

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN

jetzt mit:

LuftSport

DEUTSCHLANDS GROSSES FLUGSPORTMAGAZIN



LUFTSPORTTAG NRW

EINLADUNG ZUM VERBANDSTAG

9. AIRLEBNIS NRW

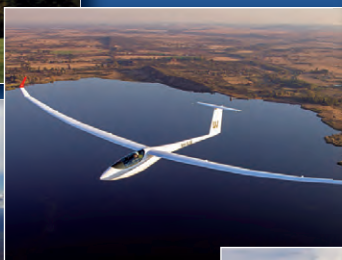
IN HAMM

PERLAN 2

SEGELFLUGWELTREKORD 23.200 METER

www.aeroclub-nrw.de

Segelflug-Bildkalender 2019



**WERBE-VERLAG
Cornelia Temnitz**
Bingertstr. 45 ♦ D-65191 Wiesbaden
Fax 0611-54 73 76
temmy@aero-dreams.de
www.aero-dreams.de

Der Segelflug-Bildkalender 2019 präsentiert in seiner Vielfalt, der Bildauswahl und durch seinen informativen Background die ganze Welt des Segelfliegens. Seit nunmehr 50 Jahren ist dieser Kalender in der Segelfliegerei das Standardwerk unter den Bildkalendern. Frische und Attraktivität haben über die vielen Jahre nicht gelitten. Im Gegenteil: die **Jubiläums-Ausgabe** überzeugt wieder mit aktuellen und interessanten 2-sprachigen Berichten und Geschichten...

Träume es, plane es, tue es! So startet mit Björn ein Flugerlebnis. Ein Renner für die Standardklasse wird in Südfrankreich getestet. Segelflugzeugkonstrukteure sind eine besondere Spezies – wir stellen sie vor. Oldtimerfans finden hier Technik und Geschichte eines Kranich, der bereits 1940 fast die Stratosphäre erreichte. Spannend ist es auch noch um die besondere Liebe zwischen Hella, eines Bergfalken 13 E, und seinem Besitzer Heinz. Zwischen Kanada und USA zu fliegen, wird eine Gratwanderung über den Niagarafällen. Begleiten Sie eine JS3-18 beim Jungfernflug in Südafrika und folgen Sie einem Gespräch von Reiner Rose und Bernd Weber über einen Discus mit E-Power in der Nase.

Der Kalender im Format 48 x 29 cm ist ab sofort bestellbar.

29,80 €
zzgl. Portokosten



INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN UND DER INDUSTRIE	4
--	---

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS	7
-----------------	---

FRAUEN

50 JAHRE VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN	10
--	----

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

ULTRALEICHTE JAHRESNACH- PRÜFUNG FÜR DIE SICHERHEIT	12
--	----

SEGELFLUG

FLIEGENDE DENKMÄLER	13
PERLAN 2	14
FLUGPLATZ NOORDKOP (NL)	16
SEGELFLUG WELTMEISTERSCHAFTEN	18

LANDESVERBÄNDE

IN DER HEFTMITTE

FLUGSICHERHEIT

SELBSTEINSCHÄTZUNG	19
--------------------	----

FLUGTAG

FLUGPLATZFEST IN WERSHOFEN	24
----------------------------	----

ULTRALEICHFLUG

WM IN UNGARN	26
--------------	----

LUFTSPORTJUGEND

JUGEND FLIEGT	28
IACE 2018	29

MODELLFLUG

DM SAALFLUG	30
WM JUNIOREN IM FREIFLUG	31

BALLON

VON GLADBECK NACH ENGLAND	32
---------------------------	----

LESERBRIEFE

IMPRESSUM

WILLKOMMEN NRW!



LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER, LIEBE LESERINNEN UND LESER,

nach neun Jahren Unterbrechung erreicht unser LuftSport mit einer eigenen Regionalausgabe nun auch wieder die Mitglieder des AEROCUB | NRW e. V. Das freut die bisherigen Herausgeberverbände, Verlag und Redaktion sehr, hat doch der Titel „LuftSport“ in Nordrhein-Westfalen eine mehr als 50-jährige Tradition. Der mitgliederstarke NRW-Verband war seit jeher Verfechter der Idee einer Zeitschrift für alle Luftsportler. Für uns ist dies ein großer Ansporn, als nun auflagenstärkste Luftsportzeitung in Deutschland die Mitglieder umfassend, vielseitig und aktuell mit Informationen, Hintergründen und Berichten zu allen Luftsportarten zu versorgen. Weitere Verbände und Leser sind natürlich herzlich willkommen!

Ganz besonders ist uns an der Erhöhung der Flugsicherheit im Luftsport gelegen, denn hier ist, wie mehrfach berichtet, noch „viel Luft nach oben“. Unsere Initiative stößt in der Leserschaft auf sehr großes Interesse: erste Bewerbungen für den LuftSport-Flugsicherheitspreis sind bereits eingegangen. Fritz Adrian Lülff und Christoph Santel stellen Ihren Beitrag auf den Seiten 19 bis 23 vor und freuen sich auf eine rege Diskussion zum Thema.

Weitere Ideen, Verfahren und auch vermeintlich kleinere Maßnahmen, die geeignet sind, unseren Sport sicherer zu gestalten, können noch bis zum 31.12.2018 eingereicht werden. Darüber hinaus freuen wir uns über Artikel zu anderen interessanten Themen, denn schließlich lebt unser Magazin von den Beiträgen unserer Leserinnen und Leser. Und weil es schön ist, sich auch einmal von Angesicht zu Angesicht gegenüberzustehen, sind die Segelfliegerinnen und Segelflieger in der Leserschaft ganz herzlich eingeladen, uns am 3. November in Koblenz beim Segelfliegtag zu besuchen. Die engagierten Vorbereitungen des Aeroclubs Koblenz e. V., das Schloss als „Location“ und die Fete am Abend lassen eine interessante, vielseitige und kurzweilige Veranstaltung erwarten. Das Magazin Luftsport (G1), der Aeroclub NRW e. V. (F11) und viele unserer Anzeigenkunden freuen sich auf Ihren und Euren Besuch.

Bis dahin noch viele sichere, schöne und erlebnisreiche Fahrten und Flüge wünscht

Klaus Fey

Perlan II; Foto: Airbus

Foto Editorial: Wilhelm Eimers; Pilot Wilhelm Eimers und Crew steigen kurz später zu; Bericht zu dieser Gasballonfahrt in der nächsten Ausgabe von LuftSport.



FUTURISTISCHE AMBULANZ-DROHNE ERHÄLT 20.000 €-PREIS

Im Rahmen der 1. FAI-Drohnen-Expo am 1. September in Lausanne wurde der mit 20.000 Euro dotierte Prinz-Alvaro de Orleans-Borbon-Preis an den Italiener Vincenzo Navaneri (34) verliehen.

Der Preis soll Navaneri und seinem Team helfen, das Konzept einer autonom fliegenden Rettungsdrohne zu realisieren. Diese Ambulanz-Drohne fliegt mit GPS-Unterstützung, hat eine Reichweite von 150 km und kann bis zu 120 kg Last tragen. Angetrieben von acht Elektromotoren, ist sie ausgestattet mit Back-Up-Batterien und einer Gasturbine zur Ladung der Batterien. An Bord sind Kameras, Kommunikationssysteme, Sauerstoff sowie medizinische Überwachungsinstrumente.

Mit der Drohne könnten verletzte Personen aus unwegsamem Gelände bei jedem Wetter ausgeflogen werden. Auch könnten damit Ärzte und Ausstattung z.B. zu Erdbeben- oder Überschwemmungsgebieten transportiert werden. Die Bedienung der Drohne soll auch Nicht-Piloten wie Ärzten oder Katastrophenhelfern möglich sein.



Foto: FAI/Marcus King

Weitere Informationen unter <https://www.fai.org/news/prestigious-20000-prize-awarded-futuristic-drone-ambulance>

FAI Ambulance



LUFTRAUMDATEN DEUTSCHLAND

Die Bundeskommission Segelflug erstellt die aktuellen Luftraumdaten anhand veröffentlichter Unterlagen und stellt sie hier kostenfrei zur Verfügung.

Die Nutzung dieser Daten trägt wesentlich zur Erhöhung der Flugsicherheit und Rechtssicherheit für den Piloten bei. Im sportlichen Bereich ermöglichen sie eine bessere Streckenplanung und operative Nutzung der Lufträume sowie auf Wettbewerben faire Chancen unter gleichen Bedingungen. Für die Flugvorbereitung und Navigation ist aber weiterhin eine aktuelle Flugkarte mitzuführen.

Bei möglichen Fehlern bitten wir um Information.

Die Nutzung der Luftraumdaten entbindet nicht von der gesetzlichen Verpflichtung der gewissenhaften und ordentlichen Flugvorbereitung sowie der Verwendung aller notwendigen und zugelassenen Navigationsmittel (z. B. Luftfahrtkarte ICAO 1:500.000).

Die Luftraumdaten stehen hier als Format „OpenAir“ kostenlos zur Verfügung:



Luftraumdaten

DAEC SUCHT SPORTREFERENT SEGELFLUG

Der Deutsche Aero Club e.V. sucht ab sofort einen Sportreferenten Segelflug (m/w) zur Mitarbeit in der Geschäftsstelle der Bundeskommission Segelflug am Forschungsflughafen Braunschweig. Die Stellenausschreibung und weitere Informationen auf www.daec.de





DFS

ANMELDEPORTAL DFS-PILOTENTAG 2018

Für den DFS-Pilotentag für VFR-Piloten am Samstag, dem 17. November, wird das Anmeldetool für Ihre Anmeldungen auf der DFS-Homepage am 19. September online gestellt. Den Link zur DFS-Homepage finden Sie unten.

Anmeldungen können nur für Einzelpersonen und ausschließlich über das Anmeldetool vorgenommen werden. Anmeldungen per E-Mail können nicht berücksichtigt werden.

Weitere Informationen zu Vorträgen und einen Lageplan versenden wir rechtzeitig im Vorfeld der Veranstaltung an die bestätigten Besucher.

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an pilotentag@dfs.de

www.dfs.de



AOPA



DTO – DER NEUE LEICHTE FLUGSCHULSTANDARD IST DA

Schon im April 2018 sollte es soweit sein, jetzt sind die gesetzlichen Vorgaben für den einfacheren Flugschulstandard der Declared Training Organisation (DTO) als EU-Verordnung 2018/1119 veröffentlicht. Damit sind sie Anfang September 2018 in Kraft getreten. Wann die Bundesländer so weit sein werden, erste Anträge für eine DTO-Genehmigung zu bearbeiten, wird sich bald zeigen. Heute sind alle Flugschulen in

Deutschland aus den bekannten Gründen auf dem ATO-Standard. Die Erklärung ist an die zuständige Behörde zu richten. In Deutschland ist das die Luftfahrtbehörde des Bundeslandes, in dem die DTO ihren Hauptgeschäftssitz hat. Findet die Ausbildung auf einem Luftfahrzeug mit Turbine statt, ist das Luftfahrt-Bundesamt die zuständige Behörde.

SAFETY NEWSLETTER METEOROLOGISCHE FLUGVORBEREITUNG

Der neueste AOPA Safety Letter befasst sich mit dem Thema meteorologische Flugvorbereitung.

Die meteorologische Flugvorbereitung, also das Studieren und Interpretieren aller relevanten Wetterberichte und -vorhersagen vor einem Flug, erfordert nicht nur wesentliche Kenntnisse der Wetterkunde, sondern auch eine systematische Herangehensweise an das Wetter-Briefing.

Der Deutsche Wetterdienst (DWD) gibt hierzu auf seiner Homepage www.dwd.de/Luftfahrt sowie auf der kostenlosen App RunwayMAP wertvolle Praxistipps zum Thema Flugwetter und Flugvorbereitung. Und jede Woche erscheinen neue Tipps. Mit Genehmigung des DWD erscheint in diesem AOPA Safety Letter ein Auszug aus den Praxistipps, der sich vor allem mit der Wetterflugvorbereitung anhand der Briefingplattform des Deutschen Wetterdienstes pc_met Internet Service befasst.



36.000 Stunden am Himmel

Das Buch über die

Living Legend of Aviation 2018

Walter Eichhorn

176 Seiten, Format DIN A5, durchgehend farbig mit über 150 seltenen Fotos und Spezial-Graphiken

Das Buch kostet 12,95 Euro (incl. 7 % MwSt.) plus 1,20 Euro Porto für den Versand als „Büchersendung“
Gesamtpreis also 14,15 Euro. Bei zwei Büchern beträgt das Porto 1,70 Euro



Walter und Toni Eichhorn sind eines der bekanntesten Kunstflugteams Deutschlands.

Walter Eichhorn wurde dieses Jahr 82 Jahre jung – und im Juli 2018 mit dem Titel "Living Legend of Aviation" geehrt.

Er fliegt immer noch Airshows mit seiner North American AT 6. Lesen Sie die faszinierende Lebensgeschichte dieses Piloten, seine Erlebnisse als Kapitän der Convair 340, der Boeing B 727, dem Airbus A 300, der Douglas DC 10, bis zur Boeing 747 "Jumbojet" und der JU 52. Walter ist wohl weltweit der lebende Pilot mit den meisten Flugstunden auf dem legendären Jagdflugzeug Messerschmidt Me 109 G. Hiervon handelt ein ganzes Kapitel. Und von den Airshows mit der AT 6, den Jets L 29 "Delfin" und Soko G2a "Galeb" und den Extras 330 LT.

Auch Sohn Toni Eichhorns Kunstflugkarriere und seine neue 1.400 PS starke North American T 28 B "Trojan" werden ausführlich behandelt.

Bestellung direkt über: www.flyaholic.de
oder bei jeder Buchhandlung (ISBN 978-3-00-058860-0)



SONSTIGES

MODELLBAUFLOHMARKT

Seit über 35 Jahren ist diese Veranstaltung weit über die Grenzen des Saarlandes hinaus bekannt und beliebt. Die Veranstaltung findet statt am Sonntag, dem 21.10.2018, im Sportzentrum 66424 Homburg-Erbach, Steinbachstraße 111.

Öffnungszeiten für Aussteller: Samstag, 20.10.2018, von 14:00 Uhr bis 20:00 Uhr, Sonntag, 21.10.2018, von 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr.

Einlass für Besucher: Sonntag ab 9:00 Uhr.

Tischpreis: je lfd. Meter 5 Euro, Eintritt: Erwachsene 2,50 Euro, Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren sind frei. Tischreservierung bei P. Schackmar, 06841/982233 oder 0160 8097097.

Weitere Infos unter www.mfg-erbach.de

SEGELFLUG-BILDKALENDER 2018

Die 49. Ausgabe des Segelflugbildkalenders präsentiert auch in diesem Jahr den Segelflug mit 13 eindrucksvollen Fotos. Neben modernen „Superorchideen“ zeigt der Kalender gängige Vereinsflugzeuge und Oldtimer wie die finnische PIK 5 oder den DFS Habicht. Ebenso abwechslungsreich sind die Orte, Landschaften, Situationen, in denen geflogen wird. Auf den Rückseiten der Kalenderblätter erhält man umfangreiche Hintergrundinformationen in deutscher und englischer Sprache und findet weitere Fotos. Der Kalender im Format 48 x 29 cm kostet 29,25 €. Für den Schreibtisch gibt es den „Junior“-

Klappkalender im Format 12,5 x 14 cm für 9,10 €, beide Kalender zusammen kosten 34,00 €. Die Kalender sind ab sofort bestellbar und werden Anfang November ausgeliefert. Bestellungen bei www.aero-dreams.de



RUNWAYMAP – NÜTZLICHE UND KOSTENLOSE APP FÜR PILOTEN



Eine schöne, nützliche und sehr vielseitige App für Flieger, die gerne neue Ziele entdecken und von einer weltweiten Community profitieren wollen, ist die aus der Schweiz stammende Anwendung RunwayMap. Für über 20.000 Flugplätze weltweit findet man auf RunwayMap Frequenzen, Webcams, 3D-Ansichten, Flugwetter, Notams, Erfahrungsberichte und vieles mehr. Das aktuelle Wetter mit METAR/TAF, GAFOR und Windprognosen können auf der Karte eingeblendet werden. Ein Wetter-Plus-Abo liefert auch eine 5-Tage-Flugwettervorhersage.

Ein Eventkalender listet Flugplatzfeste und Fly-ins. Mit dem integrierten Rechner lassen sich die gängigsten Umrechnungen erledigen. Die App liefert zudem ein – wenn auch unverbindliches – QNH und QFE.

Die Entwickler weisen deutlich darauf hin, dass für Flugplanung, -vorbereitung und Navigation zugelassene Informationen, Dokumente und Geräte verwendet werden müssen. Für die Entdeckung neuer Ziele, erste Informationen zum Reiseziel und die Reiseplanung ist RunwayMap aber ein sehr angenehmer Helfer.

Die App gibt es gratis für iOS und Android im App Store bzw. Google Play Store.

... alles für Piloten ... Headsets, Ram Mounts, Funkgeräte und vieles mehr...



Flugfunk 8,33 kHz



FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

HUBSCHRAUBER-DROHNE FÜR RETTUNGSEINSÄTZE

Um Rettungseinsätze mit bemannten Hubschraubern insbesondere für Hilfslieferungen zu fliegen, galt spätestens seit den Flutkatastrophen in Holland und Hamburg der Helikopter als unverzichtbar. Überschwemmungen oder Erdbeben führen dazu, dass Menschen plötzlich von der Außenwelt abgeschnitten sind und schnellstmöglich mit lebensnotwendigen Hilfsgütern versorgt werden müssen. In einer neuen Koalition arbeitet das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemeinsam mit dem niederländischen Unternehmen Wings for Aid und dem World Food Programme (WFP) der Vereinten Nationen daran, neue Hilfsszenarien zu entwickeln, in denen unbemannte Luftfahrzeuge (Unmanned Aircraft Systems, UAS) die notwendigen Hilfsgüter ausliefern. Bei den Flügen für das Projekt kommt der unbemannte Hubschrauber superARTIS (Autonomous Rotorcraft Testbed for Intelligent Systems) zum Einsatz. Neuartige Einwegboxen aus Pappe von Wings for Aid werden verwendet, um die Hilfsgüter am Zielort unbeschadet abwerfen zu können. Diese Boxen sind in der Herstellung kostengünstig und biologisch abbaubar. Sie haben spezielle Flächen, die beim Abwurf automatisch aufklappen, um den Fall abzubremsen und zu stabilisieren. superARTIS kann mit diesen Boxen eine vergleichsweise große Nutzlast von 10 bis 20 Kilogramm transportieren und absetzen.



Foto: DLR

Bei ersten Flugversuchen in Deutschland konnten die DLR-Forscher bereits zeigen, dass das geplante Einsatzszenario technisch durchführbar ist. Im nächsten Schritt soll dieses realitätsnahe Einsatzszenario nun in der Dominikanischen Republik durchgeführt werden. „Wir wollen vor Ort unter realistischen Bedingungen die Auslieferung von Hilfsgütern mit unserem unbemannten Hubschrauber superARTIS nachstellen und so untersuchen, inwieweit sich die Kombination aus UAS und absetzbaren Einwegboxen in die humanitäre Logistikkette einbinden lässt“, so so das DLR.

FESTKÖRPERBATTERIEN – DIE MISCHUNG MACHT'S

Weltweit ist man mit der Entwicklung von Festkörperbatterien beschäftigt. Jülicher Wissenschaftler haben nun ein neues Konzept vorgestellt, das zehnmals größere Ströme beim Laden und Entladen erlaubt als in der Fachliteratur bislang beschrieben. Die Verbesserung erzielten sie durch eine „clevere“ Materialwahl. Die geringe Stromstärke gilt als einer der Knackpunkte bei der Entwicklung von Festkörperbatterien. Sie führt dazu, dass die Batterien relativ viel Zeit zum Laden benötigen (10 bis 12 Stunden). Anders nun ein Testaufbau einer Festkörperbatterie am Jülicher Forschungszentrum: Die Batterie von der Größe einer Knopfzelle befindet sich in der Mitte eines Plexiglasgehäuses, welches die dauerhafte Kontaktierung der Batterie sicherstellt. Das patentierte Konzept beruht auf einer günstigen Kombination von Materialien. Alle Komponenten – Anode, Kathode und Elektrolyt – werden aus verschiedenen Phosphatverbindungen gefertigt, die Laderaten von über 3C (bei einer Kapazität von etwa 50 mAh/g) ermöglichen. Als stabiles Trägermaterial dient der feste Elektrolyt, auf den die Phosphat-Elektroden beidseitig per Siebdruck-Verfahren aufgetragen werden. Die verwendeten Materialien der Jülicher Forscher sind preisgünstig und relativ leicht zu verarbeiten. Anders als herkömmliche Lithium-Ionen-Batterien kommt die neue Festkörperbatterie zudem weitgehend ohne giftige oder bedenkliche Stoffe aus. Institutsleiter Prof. Rüdiger-A. Eichel ist von den Vorteilen des neuen Batteriekonzepts überzeugt. „Die Energiedichte ist mit aktuell rund 120



Foto: Forschungszentrum Jülich

Milliamperestunden pro Gramm (mAh/g) schon sehr hoch, auch wenn sie noch etwas unter der von heutigen Lithium-Ionen-Batterien liegt.“ Doch ganz so schnell wird man mit den Festkörperbatterien noch nicht rechnen dürfen, meint Dr. Hermann Tempel, Arbeitsgruppenleiter am Jülicher Institut für Energie- und Klimaforschung. „Drei bis fünf Jahre können schon noch vergehen, bis entsprechende Zellen für Nischenanwendungen verfügbar sein werden. Wir rechnen sogar bis zu zehn Jahre, bis die Industrie in der Lage sein wird, entsprechende Fertigungskapazitäten für den Massenmarkt zu errichten.“

HOCHLEISTUNGSFESTKÖRPER-LITHIUM-BATTERIEN NÄHREN HOFFNUNG

Bosch und einige andere Batteriehersteller hatten sich dieses Jahr von der Weiterentwicklung von Festkörperbatterien auf Lithium-Basis verabschiedet. Nun will ein Forscherteam der Tohoku University und der Tokyo Tech durch die Entwicklung einer Batterie mit geringem Widerstand an der Grenzfläche zwischen Elektrode und Festelektrolyt einen der Hauptnachteile von Festkörperbatterien gelöst haben. Das Team erreichte einen extrem niedrigen Elektrolyt/Elektroden-Grenzflächenwiderstand von $7,6 \Omega \text{cm}^2$ in Festkörper-Lithium-Batterien mit Li (Ni_{0,5}Mn_{1,5})O₄. Des Weiteren beobachteten die Forscher nach der Bildung der Elektrolyt/Elektroden-Grenzfläche eine spontane Lithium-Ionen-Wanderung vom Festelektrolyten zur positiven Elektrode. Schließlich konnten sie die Festkörper-Li-Batterien bei einer Stromdichte von 14 mA/cm^2 stabil schnell laden und entladen. Die Batterien wurden durch Stapeln verschiedener Schichten mittels Dünnschichtabscheidungsverfahren hergestellt. Festkörper-Li-Batterien sind aufgrund ihrer hohen Energiedichte und ihrer hohen Sicherheit vielversprechend als Energiespeicher. Die hergestellten Batterien zeigten hervorragende elektrochemische Eigenschaften, zum Beispiel schnelles Laden und

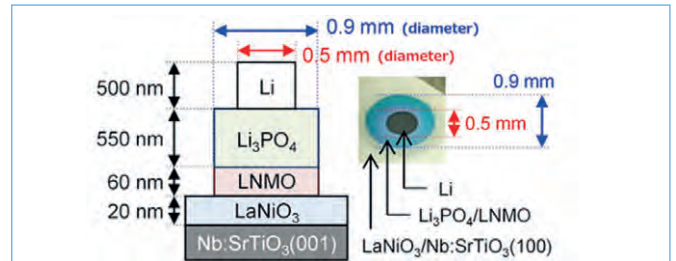


Bild: Archiv

Entladen der Hälfte der Batterie innerhalb von nur einer Sekunde. Darüber hinaus war die Zyklierfähigkeit der Batterie ausgezeichnet und zeigte auch nach 100 Lade- bzw. Entladezyklen keine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit. Dazu können Hochleistungsfestkörper-Lithium-Batterien Leistungsgewichte von 1100 Wh/kg erreichen. Herkömmliche Lithium-Ionen-Batterien schaffen gerade mal 250 Wattstunden pro Kilo. Im Gegensatz zu den konventionellen Lithium-Batterien sind die Festkörperbatterien auf Lithium-Basis aufgrund des rein keramischen Aufbaus nicht brennbar!

SUN FLYER 2 BALD AUCH MIT SIEMENS MOTOR?

Sun Flyer, ein amerikanischer Zweisitzer, soll nun mit dem Siemens-Motor SP70D mit 90 kW (115 PS) im zweiten Prototypen ausgestattet werden. Die Firma versucht sich schon seit Jahren an der Entwicklung eines reinen Elektroflugzeugs. Es sollen sogar 132 Kaufabsichtserklärungen vorliegen. Die Zulassung nach FAR solle bis 2020 vorliegen. Der Verkaufspreis liegt bei 289.000 Dollar. Das tönt zwar alles sehr vielversprechend, doch muss der Hersteller Bye Aerospace erst einmal über die nötigen Fertigungseinrichtungen verfügen, und die Rekrutierung von geschultem Personal braucht erfahrungsgemäß auch ihre Zeit. Für die Elektrofliegerei wäre es ein großer Durchbruch, gibt es doch mit der Pipistrel Alpha Elektro erst ein einziges leichtes Motorflugzeug mit Elektroantrieb, auf dessen EASA-Zulassung fieberhaft gewartet wird. Angeblich, so ist aus Denver zu hören, sei man bereits mit der Entwicklung eines Viersitzers beschäftigt. Ähnlich wie Pipistrel setzt auch Bye Aerospace auf die Flugschulung. Mit respek-



Foto: Bye Aerospace

tablen 3,5 Stunden Flugzeit soll die bis zu 138 Knoten schnelle Maschine ideal für die Flugschulung sein. Die Flugkosten sollen pro Stunde laut Hersteller nur bei rund 15 Dollar liegen (dies allerdings ohne Abschreibung und Nebenkosten).

Besuchen Sie unseren online-shop www.irl-shop.de

FLUG OHNE MOTOR

airbat

aerolack

132.005

127.005

irlshop

Luftfahrkarten – Avionik – Pflege – Rettungsfallschirme
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de

ZWEITER SMARTFLYER-CHALLENGE MIT LEICHTEN BLESSUREN

Der Smartflyer-Challenge in Grenchen, am Südjura in der Schweiz, entstand im vergangenen Jahr als spontane Idee von Flugenthusiasten, die der Elektrofliegerei Impulse verleihen möchten. Die zweite Veranstaltung 2018 stand zunächst unter keinem guten Stern. Vorangegangen war Ende Mai ein schwerer Flugunfall mit einem elektrisch angetriebenen Flugzeug in Ungarn. Entsprechend zurückhaltend war die Teilnahme mit nur fünf Flugzeugen.

Einziger Schweizer Aussteller war die Firma Ruppert Composite, die eine Preisoffensive ankündigte. So soll die Seglerversion des Archaeopteryx in Zukunft nur noch 56.000 € kosten. Die E-Version käme auf 70.000. Der alte Preis lag weit über 100.000 €! Alle anderen Flugzeugmuster kamen aus Slowenien und Tschechien. Dabei ganz massiv die Firma MGM Compro, die mit Rotax kooperiert und als Antriebsausstatter das Ego-Trike, den Song 120, den Phoenix und den Onyx präsentierte. Star des Fly-in war jedoch der slowenische Pipistrel Alpha Electro, mit dem bereits ein Vergleichsfliegen mit einer entsprechenden Kolbentriebwerksversion stattgefunden hatte. Die EASA-Zulassung dürfte zur kommenden AERO erfolgen. Pipistrel ließ zudem direkt aus Slowenien eine mobile Ladestation kommen. Die sehr leisen Flüge mit dem Alpha Electro überzeugten. Dass sich das Flugzeug ideal zum Schulbetrieb eignet, wurde schnell klar. Auf großes Interesse stieß das Smartflyer-Projekt von Rolf Stuber, der in seinem Viersitzer einen Hybridantrieb realisieren möchte. Inzwischen ist Siemens an diesem Projekt beteiligt.

Bei dem starken Vortragsprogramm, an dem bis zu 80 Zu-



Pipistrel Alpha Trainer

hörer teilnahmen, konnte die Enttäuschung über das Ausbleiben angekündigter Flugzeuge wieder ein wenig wettgemacht werden. Auf großes Interesse stieß unter anderem auch das Referat des Freiburgers Olivier de Weck, der als Professor in den USA am legendären Massachusetts Institute of Technology in Cambridge tätig ist. Er lehrt dort am Institut für Aeronautik und Astronautik. Zurzeit ist er als Senior Vice President bei Airbus in Toulouse für die Technologieplanung und das Roadmapping verantwortlich. Sein Hauptziel ist es, die Emissionen in der Luftfahrt nachhaltig zu reduzieren. Die Verbindung zur AERO wurde durch die Anwesenheit eines Messe-Beraterteams mit einem Info-Stand offenkundig. Seit dem Frühjahr 2018 kooperieren die AERO und das Smartflyer-Challenge-Team miteinander.

ANTARES E2 AUF DER INTERGEO IN FRANKFURT

Die 2011 geborene Idee, den Luftraum mit Wasserstoff angetriebenen Flugzeugen zu erobern, geht mit der Antares E2 erstmals in Serie. Besucher erhalten auf der INTERGEO vom 16.-18. Oktober in Frankfurt die Gelegenheit, die einzigartige Technik live zu sehen und sich über die einzelnen Komponenten und die neuen Möglichkeiten, die die Antares E2 eröffnet, im direkten Gespräch mit dem Hersteller zu informieren. Der Informationsstand der Lange Research Aircraft GmbH befindet sich in Halle 12.0, Stand 12.0B.130.



Quelle: Lange Research Aircraft GmbH

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

 2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von: LTB Schlemann GmbH	Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020 Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber mit EASA Form 1 - Preise auf Anfrage. ASF Safety Belts eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de Ladestr. 8 • 37139 Adelebsen • Tel. 05506 950 917-90 • Fax 05506 950 917-99	www.asf-safetybelts.de Besuchen Sie uns: The Global Show for General Aviation April 10 - 13, 2019 info@asf-safetybelts.de AERO FRIEDRICHSHAFEN
--	---	---

1968 – 2018

50 Jahre Vereinigung Deutscher Pilotinnen in Speyer



Zur 50. Jahreshauptversammlung trafen sich am Wochenende vom 14.09. – 16.09.2018 über 100 Mitglieder der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) am Flughafen Speyer. Dank des guten Wetters im Norden, Westen und Osten flogen 14 Crews der VDP mit einmotorigen Motor- und Ultraleichtflugzeugen und sogar einem Heli Speyer (EDRY) an. Die bayrischen Pilotinnen mussten leider das Auto und die Bahn nehmen.

Gegründet wurde die VDP 1968 von neun deutschen Pilotinnen auf Gut Petersau bei Worms. Darunter berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn oder Hanna Reitsch.

Am Freitag wurden die zahlreichen fliegenden Frauen von Roland Kern, Geschäftsführer des Flugplatzes Speyer, im Tower empfangen. Gleich danach ging es in den Dom, zur Stadtführung und ins Orgelkonzert.

Die Jahreshauptversammlung der Fliegerinnen am Samstag fand stilecht und mit Gänsehaut im Bauch der Antonov 22 im Technikmuseum Speyer statt. Dort beglückwünschte auch die Ministerpräsidentin Malu Dreyer die Pilotinnen per Videobotschaft. Anschließend staunten selbst langjährige

Fliegerinnen nicht schlecht, als sie im Museum eindrucksvoll durch 100 Jahre Fluggeschichte geführt wurden.

Am Samstagabend im Pfälzischen Weindorf stellten sich Wolfgang Müther vom DAeC, Susanne Schödel von der FAI und Clemens Bollinger von der AOPA den Fragen der Pilotinnen in einer heiteren Talkrunde. Zum Jubiläum gaben sich auch die großartigen ehemaligen Präsidentinnen der VDP die Ehre. Elisabeth Besold, Ingelo Hövels, Heidi Galland und Hedwig Sensen. Gedankt wurde ihnen dies von der amtierenden Präsidentin Heike Käferle. Aber auch der Nachwuchs kam zu Wort, so die Segelflugweltmeisterin Sabrina Vogt, die junge A320-Copilotin Johanna Rohe sowie die frischgebackene Helipilotin und Saxophonspielerin Lena Maier.

Am Sonntag ging es nach dem Besuch des Bauernmarktes in die Luft, um am Logenplatz am Himmel noch luftiges, sonniges Sightseeing über der malerischen Pfalz und über dem Rheintal zu genießen.

Vorgestellt wurde auch die druckfrische, anlässlich des 50-jährigen Jubiläums erstellten VDP-Buchedition über Vergangenheit und Gegenwart der weiblichen Fliegerei.

„Lust auf Fliegen“ (ISBN 978-3-945294-24-6, 25 Euro),
<https://eckhaus-verlag.de/produkt/lust-auf-fliegen/>



ÜBER DIE VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN

Als weibliche Flieger in den Männer-dominierten Vereinen noch nicht sehr gern gesehen waren, wurde die VDP am 06. April 1968 von neun deutschen Pilotinnen gegründet. Darunter so berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn (1907-2007), die schon in den 30er-Jahren alle fünf Kontinente mit dem Flugzeug eroberte oder Hanna Reitsch (1912-1979), erste Hubschrauber- und Jetpilotin der Welt.

Heute muss Frau im Besitz einer gültigen Fluglizenz oder in Ausbildung zur selbigen sein und kann so Mitglied im Verein der Fliegenden Pilotinnen werden. Aber auch den derzeit rund 45 Herren (und Damen) ist eine Mitgliedschaft im fliegenden Netzwerk als Fördermitglied möglich.

Die Pilotinnen der VDP stehen auch mit den vielen europäischen Pilotinnen in engem Austausch. Jedes Jahr findet in einem anderen europäischen Land mit interessanter fliegerischer Destination ein Jahrestreffen der FEWP (Federation of European Women Pilots, www.FEWP.info) auf dem Programm.

Erfahrungsaustausch und gemeinsame Unternehmungen in Deutschland und Europa, am grenzenlosen Himmel, machen einfach glücklich! Wir laden alle Pilotinnen herzlich zum Schnuppern ein, mit uns den Logenplatz am Himmel zu teilen.

ZIELSETZUNG DER VDP WAR UND IST ES:

Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie sichere, adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen.

WEITERE INFORMATIONEN:

Im Netz:

www.pilotinnen.de (VDP)

Vereinigung Deutscher Pilotinnen – VDP Pressesprecherin: Ruth Haliti – 0172-5308999

VdP.pilotin.haliti@gmail.com

Quelle/Fotos: VDP

- 1: Aus Rheine kamen Rosa Höltken und Tineke Schaper mit der Jodel DR-250-160
- 2: Die Pilotinnen im Technikmuseum Speyer
- 3: Im Anflug auf Speyer (EDRY)
- 4: Jahreshauptversammlung in der AN-22
- 5: Die Gründerinnen: Mutz Trense †, Hanna Reitsch †, Elly Beinhorn †, Dr. Marie-Luise Wessel †, Brigitte Höck †, Uta Kientle, Sylvia Grassmann †, Marliese Harrach von Michalkowski †, Traudl Scheit

READY FOR

Theorie

Prüfung

PPL FRAGENKATALOG

DEUTSCHER AERO CLUB

Flugschüler aufgepasst:
PPL Fragenkatalog
geht online!

**ONLINE. IMMER AKTUELL.
KOMPLETT. DER STANDARD.**

www.eisenschmidt.aero/aviationexam

Lernen Sie unterwegs oder zuhause mit der Aviation Exam App. Aus dem PPL Fragenkatalog sind Testfragen GRATIS verfügbar!

LERNEN. TESTEN. PRÜFEN:
Auch als Learning-Management-System für Flugschulen und Prüfungssoftware für Behörden verfügbar. **Sprechen Sie uns an!**

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

R. Eisenschmidt GmbH · Am Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach
+49 6103 20596-0 · customer-support@eisenschmidt.aero

ULTRALEICHTE JAHRESNACHPRÜFUNG FÜR DIE SICHERHEIT

Wo wird dem Halter eines UL bekanntgemacht, nach welchen Vorschriften er sein UL betreiben darf? Antwort: Im Lufttüchtigkeitszeugnis, also dem kleinen Verkehrszulassungsschein mit dem Bundesadler, ausgestellt auf seinen Namen und sein UL. Dort steht: „Dieses Lufttüchtigkeitszeugnis ist für das vorbezeichnete Luftsportgerät in Übereinstimmung mit dem Luftverkehrsgesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen ausgestellt. Das Luftsportgerät wird als lufttüchtig angesehen, wenn es in Übereinstimmung mit den vorgenannten Vorschriften und unter Einhaltung seiner Betriebsgrenzen instandgehalten und betrieben wird. Das Luftsportgerät darf nur betrieben werden, wenn die vorgeschriebenen und angeordneten Nachprüfungen durchgeführt sind.“ Vorgeschrieben sind die Nachprüfungen alle zwölf Monate, Jahresnachprüfung (JNP) genannt. Für die Einhaltung der Vorschriften zur Instandhaltung und Einhaltung der Betriebsgrenzen ist der Halter für sein UL eigenverantwortlich.

Beim Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) sind derzeit 356 Prüfer gelistet, die die JNPs im Auftrag des DAeC durchführen dürfen. Geprüft wird, ob das UL dem zugehörigen Gerätekenntblatt entspricht und lufttüchtig ist. Ist die Lufttüchtigkeit festgestellt, wird ein Nachprüfsschein erteilt, der im Luftsportgerät mitgeführt wird. Während einer Jahresnachprüfung wurde kürzlich beim Vorflugcheck einer „LO-120“ eine leicht ungewöhnliche Art und Weise der Rudergängigkeit bemerkt. Beim Suchen nach der Ursache fand man einen Riss im Höhenruder-Umlenkhebel, der nach Ausbau und Inspektion mit etwas Kraftaufwand zum Bruch führte. Nicht nur in diesem Fall ist es offensichtlich sinnvoll, wenn ein zweites Augenpaar in regelmäßigen Abständen mal über den Flieger schaut. Die Prüfer sind geschult, regelmäßig fortgebildet und erhalten immer alle Informationen und Neuigkeiten der Zulassungsstelle und können diese dementsprechend weitergeben.

Wird eine Nachprüfung aufgrund von Mängeln und Beanstandungen nicht abgeschlossen, kann das UL nach Behebung bei demselben Prüfer oder beim LSG-B neu vorgestellt werden. Die Gebühr für die Jahresnachprüfung beträgt 60 Euro. Bei einer Wiedervorstellung wird keine zusätzliche Gebühr mehr erhoben. Zu der Grundgebühr für Dokumentation und Berichte kommt die Abrechnung der Tätigkeit des Prüfers. Das gesetzliche Gebührenverzeichnis (LuftKostV) sieht für diese Abnahmeprüfung eine Gebührenrahmen von 80 bis 350 Euro vor. Die Entdeckung des Risses, die einen wahrscheinlichen Absturz verhindert hat, führte zu einer unverzüglichen Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) durch das LSG-B. Das Baumuster bleibt erstmal am Boden, bis alle UL des Typs überprüft sind oder die Konstruktion geändert ist. Dies nennt man dann eine angeordnete Nachprüfung. LTAs werden betroffenen Haltern direkt per E-Mail zugesandt und veröffentlicht: <https://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-zulassung/sicherheit> Neben den LTAs unterscheidet man noch die Sicherheitsmit-

teilungen. Diese resultieren aus gemeldeten Störungen und Unfällen oder Mängeln, die keiner angeordneten Nachprüfung bedürfen. Kürzlich hat das LSG-B so eine Sicherheitsmitteilung herausgegeben. Aus dem Ausland wurden zwei Unfälle und Störungen mit dem Ultraleichtflugzeugmuster „WT9 Dynamic“ auf Grund von unbeabsichtigten Haubenöffnungen im Flug und anschließendem zeitweisen oder völligen Kontrollverlust gemeldet. Auch bei anderen Baumustern, deren Kabinenhaube nach vorn öffnet und bei denen die Verriegelung sich „über Kopf“ befindet, traten in der Vergangenheit Störungen und Unfälle mit nicht ordnungsgemäß verriegelten Kabinenhauben auf, die sich im Flug öffneten. Nach Auswertung einiger Berichte mit unterschiedlichen Baumustern soll mit der Sicherheitsmitteilung jedem Piloten bewusst werden, dass sich auch eine nach vorn öffnende Kabinenhaube durch Sogwirkung im Flug teilweise bis vollständig öffnen kann, wenn sie nicht ordnungsgemäß verriegelt ist. Durch die Abschirmung und ungenügende Umströmung des Leitwerks wird das UL nicht mehr oder nur noch eingeschränkt steuerbar. In einem Fall drehte sich ein UL sofort auf den Rücken und konnte nur durch einen Abschwung abgefangen werden. Die Kabinenhaube senkte sich bei niedriger Geschwindigkeit, ließ sich aber dennoch nicht schließen. In einem anderen Fall, hier „Dynamic“, sei das UL mit komplett geöffneter Haube nur noch unter Vollgas steuerbar gewesen. Der anschließende Versuch der Landung führte zum Unfall, glücklicherweise ohne Personenschaden. Die Sicherheitsempfehlung lautet:

- Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Haubenverriegelung
- Überprüfung der Checkliste des UL
- Überprüfung der Aktualität des Flughandbuchs (Homepage des Musterbetreuers oder Bestellung beim Musterbetreuer/Hersteller)
- Sensibilisierung im Vereins- oder Charterbetrieb
- Sensibilisierung im Schleppbetrieb (Fehler beim Verriegeln bei kurzen Wartepausen und beim Lüften der Kabine)
- Bei Verlust der Kontrolle das Rettungsgerät benutzen

Frank Einführer

(dem auch schon mal beim Start die Haube aufgegangen ist), LSG-B



LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig

Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
www.daec.de

L U F T S P O R T G E R Ä T E - B Ü R O

DIE FLIEGENDEN DENKMÄLER AUF DER WASSERKUPPE



- 1: Doppelraab V von Dr. Franz-Barthold Gockel im Landeanflug
- 2: Eine Denkmalplakette zielt die Seitenflosse des Doppelraabs
- 3: Die drei flugfähigen Flugzeuge vom Typ DFS Habicht

Am Sonntag, dem 9. September, fand deutschlandweit der Tag des offenen Denkmals statt. Nun ist das Deutsche Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe ja selbst kein Denkmal; da wir aber an diesem Wochenende „fliegende Denkmäler“ zu Besuch hatten, haben wir an diesem Tag auf den Eintritt verzichtet und um Spenden gebeten. Damit werden wir die Patenschaft für einen Rotmilan übernehmen, der mit einem Segelflugzeug kollidiert war und nun flugunfähig in der Falknerei Schanze lebt.

Schon am Freitag war es gelungen, mit dem „Fliegerlager“ eine besondere Veranstaltung in unser Museum zu locken – mit prominenten Gästen: Bürgermeister Helfrich aus Poppenhausen, Alexander Wilberg vom Bundesausschuss Kultur des DAeC, Wolf Hirths Sohn Hellmut (mit seinem historischen Wohnwagen) und Hans Kaiser, Sohn von Rudolf Kaiser. Hans Kaiser kam auch als Vertreter der Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe, deren Vizepräsident er inzwischen ist.

Dann der gemütliche Teil mit Essen und Trinken, der Besuch von Falkner Michael Schanze, der zwei lebendige Milane, auch den durch ein Segelflugzeug verletzten, mitgebracht hatte.

Am Samstag und Sonntag dann die fliegenden Denkmäler, die Bernd Vogt auf die Wasserkuppe eingeladen hatte. Nach dem Start vom Flugplatz der Fliegerschule Wasserkuppe war es Faszination Segelflug pur, wenn die Oldtimer und die hochmodernen Segelflugzeuge über der Wasserkuppe gemeinsam in der Thermik kreisten.

Mit dabei: ein Doppelraab, der weltweit einzige noch fliegen-

de Gö1 Wolf, eine der beiden denkmalgeschützten „Weihen“ sowie das Rekord-Segelflugzeug SB10 der Akaflieg Braunschweig. Auch der unter Denkmalschutz stehende Fieseler Storch war gekommen und konnte bestaunt werden.

Höhepunkt natürlich die Dreierformation der „Habichte“ und die anschließenden drei Solo-Kunstflugvorführungen am Abend.

Dass viele kommen würden, das war uns allen klar, aber fast ein-tausend Besucher – damit hatten wir nicht gerechnet. Das war selbst für den „Berg der Segelflieger“ SPITZE!

Ulrich Braune

Deko-Flugzeugmodelle

Geschenke für Flieger und Freunde der Fliegerei



- Segelflugzeuge
- Motorflugzeuge
- Kennzeichengravur

Große Auswahl im Onlineshop
Hergestellt in Deutschland
www.pureplanes.de

PERLAN 2



1

Das Projekt Perlan 2, die weltweit erste Initiative, mit einem unmotorisierten Flugzeug bis an den Rand des Weltraums vorzudringen, schrieb am 3. September 2018 in El Calafate, Argentinien, erneut Geschichte. Das Segelflugzeug erreichte in der Stratosphäre eine neue Weltrekordhöhe von 76.124 Fuß (23.203 Meter). Damit stellte Perlan 2 einen neuen Höhenweltrekord für Segelflugzeuge auf (die offizielle Anerkennung steht noch aus).

Während des Flugs passierte das für eine Höhe von 90.000 Fuß ausgelegte Segelflugzeug mit Druckkabine die Armstrong-Grenze, also den Punkt in der Atmosphäre, an dem das Blut eines Menschen ohne Schutzanzug bei einem Druckabfall in der Kabine zu kochen beginnt.

Die Piloten Jim Payne und Morgan Sandercock stellten bereits ihren zweiten Höhenweltrekord auf. Am 3. September 2017 waren sie mit Perlan 2 ebenfalls im argentinischen Patagonien gestartet und hatten das Flugzeug auf eine GPS-Höhe von 52.221 Fuß gebracht. Sie brachen dabei einen Rekord aus dem Jahr 2006, den Steve Fossett und der Perlan-Projektgründer Einar Enevoldson mit Perlan 1, die nicht mit einer Druckkabine ausgestattet war, aufgestellt hatten.

Eine weitere Premiere beim Perlan-Projekt in diesem Jahr war der Einsatz eines speziellen Höhengleppflugzeugs statt eines konventionellen Schleppflugzeugs. Der Turboprop-Höhenaufklärer Grob Egrett G520, der für den Einsatz in diesem Sommer modifiziert wurde, schleppte Perlan 2 in die Wellenaufwindgebiete der Stratosphäre. Die vom Chefpiloten Arne Vasenden geflogene Egrett schleppte Perlan 2 auf eine Höhe von 42.000 Fuß (12.800 Meter) – dies entspricht in etwa der maximalen Reiseflughöhe eines Airbus A380.

Das im US-Bundesstaat Oregon gebaute und in Minden, Neva-

da, beheimatete Segelflugzeug Perlan 2 weist für seine ehrgeizige Mission eine Reihe einzigartiger Innovationen auf:

- Eine Kohlefaserkapsel mit einem hocheffizienten, passiven Kabinendrucksystem, das schwere, leistungshungrige Verdichter überflüssig macht.
- Kreislaufatemgeräte („Rebreather“) versorgen die Crew mit Sauerstoff und holen immer wieder den Restsauerstoff aus der Atemluft.
- Ein integriertes „Wellenvisualisierungssystem“ an Bord stellt die Bereiche mit aufsteigenden und sinkenden Luftmassen im Cockpit grafisch dar. Bei kommerziellen Flügen würde das Fliegen in Aufwindgebieten ein schnelleres Steigen sowie Treibstoffeinsparungen ermöglichen. Zugleich könnten die Flugzeuge gefährliche Phänomene wie Scherwinde und starke Abwinde vermeiden.

Anders als motorbetriebene Forschungsflugzeuge hat Perlan 2 keine Auswirkungen auf die Umgebungstemperatur und Eigenschaften der Luft und ist somit eine ideale Plattform für die Erforschung der Atmosphäre. Die an Bord durchgeführten Versuche liefern neue Erkenntnisse über Höhenflug, Wetter und Klimawandel.

Perlan 2 wird die Höhenflüge bis Mitte September fortsetzen und die Stratosphäre weiter erforschen, sofern Wind und Wetter dies zulassen. Man kann die Perlan-2-Flüge live über das Airbus Perlan Mission II Virtual Cockpit unter <http://bit.ly/VirtualPerlan2> verfolgen. Die aktuellen Flugtermine für das Perlan-Projekt werden auf [Twitter@PerlanProject](https://twitter.com/PerlanProject) und auf Facebook unter www.facebook.com/perlanproject veröffentlicht. Weitere Informationen zur Airbus Perlan Mission II finden sich unter www.perlanproject.org



2



3



4

- 1+2: Mit einer Spannweite von 25,6 Metern hat Perlan 2 eine maximale Abflugmasse von etwa 900 kg
- 3: Der Turboprop-Höhenaufklärer Grob Egrett G520 schleppt Perlan 2 auf etwa 12.500 Meter
- 4: Die Druckkabine ist für eine Höhe bis zu 90.000 Fuß (27.500 Meter) ausgelegt

DAS PERLAN PROJEKT

Das Perlan Projekt wurde 1992 von Einar Enevoldson mit dem Ziel gegründet, mit Segelflugzeugen in Leewellen extreme Höhen zu erreichen und die Atmosphäre zu erforschen. Im Jahr 1999 stieß Steve Fossett als Sponsor und Pilot dazu. Als ersten Erfolg konnten Enevoldson und Fossett im August 1992 eine Weltrekordshöhe von 15.460 Metern verbuchen. Sie flogen mit Druckanzügen in einer modifizierten DG 500. Fossett erklärte sich danach bereit, die nächste Mission zu fördern, um mit einem mit Druckkabine ausgestatteten Segelflugzeug Höhen bis 27.000 Metern Höhe zu erfliegen. Als Fossett im September 2007 überraschend starb, waren Struktur und Aerodynamik des Flugzeuges zwar weitestgehend konzipiert, das Projekt ging aber wegen fehlender Mittel nur langsam

voran. Der Eintritt von Airbus als Hauptsponsor im Jahr 2014 brachte schließlich die Mittel, um das von Greg Cole (Windward Performance) entworfene Flugzeug fertigzustellen. Nach dem Erstflug im September erfolgte die Flugerprobung in Minden, Nevada. Ab 2017 flog die Perlan 2 in Argentinien mehrere Weltrekorde, angefangen mit einem Flug auf 15.902 Meter im September 2017 bis hin zu einer Reihe von Flügen im August 2018, die zum neuen Weltrekord von 22.646 Metern führte, geflogen von Jim Payne und Tim Gardner.

Das Projekt geht weiter: Perlan 3 hat zum Ziel, mit einem neuen Flugzeug und neuen Profilen Höhen von bis zu 30.000 Metern zu erreichen.

Quelle und Fotos: Airbus/www.perlanproject.org



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung

- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Cockpitgestaltung
- Oberflächenpflege

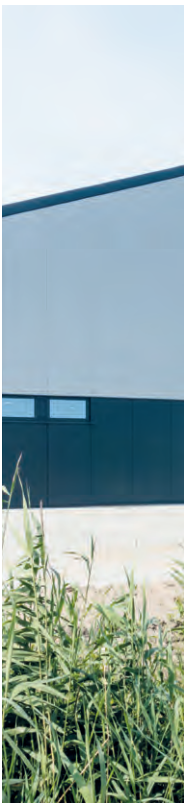
Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



VOM WINDPARK VERWEHT

Niederländischer Segelflugverein muss umziehen – trotzdem eine Erfolgsstory



Das Segelfluggesellschaft Noordkop (bis Anfang 2018 Segelflugverein Den Helder) ist im September zu einem neuen Platz mit einem neuen Hangar, Werkstätten, Sanitäranlagen und Kantine umgezogen. Es ist lange her, dass ein europäischer Club so etwas erleben durfte. Ein kleines Wunder?

Das Gebäude misst 76 mal 29 Meter und hat eine Firsthöhe von 11,5 Metern. Das ist doppelt so groß wie das alte Clubgebäude. Der Platz ist 1.200 Meter lang, 200 Meter mehr als am alten Standort.

Wer bekommt die Lufthoheit?

De Noordkop („der Nordkopf“) ist das Gebiet im Nordwesten der Niederlande nördlich der Linie Alkmaar–Medemblik. Der Nordosten davon ist das Wieringermeer, ein Polder, der durchschnittlich zwei Meter unter dem Meeresspiegel liegt. Es ist ein Gebiet mit viel Wind. Vor etwa zehn Jahren wurde dort ein Windpark mit fast zweihundert Meter hohen Anlagen geplant. Im Jahr 2010 wurde dem Vorstand des Vereins mehr oder weniger klar, dass diesem schönen Ort vielleicht nicht das ewige Leben beschieden war. Dabei war der Club mit der Lage sehr zufrieden: Der Platz war einer der wenigen Orte in den westlichen Niederlanden, wo man einigermaßen frei von Hindernissen fliegen konnte.

Energieriese NUON kam mit einem Angebot

NUON, ein wichtiger Akteur auf dem niederländischen Energiemarkt und Tochtergesellschaft des schwedischen Unternehmens Vattenfall, machte 2011 ein Angebot: Wir bauen für

Sie eine ganz neue Unterkunft! Dieses Angebot wurde von den Clubmitgliedern mit gemischten Gefühlen aufgenommen. Es erforderte auch einiges an „Massagearbeit“ vom Vorstand, um dem NUON-Vorschlag in der Mitgliederversammlung eine Mehrheit zu bringen. Nach diesem wichtigen Meilenstein war das Projekt geboren. Die Suche nach einer akzeptablen Alternative hatte begonnen.

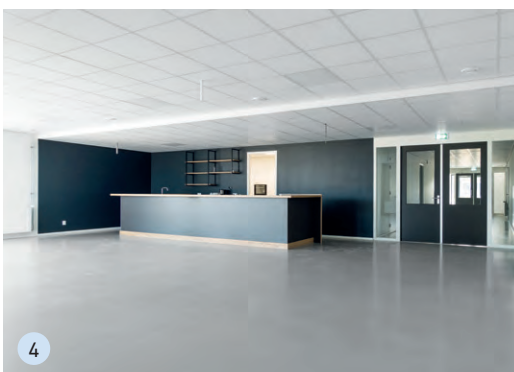
Wer Holland kennt, weiß, dass in diesem dicht besiedelten Land jeder Quadratmeter Land intensiv genutzt wird. Viele Optionen wurden in Betracht gezogen. Manchmal war der von den Grundbesitzern verlangte Preis viel zu hoch, und in einem Fall hatten die Luftfahrtbehörden Einwände. Am Ende war die Provinz Nordholland bereit, ein Stück Land in einem Gebiet zu verkaufen, das für den Wassersport wieder geflutet werden sollte – ein Plan, der schließlich aufgegeben wurde.

So einfach war das nicht ...

Es gibt viele große und kleine Regeln in Holland. So folgten zahlreiche Konsultationen mit NUON und den Behörden. Auffallend war, dass alle Parteien sehr bereit waren, den Segelflugverein zu unterstützen. Im Jahr 2014 wurde Übereinstimmung an allen Fronten erzielt und eine Einigung vereinbart. Der Standpunkt des Clubs lautete: „Wir wollen kooperieren, aber wir sollten nicht rückwärts gehen.“

Anforderungsprogramm

Der Verein hat viele Mitglieder mit einer soliden technischen Ausbildung, vom Meister bis zum Diplomingenieur. Es wurden



- 1: Die Halle bietet Platz für 25 Segelflugzeuge und 22 Anhänger
2: Vereinsgebäude von der Straße aus aus gesehen
3: Die alte Halle am Flugplatz den Helder

- 4: Die Kantine mit Barbereich, hier noch ohne Möbel
5: Eine moderne Küche darf nicht fehlen.

Arbeitsgruppen gebildet, die sich jeweils um einen Teil des Ganzen kümmerten. Während dieses Prozesses fanden bereits regelmäßige Konsultationen mit NUON statt. Die Zusammenarbeit war ausgezeichnet. Es entstand eine Atmosphäre des gegenseitigen Verständnisses und Vertrauens.

November 2017: Baubeginn

Nachdem bereits im September 2016 der Boden gepflügt, mit Drainage versehen und eingesät worden war, begann der Bau im November 2017. Es lief vielsprechend. Auch die Baubesprechungen waren von Harmonie geprägt. Der Bauunternehmer, der Projektleiter und der Verein kamen gut miteinander aus.

Vertrauen als Basis für eine gute Zusammenarbeit

Das Gebäude wurde am 17. Juli offiziell übergeben. Es gab noch einige kleine Dinge, die verbessert werden mussten, aber

im Großen und Ganzen war alles so, wie es der Verein sich gewünscht hatte.

Viele Bauprojekte führen zu mehr oder weniger heftigen Auseinandersetzungen. Nicht hier. Club, NUON, Bauunternehmer und Installateure vertrauten einander. Probleme wurden mühelos gelöst.

Schöner geht es eigentlich nicht

Zwischen dem 17. und 28. September wurde umgezogen. Der Club verfügt nun über einen Hangar von 52 mal 29 Metern, in dem nicht nur die Flugzeuge, sondern auch alle Hänger stehen können. Außerdem gibt es eine Garage für die Winde und die Autos, drei Werkstätten, einen Raum für die Techniker, einen Besprechungsraum, einen Sanitärbereich, eine Küche und eine Kantine. Die Mitglieder sind sehr zufrieden.

Wim Jacobs/Übersetzung: Georg Bungter

*...von Fliegern
für Flieger...*

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG
Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein
Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50
www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de

WELTMEISTERSCHAFTEN IN HOSIN

Zweimal Gold und zweimal Silber

Die deutschen Segelflieger haben bei den World Gliding Championships im tschechischen Hosin, die vom 28. Juli bis 12. August in der 18m-, 20m- und Offenen Klasse ausgetragen wurden, mit Ausnahmeleistungen glänzt.

Michael Sommer (LSV Regensburg/Bayern) konnte sich nach Silber im Vorjahr dieses Mal in einem leistungsstarken Wettkampf den Titel in der Offenen Klasse sichern, sein Teamkollege Felipe Levin (LSV Homburg Ohm/Hessen) landete direkt hinter dem neuen Weltmeister aus Deutschland und holte somit Silber. Die Tschechen feierten umso frenetischer den dritten Platz: Diesen belegte ihr Landsmann Petr Tichy.

Mario Kießling (FG Wolf Hirth) wurde wie schon 2017 Vizeweltmeister in der 18m-Klasse, sein bestes Tagesergebnis war ein zweiter Platz – den Titel holte sich der Österreicher Wolfgang Janowitsch. Bronze ging an den Franzosen Jean-Denis Barrois.

Großartiges Abschneiden von Katrin Senne und Tobias Ladenburger/Leonhard Krohmer

Katrin Senne (FSV Sindelfingen), die sich im vergangenen Jahr den Titel bei den 9th FAI Women's World Gliding Championships gesichert hatte, landete in dem hochkarätig besetzten Teilnehmerfeld auf einem sehr guten achten Platz. Sie war die einzige Frau im Feld und erreichte in zwei Tageswertungen den dritten Platz.

Tobias Ladenburger und Leonhard Krohmer (beide FG Schwäbisch Gmünd) erreichten bei ihrem WM-Debüt zusammen den fünften Platz in der Doppelsitzerklasse und können somit äußerst zufrieden mit ihrem erfolgreichen Abschneiden sein. Matthias Sturm (LSV Schwarzwald) landete in der 18m-Klasse in der Einzelwertung auf Platz 31.

SEGELFLUG-WM OSTROW

Bronze fürs deutsche Team

Bei der Segelflug-Weltmeisterschaft in Ostrow/Polen in der Club-, Standard- und 15m-Klasse hat das deutsche Team bei wechselhaftem Wetter den dritten Platz in der Teamwertung erzielt.

Nach zwei Wochen, die von gutem Wetter mit Schnittgeschwindigkeiten über 140 Stundenkilometer bis hin zu drei Tagen mit fast durchgängigem Dauerregen alles zu bieten hatten, konnte sich das Team in der vorderen Hälfte platzieren.

Bis zum letzten Tag lag Jan Omsels (LSC Bad Homburg/Hessen) in der 15m-Klasse sogar in Führung, eine unglückliche Linienwahl am letzten Tag kostete jedoch leider wertvolle Punkte, sodass er sich schließlich mit dem undankbaren aber trotzdem hervorragenden vierten Platz begnügen musste.



Impressionen am Abend

Zusammengenommen ergeben die Spitzenwertungen einen weiteren großen Erfolg: Deutschland ist Team-Weltmeister 2018.

Riesenlob für die Ausrichter

Für die Sportler war es ein rundum gelungener Wettkampf. So verkündet das Team im Blog: „Spitzenleistungen, Wetterrekorde, Hammer-Organisation und -Atmosphäre, Mega-Emotionen: Nichts fehlte. Dazu immer „safe landings“ aller 94 Flugzeuge aus 28 Nationen über elf Wertungstage. Wir haben über zwei Wochen in einem internationalen Camp gelebt mit intensivem Austausch und bleibenden Erinnerungen.“

 Weitere Infos gibt es auf der offiziellen Webseite unter www.wgc2018.cz, im Blog der Nationalmannschaft unter <https://segelflug.aero> oder auf Facebook.

Text: DAeC, Fotos: Katrin Senne



Die deutsche Mannschaft holte Brone in der Teamwertung
Foto: Ausrichter

Alle übrigen deutschen Piloten platzierten sich zwischen Platz 14 und 21, was nicht für den großen Wurf, aber durch die Geschlossenheit dennoch für Bronze in der Teamwertung reichte.

Text: DAeC, Foto: Ausrichter

Osmose

... ist das **Durchdringen** einer durchlässigen Trennwand in eine gleichartige, jedoch stärker konzentrierte Lösung.

Dieses vorliegende Magazin ist eine Gemeinschaftsausgabe von fünf Landesverbänden. Es enthält einen Mantelteil mit überregionalen Beiträgen und einem 24 Seiten starken NRW-Teil. Es ist ein Testlauf, um den Mehrwert zu prüfen und zu erfahren, ob unsere Verbandsinformationen im Rahmen eines allgemeinen Mantelteils höherwertig und ansprechend **durchdringen** und ankommen bei den NRW-Leserinnen und -Lesern. Eine Rückmeldung kann geschickt werden an blobel@aeroclub-nrw.de

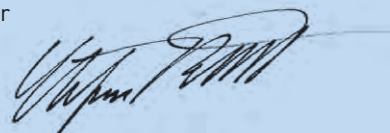
Osmose im übertragenen Sinne findet auch in dem sportlichen Bereich unseres schönen Hobbys statt. Nur wer teilnimmt an Vergleichsfliegen oder regional veranstalteten Wettbewerben und dranbleibt bei zentralen und dezentralen Wettkämpfen, schafft den Aufstieg in den Kader und den nationalen und internationalen Erfolg. Für alle Luftsportarten gilt: Die stärkste konzentrierte Lösung heißt immer **Anerkennung** und **Förderung**.

Anerkennung in Form von mehr Gelder für die Leistungssportförderung haben wir erneut vom Landessportbund NRW erhalten. Nach transparenten Regeln werden diese Gelder von den Kommissionen verteilt. Wir etablieren unsere acht Landesleistungsstützpunkte Segelflug. Aller Voraussicht nach kommt ein neuer Stützpunkt in Marl dazu – erstmalig für den Fallschirmsport. Das ist ein großartiger, verbandspolitischer Erfolg. Auch unsere Luftsportschule in Oerlinghausen und der

Ballonstartplatz Gladbeck stehen immer wieder vor Herausforderungen, die gemeistert werden. **Anerkennung** ist wichtig, doch ohne **Förderung** geht gar nichts. Danke an alle Fluglehrer und Trainer, die den Leistungssport so intensiv ehrenamtlich begleiten. Der gleiche Dank gilt auch den ehrenamtlich Engagierten, die im Breitensport vollen Einsatz zeigen. Gemeinsam stemmen sie den Flugbetrieb, das Vereinsleben und ebenso jeden Tag der offenen Tür. Nur durch den vereinten Einsatz in Breite und Spitze dringen wir durch mit unserer Lobbyarbeit – bei Politik, Behörden, Förderern, Unterstützern und auch bei denen, die wir noch überzeugen müssen.

Was bereits gelungen ist, darüber lasst uns sprechen und diskutieren, und was noch passieren muss, lasst uns gemeinsam planen – am besten auf dem Verbandstag in Kamen am 25. November.

Ich freu' mich drauf
Euer



Stefan Klett, Präsident



INHALT

VERBAND

EDITORIAL, INHALT	1
ORGANIGRAMM	2
LUFTSPORTTAG NRW	3
PORTRÄT GENDERAUSSCHUSS	4
NICHT WEGSEHEN	6
TERMINE	21
NRW AKTIV	22
EURE ANSPRECHPARTNER	24

BALLONFAHREN

KIELER WOCHE	8
--------------	---

JUGEND

RAKETENBAU BEIM AIRLEBNIS NRW	10
AIRLEBNIS NRW	11
AUSRICHTER FÜR AIRLEBNIS 2019	12
GESUCHT	12
LSJ-TAG	12
SG38 FLIEGEN	13

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

LUFTSPORT FÖDERAL	19
-------------------	----

MODELLFLUG

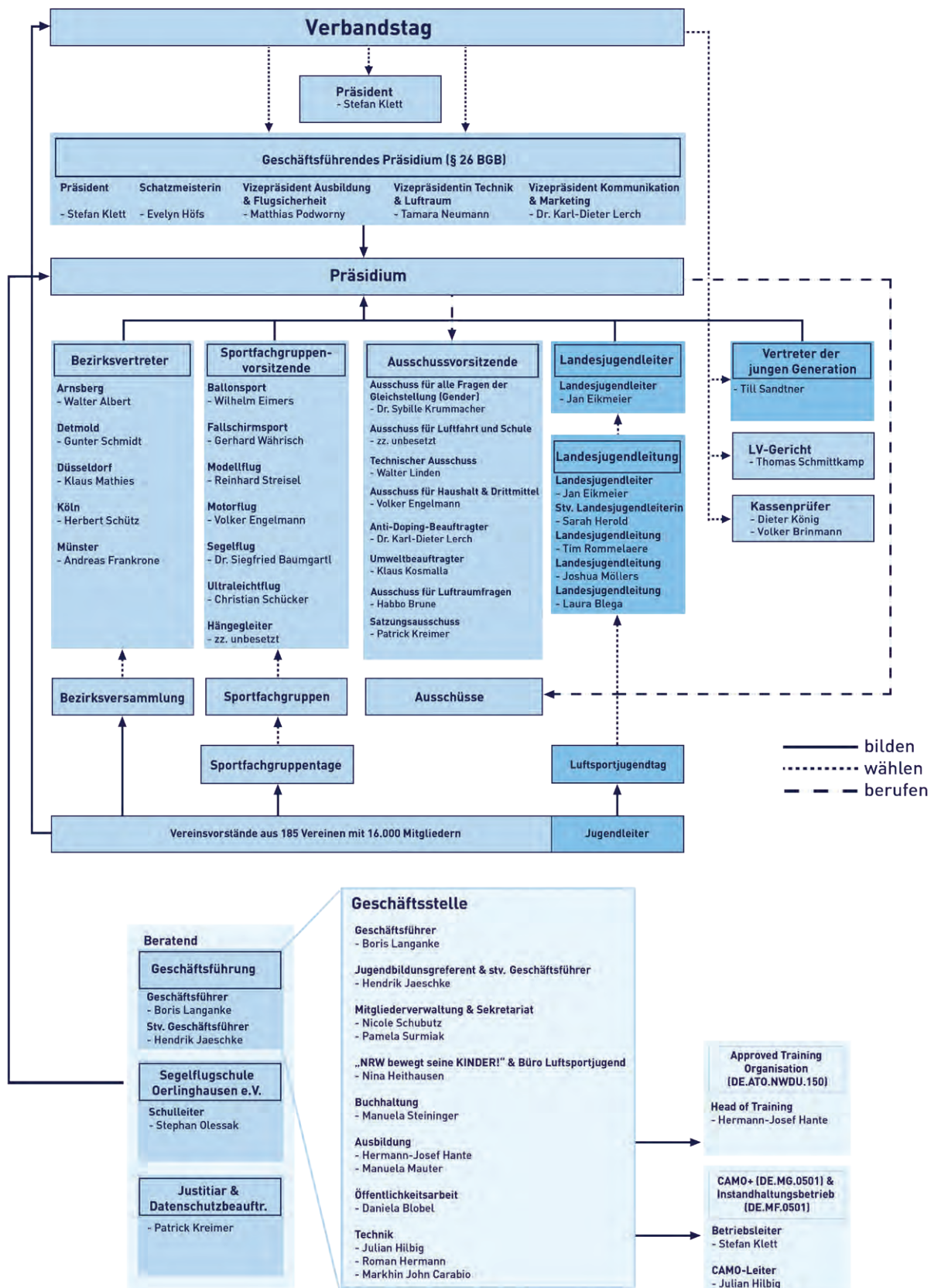
SCHÖNER FLIEGEN	7
-----------------	---

SEGELFLUG

DM IM SEGELKUNSTFLUG	15
WORKSHOP JUGENDLICHER	16
WETTBEWERBSPILOTEN	16
GEMEINSAM OHNE GRENZEN	18

ORGANIGRAMM

Eine detaillierte Darstellung der Verbandsstruktur des AEROCLUB | NRW e. V.



16. LUFTSPORTTAG

in Kamen am 25.11.18, Stadthalle Kamen, Rathausplatz 2/4, 59174 Kamen

Der erste Luftsporttag Nordrhein-Westfalen (NRW) fand im Jahr 2003 statt. Seitdem finden alle Sportfachgruppentage, Gremiensitzungen und auch die jährliche Mitgliederversammlung an einem Ort und Tag statt.

Ziel des Luftsporttages NRW ist es, neben den satzungsgemäßen Sitzungen den Delegierten und Besuchern Fachvorträge, Informationsstände interessanter Luftfahrtaussteller und auch Zeit und Raum für Gespräche zu bieten. Seit der gelungenen Premiere vor 16 Jahren findet der Luftsporttag | NRW jährlich im November in der Stadthalle in Kamen statt. In diesem Jahr werden wir zum nunmehr 16. Mal zu Gast in Kamen sein.

Sportfachgruppentage

In Form von Parallelveranstaltungen führen die Kommissionen ihre Sportfachgruppentage 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 und Fachvorträge.

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

EINLADUNG ZUM 69. VERBANDSTAG

Liebe Luftsportfreunde,

gemäß §10 der Satzung des AEROCLUB | NRW e. V. lade ich Sie herzlich zur 69. 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.

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

Termin: Sonntag, 25. November 2018
14 Uhr Grußworte, Ehrungen
15 Uhr Mitgliederversammlung

Die Tagungsunterlagen und Anträge wurden den Vereinen mit separater Post rechtzeitig zugesandt. Die Delegierten 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

**Boris Langanke, AEROCLUB | NRW e. V.
Geschäftsführer**

10 Uhr

Sportfachgruppentage

14 Uhr

Grußworte, Ehrungen, Gastvortrag

15 Uhr

Verbandstag NRW

Festvortrag

Zur Referentin

Heike Schweigert ist Dip.-Ing. Medientechnik (FH) und Dipl.-Journalistin. Sie arbeitet redaktionell und als Autorin, aber auch als Berufspilotin und Fluglehrerin. Lange Jahre war sie als Berufspilotin und Fluglehrerin im Ausland und hat unter anderem in Botswana als Buschpilotin die Welt von oben betrachtet. Heute ist sie fliegerisch in Greifath-Niershorts beheimatet. Auf dem Luftsporttag wird sie über ihre abenteuerlichen fliegerischen Erlebnisse in Uruguay berichten.



Auf dem AIRLEBNIS in Hamm.
Von links: Matthias Podworny,
Heike Schweigert, Stefan Klett
Foto: Boris Langanke



Lutz Lienenkämper Foto: Monika Nonnenmacher, Ministerium der Finanzen NRW

Grußwort

Den ersten Bezug zum organisierten Luftsport in NRW gewann Lutz Lienenkämper bei einer Ballonfahrt in Wipperfurth 2009, als er der Einladung des AEROCLUB | NRW e.V. folgte - damals noch als Verkehrsminister NRW. Seit dem 30. Juni 2017 ist er als Finanzminister wieder in der Landesregierung von NRW. Auf dem Verbandstag wird er ein Grußwort sprechen.

AUSSCHUSS FÜR ALLE FRAGEN DER GLEICHSTELLUNG IM LUFTSPORT

Früher gab es einen Ausschuss namens „Frauenluftsport“. Aber wie andere Sportarten muss auch der organisierte Luftsport mit der Zeit gehen und sich neuen Herausforderungen stellen. Die erste, konstituierende Sitzung des NRW-Landesausschusses für Gender und Fragen der Gleichstellung fand

in Duisburg am 10. Juli statt. Der Ausschuss besteht aus vier Persönlichkeiten, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Was sie verbindet, ist ihre Bereitschaft sich gemeinsam für die Gleichberechtigung im Luftsport einzusetzen.

DR. SYBILLE KRUMMACHER

Ausschussvorsitzende

Text: Dr. Sybille Krummacher,

Foto: Peter Dahmann



„Dass Frauen sich genauso für die Fliegerei begeistern können wie Männer und zu überragenden Leistungen und Rekorden fähig sind, haben sie immer wieder bewiesen. Warum finden dann immer noch so wenige Mädchen zu uns? Und warum bleiben noch weniger dabei? Hier geht uns noch ein großes Potenzial verloren, das wir gemeinsam erschließen sollten. Ich möchte, dass begeisterte und erfolgreiche Frauen im Luftsport genauso selbstverständlich werden wie Männer.“

Im Alter von 15 Jahren hat Sybille Krummacher mit dem Segelfliegen angefangen. Seit 1998 ist sie aktives Mitglied im Luftsportverein Aachen (LVA) auf dem Flugplatz Aachen-Merzbrück (EDKA) und seit 2010 Kassenwartin. Im Rahmen eines Auslandsstudiums in den 70er Jahren machte sie auch

kurzzeitig am Beirut International Airport Motorflug mit einer Cessna 150. Über 20 Jahre lang ging die promovierte Physikerin Forschungstätigkeiten in Deutschland, USA, Frankreich und der Schweiz nach. In den 90er Jahren hat sie am Forschungszentrum Jülich das Büro für Chancengleichheit aufgebaut und dort Maßnahmen zur Förderung von Frauen in Naturwissenschaft und Technik entwickelt, zum Beispiel Mädchen-Technik-Tage, Ferienspiele mit Technik-Programm für Grundschulkinder, Workshops und Fachtagungen zum Thema Chancengleichheit im Forschungsbereich. Viele dieser Veranstaltungen werden heute noch durchgeführt – ein deutliches Indiz für ihren Mehrwert. 2018 hat sie zusammen mit Angelika Rebischke und weiteren Mitstreiter/innen das 44. Hexentreffen in Aachen organisiert.

SILKE LEUE

Text: Silke Leue,

Foto: Privatbestand



„Frauen sollten im Luftsport genauso selbstverständlich vertreten sein wie Männer. Sie sind genauso erfolgreich. Im Breitensport ebenso wie im Leistungssport.“

Ihre Kindheit hat Silke Leue auf dem Flugplatz Iserlohn-Sümmern verbracht. Schon früh war ihr klar, dass sie selbst fliegen wollte. 1985 war es soweit. Bis heute fliegt sie. Bei kleineren Wettbewerben und auch, um weiter Streckenflugerfahrung zu sammeln. Seit 2007 hilft Silke bei Wettbewerben, bei denen sie selbst auch immer wieder dazulernt. Mittlerweile sind es zwar nur noch kleinere Strecken, die Silke doppelsitzig fliegt, aber diese immer wieder schönen, auch anspruchsvollen Momente möchte sie nicht missen.

ANGELIKA REBISCHKE

Text: Angelika Rebischke,
Foto: Leo Wolter



Im Workshop beim diesjährigen Hexentreffen tauschten sich die Frauen darüber aus, wie üblich Aussagen nach dem Muster 'Das hat sie als Frau sehr gut gemacht' im Flugbetrieb noch immer sind. Mein Ziel ist es, mich in den Genderausschuss einzubringen, damit der Satz in Zukunft heißt 'Das hat sie sehr gut gemacht.' Es ist wichtig, gemeinsam daran zu arbeiten und das Bewusstsein aller zu schärfen. Denn gemeinsame Vielfalt – und nicht trennende Diversitäten – bringt den Luftsport nach vorne. Ich hoffe diese Vision in Taten umsetzen zu können.

Mit 28 Jahren saß Angelika Rebischke auf einmal in einem Segelflugzeug in Trier Konz-Könen. Vorher hatte sie absolut nichts mit der Fliegerei zu tun. Alles begann damals mit einer Spritztour in ihrem neuen Auto. Ihr Partner, ehemaliger Segelflieger, wollte sich nur mal kurz einen Flieger anschauen – seitdem fliegt sie selbst. Das ist bereits 30 Jahre her. Nach

einem Umzug fliegt Angelika seit 20 Jahren in Aachen-Merzbrück im Luftsportverein Aachen. Sie liebt den Streckenflug, auch wenn es nur kleine Strecken sind. Wichtig sind ihr die immer wieder faszinierenden Flugmomente, die sich fest einbrennen und von denen sie lange zehren kann. Beruflich ist sie in der Apotheke als pharmazeutisch-technische Assistentin (PTA) unterwegs.

Ihre Aufgaben im Verein sind Pressearbeit, Einkauf und Organisation im Clubheim. In den Jahren 2017/18 war sie im Organisationsteam des Hexentreffens in Aachen mit dem Motto „Fliegen – Familie – Forschung/Beruf: wir wollen alles!“ Seit 13 Jahren engagiert sich Angelika Rebischke bei dem fünftägigen und 100 Teilnehmer starken integrativen Segelflug-Jugendcamp – ein immer noch einzigartiges Projekt in Deutschland.

KLAUS MATHIES

Text: Klaus Mathies,
Foto: Markhin J. Carbio



Ich setze mich aus Überzeugung weiterhin für Frauen ein und dulde keinerlei Benachteiligungen jeglicher Art.

Er ist Fallschirmspringer – seit 1962 mit DAeC-Lizenz – und Vorsitzender des Fallschirmclubs Remscheid seit dessen Gründung am 6. Oktober 1971. Als aktiver Springer in den 60er bis 90er Jahren war Klaus Mathies Landesmeister im 4er Formationsspringen und mehrfacher Deutscher Meister im 8er. Im Ausbildungsbetrieb ist er als Sprunglehrer seit 1974 nach wie vor im Einsatz – seine Lehrerlizenz wurde bis Juni 2021 verlängert. Gegen den Widerstand vieler männlicher Funktionäre hat Klaus Mathies sich dafür eingesetzt, dass das Formationsspringen der Frauen mit eigener Wertung in Deutschland im Jahr 2001 durchgesetzt wurde. Das ist erst 17 Jahre her. 2001 durfte nach langer Diskussion und

schlussendlicher Zustimmung des Deutschen Fallschirmverbandes (DFV) die erste Frauen-4er Formationsmannschaft als Nationalmannschaft der Bundesrepublik Deutschland bei der Weltmeisterschaft im spanischen Granada an den Start gehen. Die erste Deutsche Meisterschaft für Frauen mit eigener Wertung fand 2003 in Bremgarten statt. Starke Frauen aus allen Teilen der Republik bildeten 4er Mannschaften und bestimmen seither das 4er Frauenformationsspringen in Deutschland und in der Welt. Sie stellen regelmäßig in unterschiedlichster Zusammensetzung die Deutsche Nationalmannschaft, zuletzt bei der Weltmeisterschaft in Chicago 2016. Klaus Mathies macht sich seit 1971 dafür stark, Springerinnen und Springer das Leistungsspringen durch finanzielle Unterstützung von Sponsoren zu ermöglichen.



NICHT WEGSEHEN!

Vom Umgang mit Rassismus und Fremdenfeindlichkeit im Luftsportverein

Text: Patrick Kreimer

Foto: LSB NRW e. V.

Ja, Rassismus und Fremdenfeindlichkeit sind leider auch unter Luftsportlern zu finden. Das Präsidium des AEROCLUB I NRW e. V. hat auf seiner Sitzung in Oerlinghausen am 14. Juli 2018 einstimmig beschlossen, unsere Mitglieder über das Luftsportmagazin zu diesem Thema anzusprechen.

Dabei ist und bleibt unser Landesverband politisch neutral. Zugleich tritt der AEROCLUB I NRW e. V. rassistischen, verfassungs- und fremdenfeindlichen Bestrebungen sowie anderen diskriminierenden oder menschenverachtenden Verhaltensweisen entschieden entgegen. So steht es wörtlich in unserer Satzung (§ 2 Abs. 6). Gleiche oder ähnliche Bestimmungen enthalten die Satzungen des Landessportbunds Nordrhein-Westfalen e. V. und des Deutschen Olympischer Sportbund e. V. sowie der Ethik-Code des DAeC.

Aber wie wird dieser abstrakt formulierte Anspruch in der Realität umgesetzt? Was ist zu tun, wenn ein Fliegerkamerad rechtsextremes Gedankengut anderen Vereinsmitgliedern, möglicherweise noch Kindern oder jugendlichen Flugschülern, näherbringt? Wie reagiert ein Vorstand richtig, wenn Mitglieder mit Migrationshintergrund offen angesprochen werden oder hinter ihrem Rücken Fremdenfeindlichkeit oder gar Rassismus zutage treten?

Wichtig ist zunächst, dass rassistisch oder fremdenfeindlich anmutende Äußerungen ernst genommen werden und hinterfragt wird, was genau gemeint ist. So kann frühzeitig verhindert werden, dass diskriminierende Einstellungen im Verein stillschweigend mitgetragen oder gar salonfähig werden. Zeigt sich, dass eine Person wegen ihrer Herkunft, ethnischen

Zugehörigkeit, Hautfarbe, Religion oder sexuellen Orientierung benachteiligt oder in anderer Weise diskriminiert wird, ist dies mit den satzungsmäßigen Zwecken und den Zielen des AEROCLUB I NRW e. V. nicht zu vereinbaren. Mit Mitgliedern, von denen solche Tendenzen ausgehen, ist das Gespräch zu suchen, auch um Missverständnisse aufzuklären. Überhaupt sollte am Anfang stets eine zuverlässige Ermittlung der Tatsachen stehen, also was genau ist wann vorgefallen und unter Beteiligung welcher Personen. Eine Sensibilisierung der beteiligten Akteure und ein Hinweis, dass derlei im Verein nicht erwünscht ist, kann gelegentlich genügen. Wenn sich aber herausstellt, dass an einem diskriminierenden Verhalten festgehalten wird oder weiter versucht wird in diesem Sinne Einfluss zu nehmen auf Vereinsmitglieder, können Sanktionen notwendig werden, bis hin zu einem Ausschluss aus dem Verein. Auch der AEROCLUB I NRW e. V. kann in diesen Fällen nicht untätig bleiben. Die Formulierung in unserer Satzung, wonach jeder Form der Diskriminierung entschieden entgegengetreten wird, ist eindeutig.

Mitarbeiter der Geschäftsstelle des AEROCLUB I NRW e. V. in Duisburg unterstützen und beraten gerne, insbesondere in Zusammenarbeit mit dem Landessportbund NRW (Projekt „Entschlossen weltoffen“, siehe QR-Code), der Landeszentrale für politische Bildung Nordrhein-Westfalen (www.nrweltoffen.de) und der Aktion „Mobile Beratung gegen Rechtsextremismus“ (www.mobile-beratung-nrw.de).



Entschlossen weltoffen

LANDESV ERKEHRS MINISTER HENDRIK WÜST ZU BESUCH BEIM AEROCLUB | NRW

Text: Hendrik Jaeschke



Von links: Minister Hendrik Wüst, Präsident Stefan Klett, Vereinsvorsitzender Erich Mock; Foto: Boris Langanke

Der Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW), Hendrik Wüst, ist der Einladung des Präsidenten, Stefan Klett, nachgekommen und nutzte am 27. Juli die Gelegenheit, einen Segelflugstart beim Luftsportverein (LSV) Wipperfürth auf dem Flugplatz in Wipperfürth-Neye (EDKN) zu erleben.

Bereits zum dritten Mal ergab sich somit die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Gespräch über den Luftsport in NRW. Vertreter des Präsidiums und des LSV Wipperfürth begrüßten den Minister gemeinsam mit Prof. Dr. Peter Dahmann, Dekan im Fachbereich Luft- und Raumfahrt an der Fachhochschule Aachen, um den Dialog zu suchen. Der AEROCLUB | NRW e. V. fordert deutlich mehr Mittel für



Gruppenaufstellung auf dem Startfeld: Minister Hendrik Wüst (Mitte) hat den Fallschirm umgeschnallt. Foto: LSV Wipperfürth e. V.

die Infrastruktur der durch Vereine ehrenamtlich betriebenen Fluggelände in NRW. Hendrik Wüst sagte seine Gesprächsbereitschaft zu und lud Präsident Stefan Klett im kommenden Herbst diesbezüglich ins Ministerium nach Düsseldorf ein.

Im Anschluss an das Gespräch durfte der Minister zusammen mit dem Fluglehrer Reinhard Hagen in dem vereinseigenen Hochleistungssegelflieger DG-1001 Platz nehmen. Im F-Schlepp auf 2.500 Meter Höhe konnte sich Hendrik Wüst einen hervorragenden Eindruck über den Luftsport und die sich daraus ergebenden Bedürfnisse machen. Der Minister war von dem Besuch in Wipperfürth so begeistert, dass er deutlich länger beim anschließenden Grillen verblieb, als ursprünglich angedacht war.

SCHÖNER FLIEGEN

Grundschüler bauen flugfähige Modellflugzeuge

MODELLFLUG

Text: Walter Albert

Foto: Peter Unterschütz

Unter dem Titel „Nur Fliegen ist schöner“ trafen sich 12 Schüler von Grundschulen des Kreises Lippe auf dem Flugplatz in Borkhausen. Unter Anleitung der Übungsleiter Dieter Klose, Siegfried Adomat und Peter Unterschütz wurden die Jugendlichen an Themen der Luftfahrttechnik herangeführt.

Von April bis Juni kamen die Teilnehmer einmal wöchentlich in den Räumlichkeiten der Luftsportgemeinschaft zusammen und bauten mit ihrem erlernten Wissen ihre ersten flugfähigen



Wer schön baut, kann schöner Fliegen. Im Vereinsheim der LSG bauen die Schüler unter Anleitung von Peter Klose die Flugmodelle.

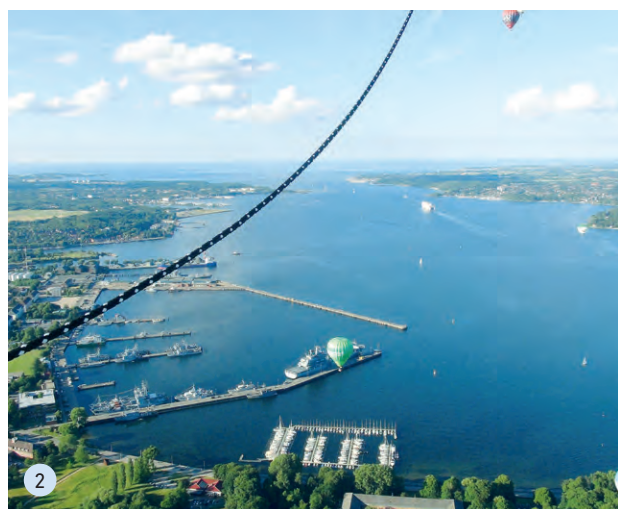
gen Modellflugzeuge. Nach Fertigstellung ihrer Modelle konnte die Flugerprobung sofort auf dem Flugplatz erfolgen. Krönender Abschluss war die öffentliche Präsentation ihrer Modelle im Kreishaus in Detmold.

Bereits zum vierten Male fand das Seminar im Rahmen des b2-Förderprogrammes der Lippe Bildung e. G. statt, das durch die Bereitstellung der Räumlichkeiten und das ehrenamtliche Engagement ihrer Übungsleiter von der Luftsportgemeinschaft Lippe-Südost e. V. unterstützt wurde.

KIELER WOCHEN 2018

Mit dem TUTIMA Ballon an der Ostsee

Text, Fotos: Wilhelm Eimers



- 1: Es ist nie zu spät!
- 2: Hafen der Kieler Förde
- 3: Drei Stunden Alleinfahrt von Kiel nach Lübeck
- 4: Ballonglühn vor 15.000 Zuschauern
- 5: Windrichtung zur Ostsee – dann Außenstart
- 6: Nordmann Sportfeld mitten in Kiel
- 7: Flotte Landung – aber saubere Wiesen
- 8: Tutima Ballon über Kiel



Viele Jahre schon hat der Deutsche Aero Club (DAeC) eine Partnerschaft mit dem Uhrenhersteller TUTIMA. Als Partner des DAeC wurde oder wird die Motorflug-Nationalmannschaft gefördert.

Zurück geht das auf den Gewinn der Fliegeruhrenausschreibung 1984 für die offizielle Dienstuhr der Bundeswehr. Die Firma, die in Ganderkesee bei Bremen zu Hause ist, hat seit einigen Jahren wieder eine Produktionsstätte in Glashütte/Sachsen. Hier lagen, wie für viele deutsche Uhrenhersteller vor dem Krieg, die Wurzeln der Firma. 2016 wurde dann eine kleine Heißluftballonhülle (2200 m³) in Dienst gestellt. Über die Bundeskommission Freiballon im DAeC und die Freiballonkommission des AEROCLUB I NRW e. V. gab es eine Zusammenarbeit zum Betrieb dieses Ballons. Der Vorstand der FK im AEROCLUB I NRW e. V. komplettierte den Ballon auf eigene Kosten und schaffte Anhänger, Korb, Brenner, Ventilator, Gasflaschen und die elektronische Ausrüstung an. Zum Betrieb des Ballons gehört der jährliche Besuch der zehntägigen Kieler Woche, weil die Firma TUTIMA hier als offizieller Zeitneh-

mer tätig ist und dort auch mit ihrem großen Segelboot die Deutsche Damen-Nationalmannschaft im Segelsport unterstützt. Soweit eine kurze Darstellung, wie es zur Indienstellung des TUTIMA Heißluftballons kam.

Viele Jahre gib es mit großem Erfolg die Kieler Ballon Sail – ein Ballonevent mit bis zu 30 Heißluftballonen in der Schleswig-Holsteinischen Landeshauptstadt Kiel. Dort, inmitten der Stadt, liegt das Nordmann-Sportfeld, etwa zehn Fußballfelder groß. Ein alter, riesengroßer grüner Platz aus den Anfängen des letzten Jahrhunderts, der allen städtebaulichen Begehren standgehalten hat und nicht angetastet wurde. Heute dürfen sich hier alle Kieler Sportvereine betätigen und dieser Platz erfreut sich großer Beliebtheit. Einmal im Jahr dürfen, genau zur großen Kieler Woche, sich hier die Ballonfahrer austoben und zu wunderschönen Fahrten über das weite, flache Land starten. Es sei noch angemerkt, dass der NRW-Ballonsport Geburtshelfer in den Achtzigerjahren war, als es in Kiel galt, Ballonpiloten auszubilden. Eugen Wothe aus Brühl und Dr. Gert Adermann aus Düsseldorf waren hier als Ballonsportleh-



rer erfolgreich tätig. Die Macher der internationalen Ballonsail in Kiel haben bei der Warsteiner Montgolfiade gelernt, wie man ein großes Ballonfestival gut ausrichtet. Jahrelang war die Warsteiner Brauerei Partner der Veranstaltung. So wie in Warstein kommen auch nach Kiel auf das Nordmann-Sportfeld zehntausend Zuschauer und mehr, wenn es heißt: „Heute Abend ist Ballonglühen und anschließend das große Feuerwerk angesagt.“ WEKO, ein großer Anbieter für Feuerwerk, ist in Kiel zu Hause und so gibt es eine jahrelange Zusammenarbeit. Jeden Abend wird gefahren, wenn das Wetter es zulässt, zehn Tage lang. Jedoch ist auch im Sommer nicht immer ideales Ballonwetter an der deutschen Ostseeküste. In den drei

Jahren, die das TUTIMA Ballonteam aus NRW nun dabei ist, hat es jedes Jahr wunderschöne Fahrten über Land und über die Kieler Förde gegeben. Natürlich ist Kiel zur Kieler Woche nicht gerade preiswert. Wer eine Million Menschen in den zehn Tagen zu Gast hat, langt hier natürlich richtig zu. Jedoch haben die Organisatoren der Kieler Ballonsail (Thomas Oeding und Christoph Laloi) hier immer Augenmaß behalten und für die Ballonteamer Möglichkeiten geschaffen, dass sich ein Besuch lohnt. So heißt es für das AEROCUB I NRW e. V. TUTIMA Ballonteam auch im Frühsommer 2019 wieder: Auf zur 13. Internationalen Kieler Ballonsail zum Nordmann-Sportfeld nach Kiel!

RAKETENBAU BEIM AIRLEBNIS NRW

Text: Wolfgang Hofmann, Foto: Boris Langanke



Auch in diesem Jahr wurde als Rahmenprogramm des AIRLEBNIS von Modellfliegern der Bau und Start von Modellraketen angeboten. Fast 10% aller Jugendlichen beteiligten sich hieran.

Anschaulich erläuterte Wolfgang Hofmann die Geschichte der Raketentechnik und die Entwicklung. Er wies auf die heute überwiegend friedliche Anwendung der Raketen hin. Ohne sie wäre die moderne Nachrichtübermittlung mittels Satelliten, die heutige Navigation und Vermessung mittels GPS und die weiträumige Erkundung von Lagerstätten sowie Vegetationsräumen nicht oder nur sehr aufwendig möglich.

Die Teilnehmer bauten mit viel Geschick aus Bausätzen schrittweise und unter Anleitung wiederverwendbare, mit Fallschirmen ausgestattete, 50 cm große Modellraketen. Fünf Gramm Schwarzpulver enthält der standardisierte Raketenmotor, der die Modellrakete antreibt.

Als es ab 21:30 Uhr nahezu windstill war, starteten die Raketenbauer ihre Raketen auf dem Flugfeld unweit der Flugzeughallen. Auch andere Teilnehmer interessierten sich für den Raketenstart. Aus sicherer Entfernung beobachteten sie begeistert die Startvorbereitungen. Der übrige Flugbetrieb des Flugplatzes Hamm-Lippewiesen war zu diesem Zeitpunkt

bereits eingestellt. Jetzt starteten die Raketen. Nacheinander luden die Teilnehmer die Raketenmotoren ihrer Raketen mit den Treibsätzen und zündeten diese mittels Stabfeuerzeug mit sicherem Abstand auf einer vom AEROCLUB I NRW e. V. zur Verfügung gestellten Startrampe. Die erfolgreichen bis zu 170 Meter hohen Flüge und die sicheren Fallschirmlandungen begeisterten die Piloten und Zuschauer. Alle Raketen wurden ohne Schäden in nur geringer Entfernung von der Startstelle geborgen. Nach Überprüfung der uneingeschränkten Funktionsfähigkeit der Modelle erhielten die Erbauer einen zweiten Treibsatz und konnten nochmals starten. Zahlreiche Zuschauer bewunderten die Raketenflüge. Viele Teilnehmende bekundeten ihr Interesse, im nächsten Jahr beim Raketenbau selbst mitzumachen. Abgemacht!

Ihre selbst gebauten Raketen durften die Teilnehmer mit nach Hause nehmen. Einige Raketenbauer fragten nach der Möglichkeit, Ersatztreibsätze und weitere Raketenmodelle im Handel zu erwerben. Das lässt vermuten und hoffen, dass der Spaß am Raketenfliegen entfacht ist und Zuhause weiter „airlebt“ wird.

ERLEBEN.
ENTDECKEN.
AUSPROBIEREN.

2018

AIRLEBNIS NRW

TOURDATEN AIRLEBNIS.NRW
2010 Telgte 2011 Meschede 2012 Oerlinghausen
2013 Oerlinghausen 2014 Goch 2015 Hamm
2016 Grefrath 2017 Meschede 2018 Hamm 2019 *



EIN VOLLER ERFOLG – 9. AIRLEBNIS NRW IN HAMM

Text, Foto: Hendrik Jaeschke

Vom 22. bis zum 24. Juni reisten 90 junge Luftsportler aus Nordrhein-Westfalen (NRW) nach Hamm, um gemeinsam am Airlebnis 2018 teilzunehmen. Die Jugendgruppe des Luftsportclub Hamm hat zusammen mit der Luftsportjugend NRW für eine erstklassige Veranstaltung gesorgt.

Der Freitag begann mit der Anreise der Teilnehmer, dem Zeltaufbau und am Abend mit einem ersten kurzen Briefing vor dem Luftsportjugendtag in der umgebauten Segelflughalle am Flugplatz Hamm-Lippewiesen (EDLH). In lockerer Runde klang der Abend aus bei einem Lagerfeuer und den ersten Versuchen, sich an Bubble-Soccer zu gewöhnen.

Der Samstagmorgen startete mit einem gemeinsamen Briefing und einer Einweisung in die angebotenen Luftsportarten. Auch in diesem Jahr war das Programm gut gestrickt: Motor-kunstflug in der Pitts S-2, Segelkunstflug in der ASK 21 und im Fox, Motorflug in der Cessna 172, Motorseglerflug in der G 109, Segelflug im Duo Discus, Ultraleichtflug im Doppeldecker Kiebitz und einer C42, Modellflug, Raketenmodellbau und die Vorführung von Fallschirmsprüngen. Die Ballonfahrten für den Abend mussten leider aufgrund des Wetters abgesagt werden. Ungeduldig und gespannt erfuhren die Teilnehmer, für welche Luftsportart sie ausgelost wurden, während wir aufgrund des Bodennebels im Sauerland noch auf das Acroteam-Meschede warten mussten. Um elf Uhr war es dann aber so weit

und der Flugbetrieb konnte starten. Während die einen in der Luft waren, konnten die anderen beim Bungee-Run und Kistenklettern ihre Kraft oder ihr Geschick unter Beweis stellen oder sich an den Informationsständen der Bundespolizei, der Deutschen Flugsicherung oder von Eurocontrol über Berufsmöglichkeiten in der Luftfahrt informieren. Die Bundespolizei hatte sogar einen Hubschrauber vom TYP EC145 mitgebracht, und jeder, der wollte, durfte schon einmal probesitzen und die Piloten mit seinen Fragen löchern.

Nachdem wirklich jeder in die Luft gekommen war, konnten am Abend alle auf der großen Leinwand dem WM-Spiel Deutschland – Schweden gespannt zuschauen, bevor dann das LSJ Bubble-Soccer Turnier begann. Der Abend wurde parallel durch Lagerfeuer und Musik abgerundet.

Am Sonntag hieß es dann für alle Teilnehmer nach dem Abschlussbriefing: Aufräumen, Zelte abbauen und abreisen. Die Luftsportjugend möchte sich in diesem Zusammenhang ganz besonders beim LSC Hamm bedanken, der mit seiner hervorragenden Organisation zum Erfolg des Airlebnis beigetragen hat. Darüber hinaus gilt unserer Dank dem Acroteam-Meschede, dem Verein für Fallschirmsport Marl, der Motorflug- und Ultraleichtflugkommission, der Modellflugkommission, der Fallschirmsportkommission und dem Präsidium des AEROCLUB | NRW e. V.

AUSRICHTER FÜR DAS AIRLEBNIS 2019 GESUCHT

Nach neun erfolgreichen Veranstaltungen suchen wir für das zehnte AIRLEBNIS 2019 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?

WURUM GEHTS?

Wir ermöglichen Jugendlichen den Blick über den eigenen Tellerrand, 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 2019 ausrichten! Schickt einfach eine Kurzbewerbung an hendrik@lsj.de

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: Luftsportjugendtag NRW

Samstag: AIRLEBNIS und PARTY

Sonntag: Abschlussbriefing

Aufräumen und Abreise

Web www.lsj.de

Info (0203) 77844-32

info@lsj.de

**JETZT
BEWERBEN**



Fotos vom diesjährigen AIRLEBNIS in Hamm.

Quelle: Hendrik Jaeschke

1: Die Jugendlichen hatten viel Spaß beim Bubble-Soccer-Turnier

2: Lagerfeuer

LUFTSPORTJUGENDTAG NRW 2018

Text: Hendrik Jaeschke

Der diesjährige Luftsportjugendtag fand, wie in den vergangenen Jahren auch schon, im Rahmen des Airlebnis Freitagabend statt. Zahlreiche Jugendleiter aus den Vereinen und junge Luftsportler folgten der Einladung in die Segelflughalle des LSC Hamm. Nachdem Matthias Podworny als Vizepräsident des AEROCUB | NRW e. V. die Grüße des Präsidiums übermittelte und allen Teilnehmern ein unvergessliches Wochenende gewünscht hatte, begrüßte der Jugendleiter des LSC Hamm Thomas Scharschmidt alle Anwesenden, bevor der Landesjugendleiter Jan Eikmeier in die Tagesordnung einstieg. Zunächst folgte ein Bericht aus der Luftsportjugend seit dem

vergangenen Luftsportjugendtag in Meschede. Im Anschluss erfolgte der Kassenbericht durch einen der beiden Kassensprüfer. Die Entlastung der Landesjugendleitung und der Geschäftsstelle erfolgte einstimmig. Sebastian Scharrenberg, der seit 2016 im Team der Landesjugendleitung war, erklärte seinen vorangegangenen Rücktritt mit beruflichen Gründen und wurde gebührend verabschiedet. Neu in die Landesjugendleitung wurde Laura Blega vom AC Mülheim gewählt, die zuvor kommissarisch schon die Lücke durch Sebastians Rücktritt gefüllt hatte.

DAS LETZTE MAL MIT 38

Segelflieger beendet seine Fliegerei mit einem Flug auf dem SG38

Text: Hennes Behrenz, FSV Schameder-Wittgenstein e. V.

Fotos: Tim Rommelaere



Kurz vor dem Start: Hennes Behrenz freut sich auf den Flug – als wäre es sein erster.

Den ersten Flug absolvierte Hans Dieter (Hennes) Behrenz 1958 auf dem SG38. Seitdem ist er mit Herzblut Segelflieger. Zum Ende des Jahres will er nach 60 Jahren mit dem Fliegen aufhören. Für seinen Abschlussflug hat er sich gemeinsam mit der Luftsportjugend NRW etwas Besonderes einfallen lassen. Mit 30 jugendlichen Luftsportlerinnen und Luftsportlern ist er im Juni zur Wasserkuppe gefahren, um dort das letzte Mal auf einem SG38 zu fliegen und damit den Kreis zu schließen. Wie er das letzte Mal erlebt hat, beschreibt er selbst:

Schon vor längerer Zeit hatte ich in meinem Hinterkopf die Idee, nochmals – diesmal als „Alter Knacker“ – zu den Wurzeln meiner Fliegerei zurückzukehren. Zur Erklärung: Bereits im Jahr 1957 wurde ich als junger Schüler von einem Bekannten meiner Eltern angesprochen, ob die Segelfliegerei – die er bereits seit Jahren betrieb – nicht auch etwas für mich sein könnte. Als Mit-Eigentümer eines Spatz 55 (ein Novum zu damaliger Zeit) war er in seiner Freizeit so gut wie immer auf dem Fluggelände „Kühler“, etwa einen Kilometer südlich der Stadt Bad Gandersheim gelegen, anzu-

treffen. Mit seiner Leidenschaft für die Fliegerei hat er mich damals angesteckt, und so kam es, dass ich bereits mit Beginn der Flugsaison 1958 Mitglied des damals noch jungen Vereins wurde. Anders als heute musste vor dem ersten Kontakt mit dem Fluggerät erst einmal ordentlich gearbeitet werden, aber zu Beginn des Monats Mai war es dann soweit. Bei entsprechend starkem Wind wurde ich auf dem Sitz des SG38 (dem zu der Zeit einzigen Vereinsflugzeug) festgeschnallt, mit dem Flieger „in den Wind“ gedreht und dann wurde gependelt. Ziel dieser Übung war, bei stur nach vorne gerichtetem Blick, die Flächen durch gleichsinnige und gleichzeitige Betätigung von Seiten- und Querruder möglichst lange in der Waagerechten zu halten. Das muss ich wohl zur Zufriedenheit meines Fluglehrers einigermaßen beherrscht haben, denn mit dem 25. Mai startete meine eigentliche „Flugausbildung“ – anfangs nur Rutscher, die erst in kleinen und kurzen, dann aber in immer weiteren und höheren Sprüngen und schließlich im S-Voraus mündeten. Also aus etwa 20 bis 25 m eine Richtungsänderung um 30 Grad nach rechts und anschließend um 30 Grad nach links, um dann irgendwo geradeaus zu landen. Dabei wur-



Fliegender Wechsel: Der nächste Pilot macht sich bereit.



Haltemannschaft: Fertig!

den Flugzeiten bis zu 55 Sekunden erreicht, und so erflog ich meine „A“ am 28. September 1958. Alle diese Übungen wurden mit Hilfe einer altersschwachen Winde erflogen, aber zurückholen mussten wir unsere „6039“ stets mit reiner Muskelkraft. Im neuen Jahr, also 1959, ging es mit der Ausbildung weiter, und so konnte ich unter dem 7. Juni 1959 meinen ersten Hochstart mit dem SG38 in mein Flugbuch eintragen, wobei hierbei Flugzeiten von bis zu vier Minuten erreicht wurden.

Soweit also meine fliegerische Vorgeschichte, die mich bewog, es 60 Jahre nach meinem ersten Hopser mit einer Anmeldung beim Landesverband NRW für das SG38-Fliegen auf der Wasserkuppe zu versuchen. Natürlich war es nicht selbstverständlich, dass eine positive Zusage kommen würde, denn eine der Voraussetzungen zur Teilnahme an dieser Veranstaltung konnte ich auf keinen Fall erfüllen, nämlich die des jugendlichen Alters bis 27 Jahre. Und jetzt sollte es doch klappen, dass ich „alter Knacker“ mit 30 jungen Menschen zu den Wurzeln des Segelfluges zurückfinden sollte: Vom 15. bis 17. Juni 2018 trafen wir Teilnehmer uns in der Rhön.

Mit dem Wetter hatten wir Glück, besser hätte es kaum sein können. Morgens noch ein wenig verhangen, blies doch ein leichter Wind aus der gewünschten Richtung, und so waren den Aktivitäten keine Grenzen gesetzt. Jeder hatte die Gelegenheit auszuprobieren, wie damals „alles begann“. Und auch ich wollte natürlich an jeder Position mitmachen, also reihte ich mich bei einem der ersten Starts als „Gummihund“ in die Reihe meiner jugendlichen Mitstreiter ein. Aber oh weh, schnell musste ich erkennen, dass ich nach Sepps Kommando „Laufen“ zwar auch loslief, aber nach meinem Gefühl aufgrund fehlender Kraft und Spritzigkeit eher zur Bremse für den gesamten Startvorgang wurde. Also nicht wieder rennen, sondern sich an der sechsköpfigen Haltemannschaft beteiligen. War ja klar: nach Sepps Kommando „Los“ einfach das Halteseil loslassen. Aber ich wollte als Einziger versuchen, den Startvorgang noch etwas hinauszuzögern. Die Quittung folgte umgehend in Form einer Brandblase an der rechten Hand. Aber auch als Oldie

bin ich lernfähig: bei etlichen weiteren Starts als Teil der „Haltemannschaft“ habe ich mir keine weiteren Blessuren eingehandelt.

Von unserem „normalen“ Flugbetrieb im Verein wissen wir, dass viele helfende Hände nötig sind, damit einer mit dem Segelflugzeug in die Luft kommt. Noch in weit größerem Maße ist das der Fall bei dieser Art des Fliegens, und so gab es auch für mich etliche andere Möglichkeiten mich einzubringen. Sei es nun, dem jeweiligen Piloten beim Anschnallen zu helfen, Trimmungswichte anzubringen, das Seil am Starthaken einzuhängen oder die Startliste zu führen, wobei es auch um die sekundengenaue Ermittlung der Flugdauer ging.

Auch wenn ich gerne zugebe, dass das ganze Unterfangen anstrengend war und mich noch zwei, drei Tage später ein Muskelkater quälte: es hat sich gelohnt. Für mich, dass ich (wieder) auf einem SG38 sitzen und diesen auch fliegen durfte, und für die Jungen sicher auch, die auf diese Weise eine Art unseres Sports kennenlernen durften, die ja so schon lange nicht mehr praktiziert wird.

Allen Beteiligten, dem Landesverband mit der LSJ, dem OSC, denen, die hinter den Kulissen aktiv waren, um das Ganze überhaupt erst realisieren zu können, und natürlich auch den jungen Fliegerkameraden ein herzliches DANKE – für mich war es ein tolles Wochenende.





Zum Abschluss zeigten die Piloten in der Unlimited Klasse beim Free-style Cup ihr Können – Rauch war ein beliebtes stilistisches Mittel.

DIE WELT STEHT KOPF

Impressionen von den Deutsche Meisterschaften im Segelkunstflug

Text, Foto: Holger Geusen

Vom 7. bis zum 14. Juli fanden auf dem Flugplatz Hayingen auf der Schwäbischen Alb die 24. Deutschen Meisterschaften im Segelkunstflug statt. Insgesamt 40 Teilnehmer – elf davon aus NRW – flogen um den Titel des deutschen Meisters in den beiden Klassen Advanced und Unlimited.

Bevor es mit dem Wettbewerb losging, gab es noch genügend Trainingsmöglichkeiten, bei denen man nicht nur seine Free Known/Kür üben, sondern auch die Box begutachten konnte. Für die Streckenflieger unter uns: Ein Kunstflugprogramm muss oberhalb einer auf dem Boden markierten Box geflogen werden, die eine Kantenlänge von 1000 m hat. Neben den einzelnen Figuren wird unter anderem auch die Positionierung in der Box bewertet, und wenn man aus der Box herausfliegt, kann es zum Punktabzug kommen. Und (auch das wird den ein oder anderen verwundern): Man kann sich in der Box „verfliegen“. Wenn die Box wie in Hayingen nicht parallel zum Flugplatz verläuft, passiert es auch manchen Teilnehmern, dass sie 90 Grad gedreht in die Box turnten, was dazu führt, dass die Figuren genullt werden. Abgesehen von einem ordentlichen Gewitter während der Eröffnungsfeier hatten wir Glück mit dem Wetter. Obwohl wir aufgrund der Basis manchmal eine Zwangspause einlegen mussten (wir beginnen mit unserem Programm in 1200 m

Höhe und haben dann 1000 m zur Verfügung, um sie zu „verturnen“), konnte in der Unlimited die maximale Anzahl von sechs Wertungsdurchgängen absolviert werden. Wir in der Advanced konnten immerhin fünf Programme fliegen. Da die Kunstfluggemeinde sehr klein ist und quasi jeder jeden kennt, gab es eine familiäre Stimmung auf dem Wettbewerb, und mancher landete zur Abkühlung mal im Pool. In der Unlimited konnte Eugen Schaal (LSG Paderborn) souverän seinen Titel vor Moritz Kirchberg und Tobias Hackel verteidigen. In der Advanced siegte David Tempel aus Niedersachsen vor Stefan Zistler. Ich bin mit meinem dritten Platz sehr zufrieden und kann mir in Ruhe überlegen, ob ich weiter in der Advanced fliege oder zur nächsten Meisterschaft in die Unlimited wechseln werde. Das Highlight der Siegerehrung war die obligatorische Sektdusche. In Formel-1-Manier gab es für das Podium Sekt, der nicht zum Trinken gedacht war. Jedoch haben die meisten von uns nicht die Übung eines Formel-1-Fahrers im Umgang mit Sektflaschen. Dieser hat auch keine Flaschen mit Schraubverschluss – gerade das machte es für unsere Zuschauer umso unterhaltsamer. Alle, die die Siegerehrung unbeschadet (also trocken) überstanden hatten, freuten sich zu früh, weil danach (fast) alle Teilnehmer im Pool landeten.

TRADITIONELLER WORKSHOP

jugendlicher Wettbewerbspiloten am Segelflug-Landesleistungszentrum

Dinslaken Schwarze Heide

Text, Foto: Sigi Baumgartl,
Landes-Trainer in NRW, Vorsitzender der SeKo NRW



Teilnehmer des Seminars in den Thermikstuben der Flugsportgemeinschaft Schwarze Heide e. V., von links beginnend: Ron Kwiatkowski, Josh Jarosch, Steffen Dringenberg, Bodo Marks, Noah Deibel, Jan Frese, Christoph Kahler, Wilhelm Klomp, Holger Geusen, Nora Geusen, Justin Elmer, Etienne Dollhausen, Julius Haaßen, Steffen Schlottboom, Lukas Kuhlmann.

Die Teilnehmer kamen aus dem Kreis des D-Kaders des AEROCLUB | NRW e. V. Das Treffen fand am 4. Februar 2018 von 10 bis 18 Uhr statt. Wie in den Vorjahren waren es Teilnehmer bei Qualifikationsmeisterschaften und Deutschen Meisterschaften der Junioren. Das Spektrum der Themen reichte von der Vorbereitung von Wettbewerben über die facettenreiche Technik des Streckensegelfluges bis zur Nachbereitung von Wettbewerben.

Die bei der Einladung mitgeteilten Themen waren ähnlich wie in den Vorjahren und wurden durch neue Themen ergänzt (siehe STICHWÖRTE). Die Lerninhalte wurden in Form eines Workshops als auch durch Vorträge vermittelt. Die Kenntnisse bzw. Erfahrungen der sportlich orientierten Teilnehmer reichten vom Einsteiger mit 18 Jahren bis zu den mit Preisen ausgezeichneten D-Kadermitgliedern mit 25 Jahren. Infolge dieser Unterschiede von Erfahrung und Wissen der Teilnehmer wurde einerseits die Neugierde beflügelt und man war andererseits angeregt, Erklärungen abzugeben bzw. zu diskutieren. Somit ergab sich eine lebhaftere Ergänzung zwischen „Jung und Alt“ bzw. „Anfängern und Profis“. Am Ende einer Lerneinheit wurde jeweils ein Fazit gezogen, auf das man sich einigen konnte. Das Ergebnis einer Lerneinheit ist

Teil des mentalen Trainings, mit dessen Hilfe das Erlernte in den verschiedenen Situationen der Flugpraxis abrufbar bzw. anwendbar werden soll.

Aber dieser Prozess ist in den meisten Fällen nur schwer in Gang zu bringen. Denn aus der neueren Lehre zu Entscheidungen weiß man, dass 80 % der laufend stattfindenden Entscheidungen eines Menschen aus dem Unterbewusstsein, also emotional, gesteuert sind. Somit bleiben nur 20 % der Entscheidungen übrig, die der Mensch bewusst steuern kann. Auf den Segelfluggpiloten übertragen ergibt sich damit, dass er nur jede fünfte Entscheidung bewusst steuern kann. Alle anderen Entscheidungen werden durch seine kognitiven Eigenschaften gesteuert und emotional ausgeführt. So gesehen steht der Einfluss des Erlernten dem nicht bewussten Einfluss der kognitiven Eigenschaften eines Piloten gegenüber. Die kognitiven Eigenschaften können auch als Talent für eine bestimmte Disziplin angesprochen werden.

Will ein Pilot seine segelflugsportliche Leistung verbessern, dann kann er mithilfe der erlernten Techniken und in Verbindung mit mentalem Training bis zu 20 % seiner Entscheidungen ändern. Diese sind logischer und heuristischer Natur. Die übrigen 80 % der Entscheidungen werden durch die Veranlagung bestimmt.

Die Teilnehmer konnten im Vorfeld einen Fragebogen zur Selbstbeurteilung ausfüllen, wie es sich auf Bundesebene bei dem C-Kader bewährt hat. Mit diesem vom Trainer entgegengenommenen Fragebogen kann einerseits eine Gewichtung der Workshop-Themen vorgenommen werden und andererseits ein persönliches Gespräch mit dem Piloten stattfinden. Die Techniken zum mentalen Training werden beim Leistungssegelflug in den letzten Jahren zunehmend gelehrt. Sie spielen in der allgemeinen Lehre des Sportes eine wichtige Rolle. Mit ihnen sollen nicht nur bessere sportliche Ergebnisse erzielt werden, sondern sie helfen auch beim Abbau von Stress und bei der Flugsicherheit.

Ziele eines mentalen Trainings für den Segelflug sind beispielsweise:

- ✓ eine perfekte Flugvorbereitung im Kopf
- ✓ Vermeidung von Blockaden im Flug
- ✓ Abrufen des eigenen Talentpotentials unter allen Umständen und Rahmenbedingungen durch optimale Selbstregulation
- ✓ Stabilisierung und Optimierung der persönlichen Leistung

Wortschlüssel, wie FORDEC in der kommerziellen Luftfahrt, dienen als Werkzeuge in verschiedenen Situationen des Streckenfluges.

Checklisten, die laufend während des Fluges aufgerufen werden, finden Anwendung, z.B.:

1. Wann bin ich wo und wie hoch?
2. Kursabweichung?
3. Wie schnell soll ich fliegen?
4. Welches Steigen erwarte ich?
5. Wie hoch soll ich jetzt steigen?
6. Welche Landefelder oder Flugplätze?
7. Andere Flugzeuge?
8. Chance zu Risiko?

Eine andere Checkliste erinnert z. B. halbstündlich:

1. Soll ich mein Ziel ändern?
2. Wie ist die Wettersituation?
3. Akkuladung?
4. Instrumente?
5. Wasserballast?
6. Bin ich entspannt?
7. Essen und Trinken?

Teamflug ist ein essentielles Thema für den Streckensegelflug in allen Stadien. Dazu gehören Anfänger nach der PPL-Prüfung ebenso wie wettbewerbsmäßiges Fliegen aller Art. Teamfliegen und Fliegen im Doppelsitzer erschließt den meisten Segelfliegern neue Dimensionen, insbesondere bei den Piloten, die einen gewissen „Respekt“ vor dem Streckensegelflug haben. Dazu gehören nach Umfragen immerhin 30 bis 70 %, abhängig von den Kriterien, die dabei angelegt werden.

In den meisten Fällen wird Teamflug ohne Absprache von Regeln bzw. einer Phraseologie (wie in der kommerziellen Luftfahrt üblich) betrieben. Das führt zu Missverständnis-

sen und wenig Effektivität. Aus diesem Grund wurden, wie auch früher, „Vereinbarungen zum Teamflug“ in das mentale Training einbezogen. Dazu gibt es seit einigen Jahren eine schriftliche Vorlage, die von den Teampartnern besprochen und vereinbart wird.

Am Schluss hat jeder Teilnehmer seine Meinung zu dem achtstündigen Treffen, eingeteilt in „gefällt und gefällt nicht“ schriftlich festgehalten und der Runde mitgeteilt. Man kam zu dem Ergebnis, das jährliche Treffen fortzusetzen. Einige meinten, mit einer Ausdehnung auf zwei Tage wäre der vielfältige Stoff noch besser zu bearbeiten.

STICHWORTE ZUM WORKSHOP- BZW. SEMINARINHALT:

- Nachlese von Wettbewerben mit den daraus erhaltenen Erkenntnissen;
- Umsetzung von Erfahrungen für weitere Wettbewerbe;
- Erwartungen bei einem Wettbewerb;
- Verschiedene Checklisten zur Vorbereitung, zum Tagesablauf vor, während und nach dem Flug;
- Wettbewerbsordnung (WBO);
- Anti-Doping;
- Flugtaktik unter Berücksichtigung der Bewertung nach Punkten der WBO;
- Entscheidungen als Segelflieger;
- Fragen zu Chance und Risiko;
- Teamflug;
- Umgang mit Navigationscomputern;
- Sicherheit beim Wettbewerbsflug;
- Wettbewerbstaktik, z. B. AAT- Aufgabe;
- Optimierung der Reisegeschwindigkeit;
- Endanflüge auf der Strecke und zum Ziel;
- Selbstmanagement, Stressvermeidung, mentales Training;
- Verhalten bei Fehlern;
- Fragebogen zur Selbstanalyse



Die Teilnehmenden des diesjährigen Integrativen Jugendcamps.
Nähere Informationen und mehr Fotos gibt es unter www.jugendcamp-aachen.de

GEMEINSAM OHNE GRENZEN

Text: Reinhold Säger,
Foto: Hartmut Biebricher

95 Teilnehmer, mehr als 20 Betreuer, fünf Tage, drei bis vier Doppelsitzer – beim Integrativen Jugendcamp auf dem Flugplatz Aachen-Merzbrück kommen Jugendliche aus der deutschen, belgischen und niederländischen Grenzregion zusammen, um gemeinsam zu zelten, zu fliegen, zu spielen und zu feiern. Jugendliche mit und ohne Behinderung, mit deutschen und mit ausländischen Wurzeln, sozial benachteiligte Jugendliche und Jugendliche, die sich in einem Ehrenamt außergewöhnlich engagiert haben – ein kunterbunter Haufen junger Menschen, mit persönlichen Lebensläufen, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten.

Da trifft der Rolli-Fahrer auf den irakischen Einwanderer-Sohn, das Mädchen mit dem Down-Syndrom auf die Jungs aus der „Aachener Bronx“ – mitsamt allen Vorurteilen und Vorbehalten auf allen Seiten. Das verlängerte Wochenende auf dem Flugplatz aber lässt sie zusammenrücken: beim täglichen Miteinander, abends am Lagerfeuer, beim Betrieb am Flugplatz und nicht zuletzt bei dem Erlebnis, einmal selbst in einem Segelflugzeug zu sitzen und darin über das Dreiländereck zu gleiten. Für die meisten Teilnehmer bedeutet das eine kleine Mutprobe, egal ob mit oder ohne Behinderung, und für alle ist es ein starkes Stück Selbstbestätigung, gerade auch im gemeinsamen Erleben mit den anderen.

Das mittlerweile 13. Integrative Jugendcamp wird im jährlichen Wechsel von drei der zehn Städte und Gemeinden der Städteregion Aachen unterstützt. In diesem Jahr sind das die Städte Herzogenrath, Alsdorf und Aachen, sowie grenzüberschreitend die Deutschsprachige Gemeinschaft (Ostkantone) Belgiens und die niederländische Gemeinde Kerkrade.

Zu den Kooperationspartnern gehören die Flugplatzgesellschaft FAM, der Luftsportverein Aachen, der Landes-Leistungsstützpunkt Segelflug, der Landessportbund, die Arbeitsgemeinschaft Behindertenhilfe Aachen-Stadt und der StädteRegion, die Volkshochschule (VHS), die NATO Air Base Geilenkirchen sowie das Helene-Weber-Haus mit der sozialpädagogischen und hauswirtschaftlichen Leitung des Camps. Die immense Arbeit der Vereinsmitglieder des Luftsportvereins Aachen, tatkräftig unterstützt von Mitgliedern der Nachbarvereine FVA und SFG Nordstern, erfordert eine Menge Disziplin und Improvisationstalent im sorgsam Umgang mit den Jugendlichen.

Seit 13 Jahren schreiben alle Beteiligten kontinuierlich gemeinsam die Erfolgsgeschichte des Camps. Anlässlich der Integrationskonferenz der Stadt und Städteregion Aachen hat das Integrative Jugendcamp auch öffentliche Anerkennung erfahren. Am 1. September wurde der Verein zur Förderung Integrativer Jugendcamps mit dem ersten Platz des Aachener Förderpreises „Integration durch Sport“ ausgezeichnet.

LUFTSPORT FÖDERAL

Grab oder Gral

Text: Stephan Olessak

Prolog

Es ist wohl eine Folge des anhaltend extrem heißen Sommers und meinem vergeblichen Kampf gegen das Dehydrieren geschuldet, dass ich mich veranlasst sehe, ein solches Thema zu wählen. Auf der anderen Seite ist der Zustand zwischen den Welten vielleicht genau der richtige Ort, um die Frage, um die es hier geht, mit einer gewissen gelassenen Heiterkeit zu betrachten.

In der Verbandsschule des AEROCLUB | NRW e. V. in Oerlinghausen haben wir es beinahe täglich mit einem ganz besonderen deutschen Phänomen zu tun. Die zum Teil konfliktbeladene Wahrnehmung dieses Phänomens ist naturgegeben subjektiv und durchaus nicht auf den Luftsport begrenzt. Das Phänomen mit dem gelegentlich phänomenalen Eigenleben heißt FÖDERALISMUS!

Die Symptome aus einer direkten Begegnung mit diesem Phänomen im Bereich Luftsport reichen sehr häufig von rationalen Verwerfungen über starke emotionale Reaktionen bis hin zur völligen Resignation. Und so lasst uns mit einem Zitat des Papstes Gregor des Großen beginnen:

„Die Vernunft kann sich mit größerer Wucht dem Bösen entgegenstellen, wenn der Zorn ihr dienstbar zur Hand geht.“

Prägung

Wir Deutsche leben in einem der 28 (von insgesamt 194) Ländern, die föderativ strukturiert sind. Wir besitzen bewusst oder unbewusst eine über tausend Jahre währende Erfahrung im Umgang mit einer Führung, die auf Konsens mit regionalen Mächten angewiesen war und ist. Ein Blick auf die Regierungspraxis der mittelalterlichen Könige und Kaiser des Heiligen Römischen Reiches offenbart bereits Grundzüge von konsensfordernden Handlungsweisen föderaler Strukturen. Der postnapoleonische Deutsche Bund, das erste Deutsche Kaiserreich, die Weimarer Republik und natürlich die Bundesrepublik Deutschland haben alle den föderalen Gedanken in unterschiedlicher Intensität umgesetzt. Die Jahrhunderte währende Auseinandersetzung mit und Respektierung von regionalen, d.h. kulturellen Entitäten hat uns vermutlich auch einen Erfahrungsvorsprung zum Thema Europäische Union geschenkt, den die Menschen in vielen Mitgliedsstaaten der EU noch vollziehen müssen, sofern sie sich nicht vor Erreichen des Ziels diesem wieder entziehen.

Mit der Beendigung der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft am 8. Mai 1945 übernahmen die Alliierten die Verantwortung für den Aufbau einer gesellschaftlichen und staatlichen Neuordnung im Nachkriegsdeutschland. Dabei überließen sie nur drei Jahre nach Kriegsende das Entwerfen und die Realisierung, wenn auch mit Vorgaben und unter strikter Kontrolle, demokratisch legitimierten Gremien des ehemaligen Feindes. Die Eltern des Grundgesetzes aus dem

Jahr 1949 hatten aus den Erfahrungen der Vergangenheit die Teilung der Macht im Bundesstaat Deutschland durch die „Ewigkeitsklausel“ in Art. 79 GG regelrecht zementiert. Die Achtung der Menschenwürde als höchster gesellschaftlicher Imperativ ist seither genauso unveränderbar wie die Mitwirkung der Länder bei der Gesetzgebung.

Aber welchen Einfluss hatte diese Wahl nun auf die Luftfahrtverwaltung einerseits und den Deutschen Aero Club (DAeC) andererseits – und damit auf den Luftsport in Deutschland?

Verband

Als der DAeC 1950 gegründet wurde, lag es auf der Hand, dass seine Verbandsstrukturen sich aus ganz systempraktischen, aber auch sportpolitischen und fördertechnischen Gründen an den gegebenen staatlichen Strukturen orientieren würden. Und zuerst lief auch alles wie geschnitten Brot. Der DAeC prosperierte in einem sich wirtschaftlich und gesellschaftlich emanzipierenden Land und kämpfte eher mit dem Ungeist der jüngeren Geschichte als mit seiner Struktur. Wie immer in einer Erfolgsstory ergaben sich im Laufe der Jahre Risse. Sichtbar wurden diese spätestens mit dem legendären Rücktritt von Fred Weinholtz als SEKO-Vorsitzender des DAeC 1980.

Partikularinteressen versus Generalkonsens? So einfach war und ist die Lage nicht. Es ist wohl eher der Spannungsbogen unserer deutschen Demokratie zwischen den Überlebensmechanismen einer Gesellschaft (Verband) einerseits und dem Schutz der Rechte des Individuums andererseits. Letztendlich geht es im DAeC um die außerordentlich sportliche Frage, wie regionale und sportfachspezifische Identitäten den Luftsport als Ganzes erhalten können und nicht zu seinem Dahinsiechen führen.

Eine Lösung läge in der Struktur des Verbandes selbst. Die Besonderheit des DAeC im Vergleich zu der überragenden Majorität der monolithisch oder pyramidal organisierten Sportverbände in Deutschland liegt jedoch im Strukturgewebe seiner Interessensorganisationen.

Die Monoluftsportverbände artikulieren für jedermann auf Bundesebene eine klare Interessenvertretung in Bezug auf ihre Luftsportart. Diese ist primär auf die Sportausübung fokussiert und wird ergänzt durch eine Reihe von sportspezifischen Dienstleistungen.

Die für jedermann sichtbare Lage bei den Landesverbänden im Luftsport ist schon schwieriger, da komplexer. Zum einen sind sie eine Art notwendiger föderaler Adapter für die Interessenvertretung im Luftsport auf Länderebene (Staatskanzlei NRW [Ehrenamt und Sport], Bildungsministerium, Luftfahrtverwaltung, Versicherungen, Förderpolitik, Landessportbund, Ausbildung & Technik, Vereinskommunikation, Jugendarbeit, Wettbewerbe, Nachwuchsgewinnung, Medien,



etc.); zum anderen geben sie den vielfältigen Interessen ihrer Mitglieder ein demokratisches Podium.

Damit die Sache nicht einfacher wird, werden die einzelnen Luftsportarten im DAeC durch Bundeskommissionen vertreten, deren Repräsentanten wiederum aus den beiden erstgenannten Verbänden stammen.

Aus diesem Konstrukt geht zwangsläufig eine zeitgleiche und divergierende Interessenvertretung des gleichen Sachverhaltes (Luftsport) hervor, die für die geeigneten Entscheidungsträger sowohl im Bund als auch in den Ländern und Kommunen eine verwirrende Vielfalt darstellt (Kakophonie). Das Ergebnis dieses Konstruktes ist uns DAeClern seit 2009 (Satzungsänderung) nur allzu bekannt. Die konkurrierenden Entscheidungs- und Handlungsmächte lassen ihre Vertreter oftmals in Opposition zueinander stehen oder gar zum Stillstand kommen. Ein potenzieller Spiegel der Selbsterkenntnis wurde mit der fiskalischen Trockenlegung der Bundes-Luftsportjugend in Milchglas verwandelt.

Übrig blieben heldenhafte, individuell unendlich mühsam erkämpfte winzig kleine Schritte sportpolitischen Handelns, viel zu oft liegen diese jenseits des verbandsinternen oder gar öffentlichen Wahrnehmungshorizonts.

In der Luft ist es für einen Flieger überlebensnotwendig, klare Entscheidungen zu treffen und nach ihnen zu handeln. Folgerichtig war auch im DAeC der Wille, diesen hochproblematischen systemischen Mangel abzustellen, erkennbar und führte in einem ersten Schritt zur Gründung einer Strukturkommission – mit verhaltenem Erfolg. Die jüngste Anstrengung, das beschriebene Dilemma abzustellen, lautet auf den Namen „Strategiekommission“ unter Leitung unseres AEROCLUB | NRW-Präsidenten Stefan Klett.

Ich fürchte jedoch, dass erst das Erreichen eines bestimmten kollektiven Leidensniveaus den Knoten platzen lässt, und es bleibt zu hoffen, dass bis dahin unser Luftschiff sich noch nicht auf dem Grund des Meeres der Sportgeschichte befindet.

Behörde

Eins vorweg, in Nordrhein-Westfalen haben wir echt Schwein mit unseren Landesluftfahrtbehörden. Zeitnah lösungs- und kundenorientiert sind Attribute, mit denen sich bei weitem nicht alle Landesluftfahrtbehörden in Deutschland schmücken können. Im Gegenteil.

Bei aller Anstrengung im Bereich der Standardisierung der Luftfahrtverwaltungen auf europäischer Ebene kultivieren die Landesluftfahrtbehörden unseres Landes bisweilen einen beachtlichen Individualismus, als gelte es das Hauptaugenmerk auf eigene Alleinstellungsmerkmale zu lenken. Auch hier die Frage: Wie konnte das geschehen?

Die Alliierten sind schuld und seit 1990 der Bundestag. Das Prinzip „teile und herrsche“ wurde nach dem Zweiten Weltkrieg verständlicherweise von den Siegermächten in Deutschland auch und ganz besonders im Bereich Luftfahrtverwaltung umgesetzt. So etablierten sich erst zonengebunden zarte Pflänzlein großer Bereiche der Luftfahrtverwaltung, um dann in einem Gesetz nach Art. 87d(2) ab 1960 in Westdeutschland und seit 1990 in ganz Deutschland in eine

Bundesauftragsverwaltung auf Länderebene zu münden (LuftVG §31).

An dieser Stelle überträgt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur weite Bereiche der Luftfahrtverwaltung, wie die Erteilung der Erlaubnis für Piloten von Leichtluftfahrzeugen, Privatpiloten, Segelflugzeugführern, Freiballonführern, Steuerern von verkehrszulassungspflichtigen Flugmodellen und ... in die Kompetenz der 17 Landesluftfahrtbehörden.

Diese wiederum kultivieren seit Jahrzehnten ihre Meinungshoheit in der Interpretation von den für die Luftfahrt relevanten Gesetzen und Verordnungen, definieren eigene Kriterien, entscheiden sich für unterschiedlichste Fragenkataloge und entwerfen ein Füllhorn prägnanter Formulare. Bis in jüngste Zeit währte man sich als Luftsportler im Bereich der Luftfahrtpersonalverwaltung in der Kleinstaaterei des frühen 19. Jahrhunderts.

Die Geburt der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA und ihrer Materialisierung in der schönen Stadt Köln hatte naturgegeben auch Folgen für die bis dahin alleinregierenden Landesluftfahrtbehörden. In der Neuzeit sind hart erarbeitete Annäherungen zwischen den Landesluftfahrtbehörden in der halbjährlich stattfindenden Bund-Länder AG erkennbar. Auditierungen durch die EASA und der erstarkte Gedanke der Dienstleistung führen spürbar zu pragmatischen Lösungsansätzen für die Bedürfnisse von uns LuftsportlerInnen.

Was bleibt, ist ein Konvolut aus unterschiedlichsten Prüfungskatalogen, Ausbildungsnachweisen und Wegen zu Berechtigungen. In einer der sicherheitssensibelsten Sportarten überhaupt müsste es in diesem Fall heißen: Weniger ist mehr!

Resümee

Während sich die Länder-Luftfahrtverwaltung auf einem erkennbar zukunftsorientierten Weg befindet, hat der organisierte „Luftsport“ im selben Maße mit systemischen Defiziten zu kämpfen.

Statt uns bräsig an den Himmel zu hängen und uns dumpf unserem Luftsportschicksal zu ergeben, müssen wir uns endlich alle einen heiligen Tritt geben. Es gilt den historischen gordischen Knoten in unseren Interessensvertretungen zu zerschlagen, um den Weg frei zu machen mit dem Ziel der Sicherung des wichtigsten und am meisten umkämpften Gutes im Luftsport, des Luftraums.

Qualifizieren wir unser Ehrenamt für den stattfindenden heftigen sportpolitischen Wettbewerb, z.B. mithilfe der Führungsakademie des DOSB. Leben wir die demokratischen Mittel unserer Luftsportvereine und -verbände leidenschaftlich aus, üben wir uns in hellwacher zorniger Geduld.

Falls uns dies nicht gelingen sollte, werden wir im Strom der Bedeutungslosigkeit treiben, bis wir im Meer des Vergessens münden. Wir, das sind die unglaublich privilegierten Generationen der fliegenden Menschen.

„Nur der verdient sich Freiheit wie das Leben, der täglich sie erkämpfen muss.“ (J. W. v. Goethe aus „Faust – der Tragödie zweiter Teil“)

TERMINE 2018

Termin	Veranstaltung	Kontakt	Ort
VERBAND			
17.11.18	Treffen der Vereinspressesprecher	blobel@aeroclub-nrw.de	Duisburg
25.11.18	Luftsporttag NRW - Verbandstag - Segelfliegertag NRW - Motorflug und Ultraleichtflugtag NRW - Modellfliegertag NRW - Ballonfahrertag NRW - Fallschirmspringertag NRW	langanke@aeroclub-nrw.de seko@aeroclub-nrw.de ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de wue.hoefs@t-online.de ballon@ballon.org gw@wfnetz.de	Kamen
16.2.19	Presse-Workshop	blobel@aeroclub-nrw.de	Duisburg
AUSBILDUNG			
16. bis 17.3.19	Vorauswahl Segelfluglehrer-Lehrgang 1	hante@aeroclub-nrw.de	Oerlinghausen
5. bis 19.4.19	Segelfluglehrer-Lehrgang 1	hante@aeroclub-nrw.de	Oerlinghausen
24. bis 25.8.19	Vorauswahl Segelfluglehrer-Lehrgang 2	hante@aeroclub-nrw.de	Oerlinghausen
13. bis 27.9.19	Fluglehrer-Lehrgang 2	hante@aeroclub-nrw.de	Oerlinghausen
TECHNIK			
10./11., 17./18. und 24./25.11.18	FR-18/08 Fallschirmwart	carabio@aeroclub-nrw.de	Blomberg
17.11.18	Prüfertagung	hilbig@aeroclub-nrw.de	Duisburg
12./13. und 19./20.1.19	WA19/01 Zellenwart FVK Bauweise	carabio@aeroclub-nrw.de	Aachen
LUFTSPORTJUGEND			
26. bis 28.10.18	Jugendleiterausbildung Teil 1/2	jaeschke@aeroclub-nrw.de	Duisburg
1.12.18	Wintertreffen der Jugendleiter	jaeschke@aeroclub-nrw.de	Dortmund
1. bis 3.2.19	Jugendleiterausbildung Teil 2/2	jaeschke@aeroclub-nrw.de	Duisburg
SEGELFLUG			
3.11.18	77. Deutscher Segelfliegertag	www.segelfliegertag-2018.de	Koblenz
23.2.19	Segelflugforum NRW	seko@aeroclub-nrw.de	Dinslaken
BALLONFAHREN			
13. bis 19.4.19	Theorieausbildung zum Ballonpiloten	www.sky-unlimited.de	Gladbeck

NRW AKTIV

23.4. - 9.9.18

Duisburg, 24.4.18

Die CAMO Leitung tagt zum Abgleich der neuen LBA-Vorgaben.

Berlin, 28.-29.4.18

Präsident Stefan Klett besucht die ILA, um Fachgespräche zu führen, unter anderem auch mit Luftfahrtversicherern.

Hamm, 17.5.18

Die Luftsportjugend trifft sich zum gemeinsamen Planungstreffen mit den Sportfachgruppen und der Jugendgruppe des LSC Hamm e. V., um das Airlebnis zu besprechen.

Oerlinghausen, 29.5.18

18 Kita-Kinder des Familienzentrums Bielefelder Flachsfarm besuchen die Segelflugschule und erwerben unter Leitung von Stephan Ollessak und Nina Heithausen das Flieger-Kibaz.

Mülheim, 2.6.18

Joshua Möllers und Hendrik Jaeschke fliegen zum Aero-Club Mülheim a. d. Ruhr e. V., um sich vor Ort mit der Jugendgruppe über die Planung für das diesjährige Jugendvergleichsfliegen auszutauschen.

Essen, 5.6.18

Die DAeC Mitgliederversammlung wird im November in NRW stattfinden. Zur Vorbereitung und Feinabstimmung treffen sich der DAeC-Vizepräsident, Michael Rottland, die DAeC-Referentin für Öffentlichkeitsarbeit, Uschi Kirsch, mit dem Präsidenten, Stefan Klett, und Geschäftsführer, Boris Langanke, des AEROCUB | NRW e. V. in der Zeche Zollverein.

Borghorst, 6.6.18

Bei dem Vereinsgespräch mit der LSG Steinfurt e. V. vertritt Landesjugendleiter Jan Eikmeier die Interessen der jungen Luftsportler und trifft Absprachen für das Jugendvergleichsfliegen 2019.

Duisburg, 12.6.18

Auf seiner Tagung bespricht das Geschäftsführende Präsidium die anstehenden Sommeraktivitäten.

Wasserkuppe, 15.-17.6.18

Tim Rommelaere, Joshua Möllers und Laura Blega begleiten 30 junge Luftsportler auf die Wasserkuppe zum jährlichen SG38 Fliegen der Luftsportjugend NRW. (Seite 13)

Oberhausen, 19.6.18

Die Leichtathletik-Abteilung der DJK SG Tackenberg e. V. führt in Zusammenarbeit mit Nina Heithausen eine Flieger-Kibaz-Aktion durch. 35 Kinder erwerben ihr Bewegungsabzeichen.

Langen, 21.6.18

Sitzung der Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) beim Bundesauflichtsamt für Flugsicherung. Habbo Brune, NRW-Luftraumbeauftragter, vertritt den DAeC.

Hamm, 22.6.18

Beim Luftsportjugendtag 2018 wird Laura Blega in die Landesjugendleitung gewählt. Laura war zuvor schon kommissarisch Mitglied und hat Sebastian Scharrenberg ersetzt, der aus beruflichen Gründen zurückgetreten ist. (Seite 12)

Hamm, 22.-24.6.18

AIRLEBNIS 2018: Die Luftsportjugend und die Jugendgruppe des LSC Hamm e. V. bereiten über 80 Teilnehmern ein unvergessliches Wochenende. (Seite 11)

Hamm, 23.6.18

Stefan Klett feiert seinen Geburtstag bei „seiner“ LSJ auf dem Airlebnis in Hamm.

Klippeneck, 25.6.18

Die Strategiekommission DAeC tagt unter Leitung des NRW-Präsidenten.

Duisburg, 26.6.18

Auf der konstituierenden Sitzung des Technischen Ausschusses (TA) wird Walter Linden zum neuen Ausschussvorsitzenden gewählt.

Duisburg, 28.6.18

Treffen des Geschäftsführenden Präsidiums mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Geschäftsstelle zum Workshop zur Optimierung von operativen Abläufen mit Unterstützung der Führungsakademie des DOSB.

München, 5.7.18

Sitzung der AG 1 des Drohnenbeirats BMVI bei der TU München. Der NRW-Luftraumbeauftragte, Habbo Brune, vertritt den DAeC.

Duisburg, 6.7.18

Das Geschäftsführende Präsidium tagt gemeinsam mit dem Vorstand des DAeC zum Abgleich von wichtigen Luftsportthemen. Harmonische Atmosphäre beim gemeinsamen Abendessen.

Duisburg, 10.7.18

Erste, konstituierende Sitzung des Ausschusses für Gender und Fragen der Gleichstellung. Die neuen Mitglieder stellen sich vor und entwickeln in einem Brainstorming erste Ideen für kurz- und mittelfristige Ziele. Teilgenommen haben Sybille Krummacher (Ausschuss-Vorsitzende), Angelika Rebischke, Silke Leue, Klaus Mathies sowie Stefan Klett für das Präsidium und Boris Langanke für die Geschäftsstelle. (Seite 4)

Oerlinghausen, 14.7.18

Jan Eikmeier, Joshua Möllers und Hendrik Jaeschke vertreten die Interessen der Luftsportjugend bei Sommerklausur des Gesamtpräsidiums des AEROCUB | NRW e. V.

Gladbeck, 17.7.18

Die inhaltliche Gestaltung des Luftsportmagazins, Ausgabe 2/18, wird auf der Redaktionskonferenz detailliert besprochen. Diese Ausgabe ist eine Kooperation mit dem LuftSport, dem Magazin von vier weiteren Landesverbänden.





Mülheim an der Ruhr, 25.7.18

Der StadtSportbund, alle am Flughafen Essen/Mülheim ansässigen Vereine, der Präsident und Geschäftsführer des AEROCUB | NRW e. V. treffen sich erneut, und sprechen eine Strategie zur Rettung des Flugbetriebs auf dem Flugplatz Essen/Mülheim ab.

Wipperfürth, 27.7.18

Der Landesverkehrsminister, Hendrik Wüst, folgt einer Einladung zum Gespräch und Segelflug. Er setzt klare und positive Signale zu einer verbesserten Flugplatzinfrastrukturförderung. (Seite 7)

Bremen, 8.8.18

Habbo Brune vertritt den DAeC bei einem Austausch mit der DFS Center Niederlassung Bremen.

Duisburg, 15.8.18

Die fünf NRW-Bezirksvertreter sind Herbert Schütz (Köln), Andreas Frankrone (Münster), Klaus Mathies (Düsseldorf), Walter Albert (Arnsberg), Gunter Schmidt (Detmold). Bei ihrem Treffen mit Präsident Stefan Klett und Geschäftsführer Boris Langanke wurde die Gründung eines Regionalteams zur besseren Bündelung der Vereinsinteressen vor Ort beschlossen.

Dahlemer Binz, 17.8.18

Der verkehrspolitische Sprecher der CDU Landtagsfraktion Klaus Vosssem MdL kommt zum Segelflug auf die Binz und verspricht seine Unterstützung bei den aktuellen Problemen des Luftsportverbandes NRW.

Duisburg, 23.8.18

Präsident Stefan Klett, der Vorsitzende der Fallschirmkommission Gerhard Währisch und Geschäftsführer Boris Langanke treffen sich mit Vertretern des Fallschirmclubs Rheine und informieren sie über die Leistungen des Landesverbandes.

Büren, 26.8.18

NRW-Präsident und -Geschäftsführer besuchen die Jubiläumsfeier 50 Jahre Flugplatz Büren. Es ist ein tolles Event. Lob an die Ausrichter Büren und Lippstadt.

Duisburg, 28.8.18

Das Geschäftsführende Präsidium bespricht in seiner Sitzung aktuelle Themen.

Borkenberge, 30.8.18

Der Vorsitzende des Regionalverbandes Ruhr, Josef Hovenjürgen MdL, folgt der Einladung des NRW-Präsidiums zum Flugplatz Borkenberge. Er diskutiert intensiv mit den neun Luftsportvereinen über lokale und überregionale Themen. Nachdem Josef Hovenjürgen einen ersten Segelflug im Schleppstart erlebt hat, klingt der Nachmittag beim Grillen und gemütlichem Beisammensein aus.

Kassel, 2.9.18

Die Strategiekommission des DAeC tagt erneut in Kassel unter Leitung von Stefan Klett.

Duisburg, 6.9.18

Schwerpunkt der TA-Sitzung sind die Ausbildungsangebote von Technischen Lehrgängen in NRW.

Mülheim, 7.-9.9.18

Das Jugendvergleichsfliegen 2018 findet auf dem Flughafen Essen-Mülheim statt. Die Luftsportjugend und die Jugendgruppe des Aero-Club Mülheim a. d. Ruhr e. V. haben wieder alles für ein gutes Gelingen gegeben.

Wipperfürth, 8.9.18

Das 54. Fly-in des AEROCUB | NRW e. V. ist ein voller Erfolg. Über 50 Luftsportlerinnen und Luftsportler sind in 26 Segelflugzeugen, Motorseglern und Motorflugzeugen der Einladung des Präsidenten, der Motorflug- und Ultraleichtflugkommission gefolgt.

Mülheim an der Ruhr, 9.9.18

Bei der Siegerehrung des diesjährigen Jugendvergleichsfliegen NRW fordern der AEROCUB | NRW e. V. und auch der Sportbund öffentlich die Sicherung des Flugbetriebes auf dem Flugplatz und bitten die Politik um Anpassung beschlossener Pläne.

JUGENDVERGLEICHESFLIEGEN NRW

Text Hendrik Jaeschke,
Foto Boris Langanke

Der AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr hat vom 7. bis 9. September auf dem Flughafen Essen-Mülheim das Jugendvergleichsfliegen NRW 2018 ausgerichtet.

Nach einem perfekt organisierten Wochenende konnte der AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr auch einen Heimsieg verbuchen: Tim Oberleberg

gewann den diesjährigen Wettbewerb, gefolgt von Andreas Ulm (LSV Bergisch Rhön Lindlar e.V.) und Robin Schmierek (Sportflug Niederrhein e.V.). Alle drei vertreten NRW beim Bundesjugendvergleichsfliegen 2018 auf dem Flugplatz Paderborn-Haxterberg. Weitere Infos und das Gesamtergebnis sind auf www.lsj.de veröffentlicht.



LUFTSPORTJUGEND



Von links: Andreas Ulm, Tim Oberleberg, Robin Schmierek



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

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

Hendrik Jaeschke
stellvertretender Geschäftsführer
· Fallschirmsprung-Außenlandung
Tel.: (0203) 77844-11
jaeschke@aeroclub-nrw.de

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

Pamela Surmiak
Mitarbeiterin im Sekretariat
Tel.: (0203) 77844-52
surmiak@aeroclub-nrw.de

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

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

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

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

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

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

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

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



LUFTSPORTJUGEND NRW

Hendrik Jaeschke
Jugendbildungsreferent
Tel.: (0203) 77844-11
hendrik@lsj.de

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

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

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

IMPRESSUM

Herausgeber:
AERoclub | NRW e.V.
vertreten durch Stefan Klett (Präsident)
und Dr. Karl-Dieter Lerch (Vizepräsident)
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844-11
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

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

Redaktionsleitung:
Daniela Blobel
redaktion@aeroclub-nrw.de

Redakteure:
Das Redaktionsteam besteht aus Vertre-
tern 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
Fragen der Gleichstellung:
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Interdisziplinäre Fachbeiträge:
Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Landesleistungsstützpunkt Aachen:
Reinhold Sängler,
reinhold-saenger@web.de
Luftsportjugend: Jan Eikmeier, jan@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes:
Stephan Olessak,
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug: Evelyn Höfs,
wue-hoefs@t-online.de

Motorflug / Ultraleichtflug:
Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug: Dr. S. Baumgartl,
seko@aeroclub-nrw.de
Technik: Walter Linden,
ta@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter: Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

Gestaltung: Rosa Platz Köln

Druck:
Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Auflage: 13.500

Lektorat: Georg Bungter, Heike Schiemann,
Elisabeth Sängler

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

WAS ERWARTET MICH BEIM NÄCHSTEN FLUG?

Selbsteinschätzungen und Herausforderungen für den nächsten Flug

Von Fritz Adrian Lülff und Christoph Santel

Im Rahmen unserer Reihe zur Flugsicherheit hatten wir in der Ausgabe Juni/Juli den „LuftSport-Flugsicherheitspreis“ ausgeschrieben. Hierzu eine Bewerbung von Fritz Adrian Lülff und Christoph Santel.

EINLEITUNG

„Es gibt alte Piloten und es gibt kühne Piloten, aber es gibt keine alten kühnen Piloten.“ Das Zitat wird André Kostolany zugeschrieben. Es ist jedem, der in der Luftfahrt unterwegs ist, schon in der einen oder anderen Form über den Weg gelaufen. Die hier vorgestellte Methode soll jungen Piloten, die gerade von ihren Fluglehrern und Prüfern in das selbstständige Fliegen entlassen wurden, eine praktische Hilfe bieten, um

- Flüge systematisch nach Anforderungen zu bewerten
- Verbesserungsmöglichkeiten für die eigenen Fähigkeiten zu entdecken
- Flüge zu planen, mit denen sie sich selbst herausfordern und verbessern können
- mögliche Risiken zu identifizieren und zu vermeiden

METHODE

Die Methode sieht den Flug als eine Art Kochrezept, das aus verschiedenen Zutaten besteht. Zu jeder Zutat schätzen Pilotinnen und Piloten ihre Fertigkeiten ein und bewerten und planen den Flug.

DIMENSIONEN

Die Einschätzung der Fertigkeiten und die Anforderung des Fluges erfolgen entlang verschiedener Dimensionen. Wichtig ist, dass in jeder Dimension die Fertigkeiten und die Anforderungen für sich betrachtet werden können und sich die Fertigkeiten und die Anforderungen in verschiedenen Dimensionen nicht gegenseitig beeinflussen.

Folgende Dimensionen können betrachtet werden und zu jeder Dimension gibt es eine Reihe von Fragen:

– Navigation und Lufträume

- Ist mir das Gelände bekannt, über dem ich fliegen werde (Orientierung, Berge, Auffanglinien...)?
- Kenne ich die Landmarken und Orientierungspunkte?
- In welchen Lufträumen werde ich unterwegs sein (freigabepflichtig oder nicht)?
- Sind mir die Lufträume bekannt?
- Weiß ich, was mich in den Lufträumen erwartet und wie ich mich darin verhalten muss?

– Flugplätze

- Welche Flugplätze liegen auf meiner Route?
- Sind mir die Flugplätze bekannt?
- Sind mir die Verfahren bekannt und wie gut beherrsche ich sie?
- Welche rechtlichen und meteorologischen Anforderungen gelten?
- Wie sind die Öffnungszeiten der Flugplätze?

– Passagiere

- Werde ich Passagiere dabei haben?
- Wenn ja, wie gut kenne ich die Passagiere?
- Könnten die Passagiere in Panik geraten oder etwas Unvorhergesehenes tun?

– Wetter

- Wie gut ist das Wetter?
- Wird es einfach oder schwierig zu starten, zu fliegen und zu landen sein?
- Ist mein Flug so lang oder weit, dass sich das Wetter grundlegend ändern kann?

– Flugzeug

- Wie gut kenne ich das Flugzeug?
- Wo bewege ich mich bezüglich der Flugleistungen (Reichweite, Beladung, Schwerpunkt, Startstrecke, Steigleistung, Landestrecke...)?
- Kenne ich alle Checklisten, sitzen alle Handgriffe?
- Wie sieht es mit Notfall-Checklisten aus?

– Ausdauer und Belastbarkeit

- Wie oft habe ich schon z.B. einen ähnlich langen Flug gemacht und mir das entsprechende Sitzfleisch antrainiert?
- Bin ich das erste Mal ein ganzes Wochenende unterwegs?
- Schlafe ich auf einem fremden Platz oder im Sommer unter der Fläche?

Diese Liste ist weder vollständig noch soll sie es sein. Jeder Pilot kann und muss seine eigenen Dimensionen und Fragen finden, nach denen er seine Fertigkeiten und die Anforderungen für den geplanten Flug bewertet.

BEWERTUNG

Jede dieser Dimensionen bewertet jetzt der Pilot nach **Fertigkeiten** und **Anforderung**. Beide Bewertungen sind vollkommen subjektiv, schwer quantifizierbar und hängen sicherlich auch von der Tagesform ab. Daher ist es wichtig, dass die bei-

den Bewertungen gemeinsam vorgenommen werden, denn nur so haben beide Bewertungen einen gemeinsamen Maßstab und sind vergleichbar.

Die Bewertung nach den eigenen Fertigkeiten beantwortet die Fragen:

- Wie sicher fühle ich mich in dieser Dimension?
- Wieviel aktuelle Übung und Erfahrung habe ich in dieser Dimension?
- Was sagen die objektiven Daten?

Der letzte Punkt „Was sagen die objektiven Daten“ ist bei der Einschätzung der eigenen Fertigkeiten der wichtigste Punkt. Gemeint sind damit objektive, quantifizierbare Daten, die etwas über die eigenen Fertigkeiten aussagen. Am bekanntesten ist sicherlich das weit verbreitete Trainingsbarometer, bei dem die Anzahl der Starts und die Anzahl der Flugstunden in den letzten Monaten zu einem Trainingstand zusammengefasst werden. Aber es könnte auch einfach ein Blick ins eigene Flugbuch sein, um zu zählen, wie oft ich selbst wirklich zu diesem oder zu jenem Platz geflogen bin. Zudem haben einige Hersteller und Flugschulen eigene Zählungen, Trainingstabellen und Kennzahlen entwickelt, die einem Piloten dabei helfen, sein eigenes Fertigkeiten objektiv zu beurteilen und sich eben nicht „in Sicherheit“ zu lügen, um einen bestimmten Flug unbedingt durchführen zu können.

Die Bewertung nach Anforderung beantwortet die Fragen:

- Wie sehr wird mich der geplante Flug in dieser Dimension herausfordern?
- Was kann der geplante Flug mir an vorhersehbarer Anstrengung abverlangen?
- Wie viel ‚Platz nach oben‘ habe ich in dieser Situation, bevor mich etwas Unvorhergesehenes überfordert?

KAPAZITÄT

Die Kapazität, mit der der Flug durchgeführt wird, ist der Abstand zwischen der Bewertung der Fertigkeiten und der Bewertung nach der Anforderung in den einzelnen Dimensionen. Die Kapazität ist der Abstand von dem, was der Flug dem Piloten vorhersehbar abverlangt, und der Grenze seiner Fertigkeiten.

Natürlich sollte die Kapazität immer positiv sein und die Fertigkeiten größer als die Anforderungen. Die Kapazität gibt dem

Piloten die Marge, den Spielraum und die Reserve, wenn etwas Unvorhergesehenes passiert.

Je kleiner die Kapazitäten für einen Flug werden, desto mehr ist vorhersehbar, dass die Arbeitsbelastung steigt. Für die allgemeine Luftfahrt gilt üblicherweise, dass eine steigende Arbeitsbelastung mit schlechterer Pilotenleistung im Cockpit („Performanz“) und geringerem Situationsbewusstsein einhergeht.

Andererseits können Kapazitäten durch gezieltes Training ausgebaut werden. Dies läuft, indem sich der Pilot in einem Flug gezielt eine oder zwei Fertigkeiten herausucht, bei der eine geringe Kapazität zwischen Fertigkeiten und Anforderungen besteht.

BEISPIELE

Ein einfacher Flug

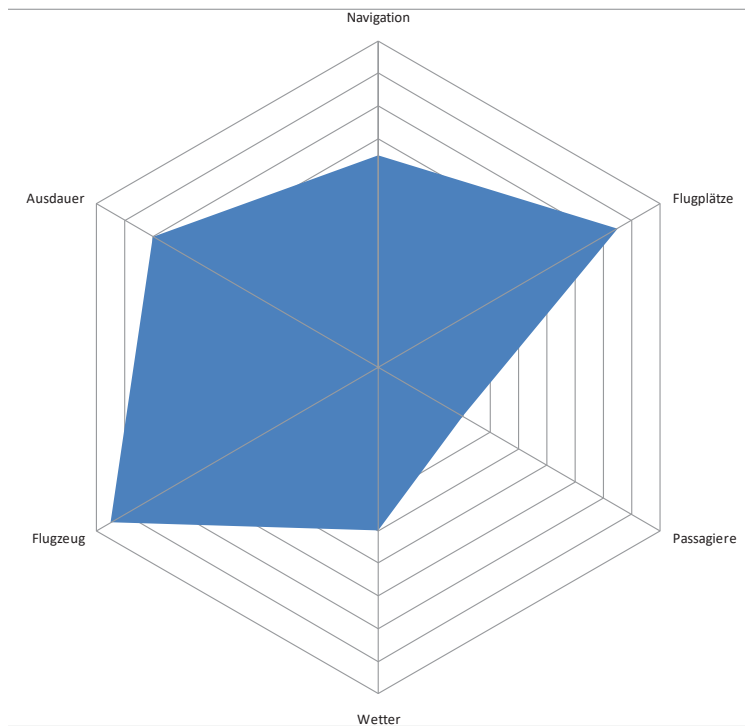
Ein einfacher Flug bildet die Grundlage für die weitere Entwicklung der eigenen fliegerischen Fertigkeiten. Entlang der Dimensionen kann so ein Flug wie folgt dargestellt werden:

- Navigation und Lufträume: Lokalflug zur nächsten Burg, zu der ich auch am Sonntag zu Fuß wandere. Dort kenne ich die Landmarken und habe auf der Karte geprüft, dass ich dort nur durch nicht freigabepflichtigen Luftraum komme. Ebenfalls kenne ich den „Sightseeing“-Verkehr, der sich am Wochenende ebenfalls die Burg ansieht.
- Flugplätze: Als Lokalflug starte und lande ich auf meinem Heimatflugplatz. Ich kenne den Flugleiter und die Verfahrenen und haben den Platz schon in der Ausbildung vielfach ab- und angefliegen
- Passagiere: Ich nehme erst mal niemanden mit, damit ich mich in Ruhe an das ‚alleine‘ Fliegen gewöhnen kann
- Wetter: Ich suche mir einen ruhigen Tag aus, an dem es weder zu windig noch zu heiß ist
- Vertrautheit mit dem Flugzeug: Ich nehme die Maschine, mit der ich auch den Großteil meiner Ausbildung geflogen bin. So kenne ich nicht nur die Leistungen, Verfahren und Handgriffe - sondern sogar das Kennzeichen hat sich bei mir bereits eingeprägt.
- Ausdauer und Belastbarkeit: Ich fliege am späten Nachmittag, weil ich mich da bereits von meinem Mittagstief erholt habe. Mit diesen Überlegungen sind bereits alle notwendigen Überlegungen zu Fertigkeiten und Anforderungen abgeschlossen. Die Überlegungen lassen sich in dieser Tabelle zusammenfassen:

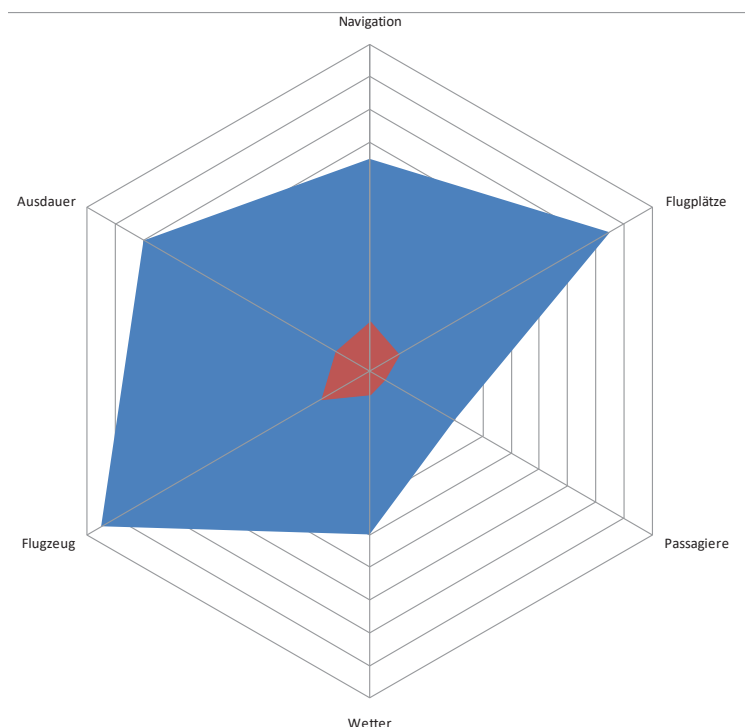
Dimension	Fertigkeiten	Anforderungen
Navigation	War schon zu Fuß da	kein freigabepflichtiger Luftraum
Flugplätze	schon hunderte Male ab- und angefliegen	und auch zum hundertsten Mal
Passagiere	bisher nur mit Fluglehrer oder unter Aufsicht Solo geflogen	kein Passagier dabei
Wetter	in der Ausbildung bei Wind und Regen geflogen	ruhiger sonniger Tag
Flugzeug	Großteil der Ausbildung darin absolviert	immer noch das gleiche
Ausdauer	Schon das Dreieck geflogen	relativ kurzer Flug

VISUALISIERUNG

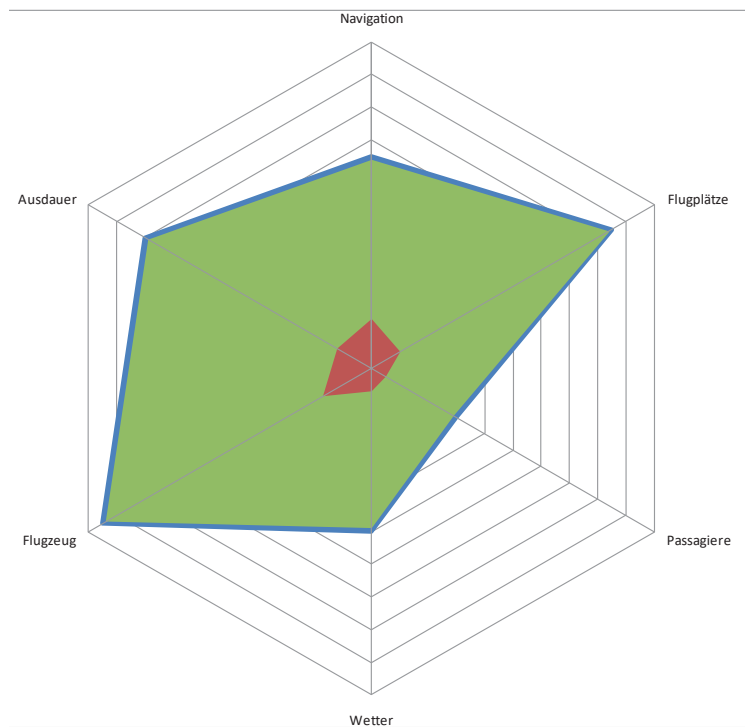
Zu der obigen Tabelle gibt es auch eine sehr anschauliche Visualisierung. Dazu werden die einzelnen Dimensionen sternförmig um ein gemeinsames Zentrum herum aufgetragen und in die Richtung jeder Dimension trägt der Pilot seine eingeschätzten Fertigkeiten ein. So entsteht folgendes Diagramm, das etwas an ein Spinnennetz erinnert. In diesem Beispiel sind die Werte relativ hoch, denn der Pilot hat er gerade die Prüfung bestanden und ist in der Vorbereitung darauf viel geflogen.



Auf dieselbe Art und Weise werden jetzt die Anforderungen des Fluges in den einzelnen Dimensionen aufgetragen. Hier sind die Werte relativ klein, denn es soll sich ja um einen einfachen Flug handeln.

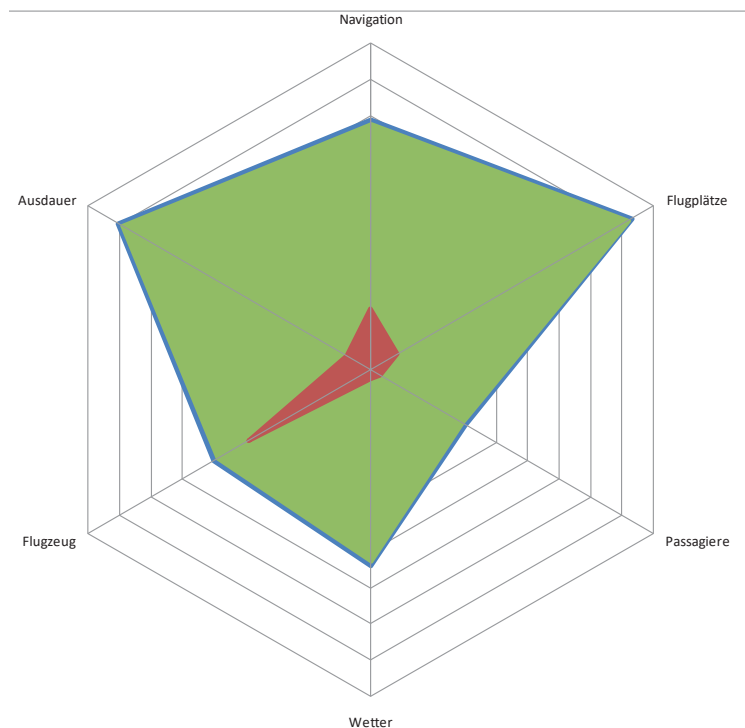


Die Kapazitäten ergeben sich, wie oben beschrieben, aus der Differenz zwischen Fertigkeiten und Anforderungen. Sie sind rundherum sehr hoch.



PLANEN MIT ANFORDERUNGEN

Um sich allerdings als Pilot weiter zu entwickeln, wäre es hier möglich, sich einer Anforderung zu stellen - z.B. ein Flugzeugmuster zu wählen, mit dem man weniger vertraut ist.



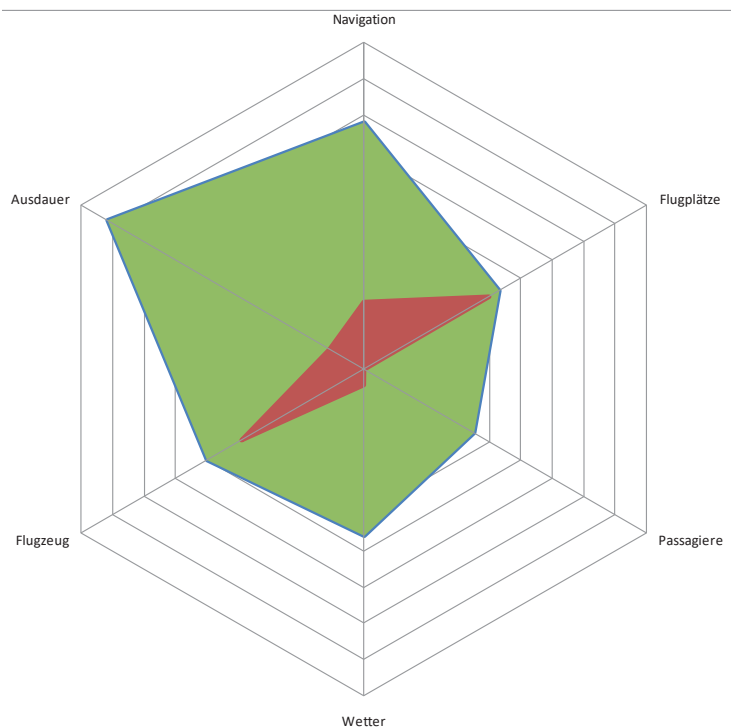
Wenn sich jetzt das Wetter unvorhergesagt ändert, gehe ich wieder auf mein ursprüngliches Flugzeugmuster zurück (wenn das möglich ist) oder ich plane einige Platzrunden ein, um mich nochmal mit dem Flugzeugmuster vertraut zu machen.

ENTWICKLUNG

In der eigenen Entwicklung kann der Pilot geringe Fertigkeiten identifizieren und bewusst – beherrschbare – Anforderungen einbauen. Dazu nutzt der Pilot die Methode wie folgt.

Mehrere Anforderungen identifizieren

Geringe Kapazitäten in einzelnen Dimensionen eines geplanten Fluges müssen nicht schlecht sein. Vielmehr können sie als Herausforderungen dazu genutzt werden, um im Rahmen von gezielten Übungen die eigenen Fertigkeiten auszubauen. Jedoch geht eine geringe Kapazität mit höherer Arbeitsbelastung einher. Als Pilot bin ich näher an meiner Belastungsgrenze. Hat der geplante Flug mehrere Dimensionen, bei denen die Anforderungen nahe an meinen Fertigkeiten liegen, so ist absehbar, dass ich eine große Arbeitsbelastung bewältigen muss. (Beispiel: Fliege ich erstmals mit einem unbekannten Flugzeugmuster und/oder mit mir unbekannten Passagieren einen mir unbekannten kontrollierten Verkehrsflughafen bei Regenwetter mit tiefer Bewölkung an, so ist meine Arbeitsbelastung vermutlich immens). Üblicherweise geht eine große Arbeitsbelastung mit einer schlechteren Pilotenleistung im Cockpit („Performanz“) und geringerem Situationsbewusstsein einher. Somit sinken die Kapazitäten, welche ich als Pilot zur Verfügung habe, um „sicher“ mit unvorhergesehenen Ereignissen zurechtzukommen. Kurzfristig geänderte Anflugverfahren, Systemfehler oder das Verhalten von Passagieren werden dann schnell zu bedrohlichen Ereignissen. Ein Flug zu einem unbekannten Platz in einem unbekannten Flugzeug ist ein klarer Fall einer doppelten Anforderung. In der Visualisierung stellt sich ein solcher Flug so dar:



Deutlich erkennbar sind die hohen Anforderungen – und gleichzeitig geringen Kapazitäten – in den Dimensionen Flugplätze und Flugzeuge. Dies ist ein Flug mit einem geringen Spielraum für Unvorhergesehenes.

FLÜGE WIEDERHOLEN

Um sich zu entwickeln ist es natürlich wichtig, die eigenen Fertigkeiten in den einzelnen Dimensionen ständig zu verbessern. Damit man die eigenen Fertigmargen erhöht, können Flüge so geplant werden, dass die Fertigkeiten in einzelnen Dimensionen gezielt ausgebaut werden.

In dem oben beschriebenen Fall gibt es dazu zwei Möglichkeiten

- den geplanten Flug mit dem unbekannten Flugzeug, aber zu einem bekannten Platz durchführen
- den geplanten Flug zu dem unbekannten Platz, aber mit dem bekannten Flugzeug durchführen.

In beiden Fällen bleibt nur eine Anforderung übrig, an der gezielt und konzentriert gearbeitet werden kann. Natürlich ist es dann nur eine Frage der Zeit, auch die jeweils zweite Möglichkeit durchzuführen. Es macht also durchaus Sinn, zuerst mit dem bekannten Flugzeug zum unbekannten Flugplatz zu fliegen, sich dann den Flugplatz anzugucken und, wenn der Flugplatz ausreichend bekannt ist, mit einem unbekannten Flugzeug zurückzukehren.

Auf genau die Weise lassen sich auch alle anderen Dimensionen einzeln verbessern und dann kombinieren.

Wenn ich einen Flug plane, bei dem ich erkenne, dass die Kapazitäten rundherum in allen Dimensionen gering sind, dann ist das ein guter Zeitpunkt, die ganze Planung zu abubrechen. Denn noch einmal: geringe Kapazitäten bedeuten eine schlechte Leistung von mir als Piloten und keinen Spielraum für Unvorhergesehenes. So einen Flug führe ich nicht durch!

ZUSAMMENFASSUNG

Die vorgestellte Methode bietet einen Rahmen für die Selbsteinschätzung, wie groß die Arbeitsbelastung für einen geplanten Flug werden könnte und wie groß der Abstand zwischen den eigenen Fertigkeiten und den Anforderungen eines Fluges sein werden. In voneinander unabhängigen Dimensionen schätzt der Pilot Anforderungen ein und erhält mit einer einfachen Visualisierung einen Überblick über die Kapazitäten für den geplanten Flug.

Wichtig ist es dabei, geringe Kapazitäten in mehreren Dimensionen zu identifizieren, die gleichzeitig auftreten, und ihnen zu begegnen. Die Anforderungen sollen allerdings nicht vom Fliegen abhalten, sondern gezielte Schwerpunkte für die eigene Verbesserung bieten. So kann ein Pilot auch ganz bewusst Entscheidungen treffen, wie zum Beispiel einen unbekannten Platz anzufliegen, einen freigabepflichtigen Luftraum zu durchfliegen oder sich auf ein neues Flugzeug einweisen zu lassen, um sich selbst im besten Sinne herauszufordern und weiterzuentwickeln – solange in keiner anderen Dimension eine ähnlich große Anforderung besteht.

Mit etwas Übung kann die genannte Methode dazu genutzt werden, schon in der Flugvorbereitung und vor dem inneren Auge eine Einschätzung von dem geplanten Flug vorzunehmen, die richtigen Entscheidungen treffen die falschen Fehler zu vermeiden.

AUTOREN

Fritz Adrian Lülff hat Luft- und Raumfahrttechnik in Stuttgart studiert und in Paris zum Thema numerische Verfahren promoviert. Seit zwei Jahren ist er ‚junger‘ Pilot. Er arbeitet als Consultant und technischer Redakteur an der Aufbereitung, Architektur und Darstellung von Informationen und berät zum Thema Sicherheit von Maschinen. Als anerkannter Theorielehrer für die Fächer Aerodynamik und Luftfahrzeugkunde bildet er Flugschüler, andere Piloten und angehende Fluglehrer aus.

Christoph Santel hat Luft- und Raumfahrttechnik in Aachen studiert und in Darmstadt zum Thema „Einflussfaktoren auf die Gebrauchstauglichkeit von Kollisionswarnsystemen im Segelflug“ promoviert. Er arbeitet zurzeit im Bereich der Zulassung von Antrieben für die allgemeine Luftfahrt. Als Segelfluglehrer und akkreditierter Human Factors Specialist bildet er den fliegerischen Nachwuchs aus. Zuvor war er Pilot im Forschungsflugbetrieb und hat Lehrerschaft in der Ingenieurusbildung im Bereich der Flugmechanik.

LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS

In der Ausgabe Juni/Juli hatten wir auf Anregung und dank einer großzügigen Spende von Harald Meyer den LuftSport-Flugsicherheitspreis angekündigt. Der Preis ist mit 1500 € dotiert.

Vereine, die Maßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit unternommen haben, beschreiben diese formlos und senden sie zusammen mit Daten zum Verein (betrie bene Luftsportarten, Anzahl Mitglieder und Flugzeuge etc.) an flugsicherheit@luftsportmagazin.de

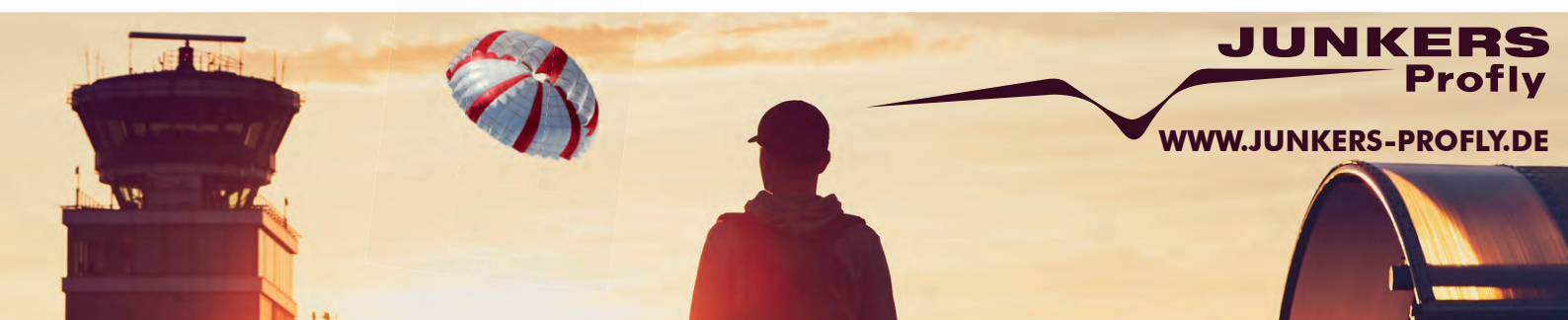
Neben Vereinen können auch Einzelpersonen (Piloten) teilnehmen. Einsendeschluss ist der 31. Dezember 2018. Die Jury, bestehend aus Harald Meyer, einem Vertreter des Ausschusses Flugsicherheit des DAeC und einem Redakteur des Magazins, ermittelt aus den Einsendungen den oder die Preisträger. Der Preis kann geteilt werden, der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Preisverleihung findet im Rahmen der AERO 2019 statt.

FÜR ALLE DIE AUF NUMMER SICHER GEHEN WOLLEN!

MAGNUM
GESAMTRETTUNGSSYSTEME



MARS
RETTUNGSFALLSCHIRME





FLUGPLATZFEST WERSHOFEN

1

Die Wershofener Segelflieger, im selbsternannten Thermikparadies Eifel beheimatet, hatten schon früh ein gutes Händchen für tolle Flugtage und lockten bereits in den 60er, 70er und 80er-Jahren zigtausende Besucher in die Nordeifel, um dort unter anderem die weltberühmte britische Kunstflugstaffel „Red Arrows“ zu bestaunen. Seit 1996 gab es in Wershofen Flugplatzfeste für die ganze Familie bei freiem Eintritt. Im Jahr 2012 haben die Wershofener dann das Nostalgische Flieger-Picknick ins Leben gerufen. Das diesjährige Flugplatzfest am 1. und 2. September war die vierte Veranstaltung dieser Art und ein Riesenerfolg.

Vorab: Als überschaubarer Segelflugverein ein solches Großereignis zu stemmen, ist bewundernswert und setzt enormes ehrenamtliches Engagement der Mitglieder voraus. Auch 2018 hat sich der Aufwand wieder gelohnt. Als Hauptsponsor hatte Petrus perfektes Wetter spendiert, und so zog es Besucher von nah und fern – auf dem Landweg und in der Luft – in Scharen nach EDRV. Das Konzept der Wershofener: Das Flugplatzfest ist nicht nur Flugtag, sondern ein Komplettpaket aus Oldtimer-, Retroplane- und Cessna-Treffen, zünftigem Flieger-Picknick, Fête, Flugshow, Flohmarkt, Kinderaktionen – kurz, Unterhaltung für die ganze Pilotenfamilie.

Nostalgisches Flieger-Picknick

In den USA haben Flieger-Picknicks eine lange Tradition. Mit Picknickdecke und reich gefülltem Korb im Gepäckraum fliegt man mit dem Flugzeug zu einem schön gelegenen Landefeld, um dort mit Fliegerfreunden einen geselligen Nachmittag zu verbringen. Das funktionierte auch in Wershofen, nur dass der Veranstalter die angereisten Oldtimer-, Youngtimer- sowie Retroplanebesatzungen – oft im nostalgischen Outfit – mit einem gefüllten Picknickkorb überraschte. Nach der Hangar-Party

am Samstagabend schlief man standesgemäß mit Schlafsack und Zelt unterm Flügel. In der Szene hat es sich das Ereignis herumgesprochen und lockt immer mehr Oldtimer, Cessna-Flugzeuge und Retroplanes in die Eifel.

Cessna-Treffen

Im Rahmen des vierten Nostalgischen Flieger-Picknicks fand das Classic-Cessna-Meeting in Zusammenarbeit mit der deutschen Sektion der International Cessna 120-140 Association statt. Der Einladung waren etwa 30 Besatzungen gefolgt. Vom ältesten Modell, einer C-145 Airmaster von 1939 über die C120/140 Reihe, C170, C172, C180, C185, C195 bis hin zur C305 war alles vertreten. Für die Gäste ein hervorragender Überblick über die Geschichte dieser erfolgreichen Flugzeuge, für die anfliegenden Besatzungen Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch. Im Falle der C-145 Airmaster konnte Bill Batesole aus New Hampshire USA – mit Fedex Boeing 777 über Lüttich angereist und selbst bis vor kurzem Airmaster-Owner – dem Piloten Thomas Schütthoff Tipps für die Einstellungen seines Triebwerks geben.

Static Display, Flugshow, Passagierflüge

Am Samstag und Sonntag pilgerten dann mehr als 6000 Besucher zum Sonderlandeplatz EDRV, wo nur eine kleine Parkgebühr erhoben wurde, ansonsten trotz aller Attraktionen freier Eintritt war. Am Boden und in der Luft konnten sie knapp 150 verschiedene Flugzeuge bestaunen. Die ein Kilometer lange Reihe der ausgestellten Flugzeuge gab einen tollen Überblick über die Geschichte und Vielfalt der Fliegerei. Neben Überflügen und Kunstflugvorführungen bestand die Möglichkeit zu Rundflügen, in den Flugzeugen des Vereins und in vielen der angereisten Oldtimer. So kamen an den beiden Tagen 444 Flugbewegungen zustande, erflogen von insgesamt 142 Flugzeugen.



2



4



5



3

- 1: Strahlend blauen Himmel und glänzendes Metall gab es reichlich beim diesjährigen Flugplatzfest
- 2: Viele Piloten kamen im passenden Outfit mit ihren Klassikern zum „Nostalgischen Flieger-Picknick“ nach Wershofen. Die Besatzung der HB-CKA gewann dafür den Preis als „Beste Nostalgiker“.
- 3: So weit das Auge reichte standen Oldtimer und Youngtimer Flügel an Flügel. Rund 140 Flugzeuge waren in die Eifel gekommen, darunter mehr als 20 klassische Cessnas.
- 4: Wer wollte, konnte auch mit Oldtimern in die Luft gehen, wie mit der Boeing Stearman „Old Crow“ von Hans Nordsiek.
- 5: Zum Nostalgischen Flieger-Picknick kamen nicht nur alte (Bücker Jungmann, links), sondern auch neue (Dallach Sunwheel, rechts) Doppeldecker zusammen.

Für die am Boden gebliebenen gab es viel zu erleben: Verkaufsstände, Modellflugsimulatoren, einen Flohmarkt, Aktionen für Kinder und natürlich Verpflegung und Getränke jeglicher Art. Auf große Resonanz stieß auch die Verlosung von Rundflügen und Modellflugzeugen, während „The Storyteller“ Hans Nordsiek nicht nur Kinder vor einer Boeing Stearman mit seinen Geschichten über die Fliegerei begeisterte.

Fazit: Das „Format“, das der Verein unter Leitung von Uwe Bodenheimer für sein Flugplatzfest entwickelt hat, hat sich in vielerlei Hinsicht bewährt. Besatzungen der anreisenden Flugzeuge können Gleichgesinnte treffen, beim Flieger-Picknick und der Fête Spaß haben, das eigene Flugzeug präsentieren oder auch Passagieren einen Mitflug gönnen. Die Gäste erwartet Luftsport zum

„Anfassen“, Gespräche mit Piloten, Demonstrationen am Boden und in der Luft. Und dem Verein scheint das Fest – trotz enormen Einsatzes aller Mitglieder – Spaß zu machen, sonst würden sie diesen Aufwand kaum alle zwei Jahre auf sich nehmen.

Vor einigen Jahren wurde die SFG Wershofen bereits vom DAeC als familienfreundlicher Verein ausgezeichnet. Schon damals galt: Wir wollen allen Besuchern des Flugplatzes, Piloten, Mitgliedern, Familienmitgliedern, Kindern und Gästen einen Ort bieten, an dem man sich wohlfühlt – ganz gleich, ob man nun fliegen will oder nicht. Sicher kein Zufall – Nachwuchsorgen hat der Verein übrigens nicht ...

KF/Quelle SFG Wershofen e.V./Uwe Bodenheimer/Janós Wagner

Fotos: Rainer Freund, Marc Schultz, Janós Wagner

LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

- ◀ Wartung und Reparatur von Segelflugzeugen, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen in Holz- Gemischt- und FVK-Bauweise
- ◀ Herstellung von Baugruppen für Flugzeuge in Holzbauweise
Spezialisiert auf Reparaturen an Oldtimern
- ◀ Jahresnachprüfung von Motorseglern, Segel- und UL-Flugzeugen
- ◀ Zertifiziert nach EASA Part F und G.;
zertifiziert als LTB nach Richtlinien des LBA, d.h. Anhang II.
Technische Betreuung von Segelflugzeugen und Motorseglern



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlen

Telefon: 06508 - 91 98 295
Fax: 06508 - 91 98 296

www.ltb-follmann.de
info@ltb-follmann.de

Neubau einer Klemm KL 25 nach Originalplänen – Kaufinteressenten bitte melden!

UL WM – Silber für Ulrich Nübling



- 1: Warten in der Quarantäne. Vor dem Start zur Wettkampfaufgabe müssen die Flugzeuge in einem abgesperrten Bereich abgestellt werden.
- 2: Kreative Lösungen für die Vorbereitung zur Navigationsaufgabe mit Suchbildern.
- 3: Das deutsche Team Schlenker/Wagner beim Präzisions-Touch and Go.
- 4: Bei dieser Weltmeisterschaft waren alle Klassen vertreten. Bei den Tragschraubern dominierten die Teams aus Russland und Polen.

Endlich wieder eine Medaille: Mit einem zweiten Platz in der Einsitzerklasse ist das deutsche UL-Team von der 16. FAI UL-Weltmeisterschaft aus dem ungarischen Nagykanizsa zurückgekehrt.

Ulrich Nübling aus Denzlingen im Breisgau konnte sich mit seinem betagten Moskito gegen sehr starke Konkurrenz durchsetzen. „Es waren anspruchsvolle Aufgaben in einer wunderschönen Umgebung“, fasste der 47-Jährige seine Eindrücke zusammen. Anspruchsvoll war der Wettbewerb in der Tat, denn innerhalb einer Woche mussten die Teams 14 Wertungsflüge absolvieren. Wie bei diesen Meisterschaften üblich, lag das Schwergewicht bei Navigationsaufgaben. Nur teilweise bekannte Kurse – durchaus nicht immer gerade Strecken – mussten mit einer vorher ausgewählten Groundspeed durchfliegen werden. Es war schon eine Herausforderung, ohne GPS, nur mit Karte und Kompass den Weg über 150 bis 200 Kilometer durch die nur 600 Meter breiten virtuellen Tore entlang der Strecke zu finden. Teil dieser Aufgaben ist es darüber hinaus auch, anhand von Fotos verschiedene Bodenmerkmale zu entdecken und vor allem deren Position richtig in der 1:200.000 Karte einzuzichnen. Ziellandungen mit abgestelltem Triebwerk gehörten ebenso zum Programm wie Wirtschaftlichkeitsflüge mit einer begrenzten Benzinmenge. Spannend für Publikum und Teilnehmer auch der Start über ein Hindernis (Flutterband). Hier zählte die kürzeste Startrollstrecke. 48 Meter reichten dem besten Einsitzertrike, 55 Meter dem besten

einsitzigen Dreiaxser. Bedenken muss man, dass diese Aufgabe bei 28 Grad und nur sehr mäßigem Wind geflogen wurde. Zu den Meisterschaften war nur ein kleines deutsches Team nach Ungarn angereist. Johannes Lemburg (Bremerhaven) hatte sich die zweimalige Deutsche Meisterin Gisela Böllhoff (Bremen) als Navigatorin an Bord seines Tragschraubers geholt und Felix Schlenker (Stade) war das Wagnis eingegangen, mit seinem noch nicht wettbewerbserfahrenen Co Eric Wagner zu starten. Insgesamt waren Teams aus zehn Nationen vertreten. Die ansonsten starken Franzosen und Engländer glänzten in diesem Jahr durch Abwesenheit.

Dass die Weltmeisterschaft überhaupt stattfand, ist dem engagierten Team um den Wettbewerbsdirektor Vince Ferenc zu verdanken. Die Ungarn hatten auf dem Flugplatz Nagykanizsa südlich vom Balaton erst im vergangenen Jahr die Europameisterschaft ausgerichtet. Als sich im vergangenen Herbst herausstellte, dass niemand die WM 2018 übernehmen wollte, sprangen die Ungarn ein. Und ernteten dafür Lob. „Wir haben hier eine tolle Gastfreundschaft erfahren und eine perfekt organisierte Meisterschaft erlebt“, lobte Johannes Lemburg. Im Laufe des Wettbewerbs stellte sich schnell heraus, dass die zahlenmäßig starken Teams aus Polen und Tschechien in den einzelnen Klassen dominieren würden. So standen verdient drei polnische Mannschaften bei den Tragschraubern auf dem Siegerpodest. Außerdem gewannen sie Gold bei den einsitzigen Trikes und Bronze bei den einsitzigen Dreiaxsern. Damit war ihnen der erste Platz bei der Nationenwertung sicher.



5: Polen, Ungarn, Russland: die Sieger in der Klasse der einsitzigen Trikes.

6: Nach der Vizeeuropameisterschaft nun auch eine WM-Silbermedaille für Ulrich Nübling (links).

WORLD MICROLIGHT CHAMPIONSHIPS

Dreischser, einsitzig

1. Juri Krajca	CZE	SD 1 Mini	8.716 P.
2. Uli Nübling	GER	Moskito	6.837 P.
3. Mieczyslaw Szurgot	POL	Aeroprakt	5.704 P.

Dreischser, doppelsitzig

1. Yakovlyev/Yakovlyev	UKR	Aeroprakt 40	9.149 P.
2. Jonas/Kameriusova	CZE	JK 05 Junior	8.374 P.
3. Velat/Kral	CZE	JK 05 Junior	7.627 P.
4. Schlenker/Wagner	GER	C 42	5.977 P.

Trike, einsitzig

1. Blazej Piech	POL	Keitek/Hazard	8.546 P.
2. Endre Thuroczy	HUN	Apollo C 14	7.941 P.
3. Andrey Shchekoldin	RUS	Sapsan	7.928 P.

Trike, doppelsitzig

1. Semenov/Semenova	RUS	Apollo Delta	8.622 P.
2. Hoyland/Fosso	NOR	Quick R	8.433 P.
3. Hegedüs/Csapo	HUN	Apollo C 15 A	8.100 P.

Tragschrauber

1. Majsterek/Jurkiewicz	POL	Tercel	9.145 P.
2. Szymanczak/Marszalek	POL	Tercel	8.481 P.
3. Dernbach/Laskowska	POL	Zen 1 RST	7.683 P.
4. Lemburg/Böllhoff	GER	MTO Sport	5.437 P.

Wolfgang Lintl

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN





Erlernen Sie unter Anleitung das Besspannen Ihres Flugzeuges mit ORATEX® Gewebe!

INHALTE DES WORKSHOPS:

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GfK/ Cfk-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filzrakerl
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Besspannen über Nietten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) entsprechend EASA Approved Procedure

INFORMATIONEN UND BUCHUNG:
www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html



FLUGZEUG BESPANNEN
 VOM PROFI LERNEN

• 22.10. - 26.10. LEIPZIG

• 12.11. - 16.11. LEIPZIG

• 29.11. - 01.12. BAD SOBERNHEIM

• 03.12. - 07.12. LEIPZIG

NUR NOCH WENIGE PLÄTZE FREI

 LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschloßchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: www.lanitz-aviation.com

JUGEND FLIEGT

– das Jugendlager der Luftsportjugend Deutschland



Wie die meisten Vereine in Deutschland haben auch die Luftsportvereine mit Nachwuchsproblemen zu kämpfen. Um diesem Trend entgegenzutreten, hat sich die Luftsportjugend ein ambitioniertes Ziel gesteckt: 2019 geht das Ferienlager „Jugend fliegt“ an den Start und wird Jugendliche im Alter von 14–17 Jahren für die Luftfahrt begeistern. In dem Lager lernen die Jugendlichen die Grundlagen des Fliegens kennen, bauen eigene Flugmodelle und probieren Luftsportarten aus. Darüber hinaus werden Fachvorträge von Firmen aus der Luftfahrtbranche das Programm abrunden und den Jugendlichen einen Ausblick auf eine Berufspraxis in der Luftfahrt geben. Dafür steht die Luftsportjugend seit zwei Jahren mit dem Aero Club der Schweiz in Verbindung, wo das vergleichbare „ProAero Jugendlager“ bereits seit 35 Jahren erfolgreich durchgeführt wird. In dem Sinne kooperiert der Schweizer Aero Club unter anderem mit Swiss, Skyguide, Meteo Schweiz, der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften und regionalen Helikopterunternehmen. So hat sich im Rahmen des Jugendlagers ein Netzwerk namhafter Partner gebildet, welche die Bedeutung der fliegerischen Nachwuchsarbeit erkannt haben und fördern.

Zur Unterstützung der Planung ermöglichte der AeCS den Referenten des „Jugend fliegt“, bereits die letzten zwei Jugendlager als Gruppenleiter mitzugestalten und umfassende Einblicke in die Organisation und Durchführung zu erhalten. Auch in diesem Jahr sind wieder Vertreter der Luftsportjugend dabei, um das Lager zu begleiten und noch mal letzte Eindrücke zu sammeln, bevor im kommenden Jahr das eigene „Jugend fliegt“ startet. An dieser Stelle ein riesiger Dank an unsere Kollegen und Freunde vom Schweizer Aero Club für die umfassende Hilfe!

Das Ziel von „Jugend fliegt“ ist es, den 75 Jugendlichen eine spannende Woche zu bieten, in der sie ihre Begeisterung für Luftfahrt entdecken können, viel über das Fliegen erfahren und auch Berufe in der Branche kennenlernen, die sie ergreifen können.

Das Lager findet vom 04.08.–10.08.2019 auf dem Flugplatz Eisenach-Kindel statt. Weitere Informationen zu „Jugend fliegt“ und zur Anmeldung findet ihr auf unserer Website (www.luftsportjugend.com) und unserer Facebook-Seite.

Wir freuen uns auf Euch!!
Euer Orga-Team „Jugend fliegt“

IACE 2018

Ein internationales Austauschprogramm für Jugendliche

Der International Air Cadet Exchange ist ein weltweites Austauschprogramm, das junge Piloten und Luftfahrtbegeisterte mit Interesse an der Luftfahrt Perspektiven für eine berufliche Zukunft aufzeigt. Ich hatte dieses Jahr die Ehre daran teilzunehmen und das Vereinigte Königreich zu besuchen. In gut zwei Wochen reiste ich mit 70 weiteren Air Cadets von London über den Süden des Landes bis in den englischen Norden und bekam einen einzigartigen Eindruck von Land und Leuten aus aller Welt.

Das Erlebnis begann für uns am 17. Juli am Flughafen Frankfurt. Hier wurden wir nach Zielnationen getrennt und begaben uns zu unseren Flügen. Als kleine Besonderheit wurden die Kadetten, die in die Schweiz reisen sollten, von einem Super Puma der Schweizer Armee abgeholt. Wir wurden von der belgischen AirForce in einem Businessjet zusammen mit den

belgischen Kadetten nach London geflogen. Dort angekommen bezogen wir in der Brunel University unsere Zimmer und machten uns auf den Weg zum Briefing.

In den nächsten zwei Wochen hatten wir ein sehr strammes, aber auch unglaublich vielseitiges und tolles Programm. Am nächsten Tag ging es auch direkt los. Nach dem Aufstehen um 5:30 Uhr konnten wir in der Universität frühstücken und fuhrten dann mit dem Bus nach London. Der Besuch der Houses of Parliament stand an, eine Tour durch Westminster und ein Meet & greet mit Mitgliedern des britischen Parlamentes. Abgerundet wurde der Tag durch einen Bootstrip mit Disco auf der Themse. Das klingt nach viel und das war es auch, wir waren um halb eins wieder in unseren Unterkünften und standen natürlich wieder alle am nächsten Tag um 5:30 Uhr auf. Ab dem 21. Juli wurden wir dann in zwei Gruppen aufgeteilt. Wir fuhrten in den Süden, an die Küste in Portsmouth zum Fort

Blockhouse. Bei bestem Wetter – nicht nur für britische Verhältnisse – badeten wir die folgenden Tage im Meer, machten Motorboot- und Kajaktouren und erkundeten die umliegenden Städte im Süden Englands. Afternoon Tea sowie Fish & Chips durften dabei natürlich nicht fehlen. Am 26. Juli wurde dann getauscht und wir fuhren nach Cranwell im Norden Englands. Eine Airshow mit den RedArrows und Eurofighter Typhoon und tiefe Einblicke in die Ursprünge der Royal Air Force sowie Segelfliegen in England waren hier einige wenige der vielen Programmpunkte. Neben all dem war aber auch immer Zeit genug, die neu gewonnenen Freunde zu jedem erdenklichen Thema auszufragen. Die Unterschiede im Segelfliegen zwischen Belgien und Australien, Politik und die unterschiedlichen Sitten und Gebräuche brachten uns häufig zum Lachen. Die Kanadier wünschten uns allen überraschenderweise ein „Merry Christmas“ am 24. Juli, weil sie dann üblicherweise die Halbzeit bis Weihnachten feiern. Am 31. Juli trafen wir uns dann noch einmal für ein gemeinsames Barbecue in Brunel. Auch Abschiednehmen gehörte dazu, was bei den vielen neuen Freundschaften gar nicht so einfach war. Schließlich hatten wir zwei Wochen lang ein intensives Programm zusammen erlebt und wurden nun wieder über den gesamten Erdball verstreut. Nur die gemeinsamen Fotos, getauschten Patches und T-Shirts sowie die vielen Erinnerungen haben wir mit uns nach Hause genommen.

Für mich war dieser Austausch ein unvergessliches Erlebnis,



Teilnehmer aus aller Welt und die Betreuer des britischen IACE-Austausch-Programms 2018

mit der Kultur Großbritanniens und den Menschen aus so vielen anderen Ländern bin ich nie zuvor so intensiv in Berührung gekommen. Ich habe wundervolle Persönlichkeiten, die über den gesamten Planeten verteilt leben, kennengelernt, von denen ich hoffentlich viele wiedersehen werde. Das erste Flugticket ist schon gebucht. Diese Erfahrungen waren einzigartig und ich kann dieses Austauschprogramm allen nur sehr weiterempfehlen.

Bastian Aschoff

IACE 2019

Wenn du zwischen 18 und 20 Jahren alt bist und jetzt auch Lust auf diesen Austausch bekommen hast, dann merk dir Januar 2019 in deinem Kalender vor. Dann beginnt die Bewerbungsphase für 2019. Alle dafür relevanten Infos findest du dann in der Ausschreibung auf www.iacegermany.de

Unter dem **#iace** und **#iacemoments** findest du auf den üblichen Social-Media-Seiten Impressionen vom International Air Cadet Exchange. Weitere Informationen unter: www.iacea.com



**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler, Segelflugzeuge, Annex-2-Flugzeuge

Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT)

Wir suchen ab sofort einen Mitarbeiter/-in für das

Luftfahrt-Engineering/CAMO in Vollzeit. Arbeitsort: Saarbrücken

Bitte senden Sie Ihre Bewerbung an sabine.steiner@camo-suedwest.de

Weitere Informationen unter 06893 / 9638752



CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken
Tel.: +49 6893 / 96 38 75 0 • Fax: +49 6893 / 96 38 75 8 • www.camo-suedwest.de • info@camo-suedwest.de



DEUTSCHE SAALFLUG-MEISTERSCHAFT MIT REKORDBETEILIGUNG

Uwe Bundesen (F1M-L, BW), Zenon Mokras (TH30, NI) und Rainer Lotz (Mini-Stick, SUI) heißen die neuen Saalflugmeister. Daniel Brandstetter (F1M-L, BW) und Valentin Glaeser (TH30, DMFV) gewannen jeweils die Junioren-Wertung. Mit einer Rekordbeteiligung wurde die Deutsche Saalflugmeisterschaft des DAeC am 21./22. Juli in Ingolstadt in einer sieben Meter hohen Sporthalle ausgetragen. Gute Abstimmung von Modell, Luftschraube und Gummi, Gummiqualität und das sichere Steuern der Modelle mit einer langen Stange entscheiden beim Saalflug über den Sieg. Zusammenstöße im Flug und Drift gegen Hallenwände und Sportgeräte werden durch vorsichtiges Eingreifen mit langen Teleskopstangen verhindert. Die sehr große Beteiligung ist nicht zuletzt den Saalflug-Kursen zu verdanken, die Heinz Eder in der Flugwerft Schleißheim regelmäßig veranstaltet.

19 Piloten, darunter zehn Jugendliche, waren in F1M-Limited am Start. Diese Modelle wiegen bei einer Spannweite von 46 cm nur 3 g, maximal 1,5 g Gummi sind für den Antrieb erlaubt. Rumpfhohr, Verstellpropeller und Verspannungen sind hier nicht erlaubt, solche Hightech-Modelle fliegen in F1M. Mit 10:48 Min. erreichte Uwe Bundesen die längste Flugzeit des Wettbewerbs, bei dem die beiden besten von sechs Flügen in die Endwertung kommen. Mit insgesamt 21:29 Min. platzierte er sich knapp vor Werner Nimptsch (NI) mit 21:10 Min. Daniel Brandstetter erreichte als bester Jugendlicher 17:53 Min., das war Platz 4 in der Gesamtwertung.

In der Einsteigerklasse TH30 (30 cm Spannweite, 1,6 g Minimum) setzte sich Zenon Mokras mit 12:16 Min. an die Spitze

des 16-köpfigen Starterfelds, darunter acht Junioren. Auch hier war Werner Nimptsch der Zweitbeste (11:31 Min.). Mit 9:49 Min. gewann Valentin Glaeser die Jugendwertung, insgesamt Rang 6.

Bei den Mini-Sticks, das sind die kleinsten Wettbewerbsmodelle mit 18 cm Spannweite und einem Gewicht von 0,5 g, waren sechs Senioren unter sich. Rainer Lotz (15:19 Min.) schlug hier Günther Platz (BW) um eine Sekunde.

In der technisch anspruchsvollsten Klasse, F1M, flogen nur drei Piloten, bester war Werner Nimptsch mit 28:41 Min.

Neben diesen offiziellen Klassen gab es noch einige Sonderwertungen. Unter den 16 Starts mit dem kleinen Einsteigermodell „Lillflygarn“ siegte Werner Nimptsch, bester Jugendlicher war Michael Willutzki (BY). In der Elektrokategorie, die Energie für den kleinen Elektromotor wird in einem Kondensator gespeichert, war Uwe Bundesen der Beste. Neu war die von Heinz Eder initiierte Experimentalkategorie, hier werden besondere Konstruktionen nach Flugeigenschaften, Innovation, Funktion und Bauausführung bewertet. Bester war hier Heinz Eder (BY).

Das Bayerische Fernsehen war auch dabei, der Beitrag kann in der Mediathek abgerufen werden: <https://www.br.de/mediathek/video/saalflugmeisterschaft-in-zeitlupe-unter-die-decke-av:5b55d226e3a0bf0018e355e0>

Weitere Fotos und die kompletten Ergebnisse gibt es auf der Webseite der Thermiksense: <https://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2018/>

Text und Fotos: Bernhard Schwendemann



3



4

1: Das F1M-L Modell von Lukas Jörges am Vorbereitungsplatz

2: Valentin Gläser, der neue Deutsche Jugendmeister in TH30

3: Das F1M-L Modell von Uwe Bundesen im Flug

4: Die siegreichen Jugendlichen in F1M-L (v.l.):

1. Daniel Brandstetter, 2. Hannes Dormann, 3. Martin Eitel

JUNIOREN-WELTMEISTERSCHAFT IM FREIFLUG IN BULGARIEN

Deutsches F1B-Team erfolgreich

Mit einem dritten Platz in der Mannschaftswertung F1B kehrten die deutschen Junioren von der FAI-Weltmeisterschaft im Freiflug aus Bulgarien zurück. In der Einzelwertung erreichte jedes der Teammitglieder in einem der sieben Wertungsflüge nicht die Maximalzeit, aber die konstante Leistung zahlte sich in der Teamwertung aus. Tabea Wiesiolek wurde Achte, Anna Wiesiolek 13. und Sebastian Jäckel 19. Neuer Junioren-Weltmeister ist Karl Mannik aus Lettland, die Mannschaftswertung ging an Russland. F1B-Freiflugmodelle haben etwa 180 cm Spannweite, wiegen 230 g und steigen von 30 g Gummi angetrieben auf bis zu 100 m. Es gilt, eine möglichst lange Flugzeit zu erreichen. Insgesamt waren 91 Junioren aus 16 Ländern bei der Weltmeisterschaft in Bulgarien am Start.

Der Wettbewerbstag der deutschen F1A-Piloten (Segelflugmodelle) war von Pannen gekennzeichnet. Stefan Richter kam auf den 35. Platz, Carlos Lammersmann-Gonzalo wurde 36. und Nils Finke 45. Kalle Korpela aus Finnland gewann die Einzelwertung, Israel die Teamwertung. In der Verbrennungsmotorklasse (F1P) war kein deutscher Teilnehmer am Start, hier siegte Gert Nulk aus Estland, die Mannschaftswertung ging an Russland.

Die sechs DAeC-Junioren wurden von Michael Jäckel als Teamchef und Thomas Wiesiolek als Assistent betreut. Wei-

Das deutsche F1B-Team, vorne Anna und Tabea Wiesiolek, hinten Michael und Sebastian Jäckel (v.l.)



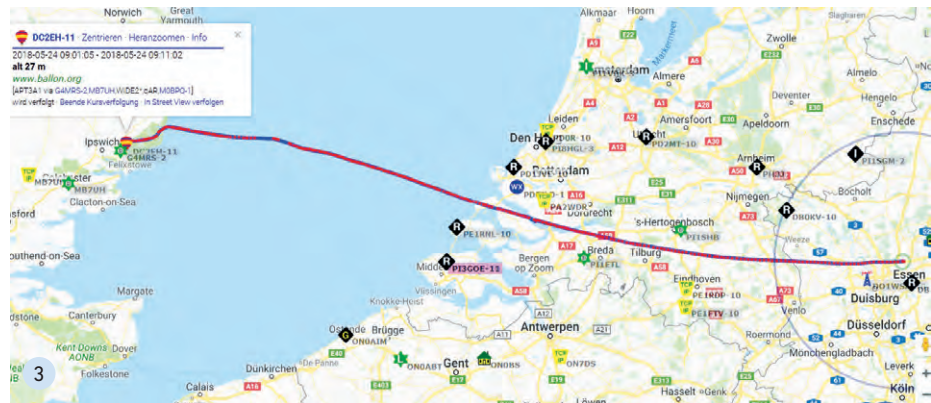
tere Details von der Weltmeisterschaft, Fotos und die kompletten Ergebnisse gibt es im Blog auf www.thermiksense.de/2018-f1abp-wm-bulgarien/

Text: Bernhard Schwendemann

Foto: Thomas Wiesiolek

MIT DEM BALLON ÜBER DAS MEER

England, wir kommen!



Was für ein Sommer 2018! Jedoch, verehrter Leser: Jetzt im Herbst, wenn es draußen wieder kalt, regnerisch und windig ist, ist dieser Sommer 2018 fast vergessen.

Dieser Sommer bedeutete für Ballonfahrer viele kräftige lange Hochdruckgebiete. Im Hochdruck lässt es sich für uns Luftsportler insgesamt, für uns Ballonsportler besonders viel, gut, und sicher fahren oder fliegen. Du kannst bei Fahrten über Land zu jeder Zeit landen. Leider wird auch in der Nacht gelandet, was sehr risikoreich ist. Jedoch weder bei Tag noch bei Nacht ist eine Landung über Wasser möglich – es sei denn, man nimmt den Totalverlust der teuren Ausrüstung und des Ballons in Kauf. Das bedeutet, dass jede Fahrt über Wasser besonders geplant werden muss. Hier und heute geht es um die großen Wasserfahrten, durchgeführt von Gasballonen. Diese können ja bekanntlich ohne große Probleme 50 Stunden und mehr durch die Luft fahren.

Zwei US-Piloten hatten sich zur Ausbildung angemeldet. Zufällig kam ein weiterer deutscher Pilot dazu, der in Florida lebt und fast jedes Jahr seine Familienbesuche in Deutschland mit einer Gasballonfahrt verbindet. Einen halben Tag verbrachte ich vor dem PC. Langes Suchen war erfolgreich. Für den VW-Bus mit Anhänger und zwei Personen zur Insel und für das volle Auto zurück zahlten wir am Ende so um die 50 Euro an Fahrkosten. Wer sucht, der findet!

Wir wollten jedoch das Erlebnis Seefahrt nicht komplett bei Nacht durchführen. Somit mussten die Wetterbedingungen

genau studiert werden. Die angegebenen Geschwindigkeiten weichen fast immer um 20 % nach oben oder unten ab. Bei den Windrichtungen sind Abweichungen von 10° bis 15° immer möglich. Jedoch lässt sich in den verschiedenen Höhen meistens wieder die gewünschte Fahrtrichtung finden. Die Notams waren zu lesen, jedoch wie in 99 % der Fälle war nichts für einen Ballonfahrer von Wichtigkeit. Rechtzeitig gaben wir den Flugplan auf, und seit diesem Jahr haben sich nun auch die Niederlande entschieden, diese Flugpläne ohne Wenn und Aber zu akzeptieren. Dass der Luftraum vom Großflughafen Schiphol für Ballone tabu ist, versteht sich von selbst. Der Flughafen ist wohl 24 Stunden in Betrieb. Das Gleiche gilt auf der englischen Seite für den Luftraum um London. Das alles sind für ein unlenkbares Luftfahrzeug schon große Herausforderungen. Dass wir mit Schwimmwesten, Überlebensanzügen, ELT, zwei Flugfunkgeräten, Transponder, GPS, Luftraumkarten und mehr ausgerüstet waren, versteht sich von selbst. Eine Verfolgermannschaft muss auch noch organisiert werden. Roland Kordes (70), Ballonfahrer aus Langenfeld, erklärte sich spontan bereit uns aus England zurückzuholen. Sein guter Freund Dr. Karl Brand war sein Beifahrer. Es sollte eine sportliche Leistung werden.

Wir vier starteten mit dem 1.000 m³ großen Gasballon vom Verbandsstartplatz Gladbeck um 23:30 Uhr mit guten 38 Sack je 12 kg gesiebten 0,2 mm Rheinsand. Pro hundert Meter, die wir steigen wollen oder müssen, geht ein Sack schüppchenweise über Bord. Am Ende der Fahrt mit dem Gasballon muss immer



- 1: Der Gasballon mit 1000 m³ Volumen trägt circa 900 kg
- 2: vlnr. Christian(USA/D), Brian Duncan (USA), Brenda Cowlshaw (USA), Wilhelm (NRW)
- 3: Trackerbild – alle 3 Minuten senden wir live
- 4: Bei Nacht über den Niederlanden – ganz leise dort
- 5: Am Ziel – Binnensee in England kurz vor der glatten Landung



so viel an Bord sein, das wir über die Stadt, über die Stromleitung, über den Fluss oder noch sicherer über das Windrad vor uns steigen können, und die letzten fünf Ballastsäcke werden gebraucht, um sicher und möglichst sanft auf der Wiese vor uns zu landen.

In flotter Fahrt ging es nach Westen über den Niederrhein. Um zwei Uhr in der Nacht bei Eindhoven wurde Christian, der den Ballon bisher pilotierte, abgelöst und er legte sich zu Ruhe. Ja, richtig, so ein Gasballonkorb ist auch mit einem ordentlichen Bett ausgestattet. Brenda übernahm unter der Aufsicht des Ballonsportlehrers Wilhelm die Führung des Ballons. Wir waren längst auf 650 m gestiegen, um eine sichere Fahrtrichtung nach England einzunehmen. Der Ballon fuhr ohne Probleme, das heißt, er war dicht. Eine der wichtigsten Voraussetzungen, will man große Wasserflächen überfahren. Es lagen gut 175 km Hochsee vor uns, als wir um kurz vor vier Uhr die Schelde südlich von Rotterdam in 811 m Fahrthöhe bei 43 km/h verließen. In der Ferne leuchteten die Städte rund um Amsterdam. Der große Ölhafen von Rotterdam lag gut 10 bis 15 km nördlich von uns und war in grelles Licht gehüllt. Wir waren gut viereinhalb Stunden in der Luft und hatten keine Probleme oder Beschränkungen der Flugsicherung erhalten. Wir sind nachts auch fast alleine am unteren Nachthimmel. Mit noch 34 Sack Ballast fuhr wir mit 35 bis 44 km/h über die Nordsee nach England. Natürlich ist die Spannung groß, wenn der Ballon die Küstenlinie überfährt. Es gibt kein Zurück mehr, einfach umkehren geht nicht. Nur der Wind bestimmt das Ziel. Das lag irgendwo an der englischen Ostküste. Bevor die starke Thermik einsetzte, wollten wir drüben sein, um noch einigermaßen leicht und leicht zu landen. Viele, sehr viele beleuchtete Schiffe lagen auf

Reede. Möglicherweise waren die Liegeplätze im Rotterdamer Hafen besetzt oder es ist einfach deutlich günstiger vor dem Hafen zu ankern. Es wurde hell und um 5:35 Uhr erlebten wir einen grandiosen Sonnenaufgang über See. Die Küste war längst außer Sichtweite. Alle waren wach, falsch, alle drei Mitfahrer waren wach. Es wäre mein ca. zwanzigster Sonnenaufgang auf dem Meer gewesen. Ich habe ihn verpasst, ich habe geruht wie es im Fahrtbericht heißt. Von 900 m Fahrthöhe stiegen wir um 7 Uhr auf 150 m ab. Wir wollten die Nordsee einmal riechen. Die Richtung war mit 271° weiterhin sehr gut und 52 km/h ließ uns zügig England erreichen. Um 7:30 Uhr ertönte der Ruf: „Küste in Sicht“. Unser GPS zeigte noch eine Entfernung von 20 km. Genau um 8:13 Uhr erreichten wir die englische Küstenstadt Aldeburgh. Wie der Wetterbericht vorhersagte, war der doch recht flotte, böige Wind am Boden zu sehen. Mal sehen, wie sich das landeinwärts weiterentwickelt? Noch eine gute Stunde fuhr wir über Land, die Geschwindigkeit nahm ab. Von 43 km/h an der Küste in 250 m Höhe auf 20 km/h in 73 m Höhe im Landesinneren. Da sollte eine sichere und glatte Landung möglich sein. Der Ballonkorb wurde landefertig gemacht, und da der Wind sehr böig war, machte der Ausbilder mit seinen 1200 Gasballonfahrten die Landung doch lieber selber. Es kam wie es kommen musste. Mit wechselnden böigen Bodenwinden sollte der hohe Baum vor uns doch im Wege sein. Die Böe drückte den Ballon heftig runter und auch fünf Sack Ballastabgabe halfen nicht zu vermeiden, dass der Baum heftig mit dem Korb getroffen wurde. Jetzt waren wir gewarnt. Der zweite Versuch war deutlich besser. Eine Hofratslandung hinter einer Baumreihe um 9:11 Uhr ließen den Ballon in windstiller Leelage dieser Bäume stehend landen. Der Ballon wurde 50 m vertragen, um den kostbaren Rollrasen nicht zu beschädigen, und vor einem zurzeit leerstehenden Landhaus entleert. Nach fast zehn Stunden in der Luft und 460 km Luftlinie waren wir glatt in England gelandet. Die amerikanischen Ballonfahrer waren etwas müde, jedoch hell auf begeistert. Drei Stunden später kann das Verfolgerteam an, dazwischen wurden wir noch von englischen Ballonfahrerfreunden herzlichst versorgt.

Wir brauchen keine Brücke, wir brauchen keinen Tunnel und wir brauchen kein Schiff, um nach England zu kommen. Wir fahren friedlich, freundschaftlich mit dem Gasballon auf die Insel, wenn es der Wind zulässt.

Text, Fotos: Wilhelm Eimers

Zum Editorial der Ausgabe August/September erreichte uns ein erfrischend offener kritischer Leserbrief, den wir hier gern abdrucken und zur Diskussion stellen. Was denken Sie?

Selten war ein Editorial entlarvender als jenes der 'Luftsport'-Ausgabe August/September 2018.

Zitat: „... wird es dann endlich die legale Möglichkeit geben, Ultraleichtflugzeuge zu fliegen, die ordentlich ausgestattet und ausreichend betankt sind – und das sogar mit zwei Personen an Bord!“

Falsch!!! Diese Möglichkeit gab es schon immer.

Eigentlich war es ja der Grundgedanke der Fliegerei mit 'Ultraleichten Luftsportgeräten' – nicht Flugzeugen, wie Sie in freudscher Fehlleistung schreiben –, mit wenig bürokratischem Aufwand in die Luft zu kommen.

Eine Idee übrigens, welche ich blanko als erstrebenswert unterschreibe. Der Gedanke ist fantastisch und es gibt auch Luftsportgeräte am Markt, die das Leben dieser Idee erlauben.

Leider wurde diese Idee von Anfang an torpediert und ad absurdum geführt.

Man könnte auch sagen: Leichte Luftsportgeräte wurden nie wirklich angestrebt, sondern (um es mit den Worten von Wolfgang Dallach zu sagen) „Airliner zum Harz 4-Tarif“.

Der DAeC muss sich vorwerfen lassen, die Klasse der Ultraleichten, obwohl in seiner Zuständigkeit, nicht wirklich kontrollieren zu können.

Wieso sonst haben so viele UL's einen offensichtlich illegalen Autopiloten verbaut und bestehen jede Jahresnachprüfung? Wieso wird der Betrieb unzweifelhaft überladener Luftsportgeräte vom Verband geduldet – und sei es nur durch das Ausbleiben von Sanktionen? Wer prüft die Prüfer? Die 600 kg-Deregulierung wird also vorhersehbar nur als ein weiterer Schritt zur Aufrüstung angesehen werden.

Was kommt als nächstes? IFR im UL?

Autonom fliegende UL Drohnen? Zum semi-gewerblichen Personentransport ...?

Was mich aber besonders ärgert ist die unleugbare Tatsache, dass – hätte sich der DAeC parallel zum UL-Hype mit gleicher Energie um zertifizierte Luftfahrzeuge gekümmert – wir als Gemeinschaft der Flieger mit modernerem Fluggerät oder Zubehör auch wesentlich sicherer und preiswerter unterwegs wären. Die EAA stellt dies grade in enger Zusammenarbeit mit der FAA dermaßen eindrucksvoll unter Beweis, dass es einigen Verbandsvertretern hierzulande die Schamesröte ins Gesicht treiben sollte.

Holm- und Rippenbruch

T. Wolfshohl

IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2018

Herausgeber:

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

Luftsportverband Hamburg e.V.

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

DAeC-Landesverband Niedersachsen e.V.

Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: guenter.bertram@daec-lvn.de, www.daec-lvn.de
Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de
Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.

Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 12, Fax: (0203) 77844 – 44
info@aeroclub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Verlag: Equip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn

Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012

www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de, Chefredakteur: Klaus Fey (KF)

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Lektorat: Georg Bungter, Heike Schiemann

Ständige freie Mitarbeiter: Maria Bechtel-Fey, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnier (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Frank Herzog, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Walter Albert, Moritz Althaus, Bastian Aschoff, Sigi Baumgartl, Hennes Behrenz, Hartmut Biebricher, Uwe Bodenheimer, Oliver Boguhn, Charly Brandtl, Uli Braune, Florian Danker, Hannah Dauer, Wolf-Dietrich Dolzinski, Dornemann, Rainer Freund, Holger Geusen, Steffen Giller, Jürgen R. Grobbin, Glenn Habex, Wolfgang Hofmann, Wim Jacobs, Frederic Jansen, Hendrik Jeschke, Patrick Kreimer, Jochen Kruth, Felix Lentz, Fritz Adrian Lüll, Roland Müller, Stefan Mueller, Norbert Peter, Stephan Ollessak, Eike Picht, Joe Rimensberg, Oliver Rimmel, Tim Rommelaere, Florian Schnäpel, Reinhold Sänger, Verena Schlegel-Ballarin, Christoph Santel, Timo Schuster, Kornelia Schweiger-Raphael, Katrin Senne, Frank Steege, Gunda Steinhöfel, Uli Thielmann, Peter Unterschütz, Bernd Vogt, Dieter Vogt, Fred Vosteen, Janos Wagner, Thomas Wiesiolek, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage: 34.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 16 vom Januar 2018; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 29. November 2018*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 29. Oktober 2018*.

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

• Neu! Jetzt lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr

Luftwaffe – Geheim Wegweisende Impulse für die moderne Luftfahrt

In diesem außergewöhnlichen Buch schildern und zeigen die beiden brasilianischen Autoren, der Luftfahrtshistoriker Claudio Lamas de Farias und der Designer Daniel Uhr, welche außergewöhnlichen Flugzeuge die deutsche Luftwaffe erdachte, entwickelte und flog. Nach dem Zweiten Weltkrieg fanden viele dieser Ideen Eingang in zivile und militärische Flugzeuge in aller Welt. In zahlreichen historischen und jüngeren Fotos werden erstaunliche Parallelen sichtbar. Immer dann, wenn von den Flugzeugen keine Fotos verfügbar waren, hat Daniel Uhr diese in fotorealistischen Animationen „nachgebaut“ und rasant in Szene gesetzt.

168 Seiten, 210 x 280 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9808838-3-2
29,00 €

Luftwaffe Confidential – Fundamentals of Modern Aeronautical Design

Die englischsprachige Ausgabe

ISBN 978-3-9808838-4-9
29,00 €

• Segelflugsbücher



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge von der LS 1 bis zur LS 11

Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider aus Egelsbach. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotografien. Dazu detailgetreue und maßstabsgerechte Dreiseitenansichten.

208 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9814977-9-3
45,00 €



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

Die hohe Schule des Segelflugs. Theorie und Praxis des Segelkunstflugs, Ein Lehrbuch und Nachschlagewerk mit vielen Fotos und Illustrationen der wichtigsten Figuren.

128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 € wieder lieferbar

• Segelflugsbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Zeichnungen und pro Band ca. 120 ganzseitige detailgetreue farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, 272 Seiten, Hardcover



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-6-2

54,00 €

nur noch wenige Restexemplare

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-3-3

54,00 €

nur noch wenige Restexemplare

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-0-1

54,00 €

nur noch wenige Restexemplare

Martin Simons

Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6

54,00 €

nur noch wenige Restexemplare

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0

54,00 €

nur noch wenige Restexemplare

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

54,00 €

vergriffen



Asiago 1924

Internationaler Segelflugwettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

Eine liebevoll aufbereitete Chronik des ersten internationalen Segelflugwettbewerbes in Italien unter Beteiligung der deutschen Piloten Martens und Papenmeyer von Segelflughistoriker Vincenzo Pedrielli. Mit 90 professionellen zeitgenössischen Fotografien, dazu detail- und maßstabsgetreue, ganzseitige Dreiseitenansichten aller beteiligten Flugzeuge vom britischen Experten Vincent Cockett sowie humorvolle Aquarelle von Werner Meyer.

144 farbige Seiten, fester Einband 220 x 300 mm, dreisprachig, englisch, deutsch, italienisch
ISBN 978-3-9814977-7-9 **34,00 €**



Vincenzo Pedrielli

Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

Die Geschichte des italienischen Segelfluges vom Beginn im Jahr 1924 in Asagio bis in die jüngere Vergangenheit. Alle italienischen Konstrukteure und deren Muster werden ausführlich beschrieben und in vielen hervorragenden Fotos gezeigt. Detailgenaue und maßstabsgetreue Dreiseitenrisse sowie ein Anhang mit Profilen und Rumpfquerschnitten geben dem Scale-Modellbauer alle notwendigen Informationen.

272 Seiten, 240 x 297 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9808838-9-4 **45,00 €**



The Vintage Glider Club

Ein außergewöhnliches Werk des weltgrößten Oldtimer-segelflugsclubs anlässlich seines 40. Jubiläums. Mitglieder aus aller Welt präsentieren auf jeweils einer Seite 300 ihrer fliegenden Raritäten in Wort, Bild und Daten, teilweise in ihrer Muttersprache, immer mit einer englischen Zusammenfassung. Dazu enthält das Buch Beiträge und Tabellen zur Geschichte und Entwicklung des Vintage Glider Clubs.

384 farbige Seiten, fester Einband, Hardcover,
240 x 297 mm, mehr als 800 Fotografien
ISBN 978-3-9814977-8-6
nur noch wenige Restexemplare
54,50 €

alle Preise zzgl. Versandkosten





THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 10 – 13, 2019

Friedrichshafen | Germany

www.aero-expo.com

#aerofriedrichshafen