

AUSGABE FEBRUAR/MÄRZ 2022

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN



DMSt-Siegerin und -Sieger 2021
im Kurzinterview

Klimasieger
LSG Paderborn

Ultraleichtfliegen in Europa
Fluch und Segen

Lieferprogramm 2022

Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



NEU! Hoistline „Max“

- neuartiges Hybrid-Seil
- deutlich bessere Abriebeigenschaften als herkömmliche hochfeste Faserseile
- gleiche Start- und Handlingeigenschaften wie alle bisherigen Hoistline-Startseile
- wie gewohnt zu spleißen
- 5 mm Durchmesser
- 2.500 daN Mindestbruchkraft



Hoistline „orange“

- 100% hochfeste Dyneema-Faser
- das wohl bewährteste Startseil am Markt
- leicht zu spleißen
- hohe Abriebfestigkeit
- 5 mm Durchmesser
- 2.700 daN Mindestbruchkraft



Hoistline „yellow“

- 100% hochfeste Dyneema-Faser
- bewährt auf besonders „rauen“ Plätzen
- leicht zu spleißen
- höhere Abriebfestigkeit
- 6 mm Durchmesser
- 3.200 daN Mindestbruchkraft

Im Jahr 2001 waren es der Aero Club Landau und die Firma Lippmann, die in Deutschland systematische Versuche zur Verwendung von Kunststoffseilen auf Segelflugstartwinden unternahmen. Eine Erfolgsgeschichte! In der Folgezeit wurden unsere Seile ständig weiterentwickelt und den Bedingungen und Anforderungen der Nutzer angepasst.

Vorseilsystem

Vorseil

- ca. 9 mm Spezialseil
- 3 Meter lang
- mit Dyneema-Kern
- Beiderseits Schlaufen mit Ovalring und Doppelringpaar
- Besonders steif



Zwischenseil

- ca. 14 mm
- 10 Meter lang
- Beiderseits Schlaufen
- Optimale Dehnung
- roter oder grüner Kennstreifen



Lippmann
German Ropes

Dubbenwinkel 11
D - 21147 Hamburg
Tel: 040 - 797 005 - 0
Fax: 040 - 797 005 - 25
Info@lippmann.de

Inhalt

News 4

Elektroflug
Elektroflugnews 8

Ultraleichtflug
Ultraleichtfliegen in Europa
Fluch und Segen 9
„Mr. Rotax“ –
der Tuning-Experte aus Norwegen 13

Ballon
Der DUDI-Cup:
Das große Rennen der Ballonsportler 14

Landesverbände			
Bremen	LV	15 – 20	
Niedersachsen	LV	21 – 31	
Rheinland-Pfalz	LV	32 – 38	
NRW	NRW	15 – 38	

Modellflug
Modellflugnews 39

Motorflug
Startunfälle im Motorflug
und Ansätze zu ihrer Vermeidung 41

Frauen im LuftSport
Erinnerung an Christine Kropp:
Lange ganz oben im Segelflug 45

Segelflug
Sicherheit im Luftsport
– Wege aus der Krise 48

Kleinanzeigen 50

Impressum 50

Aufbruch, Umbruch, aber kein Bruch!



**Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,**

ziemlich genau zwei ungewöhnliche Jahre liegen hinter uns, wenn dieses Heft erscheint. Zeiten mit Einschränkungen, weniger fliegerischen Aktivitäten, ständig geänderten Regeln, neuen Arten der Kommunikation. Anglizismen wie Zoom- und Team-Meetings, Home-Office und -Schooling, Digital-Learning und -Fly-Ins sind gängige Begriffe geworden. Auch Lehrgänge, Mitgliederversammlungen, Abstimmungen und Prüfungen gehen jetzt aus der Ferne. Manches davon werden wir auch in Zukunft nicht mehr missen wollen. Pfiffige Ballonfahrer ersannen mit dem DUDI-Cup sogar eine spezielle Wettbewerbsform.

Dennoch: Allerorten sehnen sich die Leute nach gemeinsamem Sport, Spiel und Spaß – live, drinnen oder draußen, und dann bitte bei möglichst tollem Wetter. Wir hoffen, dass all diese Träume schon bald in Erfüllung gehen. AERO, Deutschlandflug, Segelfliegertag, viele Wettbewerbe und Veranstaltungen stehen im Kalender.

Schon lange vor diesen schwierigen Zeiten zog sich ein Thema als roter Faden durch unser Heft, in den letzten zwei Jahren noch intensiver: die Flugsicherheit. Es gab den ausgelobten Flugsicherheitspreis, es gab viele Beiträge von Experten und Lesern. Welche Konzepte tatsächlich zu weniger Unfällen führen, sei dahingestellt. Tatsache ist: Je mehr wir uns alle immer wieder mit sicherheitsrelevanten Themen befassen, desto näher kommen wir dem Ziel. Die EASA berichtet, dass 80 Prozent aller Flugunfälle auf menschliches Versagen zurückgehen. Oder wie Günter Bertram es in seinem Beitrag sagt: „Die Flugsicherheit bin ich.“* Die Querelen im und um den Dachverband sind auch bereits älter als die Pandemie. Vielleicht können sie bei der Mitgliederversammlung im März beigelegt oder zumindest in eine gute Richtung gelenkt werden.

Wenn 2022 dann hoffentlich „das Jahr nach der Pandemie“ wird, mit Superwetter, tollen Erlebnissen, sportlichen Erfolgen, weniger Unfällen und einem Aufbruch des DAeC in neue, konfliktfreiere Zeiten – dann wäre das ein Traum für uns alle. Und für den Verfasser ganz besonders. Warum? Auflösung im nächsten Heft.

Erinnert sich noch jemand an den alten, ewig wahren Werbespruch? „Es gibt viel zu tun. Packen wir's an!“

Klaus Fey

* Der Beitrag von Günter Bertram ist nur in einer Teilaufgabe abgedruckt und kann deshalb in den Nachträgen zur aktuellen Ausgabe unter www.luftsportmagazin.de nachgelesen werden.

AERO 2022

Nach zwei Jahren Pause informiert die Messe Friedrichshafen, dass die Vorbereitungen der AERO 2022 auf Hochtouren laufen. Die AERO 2022 findet vom 27.– 30. April 2022 auf dem Gelände der Messe Friedrichshafen statt.

Ein Ticketshop ist online und viele Aussteller haben bereits ihre Stände gebucht. Die Messe Friedrichshafen hat Erfahrung in der sicheren Durchführung von Messen und Veranstaltungen. Breitere Gänge, Maskenpflicht und ein umfassendes Hygienekonzept haben

auch bei vergangenen Veranstaltungen unter Pandemiebedingungen für Sicherheit der Aussteller und Besucher gesorgt.

Weitere Informationen unter: www.aero-expo.com und <https://www.linkedin.com/showcase/aeroshow>



Deutschlandflug 2022 – Ausschreibung ist online



Die Ausschreibung für den Deutschlandflug ist online. Tipp für jugendliche Teilnehmer: Die Bundeskommission Motorflug und die Luftsportjugend haben eine Förderung für den Deutschlandflug erarbeitet. Es werden drei jugendliche Teams mit je 1.500,- Euro pro Mannschaft gefördert.



Quelle: DAeC

Segelfliegertag 2022

Bereits 2018 hat der Aeroclub Koblenz den Deutschen Segelfliegertag erfolgreich ausgerichtet, damals im Kurfürstlichen Schloss. Die Resonanz bei Besuchern und Ausstellern war sehr groß und es wurde zeitweise eng. Deshalb zieht die Veranstaltung in diesem Jahr um, nur wenige Schritte entfernt, in die Rhein-Mosel-Halle. Die Website www.segelfliegertag.com ist online. Aussteller können dort bereits ihre Stände buchen. Informationen über das Programm folgen sukzessive.



Foto:

Rhein-Mosel-Halle Koblenz



JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

ERLERNEN SIE UNTER ANLEITUNG DAS BESPANNEN IHRES FLUGZEUGES MIT ORATEX® GEWEBE

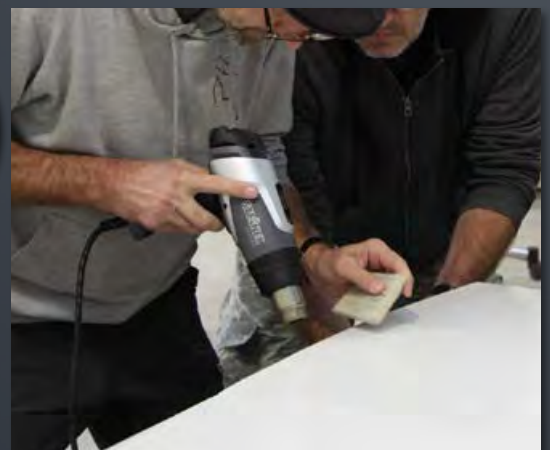
INHALTE DES WORKSHOPS:

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



TERMINE:

07. - 11.03.2022
16. - 20.05.2022
13. - 17.06.2022
19. - 23.09.2022



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

Jobs beim DAeC

Der Deutsche Aero Club sucht engagierte, teambegeisterte, qualifizierte und motivierte Menschen, die einen wichtigen Beitrag leisten wollen, um Luftsport und Allgemeine Luftfahrt auf Bundesebene noch weiter nach vorne zu bringen. Offene Stellen in der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig sind:

- Buchhalter (m/w/d) in Teilzeit
- PR-Referent/PR-Referentin (m/w/d) (Vollzeit)
- Referent Luftfahrttechnik (m/w/d)

Alle Stellenangebote des DAeC, seiner Mitgliedsverbände und Gremien sowie Partner auf

<https://www.daec.de/verband/stellenausschreibungen/>

Quelle: DAeC

Die theoretische SPL-Grundausbildung

Das Referat Ausbildung/Lizenzen der Bundeskommission Segelflug im DAeC hat mit mehr als 40 Segelfluglehrern im vergangenen Sommer den von der EASA nach SFCL vorgeschriebenen Theoriestoff erarbeitet.

Das Ergebnis wird auf der Website „Segelfliegen Grundausbildung“ veröffentlicht. Grundlage sind die niederländischen Veröffentlichungen von Dirk Corporaal.

Damit steht in Deutschland erstmals der gesamte aufbereitete Stoff der theoretischen Segelflugausbildung den Segelflugschülern und -fluglehrern zur Verfügung. Die Vorbereitung auf die theoretische SPL-Prüfung und die Gestaltung des Theorieunterrichtes durch die Segelfluglehrer werden damit erheblich erleichtert.

Günter Forneck, Bundeskommission Segelflug



AOPA Safety-Letter



Die 58. Ausgabe des AOPA Safety Letters geht umfassend auf das Thema Motorprobleme ein. Die Funktion eines Verbrennungsmotors wird erklärt und mögliche Störungen kommen zur Sprache. Ein Comic aus der EASA-Reihe lockert die Lektüre auf. Für angehende Piloten wie für alte Hasen eine empfehlenswerte Lektüre.



Quelle: AOPA

Auflastung der Super Dimona HK36 T(T)C



Diamond hat eine Ergänzung der Musterzulassung (STC) erarbeitet, die eine Auflastung der Dimona HK 36 TTC (und ggf. auch der HK36 TC) von 770 kg auf 800 kg ermöglicht. Die 30 kg kommen voll der Zuladung zugute. Die durchzuführenden Änderungen am Motorsegler sind minimal. Die Erlaubnis zur Änderung durch Bezug der STC-Unterlagen kostet 5000 Euro. Der Luftsportverband Bayern möchte durch eine „Sammelbestellung“ hier einen ansehnlichen Rabatt aushandeln und sucht weitere Interessenten für die Umrüstung. Halter, die Interesse an einer solchen Auflastung haben, wenden sich bitte unter Angabe von Kennzeichen, Baureihe und Werknummer an: harald.goerres@lvbayern.de

Quelle und Foto: DAeC

www.eisenschmidt.aero

#ICAO-Karten

Effective Date: 24 MAR 2022

Jetzt vorbestellen, Rabatte*
sichern und pünktlich mit aktuellen
Karten unterwegs sein!

Du kennst keine Grenzen? Fliege mit unseren V500-Karten im einheitlichen Kartendesign auch nach Österreich, in die Schweiz, nach Frankreich und viele weitere Länder innerhalb Europas!

* ab 20 Karten 10% Rabatt, ab 50 Karten 20% Rabatt

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0

Luftraum

Die wichtigsten Neuerungen kurz zusammengefasst

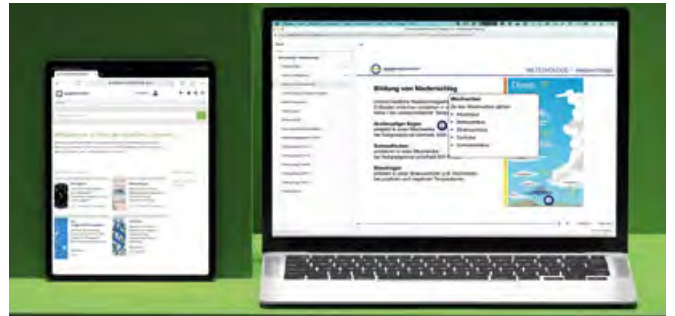
Herwart Goldbach (ehemals DFS) hat ein rund dreieinhalb Minuten langes Video erstellt. Darin beschreibt der Luftraumexperte die wichtigsten Änderungen, die uns 2022 im deutschen Luftraum erwarten. Das Ganze wird anhand von Kartenmaterial illustriert. Das Video ist abrufbar im YouTube-Kanal „Eisenschmidt Pilotshop“.



DFS Deutsche Flugsicherung

Digitale Lernplattform von Eisenschmidt

Die Firma Eisenschmidt hat mit der „Eisenschmidt Academy“ eine neue digitale Lernplattform entwickelt. Diese bietet Onlinekurse zu Themen aus dem PPL-Fragenkatalog. Ab sofort gibt es den ersten Kurs zum Thema „Meteorologie“. Dieser kostet 24,90 € und kann 12 Monate genutzt werden. Weitere Kurse sind in Vorbereitung.



Fristablauf:

FAA-Lizenzen müssen bis zum 20. Juni 2022 umgewandelt werden

Viele Piloten mit Sitz in der EU fliegen mit Pilotenlizenzen aus Drittländern – vor allem FAA-Lizenzen. Gemäß der EASA-Grundverordnung müssen Personen, die in Drittländern registrierte Luftfahrzeuge (z.B. N-registrierte Luftfahrzeuge) fliegen, dabei EASA-Pilotenlizenzen mitführen, wenn die Luftfahrzeuge ihren ständigen Standort in der EU haben.

Die Frist für die Umwandlung der Lizenzen wurde wiederholt ver-

schoben, weil die Arbeiten zwischen der EU und den USA in Bezug auf den Lizenzanhang des Bilateralen Abkommens über Flugsicherheit andauerten. Diese Arbeiten sind nun abgeschlossen. So können die Mitgliedstaaten das Fliegen mit FAA-Lizenzen nicht länger als bis zum 20. Juni 2022 dulden.

Europe Air Sports empfiehlt den Mitgliedern dringend, den Lizenzumwandlungsprozess in Kürze zu beginnen.

Quelle: European Airports

LuftSport's fliegende Sprüche

There is no such thing as a natural born pilot. Whatever my aptitudes or talents, becoming a proficient pilot was hard work, really a lifetime's learning experience.

Chuck Yeager

Pilot ist man nicht von Geburt an. Unabhängig von meiner Eignung und meiner Begabung war es harte Arbeit, ein guter Pilot zu werden, tatsächlich ein lebenslanger Lernprozess.

Chuck Yeager



Portable Ground Power Units

profil
aviation

Schon mal versucht, ein Flugzeug anzuschieben?

DigitAS Startkoffer 24/28 Volt

- Computergesteuertes Ladegerät mit Plug-and-Play-Funktion
- geeignet für Kolbenmotoren und Turbinen
- mit wartungsfreien Spezialakkus
- Zwei Typen mit Kaltstartstrom von max. 1500 oder 2200 Ampere
- Aufladung an allen Steckdosen weltweit (100-240 Volt)
- zertifiziert für Transport bis FL 500
- stationär oder mobil einsetzbar
- Gewicht rund 28 kg

Profil Aviation GbR | Gabi Aubele & Klaus Bachmann
Cäsariusstr. 83 | 53639 Königswinter
Tel. +49 2223 – 908 747 | Fax +49 2223 – 908 737
Mail: profil.aviation@t-online.de | www.profil-aviation.de



Ulf Kramer

Direktor Bundesanstalt für Flugunfalluntersuchung (BFU) 2005 bis 2017

*1954 †16.11.2021



Fotos: BFU, C. Braun

Am 16. November 2021 ist Ulf Kramer gestorben: das viel zu frühe Ende eines langen Engagements für die Luftfahrt, das nur ansatzweise mit der Aufzählung seines sportlichen und beruflichen Wirkens wiedergegeben werden kann. Das fliegerische Leben von Ulf Kramer begann als Flugschüler für Segelflugzeuge im Alter von 14 Jahren und schloss ab mit dem Ausscheiden als Direktor der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung im Dezember 2017. Dazwischen lag der Erwerb der Fluglehrerlizenz mit 25 Jahren, TMG- und SEP-Lizenz sowie Ratings für Kunstflug (SEP) und Light Twin. Bei mehr als 10.000 Starts und Landungen, darunter mehr als 8.000 als Fluglehrer erreichte er den Titel als Deutscher Vizemeister und wurde Dritter mit dem deutschen Team bei einer Weltmeisterschaft im Segelflugzeug-Kunstflug. Das Wissen und die Erfahrung als Flieger und Fluglehrer setzte Ulf Kramer dann für zehn Jahre beim LBA als Flugunfalluntersucher um, bevor er 1994 für fünf Jahre zum Bundesministerium für Verkehr wechselte. Dort entwarf er das Flugunfall-Untersuchungsgesetz, das 1998 in Kraft trat, und war Mitglied in der europäischen JAR-FCL Gruppe. 1999 wechselte er zum LBA als Verantwortlicher für die Einführung von JAR-FCL in Deutschland und den Bereich Lizenzierung und wurde 2005 Direktor der BFU. Als Mitglied der EU-Ratsgruppe war er am Entwurf des europäischen Pendants zum FIUUG beteiligt, das 2010 in Kraft trat, und war von 2011 bis 2016 Chairman des Netzwerks der europäischen Flugunfalluntersuchungsstellen.

Sein Wirken und seine Persönlichkeit werden vielen Weggefährten in Erinnerung bleiben. Cornelius Braun, der als Fotograf Ulf Kramer und seine Maschinen vielfach auch während des Fluges ablichtete, beschreibt den Fliegerkameraden, den er kannte: „Eines der Dinge, die mein Leben ganz stark geprägt haben, ist die Fliegerei, besonders der Segelkunstflug. Ulf Kramer hat einen sehr großen Teil dazu beigetragen: 1986 absolvierte ich bei ihm meine Segelkunstflugausbildung. Das war ein besonderer Lehrgang, auch, weil sich da fliegerisch ganz neue Welten eröffnet haben.“ Rudi Schuegraf, Ehrenmitglied im DAeC, traf Ulf Kramer zuerst in den 90er-Jahren bei einer Arbeitssitzung des JAR FCL-Komitees, das sich damals mit den Anforderungen an die fliegerische Ausbildung und die erforderliche Qualifikation für die Lizenzen beschäftigte: „Seit wir uns kennengelernt haben, haben Ulf und ich einander geschätzt, vertraut; wir brauchten nicht viele Worte, uns zu verstehen, wir konnten über alle fachlichen und menschlichen Themen reden, auch wenn wir manchmal nur das Telefon zum Kommunizieren benutzen konnten. Wir waren echte Freunde. Dafür bin ich Ulf sehr dankbar. Im Frühjahr 2020 hatte er sich bereit erklärt, sich als mein Nachfolger im Vorstand von Europe Air Sports für den DAeC einzusetzen. Im Spätsommer 2021 musste er dann seine Zusage zurücknehmen. Ich hätte ihm, seiner Familie und mir gewünscht, dass uns noch mehr gemeinsame Zeit zur Verfügung gestanden hätte. Er hat seinen letzten Flug zu früh angetreten. Wir werden Ulf nicht vergessen.“



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



Das ist neuer Weltrekord: 555 km/h mit Elektroflugzeug

Bisher galt der Flug einer Extra 330 LE mit 337,5 km/h als der schnellste E-Rekordflug der Welt. Im November soll er während eines Fluges der „Spirit of Innovation“, eines modifizierten Rennflugzeugs vom Typ Sharp Nemesis NXT, übertroffen worden sein. Rolls-Royce übermittelte am 16. November 2021 an die FAI, dass das Flugzeug um 15:45 Uhr (GMT) eine Höchstgeschwindigkeit von 555,9 km/h (345,4 mph) über drei Kilometer erreicht und damit den bestehenden Rekord überboten habe. Die FAI lässt sich bisher Zeit und so ist der Rekordflug noch nicht bestätigt worden. (<https://www.rolls-royce.com/>)



Accel ist ein Einzelstück, das ausschließlich für einen Geschwindigkeitsrekord entwickelt wurde

Boeing pumpt Millionen in eVTOL-Projekt

Wisk dürfte der allererste Kandidat für die Zulassung eines autonomen, vollelektrischen Airtaxis (eVTOL) in den USA sein. Ursprünglich als „Projekt Cora“ bekannt, kann sich Wisk über eine Kapitalhilfe in Höhe von 450 Millionen Dollar von Boeing freuen. Innerhalb von fünf Jahren nach der Zertifizierung seines eVTOL beabsichtigt Wisk, eine der größten Flotten von AAM eVTOL-Flugzeugen zu betreiben. Wisk rechnet mit fast 14 Millionen jährlichen Flügen, die über 40 Millionen Menschen in 20 Städten Zeitersparnis bringen. Zurzeit laufen die Flugversuche für die 6. Generation, deren endgültige Zertifizierung durch die FAA bevorsteht.



Luftsport-Leser kennen solche Flugbilder. Dieses Muster dürfte die erste FAA-Zulassung erhalten.
Foto: Wisk Aero LLC

Lithium aus dem Steinbruch für Batterien

Moderne Batterien bestehen in der Hauptsache aus Lithium, ein seltenes Metall. Jüngst gab die British Lithium zu verstehen, dass man in der Lage sei, aus Quarzgestein Lithium gewinnen zu können. Das erzaltige Gestein wird zerkleinert, gemahlen und es folgt bei niedrigeren Temperaturen eine Kalzinierung, bevor das Lithiumcarbonat säurefrei ausgelaugt und in mehreren Schritten gereinigt wird. Mit täglichen fünf Kilogramm ist der Ertrag der ersten Pilotanlage jedoch noch bescheiden. British Lithium plant eine Großanlage mit einer jährlichen Kapazität von 21.000 Tonnen. Diese könnten 2,1 Mio. Autos ausstatten, denn ein Lithium-Ionen-Akku im Elektroauto benötigt nur eine sehr geringe Menge an Lithium.

(<https://britishlithium.co.uk>)



Engländer gewinnen Lithium aus Granitbrocken

Redaktion Elektroflugnews: H. P.



FRIEBE
1951-2021

BOSE A20
AVIATION HEADSET



BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET





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



Ultraleichtfliegen in Europa

Fluch und Segen

Wer mit einem Ultraleichtflugzeug abheben kann, hat ganz viel gewonnen. Die Freiheit sich in die Lüfte zu erheben ist vermutlich der Traum des Menschen seit jeher. Jeder, der fliegt, kennt das Gefühl, alles hinter sich zu lassen und sich in eine Dimension zu begeben, deren Besonderheit und Schönheit nur demjenigen wirklich zuteil wird, der sie erlebt hat. Schier grenzenlos zu fliegen!

„Grüner wird's nicht, sagte der Gärtner und flog davon“ – so der Titel eines wunderbaren Familienfilms, in dem Elmar Wepper einen grantelnden Gärtner spielt, der während der Pfändung seines UL-Flugzeuges, eines Platzer-Kiebitz Doppeldeckers, in Gummistiefeln und Arbeitslatzhose einfach davonfliegt. Er möchte sich jetzt wenigstens noch seinen Jugendtraum erfüllen und als Pilot das Nordkap sehen.

Mit dem UL ist das technisch und fliegerisch kein Problem. Selber die Maschine warten, keine grundsätzlich „hart vorgeschriebenen“ Wartungsintervalle, kein Language Proficiency Eintrag, keine ZÜP, keine ausufernden EASA-Regularien, somit keine „Form One-Pflicht“ für Instrumente, Anbauten oder Ausrüstung. Klasse! Einfach alles besser! Alles besser? Naja, es kommt darauf an, wie man es sieht ... Jede Medaille hat bekanntermaßen zwei Seiten – und das erleben wir gerade.

Aktuell zeigen sich in den nationalen Regelungsmöglichkeiten einige Fallstricke. Daraus wiederum erwächst zusehends Unverständnis. Es kommt zu Klageandrohungen wegen Quasi-Flugverböten – selbst in Deutschland. Zusatzkosten und Diskriminierung werden als Gründe angeführt. Die Foren und sozialen Netzwerke sind derzeit voll von Meinungen, Halbwahrheiten und Fake-News, allerlei Schlagworte durchströmen das Netz – und es geht um nichts weniger als die „Freiheit des Fliegens“.

Konkret wurden jetzt im Januar 2021 zwei Verlautbarungen getätigt, die die Gemüter erhitzen und zu allerlei Diskussionen führen.

N-registrierter Starduster in Deutschland

Gemäß Beschluss der Bund-Länder Arbeitsgemeinschaft (BLAG-OPS) vom 09.12.2021 „Beschluss zur weiteren Vorgehensweise der Luftaufsicht der Länder hinsichtlich des Betriebs von ausländischen Luftsportgeräten in Deutschland“ hat das zuständige Referat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV, ehemals BMVI) Folgendes an die Beauftragten DAeC und DULV zur Veröffentlichung übermittelt:

Der Betrieb eines ausländischen Luftsportgerätes in Deutschland ist Personen mit deutschem Wohnsitz verboten und stellt einen Straftatbestand dar. Der örtlichen Luftaufsicht stehen folgende Mittel zur Verfügung:

- **§29 LufVG Luftaufsichtliche Verfügungen/Startverbot**
- **Straftatbestand nach §99 Luft VZO/§60 LuftVG**
- **Antrag bei der ausländischen Behörde auf Einzug der Verkehrszulassung**

Die beauftragten Verbände DULV und DAeC werden entsprechend informiert und gebeten, diese Information an ihre Mitglieder weiterzugeben.

Deutsche, die ihren Wohnsitz in Deutschland haben, dürfen keine ausländisch zugelassenen UL über deutschem Hoheitsgebiet fliegen, selbst dann nicht, wenn die Piloten eine entsprechende ausländische Lizenz besitzen.

Was war geschehen? Eigentlich nichts. Denn dieses Verbot war schon immer so – auch wenn es von vielen ignoriert wurde und man sich „Hilfsbrücken“ zu bauen glaubte.

Ausländer hingegen dürfen sehr wohl mit ihren national geregelten UL in Deutschland unter den Bedingungen der Gastflugregeln einfliegen; dieses begründet sich in einer nFl 1-1913-20.

Also gründeten einige findige Deutsche schlicht eine Dependence



Mit litauischem UL in Dresden

im Ausland und flogen sozusagen als Gast dieser ausländischen Firma, mit deren UL, hier in Deutschland. Natürlich mit der ausländischen Lizenz. Andere überschrieben ihr UL auf einen ausländischen Eigner, der dann als Operator des UL in Erscheinung trat – geflogen wurde es wiederum von einem Deutschen in Deutschland. Offensichtlich hatte man sich hier der Möglichkeiten ermächtigt, die ja bekanntermaßen von N-registrierten „Flugzeugbesitzern“ genutzt werden. Diese sind nämlich keine Eigner, weil man als nicht dauerhaft in den USA Wohnender ein Luftfahrzeug nicht in den USA zulassen darf. Also gibt es den sogenannten „Trust“, eine Art Firma oder Einzelperson, die das Flugzeug zwar für einen deutschen Nutzer zulässt, aber letztlich damit auch eingetragener Besitzer ist. Für diese Flugzeuge sieht das deutsche Recht jedoch explizit die Möglichkeit einer Einfluggenehmigung gemäß vorgenannter NFL vor, die jährlich zu erneuern ist. Wenn ein solches Luftfahrzeug „nicht von der Stange“, sondern z. B. ein Selbstbau (51 %) ist, wird es als Experimental klassifiziert und der Pilot benötigt zusätzlich eine US-Lizenz. Also somit ist alles in den USA und in Deutschland geregelt.

Beim UL sieht das anders aus. UL sind rein national geregelt. Folglich kann man sich also auch ein UL in Italien kaufen, einen italienischen UL-Schein machen, das UL dort zulassen, jährlich zur Abnahme dort hinfliegen und ansonsten hier fliegen.

Jetzt stellt sich natürlich die Frage, warum man einen solchen Aufwand betreibt, nur um mit einer ausländischen Kennung und einem ausländischen Schein fliegen zu können.

Nun ja, im Ausland ist nicht alles besser oder schlechter, sondern halt vieles anders – und manchmal nutzt es einem selber, was gerade im Ausland anders ist. So wurden in Frankreich über Jahre UL-Scheine ohne Medical ausgestellt bzw. einschränkende Krankheiten nach ICAO- bzw. EASA LAPL-Regeln führten nicht zu einer Versagung der dortigen nationalen „Medical-Regeln“. Denn auch die medizinischen Anforderungen sind national geregelt, in Litauen z. B. benötigt man eine Untersuchung beim Hausarzt in Anlehnung an die Kraftfahrt-Erstuntersuchung. So kann man in einigen Ländern eben auch mit Diabetes, künstlichen Herzklappen, Herzfehlern oder anderen durch die EASA in einem Katalog aufgeführten „No-Go-Kriterien“ noch UL bis 450 kg fliegen, mittlerweile in Frankreich bis 520 kg, in anderen Ländern auch bis 600 kg.

Gleichzeitig sind in anderen Ländern auch Autopiloten, Außenbehälter, komplett ungeregelte Lärmwerte und somit auch Propeller mit ganz anderen Charakteristiken möglich. Somit ist UL-Fliegen also noch viel freier – nur eben nicht in Deutschland. Also „flaggt man aus“ oder aber kauft gleich im Ausland entsprechend zugelassenes Gerät. Also doch alles besser! Wir leben ja schließlich in Europa und können uns aussuchen, wo uns was gefällt.

Jetzt wird aber plötzlich ein solcher deutscher UL-Pilot mit ausländischem UL in Deutschland im Rahmen einer Kontrolle überprüft und schon nimmt das Unheil seinen Lauf. Es kommt, was kommen muss: Es erfolgt eine Anzeige. Die ausländische Behörde beantragt sogar den Einzug der Zulassungspapiere. Zuvor gab es schon einen Flugunfall eines deutschen Piloten mit einem ausländisch zugelassenen UL in Deutschland, bei dem die Frage der Rechtmäßigkeit aufkam. Eine Frage, die vorher schon zigfach beantwortet worden war. Jeder, der beim DULV oder beim Luftsportgerätebüro (LSGB) des DAeC nachfragte in den letzten Jahren, erhielt die gleiche Antwort: Wir sind nicht zuständig für ausländische UL! Deutsche müssen in Deutschland eine deutsche Lizenz haben und dürfen damit deutsch zugelassene UL fliegen. Alles andere geht nicht und ist nicht zulässig. Zumindest nicht in Deutschland.

Warum eigentlich nicht?

Ganz einfache Antwort auf eine ganz einfache Frage: UL sind rein nationale Luftfahrzeuge, die in Deutschland übrigens sogar auch noch Luftsportgeräte genannt werden. Diese wurden explizit, bewusst und mit Verstand aus den EASA-Regularien ausgenommen.



IHR LUFTFAHRTVERSICHERER

Wir versichern:

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

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer:

- Unser Kombiprodukt Flugzeug-Kasko-SB umfasst Kasko-Selbstbeteiligung,
- Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung.

AXA Bezirksdirektion **Detlef Ketter**
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

Tel. 06321 39660 – detlef.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/Detlef_Ketter

Link zum
Beitragsrechner



Warum? Recht einfach: Eben weil sie so unterschiedlich sind in den Ländern und es solche unterschiedlichen Regeln auch im Betrieb gibt. Nicht jedes Land ist bereit, diese Regeln aufzugeben. So gibt es Länder, in denen Nachtflug mit UL erlaubt ist. In anderen wiederum einfacher Kunstflug oder auch drei Personen an Bord. Auch die betrieblichen Verfahren sind teils völlig unterschiedlich. In einigen Ländern dürfen „einfache UL“ nicht über 150 Meter Höhe fliegen, in einigen Ländern gibt es keinen Flugplatzzwang, man darf also überall landen, andere erlauben überall Wasserflug mit UL und wieder andere erlauben einen Betrieb ohne Medical. Auch die Ausbildung ist völlig unterschiedlich, genauso wie die technischen Anforderungen, Lastvielfache, Rettungsgerätepflcht und Ausrüstungsausstattung usw. In vielen Ländern gibt es keine oder nur eine rudimentäre Funkausbildung, in anderen ist Funken für UL komplett tabu.

In Deutschland ist vieles in Anlehnung an andere Klassen geregelt, aber eben doch häufig pragmatischer und nicht mit Zertifizierungsvorgaben wie z. B. Form One.

Also ist auch ein grenzüberschreitender Verkehr, selbst in Europa, nicht so einfach möglich, wie viele das von EASA-konformen Luftfahrzeugen, die in Mitgliedsstaaten der EASA bzw. Signatarstaaten zugelassen sind, gewohnt sind.

Ich persönlich vergleiche das gerne ein wenig despektierlich mit dem Betrieb von Mofas oder kleinen Rollern. In Italien herrschen dafür sicherlich andere Regeln als in Griechenland, Deutschland oder Estland. Niemand regt sich darüber auf. Wenn ich aber nun mit einer solchen kleinen „bissigen Rennsemmel“ aus Italien als Deutscher in Deutschland umherfahre, könnte es sein, dass mich die uniformierte Rennleitung mal kurz aus dem Verkehr zieht und mein italienisches „Top-Mofa“ beschlagnahmt.

Also richtig erklärt eigentlich alles easy und nachvollziehbar, oder?

Wenn da nicht noch die zweite Art von Neuregelungen wäre

Wegen der nationalen Unterschiede haben einige Länder reagiert und riegeln nun ihr Hoheitsgebiet erst einmal komplett oder zumindest selektiv ab. England z. B. akzeptiert nach dem BREXIT keine deutschen UL-Scheine mehr. Also darf ein deutscher UL-Pilot derzeit nicht mehr nach England fliegen – wenn, ja wenn er nicht auch noch über irgendeine EASA- oder ICAO-Lizenz verfügt.

Pilot A hat also nur eine deutsche UL-Lizenz und darf nicht in England einfliegen. Pilotin B. hat eine deutsche UL-Lizenz und eine EASA-Segelfluglizenz (SPL). Sie darf einfliegen, weil ihre Segelfluglizenz anerkannt und ihre UL-Lizenz de facto als „Startart bzw. als Rating“ gewertet wird. Eine Beschwerde meinerseits in England führte – zu nichts. Die offizielle Behörde hat nicht geantwortet und die englische UL-Vereinigung mir ihr eigenes Unverständnis darüber mitgeteilt und ihr Bedauern bekundet.

Die Schweiz hat im August 2021 ihre Einfluggenehmigung für UL angepasst:

Ausländische Ultraleichtflugzeuge bedürfen für den Betrieb in der Schweiz grundsätzlich einer Sonderbewilligung für die Benutzung des schweizerischen Luftraumes gemäß AIC 003/2021 B :

https://www.skybriefing.com/documents/10156/484324/LS_Circ_2021_B_003_en.pdf/4dcb647a-db88-26e6-3034-f0887e883a7b?t=1626675204496

Nachfolgend aus o. g. Quelle einige Beispiele:



Norwegisch zugelassenes UL A32 des polnischen Herstellers Aeroprakt

Einschränkung und Einsatzdauer:

- Die vorgesehene Benützung des schweizerischen Luftraumes muss der Behörde (BAZL) gemeldet werden. Die Dauer des Betriebs im schweizerischen Luftraum ist auf höchstens zwei Monate pro Kalenderjahr beschränkt.
- Ultraleichtflugzeugen mit elektrischem Antrieb ist das Starten ab und Landen auf den schweizerischen Landesflughäfen nicht gestattet.
- (...)

Pilotenanforderungen/operationelle Bedingungen:

- Gültiger Pilotenausweis, der innerhalb des Eintragungsstaates erforderlich ist, um das Muster führen zu können.
- Flüge von Pilotinnen und Piloten mit einem lediglich national gültigen Pilotenausweis (z.B. Microlight- Ausweis) sind nur in den schweizerischen Lufträumen G und E zulässig.
- Flüge in Kontrollzonen (CTR) zum Zwecke einer Landung bzw. für den Abflug bedürfen einer vorgängigen Bewilligung (PPR) der lokalen Flugverkehrsleitstelle (dies setzt in der Regel bei den Pilotinnen und Piloten einen gültigen Ausweis für Bordradiotelefonisten voraus).
- Piloten mit einem gemäss EASA oder der ICAO anerkannten Ausweis können den schweizerischen Luftraum mit Ultraleicht-/ Microlight-/ Ecolight-Flugzeugen gemäss den schweizerischen Vorschriften wie mit normal zugelassenen Flugzeugen benützen.

Frankreich hat Einflüge von UL mit mehr als 520 kg nun untersagt, wenn nicht im Vorfeld eine Beantragung des Einfluges erfolgt ist.

Hier die Warnung auf der offiziellen Seite:

WARNING: the maximum mass limits of the ULM regulation are not as high as those applicable in some other European countries: the microlights of these countries can not fly over French territory without first obtaining an authorisation.

Frei übersetzt: **WARNUNG:** Die Höchstmassengrenzen der ULM-Verordnung [in Frankreich] sind nicht so hoch wie die in einigen anderen europäischen Ländern: Die Ultraleichtflugzeuge dieser Länder können ohne vorherige Genehmigung nicht über französisches Hoheitsgebiet fliegen.



Oben: C42 im Schnee – Schmallenberg Januar 2022
Rechts: Sich als Weihnachtsmann vom Nordpol zu erkennen geben könnte helfen



Es wird also klar, dass ein grenzüberschreitendes Fliegen mit UL im Allgemeinen und mit der 600 kg-Auflastung im Speziellen in der EU und darüber hinaus nicht unbedingt einfacher geworden ist. Glücklicherweise setzt sich die European Microlight Federation (emf) für eine Zusammenführung und Publizierung der unterschiedlichen nationalen Regelungen ein.

Unter folgendem Link https://emf.aero/wordpress/wp-content/uploads/2021/07/MLA_flying_in_Europe-2-7-2021.pdf ist die Publikation einer „Cross Border Information“ verfügbar mit der Besonderheit, dass dieses Dokument nicht permanent, sondern nur hin und wieder überarbeitet wird. Ich empfehle also dringend, sich noch einmal vor Abflug zu informieren und grenzüberschreitend, auch aus Sicherheitsgründen, immer mit Flugplan zu fliegen. Bei der Aufgabe von Flugplänen sowie der Beratung vor Flügen ins Ausland unterstützt das Portal www.ais.dfs.de. Dort gibt es ganz neu auch „Erklärvideos“. Natürlich kann man auch telefonisch kostenfrei Unterstützung bekommen, die Telefonnummer ist auf der Startseite verfügbar und gehört in jeden Handyspeicher. Flugpläne lassen sich vor allem auch aus dem Ausland telefonisch mit der freundlichen Unterstützung durch das deutsche AIS-C in Langen aufgeben. Dort ist hoch motiviertes Personal eingesetzt, das sehr gut die Belange der Piloten kennt und gerne hilft.

Bei den vom 12.–14. August 2022 in Schmallenberg-Rennefeld (EDKR) stattfindenden UL-Infotagen der Motor- und UL-Kommission wird die DFS mit dem AIS vor Ort sein und persönlich informieren.

Tja, was kommt jetzt nun auf die UL-Piloten zu?

Zunächst bleibt festzustellen, dass der Verbleib in nationaler Verantwortung in unserer aller Interesse sein muss. Wer das nicht möchte, hat ja die Möglichkeit, die dann nötige EASA-Regulierung bereits jetzt zu nutzen, einen LAPL oder PPL-A zu erwerben, sich ein entsprechend zertifiziertes Motorflugzeug mit UL-Charakter zu kaufen und legal überall in der EU zu fliegen. Angebote gibt es reichlich.

Wer nun einheitliche Regeln für den Betrieb, die Ausbildung, die gegenseitige Anerkennung und die technische Ausstattung fordert, erkennt, dass das, was eigentlich vermisst wird, nämlich

das freie Fliegen, bereits möglich ist. Es nennt sich EASA certified AC. Wer nach den EASA-Vorgaben fliegt, kann getrost grenzenlos fliegen.

Für diejenigen, die aus welchen Gründen auch immer ihr UL mit ausländischer Zulassung betreiben, gibt es häufig die Möglichkeit, das Gerät in Deutschland zuzulassen und mit deutscher Lizenz legal als Deutscher in unserem wunderschönen Land zu fliegen. Sollte das im Einzelfall nicht möglich sein, sollten sich die Piloten z. B. beim Luftsportgerätebüro des DAeC oder beim DULV beraten lassen, welche Möglichkeiten es vielleicht doch noch gibt. Im schlimmsten Fall bleibt nur ein Verkauf des UL und die Neuanschaffung eines anderen zulassungsfähigen UL.

Kommt denn nun Elmar Wepper als Gärtner mit seinem Kiebitz zum Nordkap oder hindert ihn die Aufgabe eines Flugplanes? Also – soviel vorweg: Nein, er entscheidet sich um und bleibt im schönen Deutschland – mit seinem deutsch zugelassenen Kiebitz, einer wirklichen Zeitmaschine ...

Das sollte uns aber nicht hindern, als UL-Piloten doch auch einmal zum Nordkap oder in andere Länder zu fliegen. Es ist möglich, bedarf aber eben einer etwas intensiveren Flugvorbereitung.

Der AEROCUB|NRW führt jährlich eine Europatour durch und ermöglicht es so den Mitgliedern, ihre Kompetenz im Auslandsfliegen und der Flugvorbereitung zu erhöhen. Dazu nehmen wir auch solche Piloten mit, die z. B. nicht über entsprechende Englischkenntnisse verfügen, weil je Formation einer funkt. Wir fliegen in zwei bis drei Geschwindigkeitsgruppen und nehmen alle mit, die über die Gemeinsamkeit unserer Flugkategorie verfügen, also einen Propeller: Motorflugzeuge, UL und Motorsegler.

Schöner wird es nicht, sprachen Motor- und UL-Flug-Kommission des AEROCUB|NRW und flogen davon! Vielleicht zum Nordkap! Zeitraum der Sommertour 2022: 03.–12. Juni.

CU in the Sky!

Text, Fotos: Volker Engelmann, Vorsitzender Motorflugkommission und 2. Vorsitzender UL-Kommission AEROCUB|NRW

„Mr. Rotax“ – der Tuning-Experte aus Norwegen



Unser Leser Stephen Marcus will in diesem Jahr im LSV Stade seinen TMG-Schein machen. Vorher hat er fünf Jahre in Norwegen gelebt, dort Segelfliegen gelernt und einen außergewöhnlichen Menschen kennengelernt.

„Thomas ist Mr. Rotax für mich. Einer, der immer nach Möglichkeiten sucht, eine bessere Leistung zu erzielen und dafür zu sorgen, dass sie auch lange hält!“ So beschreibt Stephen den Flieger und Unternehmer Thomas Hauklien, der seine Firma „Edge Performance“ am Flugplatz Notodden südwestlich von Oslo betreibt. Seine Spezialität: das Tuning von Rotax-Motoren. So macht er zum Beispiel aus einem 912 ULS einen „EP912STi“. Mit geschmiedeten, keramikbeschichteten Kolben, Turbolader, elektronischer Kraftstoffeinspritzung, Mil-Spec-Verkabelung und vielem mehr leistet dieser Motor mit einem Trockengewicht von 72 kg satte 154 PS. Für STOL-Wettbewerbe u. ä. werden auch Spezialversionen hergestellt, die 178 PS für kurze Starts liefern. Kleiner Wermutstropfen: Für solche Kraftpakete erlischt leider die Original-Garantie.

Stephen Marcus hat den Firmensitz im Herbst 2021 besucht und einige Fotos gemacht. Und Lukas Schumacher, der Edge Performance in Deutschland vertritt, hat bei seinem Ausflug nach Notodden ein kleines Video gedreht und bei Youtube eingestellt:

<https://www.youtube.com/watch?v=fe0rX6XqR0k>



1: Thomas Hauklien

2: Rotax Motor von Edge Performance, hier ein EP 912STi mit 154 PS, Turbolader und elektronischer Direkteinspritzung

Foto: Edge Performance

Bei solchen Leistungsdaten steigt natürlich bei manchem UL-Piloten die Herzfrequenz. Aber: Darf man das alles eigentlich? Kurze Antwort: Man darf. Allerdings verweist Frank Einführer vom Luftsportgerätebüro in diesem Zusammenhang auf die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO). Denn es ist ja so, dass Änderungen am Antriebsaggregat nicht „nur den Motor“ betreffen. Der Motor als solcher hat gar keine eigene Zulassung, er ist zusammen mit dem jeweiligen Fluggerät Teil der „Musterzulassung“. Und Tuning bedeutet hier: Änderung. Paragraph 5 der LuftVZO regelt jedwede „Änderung der Musterzulassung“. Welche Nachweise und Prüfungen dafür verlangt werden, das lohnt sich in den Paragraphen 3 und 4 LuftVZO nachzulesen. Daraus ist leicht erkennbar, dass nicht der jeweilige Halter oder ein mit ihm befreundeter Hobbyschrauber dem Motor zu Leibe rücken darf. An der alten Weisheit „Willst du basteln, bau es ein – willst du fliegen, lass es sein“ ist also schon die erste Hälfte bedenklich.

Am einfachsten ist eine solche Maßnahme erfolgreich durchführbar, wenn der Inhaber der Musterzulassung (also in der Regel der Hersteller) sie selbst vornimmt. Zumindest ist ein Fachbetrieb erforderlich, am Beispiel von Edge Performance also die norwegische Firma selbst oder ein von ihr lizenzierte Betrieb, wie es ihn in mehreren europäischen Ländern gibt. Dort weiß man, wie das Antragsverfahren abläuft, bevor der Bohrer bohrt. Die Kosten, die durch Nachprüfungen, Messungen etc. beim LGB anfallen, liegen im unteren vierstelligen Bereich. Die Kosten für Teile und Einbau kann man anschaulich mit „von – bis“ beschreiben. Ohne Garantie, natürlich.

Idee und Foto: Stephen Marcus, Text: Georg Bungter

Beratung: Frank Einführer

...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



Der DUDI-Cup:

Das große Rennen der Ballonsportler



2



1



1: Benjamin Eimers wenige Sekunden vor der Landung bei Parma/Italien

2: In Flugfläche 180 ging es unter Sauerstoff über die Alpen

3: Nur der Wind trieb den Ballon rein von Nord

nach Süd. Optimale Bedingungen für eine Weitfahrt.

4: 205 km Strecke. Damit hat Wilhelm Eimers den gültigen deutschen Rekord in der Klasse AX-6 (111 km) klar überboten.



3



4

Es ist die Pandemie, die Piloten auf neue Ideen bringt um nicht immer nur den lieben langen Tag Däumchen zu drehen. Natürlich sind und waren Ballonfahrer, wie alle Freiluftsportler überhaupt, besonders betroffen und besorgt, als im Februar 2020 pandemiebedingt nichts mehr möglich war. Natürlich gab und gibt es immer Leute, denen es egal ist, was andere denken oder wie andere leiden. So haben sich einige Luftsportler sofort daran gemacht, ob nicht hier und da in den fast wöchentlich sich ändernden Coronaregeln doch einige Lücken zu finden wären, die mehr erlaubten als der normale Menschenverstand zuließ. Die allermeisten Ballonfahrer haben sich aber in den ersten Monaten nach Ausbruch der Pandemie strikt an die Vorgaben gehalten und sind am Boden geblieben. Denn zum Ballonfahren brauchte Frau oder Mann meist mehr als nur die zwei erlaubten Menschen.

Benni und Max vom AEROCLUB|NRW hatten da eine gute Idee. Wenn schon normale Heißluftballonfahrten und Wettbewerbe nicht mehr möglich waren, dann doch bitteschön eine Wettfahrt für ein bzw. maximal zwei Piloten. So wurde der DUDI-Cup geboren. DUDI steht für Duration und Distanz, also Dauer und Weite. Der erste Wettbewerb begann im am 15. Juni 2020 und ging bis zum 28. Februar 2021. Es hatten sich 25 Piloten angemeldet, davon haben 21 Piloten Fahrten eingereicht. Es wurden hervorragende Leistungen gefahren. Führt ein Pilot oder eine Pilotin bei einer normalen Heißluftballonfahrt ein- bis eineinhalb Stunden und legt dabei 20–30 km zurück, so werden beim DUDI-Cup oftmals Re-

kordleistungen gefahren. Hier einige des ersten Ballonrennens: Fahrtzeiten von unglaublichen 13:05 h, 12:42 h, 10:56 h oder Strecken von 803 km, 717 km und 440 km, um nur die jeweils drei besten Ergebnisse zu nennen.

Der sehr schöne und neu geschaffene DUDI Wanderpokal ging an Benjamin Eimers. Frank Wilbert und Moritz Frieß belegten im letzten Jahr die Plätze 2 und 3. Der DUDI-Cup 2021/22 ist noch im Gange. Es haben sich 27 Pilot/-innen angemeldet. Die Regeln 2021/22 wurden etwas geändert. Es gibt zwei Wertungsklassen: Ballone in der Offenen Klasse bis 4250 m³ und die A-Klasse bis 3400 m³. Denn nicht alle Ballonfahrer können es sich leisten, für 300 € Gas und für 250 € Benzin zu verbrauchen. Auch im diesem Wertungsjahr 2021/22 sind bisher sehr gute Leistungen erbracht worden. In der Offenen Klasse sind mit 14:19 h, 14:02 h und 13:27 h supertolle Leistungen erreicht worden. Mit 1118 km, 609 km und 503 km sind unglaubliche Distanzen gefahren worden. Nur 30 € beträgt die Anmeldegebühr und Preisgelder im bescheidenen Rahmen gibt es auch. Die BuKo Ballon im DAeC und der DFSV gemeinsam veranstalten diesen neuen Wettbewerb. Unter <https://bukoballon.de/dudi.html> sind alle Fahrten und Daten einzusehen.

Text: Wilhelm Eimers, Fotos: Benjamin Eimers

Wertung Distance			Wertung Duration		
Rang	Pilot	Distance	Rang	Pilot	Duration
1	Eimers, Benjamin	803,320 km	1	Eimers, Benjamin	13:05 h
2	Wilbert, Frank	717,425 km	2	Lorenz, Hilmar	12:42 h
3	Frieß, Moritz	440,825 km	3	Kreins, Pascal	10:56 h
4	Brüggenkamp, Julian	361,413 km	4	Wilbert, Frank	10:48 h
5	Obieglo, Susanna	300,775 km	5	Frieß, Moritz	10:04 h

Liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden, liebe Freunde und Freundinnen des Luftsports,

das Jahr 2021 liegt hinter uns, ein neues Jahr ist da. Bald schon beginnt die Saison und es gibt wohl niemanden unter uns, der/die sich nicht darauf freut. Dies ist mein erstes Editorial. Dafür danke ich unserer Präsidentin Tamara, die mir diesmal den Platz überlassen hat.

Was erwartet uns 2022? „The same procedure as last year“? Oder wendet sich das Blatt hin zum Guten? Alpha, Delta und Omikron und die Folgen haben wir oft schmerzlich kennengelernt. Das griechische Alphabet hat 24 Buchstaben, es ist also theoretisch Platz für weitere Mutationen. Wie viele davon wir noch durchstehen müssen, wissen wir nicht.

Genug der Trübsal, schauen wir nach vorne! Wir Luftsporttreiber haben nicht erst in den letzten zwei Jahren bewiesen, dass wir verantwortungs- und rücksichtsvoll unserem Sport nachgehen können. Sinnvolle Regeln einzuhalten ist für uns Alltag, weil sie unserer eigenen und der Sicherheit anderer dienen. Die Voraussetzungen sind da, seien wir also zuversichtlich!

Und: Deutschland hat gewählt. Nun ist die Ampelkoalition seit drei Monaten am Steuerknüppel. Welche Auswirkungen die Regierung und ihre Politik auf den Luftsport haben werden, wird spannend. Die Grünen regieren mit und nicht nur sie werden in Sachen Umweltschutz ein Auge auch auf den Luftsport haben.

Es gibt schon jetzt gute Beispiele, über die wir in dieser Ausgabe lesen können. So gewinnt die LSG Paderborn den zweiten Preis im Wettbewerb „KLIMA.SIEGER“, wo gezeigt wird, wie ein Verein den Energieverbrauch reduzieren und CO2-neutral werden kann. Der VfL Mönchengladbach und Umgebung erhält eine Förderung für emissionsfreies Fliegen unter dem Motto „mit Sonnenenergie in die Luft“.

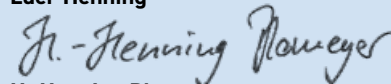
Auch in Sachen Nachwuchsförderung wird viel getan. So feiert die LSG Paderborn das 50-jährige Jubiläum ihrer Schülerfluggemeinschaft. Der Amtswechsel im Protektorat nach 30 Jahren gelingt. Die LSJ berichtet über Fördermittel für Freizeiten, Flieger-Kibaz und mehr. Flugsicherheit ist auch in dieser Ausgabe ein wichtiger Punkt, der uns alle angeht.



Sybille Krummacher und ich führen unter dem Titel „Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker“ ein Gespräch über das Gendern. Entspannt und wertschätzend, nicht verkrampft und mit erhobenem Zeigefinger lautet die Devise. Der Platz an dieser Stelle reicht nicht, um all die positiven Beispiele für ehrenamtliche Aktivitäten zu erwähnen. Aber lest nun selbst, welche interessanten Themen in diesem Luftsportmagazin stecken.

Danke an alle Beitragenden zur aktuellen Ausgabe, sie lebt von, mit und für euch! Ich wünsche euch viel Spaß bei der Lektüre des vorliegenden Luftsportmagazins. Bleibt gesund!

Euer Henning



H.-Henning Blomeyer

Vizepräsident Kommunikation und Marketing
AEROCLUB | NRW e. V.

INHALT

VERBAND

Editorial	15
Termine	16
Nachruf Willi Flosbach	35
NRW aktiv	36
Stellv. Vorsitzender Buko Motorflug	37
Eure Ansprechpartner:innen	38
Impressum	38

AUS DEN VEREINEN

50 Jahre FSC Remscheid	30
LSG Paderborn Schülerfluggemeinschaft	31
Klimasieger LSG Paderborn	32
VfL Mönchengladbach Emissionsfrei fliegen	33

AUSBILDUNG

Fluglehrerauffrischungsschulung online	30
--	----

JUGEND

Jugendleiterlehrgang	24
Wintertreffen@home	25

NRW BEWEGT

Fördermittel	26
Kibaz	26

FALLSCHIRMSPORT

Canopy Piloting Trainingscamp	26
-------------------------------	----

SEGELFLUG

Förderung Streckenflug Doppelsitzer	17
DMST-Siegerin und -Sieger 2021 im Kurzinterview	18
Aus- und Fortbildung für Trainer digital	23
Kommissarischer Seko-Vorsitzender	24

FRAUEN IM LUFTSPORT

Gendergerechte Sprache	28
------------------------	----

TECHNIK

Interview mit Gerhard Boll	34
----------------------------	----

TERMINE 2022

Datum	Veranstaltung	Ort/Zeit
KOMMUNIKATION UND MARKETING Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, redaktion@aeroclub-nrw.de		
22.02.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19–20 Uhr
29.03.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19–20 Uhr
15.04.2022	Redaktionsschluss Luftsportmagazin NRW (Juni-Ausgabe 2022)	
26.04.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19–20 Uhr
31.05.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19–20 Uhr
12.11.2022	PR-Workshop	Duisburg, 10–17 Uhr
AUSBILDUNG Ansprechpartner: Hermann-J. Hante, hante@aeroclub-nrw.de		
04.02.–06.03.2022	PPL-A-FI Fluglehrerlehrgang	Oerlinghausen
07.03.2022	Virtueller Lean Coffee ATO.NRW	Online, 18–19 Uhr
01.04.–15.04.2022	SPL-FI-Lehrgang 1	Oerlinghausen
04.04.2022	Virtueller Lean Coffee ATO.NRW	Online, 18–19 Uhr
02.05.2022	Virtueller Lean Coffee ATO.NRW	Online, 18–19 Uhr
13.06.2022	Virtueller Lean Coffee ATO.NRW	Online, 18–19 Uhr
02.09.–16.09.2022	SPL-FI-Lehrgang 2	Oerlinghausen
FRAUEN IM LUFTSPORT Ansprechpartnerin: Sybille Krummacher, krummacher@aeroclub-nrw.de		
18.02.2022	Virtueller Lean Coffee Gender	Online, 19:30–20:30 Uhr
21.03.2022	Digitaler Stammtisch für Luftsportlerinnen	Online, ab 19:30 Uhr
26.–27.03.2022	Workshop: Die Kunst der unterstützenden Prozessbegleitung von Gruppen	Remscheid
28.04.2022	Virtueller Lean Coffee Gender	Online, 19:30–20:30 Uhr
19.05.2022	Digitaler Stammtisch für Luftsportlerinnen	Online, ab 19:30 Uhr
22.06.2022	Virtueller Lean Coffee Gender	Online, 19:30–20:30 Uhr
LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de		
05.03.2022	Luftsportjugendtag NRW	Online
10.06.–12.06.2022	SG38-Fliegen	Wasserkuppe
N. N.	Streckenfluglehrgang	
N. N.	AIRLEBNIS NRW	
N. N.	Jugendvergleichsfliegen NRW	
TECHNIK Ansprechpartnerin: Pamela Surmiak, surmiak@aeroclub-nrw.de		
26.02.–06.03.2022	Zellenwart 3 (Metall-Bauweise) LT-21-01	zwei Wochenendtermine, Hünsborn
09.03.2022	Virtueller Lean Coffee Technik	Online, 19–20 Uhr
12.03.2022	Grundmodul (GM) LT-22-03	Stadtlohn
MOTORFLUG, ULTRALEICHTFLUG		
01.04.–15.10.2022	Jahressportflug, www.aeroclub-nrw.de/jahressportflug/	
26.5.–29.5.2022	31. Deutsche Meisterschaft Ultraleichtfliegen Info: https://www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/wettbewerbe/	Flugplatz Rheine-Eschendorf EDXE
03.–12.06.2022	Sommerreise	
15.06.–19.06.2022	Deutschlandflug	Nordwestdeutschland
12.08.–14.08.2022	UL-Infotage NRW	

Förderung für das Streckenfliegen mit Vereinsdoppelsitzern im AEROCLUB|NRW auch in 2021

Vor einigen Jahren hat die Segelflugkommission NRW die „Initiative Breitensport als Streckenflug für viele“ mit der Förderung des Überlandfliegens mit Vereinsdoppelsitzern gestartet.

Das Kriterium zur Förderung ist die Anzahl der Überlandflugstunden mit den Doppelsitzern des Vereins. Die Überlandflugstunden sind hierbei definiert als Streckensegelflug mit mehr als 100 Punkten im OLC/WeGlide. Um die Chancengleich unter Corona-Bedingungen einigermaßen sicherstellen zu können, konnte nur der Zeitraum Juni bis Oktober 2021 gewertet werden, da im Frühjahr aufgrund der Corona-Auflagen noch nicht alle Vereine den Flugbetrieb aufnehmen konnten.

Darüber hinaus wurden für die Flugsaison 2021 erneut Fragebögen an die Mitgliedsvereine übersandt, um Überlandflugaktivitäten mit Vereinsflugzeugen getrennt nach Breitensport und Ausbildungsflügen auswerten zu können.

22 Vereine haben die Fragebögen ausgefüllt und Flüge in den Portalen OLC oder WeGlide gemeldet.

Insgesamt haben die Piloten ca. 1650 Flugstunden in den Doppelsitzern beim Überlandfliegen verbracht. Im Durchschnitt hat jedes Vereinsmitglied etwas über zwei Stunden die Doppelsitzer beim Überlandfliegen nutzen können. Das ist fast die doppelte Nutzungszeit im Vergleich zu den Einsitzern.

Die Fliegergruppe der RWTH Aachen, aber auch die Vereine auf den nachfolgenden Plätzen haben den Nutzen des Doppelsitzers zum Streckensegelflug erkannt und zum Positiven für die Vereinsmitglieder umgesetzt.

Die Gesamtförderung dieser Form des Breitensports durch die Segelflugkommission NRW in 2021 beträgt 9000 Euro.

Die drei erstplatzierten Vereine Fliegergruppe an der RWTH Aachen e. V. (857,- €), Kölner Segelflieger e. V. (562,- €) und LSV Egge e. V. (509,- €) haben dabei recht ansehnliche Fördergelder erhalten. Aber auch die auf den weiteren Plätzen nachfolgenden Vereine konnten noch Fördergelder zwischen 200 und 500 € erhalten.

Die Förderung der platzierten Vereine könnte andere Vereine motivieren mehr als bisher die Doppelsitzer für den Streckenflug zu nutzen.

Aber nicht nur die Flugstunden wurden ausgewertet, sondern auch die Kommentare, die uns erreicht haben. Einige der Antworten möchte ich euch auszugsweise zur Verfügung stellen.

Welche Erfahrungen wurden durch den Einsatz von Doppelsitzern gemacht im Hinblick auf Flugstunden im Vergleich zu Einsitzern?

- Der Doppelsitzer gewinnt immer mehr an Bedeutung. Einsitzer wurden weniger benutzt. Im Berichtsjahr konnten wir zwei Wochen den ARCUS T des Fördervereins NRW nutzen. Das haben 16 Piloten getan.
- Es macht zu zweit mehr Spaß als alleine. Allerdings gibt es auch eine 'Hemmschwelle' für einige Piloten für den Arcus. Andere Doppelsitzer werden fast nur für 'Platzrunden' und Schulung verwendet.

- Es sind IMMER alle Doppelsitzer in Betrieb.
- Im Rahmen des Sommerlehrgangs konnten wir vier junge Scheinpiloten für das Streckenfliegen, auch mit dem ARCUS, fortbilden. Mit der gewonnenen Sicherheit werden sie im nächsten Jahr kräftig mitfliegen und Streckenkilometer sammeln.
- Ältere, die sonst nur um den Platz fliegen würden, fliegen gerne mit oder setzen sich einen erfahrenen Piloten hinten rein.
- Die Einbeziehung der jungen Scheininhaber durch das doppelsitzige Fliegen funktioniert grundsätzlich gut. Die jungen Scheininhaber sind durch das doppelsitzige Fliegen gut an die Streckenfliegerei herangekommen.

Veränderte Gruppendynamik

- Überlandfliegen mit erfahrenen Piloten ist für neue Lizenzinhaber und FlugschülerInnen eine wichtige Erfahrung. Daher nutzen wir diese Möglichkeit gerne. Man lernt viel von den erfahrenen Piloten. Gleichzeitig lernt man sich während eines längeren Fluges besser kennen. Das verändert natürlich die Gruppendynamik. Bei so wenigen aktiven Mitgliedern wie unserem Verein schweißt jeder Doppelsitzerflug zusammen.
- Tendenz zu mehr Streckenflug, was aber auch an frischen Scheininhabern liegt. Mit dem Doppelsitzer werden gerne Streckenflüge unternommen. Die ehemaligen Schüler trauen sich schneller mehr.
- Es fliegen Leute auf dem zweiten Sitz mit, die sonst nur am Platz geblieben wären. Abends nach den Flügen können alle ihre Erfahrungen dadurch teilen.
- Das doppelsitzige Fliegen wird als sehr gesellig wahrgenommen, vor allem unter Scheinpiloten, da hier Erfahrungen und Wissen ausgetauscht werden können, welches wichtige Bestandteile für die ersten Streckenflugversuche sind. Es wird sich im Anschluss sehr intensiv über die gemeinsamen Erlebnisse ausgetauscht.



Text, Grafische Darstellung: Norbert Kühne

DMST-Siegerin und -Sieger 2021

Kurzinterview

Drei Fragen an die Siegerin und die Sieger der DMSt 2021

- Was war(en) im Jahr 2021 die sportliche(n) Herausforderung(en) und wie hast du sie gemeistert?
- Erzähl uns, wie du zum Leistungsfieger bzw. zur Leistungsfiegerin wurdest. Was waren deine Meilensteine?

- Vom 3. bis 5. September 2021 fand in diesem Jahr das Jugendvergleichsfliegen NRW auf dem Flugplatz Borkenberge statt. Für die Teilnehmenden ist das oft der erste Landeswettbewerb, für den einen oder die andere vielleicht sogar der erste Schritt in Richtung Leistungssport. Was gibst du jungen Pilot:innen mit auf den Weg zu ihrem nächsten Wettbewerb?



Patrick Funke, LSC Attendorn-Finnentrop e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der Offenen Klasse

Sportliche Herausforderungen 2021

Die Herausforderungen sind ja bei den DMSt-Flügen immer wieder ähnlich. Heißt es doch immer wieder: die möglichst optimale Streckenführung und Größe, passend zum jeweiligen Flugwetter, zu finden und (nicht zu vergessen) das Ganze am Tagesende auch noch geflogen zu haben. Im Vergleich zu den beiden Vorjahren waren die Wetterlagen aus meiner Sicht eher kleinräumiger und differenzierter – was größere, flächige Flüge naturgemäß nicht begünstigt hat und dementsprechend herausfordernd war. Nicht selten gab es sehr stark wechselnde Bedingungen auf den Strecken, was eine entsprechende Anpassung des Flugstils erforderte. Eigentlich hatte ich noch mindestens einen „Hammertag“ für Ende Juli/Anfang August im Visier, welcher üblicherweise immer zu erwarten ist, in diesem Jahr jedoch ausblieb. Zum Glück hat es am Ende auch so gereicht ...

Meilensteine

Als ich vor gut 30 Jahren Flugschüler in Meschede-Schüren war, wurde dort ziemlich aktiv Strecke geflogen. Von diesem Virus habe

ich mich anstecken lassen. Als Meilensteine wären sicher einige zu nennen, angefangen vom ersten Streckenflug (mit Außenlandung) 1991 auf der Schürener Ka8, dem ersten 170 km FAI-Dreieck 1992 ebenfalls auf Ka8, oder dem ersten 500 km FAI-Dreieck 1995 auf ASW 19 B, damals gemeinsam mit meinem Fliegerkameraden Martin Gutthoff (Cirrus) geflogen. Auch ein 760 km FAI-Dreieck im Jahr 1999 auf ASW 20 wäre nennenswert, bis hin zum ersten (freien) 1000 km FAI auf ASH 31 im Juli 2018. In diesem Jahr habe ich mich besonders über die DMSt-Führung in der Vereinswertung NRW gefreut, welche ich gemeinsam mit den beiden Horstmann-Brüdern erfliegen konnte. Für einen eher kleinen Verein wie den LSC Attendorn-Finnentrop mit einer ebenso überschaubaren Gruppe von Überlandfliegern sicher nicht unbedingt eine Selbstverständlichkeit.

Tipp

Das Streckenfliegen ist eine Faszination, welche einen durchaus ein Leben lang begleiten kann und viele Mühen wert ist! Den ersten Schritt wagen, dabei ruhig den einen oder anderen Rat von erfahrenen Kollegen mitnehmen und vor allem NICHT durch den einen oder anderen Misserfolg entmutigen lassen!



Tim Sirok, LSV Oeventrop e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der 18m-Klasse

Sportliche Herausforderungen 2021

Die Saison 2021 hat allen Leistungsfliegern durch die Pandemie deutlich weniger Steine in den Weg gelegt als die Saison 2020. Auch ich habe mich sehr gefreut, endlich wieder angreifen zu können. Bereits im vergangenen Winter habe ich mich intensiv mit den neuen DMSt-Regeln auseinandergesetzt. Meine Motivation wurde durch die ebenfalls neue Plattform WeGlide stark beflügelt, da ich wirklich begeistert davon bin und das ganze Konzept dem Sport in allen Belangen sehr guttut. Nach einigen 1000 km-Flügen in den vergangenen Jahren träumte ich immer mehr vom heiligen Gral des angemeldeten 1000 km FAI-Dreiecks. Von meiner Heimat aus, Oeventrop im schönen Sauerland, hat man einige Hürden zu überwinden. Es gibt dafür nur sehr eingeschränkte Routen, wenn man unabhängig von der Kulanz der Flugsicherung planen möchte.

Die Alternative besteht darin, möglichst offen zu sein und auch eine Autofahrt für eine gute Positionierung am Vortag nicht zu scheuen. Fluch und Segen ist meine persönliche Möglichkeit, auch

unter der Woche das Wetter im Blick halten zu können. Um es dann auch zu nutzen, freue ich mich sehr darüber, Zugriff auf eine tolle ASH 26 E zu haben, die schon so manchen Tag überhaupt erst möglich gemacht hat. Nach einer starken Kaltluftphase im Frühjahr (zum „Warmwerden“), bestand also die größte Aufgabe für mich darin, zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein. Den richtigen Ort kann man mittlerweile über die zahlreichen Wetterprovider sehr gut eingrenzen und Schnittmengen in den guten Bereichen ausmachen. Ein guter Startort ist so schnell gefunden. Die Gefahr, im Zweifel doch im schlechten Wetter zu sitzen, wird so deutlich minimiert. Zwei meiner drei punktereichsten DMSt-Flüge habe ich von Burg Feuerstein aus erfliegen können. Der Flugplatz lag dieses Jahr mehrmals ideal, ist gut zu erreichen und wird professionell betrieben. Für mich steht der Spaß dabei absolut im Vordergrund, weshalb ich unheimlich gern mit meinen Freunden gemeinsam unterwegs bin. So gut wie jeder große Flug hatte lange Teamflugabschnitte.

Um über einen langen Tag konzentriert zu sein, ist für mich ein geregelter Tagesablauf und eine gute Vorbereitung der Schlüssel

zum Erfolg. Ich rüste zum Beispiel immer am Vorabend auf und bereite alles so gut ich kann vor, um den Kopf am Flugtag selbst so frei zu haben wie es eben nur geht. Wenn alles fertig ist und ich nur auf die erste Wolke warten muss, starte ich schon mit einem Grinsen in die Aufgabe. Jeder Flug hat im wahrsten Sinne des Wortes Höhen und Tiefen, da sollte man mental sehr stabil sein, um sich nicht von einem Tiefpunkt demotivieren zu lassen. Eine Eigenschaft, die auch ich erst über die Jahre erlernen musste. Je mehr Spaß man dabei hat, desto einfacher ist dieses Spiel!

Meilensteine

Meine fliegerischen Wurzeln liegen im heimischen Sauerland. Nach dem Erhalt meiner Segelflugglizenz im Jahre 2008 habe ich sofort mit dem Streckenfliegen begonnen. Oft bin ich auch bei mitelgutem Wetter geflogen und habe früh versucht mir Vorbilder zu suchen. Zunächst im eigenen Verein, auf Wettbewerben und schließlich über den OLC. Mein erstes Highlight war die Bewerbung auf die damalige LS4 des Fördervereins NRW im Jahre 2010. Ich werde nie vergessen, wie sehr ich mich über die Zusage gefreut habe, meine allererste Quali in Rotenburg damit bestreiten zu dürfen. Die darauffolgende Einladung ins D-Kader NRW kam mir damals geradezu unrealistisch vor.

In der folgenden Saison wollte ich mehr und durfte in der Standardklasse mit dem Förder-Discus 2c an Wettbewerben teilnehmen. Über die Quali in Bad Sobernheim erlangte ich einen Platz für die Deutsche Meisterschaft der Junioren in Stöln im Jahre 2012. Es folgten der Kontakt mit vielen tollen Menschen und mein Wunsch nach einem Platz in der Sportfördergruppe Segelflug der Bundeswehr. 2013 wurde mein Traum wahr und ich durfte als ziviler Sportsoldat mit großer Hilfe des Landesverbands NRW, der SEKO und des Fördervereins (ein ganzes Jahr ein 18m-Flugzeug zur Verfügung zu haben ist ein absolutes Highlight für sich!) an den tollsten Orten Europas unter professioneller Anleitung fliegen. Expeditionen nach Marokko (erste Flüge über 1000 km) und Bosnien brachten mir viel Erfahrung und nahmen Berührungängste mit neuen Fluggebieten. Nach dem Sposo-Jahr habe ich mich auch beruflich der Langstreckenfliegerei gewidmet, was viel

Zeit in Anspruch genommen hat. Neben dem buchstäblichen Start ins Berufsleben habe ich es dennoch geschafft, so gut wie jedes Jahr einen Abstecher nach Südfrankreich zu machen. Diese Region betrachte ich mittlerweile als meine zweite Heimat. Es gibt keinen Ort, der mich fliegerisch mehr vorangebracht hat als die Flüge in den Alpen. Zum ersten Mal über den Alpenbogen zum Furka-Pass, das werde ich nie vergessen. Für mich ist die tollste (zentrale) Wettbewerbsform der Grand Prix. Allerdings habe ich erkannt, dass mir große Flüge, vom ersten bis zum letzten Sonnenstrahl, mehr Spaß bringen als lokale Wettbewerbe. Mein erster 1000 km-Flug in Deutschland im Einsitzer von zu Hause aus war für mich ein absoluter Meilenstein. Die DMSt bietet dafür die perfekte Grundlage.

Tipp

Wenn ich eins gelernt habe, dann dass man sich nicht beirren lassen sollte. Es ist viel leichter als man denkt, auf den ersten Wettbewerb zu fahren. Ob das schon eine Qualifikationsmeisterschaft, ein freundschaftlicher lokaler Wettbewerb oder auch das Jugendvergleichsfliegen in der Heimat ist, das sollte jeder für sich entscheiden. Ein früher Einstieg in die Wettbewerbsszene eröffnet einem sehr viele Möglichkeiten. Man muss aus dem „Nest“ des eigenen Vereins heraushüpfen und sich im besten Falle von diesem unterstützen lassen. Egal ob durch die Bereitstellung von Material oder Vereinskameras. Sucht euch Vorbilder, stellt viele Fragen, nutzt die modernen Möglichkeiten. Es ist nicht peinlich, sich auch im Winter mit ein paar Rennen im Condor-Simulator die Zeit zu vertreiben. Denn vielleicht lernt man jemanden kennen, der einem bei der nächsten Hürde behilflich ist.

Fliegerische Fähigkeiten, Erfahrung, Gleichgesinnte finden und gegenseitiger Austausch, egal ob in der Luft oder beim Bier danach, bilden das Fundament einer fliegerischen Laufbahn. Man muss seine eigenen Fehler machen und darauf aufbauen. Auch wenn es immer Leute gibt, die einem etwas ausreden oder Steine in den Weg legen wollen. Nutzt die vorhandenen Möglichkeiten der Förderung über bspw. den D-Kader und den Förderverein Leistungssegelflug. Lasst euch nicht beirren, macht weiter. Es lohnt sich!



Hans Otto Edelhoff, AC Hagen e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der 15m-Klasse

Sportliche Herausforderungen 2021

Aufgrund der Absage aller Wettbewerbe im Jahr 2020 und 2021 für die Qualifikation der Deutschen Meisterschaften habe ich mich auf die DMSt 2021 konzentriert. Da ich immer

schon am liebsten feste Aufgaben für meine Flüge melde, habe ich sie auch in die DWD Wettermeldungen hinterlegt. Durch Überwachung der Wetterlagen konnte ich mir die Tagesaufgaben optimal für die Durchführung aufbereiten und auch umsetzen.

Meilensteine

Zum Streckenfliegen kam ich schon kurz nach meinen Luftfahrerschein. Durch die Wettbewerbe der Schülerfluggemeinschaften in NRW mit Heinz Huth und in den zwei folgenden Wettbewerben betreut von Helmut Reichmann kam mein Interesse auch an Landes- und Bundeswettbewerben teilzunehmen.

Meilensteine waren für mich der erste Alleinflug (1962), ein 340 km-Zielflug in geknickter Bahn mit einer K6 nach Hamburg Boberg, ein 840 km FAI Dreieck und in einem Jahr drei 700 km DMST-Flüge, diese alle in der 15 m-Klasse.

Tipp

Den jungen Piloten kann ich nur empfehlen an regionalen Wettbewerben teilzunehmen und die DMSt zu nutzen, um Erfahrung für das Wettverbsfliegen zu sammeln, nebenbei die Ranglistenpunkte zu erhöhen, um dann an Qualifikationswettbewerben teilzunehmen. Sie sollten auch SFG- oder Jugendtrainingslager, die in NRW angeboten werden, nutzen.

Foto: DM in Marpingen, meine „Mannschaft“ über viele Jahr der Unterstützung, Martina, Elke, Silke und Joeline.



Max Maslak, aeroclub bonn-hangelar e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der Standardklasse

Sportliche Herausforderungen 2021

In diesem Sommer hatten wir leider nicht eine so gute Segelflugsaison wie die letzten Jahre. Ich habe zwei von den drei DMSt-Flügen, welche in die Std.-Klasse-Wertung eingeflossen sind, in Unterwössen machen können, als dort sehr gutes thermisches Wetter war. Es war also wichtig zum guten Wetter hinzufahren. Außerdem ist mir auch von zu Hause (Bonn-Hangelar) aus ein angemeldetes 650 km FAI-Dreieck gelungen, womit ich meinen ersten >1000 DMSt-Flug fliegen konnte.

Meilensteine

Ich habe im Sommer 2018 noch als Flugschüler den Streckensegelflug für mich entdeckt. In dem Jahr hatte ich viel Glück, denn meine Fluglehrer haben mich mit großen, schriftlichen Flugaufträgen sehr

unterstützt und ich konnte bereits vor dem Schein schon meinen ersten 500 km-Flug absolvieren. In der nachfolgenden Saison (2019) habe ich mich ohne große Ambitionen zu meinen ersten zwei Wettbewerben angemeldet, nur mit dem Hintergedanken viel Spaß dort zu haben. Im Endeffekt habe ich dann auf diesen Wettbewerben sehr viel Spaß haben können, sehr viele neue Freunde kennenlernen können und obendrauf lief es auch auf Anhieb sehr erfolgreich, sodass ich sofort vom Wettbewerbs- und Leistungsflugvirus gepackt wurde.

Tipp

Wichtig auf Wettbewerben ist, dass man sich selbst nicht zu viel Druck macht unbedingt gewinnen zu wollen. Das Wichtigste ist Spaß zu haben und Freunde zu treffen. Besonders bei den ersten Wettbewerben kann man fliegerisch unheimlich viel lernen und sich sehr schnell weiterbilden.



Timo Engelmann, LSC Erftland e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der Clubklasse

Sportliche Herausforderungen 2021

Zu den größten sportlichen Herausforderungen in diesem Jahr gehörten sicherlich die DMJ in Burg Feuerstein und der ein oder andere Überlandflug von unserem Heimatplatz aus. Hier denke ich besonders an ein deklariertes 600 km-Dreieck mit meinem Teampartner Etienne am 29.05.21. Die ersten zwei Drittel des Fluges machten großen Spaß und wir konnten bei guten Bedingungen gemeinsam im Team einen guten Schnitt erfliegen. Zum Ende hin fiel die Basis über 1000 m ab und die Bedingungen ließen stark nach. Trotz einer Arbeitshöhe von unter 800 m AGL konnten wir uns am Ende gemeinsam durch das Sauerland nach Hause kämpfen. Solche Herausforderungen sind im Teamflug oft einfacher zu bewältigen und machen natürlich auch einen gewissen Reiz aus.

Meilensteine

Ich denke, jeder einzelne Überlandflug, jeder Wettbewerb und jede neue Herausforderung sind unabhängig vom Ergebnis als Meilensteine zu betrachten. Man lernt eben mit jeder Flugstunde

dazu. Ich habe das Glück in einem sehr aktiven Streckenflugverein zu fliegen. Dadurch können wir uns besonders unter den jüngeren Nachwuchspiloten immer wieder gegenseitig motivieren. So habe ich nach der Ausbildung auch direkt mit dem Streckenflug begonnen und gemeinsam mit anderen Jugendlichen die ersten Spaßwettbewerbe und Jugendqualis bestritten. Dieses Jahr konnten wir in der DMSt-Juniorenmannschaftswertung den ersten Platz erfliegen. Das motiviert auch für die Zukunft.

Tipp

Das Jugendvergleichsfliegen ist ein super Einstieg und ein erster sportlicher Vergleich. Nach Ende der Ausbildung sollte man sich dann einfach trauen mal vom Platz wegzufiegen. Mit jedem neuen Überlandflug lernt man dazu und gewinnt (so war es auf jeden Fall bei mir) immer mehr Freude am Streckensegelflug. Sobald man etwas Sicherheit gewonnen hat, kann man sich ja einfach mal für einen Spaßwettbewerb oder eine Quali anmelden. Das ist ein guter Einstieg in den Wettbewerbssegelflug. Ich denke es ist aber auch wichtig, unabhängig von sportlichen Herausforderungen und Erfolgen immer die Freude am Fliegen selbst beizubehalten.



Robin Horstmann, LSC Attendorn-Finnentrop e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der Doppelsitzerklasse

Sportliche Herausforderungen 2021

Sportlich gesehen war die größte Herausforderung in dieser Streckenflugsaison das inhomogene Wetter und gerade im Sommer die längeren Perioden ohne brauchbares Streckenflugwetter, hier musste man geduldig und flexibel sein und natürlich auch an den passenden Tagen Zeit haben. Da war ich coronabedingt in dieser Saison sehr flexibel.

Meilensteine

Mit Erhalt meiner Segelflugglizenz hatte ich mich gleich für einen Wettbewerb (Clubklasse Spezial) mit starkem Teilnehmerfeld angemeldet. An jedem Wertungstag konnte ich sehr viel lernen und

bei anderen Piloten beobachten, nach diesem Wettbewerb war ich noch motivierter an weiteren Wettbewerben teilzunehmen und zu versuchen große Dreiecke in der DMSt zu fliegen. Meine Meilensteine waren die Qualifikation in Bayern für die Clubklasse-DM der Junioren und die ersten angemeldeten Dreiecke mit meiner Standard Libelle in den Regionen zwischen 500–600 km.

Tipp

Gerade am Anfang auch mal einen Wettbewerb mit starkem Teilnehmerfeld besuchen um von anderen zu lernen und zu sehen, wie andere Piloten in dem gleichen Wetter fliegen und welche Entscheidungen sie treffen. Bei freien Flügen auch mal große Strecken aufschreiben, die mit einer Außenladung enden.



Katharina Milke, SFG Soest e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der Frauen

Sportliche Herausforderungen 2021

Natürlich war auch diese Saison stark von Corona geprägt. Immer wieder die Frage, was geht und was kann ich gleich abhaken. Zum Glück für mich als Pilotin eines einsitzigen Eigenstarters konnte ich schon Ende März wieder in die Luft (in den Vereinen sah es da ja ganz anders aus ...). Allerdings spielte das Wetter zunächst nicht so mit wie ich das gerne gehabt hätte. Ich habe zwar recht regelmäßig fliegen können, aber etwas Größeres, gar zum Anmelden, war von Soest aus, meinem Heimatflugplatz, nicht drin. Immer ist es dort ein kleines Glücksspiel, was überhaupt geht. Mitunter muss ich mit dem Motor gleich ins Sauerland fliegen. Aber das war zu Saisonbeginn auch noch nicht richtig aktiv, also ging es eher nach Nordosten über Oerlinghausen. Der größte Flug bis zum zweiten Drittel Mai waren 500 km zum Harz und zurück (aber frei).

Ich fliege gerne angemeldete Flüge, aber das war erst möglich, als ich Ende Mai in die Rhön zog. Was mir (und dem herrschenden Wetter) entgegenkam, war, dass bei den DMSt-Flügen jetzt auch ein Zielerückkehrflug mit entsprechender Wertung interessant wurde. Und so gab es gleich (fast zum Einstieg) einen angemeldeten Flug vom Büchig zum Klippeneck und zurück (über 564 km). So ein Flug war früher punktemäßig wenig sinnvoll, zumal da noch ein Knick wegen Stuttgart drin sein musste. Der Flug klappte im Ganzen ganz gut, nur hatte ich, als ich in der Schwäbischen Alb war, die Sorge, dass die Zeit nicht mehr reichte und ich Überlegungen anstellte, ob ich nicht besser abbrechen sollte. Wieder zu Hause konnte ich aber sogar noch ein bisschen verlängern auf 624 km; gut, dass ich nicht abgebrochen hatte!

Der nächste Tag brachte wieder gutes Wetter, allerdings war nicht klar, welche Region wohl am besten geeignet war. Zusammen mit zwei Freunden ging es erstmal nach SW (also nichts mit anmelden ...) und da das ziemlich reibungslos funktionierte, fand ich mich bald in Bruchsal wieder (meine DG fühlte sich fast noch heimisch). Von dort ging es strikt nach Osten, das war nicht ganz einfach, das Steigen war nicht so berauschend, aber irgendwie kam ich bis in die Nähe von Gunzenhausen und von dort gings ziemlich problemlos heimwärts. Am Abend dann der innere Vorwurf, hätte ich das doch mal angemeldet, half aber nichts ...

Der dritte Flug für die Wertung war dann zwei Tage später. Zunächst nach Norden bis zum Harz und dann am Thüringer Wald entlang bis kurz vor Bayreuth und noch ein paar Mal den grandiosen Thüringer Wald genutzt. Das sind besondere Flüge, die von der Optik und der Fliegerei an einer Konvergenz total schön sind.

Ja, und dann dachte ich, dass ja vielleicht noch ein paar weitere gute Flüge – vor allem angemeldete – im weiteren Verlauf des Junis möglich sein würden. Aber leider bremste mich ein gerissener Bremszug so aus, dass Mitte Juni meine Saison zu Ende war. Ich war nicht davon ausgegangen, dass ich für einen ersten Platz genug Punkte beisammen hatte. Aber da hatte ich anscheinend viel Glück, weil das Wetter in den folgenden Sommermonaten fliegerisch wenig ansprechend war ...

Meilensteine

Ich glaube, dass mein Weg ziemlich typisch für Frauen ist. Vieles, was bei Männern selbstverständlich ist, gilt bei Frauen so nicht. Dabei geht es mir nicht darum, ob Frauen besser oder schlechter fliegen als Männer. Aber unsere Startchancen sind häufig ganz andere.

Beginn des Segelfliegens bei mir mit 15 Jahren, Silber C geschafft 1972 (von Soest aus waren die 50 km nicht so einfach und ohne jede Hilfe war Thermikfliegen für mich eher ein Glücksspiel). Nach dem Wechsel ins Sauerland nach Meschede-Schüren habe ich mich um mein erstes Dreihunderter gekümmert. Auch hier gab es etliche Etappen. Mehrfach bremste mich das Wetter an der ersten Wende (BAB-Ausfahrt Alsfeld Ost) aus. Irgendwann war dann der Knoten geplatzt und ich schaffte es auf 5 km an den Platz heran (304 km waren es). Und beim nächsten Mal – eine Woche später – ganz rum und alles okay.

Der nächste Schritt war die Teilnahme am ersten Frauenwettbewerb in Oerlinghausen und ein Jahr später in Kassel. Leider waren beide Wettbewerbe mit wenig gutem Wetter gesegnet. Und das brachte mich nicht sehr viel weiter, außer vielleicht in dem Gefühl, dass ich noch viel lernen müsste ...

Dann gab es 1982 einen Einschnitt: Da ich mit zwei kleinen Kindern nach der Trennung allein war, musste ich das Segelfliegen aufhören. Die Pause dauerte 16 Jahre, bis beide Kinder volljährig waren, und da bin ich durch Zufall wieder an den Flugplatz gekommen.

Es dauerte immer noch eine Weile, bis ich regelmäßig Strecke fliegen konnte: Lizenzerneuerung, Ausbildung zur Fluglehrerin und unheimlich viele Schulflüge. Mit einer LS4 nahm ich mehrfach am Sauerlandwettbewerb teil, weniger, um da auf den vorderen Plätzen mitzumischen, sondern vielmehr, um endlich auch mal Streckenflüge machen zu können.

Den Kick gab es erst, als ich 2005 bei einem verregneten Sommerlehrgang in Blaubeuren von einem Flugplatz in Namibia hörte und auch tatsächlich dorthin fuhr. Mein erstes 500er auf einer LS3 flog ich dort, fast permanent im Gleitbereich zum Heimatflugplatz (Pokweni). Seitdem hat mich der Bazillus Namibia und längere Streckenflüge nicht mehr losgelassen. Allerdings bin ich nie zu einer Rekordfliegerin geworden, weil ich schlichtweg zu vorsichtig und zu langsam fliege, aber trotzdem habe ich in Deutschland, Spanien (Sotos), den Alpen (Sondrio, St. Auban und Ohlstadt) und natürlich Namibia großartige Flüge machen können.

Wettbewerbsfliegen ist nicht meine Leidenschaft, weil ich dann zu sehr unter Druck stehe. Es macht mir mehr Spaß, eine möglichst optimale Strecke zu fliegen – frei oder auch angemeldet. Insofern ist die DMSt für mich genau das Richtige.

Tipp

Ich möchte mich hier auf die Situation der Mädchen konzentrieren, weil es da immer wieder besondere Stolpersteine gibt:

- So viel wie möglich fliegen, möglichst viele Flugzeugmuster. Erfahrung ist wichtig! Nur dadurch geht es weiter.
- In Beziehungen klären, dass auch frau weiterfliegen kann, wenn Kinder unterwegs sind bzw. großgezogen werden müssen. Da ist es wichtig, den eigenen Freiraum zu behalten!
- Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten gewinnen. Oft trauen wir Frauen uns nicht genug zu und lassen uns auch immer wieder durch große Worte anderer einschüchtern. (Damit habe ich auch immer wieder zu kämpfen.)
- Nicht bremsen lassen im fliegerischen Engagement, weder durch Eltern und Freunde noch durch Vereinsmitglieder, die wohl eher Jungen die Streckenflüge zutrauen. (Bisweilen wird dies nicht direkt spürbar, sondern eher im Hintergrund abgehandelt.)
- Streckenflüge mit erfahrenen Pilot*innen mitmachen (auch von hinten).

- Trainingsangebote wahrnehmen (z. B. veranstaltet der AMF (Angelika Machinek Förderverein) jedes Jahr verschiedene Streckenflugtrainings nur für Pilotinnen).
- Vielleicht gar ein Förderflugzeug des AMF (auch der Landesverband NRW macht das) ergattern.
- Im OLC bzw. WeGlide Flüge mit dem eigenen Flug vergleichen. Allerdings Vorsicht: nicht sich runterziehen lassen, sondern sehen,

wo der eigene Flug schon gut war und wo frau das noch optimieren kann.

- Immer aufpassen, dass der Spaß am Fliegen im Vordergrund bleibt, allzu viel Ehrgeiz ist nur hinderlich, bisweilen sogar lebensgefährlich.
- Und vor allem: Segelfliegen ist so etwas Schönes, das lohnt immer, auch wenn gerade keine große Strecke anliegt.



Jan Knischewski, LSC Ertland e. V. 1. Platz in der Einzelwertung der Junioren

Sportliche Herausforderungen 2021

Meine beiden sportlichen Herausforderungen in diesem Jahr waren zum einen die Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften der Junioren auf Burg Feuerstein und zum anderen die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft

im Streckensegelflug der Junioren. Die Deutsche Meisterschaft der Junioren auf Burg Feuerstein war leider geprägt durch sehr wechselhaftes Wetter mit eher schwachen Segelflugbedingungen. Ich hatte mich eigentlich auf schnelle Flüge über dem Thüringer Wald gefreut, denn gerade gute Tage liegen mir ganz besonders. Leider haben sich diese Tage im Laufe des Wettbewerbs nie richtig eingestellt. Viele Tage wurden neutralisiert und es war schwierig richtig in Tritt zu kommen. Am Ende hat es dann zum 4. Gesamtplatz in der Standardklasse und der Teilnahme an der Junioren-WM im nächsten Jahr in Tschechien gelangt.

Die DMSt war die zweite große Herausforderung. Nachdem ich bei der DMSt der Junioren im Jahr 2017 bereits schon einmal den 2. Platz erzielen konnte, hatte ich mir in 2021 das Ziel gesetzt die DMSt zu gewinnen. Leider bot das Wetter in NRW in diesem Jahr selten die Gelegenheit große Dreiecke zu umrunden. Für die DMSt benötigt man im Idealfall großflächig homogenes Wetter, was leider selten der Fall war in diesem Jahr. Gerade große, angemeldete Dreiecke erfordern eine gute Streckenvorbereitung und sind häufig am anspruchsvollsten. Sie bringen aber die meisten Punkte und sind ein gutes Training für Wettbewerbe, da man gezwungen ist, auch mal durch Streckenabschnitte mit schlechterem Wetter zu fliegen. Da sind Fehlschläge schon mal vorprogrammiert. Ich kann mich da an eine Landung in Walddürn erinnern, als ich 250 km vom Startplatz Bergheim entfernt gelandet bin. Der anschließende Rückschlepp wird mir noch lange in Erinnerung bleiben. Von meinem Heimatflugplatz Bergheim gelang mir dann am 29.05. ein angemeldetes 700 km-Dreieck mit einer LS8neo. Anschließend konnte ich im Juli ein Sommerlager in Neresheim nutzen, um mit dem

Ventus ct meines Freundes Patrick noch ein 765 km-Dreieck und am nächsten Tag ein 726 km-Dreieck zu umrunden. Beide Flüge gingen dabei von Neresheim nach Osten in den Bereich Thüringer Wald und Bayrischer Wald. Mit diesen drei Flügen konnte ich die DMSt Junioren gewinnen.

Meilensteine

Als Flugplatzkind bin ich auf dem Segelfluggelände Bergheim bei Köln aufgewachsen. Bereits als Kind saß ich schon früh mit meinem Vater im Doppelsitzer und machte die ersten Flüge. Mit der Familie sind wir regelmäßig auf Meisterschaften gefahren und ich durfte oft als Helfer für meinen Vater die erste Wettbewerbsluft schnuppern. Im Jahre 2014 machte ich dann mit 16 Jahren meinen Segelflugschein. Nun konnte ich die ersten größeren Strecken von Bergheim aus durchführen. Ein großes Highlight war dann 2017 mit 19 Jahren ein 1.000 km-Streckenflug mit der LS8neo meines Vaters von Aachen-Merzbrück aus. Nach Scheinerhalt nahm ich auch regelmäßig an Qualifikationsmeisterschaften teil und qualifizierte mich bereits schon mehrfach für die Deutschen Meisterschaften. Auf der Qualifikationsmeisterschaft in Rotenburg/Wümme konnte ich im Jahr 2016 den dritten Platz belegen. Auf der anschließenden Deutschen Meisterschaft konnte ich dann im Jahr 2017 in Zwickau den 7. Platz in der Standardklasse erfliegen. Im Jahre 2018 durfte ich für ein Jahr den Nimbus 4 EP fliegen, was ebenfalls viel Spaß gemacht hat und meinen Horizont in Richtung Offene Klasse erweitert hat.

Tipp

Tipps für junge Piloten zu ihrem nächsten Wettbewerb: Als Schein-neuling und angehender Wettbewerbspilot macht man meiner Meinung nach die größten Fortschritte, wenn man im Doppelsitzer mit einem erfahrenen Streckenflieger den einen oder anderen Streckenflug macht oder im Team mit zwei Einsitzern zusammen fliegt. Das machen wir im Verein auch oft. Der Lerneffekt ist dabei enorm, gerade wenn man die Möglichkeit hat, mit guten Leuten zusammen zu fliegen. Vor dem Wettbewerb sollte man möglichst gut auf dem Muster eingeflogen sein, mit dem man an dem Wettbewerb teilnimmt. Die eine oder andere Außenlandung sollte man dabei auch schon mal gemacht haben. Der Umgang mit der Instrumentierung sollte geübt sein und das Programmieren von Aufgaben (z. B. AAT) in den Streckenflugrechner sollte kein Problem sein. Viel Flugpraxis im Frühjahr sammeln hilft um für die anschließenden Wettbewerbe gut im Training zu sein. Auch sollte man sich mit dem Wettbewerbsgebiet schon mal vertraut gemacht haben. Gerade auf Wettbewerben erlebt man Hochs und Tiefs. Man darf sich jedoch von den Niederlagen, die man am Anfang zwangsläufig einstecken wird, nicht entmutigen lassen. Der Lerneffekt auf Wettbewerben und das kameradschaftliche Miteinander gleichen die Niederlagen mehr als aus. Je mehr Wettbewerbe man fliegt, desto größer ist die Lernkurve.

VEREINSWERTUNG DMST 2021 NRW

LSC Attendorf-Finnentrop e. V.

1. Platz
Mannschaftwertung

LSC Ertland e. V.

2. Platz
Mannschaftwertung und
1. Platz
Mannschaftwertung Junioren

LSC Oeventrop e. V.

3. Platz
Mannschaftwertung

SFZ Aachen e. V.

2. Platz
Mannschaftwertung

LSG Erbslöh Langenfeld e. V.

3. Platz
Mannschaftwertung Junioren

Aus- und Fortbildung für Trainer weiterhin digital

Am Samstag, 27.11.2021, hat im Zeitraum von 10-17 Uhr die NRW-Trainerfortbildung stattgefunden. Aufgrund der weiterhin anhaltend hohen Inzidenzen habe ich mich auch dieses Jahr dazu entschieden diese Veranstaltung erneut digital abzuhalten. Zwar lässt es sich vis-à-vis einfacher diskutieren, aber dieses Format bietet auch Vorteile wie z. B. dass die An- und Abreise entfällt und wir dadurch unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten können.

Die Veranstaltung ist nicht nur als Fortbildung der bestehenden Trainer zu sehen, sondern bildet auch den letzten Ausbildungsblock des Trainerlehrgangs, der im Januar 2020 stattgefunden hat. Theoretisch ist die Ausbildung unserer Nachwuchstrainer also nun abgeschlossen; einigen fehlt nun noch die Teilnahme an einem Trainingslager oder dessen Organisation. Zahlreiche Lager sind die letzten beiden Jahre coronabedingt ausgefallen. Zukünftig werden uns also die folgenden Trainer unterstützend zur Verfügung stehen:

- Uwe Benkens
- Tobias Bieniek
- Merlin Bögershausen
- Sebastian Dirlam
- Benjamin Krug
- Carsten Richartz

Inhaltlich startet die Veranstaltung mit einem Rückblick auf das abgelaufene Trainingsjahr sowie der Planung des anstehenden Trainingsjahrs.

Folgende Maßnahmen sind für 2022 geplant:

- Anfang/Mitte Februar – Alpenflugeinweisung
- 20.02.2022 – Workshop zum Leistungssegelflug in Dinslaken
- 26.03. – 09.04.2022 – D-Kader Training in Puimisson
- 16. – 19.06.2022 – Wettbewerbstraining in Leverkusen
- Die Vorbereitungen für die LSJ-Streckenflugehrgänge in Borkenberge, Oerlinghausen und Bergheim laufen. Die Termine stehen noch nicht fest.

Die Anmeldung zu den LSJ-Streckenflugehrgängen kann in Kürze über die Internetseite der Luftsportjugend www.lsj.de erfolgen. Alle Informationen rund um das Thema Training findet ihr im Web des Landesverbands unter: <https://www.aeroclub-nrw.de/segelflug-uebersicht/leistungsport-segelflug-junioren/> Fachlich hat die Trainerfortbildung wieder vielseitige Facetten zu bieten.

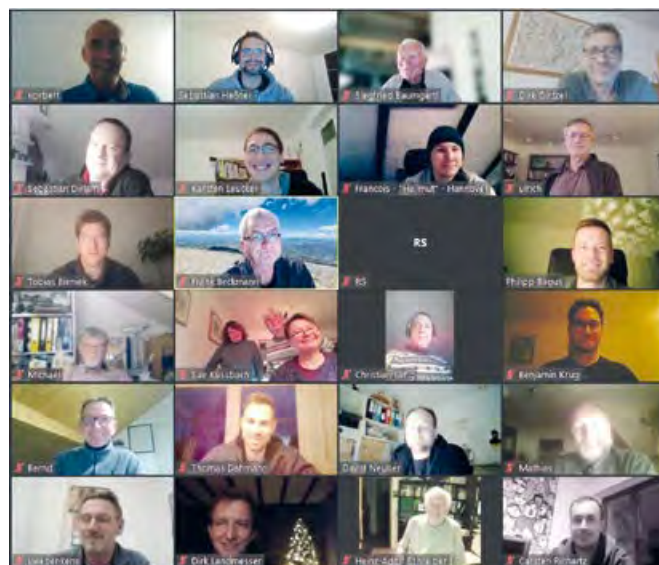
Tobias Bieniek gibt einen historischen Überblick über die Entwicklung der Klasseneinteilungen im Segelflug, der mit der Erläuterung endet, wie in der jetzigen Zeit die Indexliste berechnet wird. Wer mehr darüber lesen möchte, kann dies hier tun:

<https://magazine.weglide.org/indexliste-2022/>

Anschließend wird der Block Regelwerke (national/international) behandelt und auch hier aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet. Als Vorsitzender des Referats Regelwerk gibt Karsten Leucker einen Einblick in die derzeitige Wettbewerbsordnung und nennt Tipps und Tricks, wie man Strafpunkte im zentralen Wettbewerb vermeidet.

Fortgesetzt wird der Block von Norbert Kühne, der als Landesauswerter NRW ein Update zur Einreichung von FAI-Leistungsabzeichen vorstellt und dabei auch hilfreiche Hinweise gibt, wie man Fehler bei der Einreichung vermeidet; zur Vorbereitung ist ein Studium des aktuell gültigen Regelwerks stets zu empfehlen.

Einen Einblick in die Regelwerke des Segelkunstflugs und der Durchführung von Meisterschaften hat abschließend Sebastian Dirlam gegeben. Vollumfänglich gibt es alle Regelwerke hier zum



Screenshot während der Online-Trainerfortbildung am 27.11.2021; Foto: Sebastian Heßner

Download: <https://www.daec.de/sportarten/segelflug/download/>
Ein Thema, das selbstverständlich auf einer Trainerfortbildung nicht fehlen darf, ist natürlich die Sicherheit beim Segelflug. Seit Jahren engagieren sich die Trainer wie auch die SEKO NRW zu dem Thema, so dass teilweise Änderungen im Regelwerk für die Durchführung von Segelflugwettbewerben vorgenommen wurden, welche die Flugsicherheit nachhaltig verbessert haben. Trotzdem stagniert die Zahl von Start- und Landeunfällen. Um die Sicherheit beim Segelflug weiter zu erhöhen gibt es unterschiedliche Ansätze. Sigi Baumgartl berichtet, dass es zukünftig ein System geben wird, in dem Unfälle und auch unsichere Situationen gemeldet werden können, damit im Nachgang eine Aufarbeitung erfolgen kann.

Wir wollen uns aber nicht nur mit der Vergangenheit – also schon erfolgten Unfällen – beschäftigen, sondern zukünftige Unfälle vermeiden. Hierzu ist der Landesverband eine Kooperation mit Erik Engelsman als Flight Safety Coach eingegangen. Erik hat uns bildhaft vor Augen geführt, dass jeder Flugbetriebsteilnehmer zum Thema Flugsicherheit beitragen kann und muss. Wichtig an der Stelle ist es, zunächst ein Bewusstsein dafür zu schaffen und unsichere Situationen zu erkennen. Hierfür muss die Mentalität in den Vereinen hinterfragt und ggf. angepasst werden, um eine offene Fehlerkultur zu installieren. Bei einem Punkt waren wir uns alle einig: dass viel Übung das Fliegen sicherer macht. Um das zu erreichen kann im einfachsten Fall z. B. die Änderung des Gebührenmodells helfen, welches nicht für jeden Start zur Kasse bittet, sondern alle Starts über einen Pauschalbetrag abgibt – dann stellt sich nicht mehr die Frage, ob man bei schlechtem Wetter weitere 5 EUR für noch einen Start bezahlen möchte, sondern man startet einfach noch einmal.

Alle, deren Interesse am Thema Flugsicherheit ich nun geweckt habe, können gerne mit Erik selber in Kontakt treten. Erik steht nicht nur dem Verband beratend zur Seite oder teilt sein Wissen im Rahmen von Flugehrerlehrgängen und Trainerfortbildungen. Nein, jeder einzelne Verein in NRW kann auf Erik zugehen und einen individuellen Termin mit ihm vereinbaren, um eine Sicher-

heitskultur zu installieren. Je mehr von euch das Angebot annehmen, desto schneller erreichen wir ein gemeinsames Verständnis für Sicherheit und können die Flugsicherheit gemeinsam steigern. Kontakt: engelsman@aeroclub-nrw.de

An dieser Stelle möchte ich wieder allen Referenten und Teilnehmern für die produktive und konstruktive Teilnahme sowie die

disziplinierten Diskussionen danken. Statt des üblichen Gruppenfotos gibt es dieses Jahr nur den obligatorischen Screenshot der Videokonferenz.

Mögen alle unsere Vorstellungen in 2022 unfallfrei in Erfüllung gehen! Ich wünsche euch einen guten Start in die Saison 2022!

Sebastian Heßner, Landestrainer Segelflug NRW

Thomas Kurz

Neuer kommissarischer Vorsitzender Seko NRW

Mit Wirkung 7. Januar 2022 ist Sigi Baumgartl aus persönlichen Gründen von allen Ehrenämtern im Landes- und Bundesverband zurückgetreten. Kommissarisch übernimmt Thomas Kurz den Vorsitz der Segelflugkommission NRW bis zum Segelfliegertag NRW 2022.

Bitte wendet euch ab sofort mit Fragen und zu Belangen rund um den Segelflug an Thomas Kurz, E-Mail: kurz@aeroclub-nrw.de

Kontakt Daten Segelflug NRW

Segelflugkommission

- Thomas Kurz, kommissarischer Vorsitzender, kurz@aeroclub-nrw.de
- Tobias Bieniek, stellv. Vorsitzender, bieniek@aeroclub-nrw.de
- Norbert Kühne, kommissarisches Seko-Mitglied, Auswertung Initiative Breitensport und Auswertung der Leistungsflüge, norbert.kuehne@aerocub-nrw.de

- Jonas Lademann, Vertreter der jungen Generation, lademann@aeroclub-nrw.de

Beauftragte/Weitere

- Ralf Burmester, Vertreter Segelflug im Ausschuss unterer Luft- raum NRW (AUL), burmester@aeroclub-nrw.de
- Wolfgang Beyer, beyer@aeroclub-nrw.de
- Sebastian Heßner, Landestrainer, sebastian.hessner@aeroclub-nrw.de
- Felix Hoffmann, Bearbeitung von Individualanträgen, hoffmann@aeroclub-nrw.de
- Hermann-J. Hante, Ausbildungsleiter NRW, hante@aeroclub-nrw.de

Förderverein Leistungssegelflug NRW e. V.
www.foerderverein nrw.de



Jugendleiterlehrgang während der Pandemie – ein langer Weg zur Juleica

15 neu lizenzierte Jugendleiter:innen können endlich durchstarten!



Mit Beginn der Pandemie ermöglichte der Landesjugendring NRW für die Juleica-Lehrgänge schnell ein Online-Format. Allerdings nicht für alle Pflichtstunden. Ein Teil der Ausbildung musste demnach weiterhin in Präsenz stattfinden. Den ersten Teil im November 2020 konnten wir somit online durchführen, den zweiten Teil

im Februar 2021 leider nicht. Da die Zahlen im Februar so hoch waren, dass eine Präsenzdurchführung nicht möglich war, wurde diese auf November verschoben und war im Endeffekt mit der 3G-Regelung durchführbar.

Vom 12. bis 14.11. trafen wir uns alle in der Uerdinger Hütte in einem Dorf nahe Winterberg. Die urige Hütte versprach eine besonders persönliche Atmosphäre, denn wir waren natürlich alleine dort. Am Freitagnachmittag und -abend starteten wir gemütlich mit einem Krimi-Dinner. Die Gastgeberin Maria alias Jan Eikmeier, Mitglied der Landesjugendleitung, lud zu ihrem Geburtstag ein, obwohl kurz zuvor ihr Vater ermordet wurde. Man tauchte ein in sizilianische Gepflogenheiten, dazu wurde passend ein italienisches Menü gereicht.

Für Samstag stand eine ausführliche Erläuterung der KJFP-Fördermittel auf dem Plan. Direkt im Anschluss schauten sich die Jugendleiter:innen ihre Jugendordnungen an und verglichen diese. Dabei wurden sowohl Gemeinsamkeiten als auch Unterschiede festgestellt. Viele der Jugendordnungen haben Änderungsbedarf. Hierbei wird sie die Luftsportjugend NRW unterstützen. Neben weiteren fachlichen Themen wie Gruppenpädagogik und Leitungskompetenz war ursprünglich auch eine Wanderung auf dem Kahlen Asten geplant. Diesen Programmpunkt mussten wir leider auf-

grund des schlechten Wetters streichen. Wir sind zwar nicht aus Zucker, aber wie sagt man so schön: Man konnte die Hand nicht vor den Augen sehen. Den Abend ließen wir in einem Irish Pub in Winterberg ausklingen. Bei gutem Essen und noch besserer Musik – ein Musiker aus Irland heizte ordentlich ein – verbrachten wir einen gelungenen Abend.

Am nächsten Morgen blickte man in das ein oder andere müde Auge. Aber es muss ja irgendwie weitergehen! Wir widmeten uns verschiedenen Lebenssituationen von Kindern und Jugendlichen und ernstesten Themen wie Prävention sexualisierter Gewalt und Prävention von Rechtsextremismus. Nachdem das inhaltliche Programm abgeschlossen war, beantragten die Jugendleiter:innen über das Online-Portal die Juleica. Das Wochenende schlossen wir mit einer Feedbackrunde und einer gemeinsamen Aufräumaktion ab.

Das Fazit: Es war ein sehr lehrreiches und unterhaltsames Wochenende! Kontakte wurden geknüpft, ein Erfahrungsaustausch hat stattgefunden. Uns allen wurde wieder bewusst, wie wertvoll eine Präsenzveranstaltung doch ist!

Text: Nina Int-Veen

Wintertreffen@home



Screenshot der Teilnehmenden
des Wintertreffen@home
Foto: Constantin Budny

Als deutlich wurde, dass das diesjährige Wintertreffen aufgrund der stark ansteigenden Inzidenzen wie im Jahr zuvor nicht wie ursprünglich geplant als Präsenzveranstaltung durchgeführt werden kann, wurde kurzerhand erneut ein Wintertreffen@home ins Leben gerufen.

Nach der Anmeldung über unsere LSJ-Homepage erhielten die Teilnehmer:innen für eine vorweihnachtliche Stimmung zu Hause wieder Pakete mit verschiedenen Teesorten und weihnachtlichen Leckereien.

Am Donnerstagabend, den 16.12. wurde dann um 18:45 Uhr der Online-Raum geöffnet und die Teilnehmer:innen trudelten nach und nach ein. Manche Gesichter hatte man in diesem Jahr schon bei einigen Veranstaltungen, die glücklicherweise in Präsenz durchgeführt werden konnten, gesehen. Sobald die Runde vollständig war, begrüßte unsere Landesjugendleiterin Laura Blega alle Anwesenden und unser stellvertretender Landesjugendleiter Constantin Budny eröffnete das Wintertreffen@home mit der Frage nach dem fliegerischen Highlight jedes Einzelnen aus dem Jahr 2021.

Anschließend wurden die Teilnehmenden per Zufall in vier Kleingruppen eingeteilt, welche jeweils ein Online-Escape-Game zu lösen hatten. Hier konnte man sich neben dem gemeinsamen Rätseln auch austauschen und noch einmal besser kennenlernen. Da die Rätsel nicht immer ganz einfach waren und es einige Aufgaben zu lösen galt, dauerte das Spiel knapp zwei Stunden lang. Das Feedback der Teilnehmer:innen war durchaus positiv, sodass wir neben dem formlosen Austausch eine schöne Aktivität schaffen konnten. Nachfolgend kehrte man in die gemeinsame Großgruppe zurück und es konnte in entspannter Runde über den Luftsport und die Vereinsarbeit gesprochen werden. Ein kleiner Kreis verabredete sich darüber hinaus nach dem offiziellen Ende des Wintertreffen@home noch in einer anderen Plattform, um dort sich weiter austauschen zu können.

Es ist schön zu sehen, dass auch solche digitalen Veranstaltungen angenommen werden und man eine schöne Atmosphäre schaffen kann. Die Luftsportjugend NRW freut sich aber natürlich besonders auf die nächste Präsenzveranstaltung mit euch und hofft, dass das Wintertreffen im Jahr 2022 wie gewohnt stattfinden kann.

Text: Janina Nentwig

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG VON KINDER- UND JUGENDFREIZEITEN: KJP-FÖRDERMITTEL

Jugendleiter:innen von Mitgliedsvereinen können ab sofort wieder Fördergelder für geplante Ferienlager und Jugendausflüge etc. beantragen. Diese beziehen sich u. a. auf Unterkunft- und Verpflegungskosten, Verbrauchsmaterial, Miete sowie Sonstiges. Auf Anfrage werden die entsprechenden Formulare zugeschickt, die ausgefüllt wieder eingereicht werden. Nach einer vorläufigen Förderzusage werden

zeitnah nach Beendigung der Freizeitmaßnahme die Verwendungsnachweise wie Quittungen, Belege, TN-Liste(n) seitens der Jugendleiter:innen wieder eingereicht. Nach Prüfung der Unterlagen und Stimmigkeit werden die Fördergelder an den Verein für die Jugendgruppe ausgezahlt.

Ansprechpartnerin für weitere Informationen und zum Erhalt der Formulare: **Janina Nentwig**

NRW BEWEGT SEINE KINDER!

Liebe Luftsportfreunde,

mit dem Flieger-Kibaz habt ihr die Möglichkeit, die Fliegerei Drei- bis Sechsjährigen näherzubringen. Dieses Kinderbewegungsabzeichen wurde speziell für den NRW-Luftsport vom AEROCLUB | NRW e. V. in Zusammenarbeit mit der Luftsportjugend NRW entwickelt und besteht aus zehn Stationen, die sich allesamt auf die Fliegerei beziehen. Hierbei steht nicht die Leistung im Vordergrund, sondern verschiedene Entwicklungsbereiche wie z. B. Motorik und Wahrnehmung, die durch die einzelnen Stationen spielerisch geschult werden.

Ein von euch gewähltes Organisationsteam, welches die Abwicklung von Planung bis hin zur Durchführung steuert und koordiniert, wird von zehn Helfern eurerseits für den Auf- und Abbau sowie Betreuung an den Stationen unterstützt. Ihr habt somit nicht nur die Chance, Kleinkinder und Kinder im Vorschulalter und deren Begleitpersonen für die Fliegerei zu begeistern und somit gegebenenfalls neue Mitglieder zu gewinnen, sondern leistet einen öffentlichen Beitrag zur individuellen Persönlichkeitsentwicklung und bietet eurer Jugendgruppe eine neue Pro-

jektmöglichkeit. Materialien wie Urkunden, ein Handbuch mit den verschiedenen Bewegungsstationen, Hinweise zur Planung und Durchführung bekommt ihr kostenlos beim AEROCLUB | NRW e. V.

Aufgrund der Corona-Pandemie wurden neben den digitalen Adventskalendern 2020 sowie 2021 einige Kibaz-Variationen seitens der Sportjugend NRW und deren offiziellen Gesundheitspartnern entwickelt. Schaut für neue Aktionen in diesem Jahr gerne regelmäßig auf unsere Homepage und lasst euch inspirieren!

Ansprechpartnerin:

Janina Nentwig

Fachkraft NRWbsK!/
Sachbearbeiterin Luftsportjugendbüro

AEROCLUB | NRW e. V.

nentwig@aeroclub-nrw.de

0203/77844-31



FALLSCHIRMSPORT

Canopy Piloting Trainingscamp in Klatovy

Der Nachwuchskader im Canopy Piloting vom Landesleistungszentrum Marl war vom 29.09. bis zum 03.10. in die tschechische Republik gereist, um das letzte Trainingscamp in 2021 zu absolvieren.

Leider waren die beiden Teammitglieder Bene Lampe und Nico Vilter beruflich verhindert und konnten nicht teilnehmen. Zum Ende dieses Jahres werden diese beiden Athleten leider altersbedingt aus dem Team rotieren. Somit wurde neben den Trainingseinheiten für Bernd und Tim gleichzeitig ein Sichtungsspringen für zwei neue Aspirantinnen durchgeführt. Bestens motiviert und en-

gagiert reisten Anabel Brugger und Leonie Kusch mit an, um an ihren „Flugskills“ am Schirm zu arbeiten und diese zu verbessern. Auch der ehemalige Kaderangehörige Dennis Feldkamp reiste mit an, um an seinen Landungen zu arbeiten. Durch Felix Mauell und zwei erfahrene Swooper aus den Niederlanden, welche zwischen durch mit Rat und Tat zur Seite standen, wurde das Team komplettiert und wir konnten die Cessna C-182 durchweg laufen lassen um uns die Lüfte zu bringen.

Somit konnten bei bestem Wetter täglich mehr als zehn Sprünge von jedem durchgeführt werden und man sah von Sprung zu Sprung, oder besser gesagt von Landung zu Landung, den Erfolg



- 1: Der Nachwuchsdader des AEROCLUB NRW, Foto: Felix Mauell
 2: Anabel beim Exit, Foto: Tobi Koch
 3: Anabel am Schirm über Klatovy
 4: Bernd beim ersten Water Drag, Foto: Tobi Koch
 5: Leonie bei der Landung
 6. Ein erfolgreicher Abschluss des Trainingslagers, Foto: Kirsten Koch

jedes einzelnen. Die beiden Jungs Tim und Bernd waren schnell an dem Punkt angekommen, den bisher geflogen Turn in seiner Gradzahl zu erhöhen und somit schneller und weiter über die Landwiese zu gleiten. Dies führte die beiden sogar so weit, dass sie am dritten Tag über den Pond gingen und das erste Mal Wasser berührten. Somit wich den beiden das Lächeln aus dem Gesicht und wurde durch ein riesiges Grinsen ersetzt. Die Freude war nicht nur zu sehen, sondern auch über den ganzen Platz zu hören. Die beiden Mädels standen den Jungs aber in ihrer Performance in nichts nach und legten Traumlandungen hin. Da staunten selbst die erfahrenen Springer an der Dropzone, die zum zeitgleichen Großformationsspringen angereist waren. Auch hier war schnell klar, dass Leonie und Anabel die Geschwindigkeit beim Landen erhöhen wollten. Gut gelaunt ging es hier an die ersten Turnver-

suche. Der hoch motivierten Anabel reichte das noch nicht und es wurde kurzer Hand der Schirm gewechselt um mehr Landeperformance zu erreichen. Es war ein Genuss, diese Landungen zu filmen, auszuwerten und zu besprechen.

Es hat allen so viel Spaß gemacht und der Erfolg sollte natürlich belohnt werden. So wurden zwischendurch auch Sprünge aus der PINK Skyvan aus über 4000 Metern gemacht. Abends konnte man die Erschöpfung der Teilnehmer merken und nach bestem Essen ging es glücklich und früh ins Bett um für den nächsten Tag wieder fit zu sein.

Vielen Dank vom gesamten Team an den DAeC NRW und den Landessportbund NRW für die Unterstützung.

Text: Tobi Koch

„Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker“...

Dr. Sybille Krummacher, Vorsitzende Landesausschuss für alle Fragen der Gleichstellung (Gender) und H.-Henning Blomeyer, Vizepräsident Kommunikation und Marketing AEROCLUB | NRW tauschen sich über die korrekte Gendersprache aus.

Henning: „Zu Risiken und Nebenwirkungen fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker“ ... rät mir die Pharmaindustrie in jedem TV-Spot. Ob Reklame für Nasenspray oder ein Mittel gegen Nagelpilz – nein, ich leide nicht unter Nagelpilz. Nichts endet ohne den wohlwollenden Rat, sich nicht allein auf die Werbung zu verlassen, sondern eine *medizinische Fachkraft* zu befragen.

Na toll. Und wen frage ICH?

Mein Hausarzt ist eine *Hausärztin*, von mir liebevoll Doktor Carolin genannt. Die *Mitarbeitenden* in der Apotheke meines Vertrauens sind ausschließlich Frauen, noch nie stand ein Mann dort hinter dem Tresen. Vielleicht fühlt sich Dr. Caro tief drinnen als Mann, oder die Damen in der Apotheke definieren sich als neutral oder gar divers?

Was möchte mir die Pharmaindustrie nun sagen? Dass sie ja ‚eigentlich‘ alle Personen meint, die am Ende ihrer Vertriebskette tätig sind? Oder sollte ich auf das Fragen verzichten, da keine männliche Person zu meiner Aufklärung beitragen kann und die Expertise einer Frau weniger zählt? Fragen über Fragen. Auch die, ob ICH in meinem Text wertschätzend im Sinne des ‚Gendersprech‘ bei der kursiven Wortwahl handle?“

Darum frage ich Sybille Krummacher, Genderbeauftragte im AEROCLUB|NRW.

Sybille: „Ja, das machst du ganz hervorragend. Es geht ja beim ‚Gendersprech‘, wie du es nennst, nicht um zwanghafte Political Correctness oder um eine neue Grammatikregel, die man stur und ausnahmslos anwenden muss. Es ist ein Stilmittel, um damit auszudrücken, dass man die Vielfältigkeit derer, mit denen oder über die man gerade spricht, im Blick hat und auch wertschätzt.“

Henning: „Genau, hier komme ich noch einmal auf das anfangs gesagte ‚eigentlich‘ zurück. Auch wenn man ‚eigentlich‘ alle meint, so schließt die rein männliche Form im Text Frauen und Diverse im Grunde genommen aus. Schauen wir auf die ehemals rein männlich dominierte Bundeswehr, so stellen wir noch heute fest, dass es dort u. a. die Frau Stabsarzt gibt.“

Sybille: „Was ja immer noch der Frau die männliche Norm überstülpt. Es geht ja nicht darum, auch die Frau als (normalen?) Stabsarzt anzuerkennen, obwohl sie (nur?) eine Frau ist. Korrekt wäre Frau Stabsärztin. Mir tut es jedes Mal weh, wenn sich eine Ingenieurin gegen die weibliche Anrede wehrt mit den Worten „Nein, ich bin richtiger Ingenieur“.

Zurück zum ‚Gendersprech‘. Für eine wertschätzende Sprache gibt es ja viele Möglichkeiten. Ich persönlich finde es am sympathischsten, so weit wie möglich beide Geschlechter explizit anzusprechen – also z. B. von Pilotinnen und Piloten zu sprechen, anstatt auf geschlechtsneutrale Begriffe wie Teilnehmende oder Leserschaft auszuweichen. Bei der medizinischen Fachkraft in

deiner Apotheke passt das – hier kommt es ja in der Tat auf die fachliche Expertise der Person an und nicht auf ihr Geschlecht. Aber gerade in der Fliegerei, der immer noch das Klischee einer reinen Männergesellschaft anhaftet, ist es ungeheuer wichtig, auch die Frauen sicht- bzw. hörbar zu machen. Wie sonst sollen junge Mädchen auf die Idee kommen, dass das auch etwas für sie sein könnte?“

Henning: „An dieser Stelle finde ich es wichtig, dass sich die wertschätzende Ansprache von Frauen und Mädchen im täglichen Vereinsbetrieb fortsetzt. Das beginnt bereits mit einer gendergerechten Satzung, wie wir sie im Verband nun verwenden, und endet nicht auf dem Flugplatz, wo wir es vermeiden sollten, Aufgaben geschlechterspezifisch zu verteilen.“

Sybille: „Auf jeden Fall. Und ich halte auch nicht viel von sprachlicher Gleichmacherei. Frauen und Männer sind unterschiedlich, und das tut nicht nur dem Luftsport gut. Was nicht geht, ist ihnen deswegen bestimmte Rollen zuzuweisen oder sie gar von bestimmten Dingen auszuschließen. Pilotinnen als Pilotinnen anzusprechen wäre nur dann abwertend, wenn man damit ausdrücken will, dass sie weniger können als Piloten. Will das jemand?“

Henning: „Nein, auch wenn deine Frage ironisch gemeint ist, kann das nicht im Interesse von Vereinen sein. In allen Bereichen des Lebens gibt es (zum Glück) Frauen in Führungspositionen. Sie begegnen uns als Ärztinnen, Rechtsanwältinnen oder Vorständinnen und genauso als Busfahrerinnen oder Verkäuferinnen. Sie alle gleichermaßen wertschätzend anzusprechen sollte unser aller Anliegen sein.“

Sybille: „Aber – du hast es ja schon angesprochen – es gibt auch Menschen, die weder Mann noch Frau sind oder sich irgendwo dazwischen fühlen. Die werden in unserer Sprache tatsächlich übergangen, und das ist nicht gut. Und damit sind wir beim leidenschaftlich diskutierten Gendersternchen. Das soll mit seinen Strahlen in alle Richtungen die Vielfalt der Geschlechtsformen darstellen und wirklich alle einschließen. Ich finde es außerdem praktisch in formalen Texten wie z. B. Satzungen oder überall dort, wo die (wiederholte) Doppelnennung zu sperrig und damit nervig wird. Allerdings gefällt mir persönlich der Doppelpunkt besser, den man inzwischen immer häufiger liest. Andere bevorzugen das große Binnen-I oder ein Ausrufezeichen als auf den Kopf gestelltes i. Hier darf man gerne auch kreativ sein. Letztlich geht es immer nur um einen Denkanstoß, über die gelesenen Buchstaben hinauszudenken. Und um ein Gebot des Respekts und der Wertschätzung gegenüber den angesprochenen Personen in ihrer ganzen Vielfalt.“

Oft hilft es auch, nicht Personen, sondern ihre Tätigkeiten zu beschreiben. So, wie du es mit den Personen gemacht hast, die in deiner Apotheke hinter dem Tresen stehen. Aber es bleibt dabei: Es ist ein persönliches Stilmittel, und jeder darf machen, was er/sie will, um seine/ihre Gedanken bzw. Meinung auszudrücken.“

Henning: „Manchmal führt es jedoch zu merkwürdigen Wort-schöpfungen wie ‚Mitgliederinnen‘, ‚Krankenschwester:innen‘, ‚Ampelmenschlein‘ statt ‚Ampelmännchen‘ usw.“

Sybille: „Die kommen aber nur von – meist ideologischen – ‚Gegner-Gegnern‘, bzw. wenn man eine Regel ohne Sinn und Verstand anwendet. ‚Mitglied‘ ist tatsächlich ein geschlechtsneutraler Begriff, der alle einschließt. Krankenschwester ist schon weiblich und braucht kein ‚innen‘. Die männliche Form wäre ‚Krankenbruder‘ – was übrigens nicht verwendet wird – stattdessen spricht man jetzt von ‚Krankenpflegern‘ und (hoffentlich) ‚Krankenpflegerinnen‘. Mit ‚Ampelmenschen‘ könnte ich mich aber anfreunden. Manches ist auch einfach eine Frage der Gewohnheit.“

Henning: „Ich komme nun auf den Beginn und den Aufhänger unserer Diskussion zurück. Eine korrekte Gendersprache ist in vielen Bereichen unseres Lebens noch nicht angekommen. Ob die Pharmaindustrie nun aus Gewohnheit, Unwissenheit oder Ignoranz so formuliert wie sie es tut? Jedenfalls habe ich überhaupt kein Problem damit, der Expertise einer Frau oder einer/eines Diversen zu vertrauen, wenn ich Fragen zu Medikamenten habe. Es wird noch ein langer Weg, bis alle Individuen wertschätzend angesprochen werden.“



Es gibt es eine Vielzahl von Stilmitteln, um die gesamte Vielfalt der Menschen auch sprachlich darzustellen – die Entscheidung liegt dabei immer bei dem/der Autor:in bzw. Sprecher:in:

Sichtbarmachung der Geschlechter:

• **Zweigeschlechtliche (binäre) Schreibweisen:**

Vollständige Paarform (Doppelnennung): *Pilotinnen und Piloten*
Abgekürzte Paarformen: Als „Sparschreibung“ auf beschränktem Platz, z. B. in Formularen oder Texten mit vielen Wiederholungen auch behördlich anerkannt und verwendet, dienen der Übersichtlichkeit, können helfen, „sprachökonomisch“ zu kommunizieren.

Schrägstrich mit Bindestrich: *Piloten/-innen, Pilot/-innen*

Korrekt nach Rechtschreibregel § 106, aber lt. Duden unüblich, weil weniger „sprachökonomisch“ und nicht so flüssig zu lesen – erst recht *Pilot/-inn-/en*.

Der Bindestrich wird daher aus typographischen Gründen oft weggelassen.

Gender-Schrägstrich (Schrägstrich ohne Ergänzungsstrich):

Pilot/innen, ein/e Pilot/in; selten: Pilot/inn/en

Weit verbreitet, auch von Behörden insbes. in Listen und Formularen genutzt.

Klammern: *Pilot(in), Pilot(innen), Pilot(inn)en*

Korrekt nach Rechtschreibregeln, aber lt. Gesellschaft für deutsche Sprache „nur bedingt zu empfehlen“, da es suggeriert, dass die weibliche Form weniger bedeutend als die männliche wäre oder wegfallen könnte (in Klammern steht üblicherweise, was für das unmittelbare Verständnis nicht notwendig ist und deshalb überlesen werden kann).

„Binnen-I“: *Pilot(in), Pilot(innen), Pilot(inn)en*

Erfindung des Journalisten Christoph Busch als „Geschlechtsreifung des ‚i‘ [durch] Auswachsen zum ‚I‘ infolge häufigen Kontakts zum langen Schrägstrich“; verwendet von Schweizer Wochenzeitung WOZ (seit 1983) und Berliner Tageszeitung taz; von der Gesellschaft für deutsche Sprache nicht empfohlen.

• **Mehrgeschlechtliche Schreibweisen:**

Gender-Gap: *Pilot_innen, ein_e Pilot_in*

Erfindung des Sprachwissenschaftlers Steffen „Kitty“ Herrmann (2003) als „Verräumlichung des Unsichtbaren“.

Gendersternchen (seit 2009): *Pilot*innen, ein*e Pilot*in*

Soll als Platzhalter für alle Geschlechter/Gender im Schriftbild noch deutlicher hervortreten, um „strahlenförmig eine Diversität“ anzudeuten.

Gender-Doppelpunkt (seit 2019): *Pilot:in, ein:e Pilot:in*

Mediopunkt: *Pilot:innen, ein:e Pilot:in*

• **Neutralisierung (geschlechtlich unbestimmt):**

Bezeichnungen: Lehrpersonen, Lehrende, Lehrkräfte; Teilnehmende

Umformulierung: lehrend tätig sein; alle, die unterrichten

Mehr Informationen und Anregungen unter www.genderleicht.de

Fluglehrerauffrischungsschulung online

Vom 15.01.-16.01.2022 führte der AEROCUB|NRW Ausbildung die erste Online-Auffrischungsschulung für Fluglehrer durch.

In den Räumlichkeiten der Flugschule Mountain Flyer Aviation Service Volker Engelmann begrüßte das Ausbildungsteam Hermann Hante, Volker Engelmann und Matthias Podworny 65 Teilnehmer, die an dem Seminar teilnahmen. Interessante Themen aus den Bereichen Medizin (Flüssigkeitshaushalt im Luftsport), militärischer Flugbetrieb und die GA, Ramp-Check und Lizenzen, der Windenstart, Luftraumänderungen, die Fluglehrerausbildung in den Vereinen, Flugsicherheit, Kommunikation Funksprechpraxis, PROP-Strike und Flugunfälle wurden referiert. Besonderen Dank gilt den Referenten Prof. Dr. med. Jan Galle, Oberstleutnant Marc Thöne, Habo Brune, Werner Scheckermann und den Teilnehmern, die sich in den Diskussionsrunden eingebracht haben.

Text: Matthias Podworny; Foto: Volker Engelmann



Ein Blick hinter die Kulissen zeigt das technische Equipment, mit dem das Ausbildungsteam NRW ausgestattet ist, um die Online-Schulung standardisiert durchführen zu können.

AUS DEN VEREINEN

FSC Remscheid

50-jähriges Vereinsjubiläum FSC Remscheid e. V.

Der FSC Remscheid ist seit fünf Jahrzehnten jung und innovativ. Klaus Mathies, Vereinsgründungsmitglied und seit 50 Jahren Vorsitzender des Vereins, lud zur Jubiläumsfeier unter Corona-Hygienebedingungen Anfang November 2021 ein. Oberbürgermeister Burkhard Meast-Weisz würdigte in seinem Grußwort, dass der FSC den Namen der Stadt Remscheid durch die ganze Welt getragen hat. Die Präsidentin des AEROCUB|NRW Tamara Neumann betont: „Der FSC Remscheid zeichnet insbesondere die Nachwuchsförderung des Leistungsfallschirmsports aus. Der Verein hat dazu beigetragen, dass auch Fallschirmspringerinnen an nationalen und internationalen Wettbewerben teilnehmen und erfolgreich sein konnten.“ Über die Vereinsarbeit hinaus engagiert sich Klaus Mathies auch auf Landesebene. Als Mitglied im Landesausschuss Gender des AEROCUB|NRW kämpft er nach wie vor für die Förderung von Frauen im Luftsport, als Bezirksvorsitzender ist er Ansprechpartner für die Luftsportvereine im Raum Düsseldorf.

Vom AEROCUB|NRW nahmen Genderausschussvorsitzende Dr. Sybille Krummacher und Geschäftsführer Boris Langanke teil, ebenso der Präsident des Deutschen Fallschirmsportverbandes, Dr. Henning Stumpp. Zu den Gästen gehörten nicht nur politische und sportpolitische Vertreter sowie Vereinsmitglieder, sondern auch Förderer, Sponsoren und Freunde des Vereins, wie zum Beispiel Gunnar Gerisch, der von 1970 bis 2007 im Lehrstab des DFB war. Neben den sportlich-festlichen Reden, Ehrungen und Auszeichnungen schmückte ein musikalisches Rahmenprogramm die Jubiläumsfeier.

Geehrt wurden an diesem Abend unter anderem

- das erste Frauenformationsteam Deutschlands, das vom FSC ins Leben gerufen wurde und bei der WM in Granada 2001 in Granada startete: Birgit Powell, Kristina Monsees, Katrin Schreyer, Susanne Fleig, Frauke Lympius und Cindy Cooper wie auch ihr Videomann Wolfgang Hagedorn.



Präsidentin Tamara Neumann (r.) gratuliert dem Vorsitzenden des FSC Remscheid, Klaus Mathies, zum 50-jährigen Vereinsjubiläum.

- Peter Rast und Wolfgang Minstedt wurden 1971 und 1972 deutsche Meister im Vierer-Formationsspringen, sie sind die ältesten noch lebenden Springer des FSC. Geehrt wurden sie für den Vize World Cup 4er 1973 in Fort Brake, USA. Klaus Mathies überreichte ihnen den Originalpokal, der 48 Jahre das Vereinsarchiv schmückte.
- Moritz Friess und Lucia Lippold für ihre sportlichen Leistungen in den letzten Jahren. Die Europameisterin und schnellste Frau im Speedskydiving, Lucia Lippold, setzt sich als Trainerin für den Leistungssport aktiv für die Nachwuchsförderung im Fallschirmsport ein.

„So wie andere am Ball bleiben, bleiben wir am Schirm. Nachwuchsförderung, Frauen im Luftsport und Sportentwicklung sind Themen, die wir auch zukünftig aktiv mitgestalten werden“, sagt Klaus Mathies. Er ist stolz auf seinen Verein, auf das was sie bisher geleistet haben. Voller Tatendrang ist der FSC Remscheid bereit neue Erfolge anzugehen.

Der Luftsport ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen und Teil der großen Sportfamilie geworden. Gelungen ist das als Gemeinschaftsleistung der Sportler:innen, der Vereine und Sportverbände, die unermüdlich auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene die Sportlandschaft mitgestalten und weiterentwickeln.

Text, Foto: FSC Remscheid

LSG Paderborn e. V.

Goerdeler-Gymnasium ist neue Trägerschule der Schülerfluggemeinschaft

Kooperation zwischen Schule, Stadt Paderborn und Luftsportgemeinschaft Paderborn e. V.

Das Goerdeler-Gymnasium ist neue Trägerschule der Schülerfluggemeinschaft in Paderborn. Zur Unterzeichnung des Kooperationsvertrages zwischen dem Gymnasium, der Stadt Paderborn als Schulträger und der Luftsportgemeinschaft Paderborn e. V. trafen sich die Vertreter der beteiligten Institutionen kürzlich am Flugplatz Haxterberg.

Die Einrichtung einer Schülerfluggemeinschaft an Paderborner Schulen kann auf eine über 50-jährige Tradition zurückblicken. Sie hat den Status einer freiwilligen Schülersportgemeinschaft, der sich alle am Segelflug interessierten Paderborner Schülerinnen und Schülern ab 14 Jahren anschließen können. Im Rahmen der Kooperation können die Mitglieder der Fluggemeinschaft ab 16 Jahren zudem eine Fluglizenz erwerben.

Voraussetzung für die Ausbildung im Segelflug ist die Mitgliedschaft in einem Partnerverein, der Luftsportgemeinschaft Paderborn e. V. am Haxterberg. Dieser übernimmt die fachliche Ausbildung, zu der neben der praktischen Flugausbildung auch mehrere theoretische Ausbildungseinheiten sowie die Durchführung der theoretischen und praktischen Prüfung gehören. Das dazu notwendige Fachpersonal, eine Werkstatt sowie die Fluggeräte stellt der Verein ebenfalls für die Schülerfluggemeinschaft zur Verfügung.

Darüber hinaus gehört zu einer Schülerfluggemeinschaft eine Trägerschule, die auch die Leitung der Schülerfluggemeinschaft stellt. Nachdem die Von-Fürstenberg-Realschule – die zum Schuljahr 2022/2023 aufgelöst wird – diese Aufgabe 30 Jahre lang wahrgenommen hat, übernimmt nun das Goerdeler-Gymnasium die Funktion der Trägerschule. Zu ihren Aufgaben gehört es unter anderem, flugsportbegeisterte Schülerinnen und Schüler an den Segelflugsport heranzuführen, Klassenräume, Werkstätten oder Lehrmittel zur Verfügung zu stellen oder Fördermittel zu beantragen.

„Wir sind froh mit dem Goerdeler-Gymnasium eine Schule gefunden zu haben, die die Tradition der Segelfluggemeinschaft fortsetzt. Dies ist ein gelungenes und förderungswürdiges Beispiel



Trafen sich zur Vertragsunterzeichnung am Flugplatz Haxterberg (v. l.): Schuldezernent Wolfgang Walter; Reinhard Clermont, neuer Projektleiter der Schülerfluggemeinschaft; Günther Langer, ehemaliger Projektleiter der Schülerfluggemeinschaft; Ingo Zoyke, 1. Vorsitzender der Luftsportgemeinschaft Paderborn e. V.; Tobias Wibbe, 2. Vorsitzender der Luftsportgemeinschaft Paderborn e. V.; sowie Martin Mevius, kommissarischer Schulleiter des Goerdeler-Gymnasiums

der Verbindung von Sport und Mintfächern wie Physik, von Leben und Schule“, so Wolfgang Walter, Schuldezernent der Stadt Paderborn.

Als Schulträger fördert die Stadt Paderborn die Schülerfluggemeinschaft unter anderem durch finanzielle Unterstützung bei notwendigen Anschaffungen. Dazu zählten in den letzten Jahren etwa Anschaffungen im Sicherheitsbereich, aber auch an der Finanzierung von drei Segelflugzeugen war die Stadt Paderborn maßgeblich beteiligt.

**Text und Foto: Stadt Paderborn/Pressestelle,
Fotografin Dr. Kristina Stog**

Günther Langer – 30 Jahre Protektor der Schülerfluggemeinschaft

Die Schülerfluggemeinschaft der Schulen der Stadt Paderborn wurde seit fast 30 Jahren von der Von-Fürstenberg-Realschule als Trägerschule betreut.

Der Protektor der SFG war für diesen Zeitraum Günther Langer, der nicht nur ein sehr aktiver Segelflieger in der LSG Paderborn ist, sondern gleichzeitig als Lehrer an der Von-Fürstenberg-Realschule tätig war, was stets für eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen Schule und Luftsportgemeinschaft Paderborn sorgte. Im Jahr 2018 wurde beschlossen, dass die Paderborner Von-Fürstenberg-Realschule nach dem Schuljahr 22/23 geschlossen wird.

Diese Schließung im Blick hat sich unser Schülerflugprotektor auf die Suche nach einer neuen Trägerschule in unserer Stadt begeben. Durch die guten Beziehungen konnte das Goerdeler-Gymnasium in Paderborn als neue Trägerschule gewonnen werden.

Die Übergabe der Trägerschaft an die neue Partnerschule nahm unser langjähriger Schülerflugprotektor Günter Langer zum Anlass, seine Tätigkeit als Protektor an einen Nachfolger aus der LSG Paderborn abzugeben. Reinhard Clermont wurde auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung offiziell zum neuen Schülerflugprotektor und somit zum wichtigen Partner und Förderer der Luftsportjugend Paderborn ernannt. Auch Reinhard ist seit fast 40

Jahren Mitglied der LSG Paderborn, betätigt sich in den Sparten Streckensegelflug und Ultraleicht und wird in 2022 seine Ausbildung zum FI für Segelflug und TMG beginnen. Reinhard Clermont sieht in der guten Zusammenarbeit zwischen Luftsportvereinen und ortsansässigen Schulen eine große Chance, Nachwuchspiloten in den Sparten Modellflug und Segelflug zu gewinnen. In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass es immer schwieriger wird, Jugendliche für unseren großartigen Sport zu begeistern,

nahezu alle Vereine haben Nachwuchssorgen. Umso stolzer ist die Luftsportgemeinschaft Paderborn auf ihre große und sehr aktive Jugendgruppe, die nicht zuletzt durch Werbung an den Schulen stets neue Mitglieder findet.

Wir wünschen Reinhard Clermont „Clermi“ ein glückliches Händchen und viel Spaß und Erfolg bei seiner Tätigkeit.

Text: Julian Hilbig, Reinhard Clermont, Günther Langer

Klimasieger LSG Paderborn e. V.



Die Luftsportgemeinschaft Paderborn e. V. (LSG) stellt schon seit längerem Überlegungen an, die Energieversorgung des Flugplatzes Paderborn-Haxterberg zukunftssicher zu machen.

Stromversorgung, Heizung und Flugbetrieb sollen mittel- und langfristig so gestaltet werden, dass der Flugplatz bei erträglichen Kosten möglichst CO₂-neutral betrieben wird. Die LSG hat deshalb schon 2016/17 die Gebäudeheizung von Heizöl auf Pellets umgestellt, was bereits einiges an Brennstoffkosten eingespart hat. Weiter plant die LSG eine PV-Anlage, mit der die Stromversorgung sichergestellt werden soll. Ausgedehnte Messungen zeigen, dass das Verbrauchsprofil des Flugplatzes gut zu einer Eigenstromversorgung passt. Mittelfristig soll die Anlage dann den Strom für die Elektrifizierung für den Segelflug liefern (Startwinde, Lepo und sonstige Fahrzeuge). Die Finanzierung der Pläne erschien nicht einfach, jedoch möglich.

Der Energieversorger der Region, die Westfalen Weser Energie GmbH, veranstaltete 2021 zum 5. Mal den Wettbewerb KLIMA. SIEGER, an dem Vereine aus der Region Ostwestfalen/Lippe/Weserbergland teilnehmen dürfen. Thema des Wettbewerbs sind Konzepte, wie ein Verein den Energieverbrauch reduzieren und CO₂-neutral werden kann; Preise bis zu 25.000 € sind ausgelobt, um die Maßnahmen finanzieren zu können. Die LSG nahm an dem

- 1–4: Installation der Unterkonstruktion auf dem Vereinsgebäude
5: Deutlich erkennbarer Unterschied zwischen alter und neuer Deckenbeleuchtung.

Wettbewerb mit dem bereits ausgearbeiteten Konzept teil; niemand hatte eine Vorstellung davon, wie groß die Gewinnchancen sein könnten. Am 29. April fand die Preisverleihung statt – wegen Covid leider virtuell – und die LSG gewann den 2. Preis in Höhe von 20.000 € plus einen Sonderpreis über 5.000 €. Das war eine große Überraschung; überrascht waren die Anwesenden auch darüber, wie viele verschiedenartige Vereine es in der Region gibt, von Sport- über Tierschutz-, Heimat- und Schützenverein war alles dabei. Die Finanzierung der PV-Anlage ist jedenfalls gesichert, weitergehende Pläne können angegangen werden. Ebenfalls gefreut hat sich das Finanzamt, weil der Gewinn in einem Wettbewerb umsatzsteuerpflichtig ist. So sind am Ende alle glücklich und zufrieden.

Text: Christian Witte und Ingo Zoyke

Foto: LSG Paderborn e. V.

VFL Mönchengladbach

Einzigartiges Förderprogramm: 300 Millionen Euro für Vereine

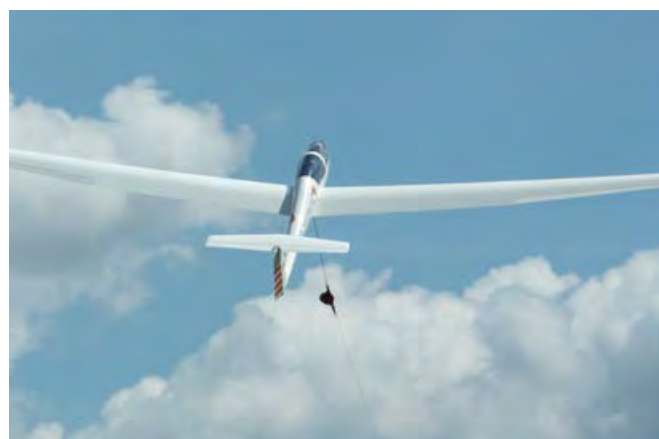
Emissionsfrei fliegen: Mit Sonnenenergie in die Luft

Im Jahre 1922 wurde der Verein für Luftfahrt Mönchengladbach, Rheydt und Umgebung gegründet. 100 Jahre später möchte der Verein einen weiteren Meilenstein in seiner Geschichte verwirklichen. Klimaschutz ist derzeit in aller Munde – er ist das bestimmende Thema in den Medien und es vergeht kein Tag, an dem nicht über die Zukunft des Planeten diskutiert wird. Auch der Verein für Luftfahrt Mönchengladbach, Rheydt und Umgebung hat die Zeichen der Zeit erkannt und setzt nun eine ganze Reihe an Maßnahmen um, die im Sinne der Nachhaltigkeit dem Natur- und Umweltschutz dienen.

Bereits beim Hallenbau im Jahre 2004 wurde zum Heizen der Werkstatt und der Aufenthaltsräume eine Wärmepumpe mit Flächenkollektoren auf dem Flugplatz verbaut. Komplett emissionsfrei fliegen ist die neue Herausforderung in unserer heutigen Zeit. Diesem Ziel sind die Vereinsmitglieder in Wanlo jetzt ein Stück nähergekommen. In Wanlo wird noch eine klassische Motorwinde mit Verbrennungsmotor verwendet. Diese Winde ist bereits über 40 Jahre alt und muss ersetzt werden.

Um komplett emissionsfrei fliegen zu können möchten die Segelflieger diese Winde mit Verbrennungsmotor gegen eine Elektrowinde austauschen. Der erforderliche Strom für den Start eines Segelflugzeuges soll mit Hilfe einer Photovoltaikanlage auf dem Hallendach erzeugt werden. Ein Stromspeicher soll überschüssigen Strom zur späteren Nutzung speichern. In Verbindung mit einem Speicher lässt sich Solarstrom auch dann nutzen, wenn keine Sonne scheint, die Solarmodule also aktuell keinen Strom erzeugen. Sollte dieser Speicher leer sein, wird der grüne Strom dann von einem Ökostromanbieter geliefert.

Um dieses Projekt finanziell umsetzen zu können, haben die Segelflieger im Frühjahr 2021 einen Förderantrag „Moderne Sportstätte 2022“ beim Land NRW gestellt. Mit diesem einzigartigen Förderprogramm unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen die Sportvereine und Sportverbände. Am 16. November 2021 kam dann das Schreiben von Frau Andrea Miltz, der Staatssekretärin für Sport und Ehrenamt.



Sie schreibt:

„Ich freue mich, dass wir mit den nun erteilten Förderentscheidungen unseren Vereinen tatkräftig unter die Arme greifen können. Wir haben uns zum Ziel gesetzt einen spürbaren Beitrag zur Modernisierung unserer Sportstätten in Nordrhein-Westfalen zu leisten. Dies ist uns mit diesem Förderprogramm gelungen.“

Mit einem bisher in Nordrhein-Westfalen einzigartigen Förderprogramm für Sportstätten stärkt das Land seine Stellung als Sportland Nummer Eins. Insgesamt 300 Millionen Euro stehen im Rahmen des Programms „Moderne Sportstätte 2022“ zur Verfügung, von denen Sportvereine und -verbände profitieren können.

Ansprechpartner Verein für Luftfahrt:

Michael Kalkreuth, Vorsitzender,

E-Mail: m.kalkreuth@t-online.de

Arend Dechow, Pressereferent Verein für Luftfahrt,

E-Mail: Arend.Dechow@gmail.com

Foto „Windstart“ im Anhang von Arend Dechow

www.segelflug-mg.de

Text: Arend Dechow



Bislang 1,2 Mio. Euro für NRW Luftsportvereine Förderprogramm Moderne Sportstätte 2022

Vom 1. Oktober 2019 bis zum 31. Januar 2022 konnten Sportvereine Zuschüsse für die Sanierung und Modernisierung ihrer Sportstätte beantragen. Im Rahmen dieser Landesförderung NRW haben Mitgliedsvereine des AEROCLUB|NRW insgesamt 2.474.899,00 EUR Gesamtausgaben geltend gemacht, davon sind 1.667.133,00 EUR als Förderung bewilligt worden – insgesamt also 67 %, wobei sich die Bandbreite zwischen 90 % und 50 % bewegt (Stand Januar 2022).

„Die bisherige Resonanz bestätigt meinen Eindruck, dass dieses Sonderprogramm von Beginn an als Glücksfall für den organisier-

ten Sport einzustufen ist. Denn mit den insgesamt 300 Millionen Euro können viele Sportstätten in einen optimalen Zustand versetzt werden, so dass unsere NRW-Sportvereine mit ihren umfassenden Angeboten für die Menschen vor Ort ein langfristiger Begleiter bleiben. Damit die Vereine die zur Verfügung gestellten Gelder für überfällige Sanierungsmaßnahmen aber auch nutzen, sind natürlich engagierte Stadtsportbünde sowie Kreissportbünde mit ihren Stadt- und Gemeindesportverbänden als starke Partner gefragt“, so LSB-Präsident Stefan Klett.

Interview

Gerhard Boll - Ein Prüfer geht in den Ruhestand

Rund 50 Jahre lang war Gerhard (Gerd) Boll als Prüfer für die Technik des AEROCUB|NRW im Einsatz. 2021 hat er seine letzte Prüfung abgenommen. Im Rahmen einer coronakonformen Ehrungsfeier in der Geschäftsstelle in Duisburg dankten Walter Linden, Vorsitzender des Technischen Ausschusses, und Geschäftsführer Boris Langanke Gerhard Boll für seinen unermüdlichen Einsatz über fünf Jahrzehnte für die Luftsportvereine in NRW.

Herr Boll, wie viele Fallschirme haben Sie in Ihrem Leben schon geprüft?

Puh ... eine persönliche Statistik führe ich nicht, aber ich müsste so um die 10.000 Schirme geprüft haben.

Wie kam es dazu, dass sie Fallschirmprüfer geworden sind?

Als ich 1965 zu Bundeswehr ging, hatte ich bereits meine Packlizenz vom AEROCUB|NRW und reichlich praktische Erfahrungen im Fallschirmpacken in der Werkstatt meines Vereins gesammelt. Auf dieser soliden Grundlage baute ich weiter auf. Die Bundeswehr schickte mich für weitere technische Lehrgänge an die technische Schule in Fassberg. Unter anderem wurde ich dort zum Flugausrüstungsprüfer ausgebildet. Über die Bundeswehr habe ich alle Packprüfungen mitgemacht und war zum Schluss Abteilungsleiter für Rettungs- und Sicherheitsgeräte. Dazu gehörten neben den Fallschirmen auch zum Beispiel Schwimmwesten, Schleudersitze und Sicherheitswesten. Damals wurde all das noch über die Bundeswehrwerkstatt abgewickelt, in der ich bis zum Austritt 1970 tätig war. Bis 1998 war ich dann Flugausrüstungsprüfer für Rettungs- und Sicherheitsgeräte bei der Firma Rhein-Flugzeugbau. In der Produktion habe ich auch mitgearbeitet. Es hat mich interessiert, woher die Schirme kommen und wie sie zusammengebaut werden. Durch diese Arbeit habe ich ein bisschen mehr Gefühl dafür bekommen, worauf es beim Packen und Prüfen eines Rettungsfallschirms ankommt. In dieser Zeit wurde ich auch für den AEROCUB|NRW als Prüfer tätig. Als Prüfer ist man immer Ansprechpartner, immer in Kontakt mit den Vereinen.

Als Prüfer für den Verband haben Sie auch Prüfungen von Fallschirmwarten abgenommen. Wie geht das?

Wenn ein Verein einen neuen Schirmtyp bekommt, kann ein Fallschirmprüfer den Packer auf das neue Muster einweisen. Danach legt der Packer eine praktische Prüfung ab. Wenn die Prüfung bestanden wurde, stellt der Prüfer ein Prüfungszeugnis aus. Damit kann sich der Packer den neuen Fallschirmtyp in seinen technischen Ausweis schreiben lassen. Erst mit dem Eintrag in den Ausweis gilt die Packerlaubnis zu diesem Muster. Das ist auch versicherungstechnisch relevant. Ich kann aus meiner Sicht sagen, dass ich immer ein gutes Vertrauensverhältnis zu den Vereinen und vor allen Dingen zu den Packern hatte und pflegte. Sie konnten mich immer anrufen, wenn sie Fragen hatten. Ein Beispiel: Ein Packer rief an und fragte „Hör mal, ich habe ein Loch im Schirm gefunden, was nun?“ Wenn ich die Leistung des Packers kannte und das Loch klein war, gab ich ihm klare Anweisung, wie er das Loch selbst kleben durfte. Wenn ich den Packer und seine Leistung nicht kannte, riet ich ihm vorbeizukommen, damit wir es uns gemeinsam anschauen konnten. Lizenzierte Packer dürfen an Fallschirmen kleine Reparaturen machen. Ich habe seit jeher Wert daraufgelegt, dass die Packer auch



von links:
Manuela Steininger,
Gerhard Boll,
Marcus Maul,
Walter Linden,
Boris Langanke,
Pamela Surmiak

die Vorschriften zum Flicken und Kleben kennen und exakt nach diesen Vorgaben arbeiten. Löcher müssen richtig repariert werden. Wichtig ist es zu wissen: Ein Loch ist, wenn mehr als zwei Fäden nebeneinander gerissen sind.

Der Kontakt zu den Vereinen und den Packern hat sich über die Jahre vertrauensvoll aufgebaut. Und wenn ich vor Ort war, dann habe ich ja auch gesehen, ob vernünftig gepackt wurde, ob das Untersuchen des Schirms präzise ablief. Durch meine Ausbildung bei der Bundeswehr war ich Präzision gewohnt. Das habe ich auch versucht mit weiterzugeben. Jeder Packer sollte wissen, wie eine Schlaufe beim Packen zu den Fangleinen liegen muss. Oder Einschlaufen, wie man das macht, damit das sauberer ist. Manchmal gab es Fälle, in denen noch entwirrt werden konnte, wenn der Prüfer die Fertigkeit dazu hatte. Entwirren ist eine besondere Sache. Ja, es ist selten. Aber meiner Meinung nach sollte trotzdem jeder Fallschirmwart entwirren können.

Das alles habe ich in die Vereine gebracht. Die Ausbildung und Lehrgänge zum Fallschirmpacker sind erforderlich und wichtig. Die Fachkompetenz entwickelt jeder Fallschirmwart weiter, indem sein Grundwissen mit theoretischem Fachwissen angereichert wird und im Praxisbetrieb seine Fertigkeiten präzisiert.

Was braucht ein Fallschirmwart zum Fallschirmpacken?

Aus meiner Sicht ist das Wichtigste: Ernsthaftigkeit bei der Arbeit, das gültige Gerätehandbuch, ein Raum mit einem Packtisch und die Schirme, die gepackt werden müssen. Im Gerätehandbuch des Herstellers ist der gesamte Packvorgang Schritt für Schritt für den jeweiligen Schirmtypen beschrieben und wird detailliert auch auf Fotos gezeigt. Da die Packer nicht ständig packen, rate ich jedem, der nach einem halben Jahr wieder einen Schirm auf den Tisch bekommt: Nimm das gültige Gerätebuch zur Hand. Denn es ist kein Manko, wenn man bei den ersten Schirmen nach so langer packfreier Zeit jede Seite des Handbuchs durchgeht und packt, wie es da steht und abgebildet ist. Ich habe alle Packlizenzen auch für die internationalen Schirme und ich nehme immer das gültige Gerätehandbuch dazu. Das sogenannte „Freihandpacken“, also das Packen ohne Handbuch, versuche ich selbst nach Möglichkeit zu begrenzen.

Welchen Tipp geben Sie frisch lizenzierten Prüfer:innen?

Das Wesentliche ist auch hier Ernsthaftigkeit und gültige Handbücher. Dazu kommt, dass es ratsam ist, so früh wie möglich ein eigenes Netzwerk aufzubauen. Also Kontakt zu den Vereinen pflegen, den Kontakt zu den Fallschirmpackern der Vereine das ganze Jahr über halten.

Ab jetzt beginnt ihre prüffreie Zeit. Herr Boll, was machen Sie nun?

Keine Sorge, Langeweile krieg ich so oder so nicht. Meine Frau und ich sind seid eh und je in einem Karnevalsverein – das muss auch sein. Mein Hobby ist der Garten. Sobald das Frühjahr kommt, bin ich draußen.

Fragen, Foto: Daniela Blobel

Prüfer Gerhard Boll

1965 – 1970 Bundeswehrzeit, Einweisung LBA-Prüfer, Ausbildung bei Brüggemann-Brandt

1970-1998 Rhein-Flugzeugbau, Flugausstattungsprüfer, Einweisungslehrgänge in Deutschland und USA, fachbezogen Rettung und Sicherheit im Flugzeug

1970 - 2021 ziviler Prüfer

Nachruf

Willi Flosbach

Unser Fliegerkamerad und Ehrenmitglied Willi Flosbach ist am Freitag, 10. Dezember im Alter von 86 Jahren überraschend verstorben.

Willi war seit 1965 Mitglied im Luftsportverein Wipperfürth e. V. Neben seinen Berechtigungen PPL A, PPL B und PPL C besaß er die Ballonfahrt- und Lehrer-Lizenz. Er hat viele Jahre im Vorstand und erweiterten Vorstand seines Vereins mitgearbeitet und war einige Jahre Geschäftsführer in der damaligen Bergischen Schulflug Gemeinschaft e. V. Im LSV Wipperfürth hat er die Ballonsportgruppe gegründet und viele Jahre geleitet.

Seinen Lebenslauf zeichnen viele engagierte Aktivitäten für den Luftsport in NRW aus, auch auf Verbandsebene für den AEROCLUB|NRW

- Prüfer Winden und Startgerät
- Prüfer Ultraleicht
- LBA-lizenzierter Prüfer Motorsegler, Segelflugzeuge, Heißluftballone
- LBA-lizenzierter Prüfer für Heißluft-Luftschiffe
- LBA-anerkannter Prüfer für Großmodelle über 150 kg, tätig im LTB LBA
- Er hat mit dem DAeC-Luftsporttheräpübüro und dem LBA das „Vereinfachte Verfahren“ für die Zulassung von Modellen >25 kg bis 150 kg entwickelt
- Er war Organisator und Dozent für Wartlehrgänge etc.
- DAeC/Landessportbund Ausbildung von Prüfern
- Stellvertretender Prüfleiter des Landesverband-LTB
- Aufbau einer Propangas-Tankanlage am Flugplatz
- Engagement im Lärmschutzbeirat seit 1988
- Mitglied im Ehren- und Schlichtungsausschuss des LSV Wipperfürth
- Flugleiter

Für seine Aktivitäten im Verein insbesondere als Werkstattleiter wurde Willi 1998 mit der Verdienstnadel des Stadtsportverbandes Wipperfürth ausgezeichnet. Am 21.03.2003 erhielt Willi die Plakette in Gold des AEROCLUB|NRW für mehrjährige ehren-



amtliche Tätigkeit an verantwortlicher Stelle und 2010 die Silberne Ehrennadel mit Urkunde für Verdienste um den Luftsport in Nordrhein-Westfalen in den Gremien des Landesverbandes. Am 14.3.2014 wurde Willi zum Ehrenmitglied ernannt.

Die fast schon familiäre Gemeinschaft mit den Fliegerkamerad*innen war für Willi ein wichtiger Teil seines Lebens, den er sehr geschätzt hat.

Er war uns allen ein guter Freund. Er war und bleibt ein wichtiger Teil unseres Lebens, den wir sehr schätzen.

Wir werden ihn vermissen und ihm ein Andenken bewahren.

Vorstand Luftsportverein Wipperfürth e. V. und Geschäftsführendes Präsidium des AEROCLUB|NRW e. V.





NRW AKTIV

13.9.2021–16.01.2022

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

Ausbildung

18.10.–19.10.2021 Matthias Podworny, der Luftsportverband RLP und Baden-Württemberg sowie die Fa. Eisenschmidt tauschen sich in Bad Soberheim über digitale Fortbildungen aus.

26.10.2021 Matthias Podworny und Hermann Hante besprechen Themen für den Newsletter sowie Termin Fluglehrer-Auffrischungsseminar 2022 ab.

26.10.2021 Matthias Podworny, Boris Langanke, Hermann Hante und Eric Engelsmann führen eine Online-Sitzung zum Thema Flugsicherheit durch.

29.10.–31.10.2021 Matthias Podworny nimmt am 97. Motorfliegeertag des BUKO Motorflug in Kassel teil.

13.11.2021 Matthias Podworny und Volker Engelmann nehmen am Digital Fly-In der Fa. Eisenschmidt als Referenten teil.

03.12.2021 Matthias Podworny und Hermann Hante besprechen die Themen der Bezirksausbildertagung.

04.12.2021 Matthias Podworny und Hermann Hante führen durch die Online-Tagung der Bezirksfluglehrer.

12.01.2022 Erster virtueller Lean Coffee Ausbildung, unter Leitung von Volker Engelmann und Hermann-J. Hante.

15.01.–16.01.2022 Matthias Podworny, Volker Engelmann und Hermann Hante führen das erste Online Fluglehrerauffrischungsseminar 2022 durch.

Frauen im Luftsport

11.10.2021 13. Sitzung des Genderausschusses unter Leitung von Sybille Krummacher

03.11.2021 LSB-Workshop „Der Veränderungsprozess in meiner Sportorganisation“; Tln. Sybille Krummacher (Vorsitzende Gender-Ausschuss)

15.11.2021 LSB-Workshop „Initiative ergreifen“; Tln. Sybille Krummacher (Vorsitzende Gender-Ausschuss)

30.11.2021 LSB-Workshop „Korrekt genders? Wie genau und warum eigentlich?“; Tln. Sybille Krummacher (Vorsitzende Gender-Ausschuss)

Geschäftsstelle

10.11.2021 DSGVO-Online-Audit der Mitarbeiter:innen der Geschäftsstelle unter Leitung von Verbandsjustiziar Patrick Kreimer

Kommunikation und Marketing

28.09.2021 Virtueller Lean Coffee PR, Thema: Mitgliederzuwachs durch neue Homepage, Gendergerechte Sprache bei der Mitgliederbewerbung

26.10.2021 Virtueller Lean Coffee PR unter Leitung von Vizepräsident H.-Henning Blomeyer, Thema: Regionale, überregionale Veröffentlichungen

06.11.2021 PR-Workshop mit 24 Teilnehmenden, Thema: Luftsport sichtbar, Referenten waren Philipp Exner (VfF Marl), Christian Schäfer (AC Mülheim), Guido Hartmann (FG Datteln-Bork)

30.11.2021 Virtueller Lean Coffee PR unter Leitung von Vizepräsident H.-Henning Blomeyer, Thema: Umgang mit negativer Kritik (u.a. Social Media)

28.12.2021 Virtueller Lean Coffee PR unter Leitung von Vizepräsident H.-Henning Blomeyer, Thema: Bildrechte

Luftsportjugend NRW und NRW bewegt seine KINDER!

16.09.2021 Digi Date – Gesundheitskompetenz junger Menschen stärken, Kinder- und Jugendschutz umsetzen. Janina Nentwig hat teilgenommen.

26.–27.10.2021 Arbeitstagung der Fachkräfte der Jugendarbeit und Fachkräfte NRW bsk! in Hachen. Nina Int-Veen und Janina Nentwig haben teilgenommen.

29.10.2021 Arbeitstreffen der Landesjugendleitung NRW und den Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle Nina Int-Veen und Janina Nentwig 12.11.–14.11.2021 Jugendleiterlehrgang 2021/2022

14.12.2021 Online Planungstreffen Streckenfluglehrgänge 2022

16.12.2021 Wintertreffen@home der Luftsportjugend NRW

Motorflug, Ultraleichtflug

17.–18.12.2021 Sitzung der Motorflug- und Ultraleichtflugkommissionen unter Leitung von Volker Engelmann und Christian Schücker, Ausbildungsleiter Hermann-J. Hante hat teilgenommen.

Präsidium/Geschäftsleitung

28.09.2021 Online-Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

06.11.2021 Remscheid, 50j. Vereinsjubiläum des FSC Remscheid. Tamara Neumann, Sybille Krummacher, Dr. Ralf Flügge und Boris Langanke gratulierten persönlich vor Ort.





09.11.2021 Online-Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums
10.11.2021 DSG-VO-Schulung der MA:innen durch Patrick Kreimer (online)

11.-12.11.2021 Braunschweig, Boris Langanke nahm an der DAeC-Geschäftsführertagung teil.

13.11.2021 Sitzung des GP (online)

13.11.2021 Online-Sitzung des Präsidiums

17.11.2021 Ratingen, Sitzung der Ständigen Konferenz der Bünde und Verbände

20.11.2021 Tamara Neumann nahm an der Online-Mitgliederversammlung des Sportbildungswerk NRW teil.

07.12.2021 Duisburg, Mitgliederversammlung der Sporthilfe

10.11.2021 Schatzmeisterin Evelyn Höfs nahm an der Dekadenstrategie-Veranstaltung LSB NRW (Online) teil.

Segelflug

05.-07.11.2021 Aachen, Workshop Bundesausschuss Flugsicherheit. Für NRW hat Thomas Kurz teilgenommen.

09.12.2021 Videokonferenz der Seko NRW

13.01.2022 Videokonferenz der Seko NRW

Technik

23.09., 28.10.2021 Sitzungen des Technischen Ausschusses unter Leitung von Walter Linden

24.11., 8.12.2021, 5.1.2022 Lean Coffee Technik unter der Leitung von Vizepräsident Jan Frese und Marcus Maul, Leiter der Technischen Betriebe

Matthias Podworny

Stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Motorflug

Auf dem 97. Motorfliegetag in Kassel am 30.10.2021 wurde Arnold Grubek zum 1. Vorsitzenden und Matthias Podworny zum stellvertretenden Vorsitzenden der Bundeskommission Motorflug gewählt. Im AEROCLUB|NRW ist Matthias Podworny seit 2017 Vizepräsident Ausbildung und zuständig für das Ressort III: Ausbildung und Flugsicherheit. „Hier haben wir die Aufgabe, unsere Mitglieder auf nationaler und internationaler Ebene zu vertreten“, so Podworny. Die Ausbildungsprogramme werden in Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern in der Geschäftsstelle in Duisburg auf dem neuesten Stand gehalten, um die Mitglieder in allen Fragen der Lizenzierung zu unterstützen. In vielen Gremien ist Matthias Podworny als Berater tätig, beispielsweise hat er am Fragenkatalog des DAeC mitgearbeitet für das Fachgebiet Luftrecht.

Steckbrief

- seit 2021 stellv. Vorsitzender der DAeC Bundeskommission Motorflug
- 2020 durch die Ausbildungsleiter Bezirk 15 zum Bezirksausbildungsleiter gewählt worden
- 2018 Bundesausbildungsleiter Motorflug (Referent Ausbildung BUKO Motorflug)
- seit 2017 Vizepräsident Ausbildung des AEROCLUB NRW e. V.
- 2015 Ernennung zum ATO-Beauftragten und stellvertretenden Landesausbildungsleiter NRW
- stellvertretender Ausbildungsleiter in der DAeC Bundeskommission Motorflug



- 2014 Ernennung zum Fachausbildungsleiter Motorflug
- 2012 Erweiterung der Prüferberechtigung als Prüfer FIE (Fluglehrer)
- 2009 Anerkennung als Prüfer bei der Bezirksregierung Münster für Motorflug
- 2008 bis 2014 Vorsitzender der Motorflugkommission NRW
- 2006 bis 2008 im Vorstand der Motorflugkommission NRW
- seit 1991 Mitglied in der Luftsportgemeinschaft Lippe-Südost. Bis heute: ehrenamtlicher Fluglehrer, geschäftsführender Flugleiter, stellvertretender Ausbildungsleiter

Eure Ansprechpartner:innen

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

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

Daniela Blobel
Stellvertretende Geschäftsführerin
· Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 0203 / 77844-52
blobel@aeroclub-nrw.de

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

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

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

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

Janina Nentwig
Fachkraft NRW bewegt seine KINDER!
Tel.: 0203 / 77844-31
nentwig@aeroclub-nrw.de

Julian Hilbig
Leiter CAO
Tel.: 0203 / 77844-25
hilbig@aeroclub-nrw.de

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

Jan Westphal
Koordination Prüfaufträge und Abrechnung
Tel.: 0203 / 77844-22
pruefleitung@aeroclub-nrw.de

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



Luftsportjugend NRW

Nina Int-Veen
Jugendbildungsreferentin
Tel.: 0203 / 77844-32
nina@lsj.de
int-veen@aeroclub-nrw.de

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

Luftsportschule des Verbandes

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

Impressum

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

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

Redaktionsleitung
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
Fallschirmsport Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Förderverein für Leistungssegelflug
NRW e. V. info@foerdervereinrw.de
Fragen der Gleichstellung
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend Laura Blega,
laura@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug Evelyn Höfs,
wue.hoefs@t-online.de
Motorflug, Ultraleichtflug
Volker Engelmann, Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug Thomas Kurz,
kurz@aeroclub-nrw.de

Technik Jan Frederik Frese,
frese@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

Verlag
Equip Werbung & Verlag GmbH, Bonn
Gestaltung Britta Schönecker,
Büro für Gestaltung
Druck Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat Georg Bungter, Heike Schiemann

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

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

F3C/N Experience-Day 02. April 2022



Wir freuen uns, dass wir in diesem Jahr mal wieder einen Experience-Day anbieten können. Im Rahmen eines F3C/N-Trainings-treffens besteht am Samstag, dem 02.04.2022, die Möglichkeit für jeden an dieser schönen Sportart Interessierten sich vor Ort zu informieren und auch selbst zu fliegen. Alle anwesenden Piloten und Punkwerter stehen mit Rat und Tat zur Verfügung und versuchen all eure Fragen zu beantworten. Ein großer Dank geht an den MFC Grundig e. V. in Langenzenn, der uns für dieses Treffen den Platz zur Verfügung stellt.

Bitte macht regen Gebrauch von diesem Angebot, wir würden uns sehr freuen! Zur evtl. Kontaktnachverfolgung möchte ich euch lediglich bitten, euch auf unserer Homepage unverbindlich anzumelden. Dort findet ihr auch alle Infos zu den Wettbewerben:

<https://dm-modellhubschrauber.de/>

Informiert euch dort auch bitte kurz vor dem Treffen über eventuelle neue Corona-Verordnungen, an die wir uns natürlich halten müssen.

Jürgen Eichel

Meilenstein für den Modellflug

Antrag auf Betriebserlaubnis beim LBA abgegeben

In enger Abstimmung mit der Bundeskommission Modellflug hat der MFSD am 15. 12.2021 den Antrag auf Erteilung der Erlaubnis des Betriebs von Flugmodellen im Verbandsrahmen beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) eingereicht. Uwe Schönlebe, Vorsitzender der Bundeskommission Modellflug, freute sich: „Der MFSD als bundesweit tätiger Modellflugsportverband des DAeC ist für die Antragseinreichung prädestiniert. Der Antrag ist so ausgestaltet, dass ebenso die Modellflugsportler aller regionalen Landesluftsportverbände von ihm profitieren können.“

In einem Kick-off-Meeting des LBA und BMVI (jetzt BMDV) am 03.12.2021 wurde den Verbänden zuletzt behördenseitig die Zuständigkeit des LBA für die Erlaubniserteilung verbindlich mitgeteilt und die Sachbearbeiter vorgestellt. Ferner konnten Fragen zur konkreten Antragseinreichung gestellt werden. Es wurde nochmals konkretisiert, dass es Aufgabe der erlaubnisansuchenden Verbände sei, den in ihren Verbänden praktizierten Modellflug mittels sog. „verbandsinterner Verfahren“ zu beschreiben, die zur bekannten positiven Sicherheitsbilanz geführt haben.

Diese Aufgabe haben die Bundeskommission Modellflug und der MFSD in den letzten dreieinhalb Jahren bereits wahrgenommen und die „Standardisierten Regeln für Flugmodelle“ (StRfF) entwickelt, die Hauptbestandteil des eingereichten Antrages sind. Die Aufgaben, die sich aus der Betriebserlaubnis ergeben, können im MFSD zentral und fachbezogen erledigt werden. Zu diesem Zweck wird das Referat Recht im MFSD durch eine weitere hauptamtliche Stelle ausgebaut.

Das LBA hat in Aussicht gestellt, dass die Betriebserlaubnis für den MFSD ggf. schon im Frühjahr 2022 erteilt werden könnte. Ab dem Zeitpunkt der Erlaubniserteilung würden dann die StRfF gelten, die nicht nur die bisherigen Modellflugregelungen abbilden, sondern an einigen Stellen sogar Verbesserungen für den



MFSD-Vizepräsident und DAeC-Mitarbeiter Sebastian Brandes (rechts) gemeinsam mit Michael Thoma, ebenfalls DAeC-Mitarbeiter, auf dem Weg zum LBA

Modellflug bringen. Der Kenntnissnachweis für Modellflieger wird dann durch eine neue Version ersetzt werden, der auf die StRfF angepasst ist. Der Kompetenznachweis A1/A3 wird für den Modellflugbetrieb im Rahmen der Verbandsbetriebserlaubnis keine Rolle spielen und wird insoweit nicht benötigt. Er kann jedoch für Modellflug im Ausland ggf. zweckmäßig bleiben.

Die Bundeskommission Modellflug und der MFSD sehen in der Antragsstellung den Abschluss einer sehr umfangreichen Arbeit zur Sicherung der Zukunft des Modellflugs in all seinen Facetten und Erscheinungsformen. „Eben gerade diese Vielfältigkeit zu erhalten und im Wesentlichen ohne spürbare Einschränkungen für die Zukunft weiterhin zu ermöglichen, war jedem Beteiligten ein großes Anliegen“, so Ralf Bäumener, Präsident des MFSD. „Wir hoffen nun, dass die Genehmigungsbehörde unseren Antrag gut nachvollziehen kann und ohne größere Veränderungen die Verbandsbetriebserlaubnis erteilt.“

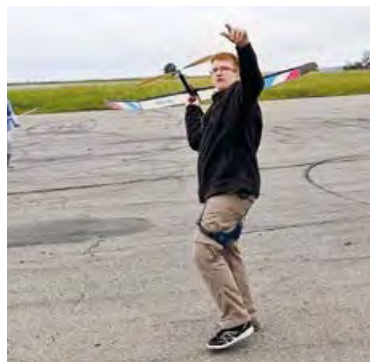
Sebastian Brandes, Vizepräsident des MFSD

Florian Jäckel gewinnt die Junioren-Wertung des F1B-Weltcups

Sehr gutes Abschneiden der deutschen Freiflieger beim Gesamtweltcup 2021

Florian Jäckel, 15 Jahre, aus Dresden, gewann 2021 den Freiflug-Weltcup in der Gummimotorklasse F1B-Junioren. Er startete in fünf Wettbewerben: zwei in Tschechien, zwei in Polen, einer in der Schweiz und gewann alle. Und in der Gesamtwertung mit all den Experten kam er auf Platz 17. 45 Weltcup-Wettbewerbe wurden von der FAI 2021 weltweit ausgetragen, wobei die Saison wegen Corona erst im Juli beginnen konnte. Nur wer die erste Hälfte des Teilnehmerfeldes erreicht, bekommt Punkte – dies waren 31 Junioren. Lara Maria Horak (MFSD) erreichte Platz 3. Bei den Senioren kam Bernd Silz (RP) auf Platz 5. Er ist seit vielen Jahren immer unter den ersten zehn des Weltcups zu finden. Bernd Silz ist 79 Jahre alt – ein schönes Beispiel, welche große Altersspanne der Freiflugsport abdecken kann. Alexander Andriukov (USA) war weltweit der beste F1B-Pilot.

In der Elektroflugklasse siegte Varadi Mihaly (HUN), Dritter wurde Andreas Lindner (SN). Er gehört nicht nur zur F1Q-Spitzenklasse, sondern ist auch bei der Förderung der relativ neuen Klasse und der Regelentwicklung aktiv. Die größte Freiflugklasse sind die



Florian Jäckel beim Start seines Gummimotormodells F1B

Segler F1A. Hier kamen 228 Sportler in die Punkteränge. Zum achten Mal innerhalb von 29 Jahren war Per Findahl (SWE) der Weltbeste. Bester Deutscher war hier Frank Adametz (BW).

Bei den Verbrennungsmotoren F1C gewann Darijo Jermol (CRO), Dittmar Meissnest (BW) wurde Zwanzigster. Kein Starter aus Deutschland kam bei den Hangfliegern F1E in die Punkteränge, den Weltcup gewann Jean-Luc Drapeau (FRA).

Bernhard Schwendemann

Segelflughbücher

EQIP
WERBUNG & VERLAG GMBH

Sprottauer Str. 52 · 53117 Bonn – Germany
Tel. +49.228.96699011 · Fax +49.228.96699012
equip@equip.de · www.equip.de



Alle Preise zzgl. Versandkosten



Wolfgang Binz
Glasflügel
Eugen Hänle –
Der Pionier des GFK-Flugzeugbaus

Die Geschichte des genialen Pioniers Eugen Hänle, seiner Firma Glasflügel und den bis heute erfolgreichen und beliebten Segelflugzeugen. 272 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover 487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
ISBN 978-3-00-069412-7
59,00 €



Wolfgang Binz **Neu**
Glasflügel Sailplanes
Eugen Hänle –
Pioneer in Fiberglass Aircraft Design

Englische Ausgabe
Übersetzung Bill Batesole
272 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover
487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
ISBN 978-3-00-070878-7
59,00 €

lieferbar ab Mitte März 2022



Auf Wunsch mit
englischsprachiger
Zusammenfassung

Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge
Die Geschichte der berühmten und erfolgreichen Flugzeuge von Rolladen-Schneider. Mit vielen bisher unveröffentlichten Dokumenten und Fotos, detail- und maßstabgetreuen 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.
128 Seiten, 190 x 250 mm, Hardcover
ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 €



Hans Jacobs
Workshop Practice
Englische Übersetzung des vergriffenen Standardwerkes „Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen“. Unentbehrlich für alle, die Holzflugzeuge reparieren oder bauen. Mit vielen Skizzen und Fotografien.
384 Seiten, 158 x 235 mm, Hardcover
ISBN 978-0692703076
49,00 €

Martin Simons

Segelflugzeuge
Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

Fotografien, Fakten, Hintergründe und pro Band ca. 120 ganzseitige, detailgetreue und farbige Dreiseitenansichten, 240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover

Diese drei Bücher sind zum gleichen Preis auch in englischer Sprache verfügbar.



Band 1, 1920 bis 1945
ISBN 978-3-9806773-6-2
54,00 €



Band 2, 1945 bis 1965
ISBN 978-3-9807977-3-3
54,00 €



Band 3, 1965 bis 2000
ISBN 978-3-9808838-0-1
54,00 €

Alle drei Bände (deutsch oder englisch) im Set
– das Geschenk für Segel- und Modellflieger! nur **145,00 €**

Band 4 in Vorbereitung!

Startunfälle im Motorflug und Ansätze zu ihrer Vermeidung

Fast jeder von uns dürfte diese Bilder aus den Medien kennen: Ein Leitwerk, das aus einer Baumgruppe, aus Buschwerk oder – noch schlimmer – zwischen Gebäuden herausragt. Im Hintergrund des Bildes ist oft noch die Piste eines Flugplatzes zu sehen. Meistens ahnt man schon beim ersten Blick auf dieses Foto, was die Bildunterschrift dazu erklärt: das gezeigte Flugzeug sei beim Start verunglückt. „Motorausfall beim Start“ heißt es dann und „kurz nach dem Abheben abgestürzt“, „war nur kurz zuvor in XY gestartet“, „Zeugen hörten ein Motorstottern“, usw. usw.

Ich will hier nicht mit Statistiken langweilen, nur so viel: Das Air Safety Institute der AOPA hat für die USA ermittelt, dass von 111 Startunfällen 23 tödlich enden. Man muss sich das einmal vor Augen führen: Jeder fünfte Startunfall endet tödlich.

Die meisten Startunfälle passieren mit Einmotorigen mit Festfahrwerk – kein Wunder, davon gibt es die meisten. Unfälle mit tödlichem Ausgang sind jedoch umso wahrscheinlicher, je komplexer das Flugzeug zu bedienen ist. Verstellpropeller, Einziehfahrwerk, zwei Triebwerke usw. erhöhen demnach die Gefahr eines tödlichen Ausgangs beim Startunfall. Zwar wurde die Erhebung für die USA gemacht, die Zahlen dürften jedoch für Europa in ähnlichem Verhältnis gelten.

Wie lassen sich diese Unfälle vermeiden? Ich habe versucht, die häufigsten Ursachen für Startunfälle zu identifizieren, und fragte mich, wie man diese Unfallursachen ausschließen kann.

Die Ergebnisse meiner Überlegungen möchte ich hier vorstellen.

Die meisten Startunfälle passieren, weil im Startlauf oder nach dem Abheben der Motor stottert. Das tut er, weil er gar keinen oder nicht genug Sprit bekommt. Eine mögliche Ursache: Der Brandhahn ist geschlossen. Fatalerweise ist in den Kraftstoffleitungen mancher Flugzeugmuster oft noch so viel Kraftstoff, dass es selbst bei geschlossenem Brandhahn noch ausreicht, um von der Abstellfläche bis auf die Piste zu rollen und für den Start Vollgas zu geben. Erst nach dem Abheben ist der bis dahin in den Leitungen verbliebene Kraftstoff endgültig verbraucht und es kommt kein Sprit mehr nach. Andere Ursachen: Man hat beim Anlassen, Rollen, Abbremsen auf einen fast leeren Tank geschaltet.

Am Boden hat die Restmenge noch ausgereicht um das Flugzeug bis auf die Piste zu bringen, aber die volle Leistung im Startlauf führt mit ihrem hohen Kraftstoffbedarf dazu, dass ausgerechnet kurz nach dem Abheben der zuvor fast leere Tank nun vollends leer ist. Weitere Gründe für mangelnde Kraftstoffversorgung des Motors: Kraftstoffpumpe nicht eingeschaltet oder die Mixture ist nicht auf REICH geschoben bzw. gedrückt worden.

Genau das Gegenteil kann passieren, wenn der Primer zum Anlassen benutzt wurde, aber nicht richtig verschlossen bzw. verriegelt wurde. Die offene Einspritzöffnung kann sich mit Benzin füllen, der Motor erhält zu viel Sprit und kann absaufen.

Vermeidung all dieser Fehlerquellen durch sorgfältigen Check von Brandhahn, Tankfüllständen und Tankschaltung, Kraftstoffpumpe, Mixture und Primer.

Motorstörungen durch Kraftstoffmangel sind meistens deutlich erkennbar. Weniger offensichtlich ist der Grund, wenn der Motor nicht die volle Drehzahl erreicht. Deshalb ist im Startlauf ein Blick auf den Drehzahlmesser wichtig. Zwei Ursachen fallen mir als ursächlich für eine nicht ausreichende Drehzahl ein: Der Motor läuft nur auf einem Magneten, weil nach der Magnetprobe beim Run-up vergessen wurde, wieder zurück auf BOTH zu schalten. Oder die Vergaservorwärmung ist noch eingeschaltet.

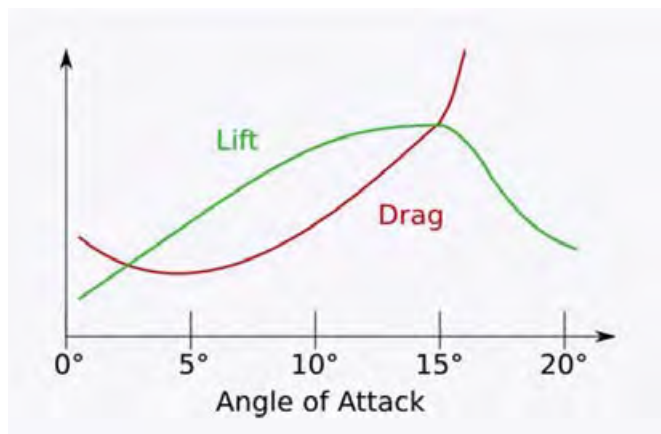
Auch hier wieder Vermeidung durch gründlichen Check: Zündung auf BOTH und Stellung der Vergaservorwärmung.

Der Motor kann auch schwere mechanische Schäden haben, die sich erst im Start zeigen. Ich will nicht verheimlichen, dass es das geben kann. Dagegen können Sie als Pilotin oder Pilot kaum etwas ausrichten. Eine sichere Kraftstoffversorgung können Sie aber durch sorgfältige Checks weitgehend sicher stellen, ebenso das Erreichen der Startdrehzahl.

Jetzt muss ich auf ein Problem kommen, dass ich nicht gern anspreche. Um Unfälle zu vermeiden, kann ich aber keine Rücksichten nehmen: Häufig steckt die Unfallursache zwischen den Kopfhörern. Selbst Pilotinnen und Piloten mit akademischer Bildung haben oft ein Verständnisproblem und immer noch nicht begriffen haben, dass kräftiges Ziehen am Höhenruder ihr Flugzeug nur begrenzt steigen lässt. Mein Tipp: Beschäftigen Sie sich noch einmal grundlegend mit der Bedeutung des Anstellwinkels oder lassen Sie sich das von einem Fluglehrer Ihres Vertrauens erklären. Wenn Sie Ihr Flugzeug schnell steigen lassen wollen, weil Sie im Start ein Hindernis übersteigen müssen, dann hilft es nicht, das Steuerhorn bis an den Bauchnabel zu ziehen. Damit erhöhen Sie nur den Anstellwinkel. Es stimmt, mit zunehmendem Anstellwinkel erhöht sich bis zu einem gewissen Maß auch der Auftrieb. Aber eben auch der Widerstand. Überschreiten Sie einen bestimmten Anstellwinkel, weil Sie zu stark ziehen, wächst nur noch der Widerstand und zwar überproportional, während der Auftrieb sein Maximum bereits überschritten hat und schon wieder deutlich abnimmt. Der Auftrieb bricht dabei nicht schlagartig zusammen, aber er nimmt rapide ab. Einzelheiten würden hier zu weit führen. Scheuen Sie sich nicht, sich die Zusammenhänge von einem Fluglehrer erklären zu lassen. Man muss begreifen, dass man mit unnachgiebigem Ziehen am Steuerhorn nicht über ein Hindernis hinwegkommt, sondern nur bis zum Aufschlagsort hinter dem Pistenende.

Halten Sie den Widerstand gering, indem Sie den Anstellwinkel möglichst gering halten. Geben Sie Ihrem Flugzeug erst einmal Gelegenheit bodennah Fahrt aufzubauen und ziehen Sie dann moderat, aber auf keinen Fall so kräftig und so weit Sie können. Man kann nicht genug davor warnen! Machen Sie sich den Auftrieb Ihres Flugzeuges zum Freund und zeigen Sie einem wachsenden Widerstand den ... (na, Sie wissen schon).

Auch wie zum Start ausgefahrene Klappen wirken, muss man wirklich verstanden haben. Auch ausgefahrene Klappen erhöhen Auftrieb und Widerstand. Mit ausgefahrenen Klappen heben Sie früher ab, aber schon bald erweisen sie Ihnen keinen Dienst mehr. Statt des Auftriebs wächst mit zu lange ausgefahrenen Klappen nur noch



Der auf dieser einfachen Zeichnung dargestellte Sachverhalt sollte zum Grundverständnis gehören:

Ab einem Anstellwinkel von ca. 2,5° wachsen mit Erhöhung des Anstellwinkels sowohl Auftrieb (Lift, grüne Linie) als auch Widerstand (Drag, rote Linie). Bis zum rechten Schnittpunkt der beiden Linien bei einem Anstellwinkel von 15° übersteigt der Auftrieb noch erkennbar den Widerstand. Bei einer weiteren Erhöhung des Anstellwinkels ändert sich das jedoch: Der Widerstand wächst jetzt massiv. Der Auftrieb bricht zwar nicht schlagartig auf Null zusammen, nimmt aber rasant ab. Folge von steigendem Widerstand bei gleichzeitig abnehmendem Auftrieb: hohe Sinkgeschwindigkeit. Zeichnung: nicepng.com

der Widerstand. Im Steigflug sind ausgefahrene Klappen hinderlich. Sie wirken wie ein hoher Anstellwinkel, erhöhen neben dem Auftrieb leider auch den Widerstand und Sie steigen mit ausgefahrenen Klappen schlechter, als wenn sie eingefahren wären.

Es gibt genug Beispiele von Piloten, die sich mit voll ausgefahrenen Klappen gewundert haben, warum sie in den Wald am Pistenende geflogen sind.

Nehmen Sie die Klappen nach dem Abheben daher langsam und schrittweise zurück oder fahren Sie sie, ebenfalls langsam und schrittweise, ganz ein. Dann vermindert sich allerdings auch der

Auftrieb etwas und darauf müssen Sie vorbereitet sein. Fahren Sie die Klappen daher nicht schnell und ruckartig ein, sondern betont langsam und stufenweise. Dann kommt auch die Auftriebsverminderung nicht schlagartig, sondern gut kontrollierbar. Ein weiterer Vorteil des langsamen Einfahrens: Solange Sie beim Einfahren noch nicht im stationären Steigflug mit der vorgegebenen Steigfluggeschwindigkeit V_x oder V_y sind, baut Ihr Flugzeug während des wohl dosierten Klappeneinfahrens im Anfangssteigflug weiterhin Geschwindigkeit auf. Meine Empfehlung: Wenn Sie es gewohnt sind, „clean“ zu starten, starten Sie beim nächsten Checkflug mit Ihrem Fluglehrer einmal mit ausgefahrenen Klappen und lassen Sie sich von ihm zeigen, wann und wie man die Klappen am sinnvollsten und sichersten zurücknimmt.

Ich hatte eingangs gründliche Checks empfohlen, um Motorstörungen so weit auszuschließen, wie es in Ihren Möglichkeiten steht. Das waren Checks im Cockpit. Aber auch mit gründlichen Außenchecks können Sie bereits während der Vorflugkontrolle spätere Unfälle durch Störungen oder Startabbrüche vermeiden. Beste Beispiele: Eine Cowling oder eine Klappe zur Ölstandskontrolle öffnet sich während des Starts. Deswegen stürzt man nicht ab, aber eine offene Klappe irritiert manche Pilotinnen und Piloten so sehr, dass sie nicht mehr in der Lage sind, sich auf die Bedienung des Flugzeuges zu konzentrieren und deshalb im Start verunglücken.

Das Gleiche gilt für eine offene Gepäckraumtür, die im Startlauf auf und zu schlägt. Man hört ein schlagendes Geräusch, kann es aber nicht zuordnen – und zu sehen ist die offene Gepäckraumtür vom Pilotensitz aus auch nicht. Da kommt schnell eine fatale Panik auf. Daher beim Außencheck alle Klappen und Öffnungen prüfen, ob sie verschlossen sind.

Es gibt natürlich auch Öffnungen, die nicht verschlossen sein dürfen. Das sind das Pitotrohr, die Statiköffnungen und die Tankbelüftung. Während beim Pitotrohr meistens eine „Remove before flight“-Flagge an ein rechtzeitiges Entfernen der Schutzhülle erinnert, ist es bei den Statiköffnungen und der Tankbelüftung schon kritischer. Sie sind in der Regel nicht geschützt und bilden damit ein ideales Fallstrick für Insekten, die es sich in den kleinen Löchern gern ge-

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!

mütlich machen und das System verstopfen. Bei Tiefdeckern reicht bisweilen auch schnelles Rollen auf einem durchnässten Grasplatz, um vom Fahrwerk hochgespritzten Schlamm in die Tankbelüftung zu schleudern.

Notieren Sie diese Punkte auf Ihrer Checkliste für den Außencheck, wenn sie nicht ohnehin schon draufstehen.

Ich möchte das Thema sorgfältiger Check mit drei weiteren Empfehlungen abschließen.

Wenn Sie bereits ausgerichtet auf der Piste stehen und erst dort Ihre Motorprüfung machen, halten Sie Ihr Flugzeug mit den Fußspitzenbremsen fest und nicht mit der Parkbremse. Es sind schon genug Piloten mit versehentlich weiterhin angezogener Parkbremse zum Startlauf angerollt und haben sich gewundert, dass ihr Flugzeug nicht richtig beschleunigt. Achten Sie dann aber im eigentlichen Startlauf darauf, dass Sie selbst oder ein rechts sitzender Passagier nicht versehentlich auf den Fußspitzenbremsen steht.

Es hat schon tödliche Unfälle gegeben, weil der Pilot mit einem nicht verriegelten Sitz im Start zurück gerutscht ist und dabei das Steuerhorn mit nach hinten gezogen hat. Prüfen Sie immer, ob Ihr Sitz und der eines ggfs. rechts neben Ihnen sitzenden Passagiers richtig verriegelt ist. Auch der Passagier kann sich vor Schreck oder Panik am Steuerhorn festklammern und es mit nach hinten reißen. Prüfen Sie vor dem Start, ob alle Türen richtig verschlossen sind, besonders die Türen, die von Passagieren verschlossen wurden. Manchmal sind Türen noch einen Spalt offen, selbst wenn die Verschlusshebel umgelegt sind. Am besten fahren Sie mit den Fingern einmal die Türspalte entlang und prüfen, ob der Abstand an irgendeiner Stelle außergewöhnlich groß ist.

Blicken Sie bei Tiefdeckern noch einmal auf beide Tragflächen und prüfen Sie, ob die Tankdeckel noch drauf sind. Sollten Sie nicht richtig verschlossen gewesen sein, haben Sie sie wahrscheinlich auf dem Weg von der Halle, von der Tankstelle oder von Ihrer letzten Parkfläche zum Rollhalt schon verloren oder sie baumeln an einer Kette.

Und vor dem Aufrollen geht der Blick noch einmal in den Endanflug und den Queranflug, ob sich noch jemand im Anflug befindet. Das ist Good Airmanship, die Ihnen Ihr Fluglehrer aber sicher vermittelt hat. So, nun ist es so weit. Sie haben alles gründlich und gewissenhaft gecheckt, vor Ihnen liegt die freie Piste und Sie setzen Ihre Start-

leistung. Der Motor läuft rund, Sie haben volle Drehzahl und Fahrtanzeige, aber trotzdem beschleicht Sie ein ungutes Gefühl, denn der Startlauf dauert viel länger, als Sie es erwartet haben. Tatsächlich, Ihr Flugzeug braucht eine ungewöhnlich lange Strecke, bis es zögernd abhebt. Erst jetzt bemerken Sie, dass die Piste eine deutlich Steigung hat.

Oder Ihnen fällt jetzt ein, dass man bei einer regennassen Piste mehr Startrollstrecke benötigt. Dass der Startplatz hoch liegt, haben Sie vernachlässigt.

Und bei großer Hitze im Sommer haben Sie sich selbst zwar mehrfach erfrischende Abkühlung verschafft, aber dass Ihr Motor und der Auftriebsbeiwert bei der geringen Luftdichte in schwüler Sommerhitze schwächeln, fällt Ihnen erst ein, als die Halbbahnmarkierung schon sehr nahe kommt. Eine andere Unfallursache: An der Halle war Ihnen schon ein leichter Rückenwind aufgefallen. Jetzt, am Rollhalt angekommen, bläst er noch kräftiger. Sie fürchten aber als Angsthase verspottet zu werden und starten trotzdem mit Rückenwind. Und das Pistenende kommt immer näher! Kein Flugleiter der Welt nimmt es Ihnen übel, wenn Sie vom Rollhalt zurückrollen und eine Piste wählen, die besser zum Wind liegt.

Alles in allem: Auch äußere Faktoren wie Pistenneigung, Pistenzustand, Oberfläche, Platzhöhe, Außentemperatur, Windrichtung und -stärke können bei mangelnder Beachtung einen Start fatal enden lassen. Nehmen Sie ernst, was Sie in der Ausbildung gelernt haben, und führen Sie eine Startstreckenberechnung durch, in der alle diese Einflussgrößen berücksichtigt werden.

Fazit: Viele Startunfälle hätten sich durch sorgfältige Außen- und Cockpitchecks, durch ein wirkliches Verständnis der Zusammenhänge von Anstellwinkel, Auftrieb und Widerstand und durch eine schulbuchmäßige Startstreckenberechnung verhindern lassen. Gönnen Sie sich die Zeit dafür!

Widerstehen Sie der Versuchung, eilig in die Luft kommen zu wollen. Kommen Sie stattdessen lieber sicher in die Luft. Lassen Sie sich von niemandem drängen, vor allen Dingen drängen Sie sich nicht selbst. Mein Tipp: Lesen Sie von Zeit zu Zeit die Tabelle auf der folgenden Seite.

Ich wünsche Ihnen sichere Starts und gute Flüge.

Colin Abster



WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

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

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-1-Flugzeuge

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

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

CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

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



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO
und Instandsetzung gesucht

Startunfälle und Ansätze zu ihrer Vermeidung		
A Motor stottert oder bleibt stehen, weil er keinen oder nicht genug Kraftstoff bekommt		
Mögliche Ursache:	Brandhahn ist geschlossen	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Auf falschen (leeren) Tank geschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Mixture steht nicht auf reich	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Kraftstoffpumpe ist nicht eingeschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Primer ist nicht geschlossen und verriegelt	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Tankbelüftung verstopft	Vermeidung durch gründlichen Außencheck, auch wenn man sich bei Tiefdeckern nicht gern bückt
B Motor erreicht nicht volle Drehzahl		
Mögliche Ursache:	Nach der Magnetprobe wurde nicht auf BOTH geschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Vergaservorwärmung ist eingeschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check
C Flugzeug wird überzogen und stürzt auf das Flugplatzgelände oder kurz dahinter		
Ursache:	Steuerhorn zu stark und zu lange gezogen	Vermeidung durch Wissen über die aerodynamischen Vorgänge und Umsetzung in die Praxis. Empfehlung: Stall-Übungen mit Fluglehrer
Mögliche Ursache:	Es wurde nicht bemerkt, dass Trimmung zu weit hecklastig stand. Flugzeug bäumt sich nach dem Abheben für den Piloten überraschend auf	Vermeidung durch gründlichen Check
D Den Piloten ablenkende Einflüsse		
Mögliche Ursache:	Bemerkt, dass Tankdeckel nicht drauf ist	Vermeidung durch gründlichen Außencheck
Mögliche Ursache:	Cowling oder Klappe zur Ölkontrolle öffnet sich	Vermeidung durch gründlichen Außencheck
Mögliche Ursache:	Gepäckraumklappe öffnet sich	Vermeidung durch gründlichen Außencheck
E Flugzeug rollt bei voller Drehzahl lange, hebt spät ab		
Mögliche Ursache:	Mehr als bisher üblich beladen oder überladen	Vermeidung durch Flugvorbereitung mit Mass & Balance-Berechnung und Beachtung des Handbuchs
Mögliche Ursache:	Sie starten mit Rückenwind	Vermeidung durch Beachtung der augenblicklichen Windverhältnisse. Günstigere Pistenrichtung für den Start wählen
Mögliche Ursache:	Piste hat Steigung	Vermeidung durch Beachtung der lokalen Gegebenheiten und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Piste ist nass	Vermeidung durch Beachtung der lokalen Gegebenheiten und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Graspiste	Vermeidung durch Beachtung der lokalen Gegebenheiten und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Hohe Lage des Platzes über MSL	Vermeidung durch Wissen um den Einfluss hoher Platzhöhen und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Hohe Außentemperatur	Vermeidung durch Wissen um den Einfluss hoher Außentemperaturen und Startstreckenberechnung
F Tückische Gründe		
Mögliche Ursache:	Plötzliches Hindernis auf der Piste (Menschen, Tiere, Fahrzeuge, anderes Lfz.)	Vermeidung durch Check des Pistenumfeldes. Empfehlung: Startabbrüche mit Fluglehrer üben
Mögliche Ursache:	Passagier greift ins Steuer	Einschätzung der Passagiere auf Angst, Sorge, aufkommende Panik. Ggfs. nach hinten setzen oder vom Flug ausschließen
Mögliche Ursache:	Leewirbel	Hindernisse in verlängerter Pistenachse können bei starkem Gegenwind zunächst zu Leewirbeln und kurz nach dem Überfliegen zu einer Anströmung von unten führen (erhöht Anstellwinkel). Vermeidung: Beachtung und vorbereitet sein. Auch auf Leewirbel bei Seitenwind gefasst sein, wenn Hindernisse in Luv
Mögliche Ursache	Sitz nicht richtig verriegelt	Vermeidung durch gründlichen Check („Ruckelprobe“)

Sie meinen, ich hätte mir die Sache leicht gemacht, weil ich in ständiger Wiederholung auf die Vermeidung durch gewissenhafte Checks hingewiesen habe?
Nein, ich wollte es mir nicht leicht machen. Ich bin tatsächlich der Überzeugung, dass sich durch gründliche Checks ein Großteil der Startunfälle von vornherein vermeiden lässt.

Aus Gründen der Vereinfachung sind Unfallursachen aus einer Fehlbedienung von Constant Speed Propellern nicht angeführt. Mögliche Fehlerquellen sollten bei der Umschulung auf Verstellpropeller mit dem Fluglehrer besprochen werden.



Erinnerung an Christine Kropp: Lange ganz oben im Segelflug

Es ist wohl eher selten, dass, abgesehen von den Damenwettbewerben, der Name einer Frau in den Wertungslisten eines zentralen Segelflugwettbewerbs ganz oben steht. Der Begriff „selten“ beschreibt das auch nicht korrekt, besser wäre „so gut wie nie“, denn das gab es bisher nur 1992 und 1994. Der Weg dorthin war für Christine Kropp ein harter Weg voller Herausforderungen, aber auch erfüllt und spannend. Für alle, die sie gekannt haben, war es eine Ermutigung, niemals aufzugeben.

Der kalte Krieg hat sicherlich zu Christines Affinität zur Fliegerei beigetragen. Ihr Kinderzimmer lag exakt 500 m vor der Schwelle der Piste 16 des Sonderflughafens Lemwerder. In ihren ersten Lebensmonaten flogen da nur Propellermaschine, aber ab 1956 kamen die F84 und F86 und später die F104. Das prägt einen interessierten jungen Menschen: Was machen die da oben bloß in ihren Kisten? Außerdem wurden damals in Lemwerder noch ganze Flug-

zeuge gebaut und machten dort ihren Erstflug, die Noratlas N2501 oder die Transall C160. Ganz Lemwerder war – neben den Werften – vom Flugzeugbau beeinflusst und Christines Vater zudem Ausbilder in der Lehrwerkstatt bei Weserflug. So waren Flugplatz, Flugzeuge und das Fliegen tagtägliche Themen. Am Wochenende wurde es um die Düsenjets ruhiger, dann konnte Christine den Segelfliegern zusehen, die den Werksflugplatz nutzen durften. Folgerichtig ist sie dann 1973 in die „Weser“-Fluggemeinschaft e. V. oder kurz WFG eingetreten, damals noch die Werksflugsportgruppe der Weser Flugzeugbau GmbH oder kurz Weserflug. Sehr schnell, mit dem 50 km-Überlandflug für die Silber-„C“, hat die Überlandflugbazille sie erwischt und die hat sie ihr Leben lang nicht losgelassen – zum Glück, denn das entpuppte sich als wahres Lebenselixier.

Christine wurde zur CTA (Chemisch-Technischen Assistentin) ausgebildet und landete später beim Zoll in Bremen, wo sie eine Stelle

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München
Thalkirchner Straße 62 D-80337 München
Tel. +49 - (0) 89 - 544 599 - 0 info@tost.de
Fax +49 - (0) 89 - 544 599 - 70 www.tost.de



Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ♦ Kupplungen
- ♦ Schleppseileinziehwinden
- ♦ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

- ♦ Steuerseile und Seilverbindungen
- ♦ Werkzeuge zur Seilbearbeitung
- ♦ Reifen und Schläuche
- ♦ Räder, Achsgarnituren
- ♦ Mechanische/hydraulische Bremssysteme



als Chemotechnikerin innehatte. Dass das trotz ihrer CTA-Ausbildung möglich war, lag an ihrem tiefen Verständnis von naturwissenschaftlichen Zusammenhängen, was auch ihren Chefs nicht entging. Mit diesem Verständnis für Zusammenhänge ist sicherlich auch ihr Erfolg im Segelfliegen zu erklären, gepaart mit dem nötigen fliegerischen Gefühl, etwas Mut und dem Quäntchen Glück. Die ersten kleinen Wettbewerbe zu Pfingsten im Verein und der Region befeuerten ihre Überlandflugeidenschaft. Ihr erster größerer Fliegerurlaub führte sie in die Pyrenäen, mit der Ka6CR nach La Llagonne. In den jährlichen Sommerlagern der WFG, anfangs reine Ausbildungslager für die Schüler, wurde der Überlandflug zunehmend populärer und die Gastflugplätze wurden mehr und mehr nach thermischen Gesichtspunkten ausgewählt. Es ging mehr in die Heide statt auf nasse Wiesen, legendär die Lager in Uelzen, an denen fast der halbe Verein teilnahm. Christine war immer mit dabei und entwickelte sich zur treibenden Kraft im Überlandflugbetrieb des Vereins. Mit ihrer ASW19 GA nahm sie ab den Achtzigerjahren regelmäßig an den Deutschen Segelflugmeisterschaften der Damen teil, schaffte es in die Damen-Nationalmannschaft und fuhr 1985 mit zu den Damen-Europameisterschaften nach Subotica im ehemaligen Jugoslawien, wo sie in der Standardklasse zwei Tagessiege erfohl und doch „nur“ auf dem 9. Platz in der Gesamtwertung landete. Seitdem galt die Parole, dass man einen Wettbewerb nur gewinnen kann, wenn man keine Fehler macht und nicht, wenn man jeden Tag risikoreich versucht, den Tagessieg zu erfliegen. Außerhalb der zentralen Wettbewerbe flog Christine im Verein eifrig DMSt und OLC – und in fast jedem Urlaub. Gap in Frankreich, Selänpää in Finnland und Tucumval Australien, wo sie im dritten Aufenthalt dort sogar mit der eigenen ASH 25 GO fliegen konnte, die für eine Saison an Ingo Renners Soaring Center verchartert war. Zu einer Verbandsarbeit konnte sie nie überredet werden, sie hatte auch wenig Kontakt zu den Granden des Segelflugs, außer eben zu Ingo, bekanntlich auch eher ein Freund der leiseren Töne. Dagegen war Christine in der Werkstatt sehr aktiv, machte ihre Werkstattleiterausbildung für Gemischt- und dann Verbundbauweise. Die Lokalpresse titelte einmal lieb gemeint: „Erfolgreiche Segelfliegerin repariert ihre Flugzeuge selber.“ Sie war außer sich und meinte, dann könne der blöde Schreiberling doch gleich das Wort „Segelfliegerin“ durch „Quax, die Bruchpilotin“ ersetzen. Sie litt ständig unter der vereinsüblichen Unordnung und der „glückseligen“ Unbedarftheit der zahlreichen Experten bei der Winterarbeit, was für sie, normalerweise unter Laborbedingungen arbeitend, ein ständiger Selbstbeherrschungslehrgang war. Wenn 78 %

- 1: Christine bei den 4. Damen-Europameisterschaften der Damen in der Standard- u. 15 m FAI Klasse 1985 im jugoslawischen Subotica (heute Serbien). Bei 31,7° im Schatten musste auf das Erreichen der Auslösetemperatur von 32,2° gewartet werden.
- 2: Arbeiten an „Haus und Hof“ lagen Christine ebenso am Herzen wie die Werkstattarbeit und das Fliegen selbst

Harz mit 22 % Härter zu mischen sind, dann auch genau das und nicht so in etwa 3/4 zu 1/4. Wenn die Betroffenen dann noch nicht mal wussten, ob Volumen- oder Massenverhältnisse gemeint waren, wurde sie schon mal etwas ungnädig.

Aber nur sehr leise, denn ihre Erkrankung forderte zunehmend Tribut, man merkte es zuerst bei ihrer Stimme. Sie litt an einer damals noch sehr seltenen erblichen Krebserkrankung, die bis dahin kaum diagnostizierbar war und an der auch ihr Vater verstarb. Kurz nach ihrer Heirat 1985 verdichteten sich die Beschwerden bei ihr, sie kam zu Untersuchungen ins Krankenhaus und eine Kette von glücklichen Umständen rettete ihr zunächst einmal das Leben. Wegen einer lebensbedrohlichen Reaktion auf ein Kontrastmittel wurde zufällig der Chef der Chirurgie auf ihren Fall aufmerksam, einer der Wenigen, die sich weltweit zu der Zeit mit MEN II (Kurzform der Erkrankung) auskannten und glücklicherweise in Bremen der Chef war. Er diagnostizierte richtig, versprach ihr dafür zu sorgen, dass sie damit mindestens 50 Jahre alt werden würde – nach dem ersten Schock eine gute Nachricht – und nahm sie persönlich unter seine Fittiche. Er musste Christine dazu in 24 Jahren 19-mal operieren, wobei kaum ein Eingriff als Routine zu bezeichnen war. Ihre Kräfte schwanden jedes Mal immer ein wenig, aber ihr Lebenselixier Segelflug war eine der großen Triebfedern, die sie immer wieder Mut schöpfen ließen. Damals galt das Medical noch generell zwei Jahre und wurde auch schon damals bei onkologischen Erkrankungen per se ungültig. Das hätte das Aus für Christines Fliegerei bedeutet, wenn sie nicht zusammen mit einem lösungsorientierten Fliegerarzt einen Weg gefunden hätte: sich jährlich und nach jeder OP untersuchen zu lassen und nur wenn sie sich fit fühlte, zudem nur noch doppelsitzig, zu fliegen. Damit wurde ein Klassenwechsel fällig, da es bei den Damen keine Doppelsitzerklasse gab.

Die WFG hatte sich einen Janus C GX rohbaufertig gekauft und den komplettiert, womit ein passendes Gerät zur Verfügung stand. 1990 hat Christine die deutsche Meisterschaft in Winzeln-Schramberg mitgeflogen und landete mit ihren Co-Piloten Silke und Christoph auf Platz drei. Der Gewinner Falk Borowski meinte, es sei jeden Tag



- 3: 1992 gewannen Christine und ihr Co Erich Bruns die Deutsche Meisterschaft in der Doppelsitzerklasse auf der Hahnweide. Links der Zweitplatzierte Klaus Tesch mit seinem Co., rechts die Dritten Will Balz und sein Co
- 4: An Tagen mit Überlandflugwetter übernahm Christine das morgendliche Briefing und empfahl Routen und Aufgaben – oder riet auch schon einmal von allzu optimistischen Vorhaben ab

wie verhext gewesen, kaum hatte er sich abgesetzt, schon sah er die GX wieder neben sich. 1992 gewann sie mit Erich Bruns als Co die deutsche Meisterschaft knapp mit 2,4 Punkten Vorsprung vor Klaus Tesch in Kirchheim/Teck. Als am letzten, kaum fliegbaren Wertungstag um 13:00 ein weiteres Feldbriefing auf 15:00h!!! anberaumt wurde, kam Klaus auf sie zu, sagte in die Runde „Wir sollten Christine mal den Sieg gönnen“ und plädierte für eine Neutralisierung des Tages. Zur gleichen Zeit fanden in Kirchheim/Teck auch die Deutschen Damenmeisterschaften statt. Bei der obligatorischen Abschlussfête wurden wie üblich schon mal die inoffiziellen Ergebnisse bekanntgegeben. Erst die Ergebnisse der drei Damenklassen mit dem üblichen Applaus und dann sagte der Wettbewerbsleiter, es gäbe ein Novum im Damensegelflug, bei nur drei Damenklassen hätten wir in diesem Jahr vier deutsche Meisterinnen. Kaum war das ausgesprochen gab es Jubel, Geschrei und Getrommel von den Damen – wie eine Befreiung, weil viele Herren sie bisher immer als Underdogs behandelt hatten und nun hatten sie gleichgezogen. Eine perfekte Inszenierung.

1994 verteidigten die beiden ihren Titel nochmal in Neresheim, womit eindeutig klar wurde, dass die bisherigen Erfolge in der Doppelsitzerklasse keine Eintagsfliegen waren. Erich war die perfekte Ergänzung im Team, er hat nicht nur einmal aus dem letzten Nullschieber des Tages die entscheidenden 180 m Höhe herausgekitzelt, die sie nach Hause brachten. Christine war für die schnellen Phasen des Fluges und die Taktik zuständig und traf die Entscheidungen. Erich sagte später, dass die meisten Worte, die er im Flug gehört hatte, „Los, weiter!“ und „Trödel nicht!“ waren.

Mit der eigenen ASH 25 GO aus der Haltergemeinschaft mit Christoph Muschner und Karin Hackbarth hat sie mit Christoph 1995 noch an der Quali auf der Mönchsheide teilgenommen, musste den Wettbewerb aber abbrechen, weil ihre Kräfte für einen Wettbewerb nicht mehr reichten. Das war eine echte und sehr traurige Zäsur, denn damit war klar, dass die Krankheit auch bei allem Optimismus ihren Tribut unerbittlich einforderte. Aber in der dezentralen Meisterschaft konnte sie immer noch Punkte für den Verein und den Landesverband sammeln und das hat sie ausgenutzt, wo und wann es nur ging. Oft und gerne auch mit Erich Bruns, für den Segelfliegen genauso existenzrettend war, da er sein Medical schon lange verloren hatte. Sie hat im Verein beim morgendlichen Briefing oft das Wetter gemacht, viel an die jüngeren Piloten und vor allem die Pilotinnen weitergegeben und sie immer wieder motiviert, sich etwas zu trauen. Diejenigen, die um ihre persönliche Situation wussten und befreit von solchem Handicap ihre Flüge planen konnten, haben sich auch keine Schwächen erlaubt und immer das aus dem Tag rausgeholt, was ging.

Der letzte Eintrag in ihrem Flugbuch stammt vom 07.08.2007, wo sie nochmal in 5h 32 ein perfektes Dreieck umrundet hat. Danach war die Saison zuende, 2008 war ans Fliegen schon nicht mehr zu denken, aber auf einem ihrer letzten Besuche auf dem Flugplatz, im Frühjahr 2009, war sie nochmal außer sich vor Freude, weil Lars Hagemann als erster Lemwerderaner die 1000 km gepackt hatte. Bis zuletzt gab es einen engen Kontakt zur WFG. Am 12.09.2009 ist Christine dann verstorben.

Ralf-Michael Hubert



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

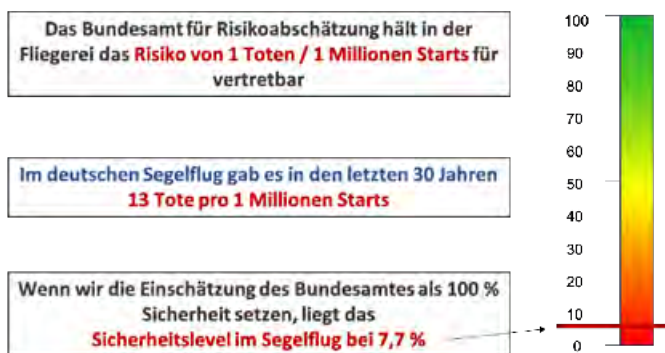
- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Sicherheit im Luftsport – Wege aus der Krise

Seit Jahrzehnten haben wir im Luftsport ein viel zu hohes Unfallrisiko. Haben wir uns etwa mittlerweile daran gewöhnt, dass seit mehr als 30 Jahren die Todesrate bei 13 Toten je 1 Mio. Segelflugstarts liegt? Bild 1 zeigt deutlich, warum hier durchaus wie in der Überschrift von einer Krise gesprochen werden darf.

Bild 1



Wenn die Materie einfach wäre, hätten wir die Lösung längst gefunden. Die Materie ist aber sehr komplex. Die Luftfahrt und damit auch die Methoden für Sicherheit in der Luftfahrt sind international geregelt. Das bedingt vielfältige Zuständigkeitsstrukturen international und national mit Schnittstellen zwischen Gesetzgebern, Behörden und Verbänden. Die übergeordneten Aktivitäten von ICAO, EASA und nationalen Gesetzgebungsverfahren entfalten ihre Wirkung erst auf einer längeren Zeitachse, betreffen grundsätzlich die gesamte Luftfahrt und sind daher von eher allgemeiner Natur. Sie setzen Leitplanken. Erfolgreiche Sicherheits-Konzepte aus der kommerziellen Luftfahrt lassen sich nicht 1:1 auf den Luftsport übertragen, da Vereine gänzlich andere Organisationsformen als Airlines besitzen. Die Autoren wollen hier aufzeigen, was wir im Rahmen des beschriebenen Sicherheitsüberbaus tun können.

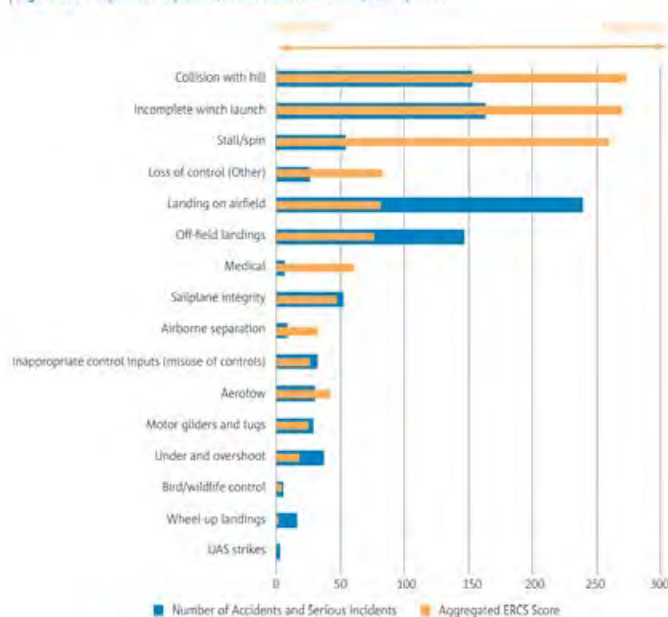
Bislang wenden wir praktisch ausschließlich statische Methoden der Flugsicherheit an. Diese Methoden wurden und werden aus Unfällen heraus entwickelt und liefern die Verbesserungen unserer Gesetze und Verfahrensweisen. Die untersuchenden Behörden nehmen Unfälle auf und analysieren diese. Als Maßnahmen gibt es danach Empfehlungen, Hinweise, Technische Mitteilungen, geänderte Regelwerke und Vorschriften.

Seit Jahrzehnten bleibt dabei die „Analyse“ der Unfälle die gleiche: Der weitaus größte Anteil von Unfällen passiert in der Landephase (rund 35 %) gefolgt von Windenstarts (rund 25 %). Zusammen fast 2/3 aller Unfälle (V. Oddone 2000, S. Baumgartl) Die Veröffentlichungen der EASA im Safety Report 2020 zeigen das gleiche Bild.

Unfallschwerpunkte sind im Jahr 2020 die gleichen wie 2000: Landephase, Windenstart Gebirgsflug und Stall/Spin. Als eine technische Maßnahme gegen Unfälle im Windenstart sollte eine Stallwarnung für Segelflugzeuge eingeführt werden. Sie muss entwickelt und eingesetzt werden, wenn sie nicht schon existiert. Es ist zu fragen, weshalb ein Segelflugzeug, das nach EASA-Li-

Bild 2

Figure 108 Sailplane safety issues/risk areas useful for sailplane operation



Kategorisierung und Bewertung von Unfallschwerpunkten (EASA ASR 2021)

zenzkomplett reguliert ist, ohne Stallwarnung zugelassen wird.

Eine ideale Stallwarnung für Segelflugzeuge wäre eine, die

1. die Querneigung berücksichtigt,
2. das Schieben des Segelflugzeuges berücksichtigt,
3. die Windgeschwindigkeit berücksichtigt (pro 10 kt plus 10 km/h IAS),
4. sich für den Thermikflug über 300 m AGL abschaltet,
5. sich für den Hangflug im Geradeausflug bei 1 m/s Luftsteigen abschaltet,
6. den Steuerknüppel elastisch nach vorn bewegt analog zum Lenkrad eines Automobils mit Spurassistenten,
7. die Historie des Alarmsignals aufzeichnet.

Solch eine Stallwarnung könnte mit den heutigen Mitteln, wie es manche Hersteller vormachen, mit nur einer weiteren Druckabnahme und einer algorithmischen Verbindung zu einem Segelflugcomputer realisiert werden. Bei allen anderen Flugzeugen sind Stallwarnungen Teil der Zulassung, der jährlichen Flugzeugabnahme und der Vorflugkontrolle. Daraus ist die Wichtigkeit und der große Nutzen einer Stallwarnung für die Flugsicherheit abzulesen, obwohl die damit ausgerüsteten Flugzeuge betriebsgemäß mit einer Geschwindigkeit nicht unter 1,4 mal V_{min} betrieben werden. Beginnend beim Windenstart, weiter mit dem Hang- und Thermikflug und oft endend mit einer Außenlandung, bei der mit möglichst wenig Geschwindigkeit aufgesetzt wird: In diesen Flugphasen bewegt sich ein Segelflugzeug weit unterhalb von 1,4 mal V_{min} , nahe der Stallgeschwindigkeit, aber ohne eine Stallwarnung – mit dem Ergebnis, wie es aus der bedauerlichen Unfallstatistik hervorgeht. Und trotzdem haben Segelflugzeuge keine Stallwarnung. Warum? Das ist die Frage.

Die Stallwarnung ist eine sehr viel Wirkung versprechende technische Maßnahme. Auch aus der übrigen Industrie und aus systematischen Verbesserungsprozessen wissen wir um die gute Wirkung technischer Maßnahmen!

Zurück zum Thema „Statische Methoden in der Flugsicherheit“: Wir sind hier bei der Unfallanalyse- und Maßnahmenentwicklung an natürliche Grenzen gestoßen. Dies sehen wir z. B. an den unveränderten Unfallschwerpunkten (siehe Bild 2). Wir befinden uns in der gleichen Sättigung, in der die kommerzielle Luftfahrt vor 30 Jahren

Bild 3

Zwei Haupthandlungsstränge	
Verbesserung des Bestehenden	Einführung Dynamische Flugsicherheit
Verbesserte Datenlage Tiefergehende Analysen Ableitung wirkungsvoller Maßnahmen auf Basis der tatsächlichen Unfallursachen / Gefährdungen Effektive Maßnahmenumsetzung und deren Wirkungskontrolle Auflegen von Sofort-Programmen bei erkannten Unfallschwerpunkten	Systematisches Lernen aus Fehlern vor Ort Betreiben von qualifiziertem Safety Management in Vereinen Sicherheitskompetenz und -Verantwortung stärken Ausbildung und Einsatz von Safety Coaches in den Vereinen Das muss erlernt werden! Das kann gelehrt werden.

Haupthandlungsstränge für die Verbesserung der Sicherheit im Luftsport

steckte. Diese Sättigung der statischen Methode liegt daran, dass Unfälle, aus denen eine generelle Verbesserung der Sicherheit für alle in der Luftfahrt abgeleitet werden kann, inzwischen durch diese Vorgehensweise weitgehend beseitigt wurden. Die Unfälle haben weitgehend sehr individuelle, zum Großteil menschliche Ursachen, die mit den generellen Maßnahmen der statischen Methode nicht zu beseitigen sind. Die speziellen Bedingungen an regional sehr unterschiedlichen Flugplätzen und die Betriebsspezifika können bei dieser Vorgehensweise nicht hinreichend berücksichtigt werden. Ein weiteres Defizit der statischen Flugsicherheitsmethode ist, dass lediglich aus erfassten Unfällen Analysen erfolgen. Es gibt eine umfassende Meldepflicht für Abweichungen vom Regelbetrieb und besondere Vorkommnisse! Interessanterweise sind die Melderegister nahezu leer! Über die Ursachen lässt sich nur spekulieren.

Aus den modernen Methoden der Sicherheitswissenschaft (Safety Science) wissen wir, dass es ein hundertfach höheres Potenzial zur Risikominimierung gibt, wenn bereits Vorfälle oder Ereignisse weit vor einem Unfall analysiert werden können. Die dynamische oder organisationsbasierte Flugsicherheitsmethode geht davon aus, dass aus jedem gemachten Pilotenfehler sinnvolle Maßnahmen entwickelt werden können: Jede sicherheitsrelevante Beobachtung, jedes registrierte Vorkommnis, jede Abweichung vom Regel- und Normbetrieb bietet Analyse- und Maßnahmenpotenzial. Um diese Potenziale zu heben muss die Sicherheitsarbeit auch näher an die Basis rücken, um die spezifischen Bedingungen der jeweiligen Luftsportart an den unterschiedlichsten Orten mehr zu berücksichtigen und die Kompetenz und Verantwortung direkt vor Ort zu stärken.

Wie kommen wir nun weiter in dieser Gemengelage?

Wenn wir mehr Wirkung entfalten wollen bei der Reduzierung der Risiken im Luftsport, reicht es nicht aus, nur mehr vom Selben zu tun! Aus Sicht eines Organisationsentwicklers gibt es zwei wesentliche Handlungsstränge. Wir sprechen hier ganz allgemein von Funktionsoptimierung und Prozessmusterwechsel. Im klassischen Change-Management optimiert man entweder bestehende Prozessabläufe oder es wird ein weiterer und größerer Entwicklungssprung durch neue Denkansätze und Handlungsmuster angestrebt. Im Falle der Verbesserung der Flugsicherheitsprozesse gilt es, beides zu tun! (Bild 3).

Viele Prozessschritte im jetzigen System sind systematisch nach Verbesserungspotenzialen zu untersuchen. UND es gilt, einen neuen Denk- und Handlungsansatz hinzuzufügen. Damit ist der in der modernen Sicherheitswissenschaft entwickelte Ansatz der Dynamischen Flugsicherheit gemeint, mit dem die oben besprochenen Mängel im System weitestgehend behoben werden können. Hier wird schnell deutlich, dass wir mit diesem zweiten Handlungsstrang unseren Aufwand für mehr Sicherheit erhöhen müssen.

Die Einführung Dynamischer Flugsicherheit ist mit einem neuen Ausbildungsfach verbunden. Sicherheitsarbeit muss und kann gelernt und gelehrt werden. Im Grunde ist es völlig unverständlich, dass wir ausgebildetes Fachpersonal für alle technische Fragen (z. B. Werkstattleiter) vorhalten, es jedoch für Sicherheitsfragen nichts Vergleichbares gibt! Die Denkschule der Dynamischen Flugsicherheit gibt hier den neuen, zweiten Handlungsstrang vor. So wie die ICAO für DTO die Einführung von Safety Management Systemen vorschreibt, müssen wir auf die Besonderheiten des Vereinsbetriebes adaptierte Safety Managementsysteme (SMS) flächendeckend installieren. Das ist jedoch nicht einfach machbar, sondern setzt ein entsprechendes Qualifizierungsprogramm voraus. Ein möglicher Ansatz ist, verschiedene Tiefen von Wissen und Können über Sicherheit einzuführen, abgestuft nach Funktion und Erfordernis in den Vereinen. Dieser Aspekt und die generellen Ideen und Übertragungsmöglichkeiten der Dynamischen Flugsicherheit auf den Luftsport im Vereinsbetrieb sind es wert, ausführlicher in der nächsten Ausgabe dieses Magazins vorgestellt zu werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine Reduzierung des Risikos im Luftsport mehr und andere Anstrengungen erforderlich macht. Am Beispiel der fehlenden Stall-Warnung in Segelflugzeugen wird deutlich, dass erkannte Unfallursachen (Stall/Spin) quasi über 20 Jahre nicht in wirkungsvolle Maßnahmen münden! Ein technischer Vorschlag dazu liegt vor.

Allein mit Verbesserungen im bestehenden System werden wir die erforderlichen Entwicklungen in der Flugsicherheit nicht hinbekommen. Wir müssen zusätzlich die Methoden der Dynamischen Flugsicherheit anwenden. Das setzt erhebliche Anstrengungen bei Qualifizierung und Ausbildung in Flugsicherheit voraus.

Autoren: Dr. Siegfried Baumgartl, Thomas Kurz

irlshop
 LUFTFAHRTZUBEHÖR
 by Dieter Schwenk
www.irl-shop.de
 Dieter Schwenk e.K.
 Hauptstr.16 72525 Münsingen
 irlshop@dieterschwenk.de T:07381/938760



Vercharterung unseres DuoDiscus Turbo in Top-Zustand!

Doppelsitzer als Komplettsystem mit Cobra-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender.

Rückenschonende Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Allwetterbezüge etc.

Weitere Fotos u. Details auf Anfrage.

Standort

Fpl. Grefrath (Niederrhein),

Charterpreis:

1190 € pro Woche zzgl. Kautions.

Kontakt : info1@sfg-du.de

oder Tel. +49 170 3830497



Vercharterung unseres Ventus2c Turbo in 1a Zustand!

„18m-Renner“ als Komplettsystem mit Comet-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender.

Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Zuggeschirr, Allwetterbezüge etc.

Standort

Fpl. Grefrath (Niederrhein);

weitere Fotos u. Details

auf Anfrage.

Charterpreis:

980 € pro Woche zzgl. Kautions.

Kontakt : info1@sfg-du.de

oder Tel. +49 170 3830497



DuoDiscus T u. Ventus 2cT suchen Piloten zum Strecken- u. Lustfliegen!

Kleiner Verein am Niederrhein bietet interessierten Segelfliegern ideale Flugbedingungen ohne „Absauf- u. Rückholprobleme“ dank Turbo-Ausstattung! Beide Flugzeuge werden nicht ausgelastet, sind streckenflugtauglich instrumentiert u. können auch wochentags geflogen werden.

Bei Vereinseintritt keine Aufnahmegebühr!

Kontakt: info1@sfg-du.de oder Tel.: +49 170 3830497

C22 Ikarus-Comco

Rotax 462 – Warp-Drive-Karbon 3-Blatt, S-Schlag-Profil, sehr kompakter Hänger. Motor wurde unnötigerweise mit geschmiedeten Kolben, neuen Kurbelwellenlagern vom Fachbetrieb GEHRE ausgerüstet.

Kompl. Festpreis 8.500 €

Standort: Salzgitter-Thiede, Kontakt: 01575 8454803



Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Februar/März 2022

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)

Herausgeber:

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

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

Luftsport-Verband Niedersachsen e.V.
Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: guenter.bertram@lsnvi.de, www.lsnvi.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-Allee 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 – 52, Fax: (0203) 77844 – 44
info@aeroclub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

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

Ständige freie Mitarbeiter: Gabi Aubele, Tobias Barth, Dr. Siegfried Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Steven Dehne, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hamann, Hermann-J. Hante, Jörg Henkel-Ernst, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Jürgen Knüppel, Hermine Kreil, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Michael Mike Morr, Jana Nentwig, Tamara Neumann, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Emil Pluta, Tim Rührenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Colin Abster, Jonas Blahnik, Henning Blomeyer, Sebastian Brandes, Cornelius Braun, Constantin Budny, Reinhard Clermont, Arend Dechow, David Degenhardt, Hans Otto Edelhoff, Christian Eigenbrod, Volker Engelmann, Timo Engelmann, Jürgen Eichel, Lena Etzkorn, Patrick Funke, Leonard Held, Sebastian Heßner, Julian Hilbig, Robin Horstmann, Joachim Jeska, Petra Jeska, Jan Knischewski, Kirsten Koch, Tobi Koch, Joachim Kruth, Thomas Kurz, Günter Langer, Armin Lobeck, Stephen Marcus, Joachim Marhold, Max Maslak, Katharina Milke, Dr. Meike Müller, Stefan Mueller, Manfred Obersteiner, Christian Pottenkofer, Stephanie Philippi, Klaus Preen, Sven Seipp, Christian Schmidt, Günther Schöffner, Wolfgang Schulze, Nico Seidelmann, Tim Sirok, Dr. Kristina Stog, Christian Witte, Ingo Zoyke, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 30.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 20 vom Dezember 2021; 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 12. April 2022*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 7. März 2022*.

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



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 27 – 30, 2022
Friedrichshafen | Germany



#weareGA
#aerofriedrichshafen

Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung
Partner der Vereine*

Saisonstart 2022 in den Alpen

Gebirgssegelflug in Sondrio (Italien), die schönste Art
die Segelflugsaison im März und April zu beginnen

Segelflug in Oerlinghausen

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

Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

Die Zusatzausbildungen für Segelflieger zum Pauschalpreis

Weitere Informationen unter:

www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie