und seine Mannschaft, die uns eine Woche lang jeden Tag mit ihrer Outdoor-Küche drei köstliche Mahlzeiten gezaubert haben.

Die ersten Gasballone sind gefüllt



GASBALLON- WELTMEISTERSCHAFT

in Gladbeck



Text: **Wilhelm Eimers**, Redaktion Ballonsport
Fotos: **Ben Bläss**, **Bennie Bos**, **Sybille Maus**

Es war ein großes Rennen und eine große Veranstaltung des Luftsports, die die Ballonfahrer aus Nordrhein-Westfalen (NRW) auf die Beine gestellt haben.

Mitte September traf sich die internationale Ballonsportelite in Gladbeck zur Gasballon Weltmeisterschaft in der Disziplin Strecke, auch bekannt als das härteste Ballonrennen der Welt. Das 1906 von James Gordon Bennett ins Leben gerufene Rennen ist die älteste Luftsportveranstaltung, woher auch der eigentliche Titel Coupe Aéronautique Gordon Bennett stammt. Die Schirmherrschaft für die diesjährige Weltmeisterschaft hatte Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel übernommen. 24 Teams aus zwölf Nationen traten gegeneinander an. Im Fiesta-programm gab es noch 12 weitere Gasballon und 10 Heißluftballone. Der gesamte Rennverlauf war per satellitengestütztem Livetracking im Internet in Echtzeit zu verfolgen. Sieger wurde das Team, welches die weiteste direkte Luftlinie zurücklegte.

Sieger

1. Platz **Kurt Frieden / Pascal Witprächtiger** (Team SUI 1)

Den Weltmeistertitel haben die Schweizer Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger geholt. Nach 1.803,48 Kilometern landeten die beiden Gasballon-Fahrer in Griechenland. Zum Ende des Rennens hatte sich das Wetter auf ihre Seite gestellt und so die Durchfahrt nach Griechenland ermöglicht.

Bei den Deutschen Wilhelm Eimers und Matthias Zenge, Weltmeister 2014 und Vize-Weltmeister des vergangenen Jahres, reichte es dieses Mal für den zehnten Platz. Das zweite deutsche Team mit Marion Lausch und Heinz-Otto Lausch belegte Platz 14, direkt dahinter landete Deutschlands Team 3 mit Himke Hilbert und Dominik Haggenev.



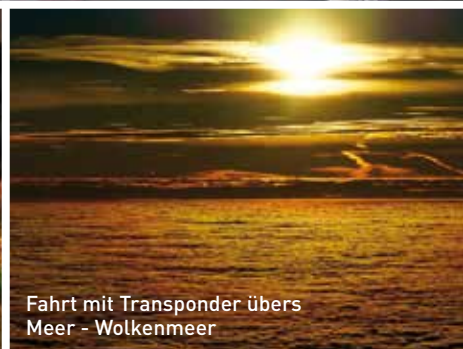
Team-Schweiz 2 in 5500 m



Alle Piloten des GB Rennens 2016



Ballonglühn für die Zuschauer



Fahrt mit Transponder übers Meer - Wolkenmeer



Ein Großteil der Organisatoren und Helfer



Die schweizer Sieger mit ihren Ehefrauen im Ballon

Stefan Klett überreicht Bundeskanzlerin Angela Merkel eine besondere Auszeichnung als Dank für die Schirmherrschaft der Gasballon-WM.



Berichterstattung folgt

Einen ausführlichen Bericht werden wir im nächsten Luftsportmagazin veröffentlichen. An dieser Stelle lassen wir Bilder, statt Worte sprechen.



Teilnehmer, Ausrichter und tatkräftige Helfer haben das Fly-In belebt.



Werner Höhn überreicht Peter Martens (rechts) den Pokal.



von links: Boris Langanke, Volker Engelmann, Karsten Woltering

Piloten treffen sich zum FLY-IN 2016 IN MESCHEDE

Text: **Werner Höhn**,
Vorsitzender der Ultraleichtflugkommission
Fotos: **Kunibert Ebach**,
stellvertretender Vorsitzender der Motorflugkommission

Dank der hervorragenden Organisation der Mitglieder des Luftsportverein Meschede, die auch für das leibliche Wohl der Teilnehmer sorgten, war die Stimmung nicht nur aufgrund des guten Wetters entspannt und locker.

Vizepräsident Boris Langanke überbrachte die Grüße des Präsidiums. Volker Engelmann, Vorsitzender der Motorflugkommission, Matthias Gudorf, Sportreferent Ultraleichtflug- und Motorflugkommission und der Vorsitzende der Ultraleichtflugkommission Werner Höhn begleiteten das Fly-In des Landesverbandes.

Ein herzliches Dankeschön an den LSV Meschede für die tolle Organisation und Bewirtung des Fly-In. Insbesondere bedanken wir uns bei der Luftsportjugend des LSV Meschede. Ihr ward super!

In drei Kategorien konnten folgende Teilnehmer mit Pokalen geehrt werden:

Kategorie Motorflug

Ältester Pilot: **Wolfgang Förster**
vom LSV Wipperfürth
Jüngster Pilot: **Maximilian Schauerte**
vom LSV Meschede
Weitester Anflug: **Karsten Woltering**
von der LSG Steinfurt

Kategorie Motorsegler

Ältester Pilot: **Peter Martens**
vom LSV Velbert
Jüngster Pilot : **Lothar Schüssler**
vom Sportflug Niederberg
Weitester Flug: **Peter Martens**
vom LSV Velbert

Kategorie Ultraleicht

Ältester Pilot: **Hermann Burbaum**
vom FC Stadtlohn
Jüngster Pilot: **Christian Schücker**
vom FC Stadtlohn

Wanderpokal

Der Wanderpokal geht in diesem Jahr an den Luftsportverein Meschede.

Allen Gewinnern einen herzlichen Glückwunsch.

Fred Weinholtz ist am 21. August im Alter von 90 Jahren in Herford gestorben. Seine beispiellose Karriere als ehrenamtlicher Sport-Funktionär begann im AEROCLUB | NRW. Sie setzte sich fort in die verantwortungsvollsten Bereiche des deutschen Segelflugs und führte zu hohen und ehrenvollen Funktionen beim internationalen, weltweiten Segelflugverband, der IGC. Auf diesem Weg seines Wirkens hinterließ Fred Weinholtz tiefe Spuren zu Fortschritten des Segelflugsports in verschiedenen Bereichen, wie beispielsweise:

- Vereinsgründung und Vereinsführung
- bessere Methoden zur Segelflugausbildung und Didaktik des Streckenfluges
- Engagement und Zivilcourage für eine dem Segelflugsport angemessenen Struktur im Deutschen Aero Club
- Entwicklung und Durchsetzung von Regeln für nationale und internationale Meisterschaften bei denen die Förderung nach Chancengleichheit im Sport insbesondere für den Breitensport umgesetzt wurde
- und nicht zuletzt eine größere Beachtung und Anerkennung des Segelflugsports in der Öffentlichkeit und bei den Behörden

Sein unermüdliches Schaffen für den Segelflugsport begann Fred im Alter von 24 Jahren, und es sollte sich über rund 65 Jahre fortsetzen. Im Folgenden soll der Werdegang von Fred Weinholtz erläutert werden. In der nächsten Ausgabe des Luftsportmagazins wollen wir eine Würdigung seines Lebenswerkes vornehmen und dazu seine Arbeit und sein Vorgehen verstehen und uns fragen, welche Entwicklung unser Segelflugsport durch ihn genommen hat.

Fred Weinholtz wurde im brandenburgischen Genthin am 3. Juni 1926 geboren, wo er mit 14 Jahren mit der Segelflugausbildung begann. Später wurde er zur Wehrmacht eingezogen und bei der Luftwaffe als Motorflugzeugführer ausgebildet. Er kam als Pilot nicht mehr zum Einsatz, landete bei der Infanterie und war dann in Gefangenschaft bis 1946. Schließlich fand er eine neue Heimat im ostwestfälischen Herford, wo er unter anderem als „beschlagene Arbeitskraft“ bei der britischen Besatzungsmacht über zwei Jahre Dienst tat, was ihm, wie sich später zeigte, eine gute und nutzbringende englischsprachliche Ausbildung bescherte. Danach studierte er das Lehramt und wurde Lehrer der Volksschule in Hiddenhausen bei Herford. Dort fand er zu seinem späteren außerordentlichen Engagement für den Segelflugsport Verständnis und Anerkennung durch den Rektor der Schule, Hermann Beyer, Vater vom Bundestrainer Wolli Beyer, der ihn in selbstloser Weise beistand und unterstützte.

Gleich 1950, als die Alliierten Besatzungsmächte den Segelflugsport wieder erlaubten, wurde Fred Weinholtz Mitgründer des Herforder Vereins für Luftfahrt, Vorstandsvorsitzender und Fluglehrer seines Vereins. Über zwei Jahrzehnte begleitete er als Vorstand die weltweit geschätzte Segelflugschule Oerlinghausen. In diesem Rahmen entwickelte und lehrte er verbesserte Methoden zur Grundausbildung und zum Streckenflug. 1961 engagierte sich Fred in unserem Landesver-



< Fred Weinholtz bei der Weltmeisterschaft der Frauen in Klix 2005

Fred Weinholtz,

Neuerer, Bahnbrecher und hochgeschätzter Sportkollege des deutschen und internationalen Segelflugsportes ist nicht mehr unter uns

band als Mitglied der Segelflugkommission (Seko). Ab 1967 war er zusätzlich Mitglied der Bundeskommission Segelflug, der heutigen Buko und 1973 wurde Fred deren erster Vorsitzender bis er 1980 diese Funktion niederlegte und damit seine Enttäuschung über die Behandlung der Sportfachgruppe Segelflug durch das Präsidium des Dachverbandes zum Ausdruck brachte.

Trotz seiner hohen Belastung durch das Tagesgeschäft eines Seko-Vorsitzenden war er ein sehr erfolgreicher Wettbewerbspilot und mehrfacher NRW-Landesmeister sowie Teilnehmer bei Deutschen Meisterschaften. In dieser Periode vermittelte er sein Wissen zum Leistungssegelflug als „Wanderprediger“, wie er mal sagte, und durch seine Niederschriften über die Grundlagen des Streckensegelfluges. Ein für die damalige Zeit ungewöhnliches und selbstloses Vorgehen, in der die Allermeisten wenig Ambitionen hatten, ihr Wissen an die Konkurrenten weiter zu geben.

In dieser Zeit vollbrachte Fred eines seiner Meisterwerke. Es war die Einführung der Clubklasse in Deutschland und dann weltweit. Es kostete ihn viele Jahre harte Arbeit beginnend mit der Idee, dann mit der Überzeugung anderer, der Findung einer demokratischen Mehrheit und bis hin zur Durchführung der Wettbewerbe. Dabei stand er am Anfang vor einer Wand der Ablehnung. All diese Arbeiten hinderten ihn nicht, sich als Protagonist zur Installation von Frauensegelflug-Meisterschaften einzusetzen. Erst in Deutschland, dann in Europa und weltweit. Ganz so nebenbei, wie es scheint, sorgte Fred für die Ausrichtung von Weltmeisterschaften in Deutschland und beteiligte sich bei der Ausführung als Direktor. Wer es kennt, weiß, dass eine solche Funktion einen „Ehrenamtler“ ein ganzes Jahr beschäftigt.

Neben allem war Fred seit 1972 Delegierter des DAeC bei der Internationalen Segelflugkommission, IGC und ihr Vizepräsident. Diese wollte ihn 1980 gerade zum Präsidenten wählen, als er seinen Rücktritt beim DAeC erklärte und damit alle seine Ämter niederlegte. Anlass zu diesem couragierten Schritt war seine Enttäuschung über die Organisation des DAeC, die einer Verwirklichung der Aufgaben und Ziele der Sportfachgruppe im Wege stand. →

→ Dazu schrieb der aerokurier 4/1980:

„Wie kaum ein anderer Name war der von Fred Weinholtz mit dem Kampf der Segelflieger um ihre sportliche Anerkennung auf allen Ebenen wie auch mit der Auseinandersetzung um den Freiraum des Segelfluges am bundesdeutschen Himmel verbunden. Wenn Fred Weinholtz im Namen der Segelflugkommission sprach, dann hörten Behördenvertreter ebenso aufmerksam zu wie Bundestagsabgeordnete.“

Dennoch setzte er seine Tätigkeiten außerhalb des DAeC fort, wie zum Beispiel seinen Vorsitz bei der Segelflugschule Oerlinghausen bis 1987 und auf internationaler Ebene im Rahmen der IGC, zu deren Sekretär er 1987 berufen wurde. 1997 legte er dieses Amt im Alter von 71 Jahren nieder und wurde dabei zum Ehrensekretär auf Lebenszeit ernannt.

Auch nach dieser Zeit setzte sich Fred Weinholtz für den Segelflugsport ein, indem er bei vielen Europa- und Weltmeisterschaften sein großes Wissen zu den sportlichen Regularien als Jury, Stuart und Berater der Organisation einbrachte. 1997 berief ihn die Traditionsgemeinschaft Alte Adler zu ihrem Mitglied, er wurde 2004 deren Vorstandsmitglied und 2009 zum Ehrenmitglied gewählt. Als Vorstandsmitglied des Deutschen Segelflugmuseums auf der Wasserkuppe sorgte er für die historische Pflege des Segelfluges.

Fred Weinholtz machte auch als Segelflugsportler von sich reden. Er war mehrmaliger NRW-Landesmeister und qualifizierte sich für viele Deutsche Segelflugmeisterschaften. Er errang in den sechziger Jahren die Gold-C mit drei Diamanten mit einer

Ka6 und war mit 5.000 Segelflugstunden und 1.000 Motorflugstunden ein aktiver Pilot neben seinen Ehrenämtern.

Zu seinen beeindruckenden Auszeichnungen und Ehrungen gehören: das Diplom Lilienthal des DAeC, Paul Tissandier der FAI (Fédération Aéronautique Internationale) für besondere organisatorische Leistung, das Bundesverdienstkreuz am Bande (1975). Die Dädalus Medaille in Gold des DAeC, die Lilienthal-Medaille der FAI als höchste Auszeichnung der IGC (International Gliding Commission), das Yuri Gagarin-Diplom der UdSSR für besondere Verdienste der Internationalen Communication und die Czeslaw Tanski Medaille (Polen).

Fred Weinholtz wurde geschätzt als Kollege, Funktionär und Mensch. Seine Arbeitsdisziplin, Zuverlässigkeit und Fleiß waren auffällig. Seine stets bereiten Kladden für Notizen und Aufzeichnung bei Gesprächen, Sitzungen und Konferenzen, die er als sein eigener „Stenograf“ füllte, waren legendär und sind Nachschlagewerk seiner gründlichen effizienten Arbeitsweise. Seine Ansprachen waren fesselnd, inhaltsreich und die Zuhörer waren ihm dankbar. Er hatte die für „Macher“ ungewöhnliche Eigenschaft, anderen zuhören zu können. Seine Gesprächspartner fühlten den ihnen von Fred entgegengebrachten Respekt. Für seine Hilfsbereitschaft wird Fred bei Vielen in dankbarer Erinnerung bleiben. Nicht selten griff er in seine Tasche, wenn es sich Sportskollegen nicht leisten konnten. Bei allem blieb Fred Weinholtz ein bescheidener Mensch, der es uns leicht machte in seiner Nähe zu sein, ein Gespräch mit ihm zu finden und seinen Rat einzuholen. Sein Optimismus und sein Humor nahmen uns mit.

AEROCLUB | NRW
Segelflugkommission und Präsidium

NRW BEWEGT SEINE KINDER

Mit dem Flieger-Kibaz für die Fliegerei begeistern

Text: Nina Heithausen
Fotos: Heiner Fischer

Kinder mit einem spannenden und abwechslungsreichen Programm für die Fliegerei begeistern? Das Flieger-Kibaz macht es möglich! Das Flieger-Kibaz ist das Kinderbewegungsabzeichen für den Luftsport und ein spezifisches Angebot des AEROCLUB | NRW und der Luftsportjugend NRW für die NRW-Luftsportvereine. Es richtet sich an drei- bis sechsjährige Kinder und besteht aus verschiedenen Bewegungsstationen, die sich thematisch und spielerisch auf die Fliegerei beziehen. Was sich genau hinter dem Flieger-Kibaz verbirgt, wird im Folgenden erläutert.

Was ist das Grundkonzept des Flieger-Kibaz?

Das Flieger-Kibaz schlägt 20 verschiedene Bewegungsaufgaben vor, die jeweils einen der Hauptbereiche der kindlichen Persönlichkeitsentwicklung ansprechen. Dazu gehören die motorische, soziale, kognitive und psychisch-emotionale Entwicklung sowie die Wahrnehmungsentwicklung. Die Besonderheit des Flieger-Kibaz ist, dass sich alle Bewegungsaufgaben spielerisch auf das Fliegen beziehen. Das Flieger-Kibaz will einerseits drei- bis sechsjährige Mädchen und Jungen allgemein für Bewegung, Spiel und Sport begeistern und sie in ihrer persönlichen Entwicklung fördern. Andererseits schafft es für die Kinder ein Themenbild, das sie phantasievoll und altersgerecht in die Welt der Fliegerei versetzt.



**NEUER
AKTIONSBAUSTEIN
für Luftsport-
vereine**

Wo kann das Flieger-Kibaz eingesetzt werden?

Das Flieger-Kibaz kann bei Flugplatzfesten, Flugtagen etc. in das Rahmenprogramm für Kinder integriert werden. Vereine können es auch als rund dreistündige Tagesveranstaltung anbieten, wenn Kindertagesstätten oder andere Kindergruppen den Flugplatz besuchen. Zudem kann das Flieger-Kibaz seitens der Vereine bei Spiel- und Sportfesten von Kommunen oder Kitas eingesetzt werden oder im Rahmen einer Projektwoche einer Kita angeboten werden. Idealerweise wird das Flieger-Kibaz auf einem Flugplatz durchgeführt. Es kann aber ebenso gut auf dem Gelände oder in den Räumlichkeiten einer Kita, in einer Turn- oder Sporthalle oder im Freien veranstaltet werden. Wichtig: Angeboten wird das Flieger-Kibaz immer vom Verein, Kindertagesstätten oder Familienzentren können sich kooperierend beteiligen.

Wie funktioniert das Flieger-Kibaz?

Aus den 20 Bewegungsaufgaben werden zehn ausgewählt und zu einem Bewegungsparcours zusammengestellt. Der Parcours wird von den Kindern ohne Zeitlimit durchlaufen. Es werden weder Leistungen gemessen noch Punkte vergeben. Jedes Kind erhält am Ende eine Urkunde als Wertschätzung.

Was wird zur Umsetzung benötigt?

Für die vereinseigene Umsetzung wird ein Organisationsteam (bestehend aus zwei bis drei Personen) benötigt, das die gesamte Abwicklung von der Planung bis zur Durchführung steuert und koordiniert. Für die Durchführung selbst werden Helfer für den Auf- und Abbau sowie für die Betreuung der Kinder und der Bewegungsaufgaben benötigt. Für die Gestaltung der Bewegungsaufgaben werden ausschließlich gängige Sport- und Alltagsmaterialien gebraucht, die im Normalfall vorhanden sind.

Welche Unterstützung erhalten die Vereine vom AEROCUB | NRW?

Luftsportvereine, die das Flieger-Kibaz durchführen wollen, erhalten beim AEROCUB | NRW kostenlos ein entsprechendes Handbuch sowie Urkunden, Laufkarten und Stationskarten. Im Handbuch sind neben Hinweisen zur Planung und Durchführung auch die 20 Bewegungsaufgaben beschrieben.



Mehr Informationen zum Flieger-Kibaz bei:

Nina Heithausen
Referentin "NRW bewegt seine KINDER!"
Tel.: 0203 / 77 8 44 - 51
E-mail: heithausen@aeroclub-nrw.de





von links: Hartmut Stadermann, Ulf Calsbach, Heiner Fischer, Jan Eikmeier, Nina Heithausen, Daniela Blobel, Jochen Lammers, Manuela Mauter, Nicole Schubutz, Karina Claus, Manuela Steininger, Hermann-J. Hante

Amts-
antritt

Geschäftsstelle unter neuer Führung

Die Geschäftsstelle in Duisburg hat seit September einen neuen Geschäftsführer.

Jochen Lammers ist 58 Jahre alt, gebürtiger Kölner, verheiratet und hat zwei Söhne im Alter von 18 und 21 Jahren. Nach Abschluss seines Sportstudiums an der Deutschen Sporthochschule Köln und eines betriebswirtschaftlich orientierten Aufbaustudiums am Institut der Deutschen Wirtschaft in Köln zog ihn die Aufgabe als Marketingleiter beim Hamburger Sportverein in den hohen Norden. 1996 übernahm er dann als Hauptgeschäftsführer die hauptamtliche Leitung des Hamburger Sportbunds, ehe er nach zehn Jahren in die sogenannte „freie Wirtschaft“ zum Flugzeugbauer Airbus wechselte. Bis zu seinem Antritt in Duisburg leitete er in Hamburg-Finken-

werder noch ein Team, das die Organisation, Koordination und Administration der Trainings und Schulungen für die Mitarbeiter von Airbus durchführt.

Nunmehr jedoch ist er froh und glücklich, wieder eine Aufgabe im organisierten Sport, seiner eigentlichen beruflichen Heimat, übernehmen zu dürfen. Er entstammt zwar nicht dem Luftsport, ist aber sehr zuversichtlich, zügig die relevanten Themen und Bedürfnisse der Luftsportvereine zu verinnerlichen, um schnell und konstruktiv seine Aufgaben erfüllen zu können.

Zum Amtsantritt am 1. September überbrachte Vizepräsident Hartmut Stadermann dem neuen Geschäftsführer die besten Wünsche des Präsidiums. Auch Jan Eikmeier, der seit August Landesjugendleiter ist, nutzte die Gelegenheit und stellte sich Jochen Lammers vor.

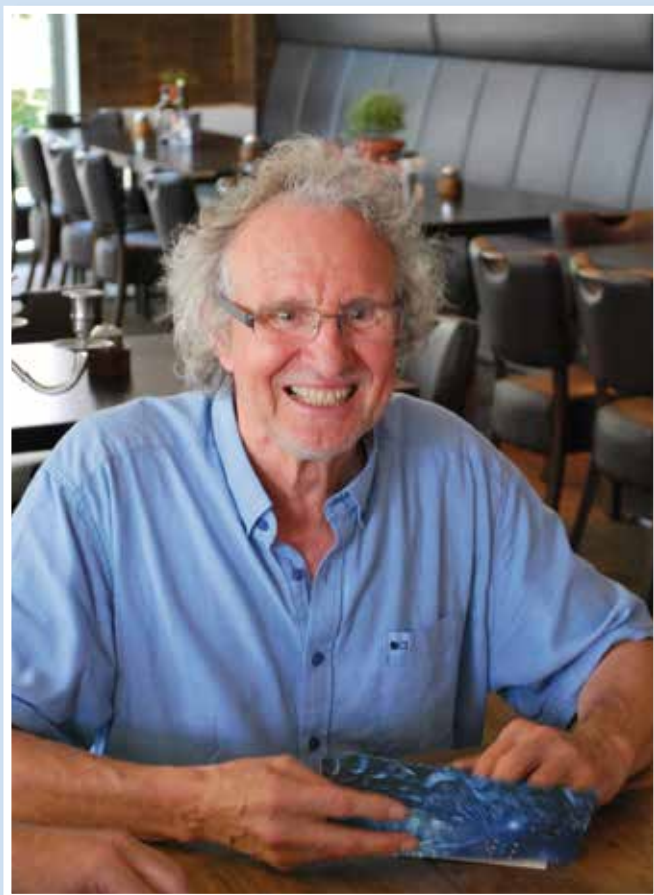
NEWS

Matthias Podworny

wurde in den Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) berufen.

Ergebnis Jugendvergleichsfliegen NRW:

1. Platz: Daniel Weber (SFG Nordstern)
2. Platz: Max Korte (SFG Soest)
3. Platz: Arne Schieding (LSG Steinfurt)



Ausbildungsleiter Hubertus Huttel verabschiedet

Nach über 23 Jahren als Ausbildungsleiter des AEROCLUB | NRW wurde Hubertus (Hubs) Huttel in den wohl verdienten Ruhestand verabschiedet.

Der Präsident des AEROCLUB | NRW, Stefan Klett und Vizepräsident Boris Langanke sprachen den Dank des Präsidiums aus. "Durch seine Fachkompetenz und seinen unermüdlichen Einsatz hat Hubertus Huttel den Ausbildungsbetrieb in Nordrhein-Westfalen in den letzten zwei Jahrzehnten massiv voran getrieben", betont Stefan Klett.

Matthias Stüper von der Bezirksregierung Münster und Thorsten Frisch von der Bezirksregierung Düsseldorf lobten die verlässliche Zusammenarbeit zwischen Bezirksregierungen und Ausbildungsbetrieb des Verbandes und sprachen Hubertus Huttel persönlich ihre guten Wünsche für die Zukunft aus. Beide hoffen, dass der gute Kontakt zwischen Bezirksregierung und Verband von Hermann-J. Hante weitergeführt wird. Hermann-J. Hante hat zum 1. August die Nachfolge des Ausbildungsleiters übernommen.

TERMINE AUSBILDUNG

Fluglehrerlehrgänge in Oerlinghausen

Theorie Lehrgang 1 und 2 13.-15.1.17
20.-22.7.17

Prüfung 4.2.17

Praxis Lehrgang 1 4.-17.3.17

Praxis Lehrgang 2 8.-21.4.17

Theorie Lehrgang 3 9.-11.6.17
16.-18.6.17

Prüfung 1.7.17

Praxis Lehrgang 3 2.-16.9.17

Anmeldung: hante@aeroclub-nrw.de

Fluglehrerfortbildung

4.- 5.2.17 Paderborn-Haxterberg

Anmeldung: gerd.vieler@t-online.de

4.- 5.2.17 Bonn-Hangelar

Anmeldung: guenter@forneck.de



Hubertus Huttel (Mitte) verabschiedet sich in Duisburg.

DAS ERSTE MAL MIT 38!

Nach dem Gummiseilstart gleiten die Jugendlichen für ein paar Sekunden über die Wasserkuppe.

Torsten Beyer

Luftsportverein Grenzland

Da stehen wir also: meine Wenigkeit, ein paar andere Typen, die genau wie ich in die Kategorie alter Sack gehören, und ca. 30 Jugendliche der Luftsportjugend NRW. Neugierige Blicke schauen sich um im Hangar des Oldtimer-Segelflugclubs Wasserkuppe. Wir alle, die wir mit mehr oder weniger modernen Plastikfliegern durch die dritte Dimension sausen, schauen neugierig und ein wenig skeptisch auf die alten Schätze vor uns. Schaut aus wie im Museum nebenan, nur dass diese Flugzeuge hier alle zugelassen sind. Und einer dieser alten Vögel macht uns besonders neugierig: der SG 38, auf dem wir nachher hoffentlich alle unseren ersten Gummiseilstart machen werden.

Schwarz-weiße Bilder aus Peter Riedels Büchern vom Anfang der Segelfliegerei schießen mir durch den Kopf. Von jungen durchtrainierten Männern, die einen dieser Schulgleiter mit Muskelkraft den Hang hoch zur Startstelle wuchten. Das Ding wiegt zwar nur 120 Kilogramm, aber im weichen, steilen Untergrund der Wasserkuppe ist das wahrlich kein Kindergeburtstag. Worauf hab ich mich bloß eingelassen. Bestimmt

kann ich nach drei Mal Seilausziehen schon nicht mehr. Von wegen durchtrainiert. Schuld bewusst nehme ich mir vor, doch wieder mehr zu joggen. Und mich mit meinen 52 Jahren nicht mehr zu solchem Unsinn anzumelden.

Nach der freundlichen Begrüßung durch Opa Frank Thies spricht jetzt Sepp zu uns. Sepp, ein sympathischer Bursche aus Österreich, ist unser Fluglehrer und erklärt uns erstmal sämtliche Strafen, die man sich als unkundiger Gummiseilflieger einfallen kann:

- von rechts auf den Schulgleiter steigen: Kiste Bier.
- beim Start die Mütze verlieren: Kiste Bier.
- beim Start nach der Mütze greifen (ob aufm Kopf oder am Wegfliegen ist egal): Kiste Bier.
- bei (oder vor) der Landung schon mal das Fahrwerk (die Beine) ausfahren: Kiste Bier.
- absteigen, bevor das Rückholteam da ist: Kiste Bier.
- auf's Gummiseil latschen: Kiste Bier
- das Gummiseil durch den Matsch ziehen: Kiste Bier (es wird getragen!)
- usw.

Ich hab bestimmt die Hälfte vergessen.

Ansonsten scheint aber so ein Schulgleiter, den Eindruck erweckt Sepp jedenfalls, ein ziemlich normales Flugzeug zu sein: Knüppel nach vorn – große Häuser, Knüppel nach hinten – kleine Häuser. Ok, klingt vertraut.



Der SG38 wird vom Traktor zur Startstelle transportiert.



Siegerehrung: Der weiteste Gleitflug wird geehrt.



Nach der Landung heißt es „sitzen bleiben“ damit der Schulgleiter nicht wegfiegt.

Dann geht's raus zum Start. Das übliche Prozedere, wie auf jedem Flugplatz: allen Kram auf einen Anhänger und an den Start damit. Dann mit dem Trecker wieder zur Halle und das Fluggerät holen. Das allerdings ist im Vergleich zur Windgeschwindigkeit so leicht und filigran, dass es immer festgehalten und beim Transport durch einen Piloten beschwert werden muss.

Startaufbau erst auch noch normal. Aber dann die Sache mit dem Gummiseil. 32 unkundige Hände versuchen unter Sepps strengen Blicken das lange Seil irgendwie V-förmig vor die Startstelle zu legen (ohne drauf zu latschen oder es in den Matsch zu schmeißen, ihr wisst schon, die Bier-Kisten). Sepp hat gute Nerven und eine laute Stimme und nach kaum zehn Minuten liegt das Seil halbwegs richtig.

Jetzt wird die Haltemannschaft eingewiesen. Sechs Mann halten dem Zug der 16 Gummihunde so lange Stand, bis Sepp das Kommando „Los“ geben wird – oder bis sie nach vorn umgerissen werden und im Matsch landen. Dabei ist es gaaanz wichtig, die Pfoten auf „Los“ sofort vollständig vom Seil zu lösen. Wenn man diesen Rat nicht beherzigt, hat man hinterher angekockelte Handinnenflächen und – richtig vermutet – muss zur Strafe noch ne Kiste Bier bezahlen.

Der große erste Moment rückt näher. Die Mannschaften werden noch instruiert, wie Sepps Kommandos zu bestätigen sind: mit lauter Stimme wird aus freudiger Kehle „Feddich“ gebrüllt.

Diese akustische Koordination stellt die Anwesenden später vor die allergrößten Herausforderungen und spornt auch Sepp zu noch intensiverer Ansprache an.

Zunächst fliegen die Profis: Sepp und Jeannette schauen erstmal, ob das Ding heute überhaupt fliegt. Jeannette legt mit 28 Flugsekunden schon mal eine echte Superzeit vor. Erstaunlich, wie schnell man von Superorchidee zu Rhönggeist umschalten kann und 28 Sekunden toll findet.

Der erste Start der Nordrhein-Vandalen steht an. Sepp ruft „Haltemannschaft“ und etwa 10-stimmig antworten die 6 Bur-schen am Heck „Feddich“. Mist, wir sollten ja mit einer Stimme antworten. Steht auf Mehrstimmigkeit auch ne Kiste? Wir wissen es nicht ganz genau und strengen uns beim 2. Versuch von Sepp besonders an. „Feddich“ – mit leichtem Hall bekommen wir es hin. Jetzt die Startmannschaft. „Startmannschaft“ brüllt Sepp gegen den Wind. Die einen antworten gar nicht, die anderen antworten „Jo“ oder „was geht?“, einer sagt „Feddich“. Sepp ringt mit seiner Contenance (und fragt sich vermutlich, warum dieser Teil nicht auch auf der Strafliste steht). „Startmannschaft“ ruft Sepp nochmal. Diesmal klappt's besser und mit etwas Phantasie kann man ein kollektives „Feddich“ vernehmen. „Ausziehen“ kommt das Kommando. Die Startmannschaft geht mit dem Seil (ohne draufzulatschen) V-förmig den Hang runter. „Laufen“, kommt jetzt von Sepp, die Jungs fangen an hangabwärts zu rennen. Aber das Gummiseil zieht→



ZUM AUTOR:

Torsten ist gegenwärtig Geschäftsführer und einer von circa 25 Fluglehrern im LSV Grenzland. Als Belohnung dass er als „alter Knacker“ beim SG38-Fliegen der Luftsportjugend dabei sein konnte, durfte er diesen Bericht schreiben.

→ und alles geht für Sepps Geschmack viel zu zaghaft: „Laufen!“ ermahnt er nochmals. Stand auf zu langsames Laufen nicht auch ne Kiste? Hinten merkt man jetzt den Zug schon deutlich und ahnt, dass sechs SG-Halter keine Chance haben werden gegen 16 SG-Zieher. Endlich das Kommando „Los“. Wir lassen los, niemand verbrennt sich die Hände, die Strafliste bleibt frei und der SG zischt davon.

Aber der Pilot landet vor dem schrägen Querweg. Da sollten wir nicht landen, hat Sepp gesagt. Da ist Matsch. Und Strafkistenzone. Super. Erster Start, erste Kiste. Das kann ja heiter werden.

Das mit dem „Feddich“ läuft anfangs noch nicht so rund.

Mit der Zeit spielt sich der Flugbetrieb ein. Wir bekommen unser „Feddich“ und die Aufstellungen immer besser hin. Fängt an gut zu klingen – und nach den mahnenden Worten von Kai laufen die Gummihunde tatsächlich auch richtig schnell den Berg runter, wenn Sepp „Laufen“ ruft. Kai hatte mit einem Trick gearbeitet und den Gummihunden gesagt, die OSC Profis seien sich sicher: NRW heißt: Niemand Rennt Weniger. Das saß.

Der Rücktransport erfolgt entgegen meinen Befürchtungen nicht mit der Hand, sondern mit dem Trecker. Das ist zwar eine große Erleichterung, dauert aber dennoch immer noch ein ganzes Weilchen. Erst als wir entdecken, dass man schon losfahren kann wenn der SG noch oben steht, wird auch das Rückholen flüssiger.

Ich hatte noch Freunde mit dabei, die mit der Fliegerei nichts zu tun haben. Für die war natürlich diese archaische Form des Fliegens spannend, aber auch ihre Beobachtungen am Segelflugstart fand ich äußerst witzig. Die haben Dinge wahrgenommen, die ich als alter segelfliegender Sack gar nicht mehr

wahrnehme. Die wahnsinnige Motivation der gesamten Truppe zum Beispiel. Die große Disziplin und bei allem Geblödel auch das hohe Verantwortungsbewusstsein. Die vielen „guten Typen“, die sich an so einem Segelflugstart herumdücken. Und sie haben auch lernen müssen, dass an Segelflug-Startstellen Termitenschwärme hausen, die sofort jede Nahrung vertilgen, die unbeaufsichtigt herumliegt (Lebkuchen mit ahler Wurst zum Beispiel).

Als die Regenfront näher rückt, haben wir ca. 3/4 der Truppe durch. Die anderen kommen morgen dran. Wenn man bedenkt, dass Segelfliegen ja generell schon ein Hobby ist, bei dem Aufwand und Erlebnis manches Mal in einem äußerst zweifelhaften Verhältnis zueinander stehen, dann muss man sagen, dass Gummiseilfliegen die Königsdisziplin ist. So haben unsere Vorväter (meine ersten Fluglehrer!) also fliegen gelernt, 22 sec für ein ganzes Wochenende runterrennen, raufklettern, festhalten und reparieren: Hut ab. Andererseits: jeder und jede, die den SG geflogen ist, hatte hinterher so ein derartiges Breitgrinsen im Gesicht, dass der Aufwand absolut gerechtfertigt scheint.

Später haben wir aber auch die Akustik gemeistert.

Ein Riesendank geht an Sepp für die Geduld mit uns (und die Nachsicht bei der einen oder anderen Kiste), Jeannette und die vielen anderen guten Geister von OSC, die diese fliegenden Schätze für uns „Normalflieger“ zugänglich machen. Und Dank an Julia, Kai und Heiner für die Organisation. Das war echt geil. Und für die mitlesenden Nicht-Segelflieger: all diese Menschen machen das ehrenamtlich (bis auf Heiner :-))





GETEILTES LEID IST HALBES LEID

Jaron Saß und Nils Krutmann
Luftsportgruppe Menden

FREIFLUG 2017

Die „Aktion A-Pilot“ der Luftsportjugend NRW richtet sich an Flugschüler in einem Alter von 14 bis 25 Jahren, die in einem Mitgliedsverein des AEROCUB | NRW ihre A-Prüfung erfolgreich absolvieren.

Wenn du dich frei fliegst, schicke uns über das Onlineportal der Luftsportjugend ein Foto (mit Strauß, vor dem Flugzeug oder mit deinem Fluglehrer) und einen Kurzbericht über deinen ersten Alleinflug.

<http://wp.lsj.de/aktionen/aktion-freiflug/>

Auf dem Luftsportjugend-Tag 2017 wird unter allen Einsendern dann ein Ausbildungszuschuss verlost. Diesen überweisen wir deinem Verein und du bekommst ihn bei der nächsten Rechnung gutgeschrieben und kannst ihn nach Herzenslust verfliegen.

Wir finanzieren euch einen Teil eurer Ausbildung!

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

Alle grinsten uns an. Manche noch relativ nett. Manche voller Vorfriede auf das bevorstehende Freiflugritual. Sie fingen langsam an zu klatschen. Immer schneller werdend. Wir guckten uns angsterfüllt an. Und dann ging es los...

Der erste Schritt auf dem Weg zum Schein war kein leichter. Der Freiflug kam auf uns zu. Zunächst war das ganze Wochenende um den 3. Juli von wechselhaftem Wetter gezeichnet. Manchmal war nur ein Start möglich, bevor wir die Flieger wieder einräumen mussten. Doch am Abend bekamen wir unsere Chance.

Da wir mit vier weiteren Flugschülern geschult haben, mussten diese eine ASK 21 ausräumen. Zunächst machte Nils seinen dritten Start mit Fluglehrer an diesem Tag. Er hatte extra das ganze Wochenende am Platz geschlafen, um sich vor den Ferien freizufliegen. Es wäre sonst der dritte Urlaub in Folge gewesen, der ihn am Freiflug hindert. Danach wurde der Fallschirm des Fluglehrers abgenommen. Nils durfte endlich alleine fliegen! Die ersten beiden Starts verliefen einwandfrei, auch wenn die zweite Landung etwas unsanft war. Zum dritten Start traf seine (gefühlte) ganze Sippschaft am Platz ein, um ihm zuzuschauen. Zum letzten Start packte ihn dann auch die Aufregung und er hing sich beim Start direkt ans Seil. Die Ausklinkhöhe lag dementsprechend bei knapp 450 Metern. Die Landung war abgesehen des etwas zu hohen Endanflugs super.

Nachdem er im Flugzeug sitzend zum Start zurückgeschoben wurde, ging Jaron davon aus, noch zwei normale Schulungsflüge zu absolvieren. Der darauf folgende Start mit Fluglehrer war seiner Meinung nach einer der schlechtesten seiner bisher noch recht überschaubaren „Fliegerkarriere“. Er machte sich zum dritten Start des Tages fertig, als plötzlich einer der

Fluglehrer den zweiten Fallschirm entfernte. „So Jaron. Jetzt mach du mal!“. Klassischer Sauerländer eben. Komplett geschockt setzte er sich in die 13 und sein Vater, der sich ein Jahr zuvor frei flog, sprang aufgeregt drum herum und rief seine Mutter an. Diese kam pünktlich zum zweiten Start mit Kamera vorbei. Bei Jarons Landung sprang sie von der Rückholspur ins Gras, da er sie beinahe umflog. Hinzu kam, dass ein Fluglehrer zu uns meinte, wir sollten zusammen fliegen, da Nils immer zu hoch und Jaron zu tief anfliegen würde. Jarons Vater war der Ansicht, dass die Zeit, in der wir das bereden würden, zu lang wäre. Der Flieger wäre in der Zeit schon dreimal von selbst gelandet. Sein dritten Start (wieder zu tief angefliegen ;-)) war auch der letzte des Tages. Er wurde im Flieger sitzend zum Clubraum geschoben.

Dann hieß es für uns beiden erst mal Flieger waschen. In der Zeit wurden zwei Prachtexemplare von Distelsträuchern für uns zurecht geschnitten. Außerdem kamen noch ein paar Freunde vom Schützenfest in der Nähe. Die wollten sich unser Leid nicht entgehen lassen. Nach einer kurzen Rede der Fluglehrer wurden wir auch schon verkloppt. Verdammt, das brauchen wir so schnell nicht nochmal. Danach ging es für Jaron in den Löschteich. Seine Mutter rief hinterher: „Zieht dem Jungen die Schuhe aus, die krieg ich nie wieder sauber!“. Da lachte Nils noch. Noch im Teich liegend rief Jaron: „Nils auch! Nils auch!“. Das ließ sich die Jugend nicht zweimal sagen und schmiss Nils hinterher. Alles in allem ein gelungenes Wochenende. Jetzt wollen wir so schnell wie möglich Ka8 fliegen.“

Jaron Saß und Nils Krutmann hatten einen Bericht zu ihren ersten Alleinflügen im Segelflug eingereicht und auf dem Luftsportjugendtag den ersten Platz der Aktion Freiflug gewonnen.

ERLEBEN.
ENTDECKEN.
AUSPROBIEREN.

AIRLEBNIS NRW



TOURDATEN AIRLEBNIS.NRW
2010 Telgte 2011 Meschede 2012 Oerlinghausen
2013 Oerlinghausen 2014 Goch 2015 Hamm
2016 Grefrath 2017 *



AIRLEBNIS IN GREFRATH

Tim Rommelaere
Team Landesjugendleitung

Vom 26. bis zum 28. August fand am Flugplatz Grefrath-Niershorst das siebte AIRLEBNIS statt. Mit dabei waren neben der Luftsportjugend Nordrhein-Westfalen und dem ausrichtenden Verein, dem Luftsportverein (LSV) Grenzland, auch 100 jugendliche Luftsportler, für die das AIRLEBNIS eine einzigartige Gelegenheit war, auch mal andere Luftsportarten auszuprobieren.

Ein Großteil der Teilnehmer fiel bereits am Freitag über den Flugplatz her. Ehe man sich versah, war der gesamte Campingplatz mit Zelten und Wohnwagen gefüllt und auf dem Gelände um die Briefinghalle tummelten sich schon viele, erwartungsvoll grinsende Jugendliche. Bald ging auch der Luftsportjugendtag los: Hier treffen sich die gewählten Jugendleiter der Vereine im AEROCUB|NRW, um wichtige Entscheidungen zu treffen, viele interessante Informationen zu erhalten und um die Landesjugendleitung zu wählen. Zudem wurden hier auch noch die Gewinner der Aktion Freiflug bekannt gegeben und die Luftsportarten für den nächsten Tag verlost. Nach dem etwas ermüdenden Prozedere, ließ man den Abend gemütlich mit Musik in der Briefinghalle und drum herum ausklingen.

Nach einer ordentlichen Portion Schlaf erschienen alle pünktlich und durch das reichhaltige Frühstück gestärkt beim Eröffnungsbriefing am Start. Hier gab es die wichtigsten Informationen zum Tagesablauf: Lageplan, Sportarten, Verpflegung und alles weitere wurden hier ausführlich, aber zügig besprochen. Schließlich sollten die Kunstflieger und Fallschirmspringer so bald wie nur möglich starten. Und genau so war es auch: Kurz nach neun startete die Pitts S2A mit Pilot Sebastian Koppen das erste mal, wenige Minuten später tat Sven Calsbach in seiner Extra 330 es ihm gleich. Die erste Ladung Fallschirmspringer lies ebenso wenig auf sich warten, genauso wie die drei Motorflieger und das Ultraleichtflugzeug des LSV Grenzland. Und die logische Konsequenz war: Sehr bald schon liefen viele junge Luftsportler mit einem Grinsen über den Flugplatz, das so breit war, dass viele fürchteten, man müsse es „operativ entfernen“ - Luftsportler in ihrem Element eben.

Längst waren auch schon Aufbauarbeiten für allerlei andere Aktionen angelaufen: In der Briefinghalle wurde alles Nötige für das Kistenklettern vorbereitet, anderswo wurden ein Bungee-Run, der Segelflug-Simulator und eine Station, an der man Modellraketen bauen konnte, aufgebaut, die in der Mittagspause von 13 bis 14 Uhr auch fliegen gelassen wurden.

Kurz vor Ende der Mittagspause konnte man plötzlich ein dumpfes Wummern vernehmen, dass sich bald als ein absolutes Highlight entpuppte: Eine Bell UH 1D der Bundeswehr näherte sich. Dieser Hubschrauber, der mit Baujahr 1968 schon ein echter Oldtimer ist, wird normalerweise noch für Search and Rescue-Missionen eingesetzt, und ist bei Fans für seine durchdachte Technik und das charakteristische Rotorgeräusch beliebt. Nach der Landung in Grefrath standen uns die →

* AUSRICHTER FÜR AIRLEBNIS 2017 GESUCHT – JETZT BEWERBEN!

Nach sieben erfolgreichen Veranstaltungen in Telgte, Meschede, zweimal in Oerlinghausen, Goch, Hamm und Grefrath suchen wir für das achte AIRLEBNIS einen ausrichtenden Verein.

WAS SPRINGT DABEI FÜR DICH RAUS?

Natürlich soll die ganze Arbeit nicht umsonst sein. Alle Einnahmen von der Party bleiben bei euch. Zusätzlich erhält eure Jugendgruppe einen Gutschein über 300 EUR. Na, Interesse geweckt?

WORUM GEHTS?

Wir ermöglichen Jugendlichen den Blick über den eigenen Tellerand, um andere Luftsportarten aktiv kennenzulernen.

GIBT ES BESONDERE ANFORDERUNGEN?

Wenn ihr über eine tatkräftige Jugendgruppe verfügt, einen Flugplatz mit ausreichend Platz und ein (provisorisches) Campinggelände habt und nicht direkt durch Restriktionen der Lufträume betroffen seid, könnt ihr das AIRLEBNIS vom 7.-9. Juli 2017 ausrichten!

WAS IST MIT DER GANZEN ARBEIT?

Als Verein bietet ihr möglichst viele Luftsportarten an. Abends liegt die Organisation der Party in euren Händen. Unterstützung gibt es selbstverständlich von der LSJ und dem J-Team. Die Sportfachgruppen beteiligen sich finanziell an der Durchführung.

WAS IST GEPLANT?

Freitagabend: Landesjugendtag
Samstag: AIRLEBNIS und PARTY
Sonntag: Aufräumen und Abreise

Web: www.lsj.de/airlebnis

Info: Daniela Blobel daniela@lsj.de 0203/77844-31

→ beiden Piloten geduldig Rede und Antwort und ließen den einen oder anderen exklusiven Blick in das Cockpit eines Militärhubschraubers zu.

Auch dabei waren dieses Jahr die Modellflieger. Leider mussten diese wegen Platznot ihr Hobby auf der anderen Seite des Platzes ausüben, und obwohl diese sich sehr darauf freuten, die Modellfliegerei einigen Jugendlichen näher zu bringen, fand kaum einer den Weg zu ihnen. Das ist sehr schade, und wahrscheinlich durch die drückende Hitze verschuldet, die viele davon abhielt, den weiten Weg um das Flugplatzgelände herum in Kauf zu nehmen.

Nachdem alle Teilnehmer einmal geflogen oder gesprungen waren, barg ein rascher Blick auf die Uhr eine Überraschung: Es war erst 14 Uhr. Und dabei war das Programm bis 16 Uhr angesetzt! Zudem wurde es immer heißer. Bei 33 Grad auf einem Flugplatz – es gibt sicher (wenn auch wenige) bessere Orte bei dem Wetter. Zum Beispiel ein Freibad! Und weil gerade zufällig eins in der Nähe ist, waren auch plötzlich einige Teilnehmer dahin verschwunden. Auch die zurückgebliebenen suchten sich eine Abkühlung. Dazu gab es gegen Abend noch eine große Ladung Wassereis und eine legendäre Wasserbombenschlacht. Etwas Abkühlung war auch nötig, denn bald sollte die Flugplatzparty beginnen...

Extra für die Party hatte der LSV Grenzland einen Imbisswagen engagiert. Also gab es all-you-can-eat Currywurst-Pommes in allen Variationen. Ein Highlight für viele, aber es sollte noch besser kommen: Eigens für das AIRLEBNIS war die deutschlandweit bekannte Segelflieger-Band „Flugplatzkapelle Stölln“ angereist. Kurz nachdem sich die LSJ bei der Jugendgruppe des LSV Grenzland für die gute Arbeit und den reibungslosen Ablauf bedankt hatte, spielte die Flugplatzkapelle auf. (Segelflieger-)Hits wie „Mama bitte kauf mir eine Elektrowinde“ und „Kackemann“ ließen die gesamte Belegschaft lauthals mitsingen, und selbst die partyerprobte Gruppe aus fünf ostdeutschen Musikern war überrascht, wie textsicher man bei uns im Westen ist. Sie sagten uns, bei uns hätten sie ihr westlichstes Konzert überhaupt gegeben.

Nach Ende des Konzerts war natürlich noch lange nicht Schluss: Die Segelflieger vom LSC Dümpel nahmen ihre Anlage in Betrieb und legten noch bis in die frühen Morgenstunden auf. Dementsprechend müde und kaputt waren wir alle natürlich auch am nächsten Morgen. Und trotzdem! Gerade, als die letzten abgekämpften Leute aus ihren Zelten gekrochen kamen, liefen 60 Teilnehmer noch halb verschlafen die Bahn ab, und sorgten so dafür, dass der reguläre Flugbetrieb in Grefrath sicher und pünktlich wieder losgehen konnte.

Außerdem noch eines: Am gesamten Abend ist nichts wirklich zu Bruch gegangen – nur ein Feuerlöscher hat sich auf wundersame Weise nachts entleert und war dann auf dem Campingplatz aufzufinden. Es hätte schlimmer kommen können.

Alles in allem war das AIRLEBNIS 2016 ein großartiges Event, bei dem sicher alle auf ihre Kosten gekommen sind, und wie wahrscheinlich alle anderen Beteiligten freue auch ich mich schon auf das AIRLEBNIS nächsten Jahres!

Neue Jugendordnung beschlossen und vier neue Vertreter in die Landesjugendleitung gewählt



Mit dem Luftsportjugendtag am Freitag (26. August) wurde in diesem Jahr das AIRLEBNIS auf dem Flugplatz Grefrath-Niershorst eröffnet. Mehr als 17 Jugendleiter aus den Mitgliedsvereinen des AEROCLUB | NRW versammelten sich unter den 100 Teilnehmenden in Halle 6, um ihre jährliche Vollversammlung durchzuführen. Landesjugendleiter Kai Jordan vom Flugsportverein Oberhausen-Duisburg leitete die Versammlung und versprach interessanten Input über die Aktivitäten der letzten 12 Monate.

Neben Jugendvergleichsfliegen auf Landes- und Bundesebene wurden weitere Aktivitäten der Landesjugend aufgeführt. Darunter das Volleyballturnier in Castrop-Rauxel, das alljährlich vom Luftsportverein Dorsten ausgetragen wird, oder Besuche auf der AERO in Friedrichshafen und Intermodellbau in Dortmund. Ein Highlight war sicherlich in diesem Jahr das SG-38 Fliegen auf der Wasserkuppe, das innerhalb von sechs Stunden ausgebucht war. Anschließend wurden die Gewinner der Aktion Freiflug verkündet. Insgesamt 13 teilnehmende Jugendliche gab es in diesem Jahr. Jaron Saß und Nils Krutmann von der Luftsportgruppe Menden sicherten sich den ersten Platz mit 100 EUR. Anna Lena Kirchner vom Luftsportverein Grenzland gewann 60 EUR für den zweiten Platz und Sanjay Nishan Lietzau vom Luftsportverein Detmold den dritten Platz mit 40 EUR Ausbildungszuschuss. Herzlichen Glückwunsch!



Teilnehmerinnen und Teilnehmer
des Luftsportjugendtages.



Nicht nur gewählte Jugendleiterinnen und Jugendleiter,
sondern auch viele interessierte Jugendliche nehmen am
Luftsportjugendtag teil.



LUFTSPORT- JUGENDTAG IN GREFRATH

Die Landesjugendleitung war in den letzten 12 Monaten sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene für die LSJ unterwegs. So vertraten Julia, Kai und Arian die Luftsportjugend Nordrhein-Westfalen (LSJ) auf dem Deutschen Segelfliegtage in Freudenstadt, luden alle Landesverbände nach Neuss zu einer Herbstsitzung ein und waren auch in Bremen auf der diesjährigen Frühjahrstagung zugegen. Daneben nahm die LSJ an den Redaktionssitzungen des Verbandes teil und hat die Interessen der Jugend im Präsidium vertreten.

Heiner berichtete von den Bildungslehrgängen, die er in den letzten zwölf Monaten durchgeführt hat. Darunter war der Jugendleiterlehrgang in Oerlinghausen und ein Workshop in Dortmund. Leider musste das Fahrsicherheitstraining sowie das Segelflug-Camp in Oerlinghausen ausfallen, da sich zu wenig Interessenten gefunden hatten. Daniela berichtete im Weiteren über die Erholungsmaßnahmen in den Vereinen. So haben 46 Vereine bereits 2016 Ferienmaßnahmen durchgeführt und Fördergelder beantragt. Sie lud interessierte Jugendliche ein, sich als Jugendleiter ausbilden zu lassen. Hier erfährt man unter anderem alles zum Thema Fördergelder und Antragstellung. Um die Landesjugendleitung bei Planung und Durchführung von Aktivitäten zu unterstützen haben ein J-Team gegründet. Julia berichtete über die Aktivitäten, die bereits durchgeführt wurden und lud interessierte Jugendliche ein, mitzumachen! Das Jugendvergleichsfliegen in Wesel wird die nächste Veranstaltung sein, bei dem das J-Team mitwirkt.

Das Kinderbewegungsabzeichen ist ein Projekt, über das Nina Heithausen berichtete. Zusammen mit ihr können Vereine dieses Angebot als einzelne Aktion (Tagesevent) in Kooperation mit einer Kindertagesstätte, als Bestandteil einer Projektwoche in einer Kindertagesstätte oder als Rahmenprogramm für Kinder bei Vereinsfesten, Flugtagen oder Drachenfesten anbieten.

Auf dem Verbandstag im November 2015 in Hagen wurde Till Sandtner als Vertreter der jungen Generation ins Präsidium des AEROCLUB | NRW gewählt. Er stellte auf dem LSJ-Tag sich und seine Aufgaben vor und motivierte die anwesenden Jugendlichen, sich für die einzelnen Kommissionen zu engagieren. Es werden weitere Vertretende für die einzelnen Sportfachgruppen gesucht. Interessierte setzen sich mit Till in Verbindung.

Als ein Ergebnis des Workshops in Dortmund stellte Heiner die neuen Regionen der Luftsportjugend vor. Um die Vernetzung der Jugendlichen besser zu gewährleisten und auf regionale Angebote (Partys, Flugplatzfeste und mehr) hinzuweisen, dienen diese Regionalsprecher als Schnittstelle zwischen der Landesjugendleitung und den Jugendleitern der Vereine.

Der parlamentarische Teil wurde mit der Vorstellung des Kasensberichtes fortgeführt. Im Anschluss wurde die Landesjugendleitung für ihre Arbeit auf Vorschlag von den beiden Kasenprüfern Stefan Ingenhaag und Maximilian Weinert entlastet. Für ihre langjährige Arbeit in der Landesjugendleitung →

→ wurden Tobias Schulte-Ladbeck und Hendrik Jaeschke geehrt und verabschiedet. Hendrik und Tobias waren von 2010 bis 2014 in der Landesjugendleitung aktiv, Hendrik als Landesjugendleiter und Tobias als sein Stellvertreter.

Die aktuelle Situation in der Landesjugendleitung erfordern aufgrund von privaten und beruflichen Herausforderungen eine Neubesetzung. Die Ämter von Robin, Jana, Arian und Kai stehen zur Verfügung. Auf Vorschlag von Kai wurden Jan Eikmeier von der LSG Paderborn, Tim Rommelaere vom LSV Grenzland und Sebastian Scharrenberg von der Luftsportgruppe Erbslöh-Langenfeld in die Landesjugendleitung gewählt. Aus den Reihen der Jugendleiter komplettiert Joshua Möllers vom Luftsportverein Borken Westfalen das Team. Zusammen mit Julia Jansen bilden sie nun die aktuelle Landesjugendleitung.

Nach den Wahlen der Kassenprüfer und der Änderung der Jugendordnung stellte Heiner die Jugendordnungsoffensive der Sportjugend vor. Insgesamt sind die Vereine sehr gut aufgestellt, fast jeder Verein verfügt über eine Jugendordnung, die in der Vereinssatzung verankert ist. Einige Vereine aktualisieren zurzeit ihre Jugendordnungen und andere haben keine. Wie wichtig die Jugendordnung ist, machte Heiner anhand von einem kurzen historischen Abriss deutlich. Den Status Quo hat sich die damalige Jugend hart erkämpft, umso wichtiger sind der Erhalt und die Pflege der erkämpften Werte und die Fortführung einer mitbestimmenden Jugendarbeit. Die Grundlage hierfür bildet die Jugendordnung. Eine Jugendordnungsoffensive überprüft und legt die Bestandteile der Jugendordnung fest. Heiner lud alle interessierten Jugendlichen ein, die an der Neugestaltung und Überarbeitung mitwirken wollen.

Viele Aktivitäten, Veranstaltungen und Sitzungen sind für die nächsten zwölf Monate geplant. Neben dem Jugendvergleichsfliegen in Wesel sind die RuhrGames in Hamm zu nennen. Es soll ein Fly-In für Jugendliche aus ganz Europa stattfinden. Die Vorbereitungen hierzu laufen bereits. Die Aktion Freiflug startet bereits wieder und endet auf dem LSJ-Tag 2017. Der Jugendleiterlehrgang ist mit 15 Anmeldungen sehr gut besucht. Der Workshop für Jugendleiter und interessierte Jugendliche findet voraussichtlich am 1. Juli 2017 in Dortmund statt. Kai wies noch einmal auf die Fördergelder hin, die für Ferienmaßnahmen im Luftsportjugendbüro (daniela@lsj.de) beantragt werden können. Ein Streckenfluglager im Segelflug soll vom 1. bis 10. August in Frankreich stattfinden. Interessierte Jugendliche melden sich bei Nina (heithausen@lsj.de).

Ab Ende September wird Heiner für sechs Monate in Elternzeit gehen und seine Aufgaben an Nina abgeben. Bis Anfang April 2017 unterstützt Nina damit die LSJ und steht für Fragen zur Verfügung.

Stephan Olessak

Leiter der Luftsportschule des Verbandes

Die Zahl ist im Juli 2016 Realität geworden. In nur sieben Ausbildungswochen ist es Anwärtern des fliegerischen Dienstes der Luftwaffe und Marine gelungen, den Weg vom Fußgänger zum Lizenzinhaber Segelflug erfolgreich zu gehen. Was auf den ersten Blick nach einer weiteren beliebigen Jubelmeldung aussieht, ist in Wahrheit eine wunderschöne Geschichte voller Initiative, Beharrlichkeit, Profession und Weitblick. Sie ist eine selten gewordene Erfolgsstory in der Segelflughistorie unseres Landes, mit möglicherweise weitreichenden Konsequenzen.

2012 beschloss die Führung der Luftwaffe eine Neustrukturierung ihrer Offiziersausbildung, um den aktuellen und absehbaren Herausforderungen erfolgreich zu begegnen. Ein Bestandteil dieser Überlegungen war die Implementierung einer Maßnahme mit dem Namen „dritte Dimension“. Als Vorlage dieser Maßnahme diente der seit vielen Jahrzehnten erfolgreiche Einsatz der „Gorch Fock“ in der Marine, wenngleich der Umfang der „dritten Dimension“ bei der Luftwaffe mit einem Zeitfenster von einer Woche signifikant geringer ausfällt. Innerhalb dieser Woche erhalten alle Offiziersanwärter eine segelfliegerische Ausbildung, die sie in die Lage versetzt, Grundfertigkeiten von „Airmanship“ zu erwerben.

Neben dem für den Segelflugsport typischen Team-Building-Prozess dient diese Maßnahme vor allem der Verstärkung der Corporate Identity, dem Verständnis für luftfahrtspezifische Abläufe sowie dem Erkennen der fundamentalen Bedeutung scheinbar unscheinbarer Funktionsträger im Flugbetrieb. Weitere Merkmale dieser Maßnahme sind die Verstärkung von Sozialkompetenz, Umgang mit zeitgleichen Mehrfachbelastungen, Wahrnehmungen und Koordination in der Luft, sowie erste Einblicke in die physische und psychische Belastung von Piloten.

Vorbilder für diese Maßnahme gibt es bereits seit Jahrzehnten in zahlreichen NATO-Staaten. In Deutschland, der Heimat des Segelfluges, musste eine sehr lange Zeit der Reifung vergehen, bis sie Realität wurde. Nach einer öffentlichen Ausschreibung erhielt die Bietergemeinschaft der „Fliegerschule Wasserkuppe“ und der „Segelflugschule Oerlinghausen“ den Zuschlag für die Umsetzung dieser Maßnahme. Über die besondere Verantwortung, nicht nur im Sinne der Durchführung, sondern auch unter dem Aspekt der Vitalisierung des Segelflugsports, ist sich die Bietergemeinschaft voll bewusst.

Die „dritten Dimension“ ist zeitgleich der Startschuss einer ganz besonderen Segelflugausbildung. Sie ist Bestandteil des brandneuen, seit 2015 an der Universität der Bundeswehr in Neubiberg/München angebotenen dualen Studienganges „Aeronautical Engineering“ für angehende Piloten der Luftwaffe. Die segelfliegerische Ausbildung endet mit der Erlangung der Sailplane Pilot Licence - SPL.

Die besondere Herausforderung liegt in der Kürze der Ausbildungszeit, also der Kompression aller für den Segelflug not-



Aeronautical Engineering 1, Ausbilder und Windenfahrer.



Was die Bundeswehr mit Segelfliegen zu tun hat.

wendigen Ausbildungsinhalte. Sieben Wochen reine Ausbildungszeit sind dafür angesetzt, wobei zwischen den einzelnen Wochen ausbildungs- und studienbedingt zum Teil Monate liegen können.

Mit einem zeitlichen Abstand zur „dritten Dimension“ wird in einem zweiwöchigen Kompaktkurs der erste Ausbildungsabschnitt mit dem ersten Alleinflug abgeschlossen und bis zur „B“ im zweiten Ausbildungsabschnitt geschult. Begleitet wird diese praktische Ausbildung durch Theorieunterricht und den Einsatz des „Full Motion Segelflugsimulators“ der Segelflugschule Oerlinghausen.

Als dritter Ausbildungsblock dient der einwöchige Theorieunterricht im Winter, dessen Abschluss die Theorieprüfung SPL bei der Luftfahrtbehörde darstellt. Das Sprechfunkzeugnis BZF I inklusive der Sprachprüfung Level vier wird studienbegleitend abgelegt.

Als vierter und finaler Akt in der segelfliegerischen Menschwerdung findet ein dreiwöchiger Ausbildungslehrgang statt. Diese Herkulesaufgabe muss sowohl die Wiedererlangung der fliegerischen Fähigkeiten nach längerer Pause bewältigen, als auch alle Bestandteile des zweiten und dritten Ausbildungsabschnittes erfüllen. Das Arbeitspensum beinhaltet u.a. die obligatorischen 50 Kilometerflüge / 100 Kilometerflüge mit Fluglehrer, drei Flüge auf einem fremden Flugplatz, Außenlandeübungen, meteorologische und navigatorische Streckenflügeinweisung, längere Thermikflüge, unterschiedlichste Landeverfahren, etc.

Am 29. Juli 2016 wurde der erste Lehrgang dieses Typs mit erfolgreicher praktischer Prüfung aller Teilnehmer abgeschlossen. Die eindeutige Antwort auf die Frage der Machbarkeit bedeutet, dass zukünftig die deutliche Mehrheit der Piloten der Luftwaffe über eine Segelfluglizenz verfügen wird. Für den Segelflugsport ist dieser scheinbar einfache Sachverhalt sicherlich ein Glücksfall.

Bleibt die Frage nach einer zivilen Umsetzung dieser Ausbildung. Die gute Nachricht: Wir können tatsächlich die Ausbildungszeit deutlich verkürzen, ohne qualitative Abstriche machen zu müssen. Die weniger gute Nachricht: In nur sieben Wochen wird auch weiterhin außerhalb des Studienganges „Aeronautical Engineering“ kaum eine Segelflugausbildung erfolgreich abzuschließen sein.

Der Unterschied zwischen der Segelflugausbildung von zivilen und militärischen Segelflugschülern liegt in den Eingangsvoraussetzungen und Rahmenbedingungen. So haben alle angehenden Militärpiloten ein intensives Auswahlverfahren durchlebt, sind also für ihre zukünftige fliegerische Tätigkeit überdurchschnittlich geeignet. Die Motivationslage, militärische Disziplin und Organisation ermöglichen den Soldaten erst den erfolgreichen Abschluss der komprimierten Segelflugausbildung. Hindernisse und Reibungswiderstände können notfalls auch per Befehl überwunden werden.

Die zivile Ausbildung sieht all dies freundlicherweise nicht vor. Trotzdem bleibt der Umstand, dass der Faktor Zeit in der Lebensplanung auch junger Menschen einen kontinuierlich steigenden Wert erhält. Der Segelflugsport mit seiner zeitintensiven Ausbildungsphase nimmt daher analog an Attraktivität für diese Personengruppe ab.

Warum also nicht mal einen Konzeptwechsel wagen? Die Lösung könnte eine konstruktive Kombination aus Vereinsausbildung und Flugschule darstellen, mit dem Ziel, mehr Interessenten für unseren außergewöhnlichen Sport zu begeistern und diese nachhaltig in den Segelflugvereinen und im Breitensport zu verankern. Wer z.B. gleich zu Anfang einen dynamischen Erfolg zum ersten Alleinflug an einer Segelflugschule erlebt, könnte im Segelflugverein mit einer hohen Eintreffwahrscheinlichkeit innerhalb eines Jahres die Segelfluglizenz erwerben.

Und das klingt doch richtig gut: Segelflugpilot in einem Jahr!



Neuer Weltmeister, Orestes Hernandez, aus Miami (links). Christoph Holtermann (rechts) mit dem Weltmeistermodell.

FESSELFLUG WM 2016

in „Down Under“ Perth, AUS

Christoph Holtermann

Nur acht Monate nach der letzten Europameisterschaft in Bulgarien fand im Mai schon die Weltmeisterschaft in Perth statt. Bei bestem sonnigem Herbstwetter haben die Australier erstmals nach über fünfjähriger Vorbereitungszeit die WM auf ihrem Kontinent ausgerichtet. Ausgetragen im Modellflugzentrum von Western Australia in einem Naturschutzgebiet waren Kängurus die ständigen Begleiter während dieser WM, die dort eigentlich ihr Territorium verteidigen.

Unterstützt wurde der Organisator, der Weltklasse Team-Race Pilot Trevor Letchford, von der Mehrzahl der in Australien aktiven Fesselflieger, die mitunter über 5000 km von der Westküste per PKW angereist sind, um die WM in Australien zu einem unvergesslichen Event werden zu lassen.

Leider war die Beteiligung in diesem Jahr, einfach aufgrund der doch aufwändigen und kostenintensiven Reise nicht so hoch. In etwa war die Beteiligung so stark wie bei einer Europameisterschaft.

Paradedisziplinen in Australien ist das Team-Race, gefolgt vom Fesselkunstflug. Im Team Race stellten die Australier nun auch den Welt- und Vizeweltmeister, in einem spannen-

den Rennen, in dem alle Teams fast auf die Hundertstel gleich schnell waren und nur bei den Pitstops dem drittplatzierten Top-Team aus Frankreich die entscheidenden Zehntel abnahmen.

Im Kunstflug waren für die deutsche Mannschaft Richard Kornmeier (BW), der ehem. Weltmeister aus 2010 sowie Christoph Holtermann aus Mülheim/R. am Start, der in Personalunion auch den Mannschaftsführer mimte, was in Anbetracht der doch kleinen Mannschaft von zwei Personen dann auch vor Ort wenig Arbeit machte.

Richard und Christoph waren in der Woche vor Start der WM dann auch auf dem vom Veranstalter gestellten Trainingsgelände, einem mehrere Hektar großen Crikettplatz mit Training beschäftigt, galt es doch, den durch den Winter in Europa geschuldeten Trainingsrückstand aufzuholen, was uns dann auch gelang: Richi erreichte nach einem spannenden Finale, in dem fünf Piloten fast punktgleich um den Weltmeistertitel flogen, den dritten Platz auf dem Podium. Weltmeister wurde, nach zwei Amtszeiten von Igor Burger, der „nur“ Zweiter wurde, der Amerikaner Orestes Hernandez mit kubanischen Wurzeln. Er flog, wie fast alle Top-Piloten den Elektroantrieb mit Lagesensor von Igor Burger flog.

Bei mitunter doch turbulenten Platzbedingungen ist der Elektroantrieb hier dem Verbrennerantrieb überlegen, da er sehr viel schneller Drehzahlverluste durch Turbulenzen nachregeln kann.

Christoph erreichte eine für sich sehr gute Platzierung mit dem 19. Platz von 51. Trotz geringerer Beteiligung waren letztendlich aber doch die internationalen Top-Piloten alle ange-reist.

Was neben den sportlichen Aspekten bemerkenswert war, war der Stolz der Australier, diese WM austragen zu dürfen und man kann sagen, dass dies die am besten organisierte WM war, an der ich nun schon seit über 20 Jahren teilnehmen durfte. Viele Australier haben uns auf Deutsch angesprochen und Interesse an unserem Sport und der WM gezeigt.

Der Aufwand hat sich also gelohnt: Es galt eine Fluggesell-schaft zu finden, die uns die großen und schweren Modell-transportkisten (160x40x40cm, 30kg) kostenlos mitnahm; es galt das Lipo-transportproblem, bzw. das Risiko, dass uns die Lipo-Batterien bei Sicherheitskontrollen am Flughafen ent-wendet werden würden, zu lösen als auch die dortige Unter-kunft nahe am Wettbewerbsgelände zu günstigen Kosten zu organisieren. Bis auf die Lipos's, die uns in Dubai vom loka-len Flughafensicherheitspersonal entwendet wurden, hat uns EMIRATES tolle Unterstützung und ein aufregendes Erlebnis im A 380 gewährt. Danke nochmal auf diesem Wege!



Christoph Holtermann
mit dem dritt platzierten
Richard Kornmeier (links).



Elektroantrieb
mit Plettenberg-
Elektromotor.

Vizeweltmeister und Mannschaftsweltmeister im Modellflug F3J

Reinhard Streisel, Vorsitzender der Modellflugkommission

In der Zeit vom 1. bis 6. August fand die Weltmeis-terschaft im Modellflug Klasse F3J in Vipava in Slo-wenien statt.

Die Mannschaft reiste schon eine Woche vorher an, um sich auf die Bedingungen vor Ort einstellen zu können und natür-lich die Modelle zu testen und letzte Einstellungen vorzunehm-en. Das gesamte Team unterstützte sich jederzeit gut und es herrschte eine sehr harmonische Stimmung.

Die Wetterbedingungen waren sehr unterschiedlich und damit auch die gesamte Fliegerei. Alle Junioren konnten sich für das Fly Off qualifizieren und die Junioren (Max Finke, Felix Pasch und Jan-Christof Weihe) erlangten den Mannschaftsweltmeis-tertitel.

Am Freitag gab es das Fly Off (Finale der zehn Besten Juniorpi-loten). Nach sechs Flügen stand dann fest, dass Max Finke aus Nordrhein-Westfalen Vizeweltmeister wurde.



14. LUFTSPORTTAG IN KAMEN AM 20.11.16

Einladung zum Pressegespräch

Die wichtigsten Aktivposten in der Außendarstellung des Luftsports in NRW bilden unsere Vereine. Sie stehen im engen Kontakt mit den örtlichen Medien, sorgen dafür, dass auf lokaler Ebene und auch über die Sozialen Medien der Luftsport regelmäßig mit interessanten Berichten vertreten ist. Im Zuge der Kommunikationsoffensive des Ver-

bandes laden wir die Pressesprecher unserer Mitgliedsvereine zum ersten offiziellen Pressegespräch ein.

Beginn: 10 Uhr **Ende:** 11 Uhr

Eine Tagesordnung mit Programmpunkten ist in Planung und folgt rechtzeitig vor dem Luftsporttag.

Gemeinsam wollen wir herausfinden, wie eine mögliche Zusammenarbeit der Pressearbeit aussehen könnte, und ob das Aufbauen eines NRW-weiten Netzwerkes von Pressesprechern gewünscht ist.

Treffen der Pressereferenten

10 h

Sportfachgruppentage

Sportfachgruppentage

In Form von Parallelveranstaltungen führen die Kommissionen ihre Sportfachgruppen durch. Sie reduzieren dabei die Veranstaltung auf die satzungsgemäßen Notwendigkeiten, um Raum für Informationen, Neuerungen, Aussprachen und Diskussionen zu eröffnen. Feste Bestandteile sind:

- Berichte der Kommissionen über ihre Arbeit
- Haushalte, Entlastungen
- Wahlen zu den Kommissionen
- Siegerehrungen
- Sportartspezifische Ausbildungsfragen
- Anträge aus den Vereinen
- Fachvorträge

Die Einladungen samt Tagesordnungen der einzelnen Sportfachgruppentage wurden an die Vereinsvorstände geschickt und sind auch auf unserer Internetseite www.aeroclub-nrw.de veröffentlicht.

11.15 h

Protektorentreffen

Einladung zum Protektorentreffen

Der Ausschuss Luftfahrt und Schule (ALuS) lädt zum vierten Protektoren der Schülerfluggemeinschaften ein.

Beginn: 11.15 Uhr **Ende:** 12.15 Uhr

Falls der Wunsch besteht, dass ein bestimmter Aspekt aus dem Bereich Luftfahrt und Schule besprochen wird, wird bis zum 31. Oktober 2016 um eine kurze E-Mail mit dem entsprechenden Themenfeld an heithausen@aeroclub-nrw.de gebeten.

Der Luftsporttag Nordrhein-Westfalen (NRW) wurde im Jahr 2003 ins Leben gerufen. Der Grundgedanke war, alle Sportfachgruppentage, Gremiensitzungen und auch die jährliche Mitgliederversammlung an einem Ort und Tag zu zentrieren.

Bis 2003 hielten alle sechs Sportfachgruppen ihre Jahreshauptversammlung separat an unterschiedlichen Orten und Tagen ab. Auch der Verbandstag und seine Gremien tagten andersorts zu anderen Zei-

ten. Wer also darauf bedacht war, alle Sitzungen zu besuchen, hatte zum Ende des Jahres oftmals acht bis zehn verschiedene Termine in ganz NRW verteilt. Ziel eines Luftsporttags NRW war es, diesen so zu strukturieren, dass neben den satzungsgemäßen Sitzungen den Besuchern auch Fachvorträge, Informationsstände interessanter Luftfahrtaussteller und Raum für Gespräche geboten werden konnte. Seit der gelungenen Premiere 2003, findet der Luftsporttag NRW jährlich im November in der Stadthalle in Kamen statt. In diesem Jahr werden wir zum nunmehr 14. Mal zu Gast in Kamen sein.

14 h

Grußworte, Ehrungen

Aussteller

Auf unserem Luftsporttag NRW ist Präsenz und aktive Teilnahme gefragt. Auch in diesem Jahr haben wir Aussteller verschiedenster Kategorien angefragt. Bis zum Redaktionsschluss hatten folgende Aussteller ihre Beteiligung mit Informationsständen am Luftsporttag NRW 2016 zugesagt:

- Air-Software
- Peter H. Braasch
- Fallschirmbau Buchsein
- Deutscher Wetterdienst
- LX Avionik
- LX Navigation Germany

15 h

Verbandstag NRW

Einladung zum 67. Verbandstag

Luftsportfreundinnen und Luftsportfreunde,

gemäß § 10 der Satzung des AEROCLUB | NRW e.V. lade ich sie herzlich zur 67. Mitgliederversammlung (ordentlicher Verbandstag) ein, die auch in diesem Jahr im Rahmen des Luftsporttages NRW in Kombination mit allen Sportfachgruppentagen stattfinden wird. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Die Tagungsunterlagen wurden den Vereinen mit separater Post rechtzeitig zugesandt. Die Dele-

gierten der Vereine melden sich bitte mit der Stimmeninformation als Legitimation am Stand des Landesverbandes an und nehmen dort die Stimmen in Empfang.

Wir wünschen ihnen eine gute Anreise nach Kamen.

Mit freundlichen Grüßen

Jochen Lammers
AEROCLUB | NRW
Geschäftsführer

Ort: Stadthalle Kamen,
Rathausplatz 2/4,
59174 Kamen

Termin: Sonntag, 20. November

WINTERFREUDEN DER TECHNIKER!

Dr. Uwe Breucker, Hartmut Stadermann, Ulf Calsbach

Der Sommer ist vorbei, der Herbst in vollem Gange, der Winter naht und damit die Winterarbeit. Segelflugzeuge, Motorsegler, Schleppmaschinen... kommen in die Werkstatt und die periodische Instandhaltung beginnt. Doch halt; die Zeiten haben sich gravierend gewandelt und so blöd es klingen mag, Instandhaltungsarbeit ist im Vorfeld und parallel auch immer Schreibarbeit.

Aus unserer Erfahrung als freigabeberechtigtes Personal (CFS / Prüfer KL 3) und als Personal zur Bescheinigung der Lufttüchtigkeit (ARS) stellen wir immer wieder fest, dass den anzuwendenden Paragraphen des Teil M wenig Beachtung vor und während der Arbeiten und in der Dokumentation nach Wartung / Instandhaltungsarbeiten geschenkt wird. Die Winterarbeit beginnt mit lesen. Hier ist das Instandhaltungsprogramm das Schriftstück erster Wahl, denn hierin sind alle wichtigen Dinge zusammengefasst. Dies kann detailliert sein oder auch mehr allgemeingültig durch Verweise. Im Instandhaltungsprogramm ist niedergelegt, welche Instandhaltungsarbeiten an welchem Teil zu welchem Zeitpunkt durchzuführen sind. Dieses Dokument, wie auch die nötigen Paragraphen des EU Rechtes (**M.A.305, 401, ...**) werden leider nicht immer richtig beachtet.

Einer dieser Gründe hierfür ist, dass bei vielen Vereinsteknikern / Haltern der physikalischen Arbeit am Flugzeug die alleinige Bedeutung zukommt und mit Abschluss der Arbeiten am Flugzeug dieses jetzt lufttüchtig ist und wieder fliegen könnte. Weit gefehlt – Eine Instandhaltungs- oder Wartungsarbeit findet **IMMER** in zwei Phasen statt. Administrative Vorbereitung / Durchführung und EU-rechtskonforme Freigabe der Instandhaltung **VOR DEM NÄCHSTEN FLUG!**

Dazu muss man aber erstmal wissen, wer denn überhaupt eine Freigabe für die jeweilige Instandhaltung erteilen darf? Hier ist die „Komplexität“ der Maßnahme entscheidend. Erinnern wir uns an die drei Ebenen der Instandhaltung (Komplex, Pilot/Eigentümer und „dazwischen“). Der Freigebende trägt

die Verantwortung dafür, dass die gesamte Dokumentation alle Forderungen des Teil M erfüllt. Hierzu ist es erforderlich, dass die Dokumentation für alle durchgeführten Wartungs- / Instandhaltungsarbeiten vollständig und ordnungsgemäß nach **EG VO 1321/2014, Teil M, Artikel M.A.305 Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs und M.A.401c) Instandhaltungsunterlagen** erfolgt.

Zu diesen Aufzeichnungen gehören Befund- und Arbeitsberichte, aus denen hervorgeht, welche Arbeiten nach welchen Instandhaltungsunterlagen durchgeführt werden müssen und wie die Durchführung erfolgt ist und falls weitere Maßnahmen erforderlich werden, wann diese zu erfolgen haben. In den Befund- und Arbeitsbericht gehören also detailliert alle Maßnahmen, deren Durchführung nach dem IHP erforderlich ist.

Sollten in der Wartung Reparaturen oder Änderungen durchgeführt werden, so finden sie sich zuerst, wie schon beschrieben, auf dem Befundbericht wieder, in dem auch die Durchführung beschrieben wurde. Zusätzlich werden diese dann auf der Reparaturübersicht und evtl. der EMZ/STC Liste (bei Durchführung eines STCs) dokumentiert. Natürlich sind die Arbeiten auch hier nicht mit dem „Handwerk“ erledigt. Denn erst wenn die dazugehörigen Dokumente erstellt worden sind, die Handbücher evtl. erweitert oder geändert sind und die Freigabe im Bordbuch eingetragen ist, ist das Projekt beendet.

Auch so banale Dinge wie die Änderung des Ausrüstungsverzeichnisses, evtl. eine neue Wägung oder auch Funktionsprüfungen durch externe Unterneh-

men (Avionik- Betriebe) gehören dazu. All dies vergisst man nicht, wenn man es direkt zu Beginn des Projektes mit dem später Freigebenden bespricht und schon im Befund- und Arbeitsbericht dokumentiert. Auch Materialnachweise wie Form 1 oder Lieferscheine bei Standardteilen und auch Harzprotokolle und Temperschriften gehören als Anhang zur der Dokumentation der durchgeführten Arbeit. Diese Berichte sind dynamisch und begleiten unsere Flugzeuge durch die ganze Wintersaison. Sich gegen Ende März hinsetzen und am Computer aus der persönlichen Erinnerung heraus irgendwelche Berichte tippen ist sicher nicht der richtige Weg.

Ganz formal liest sich das dann im Artikel **M.A.305 der VO EG 1321/2014 Teil M** so:

d) Die Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeugs müssen folgende Angaben enthalten:

1. den gültigen Stand der Lufttüchtigkeitsanweisungen und der von der zuständigen Behörde als unmittelbare Reaktion auf ein Sicherheitsproblem erlassenen Maßnahmen,
2. den gültigen Stand der Änderungen und Reparaturen,
3. den gültigen Stand der Einhaltung des Instandhaltungsprogramms,
4. den gültigen Stand der Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung,
5. den Wägebericht,
6. die Liste aufgeschobener Instandhaltungsarbeiten

Und im Artikel **M.A.401** finden wir folgende Formulierungen:

a) Personen oder Betriebe, die ein Luftfahrzeug instand halten, müssen bei der Durchführung der Instandhaltung, einschließlich Änderungen und Reparaturen, Zugang zu den anzuwendenden geltenden Instandhaltungsunterlagen haben und dürfen nur diese verwenden.

b) Im Sinne dieses Teils gelten als anzuwendende Instandhaltungsunterlagen:

1. alle geltenden Forderungen, Verfahren, Standards oder Informationen, die von der zuständigen

Behörde oder der Agentur herausgegeben werden,

2. alle anzuwendenden Lufttüchtigkeitsanweisungen,

3. alle anzuwendenden Anweisungen für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die von Inhabern von Musterzulassungen und Ergänzungen zu Musterzulassungen und jeglichen anderen Organisationen herausgegeben wurden, die gemäß Teil-21 diese Angaben veröffentlichen,

4. alle anzuwendenden Unterlagen, die gemäß 145.A.45(d) herausgegeben werden

c) Personen oder Unternehmen, die das Luftfahrzeug instand halten, müssen sicherstellen, dass alle anzuwendenden Instandhaltungsunterlagen gültig und jederzeit verfügbar sind, sofern erforderlich. Die Person oder das Unternehmen muss ein System mit Arbeitskarten oder Arbeitsblättern einrichten und dafür Sorge tragen, dass die Instandhaltungsdaten auf diese Arbeitskarten oder Arbeitsblätter übertragen werden oder ein präziser Verweis auf die konkrete(n) Instandhaltungsarbeit(en) vorhanden ist, die in diesen Instandhaltungsunterlagen enthalten sind.

Viele Hersteller haben große Teile der benötigten Unterlagen für ihre Muster im Internet hinterlegt. Dies hat den Vorteil, dass die benötigten Unterlagen immer

auf dem neusten Stand sind. Sollten keine klaren Erkenntnisse aus den Unterlagen gewonnen werden, so ist auf jeden Fall vor Beginn der Arbeiten der Hersteller zu kontaktieren (vgl. M.A.401b)3.)

Zu Schluss wollen wir nochmal auf die eingangs erwähnte Freigabe zurückkommen. Im Artikel M.A.801 heißt es unter anderem:

b) Kein Luftfahrzeug kann für den Betrieb freigegeben werden, wenn nicht bei Abschluss der Instandhaltungsarbeiten, nachdem sich das freigabeberechtigte Personal davon überzeugt hat, dass alle Instandhaltungsarbeiten ordnungsgemäß ausgeführt worden sind, eine Freigabebescheinigung ausgestellt wird

1. durch entsprechendes freigabeberechtigtes Personal im Auftrag eines genehmigten Instandhaltungsbetriebs gemäß Abschnitt A Unterabschnitt F dieses Anhangs (Teil-M) oder

2. durch freigabeberechtigtes Personal in Übereinstimmung mit den Anforderungen von Anhang III (Teil-66), außer für in Anlage VII dieses Anhangs aufgeführte komplexe Instandhaltungsaufgaben, für die Punkt 1 gilt, oder

3. durch den Piloten/Eigentümer gemäß Punkt M.A.803.

In dieser Aufzählung kommen die drei Komplexitätsebenen einer Instandhal-

tung zum Ausdruck. Vieles, was wir machen, ist durch die Freigabebescheinigung eines Piloten/Eigentümers (3.) zu erledigen (siehe auch Anlage VIII zum Teil M). Alle anderen Maßnahmen sind vor dem nächsten Flug durch einen Freigabeberechtigten (CFS, Certifying Staff) freizugeben. Nein, nicht nach dem „Werkstattflug“ (den gibt’s so im EU Recht gar nicht), sondern bevor das Luftfahrzeug in Betrieb genommen wird (Ausnahme: Ein „Werkstattflug“ ist ein Bestandteil der Instandhaltung und als solcher z.B. in den Checklisten oder Prüfprogrammen gefordert). Und wenn die Freigabebescheinigung dann im Bordbuch klebt / erteilt ist, wurde alles richtig gemacht.

Auf der Internetseite des DAeC LV NRW e.V. findet ihr entsprechende Vorlagen für Befund- und Arbeitsberichte und auch Texte zur Freigabe der Instandhaltungsmaßnahmen auf der Ebene der Piloten/Eigentümer-Freigabe.

Auch wenn es unendlich ermüdend ist, empfehlen wir jedem Halter, sich noch mal die genannten Vorschriften anzuschauen, weil wir leider oft nur die Kerninhalte gekürzt wiedergeben und erklären können.

Wir wünschen Euch allen eine erfolgreiche Winterarbeit, beim eigentlichen Handwerk und auch bei der Schreibarbeit.

Das Eine geht nie ohne das Andere!

Termine der Technischen Lehrgänge 2016

Bez.	Modul	Termin	Ort	Preis
WA-16/12	Zellenwart Holz- und Gemischtbauweise Modul Z 1	29./30.10. + 05./06.11.16	Aachen	150 €
WA-16/13	Zellenwart FVK Bauweise Modul Z 2	19./20. + 26./27.11.16	Aachen	150 €

Anmeldung für Technische Lehrgänge:

Anmeldeformulare bitte per Mail bei Frau Claus anfordern!

DAeC LV NRW e.V., CAMO und F-Betrieb
Karina Claus

Tel.: (02 03) 778 44-21 · Fax: (02 03) 778 44-44

E-Mail: claus@aeroclub-nrw.de

Fragen

zu Inhalten oder Voraussetzungen zu den Lehrgängen beantwortet:

DAeC LV NRW e.V., CAMO und F-Betrieb
Ulf Calsbach

Betriebsleiter DE.MG.0501, Betriebsleiter DE.MF.0501

Tel.: (02 03) 778 44-22 · E-Mail: pruefleitung@aeroclub-nrw.de

Nicht zögern, anmelden!



Flightline

LOOPINGS AM BLOCKSBERG

Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug

Text: Hein Sauels

Fotos: Kathi Suthau

Der Harz gilt seit Mitte des 17. Jahrhunderts als Hauptversammlungsort der Hexen aus ganz Deutschland. Vom 17. bis zum 23. Juli flogen jedoch die deutschen Motorkunstflieger am Fuß des Brocken in Ballenstedt um die diesjährigen deutschen Meister in den Kategorien Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited zu finden.

Da in diesem Jahr zum ersten Mal nach geänderten Regeln geflogen wurde, die statt zwei bekannter und zwei unbekannten Programme nun ein bekanntes Programm gefolgt von drei unbekannten Programmen vorsehen, erhöhte sich der Druck für die Organisation besonders in der Anfangsphase des Wettbewerbs.

Schon vor der Eröffnungsfeier am Sonntag mussten die Piloten das erste unbekannte Programm erstellen und das Contest Office, das wie immer souverän von Silvia Thöle gemanagt wurde, die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten für die Durchführung erledigen. Bei der Eröffnungsfeier freuten sich dann Flugplatzchef Uwe Gröschler, Wettbewerbsleiter Jürgen Leukefeld und alle Aktiven, Schiedsrichter und Helfer über das hervorragende Catering von Antje Schmidt und ihrem Team vom Flugplatz Imbiss.

Am Montag um 10 Uhr ging es dann los. Das Wetter meinte es in dieser Woche wieder gut mit den Motorkunstfliegern. Immer fliegbares Wetter, Regen nur nach Ende des Wettbewerbsta-

ges und angenehme Temperaturen, was will man mehr. Unvergessen die Deutsche Meisterschaft 2014 in Dinslaken als nur am Montag Nachmittag und am Samstag Vormittag geflogen werden konnte. Sonnengebräunt kamen also die Judges um Hauptschiedsrichter Gerd Hellmann vom Harz zurück nach täglichen acht bis zehn Stunden Judging in der Sonne.

Am Donnerstag Abend konnte so der offizielle Wertungsteil mit 120 Wertungsflügen abgeschlossen werden. Am Freitag flogen dann die Sportsman, Intermediate und Advanced Piloten die 150 K Ice Cup Challenge die von den Unlimited Piloten gejudged wurde. Siegerin Kathi Suthau erhielt als Preis einen Ice Cup für zwei bis drei Personen.

Die Ergebnisse in den einzelnen Kategorien:

Bei den Sportsman siegte Oliver Bax, der seinen Vater Wolfgang auf Platz 2 verwies. Ein erfolgreicher Einstieg der Familie Bax in den Wettbewerbskunstflug. Auf Platz 3 landete Sven Calsbach, der ebenfalls seine erste Deutsche Meisterschaft bestritt.

Im Intermediate Wettbewerb setzte sich mit Franz Eckerle ein erfahrener Wettbewerbspilot durch, der mit seiner Decathlon Christian Schulte und Maximilian Schauerte hinter sich ließ, die sich eine Cap 231 teilten.

In der Kategorie Advanced gewann ein alter Bekannter aus dem Segelkunstflug.

Markus Feyerabend, der noch im letzten Jahr die Segelkunstflieger bei den World Airgames in Dubai vertrat, hat der Motor



Teilnehmer der Deutschen Meisterschaft

am Flugzeug offensichtlich wenig gestört. Kathi Suthau als zweite, Holger Keil als dritter hatten in der frühen Phase des Wettbewerbs mit einer „0“ die Siegchancen so gut wie verspielt aber dann im weiteren Verlauf Markus Feyerabend nochmal unter Druck setzen können.

In der Königsklasse Unlimited zeigte sich ein sehr ausgeglichenes Teilnehmerfeld. In jedem Durchgang wurde das Ranking durch individuelle Fehler in einzelnen Figuren durcheinandergewürfelt. Am Schluss zeigte Martin Albrecht die besten Nerven und schloss den Wettbewerb als Einziger ohne „0“ ab. Damit sicherte er sich seinen fünften Deutschen Meistertitel und hat so auf nationaler Ebene mit seinem großen Vorbild Klaus Schrodtt gleichziehen können. Auf den Plätzen folgten Flo Bergér und Hein Sauels.

Internationales Flair brachten drei ausländische Piloten und ein Judge nach Ballenstedt. Jan Maxen aus Dänemark verstärkte die Judgeline, Peter Etter aus der Schweiz flog in der Kategorie Sportsman. In den Kategorien Intermediate und Advanced konnten Nadezhda Yakhnich aus Russland und Bastian le Roux aus Frankreich sogar die jeweils höchste Punktzahl erzielen.

Das Final Freestyle am Samstag war das erwartete Zuschauerhighlight. Hier zeigten die Unlimited Piloten mit Unterstützung ihrer Rauchanlagen welche Überschlänge und Purzelbäume mit modernen Kunstflugzeugen möglich sind. Die Schiedsrichter werteten auch hier Martin Albrecht vor Bergér und Sauels.

Bei der Abschlussfeier waren sich Rookies und alte Hasen einig: ein gelungener Wettbewerb, bestens organisiert, unterstützt durch das Flugplatzteam Ballenstedt und dazu noch bestes Wetter – besser kann ein Wettbewerb kaum laufen.

Alle Ergebnisse sind zu finden unter:
<http://dm2016.german-aerobatics.com>

Weitere Informationen zum Motorkunstflug unter:
<https://www.german-aerobatics.com>

Sieger der Kategorie Unlimited
 (Deutscher Meister Martin Albrecht,
 Florian Berger, Hein Sauels)



WINGS OVER MARL

Julia Gdaniec

Verein für Fallschirmsport Marl

Seit 2005 ist der Verein für Fallschirmsport Marl e. V. stolzer Ausrichter eines der ersten und bekanntesten Wingsuit Performance Wettkämpfe weltweit; Wings over Marl. Über die Jahre hat sich Wings over Marl zu einem großen, internationalen Event entwickelt. Trotz der inzwischen langjährigen Erfahrung des Vereins und vieler routinierter Teilnehmer bleibt ein solcher Wettkampf ein spannendes, manchmal nervenaufreibendes, aber immer begeisterndes Event für alle Beteiligten, bei dem auch Neulinge durchaus eine Chance haben, aufs Treppchen zu gelangen.

Wingsuit Performance Fliegen ist eine seit 2015 durch den internationalen Luftsportverband, die Fédération Aéronautique Internationale (FAI), anerkannte Disziplin im Fallschirmsport. Dabei messen die Athleten ihr Können im Messfenster zwischen 3.000 und 2.000 Meter über Grund in jeweils zwei Sprüngen in den Disziplinen Time (maximale Freifallzeit), Distance (maximal zurückgelegte horizontale Strecke) und Speed (maximale horizontale Freifallgeschwindigkeit). Die Leistung wird dabei durch GPS-Tracker (FlySight – www.flysight.ca) und eine entsprechende Software (Paralog – www.paralog.net) ermittelt. Um sowohl den Körperbau als auch die unterschiedliche Ausrüstung der Teilnehmer fair in das Endergebnis einzubeziehen, werden die Teilnehmer entsprechend der Flügelfläche ihrer Wingsuits in die drei Klassen Rookie (kleine Wingsuits), Intermediate (mittelgroße Wingsuits) und Advanced bzw. Open Class (große Wingsuits) eingeteilt und das Gesamtergebnis der drei Disziplinen ermittelt.

Insgesamt kamen zu Wings over Marl in diesem Jahr 42 Teilnehmer aus elf Ländern zusammen, um ihre Leistungen und die ihrer Suits miteinander zu vergleichen. In diesem Jahr waren der Anteil der Springer, die zum ersten Mal an einem solchen Wettkampf teilnehmen und viel von der erfahrenen Konkurrenz lernen konnten, sowie die Anzahl der Tracksuit-Flieger, von denen sonst ein oder zwei vertreten waren, erfreulicherweise besonders hoch. Anders als Wingsuits verfügen Tracksuits über keine eigentliche Flügelfläche, dafür aber durch einen besonders weiten Schnitt über große Luftpolster an Armen und Beinen. Sie werden von vielen als Vorbereitung auf das Wingsuit-Fliegen genutzt, können aber mit den eigentlichen Wingsuit-Fliegern nicht verglichen werden. Umso glücklicher ist der Verein für Fallschirmsport Marl e. V., in diesem Jahr auch die Ergebnisse einer Tracksuit-Klasse verkünden zu können.

Alle sechs Teilnehmer der Tracksuit-Klasse nahmen in diesem Jahr zum ersten Mal an einem Performance Wettkampf teil und lieferten sich bis zuletzt das wohl spannendste Rennen. Auf Platz 2 landete dabei Guido Grabosch, gefolgt vom Marler Springer Felix Selent. Platz 1 belegte durch seine hervorragenden Ergebnisse in der Disziplin Time der Marler Springer Daniel Leithold.

Der Erst-Teilnehmer Leon Rollersbroich erreichte in der Rookie-Klasse den dritten Platz nur knapp hinter Martin Skiba, der ebenfalls zum ersten Mal an einem Wingsuit Performance Wettkampf teilnahm und vor allem durch seine Ergebnisse in der Disziplin Time Platz 2 belegte. Der buchstäbliche Überflieger Alex Fritsch, der mit seiner Bestleistung nicht nur die Erstplatzierten der Intermediate- sondern sogar einige Teilnehmer der Advanced-Class hinter sich ließ, landete unangefochten auf Platz 1.

In der Intermediate Class kletterte der Ire Desmond Reardon gegenüber dem Vorjahr ein Treppchen nach oben auf Platz 2 und übergab seine alte Position auf Platz 3 an den Polen Kuba Juszcak. Der Marler Springer Sergej Skorizki konnte jedoch im Laufe des Wettkampfes an allen anderen vorbeiziehen und erreichte so den ersten Platz in der Intermediate Class.

Bis zuletzt lieferten sich die Teilnehmer der Open Class einen spannenden Wettkampf. Zu guter Letzt verteidigte der Marler Springer Helmut Tacke seinen Vorjahresplatz 3, während der Däne Ulf Munkedal den Polen Dawid Winczewski knapp hinter sich ließ und dadurch Wings over Marl 2016 für sich entschied. Trotz der Bezeichnung als "Wettkampf" liegt der Fokus bei Wings over Marl seit jeher auf dem Erfahrungsaustausch untereinander, der Möglichkeit, verschiedene Wingsuits und Athleten kennenzulernen und dem freundschaftlichen Wiedersehen. Und so konnte auch in diesem Jahr nicht nur dank der großzügigen Preise unserer vielen Sponsoren jeder Teilnehmer als Gewinner nach Hause gehen.

Für die Organisation und Durchführung eines solchen Events sind neben dem Vorstand viele weitere helfende Hände erforderlich. An dieser Stelle geht daher ein herzliches Dankeschön an alle Helfer, an das Manifest, an den Piloten sowie unseren „DoorMan“ und nicht zuletzt an unsere Sponsoren.

Unser besonderer Dank gilt in diesem Jahr jedoch der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen.

Der Verein für Fallschirmsport Marl e. V. hofft, im nächsten Jahr erneut jede Menge Erstteilnehmer, die Teilnehmer der Tracksuit-Klasse als Wingsuit-Teilnehmer und die Wingsuiter in gewohnter Manier bei Wings over Marl 2017 willkommen heißen zu dürfen.





Startaufstellung an der 26,
Aachen Merzbrück,
Foto: Leo Wolter



Schleppzug,
Foto: Leo Wolter



Die Gewinner von links: Jan Knischewski, Tobias Bieniek,
Sebastian Tschorn, Sebastian Eusterholz, Jürgen Jansen,
Thomas Dahmann, Foto: Leo Wolter



Fahnenparade
des EuregioCup, Foto: Angelika Rebischke

EUREGIOCUP

Der EuregioCup am Landesleistungsstützpunkt Aachen-Merzbrück ist längst kein lokaler Geheimtipp mehr. Dieses Jahr lockte der Wettbewerb vom 12. bis 16. Mai nicht nur Teilnehmer aus der gesamten Bundesrepublik, sondern kam mit Piloten aus Belgien, Dänemark und Spanien auch seiner internationalen Ausschreibung nach.

Zum ersten Mal in Aachen wurde im Rahmen des EuregioCup ein Grand Prix ausgerichtet. Die sechs Teilnehmer hatten bei anspruchsvollem Wetter an vier Wertungstagen Aufgaben zwischen 150 und 300 km zu bewältigen. Gesamtsieger wurde mit 15 Punkten Hajo Machetanz vom Luftsportverein (LV) Aachen gefolgt von Steffen Trapp (Luftsportclub (LSC) Dümpel) und Michael Möker (Luftsportverein (LSV) Burgdorf), welche beide mit zehn Punkten auf dem zweiten Platz landeten.

Den 18 Piloten der Igelklasse stand gleich am ersten der vier Wertungstage eine kleine, aber durch das Wetter knifflige Racing-Aufgabe bevor. Die 138 Kilometer wurden lediglich von drei Piloten erreicht. Der Rest küsste, nach einiger Zeit des Wartens über Weißweiler, bereits wenige Kilometer nach Abflug den Boden oder landete direkt wieder in Aachen. Es kam so am ersten

Tag leider keine Wertung zustande in der Igelklasse. Die 22 Teilnehmer der Hasenklasse blieben am Boden und unterstützen das Zurückholen der Aussenlander.

Die folgenden drei Wertungstage waren bestimmt durch viel Wind und spät einsetzende Thermik, welche aber kleine RT und AAT-Aufgaben zuließ. Die Strecken blieben stets im Flachland nördlich der Eifel und verliefen bis zum Rande des Bergischen.

Am Ende von fünf schönen Tagen in Aachen-Merzbrück gewann in der Igelklasse (Index $\leq$ 107) mit 1030 Punkten. Tobias Bieniek mit zwei Punkten Vorsprung auf Jürgen Jansen, beide vom LV Aachen. Dritter mit 983 Pkt. wurde Sebastian Tschorn (FSR Kraichgau-Sinsheim). Ein knappes Rennen bis zum letzten Wertungstag!

In der Hasenklasse (Index $\rightarrow$ 107) siegte Oliver Knischewski (LSC Erftland) mit 1.640 Punkten. Thomas Dahmann (LSV Stolberg) konnte am letzten Tag noch an Sebastian Eusterholz (PSV Köln) vorbeiziehen und wurde mit 1.558 und nur fünf Punkten Vorsprung zweiter.

Auch im nächsten Jahr wird der EuregioCup wieder in Aachen-Merzbrück stattfinden. Alle Segelflieger sind herzlich eingeladen an diesem schönen Event in familiärer Atmosphäre teilzunehmen.

WIR IN DUISBURG

AEROCLUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg

Tel.: (0203) 77844-0
Fax.: (0203) 77844-44
info@aeroclub-nrw.de

www.aeroclub-nrw.de

Jochen Lammers

Geschäftsführer

Tel.: (0203) 77844-11
lammers@aeroclub-nrw.de

Nicole Schubutz

Sekretariat

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

Manuela Steininger

Buchhaltung

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

Manuela Mauter

Ausbildung

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

Hermann-J. Hante

Ausbildungsleiter

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

Nina Heithausen

Referentin NRW bewegt
seine Kinder

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

Daniela Blobel

Referat Öffentlichkeitsarbeit

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

Karina Claus

Referat Technik

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

Ulf Calsbach

Referat Technik

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

LUFTSPORT- JUGEND NRW

Heiner Fischer

Jugendbildungsreferent

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

Daniela Blobel

LSJ-Büro

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

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

Segelflugschule Oerlinghausen

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

NRW AKTIV

9.5.16- 11.9.16

Duisburg, 9.5.16

Sitzung des geschäftsführenden Präsidiums.

Duisburg, 11.5.16

Nina Heithausen stellt den Arbeitsbereich "Luftfahrt und Schule" bei der Tandemtagung der Sportjugend NRW den Bündeln und Beratern im Schulsport vor.

Ratingen, 11.5.16

Stefan Klett und Hermann Hante bei der ständigen Konferenz der Verbände des Landessportbundes NRW.

Leverkusen, 21.5.16

Präsident, Stefan Klett, verabschiedet Werner Höhn im Kreise seiner Prüfer als UL-Landesausbildungsleiter.

Mülheim, 24.5.16

Geschäftsführer, Hermann-J. Hante, und Präsident, Stefan Klett, beraten mit technischem Ausschuss unter anderem Öffentlichkeitsstrategie.

Köln, 3.6.16

Workshop des Präsidiums bei der Führungsakademie des DOSB, Teil 1 (Vorgespräch Hermann-J. Hante, Stefan Klett)

Schmallenberg, 9.6.16

Stefan Klett eröffnet die diesjährige Tour der Motor- und Ultraleichtflugkommission.

Duisburg, 9.6.16

Stefan Klett, Hermann-J. Hante und Thomas Buch, Vorsitzender des NRW-Ausschusses „Unterer Luftraum“, beraten Strategiefragen.

Duisburg, 14.6.16

Heiner Fischer und Nina Heithausen nehmen an der Arbeitstagung für die Fachkräfte "NRW bewegt seine KINDER!" und für die Fachkräfte für Jugendarbeit teil.

Duisburg, 16.6.16

Audit der Geschäftsstelle des F-Betriebes (Instandhaltungsbetrieb) durch das LBA in Duisburg.

Iserlohn, 19.6.16

Audit des F-Betriebes (Instandhaltungsbetrieb) durch das LBA im Instandhaltungszentrum Iserlohn.

Duisburg, 21.6.16

Der AEROCLUB | NRW richtet das Treffen der Fachkräfte "NRW bewegt seine KINDER!" aus den Fachverbänden aus.

Leverkusen, 24.6.16

Audit des F-Betriebes (Instandhaltungsbetrieb) durch das LBA im Instandhaltungszentrum Leverkusen.

Gladbeck, 28.6.16

Auf dem Verbandsballonstartplatz trifft sich das Organisationsteam „Gordon Bennett“. Sebastian Eimers und Stefan Klett führen ein Sponsorgespräch mit dem Geschäftsführer von Westlotto.

Köln, 30.6.16

Workshop des Präsidiums bei der Führungsakademie DOSB, Teil 2.

Oerlinghausen 1. - 2.7.16

Sommerklausur des Präsidiums.

Tönisvorst, 6.7.16

35 Kinder der Tönisvorster Kindertagesstätte Panama absolvieren das Kinderbewegungsabzeichen für den Luftsport. (Nähere Informationen zum Kibaz auf Seite 16)

Gladbeck, 13.7.16

Stefan Klett und Sebastian Eimers empfangen auf dem Verbandsballonstartplatz die Delegation rund um FAI Generalsekretärin Susanne Schödel.

Duisburg, 20.7.16

Verabschiedungsfrühstück von Landesausbildungsleiter Hubertus Huttel nach 23 Jahren Tätigkeit. Stefan Klett und Hermann Hante lassen Revue passieren.

Oerlinghausen, 28.7.16

Gespräch Vorstand Segelflugschule mit Präsident und Geschäftsführer zu geplanten Marketingstrategien.

Marl, 4.8.16

Stefan Klett begrüßt die Teilnehmer des deutsch-französischen Leistungslehrgangs für jugendliche Fallschirmspringer. (Seite 10)

Duisburg, 9.8.16

Das Präsidium des AEROCLUB | NRW und der Präsident des Deutschen Aeroclub, Wolfgang Mütter, treffen sich zu einem Austauschgespräch.

Rio de Janeiro, 16. - 19.8.16

Stefan Klett nimmt als Delegierter des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen (NRW) am NRW-Abend im Deutschen Haus teil. Unter anderem wird auch das Segelflugmotiv präsentiert, mit dem sich der AEROCLUB | NRW an der LSB-Kampagne „Beim Sport gelernt“ beteiligt.

Duisburg, 23.8.16

Der Technische Ausschuss tagt in Duisburg und plant die Inforeveranstaltungen für den Winter und weitere Projekte.

Duisburg, 24.8.16

Audit des F-Betriebes (Instandhaltungsbetrieb) durch das LBA im Instandhaltungszentrum Duisburg (Standort an dem der F-Betrieb Zündmagnete überholt).

**Düsseldorf, 6.9.16 /
Münster, 7.9.2016**

Jochen Lammers und Hermann-Josef Hante stellen sich als neuer Geschäftsführer bzw. neuer Ausbildungsleiter des AEROCLUB | NRW bei den Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster vor. Gleichzeitig verabschiedet sich Hubertus Huttel als bisheriger Ausbildungsleiter. (Seite 18,19)

Duisburg, 7.9.2016

Erstes Arbeitstreffen von Präsident Stefan Klett und dem neuen Geschäftsführer Jochen Lammers.

Leverkusen, 10.9.16

Stefan Klett zu Gast beim Flugplatzfest des LSC Bayer Leverkusen.

Meschede, 10.9.16

Fly-In des AEROCLUB | NRW

IMPRESSUM

Herausgeber:

AEROCLUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: 0203 - 778440
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de)

Vertretungsberechtigt:

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

Verantwortlich:

Jochen Lammers

Redaktionskonferenz:

(Vertreter der Sportfachgruppen
und Gremien)

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

Ballonsport: Wilhelm Eimers,
Benjamin Eimers,
ballon@ballon.org

D-Kader: Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de

Fallschirmsport: Gerhard
Währisch, gw@wfnetz.de

Frauenluftsport: Silke Leue,
silke.leue@gmx.de

Interdisziplinäre Fachbeiträge:

Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend: Jan Eikmeier,
jan@lsj.de

**Luftfahrtschule
des AEROCLUB | NRW:**

Stephan Olessak,
info@segelflugschule-
oerlinghausen.de

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

Motorflug / Ultraleichtflug:

Werner Höhn,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de

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

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

Umweltbeauftragter:

Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net
**Vizepräsident PR- und Öffentlich-
keitsarbeit:** Boris Langanke

Gestaltung:

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

Druck:

Bitter & Loose, Greven
www.bitterundloose.de
14.000

Das Luftsportmagazin erscheint in vier Ausgaben pro Jahr, 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.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe: 4. November 2016

Titelbild: Ben Köppe beim Tandem-Fallschirmsprung auf dem AIRLEBNIS: „Es macht definitiv mehr Spaß als es aussieht.“

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

20.11.2016
STADTHALLE
KAMEN

14. LUFTSPORTTAG NRW



Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

wir laden euch herzlich zum 14. Luftsporttag NRW in Kamen ein. Ziel des Luftsporttag NRW ist es, dass neben den satzungsgemäßen Sitzungen, der Sportfachgruppentage und des Verbandstages den Besuchern auch Fachvorträge, Informationsstände interessanter Luftfahrtsteller und Raum für Gespräche geboten werden. Die Protoktoren der Schülerflugges-

meinschaften treffen sich in diesem Jahr bereits zum vierten Mal. Besonders hervorheben wollen wir in diesem Jahr das Treffen der Pressesprecher der Vereine, das zum ersten Mal in dieser Form stattfinden wird.

AERoclub | NRW

Stefan Klett, Präsident
 Hartmut Stadermann, Vizepräsident

Übersicht über den Ablauf des Tages:

- | | |
|---------|------------------------------|
| 10.00 h | Sportfachgruppentage |
| 10.00 h | Treffen der Pressereferenten |
| 11.15 h | Protoktorentreffen |
| 14.00 h | Grußworte, Ehrungen |
| 15.00 h | Verbandstag NRW |