

AUSGABE JUNI/JULI 2022

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN



Verbandstag 2022

Einladung

Fallschirmsport

Nachwuchskader stellt sich vor

Zurück ins Cockpit

Fliegen mit Handicap

Lieferprogramm 2022

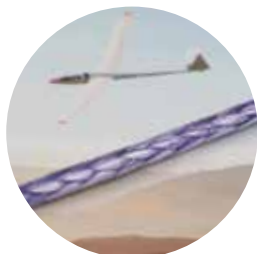
Dynatec Hoistline®

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



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

Neustart



Liebe LuftSportlerinnen und LuftSportler,

in diesem Jahr haben wir uns besonders auf den Frühling gefreut. Gerade in schwierigen Zeiten sehnen wir uns nach pulsierendem Leben und Erneuerungen. Auf den Flugplätzen ist endlich wieder emsiger Betrieb. Für uns LuftSportler gab es auf der AERO 22 in Friedrichshafen besonders viel Fortschritt zu bestaunen. Die Kernthemen des Neustarts nach drei Jahren pandemiebedingter Pause waren Innovation und Nachhaltigkeit. Im Bereich Elektroflug oder voll integrierte Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antriebssysteme hat sich die Realität bereits den Visionen angepasst. Publikumsmagnete waren das eVtol „eMagic one“, welches bereits mit heutiger Batterietechnik in der Lage ist, senkrecht zu starten und zu landen oder konventionell als Flugzeug zu fliegen, sowie die historischen Flugzeugnachbauten der Junkers Flugzeugwerke AG. Während die A50 Junior ihre Weltpremiere feierte, sorgte die Vision einer Neuauflage der JU-52 NG für Überraschung.

Neustart – das zieht sich momentan durch mehrere Bereiche des Luftsports. Wie zum Beispiel beim DAeC. Hier ist der neue Vorstand seit einigen Wochen im Amt und der frische Wind ist spürbar. Das Team rund um Präsident Claus Cordes hat die Baustellen, um die es sich intensiv kümmern muss, erkannt und benannt. Neben den Herausforderungen, die die Politik uns LuftSportlern auferlegt, gilt es auch, die Jugend stärker einzubinden, sie zu fördern und zu fordern.

Auch beim Magazin LuftSport möchten wir neue Wege gehen und Bewährtes beibehalten. Der langjährige Chefredakteur Klaus Fey wurde kürzlich vom gesamten Redaktionsteam in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Wir alle sind Klaus dafür dankbar, dass er das Magazin LuftSport aufgebaut und über viele Jahre unsere Leser mit jeder Ausgabe begeistert hat. Bei meiner Bewerbung um seine Nachfolge sagte ich, dass ich den Spagat zwischen unseren traditionellen Lesern und der Jugend schaffen möchte. Dass Jung und Alt manchmal aneinander vorbeireden oder eine andere Sprache sprechen, habe ich bei dem Interview mit Sophie Müller (siehe Seite 40) bemerkt. Es gilt auf beiden Seiten genau hinzuhören und mit Respekt einander zu begegnen – dann entstehen großartige neue Projekte.

Herzliche Grüße
Ricarda Helm

Titelbild: Ludwig Feuchtnner

Inhalt

News 4

AERO

AERO 22 - Neustart mit Visionen 8

Ausbildung

Der Fluglehrer
– welchen Standard brauchen wir? 12

Redaktion

Gelandet, um zu fliegen 13

Luftsportgeräte-Büro

Die Zeit der Erprobungsprogramme 14

Landesverbände

Bremen	LV 15 - 19
Niedersachsen	LV 20 - 29
Rheinland-Pfalz	LV 30 - 38
NRW	NRW 15 - 38

Frauen im Luftsport

Ein Verein – vier Fluglehrerinnen 39
Flugzeugtaufe 39

Luftsportjugend

Connecting and Content:
Junge LuftSportler im Portrait 40

Segelflug

Zurück ins Cockpit 42

Modellflug

Saisonopening
– F3A Meeting bei der IG F3A 44
Aus Alt mach Neu 44

Ballon

Nachrichten aus der
Welt des Ballonsports 45

Flugsicherheit

Long Covid – Risiko im Luftsport 46

Ultraleichtflug

DM in Rheine-Eschendorf 48

Elektroflug

Experten tauschen sich über
Forschung aus 48

Historie

Zum 70. Todestag von Oskar Ursinus 49

In eigener Sache 50

Kleinanzeigen 50

Impressum 50

DAeC Präsident Claus Cordes gibt ersten Ausblick



Der neue und noch nicht vollzählige Vorstand des DAeC ist seit vier Wochen im Amt. Präsident Claus Cordes zeigt auf, wo die Herausforderungen liegen.

Es sind alte und neue Herausforderungen, denen möglichst wirksam zu begegnen ist: So nennt Cordes beispielhaft die Ansprüche der Drohenindustrie auf den sogenannten U-Space, die man stellenweise als „ausgesprochen fantasievoll“ bezeichnen könne. Auch die Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes, sowie die politisch gewollte Zunahme der Windräder und das absehbare Verbot von Avgas sind Aufgaben, denen sich das neue Team stellen wird.

In den vielen Gesprächen der letzten Wochen sei klar geworden, dass „diese Arbeit in der anfallenden Menge und der erforderlichen Qualität nur noch bedingt im Ehrenamt geleistet werden kann“, so Cordes. Derzeit werde geprüft, was die Kernaufgaben des Dachverbandes sind und was zentral erledigt werden kann und muss. Die Unterscheidung der Aufgaben soll- so der Plan- sich in einer einfacheren transparenten Beitragsordnung widerspiegeln, ohne das Beitragsvolumen signifikant zu erhöhen.

Als weitere wichtige Themen nennt Cordes einerseits die Kommunikation nach innen und außen, sowie die Jugendarbeit. „Wir müssen die Jugend stärker einbinden, fördern und fordern“, erklärt



Der neue DAeC-Präsident Claus Cordes ist seit einigen Wochen im Amt

Cordes. Der neue Vorstand sieht die Problematik, dass die jungen Mitglieder während ihrer Berufsausbildung, Studium oder in ihrer ersten Phase des Berufslebens oder der Familiengründung weniger Zeit für die Ausgestaltung eines Ehrenamts zur Verfügung haben, als die Pensionäre. „Wenn aber nur Pensionäre über die Geschicke des Verbandes entscheiden, altert der Verband“, so Cordes weiter. Diese tatsächlichen oder auch nur wahrgenommenen altersbedingten Spannungen hätten sich in jüngster Vergangenheit ebenso heftig, wie unschön entladen. Was an notwendigem Wandel sofort und kostenneutral bewältigt werden könne, sei ein Besinnen auf einen offenen, fairen und respektvollen Umgang miteinander.

Quelle: DAeC

Willkommen Team Ukraine bei der WWGC 2022!



Das Team der WWGC (Women's World Gliding Championship) 2022 sammelt Spenden, um die Kosten für die Teilnahme der beiden ukrainischen Segelfliegerinnen Olena Yakymchuk und Valentyna Toporova an der 11. FAI WWGC zu decken. Spendenmöglichkeit unter

<https://www.gofundme.com/f/support-ukrainian-women-pilots-to-attend-wwgc2022>

Foto: www.gofundme.de



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

25. Segelkunstflug-Meisterschaft (DSKM) in Sachsen

Vom 29.07.-05.08.2022 findet auf dem Sonderlandeplatz Oschatz (EDOQ) die 25. DSKM statt. Der Fliegerclub Oschatz e. V. erwartet über 50 Segelflieger, die am Himmel über Oschatz in einem atem-

beraubenden Spektakel um den ersten Platz turnen. Der Sieger des wichtigsten Wettkampfs im Luftsport geht mit dem Jubiläums-Pokal nach Hause. Weitere Infos unter: www.dskm2022.de

Quelle: Fliegerclub Oschatz e. V.

Modellflug Wettbewerbsportal online

Seit Kurzem steht unter mg-airports.eu ein Portal zur Verfügung, auf dem Wettbewerbe aller Art veröffentlicht werden können. Teilnehmer dieser Wettbewerbe können sich zu den jeweiligen Wettbewerben anmelden und erhalten alle wichtigen Informationen. Das Portal ist sowohl für nationale wie für internationale Leistungssportwettbewerbe nutzbar, aber auch für regionale oder örtliche Vereinsmeisterschaften.

In einem tollen Erklärvideo zeigt Anna Schütz, Mitglied verschiedener Nationalmannschaften verschiedener Klassen, welche Funktionen die Plattform bietet und wie sie bedient wird.

Vielen Dank, liebe Anna, für das tolle Video!

Per QR-Code zum Erklärvideo von Anna



Simon Schröder ist IGC Champion Pilot des Jahres 2021

Der zweifache Weltmeister Simon Schröder (SFV Bad Wörishofen) wurde von der International Gliding Commission (IGC) zum Champion Pilot des Jahres 2021 gekürt. Der 25-Jährige erhielt den Pokal für seine herausragende Leistung bei den Standard Class FAI World Gliding Championships 2021 in Montluçon, Frankreich, wo er die meisten erreichbaren Punkte sammelte. Diese Leistung

folgte auf seinen Sieg bei den FAI Junioren-Weltmeisterschaften in Szeged, Ungarn, in der Standardklasse.

Quelle und Foto:

FAI -Weltluftsportverband



Einstiger Glasflügel-Konstrukteur verstorben



Klaus Keim (Jahrgang 1938) war von 1968 bis 1970 einer der Konstrukteure bei Glasflügel und hatte den Draht zu den praktischen Problemen in der Werkstatt. Seine Glasflügel 604 (Werknummer 4)

modifizierte er, indem er die Spannweite auf 24 Meter vergrößerte sowie Winglets und eine einteilige Haube montierte. In Südafrika flog er 1967 mit einem Flug über 620 km auf einem Kranich III Weltrekord auf der Zielrückkehrstrecke für Doppelsitzer.

Text und Foto: Wolfgang Binz



NEU



DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG
LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

WICKELBÄNDER ENTFALLEN

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

OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE

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

KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

MODERNES GEWEBE

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

ZULASSUNG ERTEILT für ROBIN, JODEL, PIPER

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

Wollen auch Sie Ihre Maschine umrüsten?

Dann kontaktieren Sie uns!



Hexentreffen 2023

Save the date: Nach zweijähriger Corona-Pause wird es 2023 endlich wieder ein Hexentreffen geben. Allerdings ausnahmsweise nicht am letzten Januarwochenende, sondern vom 3. bis 5. Februar 2023 im Grafenschloss Diez (Rhein-Lahn-Kreis, Rheinland-Pfalz). Weitere Informationen folgen.



Remote Tower's coming home

DLR und DAS beschließen gemeinsame Forschungsaktivitäten im Bereich Flughafen-Fernüberwachung in Braunschweig

Das „Remote Tower“-Konzept umfasst die ortsungebundene Bereitstellung von Flugsicherungsdiensten für mehrere Flughäfen aus einer Zentrale heraus. In Braunschweig wird dieses Konzept nun Realität: Ab Mitte 2024 führt die DFS Aviation Services GmbH (DAS) die Flugsicherungsdienste an den Flughäfen Braunschweig-Wolfsburg und Emden zentral von Braunschweig aus durch. Um die vielversprechende Technik weiter zu verbessern und auszu-

bauen, haben das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die DAS die Einrichtung eines gemeinsamen „Forschungs- und Entwicklungsclusters“ in Braunschweig vereinbart. Der entsprechende Vertrag wurde am 19. Mai 2022 unterzeichnet. Schon vor 20 Jahren entstand das Remote Tower Konzept im DLR in Braunschweig.

Quelle: DFS

Fly-ins und Veranstaltungen

24.-26. Juni	Marburg	Take-off Festival	www.flugplatz-marburg.de
25.-26. Juni	Speyer	Flugplatzfest	www.flugplatzfest-speyer.de
26. Juni	Walldürn	Vatertags Fly-in	www.fsco.de
09. Juli	Heppenheim	Fly-in Event	www.aeroclub-heppenheim.de
10. Juli	Günzburg	Flugplatzfest Fly-in	www.facebook.com/Luftsportverein-Günzburg-eV-940152732727669
16. Juli	Bad Sobernheim	70+1 Jubiläum	www.lsvrp.de
06. Aug.	Paderborn-Haxterberg	Fly-in	www.lsg-paderborn.de
06. Aug.	Wyk auf Föhr EDXY	Fly-in	www.flugplatz-wyk.jimdofree.com
06.-07. Aug.	Walldürn	Fly-in	www.fsco.de
12.-14. Aug.	Schmallenberg-Rennefeld	UL-Infotage	www.aeroclub-nrw.de/events/ul-infotage-nrw-2022/
13.-14. Aug.	Karlstadt Saupurzel	Flugplatzfest	www.lscck.de
19.-21. Aug.	St. Augustin-Hangelar	Grumman Fly-in	www.grumman-traveler.de
19.-21. Aug.	Porta Westfalica	UL-Power Fly-in	www.ulpower.de
03. + 04. Sep.	Pirmasens	Flugtag	www.flugtag-pirmasens.de
11. Sept.	Laichingen	Flugplatzfest	www.fsv.lai.de
11. Sep.	Rheine-Eschendorf	Fly-in NRW	www.aeroclub-nrw.de/events/fly-in-nrw-2022/



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



Rundflug durchs Museum

Erstmals bietet das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug einen virtuellen Rundflug durch seine Hallen. Dank eines neuen Mitarbeiters im Museumsteam werden die Exponate im Vorbeiflug auf der Homepage gezeigt. Damit möchte das Museum bei möglichst vielen Touristen und Luftsportlern das Interesse wecken, die Segel- und Modellflugzeuge im Museum vor Ort zu besichtigen. Neben den fliegenden Exponaten werden auch Instrumente, Fernsteuerungen, Modellmotoren usw. gezeigt.

Vom einfachen Lilienthal-Gleiter bis zum modernen Hochleistungs-Kunststoff-Segelflugzeug, vom freifliegenden Flugmodell aus Holz bis zum ferngesteuerten Kunststoff-Wettbewerbsmodell, die Entwicklungsgeschichte des Segel- und Modellfluges wird lebendig.

In dem im Jahre 1987 erbauten und im Jahre 2006 erweiterten Museum wird die über 100-jährige Geschichte und die technische Entwicklung des Segel- und Modellfluges präsentiert. In dem freitragenden Kuppelbau und der anschließenden großen Ausstellungshalle, die im Frühjahr 2006 eingeweiht wurde, erwarten Sie



die erfolgreichsten Segelflugzeuge in Originalgröße, sowie entwicklungsgeschichtlich bedeutsame Modellflugzeuge.

Seit 01. April ist das Museum übrigens wieder täglich von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Für Kinder und Jugendliche bis einschließlich 15 Jahre wird kein Eintritt verlangt.

Also erst den virtuellen Museumsrundflug auf der Homepage www.segelflugmuseum.de und dann ein persönlicher Besuch im Museum auf der Wasserkuppe – das Museumsteam freut sich.

PERSONEN RETTUNGSFALLSCHIRME

JUNKERS



NOCH FRAGEN?
+49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

AERO 22 – Neustart mit Visionen



1: Neuheiten-Präsentation beim AERO-Medientag am Stand von Junkers: oben die A60, unten der Nachbau der Junkers A50 Junior – moderne Technik im UL-Vintage-Look. Als i-Tüpfelchen gab es noch die Vision einer Neuauflage der legendären Ju-52.

Endlich wieder AERO! Nach drei Jahren pandemiebedingter Pause öffneten sich vom 27. – 30. April die Tore der Messehallen in Friedrichshafen wieder für die wichtigste Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt in Europa. Die 634 Aussteller aus 34 Ländern präsentierten ein breitgefächertes Angebot – vom Pilotenzubehör über Flugsimulation, Werkzeug, Maintenance, Avionik, Flugzeuge aller Art bis hin zum Helikopter oder Business-Jet, ergänzt durch ein umfassendes Konferenzprogramm mit über 200 Vorträgen und Podiumsdiskussionen. Für die Branche, die unerwartet gut durch die Pandemie gekommen ist, war es wichtig, die AERO endlich wieder als internationale Fachmesse zu haben, um Geschäfte zu tätigen und vor allen Dingen die persönliche Nähe zum Austausch mit Flugzeugeignern, Piloten und Luftfahrt-Enthusiasten zu erfahren. Die Erwartungen waren hoch. Der große Zuspruch – laut Veranstalter waren es 27700 Fachbesucher aus 75 Nationen – zeigte, dass der persönliche Kontakt für die Branche unverzichtbar ist.

Wie gewohnt waren mit [Breezer Aircraft](#), [Flight Design](#), [Comco Ikarus](#), [Magnus Aircraft](#), [Pipistrel](#), um nur einige zu nennen, die UL-Flugzeuge in den ersten B-Hallen zu finden. Die meisten Hersteller hatten die dreijährige Zwangspause nicht nur zur Produktpflege ihrer bewährten Typen mit Detailverbesserungen genutzt, sondern auch eine Reihe an Neuheiten und Innovationen entwickelt. Zu den [Neuheiten](#) der diesjährigen AERO zählte u. a. die zweimotorige Alpi Twin des italienischen Herstellers [Alpi Aviation](#), welche aber noch ohne Motorisierung gezeigt wurde. Der Erstflug soll noch in diesem Sommer stattfinden. [Aquila Aviation](#) aus Schön-

hagen hatte als Neuheit einen Prototypen der viersitzigen A414 dabei. Als Antrieb ist ein Rotax 915 iS mit 141 PS und Dreiblatt-Verstellpropeller vorgesehen.

Die A50 Junior der [Junkers Flugzeugwerke AG](#), nach der Junkers F13 der jüngste Spross der historischen Flugzeugnachbauten, feierte auf der AERO ihre Weltpremiere. Das alltagstaugliche Ultraleichtflugzeug im nostalgischen Wellblech-Look entspricht in den Abmessungen weitgehend dem Original und wird auch als A60 mit „Side by Side“- Cockpit produziert. Die Zulassung des 179000 € teuren Wellblech-Fliegers aus der Schweiz wird für diesen Sommer erwartet.

Damit noch nicht genug: Die Vision einer Neuauflage der legendären Junkers Ju-52 war eine absolute Überraschung. Bei der [Ju-52 NG](#) bleibt die altbewährte Bauweise erhalten, aber die Systeme werden modernisiert. Als Motoren sind drei Red A3 V12 Diesel (2 x 6 Zylinder redundant) mit jeweils 550 PS mit deutlich weniger Spritverbrauch vorgesehen. Das Gewicht soll von 10,5 t auf 8,6 t reduziert werden, damit es auch in die Kategorie CS23 der EASA passt. Als einfach zu fliegendes Flugzeug mit niedrigen Betriebskosten, guten STOL-Eigenschaften, langsamer Fluggeschwindigkeit und jeweils einem Fensterplatz für die 14 Passagiere ist die J-52 NG aus Sicht der Schweizer Flugzeugbauer prädestiniert als das beste Flugzeug für Sightseeing-Flüge. Der Prototyp wird in Altenrhein in der Schweiz entstehen.



2



3



4

- 2: JMB Aircraft brachte mit einer Propellerturbine für Ultraleichtflugzeuge des französischen Herstellers Turbotech – hier an einer VL 3 – „frischen Wind“ in die Szene
- 3: Die Scale Wings „P-51 Mustang“ ist ein detailgetreuer CFK-Nachbau in 70 % Größe
- 4: Textron Aviation präsentierte u. a. diese Beechcraft KingAir 360 im Außenbereich der AERO

Der Boom bei den **Gyrocoptern** scheint endgültig Geschichte zu sein. Mit Aviation Artur Trendak, ELA Aviación, Magni Gyro und Fraundorfer Aeronautics waren auf der Messe nur vier, allerdings hochkarätige, Hersteller von Gyrocoptern vertreten. Auffällig war das Design des Tensor 600 X mit Stummelflügeln und Dreiblattrotor. Auch bei den **Helikoptern** waren im Wesentlichen nur Dienstleister und Flugschulen, wie z. B. Swiss Helicopters oder Heli NRW, mit ihren Fluggeräten vertreten sowie zwei Spezialhubschrauber der Bundespolizei und der Bundeswehr mit SAR-Ausrüstung. Rheinland Air Service – exklusiver Händler von Bell Textron – zeigte den leichten Turbinenhubschrauber „Bell 505“.

Für ein besonderes Messehighlight sorgte Michael Kügelgen mit seinem **eVTOL „eMagic one“**. Als „proof of concept“ wollte er zeigen, dass man mit heutiger Batterietechnik – nicht der in 10 oder 20 Jahren – schon in der Lage ist ein funktionsfähiges eVTOL zu bauen. Copter und Flugzeug wurden parallel entwickelt. Die eMagic one kann ganz konventionell als Flugzeug geflogen werden, ist aber auch in der Lage senkrecht zu starten und zu landen. Die selbstgefertigten Hubmotoren mit den acht 2,25 m großen Propellern laufen dabei ca. 30 bis max. 60 Sekunden. Da die Vermarktungschancen für einen Einsitzer eher gering sind, ist eine Drohne in gleicher Größe und Form angedacht, auch ein Entwurf für eine mehrsitzige Maschine existiert bereits.

Die **ENGINE AREA** zeigte Exponate aktueller Flugmotoren und anderer Antriebssysteme. Die Optimierung der Verbrauchs- und Schadstoffwerte kann aber mit Blick auf die Dekarbonisierung nur eine Zwischenlösung auf dem Weg zu nachhaltigen Antrieben sein. **Innovationen und Nachhaltigkeit** waren die Kernthemen der AERO 2022 und werden es auch in der Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt bleiben. Dabei ist Nachhaltigkeit weit mehr als Elektroflug. Nachhaltig produzierte Treibstoffe, Bio- und eFuels, Generationenwechsel in neue Antriebstechnologien, Leichtbauwerkstoffe und vieles mehr aus der innovativen Ideenliste gehören dazu. Der neu geschaffene **Sustainable Aviation Trail** – gekennzeichnet durch große grüne Ballone über den Ständen der über siebzig teilnehmenden Aussteller – hob Firmen und Institutionen hervor, die sich besonders für Nachhaltigkeit in der Luftfahrt engagieren. Die Produktpalette von heute verändert sich und muss fit gemacht werden für die Zukunft.

Das Schweizer Startup **H55** entwickelt batterie-elektrische Antriebssysteme für Flugzeuge. Auf der AERO war eine Bristell Energic mit einem kompletten Antiebsstrang von H55 zu sehen.

Rolls Roys E zeigte eine modifizierte Tecnam P2010 mit dem H3PS1 genannten parallelen hybrid-elektrischen Antriebssystem mit einem Rotax 915 iS, welches 20 % weniger Treibstoff braucht.

HYFLY entwickelt das erste voll integrierte Wasserstoff-Brenn-

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Stichsägeblätter • Fräser und Lochsägen 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





- 5: Mit der Shark Aero – sie gilt als schnellstes UL der Welt – hat die 19-jährige Zara Rutherford in 156 Tagen die Welt umrundet
- 6: Die „Viper SD4“ von Tomark Aero aus der Slowakei wartet auf die Übergabe an den neuen Besitzer
- 7: Der zweisitzige Trainer „Pipistrel Velis 7“ ist das erste und bislang auch einzige rein elektrische Flugzeug mit einer EASA-Zertifizierung

stoffzellen-Antriebssystem für Leichtflugzeuge. Dieses System ist leise, hat eine große Reichweite, verursacht keine CO₂-Emissionen und senkt die Betriebskosten zu konventionellen Antrieben um ca. 30 %. Durch die Kooperation mit Flight Design entsteht der F2e-HY als erster Demonstrator.

Die Konstrukteure von **APUS Zero Emission GmbH**, einem EASA-zertifizierten Entwicklungsbetrieb der Allgemeinen Luftfahrt in Berlin-Strausberg, machen sich seit Firmengründung Gedanken über die Speicherung von Wasserstoff in Flugzeugen. Orientiert an klassisch im Flügel angeordneten Tanks wurde in siebenjähriger Forschungsarbeit ein strukturintegriertes Wasserstofftanksystem entwickelt. Die CFK-Röhrentanks haben einen Außendurchmesser von ca. 24,6 cm bei einer Länge von 925 cm – das Volumen von ca. 370 Litern reicht, um 25 kg Wasserstoff zu speichern. Die Wasserstofftanks tragen gleichzeitig auch die Luftlasten, ersetzen also den Holm.

Auf dieser Basis entwickelt die APUS-Group das erste emissionsfreie Flugzeug für den täglichen Reisebetrieb. Mit 800 km Reichweite und einer maximalen Reisegeschwindigkeit von 150 KTAS hat es Reiseflugleistungen wie die meisten modernen Reisevierseiter. Dabei ist die mit zwei Motoren redundant ausgelegte APUS i-2 durch die Verwendung einer Brennstoffzelle 100 % emissionsarm – kein CO₂, keine NO_x, kein Lärm. Durch das patentierte Wasserstofftanksystem werden bis zu 25 % höhere systembasierte Energiedichten als mit herkömmlichen Wasserstoffdrucktanks möglich. Gegenüber batterieelektrischen Flugzeugen erreicht die

APUS i-2 zehnfach höhere Energiedichten und muss dabei keine seltenen Erden, wie sie für die Batterieproduktion nötig sind, verwenden.

Am weitesten in der Wasserstoff-Technologie ist das Team von **H2FLY**, dem Institut für Elektrifizierte Luftfahrtantriebe des DLR. Mit seinem Flugzeug **HY4** hat es in mehrjähriger Forschung und Erprobung bewiesen, dass man mit Wasserstoff fliegen kann. Aus dem hohen Drehmoment des großen Vierblattpropellers resultiert eine Steigrate, wie sie z. B. mit einer 120 PS-Cessna nicht erreicht werden kann. Dabei fliegt die HY4 mit 800 rpm bis 1000 rpm sehr leise, sodass man auch abends oder früh morgens fliegen kann ohne dass das Flugzeug wahrgenommen wird.

Die unter Druck in den Rümpfen gespeicherten 9 kg Wasserstoff reichen für ca. 700 km Reichweite und können in ca. 5-6 Minuten nachgetankt werden. Um die Speicherung von Flüssigwasserstoff in größeren Flugzeugen zu erforschen, wird ab Juni im linken Rumpf ein großer Flüssigwasserstofftank installiert – bisher gab es noch keine Kombination von Flüssigwasserstoff mit Brennstoffzelle.

Um zu verstehen, wie ein Flugzeug mit Wasserstoff versorgt werden kann, welche Maßnahmen gewährleistet sein müssen, um mit der Feuerwehr zurechtzukommen, wie man Wasserstoff zum Tanken anliefern kann etc., hat sich H2FLY in den täglichen Ablauf am Flughafen Stuttgart integriert.

Alle weiteren Arbeiten orientieren sich zunächst an der Skalierung in den 1,5 MegaWatt-Bereich, um in Kooperation mit der Deut-



8: Der Erprobungsträger für Flugzeugantriebe mit Wasserstoff „H4FLY“ ist nahe an dem, was derzeit in dieser Zukunftstechnologie möglich ist



9: Die voll in CFK gebaute eMagic one von Michael Kügelgen kann senkrecht starten und landen. Futuristisch, aber keine Vision mehr, denn sie fliegt schon seit dem Frühjahr 2021.

schen Aircraft ein entsprechendes System in die neue Dornier 328 zu integrieren.

Das Potenzial von Wasserstoff für die Zukunft der Luftmobilität ist enorm: „High-Range, Zero-Emission, Low-Noise“ könnten vier- bis sechssitzige Lufttaxis eine Distanz von 500 km, 19-sitzige Geschäftsflugzeuge bis zu 1500 km und 40-sitzige Regionalflugzeuge bis zu 2000 km zu 100 % emissionsfrei überbrücken.

Sollte der Schritt zur Serienreife gelingen, würde das die Luftfahrt umweltfreundlich, wirtschaftlich und leise machen und zu einer völlig geänderten Wahrnehmung und Akzeptanz insbesondere in der Nähe von Flugplätzen führen. Bei der nächsten AERO vom 19.-22. April 2023 wird man sehen, wie weit sich die Realität den Visionen genähert hat.

Text und Fotos: Ludwig Feuchtnner



Viele Besucher kamen am Stand des Magazins LuftSport vorbei und nutzten die Gelegenheit sich zu informieren

Foto: Michaela Stümke

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 Sehlern

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!

Der Fluglehrer – welchen Standard brauchen wir?

Die Firma Eisenschmidt hat auf der AERO zu einer Podiumsdiskussion zum Thema „Fluglehrer“ eingeladen. Volker Engelmann (Beirat Flugsicherheit Motorflug im DAeC), Fluglehrer sowie ein Mitarbeiter vom Luftamt Hahn (LBM) tauschten sich zu den Anforderungen an Fluglehrer aus. LuftSport sprach danach mit Volker Engelmann.

LuftSport: Volker, wie kamt ihr auf das Thema „Der Fluglehrer – welchen Standard brauchen wir?“

Volker: Die Idee dazu kam von Herwart Goldbach (Fa. Eisenschmidt). Ihn trieb die Frage um, ob denn der immer weiter fortschreitenden Digitalisierung von Cockpits und der technischen Fortentwicklung von Luftfahrzeugen, insbesondere im Bereich der ULs, genügend Rechnung getragen wird.

LuftSport: Welche Herausforderungen siehst du selbst im Bereich der Fluglehrerausbildung?

Volker: Als erstes müssen wir berücksichtigen, dass viele der Schulmaschinen bewährte „Working Horses“ sind, die bereits seit Jahrzehnten im Einsatz sind. Im Bereich Echo-Klasse sind das die Cessnas der 150er- und 172er-Serie, die Piper PA28, vielleicht noch Aquila und einige Motorsegler. Im Bereich UL sind es vor allem die C42 von Comco Ikarus, Breezer, Roland Air Z602 und Aeroprakt. Da ist in der Initialausbildung gar nicht so viel Wandel wie man zunächst vermuten mag. Daraus resultiert, dass erst ein Differenztraining z. B. von der Cessna auf die Cirrus, oder von der C42 auf die Black Wing oder VL 3 die große „neue Herausforderung“ darstellt.

Zweitens brauchen wir jüngere Fluglehrer im Team. Wir sind bei den Fluglehrern bei einem Durchschnittsalter von über 60 Jahren angekommen. Ein großer Teil ist ehrenamtlich tätig und nicht immer bereit, sich jedem neuen Hype hinzugeben. Das alte Uhrenkino weicht aber nun mal mehr und mehr modernen EFIS-Systemen, deren Bedienung erst selbst gelernt sein will. Flugvorbereitungen finden mehr und mehr am Tablet statt – da treffen mitunter Welten aufeinander.

Drittens sind die Übungsflüge bei UL und die Auffrischungsschulungen im Motorflug für Fluglehrer die einzige Möglichkeit, Ausbildungsdefizite und falsche Angewohnheiten aufzudecken und gezielt gemeinsam mit den Piloten an deren Beseitigung zu arbeiten. Als eine Sicherheitsscheibe im Schweizer-Käse-Modell der Unfallprävention ist jedoch hier erforderlich, mit den Entwicklungen im europäischen Recht, den nationalen Regeln, aber auch dem technischen Fortschritt Schritt zu halten und an der Umsetzung für die Ausbildung selbst aktiv teilzuhaben. Dazu sind Eigeninitiative und Eigenmotivation unabdingbar. Im Ehrenamt eine große Herausforderung. Gemeinsame Standards sind dadurch manchmal schwierig zu erzielen bzw. zu halten.

Viertens werden mit den immer schneller werdenden ULs die Un-



terschiede zur Echo-Klasse ständig geringer. Und das in einem der am dichtesten beflogenen Lufträume der Welt. Standards für die Fluglehrer dürfen bzw. müssen sich also auch klassenübergreifend immer mehr anpassen.

LuftSport: Worin siehst du künftig die größte Chance?

Volker: Die Chance ist, dass wir zukünftig wieder dahin zurückkommen könnten, wo wir schon einmal waren: eine Differenzschulung vom UL zur Echo-Klasse in wenigen Stunden. Beim PPL-National war das damals in mindestens sieben Stunden möglich (750 kg), wozu dann ggf. noch einmal eine fünfstündige 2000-kg-Berechtigung hinzukam. Dieses wäre eine längst überfällige Win-win-Situation. Für die Uler wäre es ein Ansporn auch andere Luftfahrzeuge zu fliegen und doch vielleicht mal mit vier und mehr Personen im Flugzeug zu reisen. Für die Echo-Klasse könnte es notwendigen Nachwuchs an Pilotinnen und Piloten generieren um die Klasse noch aufrechtzuerhalten. Denn, da dürfen wir uns nichts vormachen: Bei Treibstoffpreisen wie hier auf der Aero von 3,82 € je Liter Avgas, bei einem Verbrauch von 35–40 Liter je Stunde denken mehr und mehr Vereine über den Austausch der alten Echo-Flotte zugunsten moderner ULs nach.

LuftSport: Und wo liegt nach deiner Meinung das größte Risiko?

Volker: Dass wir die Chance uns selbst anzupassen verstreichen lassen und dadurch der Gesetzgeber wieder Regeln aufzeigt, die dann unsere Freiheiten einschränken.

LuftSport: Was ist deine Vision für die Zukunft?

Volker: Mehr jüngere Fluglehrer und Fluglehrerinnen, die einen sicheren, modernen Flugbetrieb und hohe Standards in der Ausbildung garantieren. Denn mein Leitsatz in den Fluglehrerlehrgängen ist immer: „Viele lernen das Fliegen wegen des Fluglehrers, einige lernen es trotz des Fluglehrers.“ Und: „Die Bildung kommt nicht vom Lesen, sondern vom Nachdenken über das Gelesene“, sagte Carl Hilty. So ist es mit der Fliegerei und den dafür notwendigen Sicherheitsstandards auch.

Die Fragen stellte Ricarda Helm

OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZI

jumbo putzi

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

anemol
live wind indication

IMMER DIE
BESTE WINDANZEIGE

Ülis Segelflugbedarf GmbH · info@segelflugbedarf24.de · www.segelflugbedarf24.de

Gelandet, um zu fliegen



v.l.: Britta Schönecker (Gestaltung), Kristian Kröger (Niedersachsen), Klaus Fey (the one and only), Ralf-Michael Hubert (Bremen), Georg Bungter (Lektorat, i. V. für Mitlektorin Heike Schiemann), Ricarda Helm (neue Chefredakteurin), Harald Helm (Verlag), Anette Weidler (Rheinland-Pfalz), Daniela Blobel (Nordrhein-Westfalen), Harald Krischer (Hamburg) und Manfred Petry (Rheinland-Pfalz)

Als die vier DAeC-Landesverbände Rheinland-Pfalz, Niedersachsen, Bremen und Hamburg vor zwölf Jahren beschlossen hatten, mit dem gemeinsamen Magazin LuftSport wieder an den Start zu gehen, wurde der Entschluss dazu vielfach von Unkenrufen begleitet. Eine Eintagsfliege würde es bleiben, hieß es. Gegen Zeitschriften, die von bekannten und sicher gut bezahlten Fachjournalisten gemacht würden, habe man mit Inhalten, die ohne Entgelt aus unseren Vereinen zugeliefert würden, von vornherein keine Chance.

Mit diesem Heft erscheint die 75. Ausgabe von LuftSport. Damit haben wir die Lebenszeit einer Eintagsfliege klar überschritten und haben uns gegen die Skeptiker behauptet. Und wir dürfen in aller Bescheidenheit sagen, dass wir in den letzten Jahren zur Aufmachung, zum Themenmix, zu Inhalten und Sachkompetenz viele lobende Worte aus unserem Leserkreis entgegennehmen durften.

Wenn man mit einem Magazin über zwölf Jahre mit zweimonatigen Erscheinungsterminen besteht, dann ist das fast einem Streckenflug mit dem Segelflugzeug vergleichbar. Genau wie dort muss man als Herausgeber einer Zeitschrift weitsichtig planen und Entwicklungen erkennen. Man muss manchmal Durststrecken überwinden; man freut sich über starke Aufwinde und ist enttäuscht, wenn andere nicht halten, was man sich von ihnen versprochen hat. Man hat sich mit Gegenwind abzufinden und ist dankbar für hilfreichen Rückenwind. Bisweilen muss man kämpfen, um oben zu bleiben und voranzukommen. Unseren Flug vorzeitig beenden und außenlanden wollten wir mit unserem gemeinsamen Magazin ja schließlich nicht. Und den Turbo ziehen, sprich Finanzspritzen durch die beteiligten Verbände zu erbitten, kam für uns auch nicht in Frage. Also immer weiter zum nächsten Heft! Umso mehr freuen wir uns aber, dass der Landesverband Nordrhein-Westfalen sich vor einiger Zeit entschlossen hat, die bisherigen vier Verbände auf dem weiteren publizistischen Flug zu begleiten. Schön, NRW, dass ihr zugestiegen seid. Wir vier „Alten“ freuen uns, dass ihr dabei seid.



Das große Glück aber war, dass uns mit Klaus Fey ein sehr erfahrener Verleger und Chefredakteur um die Strecke geführt hat und immer eine tragende Linie gefunden hat, die uns weiter vorangebracht hat. Klaus kannte die kritischen Stellen, aus denen wir uns mühsam hätten herauskurbeln müssen, wenn er nicht einen geschickten anderen Weg gewählt hätte. Klaus hat unermüdlich und mit viel Leidenschaft für unsere gemeinsame Sache sein Wissen und sein Know-how eingebracht und manche bittere Pille schlucken müssen. Wir wissen um die nicht immer einfache Zusammenarbeit mit dem größten deutschen Postunternehmen, aber Klaus dürfte sicher noch anderes einfallen.

Wir haben den Flug unseres Magazins noch lange nicht beendet, aber jetzt, im Juni, zum Pilotenwechsel kurz unterbrochen. Klaus steigt aus und von dieser Ausgabe an fliegt uns Ricarda mit sicherer Hand weiter.

Klaus, ganz herzlichen Dank für deine umfassende Sachkenntnis, die du immer wieder eingebracht hast, für deinen Einsatz und dein Engagement und – ganz maßgeblich – für die Zeit, Geduld, Nachsicht und Umsicht, die dir die Zusammenarbeit mit uns zu jeder neuen Ausgabe abverlangt haben. Dank gebührt ganz gewiss auch deiner Frau und deinen Kindern, die sicher nach jedem Redaktionsschlussstermin für eine gewisse Zeit auf dich verzichten mussten.

Wir wünschen dir noch viele erlebnisreiche Flüge mit den Segelflugzeugen, den Uls und der G 109 eures Vereins, schöne Ausfahrten mit deinem Lloyd – und bleibe unserer LuftSport gewogen. Alles Gute!!

Ralf-Michael Hubert im Namen der Herausgeber im DAeC:
Luftsportverband Rheinland-Pfalz
Luftsport-Verband Niedersachsen
Luftsportverband Hamburg
Landesverband Bremen
AEROCLUB | NRW

Die Zeit der Erprobungsprogramme

Zwanzig Jahre ist es nun schon her, dass wir die Genehmigung für das Schleppen von Segelflugzeugen mit Ultraleichtflugzeugen erhielten und die ersten ULs dafür zulassen konnten. Bei mir war der UL-Schlepp im Juni 2000 aus der Not geboren. Winde kaputt und die „Wilga“, das Schleppflugzeug vom befreundeten Nachbarflugplatz, kam auch nicht. Aber das UL, eine „C 42“ mit 80 PS stand bereit ...

Im Rahmen eines genehmigten Erprobungsprogrammes war das möglich. Bereits zuvor hatten sich Enthusiasten wie Martin Wezel von Wezel Flugzeugtechnik sowie weitere UL-Hersteller im DAeC um dieses Erprobungsprogramm bemüht und die Unterstützung des Vorhabens durch das LSG-B erhalten. Es wurden Ultraleichtflugzeuge eingesetzt, welche die Voraussetzungen in den Punkten Gestaltung, Bauausführung und Festigkeit bereits durch Bodentests und Berechnungen nachgewiesen und eine vorläufige Zulassung zum Schleppen erhalten hatten. Beispielhaft sind unter anderem die „TL 232 Condor“, „Pelican 450“ und „UW9 Sprint“ zu nennen.

Im Juli 2000 gründete sich dann in Speyer um den Projektleiter Martin der Arbeitskreis „Segelflugzeugschlepp mit Ultraleichtflugzeugen“.

Teilnehmer waren:

Wezel Flugzeugtechnik Reutlingen, Air Light Haßfurt, Comco Ikarus Hohentengen, B&F Technik Speyer, Weller Flugzeugbau Schwäbisch-Hall, Drive & Fly Föhren, die Ultraleichtflugkommission im DAeC und das Luftsportgeräte-Büro

Ich kann mich noch gut erinnern wie konstruktiv und zügig die Aufgabenpakete verteilt wurden. Ging es doch darum, die Flug-erprobungen zu koordinieren und den Erprobungsbericht für den Antrag auf Anerkennung für das Bundesverkehrsministerium gemeinsam und geschlossen zu erstellen und abzugeben.

Der Abschlussbericht vom 23.02.2001 enthielt dann die Begründung des Vorhabens „Schlepp mit Ultraleichtflugzeugen“ mit dem Vorschlag einer Zulassungsrichtlinie zum Stand der Technik, der praktischen Erprobung mit den Flugleistungen, Erfliegen und Nachweise der Grenzflugzustände. Der Bericht wurde am 15.03.2001 vom LSG-B an das Bundesministerium übergeben und der Entwurf der Lufttüchtigkeitsforderungen vom Luftfahrt-Bundesamt fachlich überprüft und ergänzt.



UL-Schleppvorführung zur AIR Magdeburg 2012, Schlepppilot: Jens Einführer

Mit der Veröffentlichung der Zusatzforderungen für das Schleppen von Segelflugzeugen durch Ultraleichtflugzeuge in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL-Nr. II – 81/01) vom 13.09.2001 war es dann so weit. Was heute in den Flugsportvereinen alltäglich und selbstverständlich ist, war voller Stolz endlich geschafft. Damals gedacht als sinnvolle Ergänzung des Segelflugbetriebes, folgte darauf noch die Regelung für den Erwerb der Schleppberechtigung und die Erweiterung der Verordnung über Luftfahrtpersonal für die UL-Lizenz.

Während des Erprobungsprogrammes werden auch Erfahrungen für eine Überprüfung und Überarbeitung der Ausbildungsrichtlinien gesammelt und ausgewertet. Dafür ist dann auch immer die Ultraleichtflugkommission des DAeC mit im Boot beziehungsweise im UL.

Mittlerweile zähle ich sieben Erprobungsprogramme im Aktenschränk des LSG-B. Zuletzt waren die Ultraleicht-Hubschrauber dran. Da wir mit dem italienischen „Syton“ eine Turbine im Erprobungsprogramm hatten, haben wir diesbezüglich gleich die Lufttüchtigkeitsforderungen für das Triebwerk in dieser Erprobung und für die Genehmigung mit angepasst. Nun ist auch von den ersten Turbinen-ULs zu hören. Mal sehen, was da kommt.

Was kommt, ist die Erprobung von Selbststeueranlagen, den Autopiloten im UL. Kurz vor der AERO übergaben wir eine umfassende Sicherheitsbewertung und Beurteilung an das LBA. Das ist der erste Schritt in der Verantwortung des beauftragten Verbandes. Das LBA begleitet das Verfahren im Rahmen der Fachaufsicht und berichtet an das Bundesverkehrsministerium.

Geplant ist, dass Hersteller für eine Werksmaschine eine vorläufige Verkehrszulassung für die Erprobung erhalten. Vielleicht können die Hersteller dann wieder einen Arbeitskreis wie damals bilden. Es muss jedoch ein anderer Projektleiter gefunden werden. Leider verunglückte Martin zehn Jahre nach dem großen Erfolg mit seinem und unserem Projekt, dem UL-Schlepp, bei einem Erprobungsflug im fernen Ausland tödlich. Ich denke manchmal an ihn, es war eine gute Zeit mit ihm zusammenzuarbeiten.

Ach ja, ich flog damals einen „Pirat“ hinter der „C 42“. Es war toll, leiser und sparsam!

Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC

 **LSG-Büro**
Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 531. 2 35 40 60
38108 Braunschweig www.daec.de

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

Liebe Luftfahrtbegeisterte, liebe Jugend,

in einer sich ständig wandelnden Zeit brauchen wir ebenso sich ständig wandelnde Gedanken. Denn wer nicht mit der Zeit geht, der geht mit der Zeit – Friedrich Schiller. Ein Zitat, welches zeitlos ist und somit auch heute gilt. Stellen wir uns gegen jene Entwicklungen, so könnte dies den Nachwuchs und somit auch die Zukunft des Luftsports gefährden. Ganztagschulen, immer mehr individuelle Freizeitangebote und möglicherweise auch die Angst, etwas Wichtiges zu verpassen, machen es schwieriger, die Jugend an unser zeitintensives Hobby zu binden.

Und doch ist sie in vielerlei Hinsicht die Zukunft der Fliegerei. Dass unsere Jugend vertrauenswürdig und verantwortungsbewusst ist, zeigt sie jährlich mit ihren zahlreich durchgeführten Fliegerlagern und Wettbewerben in ganz Deutschland.

Aus diesem Vertrauen heraus kann sich jedes Vereinsmitglied die Frage stellen: Wie kann mein Handeln dazu beitragen, dass die Jugend gefördert wird?

- Den Doppelsitzer für einen Streckenflug nutzen und einen Jugendlichen mitnehmen, anstatt diesen im Einsitzer zu planen, damit der eigene Horizont auf die Streckenfliegerei erweitert werden kann.
- Die Flugtage individueller gestalten, sodass eine halbtägige Schulung möglich ist.

- Die Rundflüge an die Jugend vergeben, damit diese ohne großen Aufwand Flugerfahrungen generieren kann.
- Bei Abstimmungen immer die Weitsicht behalten und im Sinne der Jugend und der Zukunft abstimmen.

Wenn die Jugendlichen nicht von alten Vorbildern lernen können, wie sollen sie es dann in Zukunft besser machen?

Somit kann jeder für sich kreativ werden und über seinen eigenen Horizont hinausschauen, um die Jugend auch ohne direkte finanzielle Hilfe zu unterstützen und zu fördern. Gehen wir alle mit der Zeit und lassen Veränderungen zu, kann der Luftsport einen sicheren Start in die Zukunft wagen.



Für die Jugend



Jan Eikmeier
Landesjugendleitung NRW

INHALT

VERBAND

Editorial	15
Termine	16
Einladung Verbandstag	17
FLY-IN NRW	17
Förderung der Luftsportschule	18
Rückschau AERO 2022	18
Nachruf	35
NRW aktiv	36
Präsidium tagte in Lünen	37
Eure Ansprechpartner:innen	38
Impressum	38

AUS DEN VEREINEN

Ehrungen Online	31
Virtueller Luftsport im Verein	32
Rennefeld: „Waffel-Fly-In“ und	
Spielplatzeröffnung	32
Ein „E-Wolf“ für die Wolfsaap	33
E-Bike-Ladestation auf dem Dümpel	34

AUSBILDUNG

Mehr Käse – mehr gut	21
----------------------	----

JUGEND, NRW BEWEGT

Bericht Online-LSJ-Tag 2021	24
Plakat Airlebis	24
Sonderaktion Kibaz und Jolinchen	25
Flieger-Kibaz	25
Förderung: Jugendfreizeiten	25

FALLSCHIRMSPORT

Nachwuchskader stellt sich vor	26
--------------------------------	----

FRAUEN IM LUFTSPORT

Agathe-Gerdes-Preis	30
---------------------	----

MODELLFLUG

Wettbewerbsbericht F1 E	20
F1 E-Seminarbericht	20

MOTORFLUG, UL

Plakat Fly-In NRW	17
Plakat Jahressportflug NRW	17
Sieger des Jahressportflugs berichtet	19

TECHNIK

Wir sind CAO	26
--------------	----

TERMINE 2022

Datum	Veranstaltung	Ort/Zeit
KOMMUNIKATION UND MARKETING		
20.11.2022	Verbandstag	Duisburg
KOMMUNIKATION UND MARKETING Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, blobel@aeroclub-nrw.de		
28.06.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
26.07.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
15.08.2022	Redaktionsschluss Luftsportmagazin NRW	(Oktober-Ausgabe 2022)
30.08.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
27.09.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
25.10.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
12.11.2022	PR-Workshop	Duisburg, 10-17 Uhr
29.11.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
27.12.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
AUSBILDUNG Ansprechpartner: Hermann-J. Hante, hante@aeroclub-nrw.de		
04.07.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 18-19 Uhr
01.08.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 18-19 Uhr
02.-16.09.2022	SPL-FI-Lehrgang 2	Oerlinghausen
05.09.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 18-19 Uhr
17.10.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 18-19 Uhr
07.11.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 18-19 Uhr
05.12.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 18-19 Uhr
FRAUEN IM LUFTSPORT Ansprechpartnerin: Sybille Krummacher, krummacher@aeroclub-nrw.de		
22.07.2022	Digitaler Stammtisch für Luftsportlerinnen	Online, ab 19:30 Uhr
22.08.2022	Virtueller Lean Coffee Gender	Online, 19:30-20:30 Uhr
20.09.2022	Digitaler Stammtisch für Luftsportlerinnen	Online, ab 19:30 Uhr
19.10.2022	Virtueller Lean Coffee Gender	Online, 19:30-20:30 Uhr
17.11.2022	Digitaler Stammtisch für Luftsportlerinnen	Online, ab 19:30 Uhr
19.11.2022	Workshop für Luftsportlerinnen, Thema: Resilienz	Aachen, 10-18 Uhr
LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de		
10.-12.06.2022	SG38-Fliegen	Wasserkuppe (bereits ausgebucht)
01.-10.07.2022	Streckenfluglehrgang	Flugplatz Bergheim
26.-28.08.2022	AIRLEBNIS NRW	Flugplatz Goch-Asperden
09.-11.09.2022	Jugendvergleichsfliegen NRW	Flugplatz Borken-Hoxfeld
05.11.2022	Luftsportjugendtag	Ort noch nicht bekannt
18.-20.11.2022 & 17.-19.03.2023	Jugendleiterlehrgang	Viersen
MODELLFLUG Ansprechpartnerin: Evelyn Höfs, wue.hoefs@t-online.de		
25.11.-27.11.2022	Trainer-C-Seminar	Oerlinghausen
MOTORFLUG, ULTRALEICHTFLUG Ansprechpartner: Volker Engelmann, engelmann.daec@gmx.de		
01.04.-15.10.2022	Jahressportflug NRW	NRW-weit
03.-12.06.2022	Sommertour 2022	
15.-19.06.2022	Deutschlandflug	
12.-14.08.2022	UL-Infotage NRW	Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld
11.09.2022	Fly-In NRW	Flugplatz Rheine-Eschendorf

Einladung zum Fly-In NRW 2022

Das traditionelle FLY-IN des AEROCUB | NRW findet in diesem Jahr auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE) am Sonntag, den 11. September statt.

Die Präsidentin des AEROCUB | NRW, der Vorsitzende der Motorflugkommission NRW, der Vorsitzende der Ultraleichtflugkommission NRW und die Flieger aus EDXE laden gemeinsam zu diesem verbandsinternen Sportflugtreffen ein.

Preise

Es werden Pilotinnen/Piloten geehrt, die besonders jung oder besonders vital geblieben oder von besonders weit her eingeflogen sind. Und das mit Motorflugzeugen, Motorseglern, Segelflugzeugen* oder Ultraleichtflugzeugen. Der Verein, der mit den meisten Luftfahrzeugen am FLY-IN teilnimmt, erhält traditionell den Wanderteller.

Für Verpflegung und Getränke wird gesorgt. Die Kosten für die Grundversorgung tragen die MOTKO und die ULKO NRW.

Ausschreibung: aeroclub-nrw.de/fly-in-nrw2022



FLY-IN NRW
11.9.2022

10:00 Uhr - 16:00 Uhr
Flugplatz: Rheine-Eschendorf (EDXE)

Rheine Info: 126,685 MHz (EDXE) OPS: 05971 70530 (Flugplatz)
AVGAS Tanken möglich

Logo: Flugplatz Rheine-Eschendorf EDXE and AEROCUB | NRW

Einladung zum 72. Verbandstag

Liebe Luftsportfreunde,
gemäß §10 der Satzung des AEROCUB | NRW e. V. lade ich Sie herzlich zur 72. Mitgliederversammlung (ordentlicher Verbandstag) ein. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Ort: Duisburg
Termin: Sonntag, 20. November 2022

Die Tagungsunterlagen und Anträge werden den Vereinen rechtzeitig zugesandt. Die Delegierten der Vereine melden sich bitte mit der Stimmeninformation als Legitimation am Stand des Landesverbandes an und nehmen dort die Stimmen in Empfang. Wir wünschen allen eine gute Anreise nach Duisburg. Mit freundlichen Grüßen

Boris Langanke
AEROCUB | NRW
Geschäftsführer

Mach mit beim Jahressportflug NRW 2022

Mit diesem Wettbewerb wird das gegenseitige Kennenlernen der Luftsportlerinnen und Luftsportler unseres Verbandes und ihrer Heimatflugplätze gefördert. Ausschreibung, Download Wertungskarte: aeroclub-nrw.de/jahressportflug/

Jahressportflug

1. April
bis
15. Oktober

Lerne andere Flugplätze und Piloten kennen, indem Du möglichst viele Flugplätze anfliegst!

1. Platz - 300 €
2. Platz - 200 €
3. Platz - 100 €

Wer?
Teilnehmen können Pilotinnen und Piloten, die als aktive Mitglieder im AEROCUB | NRW e.V. gemeldet sind. Teilnehmer unter 25 Jahre nehmen automatisch an der Juniorenwertung teil.

Womit?
Gewertet wird in der allgemeinen Klasse feinmotorige Motorflugzeuge und einmotorige Hubschrauber sowie Motorseglern und in der Ultraleichtflug-Klasse.

Logo: AEROCUB | NRW and www.aeroclub-nrw.de

LEBE DEINEN TRAUM.

600.000 Euro für die Luftsportschule des Verbandes

Landesförderprogramm Moderne Sportstätte 2022

Andrea Milz, Staatssekretärin für Sport und Ehrenamt, überreichte am 4. Mai 2022 in der Landesturnschule des Rheinischen Turnbundes e. V. die positiven Förderentscheidungen im Programmaufruf III (Sportverbände) des Sportstättenförderprogrammes „Moderne Sportstätte 2022“ an die antragsberechtigten Sportfachverbände. Der AEROCLUB|NRW erhielt eine Förderzusage in Höhe von rund 600.000 Euro für seine verbandseigene Luftsportschule in Oerlinghausen.

„Ich freue mich, dass wir mit den nun erteilten Förderentscheidungen die Sportverbände finanziell entlasten und mit den Fördermitteln einen wesentlichen Beitrag zum Erhalt zeitgemäßer und nutzungsorientierter Infrastruktur der Verbandssportschulen leisten.“ (Staatssekretärin Andrea Milz)

Das NRW-Landesförderprogramm „Moderne Sportstätte 2022“ umfasst insgesamt 300 Mio. Euro und ist in drei Programmablauf-Phasen gegliedert. In der ersten Phase wurden die NRW-Sportvereine, in der zweiten die Kreis- und Stadtsportbünde bedacht. Der nun begonnene dritte und letzte Programmaufruf berücksichtigt Sportverbände und die Träger verbandseigener Sportschulen. Staatssekretärin Andrea Milz überreichte in dieser Woche die Förderentscheidung in Höhe von insgesamt 6,1 Mio. Euro an:

AEROCLUB|NRW e. V., Landessportbund NRW e. V., Pferdesportverband Rheinland e. V., Rheinischer Turnbund e. V., Schwimmverband Nordrhein-Westfalen e. V., Westfälischer Turnbund e. V.

Quelle: Land NRW



v.l.: Carsten Kopsieker (Leiter Segelflugschule Oerlinghausen), Prof. Dr. Rudolf Mathar (1. Vorsitzender Segelflugschule Oerlinghausen), Tamara Neumann (Präsidentin AEROCLUB|NRW), Stefan Klett (Präsident LSBNRW), Andrea Milz (Staatssekretärin für Sport und Ehrenamt NRW)

Foto (c) LSB NRW, Andrea Bowinkelmann

Rückschau AERO 2022



1: v.l.: Nina Int-Veen, Boris Langanke, Tamara Neumann, Marcus Maul, Janina Nentwig, Jan Frese

2: v.l. Thomas Borchert, Antoaneta Sontheimer, Matthias Podworny, Herwart Goldbach, Dr. Ing. Timm Preusser, Volker Engelmann

Der AEROCLUB|NRW hatte einen Stand auf der AERO. Vor Ort waren Präsidentin Tamara Neumann, Matthias Podworny (Vizepräsident Ausbildung), Jan Frese (Vizepräsident Technik), Volker Engelmann (Sicherheitsbeauftragter der ATO NRW und Vorsitzender der Motorflugkommission NRW), Habbo Brune (Lufttraumbeauftragter NRW und DAeC), Geschäftsführer Boris Langanke, Nina Int-Veen (Jugendbildungsreferentin NRW), Janina Nentwig (Fachkraft NRW bewegt seine KINDER!) und Marcus Maul (Leiter CAO und Technische Betriebe NRW). Am Messestand des AEROCLUB|NRW beantworteten Jan Frese und Marcus Maul alle Fragen zum Thema Technik. Wir haben eine neue Genehmigungsurkunde der CAO Organisation DE.CAO.0019. Mit dieser Genehmigung hat der AEROCLUB|NRW e. V. wieder eine Organisation, die sowohl die Wartung von Luftfahrzeugen bis 2.3 t als auch die Prüfung der Lufttüchtigkeit für Motor-, Motorsegel- und Segelflugzeuge sowie Ballone durchführen kann. Diese Organisation ist der zukünftige Garant, dass wir im Luftsport weiterhin günstig fliegen können. Auch am Messestand des Verbandes war der Flugsimulator der Luftsportjugend NRW, der besonders bei Jugendlichen und Kindern gut ankam.

Habbo Brune, Matthias Podworny und Volker Engelmann waren Podiumsteilnehmer der Podiumsdiskussionen der Fa. Eisenschmidt auf der AERO Conference Bühne. So trugen sie ihr Fachwissen in die Diskussionen, z. B. zum Thema „Der Fluglehrer – Welchen Standard brauchen wir?“ Moderiert wurden die Podiumsrunden von Herwart Goldbach.

Mona Ritter

Jahressportflug NRW

Ich war und bin wieder dabei



- 1: Landung in Oerlinghausen, Michael Tondorf und Dirk Pullwitt
- 2: Siegerehrung beim Motorflieger- und Ultraleichtfliegetag in der Stadthalle Kamen, 2019, v.l.: Dirk Pullwitt, Matthias Podworny (Vizepräsident Ausbildung)

Dirk Pullwitt hat beim letzten durchgeführten Jahressportflug 2019 den ersten Platz belegt. Von seinen Erlebnissen während des Wettbewerbs und warum er in diesem Jahr wieder teilnimmt, erzählt er selbst:

Nachdem ich Anfang November 2018 meinen PPL (A) erfolgreich bestanden hatte, hatte ich mir für die neue Saison 2019 vorgenommen, am Jahressportflug teilzunehmen und möglichst viele Flugplätze anzufliegen, um dort die Flugbegeisterten kennenzulernen. Dies ist auch gleichzeitig das Ziel des Jahressportfluges. Da ich nach der Ausbildung nun auch nicht mehr alleine fliegen musste, habe ich mir immer eine Freundin oder einen Freund mit an Bord geholt, um neue Plätze zu erkunden.

Von meinem Heimatflugplatz, dem Segelfluggelände Büren am Schwallenberg, habe ich dann zunächst einmal die Plätze angefliegen, die ich auch schon aus der Ausbildung kannte. Dann habe ich mich aufgemacht, auch unbekannte Plätze anzufliegen. Dabei gibt es für jeden Platz innerhalb von NRW zwei Punkte.

Schöne Aussichten hat man in der Platzrunde von Leverkusen. Wenn man dort über das Stadion fliegt, hat man einen wunderbaren Blick auf den Kölner Dom. Auch die Sicht auf den Rhein ist sehenswert. Weiter rheinabwärts bin ich bis nach Koblenz geflogen. Auch hier ist der Anblick aus der Vogelperspektive sehenswert. Beim Anflug auf Koblenz kommt man über das Deutsche Eck und sieht die Moselmündung. Für Plätze außerhalb von NRW gibt es zudem auch noch einen Punkt in der Wertung.

Im Sommer machen wir vom Verein immer eine Fliegetour mit mehreren Flugzeugen. Endlich konnte auch ich daran teilnehmen. Dies war zudem auch mein erster eigener Flug ins Ausland als Pilot. Wir sind von Büren aus zunächst nach Zwickau und dann weiter nach Prag zum Flugplatz Letnany geflogen. Aufgrund eines Ed Sheeran-Konzertes direkt am Flugplatz mussten wir dort sofort wieder weg, da der Platz deswegen einige Tage gesperrt wurde und wir nicht mehr weggekommen wären. Wir sind also weiter zum Flugplatz Tocna Airport, der 20 km südlich von Prag liegt. In Prag haben wir dann an der Moldau diniert und die Stadt besichtigt. Am nächsten Tag sind wir weiter nach Ungarn. Hier ging es zunächst in die Hauptstadt Budapest. Der Zielflugplatz war hier Budaörs, der westlich der Stadt Budapest liegt. Auch hier haben wir natürlich die Stadt besichtigt. Nach je einer Nacht Aufenthalt ging es weiter nach Szeged, Pecs und zum Balaton. An den Alpenausläufern südwestlich von Wien vorbei ging es auf der letzten Etappe einmal über Österreich hinweg nach Budweis

in Tschechien. Von dort sind wir dann nach einer Nacht mit vorheriger Stadtbesichtigung zurück nach Büren. Auf der Tour habe ich mich mit einem Vereinskollegen beim Fliegen abgewechselt. Auch hier gab es je einen Punkt für die angeflogenen Plätze in der Wertung des Jahressportfluges. Natürlich haben wir auch auf der Tour außerhalb von NRW das Ziel des Jahressportfluges, nämlich fremde Plätze und flugbegeisterte Menschen kennenzulernen, genau auf den Punkt getroffen.

Im weiteren Verlauf des Sommers habe ich endlich auch mal die Ostfriesischen Inseln angefliegen. Dies war von der Aussicht her auch ein besonderes Erlebnis, da die Inseln von oben wie Tropfen im Wasser liegen. Während ich in der Zeit vor dem Flugschein immer mit dem Auto zur Küste gefahren bin, kann ich nun direkt auf einer Insel landen. Das macht süchtig und gibt zudem in der Wertung auch einen Punkt.

Meine Heimatbasis Büren liegt zum Teil in der südwestlichen Ecke der Kontrollzone Paderborn-Lipstadt (EDLP). Natürlich bin ich dorthin auch einmal rübergehüpft. Dies ist von unserem Platz aus nur ein Katzensprung. Zudem gibt es bei Verkehrsflughäfen mit Kontrollzone bei der Wertung der Flüge drei Punkte, da man sich mit den Lufträumen und Anflugverfahren vor dem Flug vertraut machen muss. Das hat mir jedoch Spaß gemacht und so habe ich auch andere Flughäfen wie Kassel, Münster-Osnabrück und Erfurt angefliegen. Als Dortmunder ging es natürlich auch einmal zum Wickede Airport.

Schön fand ich auch das Bergfliegen am Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld. Man muss hier an einem vorgegebenen Punkt aufsetzen, was mit dem Motorsegler schwieriger war als mit einem Motorflugzeug. Auch wenn ich hier nur den achten Platz von neun gemacht habe, gilt: Dabei sein ist alles! Zudem gab es hier zehn Punkte in der Wertung – ebenso wie bei den vom AEROCUB|NRW durchgeführten Fly-Ins, an denen ich immer gerne teilnehme.

Der Jahressportflug NRW 2022 ist am 1. April gestartet. Auch ich bin wieder dabei, weil es noch zahlreiche neue Plätze zu erkunden gibt. Mit der bisher gesammelten Flugerfahrung, die ich auch dem Jahressportflug zu verdanken habe, kann ich jetzt auch Plätze anfliegen, für die mehr als 100 Stunden nach Scheinerwerb gefordert sind. An dieser Stelle möchte ich mich auch bei meinen Fluglehrern des AC Büren bedanken, die mich zu einem sicheren Piloten ausgebildet haben. Daher ist meine Empfehlung an alle Piloten des AEROCUB|NRW, auch teilzunehmen um mehr Routine zu bekommen. **Ich würde mich freuen, möglichst viele bei einem Fly-In NRW kennenzulernen.**

Dirk Pullwitt

Wettbewerb F1 E in Mensfelden



Wolfgang Höfs, Klaus Müller, Alexander Winker
vorne: Carlos Lammersmann

Am 12. und 13. März 2022 fand der erste Ranglistenwettbewerb der Klasse F1 E in Mensfelden bei Limburg statt.

Am ersten Tag waren zwölf Piloten am Start. Das Wetter verwöhnte uns mit Sonne und Temperaturen um die 12 Grad. Der Wind kam aus Südost mit 1–3 m/sec im Mittel, in Böen 6–7 m/sec. Es waren keine Modellverluste und Baumländungen zu verzeichnen. Nach fünf Durchgängen waren noch vier Piloten im Stechen. Die Flugzeit wurde auf sieben Minuten erhöht. Gewonnen hat Klaus Müller vor Alexander Winker (beide BW), auf dem dritten Platz landete Wolfgang Höfs. Carlos Lammersmann belegte bei den Jugendlichen den 1. Platz und in der Gesamtwertung den 4. Platz. Für ihn diente dieser Wettbewerb gleichzeitig als Training und zur Vorbereitung auf die Europameisterschaft in Rumänien in diesem Jahr.



Evelyn Höfs, Sieghard Dienlin, Klaus Müller (v.l.)
Fotos: Kai Lammersmann

Am Sonntag waren es auch wieder zwölf Piloten. Das Wetter war uns weiterhin wohlgesonnen. Bei Temperaturen um die zehn Grad und Wind aus Südsüdost und später Südost war es thermisch schwieriger zu fliegen. Drei Modelle mussten aus den Bäumen geborgen werden. Durch die etwas schwierigeren Bedingungen erreichten nur zwei Piloten das Stechen, das ebenfalls wieder mit sieben Minuten geflogen wurde. Platz 1 belegte Sieghard Dienlin (HB) vor Evelyn Höfs und Klaus Müller (BW). Alle Piloten waren sich am Sonntagnachmittag einig, dass es viel Spaß gemacht hatte, endlich mal wieder einen Wettbewerb fliegen zu können. Der Start in die Saison 2022 hätte nicht besser sein können.

Text und Fotos: Evelyn Höfs

Erfahrungsaustausch und Fortbildung der Klasse F1E in der Rhön (F1E-Seminar)

Endlich fand wieder ein F1E-Seminar in der Rhön statt. Bei der Klasse F1E handelt es sich um eine Freiflugklasse, welche mit einem Magneten zur Steuerung den Hangauftrieb nutzt. Das Ziel besteht darin, die vor jedem Durchgang festgelegte Flugzeit von zwei bis fünf Minuten zu erreichen. Für einen Flug und die Rückholung des Modells ist in der Regel eine Stunde angesetzt. Das bedeutet Fußmärsche bergauf und bergab von circa zwei bis vier Kilometern pro Durchgang (das ist noch Sport).

Dieses Jahr ist coronabedingt nur eine kleine Gruppe im Rhöniversum zusammengekommen. Die Herren der Schöpfung widmeten sich dem Hobby und das Damenprogramm wurde unter der Leitung von Christiane Ackermann durchgeführt.

Durch das Seminar führte Werner Ackermann, welcher sehr geschickt die Teilnehmer mit in die Pflicht als Referenten einbezogen hat. Der Schwerpunkt der Veranstaltung war der Leichtbau der Modelle. Es wurden diverse Steuerungen präsentiert, welche die herkömmlichen Magnetsteuerungen sowie die halb- und vollelek-

tronischen Steuerungen umfassten. Der Vorteil der elektronischen Steuerungen liegt einerseits im niedrigeren Gewicht und andererseits in der höheren Betriebssicherheit, da die Mechanik ab und zu aufgrund von Umwelteinflüssen haken kann. Das Gewicht für die herkömmliche Kopfsteuerung liegt bei ca. 130–170 g, das der vollelektronischen Steuerung bei ca. 90 g. Werner Ackermann präsentierte seine vollelektronische Steuerung, welche dann alle programmieren konnten. Sobald die Handhabung der Programmierung verstanden wurde, ist es relativ einfach das Modell einzustellen. Es wurden dann verschiedenen Bauarten von Flächenbefestigungen (Pylone) und Rümpfen angeschaut und die Vorteile erarbeitet. Es konnte bei verschiedenen Seminarteilnehmern eine Vielzahl an Pylonen und Rümpfen betrachtet werden. Ein sehr leichter Rumpf wurde von Wolfgang Höfs gebaut, wobei der Rumpf inklusive Pylon in einer Negativform hergestellt wurde. Diverse Pylone von Schaum mit Kunststoffbeplankung bis zu Sperrholzkonstruktionen wurden vorgestellt. Was am besten ist, muss jeder für sich entscheiden. Es wurde eine Präsentation über Flächenbespannung mittels ver-

schiedener Materialien und auch ein SMD Lötkurs von Werner Ackermann durchgeführt. Durch teilweise neue Impulse und Vorgehensweisen konnten die Fertigkeiten der Teilnehmer verfeinert werden, so dass die Berührungsängste z. B. beim SMD-Löten genommen werden konnten.

Der praktische Teil durfte natürlich bei einem Seminar nicht fehlen, sodass die Teilnehmer die Aufgabe erhielten, den Rookie (Modell mit Kondensator und Elektromotor) auf Herz und Nieren zu testen. Interessant war es, dieses Modell in einer Turnhalle zu fliegen, da dort ein begrenzter Raum und auch keine Einflüsse von Wind und Thermik vorhanden waren, die die Flugeigenschaften negativ hätten beeinträchtigen können. Insgesamt waren die Teilnehmer sehr angetan von dem Modell. Der Seiten- und der Tiefen- zug des Motors ist die größte Schwachstelle. Kai Lammersmann

hatte im Nachgang diverse Positionsmöglichkeiten des Motors im 3D-Druck hergestellt, sodass jeder die Einstellungen selber testen konnte.

Zusätzlich wurden der Lillyflygarn und ein Kondensator-Saalfieger erfolgreich in der Halle geflogen. Zeiten über 1:30 Min wurden von den Modellen erreicht.

Zu guter Letzt wurden die mitgebrachten Transportkisten für die Modelle inspiziert. Es gab diverse Eigenbaukisten aus Styropor/ Sperrholz wie auch diverse gekaufte Kisten (Musiktransportkoffer). Der Innenausbau der Kisten war ähnlich, aber eine optimale Kiste konnte leider noch nicht entworfen werden.

Resümee der Veranstaltung: Sie ist sehr empfehlenswert für Anfänger wie auch für erfahrene Wettkampfpiloten.

Kai Lammersmann

AUSBILDUNG

Mehr Käse – mehr gut! Oder: Ein Lehrgang durch alle Jahreszeiten



Wir wollen Fluglehrer*innen werden! Das war der Gedanke, der uns seit dem Vorabprüfungswochenende als Gruppe verband.

Schon vor dem eigentlichen ersten Treffen wurden die wichtigsten Fragen per WhatsApp geklärt: „Wer kommt schon früher und was essen wir?!“ Wir trafen uns also an einem Freitagabend im Februar zunächst in der Pizzeria in Stukenbrock und anschließend zum gemeinsamen Kennenlern-Bierchen in der Segelflugschule Oerlinghausen. Nach diesem freundlichen Einstieg ging es dann gleich am Samstag ans Eingemachte: theoretische Prüfung! Wie war das doch gleich mit den Hochs und Tiefs und der Windrichtung? Welche neuen Verordnungen hat das Luftrecht-Hexenwerk noch mal veröffentlicht? Und wie zum T... funktionierte nochmal der differenzierte Querruderausschlag? Alles Wissen, welches zumindest ich das letzte Mal vor zehn Jahren gebraucht habe. Trotz der ein oder anderen Wissenslücke haben wir es aber schließlich alle durch den Theorieteil geschafft. Die praktische Überprüfung war dann die leichteste Übung. Zuletzt waren unsere Ausbilder der Meinung, dass wir alle am Lehrgang im April teilnehmen dürfen. Uff!

Die Wochen vergingen, ab und an poppte die ein oder andere WhatsApp-Nachricht bezüglich organisatorischer Fragen auf und



1: Anspannung vor der theoretischen Prüfung
2: Entspannte Runde danach

plötzlich stand der Lehrgang vor der Tür. Wieder die wichtigste Frage vorab geklärt: „Wer kommt wann und wo essen wir?“ In alter Manier findet das Wiedersehen also in der Pizzeria statt. Der ein oder andere kommt witterungsbedingt später. Es schneit nämlich ... und wie! Da waren es doch gerade neulich erst 20°C gewesen und jetzt schneit es?! Aber gut, komme was wolle, wir sind da.

Wie läuft dieser Lehrgang jetzt ab? Was tun wir hier eigentlich? Eine genaue Vorstellung davon hatten wohl die wenigsten. Dank unserer sehr engagierten Ausbilder wird aber schnell klar: Wir fliegen wann immer es geht. Die Wettervorhersage für die nächsten Tage war unterirdisch. Lange Unterhose und Skiklamotten waren angesagt. Die restliche Zeit nutzten wir für Theorie. Und wann immer es geht, heißt eben auch bei schneebedecktem Platz. Da war die Ziellandeübung auf dem Asphalt der Startstrecke als einzige Landemöglichkeit direkt mit abgehakt.

Die nächsten Tage waren wegen des mauen Wetters dann vor allem von Theorie geprägt. Brav haben wir alle zu Hause weitmöglichst unsere Lehrproben vorbereitet, sodass wir direkt mit den Unterrichtseinheiten starten konnten. Ich persönlich war sehr beein-



3



4



5



6

druckt was meine Fliegerkolleg*innen da auf die Beine gestellt haben. Es gab Modelle, Smart-Board-Animationen (Zauberei?!) und wirklich alle waren wahnsinnig gut in ihrem Thema drin. Noch beeindruckender fand ich die Feedback-Runden nach jedem Vortrag. Es gab so viel guten fachlichen, aber auch stilistischen Input, dass wir am Ende jede einzelne Lehrprobe gemeinsam zur Perfektion gebracht haben. Und obwohl wir einige Vorträge (meinen eingeschlossen) diverse Male gehört haben, wurde jedes Mal noch konstruktives Feedback gegeben, alle waren noch voll dabei und niemand wurde hängen gelassen! Das war wirklich der Hammer.

Am zweiten Wochenende gab es eine sehr interessante Unterrichtseinheit von Erik zum Thema Safety Management in Vereinen. Wir haben diskutiert, Konzepte ausgearbeitet und festgestellt, wo in unseren Vereinen wohl noch Verbesserungsbedarf besteht und wo wir eigentlich schon ziemlich gut sind. Hier kam dann auch das „Schweizer Käse-Modell“ zur Unfallvermeidung zur Sprache und irgendwie hat sich daraus der eingängige Slogan „Mehr Käse – mehr gut!“ entwickelt. Die T-Shirts zum Lehrgang mit entsprechendem Logo sind im Druck.

Gott sei Dank gab es in der zweiten Woche doch noch einige sehr schöne Flugtage. Es wurde wärmer, teilweise richtig sommerlich! Lag nicht vor ein paar Tagen noch Schnee auf dem Platz? So konnten wir alle unsere notwendigen Ausbildungsstarts absolvieren und einiges an spannenden Erfahrungen sammeln. Man glaubt nicht, was die Ausbilder sich alles trauen falsch zu machen und wie präzise sie so manch lässig formulierte Anweisung befolgen. Da findet man sich plötzlich in völlig unerwarteten Fluglagen wieder, nur weil man gesagt hat „Mehr Querruder“ oder „Mehr Drücken“. Also Obacht bei der Ansprache. Auch beim Flugbetrieb

3: Ziellandeübung auf der Startstrecke

4: Susanne und Ralf in der theoretischen Demonstration eines F-Schlepps wie er nicht aussehen sollte

5: v.l.n.r.: Stefan Reismann, Hilke Mannel, Werner Scheckermann, Philip Blechmann, Puja Akbari-Chirani, Daniel Wichmann, Henning Pewny, Jan Eßer, Ralf Doppelstein, Susanne Schmidt, Mirco Radtke

6: „Flugschüler“ Erik Engelsmann mit „Fluglehrerin“ Hilke Mannel in der ASK21b

war klar: Einer für alle und alle für einen. Da wurde niemand übergangen und alle haben mit angepackt, um möglichst schnell durchzukommen.

Gegen Ende der zweiten Woche stieg die Nervosität bei uns allen merklich an. Die Prüfung stand vor der Tür. Jetzt lag der Kassera plötzlich nicht mehr nur unter dem Kopfkissen um uns sein Wissen zu schenken, sondern wurde intensiv beackert. In kleinen Lerngruppen haben wir alles was ging aus uns rausgeholt. Der letzte Schliff an der Lehrprobe, die letzte Stunde vor dem Schlafengehen noch schnell was nachschlagen und dann nur noch ins Bett.

Am Donnerstag haben wir unsere Prüfer dann das erste Mal gesehen: Die machten doch alle einen ganz netten Eindruck! Und weil das Wetter für diesen Tag deutlich besser vorhergesagt war als für Freitag wurde entschieden: Heute Fliegen, morgen Theorie. Uff, wieder einen Abend zum Lernen gewonnen!

Die praktischen Prüfungen, jeweils vier Starts pro Prüfling inkl. einem F-Schlepp, waren anfangs sehr aufregend, später dann auch sehr amüsant und vor allem deutlich entspannter als erwartet. Alle Prüfer waren nett, haben noch mal gute Tipps verteilt und siehe da: Es waren am Ende alle zufrieden mit uns.



Dann kam der Freitag. Zum Glück konnten wir beim Fliegen schon einen guten Eindruck machen, um über unsere Wissenslücken hinweg zu glänzen, so der Plan. Wir haben es alle, behaupten wir mal mit Bravour, durch unsere Lehrproben und die theoretische Prüfung geschafft! Insgesamt kann man auch sagen, dass die Prüfungen alle sehr fair aufgebaut waren und wir uns in den zwei Wochen doch besser vorbereitet haben als wir das vielleicht selbst gedacht hätten. Und Tadaaa: 13 frisch gebackene Fluglehrer*innen haben an diesem Tag ihre neue Lizenz erhalten! Und natürlich sind wir noch mal zusammen essen gegangen.

Fazit zu den zwei Wochen

Fakt ist, das war sicher kein Erholungsurlaub im herkömmlichen Sinne. Jeden Tag Frühstück um halb acht und nur sehr wenige Tage, an denen man vor Mitternacht im Bett war. Aber es war ein super Urlaub für den Kopf, man hatte kaum Zeit an die Arbeit daheim zu denken. Außerdem machte der Zusammenhalt der Gruppe einfach nur Spaß. Jeder half dem anderen, selbst wenn die Stimmung mal den Tiefpunkt erreichte.

Es ist auch nicht so, als hätten wir keinen Spaß gehabt! Der Biervorrat wurde regelmäßig aufgestockt, die Sauna an mehreren Tagen angeheizt und der Simulator hat den ein oder anderen Lacher hervorgebracht. Zitate wie „Der Himmel ist nicht echt, er ist nur verzaubert. In der Geschichte der Segelflugschule ist das nachzulesen.“ Oder „die Mischung aus Steigen und Sinken ist Stinken: der Nullschieber“ und „schon wieder ein Kompassdrehfehler“ werden wir so schnell nicht vergessen. So viele gute Leute auf einem Haufen, das war einfach der Hammer! Wir haben unglaublich viel gelernt und am Ende hat es bei allen geklappt.

Ein großer Dank gilt an dieser Stelle natürlich unseren Prüfern, die

7: „Flugschüler“ Erik und „Fluglehrer“ Stefan Reismann freuen sich auf das gleich folgende Trudeln ...

8: Vorbereitung auf den nächsten Schulungsflug

9: Jeder hat seine eigenen Lernmethode

10: Hilke (r.) und Daniel im Austausch über die kommenden Übungen

11: v.l.: Erik Engelsman, Fabian Schöttler, Henning Pewny, Werner Scheckermann, Susanne Schmidt, Christian Salz, Hilke Mannel, Ralf Doppelstein, Daniel Wichmann, Reinhard Clermont, Jan Eßer, Philip Blechmann, Stefan Reismann, Mirco Radke, Puja Akbari, Klaus Lorenz, Jens-Uwe Beyer, Sven Endejan, Tapio Valkama

12: Beim gemeinsamen Abendessen nach den bestandenen Prüfungen

uns mit so viel Ruhe, Nachsicht und guten Tipps durch die Prüfungen gebracht haben, sowie allen Mitarbeitern der Segelflugschule Oerlinghausen. Da werden wir uns jetzt erst mal wieder dran gewöhnen müssen, selber zu kochen und die Flieger selbst parat und bettfrein zu machen.

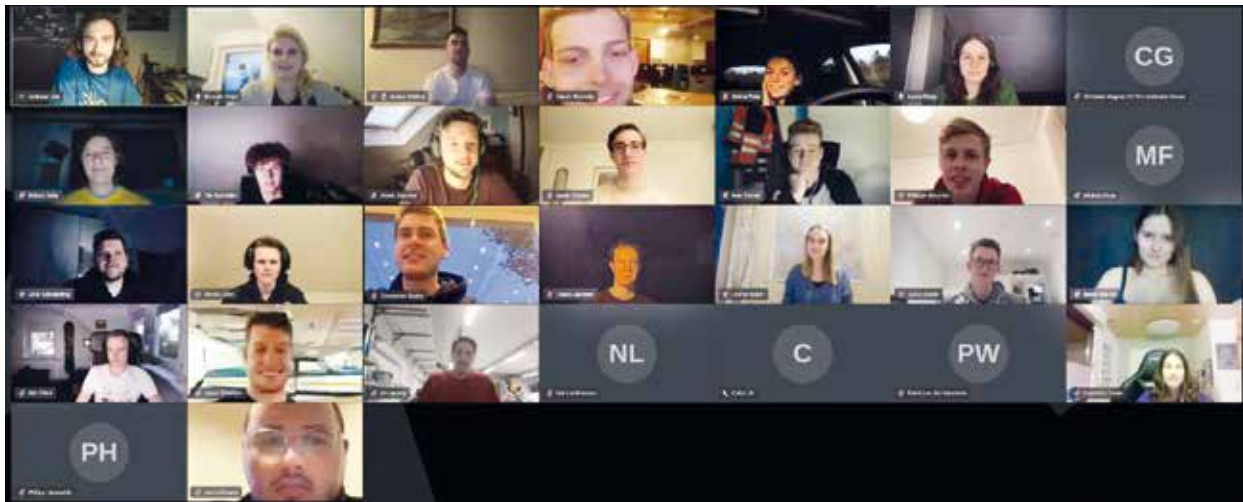
Besonders herzlich möchten wir uns aber bei unseren Ausbildern Hermann, Werner und Erik bedanken! Mit dem nötigen Zuspruch und Humor und auch mit Kritik und Tipps an richtiger Stelle habt ihr uns nicht nur auf die Prüfung, sondern auch auf unser neues Leben als Platzrundenkönig*innen vorbereitet. Besser geht es nicht. Ganz herzlichen Dank!

Ich freue mich schon auf ein Nachtreffen der Crew am Ende der Saison. Ihr seid mir richtig ans Herz gewachsen.

Hilke Mannel

Fotos: Privatbestand der Lehrgangsteilnehmenden

Luftsportjugendtag 2021



Der Luftsportjugendtag 2021, ursprünglich in Präsenz in Duisburg geplant, fiel erneut der Corona-Pandemie zum Opfer.

Workshops, Austausch und eine gemeinsame Abschlussaktivität standen für die Jugendleitung und ihre Stellvertretung auf dem Programm. Doch leider musste man sich wieder mit einem Bildschirm mit vielen kleinen Bildchen zufriedengeben. Dies bedeutete aber nicht, dass es nicht produktiv oder erfolgreich war.

Da wir zu einem Präsenzformat eingeladen hatten, musste die Ladungsfrist ein zweites Mal beachtet werden und so planten wir die Online-Veranstaltung für den 05. März 2022. Um den Termin „winterarbeitsfreundlich“ zu gestalten, legten wir ihn in den späten Nachmittag. Um 17:30 Uhr eröffnete Landesjugendleiterin Laura Blega den Luftsportjugendtag. Nachdem sie einige Infos zu unserem Jahres- und Kassenbericht vorgetragen hatte, wurde die Landesjugendleitung mit eindeutiger Mehrheit entlastet. Unter Wahlleiter Christian Wagner stellte sich Laura Blega als Mitglied der Landesjugendleitung nach dreijähriger Amtszeit erneut zur Wahl. Sie wurde einstimmig in die Landesjugendleitung gewählt. Des Weiteren stand die Wahl der beiden Kassenprüfer auf dem Programm. Rudi Ropertz und Björn Sorgenfrei, welche die Kasse dan-

kenswerterweise bereits einige Male für die Luftsportjugend geprüft hatten, stellten sich gemeinsam mit Jonas Tekampe zur Wahl. Die Mehrheit wählte Rudi und Jonas jeweils zum Kassenprüfer. Die Luftsportjugend bedankt sich bei Björn für das jahrelange Engagement und die sorgfältige und gewissenhafte Arbeit. Wir hoffen auf ein veranstaltungsreiches Jahr 2022 und freuen uns über viele persönliche Begegnungen!

Neu: Lean Coffee Jugend

Ein weiterer Beschluss der Jugendleitungen auf dem Luftsportjugendtag war die regelmäßige Durchführung von Lean Coffees. Nachdem die Abteilungen Öffentlichkeitsarbeit, Technik und Ausbildung bereits mehrere Veranstaltungen dieser Art erfolgreich durchgeführt haben, möchten auch wir diese Reihe für die Luftsportjugend & Interessenten anbieten.

Termine & Infos sowie die Zugangsdaten können über folgenden QR Code aufgerufen werden:



Nina Int-Veen



Fotografen: Maverick Lüke, Daniela Blobel, Modellflugkommission

AIRLEBNIS NRW

26. bis 28. August 2022

Flugplatz Goch-Asperden (EDLG)

Flugprogramm
Menschenkicker
Simulatoren
spannende Vorträge
neue Leute kennenlernen
Party
...und vieles mehr!

„FAMILIENTAG FÜR UNS ALLE“ – SONDERAKTION 2022 MIT KIBAZ UND JOLINCHEN SPORTJUGEND NRW MIT AOK RHEINLAND/HAMBURG UND AOK NORDWEST

Liebe Luftsportfreunde,

auch in diesem Jahr startete wieder eine Sonderaktion unter dem Motto: „Familienstag für uns alle!“ Mit diesem Aktionsprogramm, bestehend aus einem Kibaz-Parcours und der Zusammenarbeit mit den regionalen AOK-Stellen, werden gezielt Familien mit Kindern angesprochen. Darüber hinaus sollen Sportanlagen – sowohl indoor als auch outdoor – an „familienfreundlichen“ Tagen öffnen.

Für die Sonderaktionen konnten jeweils 400 € bei der Sportjugend NRW beantragt werden. Aufgrund der hohen Nachfrage können derzeit leider keine weiteren Anträge mehr angenommen werden. Bei Interesse könnt ihr Euch aber auf die Warteliste setzen lassen – allerdings ohne Gewähr.

Um auf die Warteliste gesetzt zu werden, schreibt bitte eine Mail an: Kibaz@lsb.nrw

Schaut gerne auch regelmäßig auf unserer Homepage vorbei. Dort informieren wir Euch ebenso über Sonderaktionen und Fördermöglichkeiten:



FLIEGER-KIBAZ

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 es werden verschiedene Entwicklungsbereiche, wie z. B. Motorik und Wahrnehmung, durch die einzelnen Stationen spielerisch geschult.

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 ihr leistet einen öffentlichen Beitrag zur individuellen Persönlichkeitsentwicklung und bietet eurer Jugendgruppe eine neue Projektmöglichkeit. Materialien wie Urkunden, ein Handbuch mit den verschiedenen Bewegungsstationen, Hinweise zur Planung und Durchführung bekommt ihr kostenlos beim AEROCLUB | NRW e. V. Meldet Euch hierfür bei Janina Nentwig.

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG VON KINDER- UND JUGENDFREIZEITEN: KJP-FÖRDERMITTEL

Jugendleiter:innen von Mitgliedsvereinen können wieder Fördergelder für geplante Ferienlager und Jugendausflüge etc. beantragen. Diese beziehen sich u. a. auf Unterkunfts- 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) von den 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
Fachkraft NRWbsKl/Sachbearbeiterin Luftsportjugendbüro
AEROCLUB | NRW e. V.
nentwig@aeroclub-nrw.de
0203/77844-31

Wir sind CAO

Im Februar 2022 hat der AEROCLUB|NRW e. V. die neue Genehmigung erlangt.

Was ist eine CAO?

Die EASA hat im Laufe der Zeit festgestellt, dass die Aufteilung Part 145 als Wartung und Part CAMO als Betrieb zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit im Bereich der General Aviation und im Besonderen im Bereich der Luftfahrzeuge ELA1- und ELA2-Luftfahrzeuge nicht ganz maßgeschneidert ist.

Um diesem Zustand Rechnung zu tragen, hat die EASA die CAO (**Combined Airworthiness Organization**) in der Verordnung EU VO 1321/2014 Anhang Vd Part CAO definiert. Eine CAO kann die folgenden Berechtigungen erlangen:

- Instandhaltung
- Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Prüfung der Lufttüchtigkeit
- Fluggenehmigung

Diese Berechtigungen gelten für nicht komplexe LFZ wie Segelflugzeuge, Ballone und Motorflugzeuge bis 2730 kg Abfluggewicht, einschließlich Wartung an Motoren, Propellern und Komponenten. Organisationsstruktur, Beschreibung der beteiligten Personen und deren Qualifikationen sowie die möglichen Betriebsstätten sind in der CAE (Combined Airworthiness Exposition) festgelegt. Das CAE ist unser spezifisches CAO-Handbuch. Dieses wird von dem LBA genehmigt und alle Mitarbeiter der CAO müssen die darin geltenden Verfahren befolgen.

Was dürfen wir im Rahmen der CAO machen?

Wir haben aktuell das Privileg zur Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit. Daher dürfen wir Wartung und Prüfung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ARC) für Segelflugzeuge, Motorsegler, Motorflugzeuge und Ballone durchführen.

Im Rahmen dieser Genehmigung können wir auch komplexe In-

standhaltung ausführen. Dazu kann jeder Verein eine temporäre Betriebsstätte bei der CAO beantragen, deren Genehmigung durch die CAO intern realisiert werden kann. Mit Hilfe dieser Betriebsstätte lassen sich umfangreichen Arbeiten in Absprache und durch Anleitung eines Prüfers der CAO in einer Art verwirklichen, wie wir dies bereits aus den Zeiten des Luftfahrttechnischen Betriebes kennen. Zur Ernennung einer Betriebsstätte gehört neben dem technischen Leiter der Betriebsstätte auch das Werkstattdatenblatt, welches den Arbeitsumfang der Betriebsstätte klassifiziert. Die Arbeiten können dann in Absprache, Überwachung und Anleitung des entsprechenden Prüfers durchgeführt werden.

Die Prüfung der Lufttüchtigkeit und die damit verbundene Ausstellung des **ARC** (Airworthiness Review Certificate) erfolgt auch durch eine von der CAO beauftragte Person mit der Qualifikation als **ARS** (Airworthiness Review Staff) und rundet die Dienstleistung der CAO ab.

Welche Besonderheiten haben wir in unserer Genehmigung?

Wir müssen bei dem ARC eine 100h-Kontrolle oder jährliche Kontrolle durchführen, damit wir das ARC ausstellen können. Dazu muss vom Verein oder Halter eine temporäre Betriebsstätte angemeldet werden. Diese wird dann von der CAO für die Durchführung der Arbeit genehmigt. Der Prüfer führt dann diese Wartung in Zusammenarbeit mit dem Verein bzw. Halter durch.

Wen kann man für Fragen ansprechen?

Für Fragen zu Themen im Bereich der CAO kann man mich als technischen Leiter jederzeit ansprechen. Auch die Prüfer vor Ort können kontaktiert werden.

Marcus Maul
maul@aeroclub-nrw.de

FALLSCHIRMSPORT

Der NRW-Fallschirmsport-Nachwuchskader stellt sich vor

„In den Kader darf jeder, der noch nicht älter als 25 und Mitglied im AEROCLUB|NRW ist. Die Lust zum Fallschirmfliegen sollte natürlich groß sein und nicht für eine Freifall-Disziplin, da es sich hier um eine Fallschirmflugdisziplin handelt. Weitere Besonderheiten gibt es nicht.“

Tobias Koch, Landestrainer Fallschirmsport NRW

Termine des Fallschirmsport-Nachwuchskaders samt Landestrainer 2022

- 26. bis 29. Mai: Trainingslager Klatovy
- 6. bis 13. Juli: Tobi Koch startet bei den World Games in Birmingham
- 11. bis 14. August: Kader startet bei den Deutschen Meisterschaft in Klatovy
- 29. September bis 3. Oktober: Trainingslager in Klatovy
- 8. bis 15. Oktober Kader bei der Weltmeisterschaft in Eloy

Zwischen den Terminen trainiert der Kader am Landesleistungszentrum Marl.



Tobi Trainer seit Aufstellung des Nachwuchskader DAec NRW

Tobias Koch (44) Spitzname: Tobi

Im Sport seit: Juli 2005

Sprünge: 8000 +

Größte Formation: FS 214er – Deutscher Rekord in Eloy 2014

Ausrüstung:

Container: Next Century

Reserve: Speed 120

Hauptkappe: JPX Petra 67 und 70 / XTC 79 und 84 / Scorpion 107 und 120

Wie bin ich zu diesem Sport gekommen:

Bei der Bundeswehr habe ich meine ersten Sprünge gemacht mit der Rundkappe. Danach hat mir ein Freund über das zivile Sport-springen erzählt und zack war ich dabei ...

Wettkämpfe:

- Deutsche Meisterschaften in Canopy Piloting und Canopy Formation
- Europa-, Weltmeisterschaften und World Cup's Canopy Piloting
- World Games Canopy Piloting
- Formation Skydiving – 16er Cup und 10er Speedstar (Springer und Videomann)

Vorbilder:

Wuzi Wagner - Er ist für mich ein sehr guter Freund. Hat viel Erfahrung in diesem Sport, sehr viele Sprünge und ist absolut bodenständig und hilfsbereit jedem gegenüber. Menschen, die in diesem Sport so weit sind, sind selten so natürlich, herzlich und aufrichtig.



Was bringt mir der Sport für mein Leben?

Dieser Sport ist mein Ausgleich für meinen Alltag und meinen Beruf. Dank meiner tollen Frau kann ich diesen Sport nicht nur ausleben – sondern durch ihre Unterstützung ständig und durchweg erleben. Durch die ganzen Wettkämpfe habe ich Menschen und Orte kennengelernt, was einfach mein Leben bereichert.

Ziele in diesem Sport:

Mein größtes Ziel habe ich bereits erreicht, als ich Deutscher Meister im Canopy Piloting wurde und über die letzten Jahre immer in den Top 10 der Weltrangliste war.

Jetzt möchte ich den jungen Teilnehmern zeigen, dass so ein „alter Sack“ noch mithalten kann.

Lebensmotto:

Das habe ich von einem meiner ehemaligen Kommandeure und bereits als Motto 2014 beim Deutschen Rekord gehabt. Es trifft noch immer bei dieser Leidenschaft des Springens zu:

„Nur wer selber brennt, kann das Feuer in anderen entfachen!“



Nico ehemaliges Mitglied als Sportler im Nachwuchskader jetzt Trainer B und stellvertretender Coach für den Kader

Nicolas Vilter (27)

Spitzname: Das Viltron

Im Sport seit: Juli 2010

Sprünge: 2000 +

Größte Formation: FS 18

Ausrüstung:

Container: Vector 3 Micron / Vortex II

Reserve: Speed 120 / Nano 126

Hauptkappe: JPX Petra 69 / GT-R 75

Wie bin ich zu diesem Sport gekommen:

Durch meinen Vater (ebenfalls Springer) und den täglichen Kontakt mit dem Sport war früh klar: Das wird's!

Wettkämpfe:

Canopy Piloting 2020: DM 9. Platz

Canopy Piloting 2021: DM 10. Platz

Vorbilder:

Pete Allum

Trotz seiner großen Erfahrung ist er bodenständig, hört aber nie auf sich weiterzuentwickeln und zu lernen. Das zeichnet ihn ganz besonders in seiner Tätigkeit als Coach aus.



Was bringt mir der Sport für mein Leben?

Mir bringt der Sport mehr Selbstbewusstsein und Entscheidungsvermögen im Alltag.

Ziele in diesem Sport:

Mitglied im deutschen Canopy Piloting A-Kader ... (Da muss ich aber noch viel für trainieren.)



Benedikt ehemaliges Mitglied als Sportler im Nachwuchskader bleibt uns treu und trainiert fleissig mit

Benedikt Robert Lampe (27)

Spitzname: Bene

Im Sport seit: 2008

Sprünge: 1800 +

Größte Formation: FS 214er – Deutscher Rekord in Eloy 2014

Ausrüstung:

Container: Mirage G4 MX

Reserve: Nano 126

Hauptkappe: NZ Aerosports Leia 86

Wie bin ich zu diesem Sport gekommen:

Interesse geweckt durch Erzählung eines Bekannten, der selber Springer ist, dann Tandemsprung gemacht und direkt zur Ausbildung angemeldet und seitdem dabei.

Wettkämpfe:

„noch“ keine

Vorbilder:

Pablo Hernandez. Als ich ganz am Anfang noch keine Ahnung hatte, habe ich Pablo in Klatovy getroffen. Ich habe ihn einfach angesprochen und er war super nett und hat mir sogar noch einen Tipp gegeben, der mich damals echt weitergebracht hat. Er ist ein absolut ruhiger Kerl, dabei echt witzig und dazu noch ein echt extrem guter Springer.



Was bringt mir der Sport für mein Leben?

Ich weiß, wie kann ich mich in Stress- oder Extremsituationen richtig verhalten und wie mit kurzfristig auftretenden Problemen umgehen. Wenn etwas passiert, ist das Beste ruhig zu bleiben und methodisch vorzugehen, sei es bei einer Fehlöffnung oder wenn die Wohnung überflutet ist :D

Ziele in diesem Sport:

- Deutsche Nationalmannschaft Canopy Piloting
- XRW (Formationen zwischen Wingsuiter im Freifall und Springer am offenen Schirm, dabei der Springer am offenen Schirm sein)
- In Skydive Perris aus der DC9 springen (einem von weltweit zwei für den Sprungbetrieb umgebauten Linienflugzeugen mit Strahltriebwerk)

Lebensmotto:

Nett sein und wenn man's nicht ändern kann: ignorieren



Bernd Mitglied als Sportler im Nachwuchskader seit 2018

Bernd Chmielewski (24)

Spitzname: Bernd

Im Sport seit: 2016

Sprünge: 800 +

Größte Formation: 20er

Ausrüstung:

Container: Vortex II

Hauptschirm: Scorpion 107

Reserve: Icarus Nano 126

Wie bin ich zu diesem Sport gekommen:

Nach einem lang ersehnten Tandemsprung zum 18. war der Einstieg in den Sport klar.

Wettkämpfe:

Battle of Marl 2021

Vorbilder:

Tobi Koch und Philipp Exner

Die beiden bringen mir in der Luft jedes Wochenende etwas Neues bei!

Was bringt mir der Sport für mein Leben?

Zaubert mir bei dem Gedanken an das nächste Sprungwochenende ein Lächeln ins Gesicht. Für mich unter anderem das Schönste,



was man machen kann, daher bekomme ich nicht genug! Mich reizt, dass man in diesem Hobby nie ausgelernet hat und immer wieder auf eine andere Weise Spaß haben kann. Der regelmäßige Kontakt zu coolen Leuten ist ebenfalls ein mega cooler Punkt!

Ziele in diesem Sport:

- In Zukunft erfolgreich an Wettkämpfen teilnehmen
- Nationalmannschaft
- Fähigkeiten auf ein sehr hohes Level bringen

Lebensmotto:

„Lebe den Traum“



Dennis ehemaliges Mitglied als Sportler im Nachwuchskader
bleibt uns treu und trainiert fleissig mit

Dennis Feldkamp (29)

Spitzname: Dennis

Im Sport seit: August 2017

Sprünge: 600 +

Größte Formation: FS 15

Ausrüstung:

Container: Next Century

Reserve: Speed 120

Hauptkappe: X-Fire 98

Wie bin ich zu diesem Sport gekommen:

Ich habe einen Tandemsprung zum Geburtstag geschenkt bekommen.

Wettkämpfe:

„noch“ keine

Vorbilder:

viel zu viele ...

Was bringt mir der Sport für mein Leben?

Der Sport bietet eine spannende Abwechslung vom Alltag und ermöglicht es mir den Kopf freizubekommen. Des Weiteren bietet er unvergleichliche Erlebnisse.



Ziele in diesem Sport:

Meine Ziele in diesem Sport sind an Wettkämpfen im Canopy Piloting teilzunehmen und zu sehen, wie weit es mich bringt.

Lebensmotto:

“It is possible to commit no mistakes and still lose. That is not a weakness. That is life.”

–Jean-Luc Picard



Tim Mitglied als Sportler im Nachwuchskader seit 2020

Tim Kirscht (23)

Spitzname: Tinte

Im Sport seit: 2018

Sprünge: 500 +

Größte Formation: 154er

Ausrüstung:

Container: Vector 314-1

Hauptschirm: Scorpion 107

Reserve: Optimum 126

Wie bin ich zu diesem Sport gekommen:

Durch Bernd Chmielewski, der mir ein Jahr lang gezeigt hat wie geil dieser Sport ist. Dann habe ich auch angefangen.

Wettkämpfe:

Mein Ziel ist darauf hinzuarbeiten, davon bin ich aber noch sehr sehr weit entfernt.

Vorbilder:

Phillip Exner, der ein sehr guter Freeflyer ist und auch in Marl springt. Und im Canopy Piloting Tobi Koch, da macht ihm keiner was vor ;-)

Was bringt mir der Sport für mein Leben?

Wenig Geld und viel Vorfreude auf das nächste Wochenende, wenn es schönes Wetter gibt :)



Ziele in diesem Sport:

Mein Ziel ist es, den Sport noch so lange wie möglich und natürlich auch sicher ausüben zu können und dabei an vielen schönen Orten springen zu dürfen

Lebensmotto:

„Trust your rears“



Anabel Mitglied als Sportler im Nachwuchskader seit 2021

Anabel Brugger (20)

Spitzname: Anabel

Im Sport seit: April 2018

Sprünge: 500

Größte Formation: 8way HD

Ausrüstung:

Vector 306, Sabre 2 107, Optimum 126

Wie bin ich zu diesem Sport gekommen:

Erster Tandemsprung in Soest mit 13 Jahren, mein Antrieb für den Sprung war, dass ich damals einer negativen Erfahrung eine außergewöhnliche positive gegenüberstellen wollte.

Wettkämpfe:

noch keine. Zukünftige Teilnahme DM Freefly 2022

Vorbilder:

Zion Freefly, Rikard Mogren, Tobi Koch

Was bringt mir der Sport für mein Leben?

Der Fallschirmsport ist meine Leidenschaft und macht einen sehr großen Teil meines Lebens aus. Er weckt bei mir den Ehrgeiz und ich mag den Zusammenhalt und das gemeinsame Erleben des Sports sehr. Man findet Freunde fürs Leben, auf der ganzen Welt.



Ziele in diesem Sport:

mich immer weiter zu verbessern. Nationalmannschaft Canopy Piloting

Lebensmotto:

go where you feel most alive

FRAUEN IM LUFTSPORT

Agathe Gerdes Preis

Frauenluftsport fördern

Gemessen an den Mitgliedszahlen bilden Frauen nach wie vor eine sehr kleine Minderheit in unserem Verband. Das führt unter anderem dazu, dass die hervorragenden Leistungen dieser kleinen Gruppe oft in der Menge der männlichen Leistungen untergehen und nicht die ihnen gebührende Beachtung finden.

Gleichzeitig sind viele Vereine sehr engagiert, die Zahl ihrer aktiven weiblichen Mitglieder zu erhöhen und entwickeln kreative Ideen, um eine frauen- und familienfreundliche Vereinskultur zu etablieren.

Um diese Leistungen sichtbarer zu machen und auch medial angemessen würdigen zu können, hat das Geschäftsführende Präsidium auf Vorschlag des Genderausschusses die Einführung des Agathe Gerdes Preises zur Ehrung von Leistungen im und für den Frauenluftsport im AEROCUB|NRW e. V. beschlossen.

Die Nominierungs- und Vergabemodalitäten werden hier beschrieben und ebenso über die üblichen Kanäle des Verbands verbreitet.

Nominierungsberechtigt:
Vereinsvorstände NRW

AGATHE GERDES PREIS

**Frauen-
luftsport
fördern**

Wir ehren ...

- ... besondere sportliche Leistungen
im Frauenluftsport NRW
- ... besonderes Engagement für
den Frauenluftsport in NRW

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

Vergabekriterien

Der Agathe Gerdes Preis wird in zwei Kategorien nach folgenden Kriterien vergeben:

A. Besondere sportliche Leistungen eines weiblichen Mitglieds, z. B.:

- Podiumsplatz oder jüngste Teilnehmerin bei einer (nationalen oder Frauen-) Meisterschaft
- Qualifikation für eine internationale Meisterschaft
- Aufstellung eines (nationalen oder internationalen) Rekords

B. Besonderes Engagement für den Frauenluftsport, z. B.:

- Maßnahmen zur (Weiter-)Entwicklung einer familienfreundlichen und gendergerechten Vereinskultur
- Organisation speziell an Mädchen gerichteter Maßnahmen zur Nachwuchsgewinnung
- Hervorragende Präsentation des Frauenluftsports in öffentlichen Medien
- Besonderes ehrenamtliches Engagement einer Luftsportlerin

Nominierung

Nominierungsberechtigt sind die NRW-Mitgliedsvereine sowie die stimmberechtigten Mitglieder des Präsidiums. Nominierungen können fortlaufend anhand eines Nominierungsformulars

unter Beifügung sachdienlicher Unterlagen (Meisterschaftsurkunde, Anerkennungsurkunde des Rekords, Pressemitteilungen, etc.) vom Vereinsvorstand an die Vorsitzende des Genderausschusses, Sybille Krummacher, gerichtet werden, E-Mail:

krummacher@aeroclub-nrw.de

Der Genderausschuss sichtet und bewertet die eingegangenen Unterlagen und legt dem Geschäftsführenden Präsidium (GFP) des AEROCLUB|NRW einen Entscheidungsvorschlag vor. Über die Vergabe entscheidet das GFP abschließend. Die Zahl der Nominierungen sowie der Ehrungen pro Jahrgang ist nicht beschränkt. Wiederholte Auszeichnungen sind ebenfalls möglich.

Ehrung und Ehrungsebene

Die Ehrung besteht aus einer Urkunde. Sie wird von der Präsidentin/dem Präsidenten und/oder der Vorsitzenden des Genderausschusses überreicht, vorzugsweise im Rahmen eines Verbands- bzw. Luftsporttages.

Kontakt

Sybille Krummacher, E-Mail: krummacher@aeroclub-nrw.de

AUS DEN VEREINEN

Flugsportgruppe Lünen

Hohe Ehrungen auf der Online-Mitgliederversammlung

Mitgliederversammlungen in Zeiten von Corona sind nicht einfach. Diskussionen und Abstimmungen müssen remote erfolgen und es fehlt grundsätzlich an der direkten Interaktion. Gerade auch aus diesem Grund haben viele Vereine in den vergangenen zwei Jahren unter anderem auf außerordentliche Ehrungen ihrer Mitglieder bewusst verzichtet. Wie soll auch eine Ehrung ohne direkten Kontakt realisiert werden?

Die Flugsportgruppe Lünen hat hier ein Experiment gewagt und in ihrer Mitgliederversammlung am 28. Januar 2022 verschiedene Ehrungen durchgeführt. Zuerst wurden Mitglieder auf Basis ihrer langjährigen Mitgliedschaft im Verein geehrt: Michael Owoc für 25 Jahre sowie Dieter Heisterkamp, Peter Hubbertz, Philipp Lettau und unsere Präsidentin, Tamara Neumann, für 40 Jahre. Solche Ehrungen finden auf fast jeder Mitgliederversammlung statt und sie haben auch online gut funktioniert.

Aber was ist mit besonderen Ehrungen für mehr als nur langjährige Mitgliedschaften? Dabei ist eine besondere Atmosphäre eigentlich ein Muss, oder? Die Flugsportgruppe Lünen hat gezeigt: Nicht unbedingt. Wenn die Situation nur eine Online-Veranstaltung hergibt, dann sollte die Ehrung zumindest von besonderen Personen übergeben werden.

So wurde zuerst Alfred Neumann mit der Plakette des Landesverbandes in Gold ausgezeichnet. Ausgezeichnet wurde Alfred,

der seit 1964 Mitglied bei der Flugsportgruppe Lünen ist, für seine langjährige Tätigkeit als Fluglehrer sowie als Vereins- und Bezirksausbildungsleiter. Um der Ehrung auch online die passende Bedeutung zu geben, wurde diese von Tamara Neumann, unserer Präsidentin und Alfreds Tochter, vorgenommen.

Anschließend erfolgte dann der ehrungstechnische Höhepunkt des Abends. Stefan Klett, in diesem Moment als Präsident des Deutschen Aero Club (DAeC), betrat die Online-Veranstaltung und ehrte zwei Mitglieder der Flugsportgruppe Lünen mit dem Diplom „Otto Lilienthal“, einer der höchsten Auszeichnungen des DAeC, die nur für außergewöhnliche Verdienste am Luftsport vergeben wird. Diese große Ehre wurde zum einen dem oben genannten Alfred Neumann und zum anderen Wilhelm Hallerberg zuteil. Wilhelm ist seit 1965 bei der Flugsportgruppe Lünen tätig und hat sich lange Jahre im Verein wie im Verband eingebracht. Die Ausgezeichneten waren von dieser besonderen Ehrung überrascht und gerührt.

Es zeigt sich also, dass eine digitale Mitgliederversammlung auch für ganz besondere Ehrungen genutzt werden kann. Auch wenn es auf den ersten Blick nicht so erscheinen mag. Denn der besondere Rahmen, der für solche Ehrungen immer nötig ist, kann auch durch die jeweiligen Laudatoren gegeben werden.

Jan Frese, FSG Lünen e. V.

Luftsportfreunde Wesel-Rheinhausen

Virtuellen Luftsport im Verein etablieren



Die Luftsportfreunde Wesel-Rheinhausen haben für sich ein neues Projekt ins Leben gerufen: den virtuellen Luftsport. Vereinfacht es ist der Simulator für Segelflieger analog zu den großen Simulatoren für Verkehrsmaschinen bzw. für ihre Piloten.

Der Nutzen

Viel Spaß und Freude für alle Beteiligten beim simulierten Flugtraining. Und dies nicht nur zur faden Winterzeit, sondern das ganze Jahr über. Hier kommt auch der soziale Effekt zum Tragen: Gemeinsames Fliegen, Kommentieren, Bewerten und mehr sind hier im Gegensatz zum „einsamen“ Streckenfliegen möglich. Zudem gibt es einen Trainingseffekt durch leicht zu erzeugende Wetter- und Landschaftssituationen. Auch virtuell ist Sicherheit ein Thema und kann einen Mehrwert für die Praxis bieten. Zusätzlich kann man auch seine Kenntnisse und Erlebnisse über die „comfort zone“ des Heimatplatzes hinaus erweitern.

Ein Ausblick

Virtuelles Fliegen bietet unserer Einschätzung nach luftsport-treibenden Vereinen die Möglichkeit eine höhere Mitgliederbindung und -gewinnung zu erzielen.

In Analogie zur realen Fliegerei können auch Wettbewerbe auf Landes-/Bundesebene oder auch weltweit ausgerichtet werden. Die ersten Erfolge konnten bereits im Rahmen der von der FAI



ausgerichteten Weltmeisterschaft von NRW-Mitglied Ben Fest gefeiert werden. Ben hat das Segelfliegen bei den Luftsportfreunden erlernt. Auch durch virtuell-sportliche Erfolge haben Vereine die Möglichkeit mehr Aufmerksamkeit für sich zu generieren.

Ansprechpartner LSF Wesel-Rheinhausen

Jan Sellerbeck

Bei Interesse kontaktiert uns gerne unter 0281 23668

oder per Mail: info@lsf-wesel-rheinhausen.de

Jan Sellerbeck, LSF Wesel-Rheinhausen e. V.



Info-/Austauschrunde Virtueller Luftsport NRW

Unter der Leitung von H.-Henning Blomeyer, Vizepräsident Kommunikation und Marketing, hat der AERoclUB | NRW ein 7 Personen starkes Team zusammengestellt. Zurzeit arbeiten sie daran eine Definition „virtueller Luftsport“ festzulegen. Unterstützt werden sie dabei von der Sportjugend NRW. Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, Tel: 0203 77844-52, E-Mail: blobel@aeroclub-nrw.de

Rennefeld

EDKR Waffel-Fly-In und Spielplatzzeröffnung

Am 22. Mai 2022 konnte endlich der neugestaltete Spielplatz auf dem Flugplatz Rennefeld in Schmallenberg offiziell eröffnet werden! Inoffiziell ist der Spielplatz zwar schon seit September 2020 wieder in Betrieb – aber aufgrund der Corona-Lage musste die Einweihungsfeier verschoben werden.

Im Rahmen eines „Waffel-Fly-In“ wurden nun also Helfer und Sponsoren eingeladen, um bei Waffeln und Kaffee einen schönen Nachmittag bei bestem Wetter auf dem Rennefeld zu verbringen. Die gelungenen Waffelkreationen reichten von Bubble-Waffeln über Belgische Waffeln mit verschiedensten Toppings bis hin zu Waffel-Pommes.

Zusätzlich zu vielen Einheimischen haben uns auch über 80 fremde Piloten mit ihren Flugzeugen besucht – also ein gelungenes Event, welches wir im nächsten Jahr unbedingt wiederholen möchten!

Jasmin Hegener



Foto, Logo: Fluggemeinschaft Rennefeld e. V.

Düsseldorfer Aero-Klub e. V.

Ein „E-Wolf“ für die Wolfsaap

Düsseldorfer Aero-Klub weht Elektrowinde ein



1



2



3



4

1: Windentaufe bei bestem Wetter vor versammelten Gästen
 2: Peter Schwabe (Präsident Stadtsporthund Düsseldorf) Eric Brück, 1. Vorsitzender Düsseldorfer AK, Abteilung Segelflug), Marco Schmitz (Landtag NRW), Josef Hinkel (Bürgermeister Düsseldorf), Eva Mörgen und Renate Böhm (Stadtbezirk 7), Tamara Neumann, Präsidentin AEROCLUB | NRW, Thomas

Jarzombek (MdB), Lucas Gruner (2. Vorsitzender Düsseldorfer AK, Abteilung Segelflug)

3: Voller Einsatz: Um das neue Kabel frostsicher zu verlegen, musste tief gegraben werden; Foto: Lucas Gruner
 4: Namensgebend für den E-Wolf ist der Flugplatz „Wolfsaap“ Foto: Andre Hildebrandt

Der Düsseldorfer Aero-Klub e. V. hat seine 36 Jahre alte Diesel-Winde in Rente geschickt und durch eine neue Elektrowinde ersetzt. Ermöglicht wurde dies durch das Förderprogramm „Moderne Sportstätten 2022“ sowie eine zusätzlichen Förderung des Sportamtes der Stadt Düsseldorf. Am 07.05.2022 wurde die Winde nun feierlich getauft.

Als das Förderprogramm „Moderne Sportstätten 2022“ angekündigt wurde, stand für die Abteilung Segelflug relativ schnell fest, dass dieses der ideale Zeitpunkt für die Anschaffung einer neuen Winde sei. Die zu der Zeit genutzte Diesel-Winde, ein Bau-

satz „Tost 4“ aus dem Jahr 1986, funktionierte zwar noch super, war jedoch aufgrund der Abgaswolken im Naherholungsgebiet Düsseldorf-Wolfsaap nicht mehr zeitgemäß.

Bevor die neue Winde jedoch in Betrieb gehen konnte, mussten die Mitglieder des Vereins zunächst während der Winterarbeit die Stromversorgung auf der Wolfsaap an die neuen Bedürfnisse anpassen: An drei aufeinanderfolgenden Tagen wurden insgesamt 150 m Graben ausgehoben, die neuen Stromkabel verlegt und die Gräben wieder verfüllt. Mehr als 200 Arbeitsstunden wurden an nur einem langen Wochenende durch die Mitglieder geleistet.

Am 07.05.2022 fand dann endlich, nach fünf Wochen „Probebetrieb“, die feierliche Einweihung und Taufe der Winde statt. Neben der Feier mit geladenen Gästen aus Politik und Sport sollte diese vor allem ein Fest für die Nachbarschaft sein, bei der sich der Verein den Bewohnern der umliegenden Stadtteile vorstellen konnte. Ein Fest auf der Wolfsaap gab es nämlich zuletzt vor über zehn Jahren. Neben einem Getränke- und Essensstand informierte der Düsseldorfer Aero-Klub außerdem an einem Infostand über die Vereinsgeschichte und die Sportart Segelfliegen. Für die kleinen Gäste luden der Segelflugsimulator der Luftsportjugend sowie eine Kinderolympiade zum Mitmachen ein. Getauft wurde die Winde dann ganz klassisch mit Sekt und Reden der Vorsitzenden Eric Brück und Lucas Gruner auf den Namen „E-Wolf“. Der Name wurde vorab durch eine Ideensammlung und Abstimmung der Vereinsmitglieder gewählt und grafisch ausgearbeitet. Auch die geladenen Gäste sprachen ihre Glückwünsche

zur Taufe aus. Bürgermeister Josef Hinkel lobte den Verein für sein Engagement im Umweltschutz und die tolle Vereinsarbeit der vielen jungen Mitglieder. Abschließend ließ er es sich natürlich nicht nehmen, seine Heimatstadt aus der Luft zu erleben. Natürlich fast emissionsfrei an der neuen Elektrowinde.



- Düsseldorfer Aero-Klub e. V.
- Gegründet 1927
- Abteilungen: Segelflug, Ballonfahrt, Modellflug
- 110 Mitglieder
- <https://www.wolfsaap.de>

Lucas Gruner

LSC Dümpel

E-Bike-Ladestation am Flugplatz „Auf dem Dümpel“ in Bergneustadt

Luftsportverein bietet eine öffentliche und kostenfreie E-Bike-Ladestation an



v.l.: Sebastian Besting (1. Vorsitzender des LSC Dümpel), Isolde Weiner (Sparkassen- und Bürgerstiftung für Bergneustadt), Matthias Thul (Bürgermeister Bergneustadt), Peter Lenz (Marketing und Kommunikation, AggerEnergie), Frank Grebe (Vorstand Sparkasse Gummersbach), Heike Schmidt (Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt- und Zukunftsfragen des Stadt Bergneustadt)



Sebastian Besting vom LSC Dümpel präsentiert die neue E-Bike-Ladestation: Ladegerät anschließen und Akku laden. Akku und Fahrrad können während des Ladens mit dem eigenen Fahrradschloss gesichert werden.

Viele Flugplätze in NRW zählen zu den herausragenden Ausflugszielen Ihrer Regionen. Neben einer oft einmaligen Panoramalage mit toller Fernsicht gibt es auch immer etwas zu sehen: Segel- und Motorflugzeuge starten und landen, wer Lust hat, kann oft auch selber einmal einsteigen um die Gegend von oben zu bewundern. An vielen Plätzen sorgen die Vereinsmitglieder gerne für das leibliche Wohl der Gäste, sodass viele Flugplätze sich auch für Radfahrer als Pausenstation hervorragend bewährt haben.

Da Gäste in Bergneustadt stets gerne gesehen sind und sich aus Besuchern oft später begeisterte Vereinsmitglieder und Piloten entwickeln, hat der Luftsport-Club Dümpel jetzt eine E-Bike-Ladestation errichtet, um auch Radfahrern den Besuch auf dem Dümpel noch schmackhafter zu machen.

Mit Unterstützung von Bürgermeister Matthias Thul konnten die AggerEnergie und die Sparkassen- und Bürgerstiftung für Bergneustadt für die Finanzierung der fast 5.000 € teuren Ladestation gewonnen werden. Den Strom finanziert der Verein für seine

Gäste aus eigenen Mitteln, er wird nachhaltig über die eigene Photovoltaik-Anlage erzeugt.

„Eine E-Bike-Ladestation, gespeist aus CO₂-neutral erzeugtem Strom passt voll in unser Vereinskonzzept. Was gibt es schließlich Nachhaltigeres als den Segelflugsport, bei dem stundenlange Flüge mit (fast) nichts als der Energie der Sonne durchgeführt werden“, sagt Frank Patt, Pressesprecher des Vereins.

Auch die vielen Repräsentanten aus Politik und Wirtschaft waren anlässlich der feierlichen Eröffnung der Ladestation voll des Lobes:

„Die neue E-Bike-Ladesäule passt perfekt auf den Dümpel und bietet den Besucherinnen und Besuchern die ideale Möglichkeit, das Akkuladen mit einem tollen Ambiente zu verbinden“, sagt Peter Lenz, Unternehmenssprecher der AggerEnergie. Und Bürger-

meister Matthias Thul ergänzt: „Wir arbeiten intensiv daran, das Radwegenetz rund um Bergneustadt auszubauen und attraktiver zu gestalten. Der Dümpel mit seiner einmaligen Panoramalage und der neuen Ladestation bietet sich jetzt umso mehr als Ausflugsziel für Radfahrer in der Region an.“

Im nächsten Schritt soll der Flugplatz Dümpel als besonderes Ausflugsziel in den Radwegeplänen der Region hervorgehoben werden, damit möglichst viele Radfahrer den Weg zu uns finden. Ein wichtiger Schritt zu mehr Sichtbarkeit und Bürgernähe für den Verein.

Frank Patt,
LSC Dümpel (presse@lsc-duempel.de)
Fotos: LSC Dümpel

VERBAND

Abschied von Walther Regelsberger

Viel zu früh und sehr traurig müssen wir Abschied nehmen von unserem langjährigen Fliegerkameraden Walther Regelsberger. Mit Bestürzung und Betroffenheit haben wir erfahren, dass Walther am 14. April bei einem ausgedehnten Segelflug über den italienischen Alpen im Monte-Rosa-Massiv tödlich verunglückt ist.

Mit Walther verlieren wir ein langjähriges Mitglied, das auf Verbands- und Vereinsebene den Luftsport in NRW und die ganze Segelfliegergemeinde an vielen Stellen unterstützt hat. Seine fliegerische Laufbahn begann er 1989 in unserem Vorgängerverein, der Akaflieg Bonn. Seine große Leidenschaft galt schnell dem Streckenflug und vor allem dem Gebirgssegelflug in den französischen Alpen. Hierbei hat er sich besonders um den Aufbau und die Entwicklung des bekannten Alpensegelflugplatzes Puimoisson verdient gemacht – eines Flugplatzes, der für unzählige ausgedehnte Streckenflüge, Trainingslager und Segelflugferien steht.

Nach der Beendigung seiner anwaltlichen Tätigkeit und dem Ausscheiden aus der von ihm mitgeprägten Anwaltssozietät in Meckenheim hat Walther seine fliegerischen Aktivitäten vollständig von Bonn-Hangelar nach Puimoisson verlegt. Hinzu kamen in den letzten Jahren zahlreiche Streckenflüge mit seiner DG-800 in den chilenischen Anden. Neben seinem Wirken im aeroclub bonn-hangelar und im LSV Pui-Freunde engagierte sich Walther von 2006 bis 2018 im AEROCUB | NRW als Vorsitzender des Verbandsgerichts.



Mit Dankbarkeit erinnern wir uns an einen in jeder Beziehung hilfsbereiten Segelfliegerfreund, dessen Freundlichkeit und hintergründigen Humor wir sehr geschätzt haben. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Walther hinterlässt seine Ehefrau und zwei erwachsene Kinder, denen unser Mitgefühl und unsere Anteilnahme gelten.





NRW AKTIV

17.01.–15.05.2022

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

07.02., 04.04., 02.05.2022

Virtuelle Lean Coffees Ausbildung unter Leitung von Ausbildungsleiter H.-J. Hante und Matthias Podworny:

Frauen im Luftsport

17.01., 07.03.2022 Online Ausschusssitzung Gender unter Leitung von S. Krummacher

18.02., 28.04.2022 Virtuelle Lean Coffees Gender unter Leitung von S. Krummacher

21.03.2022 Online, Stammtisch der Luftsportlerinnen unter Leitung von S. Krummacher

26.03.–27.03.2022 Remscheid, Workshop für Luftsportlerinnen, Referentin A. Daalman
Leitung: S. Krummacher, Grußwort Präsidentin T. Neumann

Kommunikation und Marketing

21.01.2022 Online, Konzeptentwicklungsgespräch für eine Informationsplattform der ATO NRW, Teilnehmende: M. Podworny, H.-J. Hante, V. Engelmann, D. Blobel

25.01., 22.02., 29.03., 26.04.2022 Virtuelle Lean Coffees PR unter Leitung von VP H.-H. Blomeyer, Moderation D. Blobel

12.02.2022 Online, PR-Workshop unter Leitung von VP H.-H. Blomeyer, Moderation D. Blobel

21.02., 21.03.2022 Online-Info-/Austauschrunden zum virtuellen Luftsport unter Leitung von VP H.-H. Blomeyer, Teilnehmende: B. Fest, J. Sellaerbeck, H.-R. Finke, N. Int-Veen, D. Blobel

11.04.2022 Online, Antrittsbesuch der neuen Chefredakteurin des Magazins LuftSport, Teilnehmende: H.-H. Blomeyer, B. Langanke, D. Blobel

02.05.2022 Online, Briefing zur Redaktionssitzung der Herausgeberverbände

10.05.2022 Online, D. Blobel nahm am DOSB-Webinar Good Governance teil

13.05.2022 Köln, Redaktionssitzung der Herausgeberverbände Luftsportmagazin, für NRW nahm D. Blobel teil

Luftsportjugend NRW und NRW bewegt seine KINDER!

18.01.2022 Online-Besprechung der Luftsportjugend

19.01.2022 Laura Blega hat am Online-Meeting Landesjugendleiter/-innen und Bundesjugendleitung teilgenommen

22.01.2022 Impulsvortrag zur Prävention sexualisierter Gewalt in einem Mitgliedsverein, vorgetragen von Nina Int-Veen

03.02.2022 Online-Planungstreffen für den Streckenfluglehrgang in Bergheim

09.02.2022 Online-Planungstreffen für das Jugendvergleichsfliegen NRW auf dem Flugplatz Borken

05.03.2022 Luftsportjugendtag 2021 unter Leitung von Landesjugendleiterin Laura Blega online durchgeführt

08.03.2022 Erfahrungsaustausch Vereinsentwicklung mit den Fachkräften der Sportjugend NRW, teilgenommen hat Nina Int-Veen

12.03.2022 Austauschtreffen der Ansprechpersonen für Prävention sexualisierter Gewalt in Bergisch Gladbach. Nina Int-Veen hat als Ansprechperson für den Verband teilgenommen

12.03.2022 Online-Frühjahrestagung der Luftsportjugend 2022, teilgenommen hat Laura Blega

23.03.2022 Besprechung der Luftsportjugend über den anstehenden Jugendleiterlehrgang

31.03.2022 Teilnahme Laura Blega am Krisen-Online-Meeting Landesjugendleiter/-innen und Bundesjugendleitung

21.04.2022 Erster virtueller Lean Coffee der Luftsportjugend durchgeführt von Nina Int-Veen

26.04.2022 Fachkräfte-Stammtisch der Sportjugend NRW, Nina Int-Veen hat teilgenommen

Modellflug

23.02.2022 Online, Sitzung der Modellflugkommission unter Leitung von R. Streisel, Teilnahme B. Langanke

Präsidium/Geschäftsleitung

20.01.2022 Duisburg, Datenschutzaudit der Geschäftsstelle. Teilnehmende: P. Kreimer, B. Langanke, D. Blobel

21.01.2022 Online, Mitgliederversammlung der Sporthilfe





22.01.2022 Online, Mitgliederversammlung LSB NRW, T. Neumann, B. Langanke

24.01., 26.02.2022 Online-Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

18.03.–19.03.2022 Kassel, Kommissionssitzung Ausbildung BUKO Motorflug, teilgenommen für NRW hat VP M. Podworny

19.03.2022 Braunschweig, Jahreshauptversammlung der BuKo Ultraleichtflug, teilgenommen für NRW hat C. Schücker

25.03.2022 Braunschweig, Präsidentin T. Neumann hat am DAeC-Workshop II Expertenrunde teilgenommen

26.03.2022 Ordentliche Hauptversammlung DAeC, für NRW teilgenommen: T. Neumann und B. Langanke

30.03.2022 Oerlinghausen, Gespräche mit Vertretern der Segelflugschule, der Staatskanzlei und des Verkehrsministeriums, für den Verband Geschäftsführer B. Langanke

30.03.2022 Oerlinghausen, Mitgliederversammlung Segelflugschule

02.04.2022 Ehrung H.O. Edelhoff im Rahmen der HV des Aero-Club Hagen durch B. Langanke

04.04.2022 Online, Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

08.04.–10.04.2022 Kassel, Motorfliegtag, Teilnahme: VP Ausbildung Matthias Podworny

21.04.2022 Online, Abstimmungsgespräch mit Förderverein Leistungssegelflug, Thema: Ersatz für den Verbandsfox, F. Hoffmann, T. Neumann, E. Höfs, M. Podworny, J. Frese, H. Blomeyer, D. Blobel und B. Langanke

22.04.2022 Mülheim, T. Neumann, B. Langanke bei der Abschiedsfeier der alten Luftschiffhalle – WDL

23.04.2022 Lünen, Präsidiumssitzung unter Leitung von Präsidentin T. Neumann, E. Höfs und W. Linden zugeschaltet

28.04.2022 Düsseldorf, T. Neumann nimmt an der Podiumsdiskussion mit den Fraktionsvorsitzenden der Landtagsparteien teil

04.05.2022 Bergisch-Gladbach, Übergabe der Förderentscheidungen im Rahmen der Sportstättenförderung an die Sportschulen der Verbände durch Staatssekretärin A. Milz, T. Neumann, Dr. R. Mathar, C. Kopsieker und B. Langanke

07.05.2022 Düsseldorf, T. Neumann und D. Blobel bei der Taufe der Elektrowinde des Düsseldorfer Aero-Klub

Segelflug

07.02., 07.03., 11.04.2022 Videokonferenztermine der Segelflugkommission NRW, Protokolle sind veröffentlicht: <https://www.aeroclub-nrw.de/segelflug/>

Technik

19.01., 02.02., 16.02.2022 Virtuelle Lean Coffees Technik unter Leitung von VP J. Frese und TL M. Maul

19.02.2022 Online, BBAL-Tagung, Teilnehmende: T. Neumann, B. Langanke, M. Maul

31.03.2022 Duisburg, Sitzung Technischer Ausschuss unter Leitung von W. Linden, B. Langanke, Online zugeschaltet war VP Technik J. Frese

27.04.–30.04.2022 Friedrichshafen, AERO 2022 T. Neumann, J. Frese, M. Podworny, V. Engelmann, H. Brune, B. Langanke, J. Nentwig, N. Int-Veen, M. Maul vor Ort

Präsidium tagte in Lünen

Präsidentin Tamara Neumann begrüßte am 23. April die Mitglieder des Präsidiums im Vereinsheim ihres Heimatvereins, der Flugsportgruppe Lünen (FSG), zur Frühjahrssitzung. Neben den vorgetragenen Berichten des Geschäftsführenden Präsidiums, der Sportfachgruppen und der Gremien wurde unter anderem die Planung für den Verbandstag und die Sportfachgruppentage aufgenommen und über eine mögliche Neustrukturierung eines Luftsporttages gesprochen. Einen herzlichen Dank der Jugendgruppe und dem Vorstand der Flugsportgruppe Lünen für den vereinsnahen und luftsportlichen Rahmen. Es war großartig bei euch!

Daniela Blobel



v.l.: Gunter Schmidt, Volker Engelmann, Christian Schücker, Gerhard Währisch, Thomas Kurz, Jan Blankenstein, Boris Langanke, Tamara Neumann, Wilhelm Eimers, Patrick Kreimer, Sybille Krummacher, H.-Henning Blomeyer, Marcus Maul, Jan Frese, Matthias Podworny, Klaus Mathies Foto: Daniela Blobel

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

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

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

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

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

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

Janina Nentwig
Fachkraft 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.: 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,
krummacher@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 Frese,
frese@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

Verlag
Helko Verlag Ihn. Harald Helm,
56072 Koblenz
Gestaltung Britta Schönecker,
Büro für Gestaltung
Druck Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat Georg Bungter, Heike Schiemann

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

Das Luftsportmagazin NRW 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.

Ein Verein – vier Fluglehrerinnen

Beim LSV Rheine-Eschendorf bilden seit März bereits vier Fluglehrerinnen aus



Bereits vier Fluglehrerinnen bilden beim LSV Rheine-Eschendorf aus. V.l.: Hetta Reinsch, Beate Busch-Schmidt, Roswitha Höltnen, Johanna Rohe; Foto: VDP/EDXE

Ende März hat beim LSV Rheine-Eschendorf (rund 150 Mitglieder) mit Beate Busch-Schmidt bereits die vierte Motorfluglehrerin ihren „Dienst“ aufgenommen. Sie vervollständigt das Frauenquartett, das mit Roswitha Höltnen, Hetta Reinsch und Johanna Rohe ein tolles weibliches und professionelles Team bildet. Für die frischgebackene Fluglehrerin Beate Busch-Schmidt kommt der hohe Frauenanteil im Verein am Flugplatz EDXE nicht von ungefähr. Sie sagt: „Hier im Verein fühlt man sich als Frau einfach wohl und wird gefördert.“ Ihre FI-Kolleginnen Hetta und Roswitha sind vielen bereits als Organisatorinnen des jährlichen Sicherheitstrainings der Pilotinnen bekannt. „Gegenseitige Unterstützung, Respekt und geteilte Freude an unserer gemeinsamen Leidenschaft machen aus begeisterten Pilotinnen engagierte Fluglehrerinnen“, freut sich Vereinssprecherin Ruth Haliti, die gleichzeitig die Sprecherin der „Vereinigung Deutscher Pilotinnen“ (VDP) ist. Haliti weiß, dass die Bilanz der weiblichen Fluglehrer in vielen Vereinen eher dürrig ist und hofft, dass sie und ihre Mitstreiterinnen dazu beitragen können, dass sich das perspektivisch ändert.

Ruth Haliti, Sprecherin VDP und LSV Rheine-Eschendorf



Vereinigung Deutsche Pilotinnen (VDP)

1968, als weibliche Flieger in den männerdominierten Vereinen noch nicht gern gesehen waren, wurde die VDP von neun deutschen Pilotinnen gegründet. Die Zielsetzung der VDP war und ist Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen. Voraussetzung für eine Mitgliedschaft im VDP: der Besitz einer gültigen Fluglizenz oder in der Ausbildung zur selbigen. Allen anderen – auch den Herren – ist eine Mitgliedschaft als Fördermitglied möglich. Infos unter www.pilotinnen.de

Flugzeugtaufe beim Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug e. V.



Drei neue Ehrenmitglieder erhielten ihre Ernennungsurkunde. Von links: Walter Eisele (2. Vorsitzender AMF), Ingrid Blecher, Brigitta Keller, Susanne Schödel (1. Vorsitzende AMF) und Brigitte Holighaus; Foto: Corinne Baudisch



Christiane Lehr (links) tauft den Janus auf den Namen „Schwobamädl“

Mit knapp 250 Mitgliedern ist der Dr. Angelika Machinek Förderverein Frauensegelflug e. V. (AMF) einer der größten Fördervereine im Segelflugsport. Aufgabe und Zielsetzung des Vereins ist es, Frauen im Strecken- und Wettbewerbsflug zu unterstützen.

Ein besonderer Dank seitens des Vereins gilt dem Club der Segelfliegerinnen (CdSF) Stuttgart, die nach ihrer Auflösung ihr Vereinsvermögen dem AMF spendeten und auch ihre Lager- und Fahrtenbücher übergaben. Im Andenken an diese Pionierinnen im deutschen Segelflug wurde der Janus des AMF-Fördervereins im Rahmen der diesjährigen Mitgliederversammlung von Christiane Lehr, vormals Club der Segelfliegerinnen Stuttgart, auf den ehrenvollen Namen „Schwobamädl“ getauft.

Das zweite Flugzeug des AMF, eine LS4, erhielt in Erinnerung an die überragende Pilotin und Namensgeberin des AMF den Namen „Angelika“.

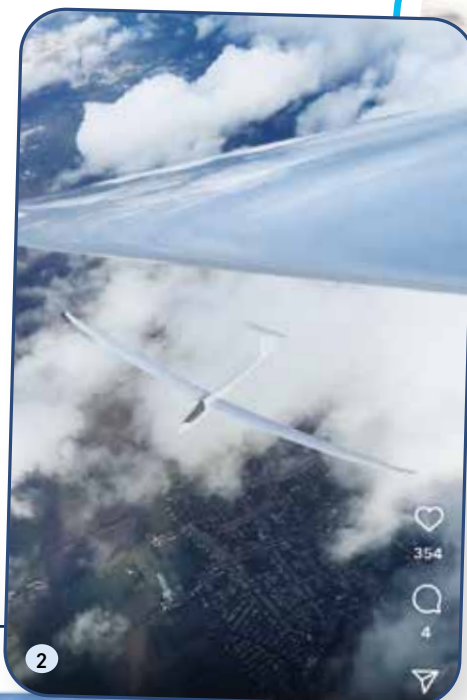
Beide Flugzeuge werden auch in diesem Jahr 2022 Nachwuchs- und Wettbewerbspilotinnen überlassen, die sie an Wettbewerben und in Trainingslagern fliegen und dabei ihre Erfahrungen und ihr Können erweitern werden.

Im Rahmen der Mitgliederversammlung wurden zudem drei treuen Unterstützerinnen des AMF die Ehrenmitgliedschaft verliehen: Ingrid Blecher, Brigitta Keller und Brigitte Holighaus.

Alle wichtigen Informationen zum AMF finden sich auf www.am-foerderverein.de. Instagram: [amf.segelflug](https://www.instagram.com/amf.segelflug).

Heike Deboen

Connecting und Content: Junge Luftsportler im Portrait



- 1: 3. Wertungstag DMFS
- 2 Air to Air-Fotos kommen gut an
- 3: Sophie zeigt Arbeiten rund ums Fliegen
- 4: Ein Gastflug mit der besten Freundin gefällt 972 mal

Ohne die Luftsportjugend wäre es in vielen Vereinen ruhiger. Die Jugendgruppen sind aktiv, bringen sich ehrenamtlich im Verein ein und stecken andere junge Leute mit ihrer Begeisterung an. Dabei gehen sie ganz unterschiedliche Wege. LuftSport stellt in einer neuen Serie junge Luftsportler vor, die auf ihre eigene Art ihre Leidenschaft zeigen und andere damit beeindruckten. Heute: Sophie Müller.

„Jungen Menschen – vor allem Frauen – die Faszination Segelflug nahebringen! Sie begeistern und faszinieren, ihnen die Möglichkeiten zeigen, die dieser Sport mit sich bringt!“, antwortet Sophie Müller spontan, wenn man sie fragt, warum sie auf Instagram so aktiv ist. Die 20-Jährige aus Zweibrücken nimmt seit 2016 regelmäßig virtuell ihre Follower – also diejenigen, die ihr auf Instagram folgen – mit auf den Flugplatz. Mittlerweile hat Sophie 3100 Abonnenten, denen sie auf Fotos und Videos ihre Leidenschaft präsentiert und Einblicke ins Privatleben teilt.

Jemand, der noch nie mit dem Luftsport in Berührung kam, weiß häufig nicht, dass man mit 14 mit der Flugausbildung beginnen kann. Außenstehende erraten nicht, wie toll die Wochenenden mit den Abenden am Lagerfeuer auf dem Flugplatz sind und dass intensive Freundschaften geknüpft werden. Auf Sophies Account erfahren sie all das und dazu viele Infos über den Segelflug und die Arbeiten in der Werkstatt.

Die junge Pfälzerin begeistert mit ihrem Content (ihrem Instagram-Account, Anm. der Redaktion). Das zeigen ihr die Rückmeldungen. Häufig wird sie angeschrieben und es werden gezielt Fragen nach dem Verein oder dem Segelflug oder Luftsport generell gestellt. Gerne nimmt sie mit den Interessenten Kontakt auf, informiert sie und nimmt sich die Zeit, ihnen den Flugplatz zu zeigen oder auch andere passende Vereine zu empfehlen. Hier ist ihre Leidenschaft ebenfalls spürbar. Sie sagt: „Das Ziel dabei ist, die Leute zu unterstützen bei der Suche nach einem geeigneten Verein und so im Luftsport zu halten.“



5



6



7

5: Sophie nimmt die Follower mit zur Werkstattarbeit

6: Sophie fliegt mit Laura Nikolai (re) im D-Kader

7: Authentisch zu wirken ist bei gestellten Fotos nicht immer leicht

8: Posten für Instagram

Instagram ist mehr als das öffentliche Präsentieren einer Leidenschaft

Luftsportler vernetzen sich hier. Infos über Vereine, zum Thema Sicherheit und zu Wettbewerben werden ausgetauscht. Jüngstes Beispiel ist die Deutsche Damenmeisterschaft und Juniorenqualifikation in Landau, bei der Sophie angetreten ist. „Man lernt sich bereits vorher kennen und kann dann vor Ort gemeinsam die Zeit genießen und baut tolle Connections aus“, erzählt Sophie. Sicherheit steht für sie und ihre Follower dabei immer an oberster Stelle. Auch hierüber tauschen sich die Social-Media-Nutzer aus und unterstützen sich gegenseitig um Fehler zu vermeiden

Sophies persönliche Einschätzung zur Nutzung von Social Media

„Instagram muss richtig genutzt werden, das ist keine Frage“, erklärt die 20-Jährige, die sich bewusst ist, dass es eine sehr oberflächliche Plattform ist. Bei gestellten Bildern authentisch rüberzukommen sei mitunter schwierig. Sophie hat für sich den passenden Weg gefunden: „Ich habe für mich festgestellt, dass ich

mir nicht so viele Gedanken machen darf. Ich zeige mich wie ich bin und habe dabei immer im Hinterkopf, dass die 3100 Follower mir freiwillig folgen“, sagt sie selbstbewusst. Ihr Ratschlag an neue Social-Media-User: Folgt Seiten, mit denen ihr euch identifizieren könnt und auf denen Emotionen in euch geweckt werden. Nutzt Seiten, wo euch Wissen vermittelt wird und wo ihr vielleicht etwas lernen oder euch austauschen könnt und setzt euch aktiv mit anderen Accounts in Verbindung. Gerade in der Segelfluggemeinschaft entstehen aus einem ersten „Hallo“ über Instagram lange Freundschaften.

Interview: Ricarda Helm

Steckbrief Sophie Julia Müller (20) aus Zweibrücken

Instagram: [sophie.fly_](#)

Familie: Vater selbst begeisterter Segelflieger, Fluglehrer und Trainer; der Bruder fliegt auch

Beruf: Studentin Informatik und Mikrosystemtechnik und selbständig im Onlinemarketing

Luftsportsparten: Segelflug seit 2016
Motorsegler-Ausbildung ab 2022

Wo: SFG Giulini Segelfluggelände
Ludwigshafen-Dannstadt

Weitere Hobbys: Fallschirmsprung, Fußballspielen, Reiten, Bouldern, Tauchen

Jüngster Erfolg: Beste Juniorin bei der DM Frauen und Junioren Quali Landau 2022



8

i

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

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

Dann schreib uns eine Email an redaktion@luftsportmagazin.de

Zurück ins Cockpit

Nagolder Segelflieger freuen sich mit ihrem Sportvorstand Peter Schuon



„Wenn das Leben dir Zitronen gibt, mach Limonade draus“ – in beeindruckender Weise hat Peter Schuon vom FSV Nagold gemäß diesem Zitat sein Schicksal angenommen und aus allen Situationen mit großem Kämpferherz das Beste gemacht: Nach fünfjähriger, durch einen tragischen, unverschuldeten Flugunfall erzwungener Segelflug-Abstinenz sitzt Schuon, der an den Rollstuhl gebunden ist, jetzt wieder als PiC im Cockpit eines Segelflugzeuges und genießt dies in vollen Zügen.

„Das ist wahrlich eine Sternstunde“, postete Schuon, der als Sportvorstand bei den Nagolder Flugsportlern aktiv ist, nach seinen ersten Einweisungsflügen mit der auf Handsteuerung umgerüsteten Vereins-ASK 21 und bedankte sich herzlich bei seinen Unterstützern.

Unter der Regie von Technikvorstand Andreas Essig, Alex Baumgartner und Stefan Zistler ist in der Vereinswerkstatt des FSV Nagold auf dem Dürrenhardter Hof der Umbau der Seitenrudersteuerung auf einen Hebel an der linken Bordwand gemäß den Anleitungen des Herstellers erfolgreich erfolgt, sodass Peter Schuon das Flugzeug nun auch als Rollstuhlfahrer entsprechend bedienen kann.

Vorbild aus Sinsheim

Erste Bekanntschaft mit einem solchen Flugzeug hatte der Haiterbacher Eigentümer eines mittelständischen Zulieferbetriebes bereits im vergangenen Jahr auf dem heimischen Flugplatz gemacht: Ein Mitglied der „ROLLI FLIEGER“ aus dem badischen Sinsheim hatte diesen Umbau ebenfalls realisiert und Peter Schuon

konnte mit Fluglehrer Michael Zistler einige längere Flüge mit jenem Flugzeug unternehmen. Dabei ist er offensichtlich „schwanger“ geworden mit der Idee, auch den Nagolder Doppelsitzer umzubauen, oder anders ausgedrückt: Ihn hat die Sehnsucht nach dem Segelfliegen erneut angefixt und nicht mehr losgelassen.

Seit dem folgenschweren Luftzerleger des Nurflüglers AV36 beim Flugplatzfest des FSV Nagold im Jahr 2016 ist Peter Schuon an den Rollstuhl gebunden, und nachvollziehbar waren alle Vereinsmitglieder schockiert über das Unglück und seine Folgen für Peter. Alle machten sich große Sorgen, wie er sein Leben vom Rollstuhl aus als Unternehmer und im privaten Bereich einrichten könnte.

Bewundernswerte Haltung

Aber mit der Zeit war sein komplettes Umfeld nicht nur erleichtert, sondern regelrecht erstaunt und begeistert, ja sogar eines Besseren belehrt: Peter hat den Spieß einfach umgedreht und ist, auch durch seinen tief verwurzelten christlichen Glauben und die Kraft seiner Familie, dem Herrgott dankbar, dass er diesen Unfall wie durch ein Wunder überlebt hat. Seine Chancen dafür standen durch die erlittenen Verletzungen schon in der Luft wirklich denkbar schlecht und womöglich hat eine ganze Legion von Schutzengeln gerade im richtigen Moment einen echt guten Job gemacht.

„Wirklich kein einziges Mal haben wir ihn jemals klagen gehört oder mit seinem Leid hadernd erlebt – ganz im Gegenteil: Mit seiner permanent optimistischen und kreativen Grundeinstellung ist er seinen Vereinskameraden ein leuchtendes Vorbild – auch weit über den Flugsport hinaus“, sagen seine Fliegerkameraden über ihn.

- 1: Peter Schuon, Sportvorstand des FSV Nagold, kann fünf Jahre nach einem schweren Unfall, der ihn in den Rollstuhl gebracht hat, nun dank eines Umbaus der Vereins-ASK 21 endlich wieder fliegen
- 2: Der Hebel und die Wippe sind zentrale Bauteile des Umbaus
- 3: So funktionieren die Teile nach dem Umbau durch Stefan Zistler (Werkstattleiter für Faserverbundwerkstoffe)



Aktiver und vielseitiger Flieger

Mehr als 40 Jahre sitzt Peter Schuon in Segelflugzeugen, betreibt aktiv Segelkunstflug und hatte einige Jahre einen eigenen Janus, mit dem er auch zu weiträumigen Streckenflügen aufgebrochen ist. Motorfliegerisch hält er die Privatpilotenlizenz PPL-A samt Nachtflug und ist im eigenen UL „Shark“ unterwegs. Also ein sehr viel-

seitiger Flieger, voller Begeisterung und jetzt auch wieder mit den Möglichkeiten des geliebten Segelfliegens ausgestattet – er hat es sich wahrhaftig verdient und seine Fliegerkameraden freuen sich riesig mit ihm darüber.

Text und Fotos: Michael Zistler, Ausbildungsleiter FSV Nagold
Mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „der adler“



Der Umbau

Die zusätzliche Seitenrudersteuerung besteht aus einem Handhebel an der linken Bordwand, der über eine kurze Stange einen weiteren Hebel betätigt, an dem zusätzliche Steuerseile angeschlossen sind. Der Bremsklappenhebel kann dank eines neuen Bremsklappengestängs im Cockpit und einer Lochplatte an der Bordwand arretiert werden. Der Holzbügel, der den Ausklinkzug beherbergt, wurde durch eine verstärkte Ausführung ersetzt, um den wippenähnlichen Umlenkhebel zu befestigen. Dieser Handhebel ist zweiteilig ausgeführt, damit das eigentliche Griffstück mittels Schnellverschluss zügig ausgebaut werden kann. Zuletzt wurden die Sitzschalen angepasst und Verkleidungen angebracht, die die neuen Steuerungsseile verdecken. Damit wird verhindert, dass diese durch das Eindringen von Fremdkörpern blockiert werden. Die rechtliche Grundlage für den Umbau liefert die technische Mitteilung Nr. 25 zur ASK 21 von Alexander Schleicher.



Die Rolli-Flieger:

Der Verein „DIE ROLLI FLIEGER“ – ein förderndes Mitglied des DAeC – wurde 1993 von Körperbehinderten ins Leben gerufen. Die Gründungsmitglieder hatten trotz großer Widerstände eine Pilotenlizenz im Ultraleicht-, Segel- oder Motorflug erworben. Heute zählt der Verein rund 100 Mitglieder. Ziel des Vereins: Erfahrungen sammeln und teilen, Interessenten unterstützen und bei den Behörden eine Verbesserung der Situation für behinderte Luftsportler erreichen. Weitere Infos unter www.rolliflieger.de

TOST
 Flugzeuggerätebau

Flugzeugräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen
 Seile • Schleppseileinziehwinden • Sicherheitskupplungen
 Start- / Schleppausrüstung • Wartung www.tost.de



Saisonopening – F3A Meeting bei der IG F3A



Zur Eröffnung der F3A Saison 2022 hatte die IG F3A am 30. April und 01. Mai zusammen mit dem Sportausschuss Motorkunstflug auf ihr Fluggelände bei Dürrnfarnbach eingeladen.

Die 13 angereisten Piloten die Programme flogen die Flugprogramme F3A C, F3A A-23, P-23 und F-23. Drei erfahrene Punktwurter begutachteten die Flüge und besprachen diese jeweils nach der Landung, Tipps zur Vermeidung von Fehlern wurden gegeben und gerne angenommen. Am Nachmittag wurden dann die Flüge durch die Punktwurter mit dem Notautomatic-System bewertet. Alle Piloten gaben ihr Bestes um eine möglichst hohe Punktzahl zu erreichen. Weil es so schön war, gings es am Sonntag recht zwanglos weiter. Es war zwar ein Training der Nationalmannschaft angesagt, aber nur ein Mannschaftsmitglied war anwesend. So wurde viel geflogen und gefachsimpelt.

Die Mitglieder der IG F3A gaben ihr Bestes und es fehlte nicht an ausreichender Verpflegung an den zwei Tagen. Von Weißwurst-



frühstück, viel Kaffee und Kuchen bis zum Grillen von guten fränkischen Bratwürsten und Steaks gab es alles, was so ein Modellfliegerherz begehrt.

Viele persönliche Gespräche, der Austausch von Tipps, ein kameradschaftliches Miteinander und eine angenehme Stimmung kennzeichneten das Treffen. Alle Teilnehmer waren begeistert und bedankten sich herzlich bei den Organisatoren. Manfred Schön und den Mitgliedern der IG F3A gebührt Lob und Dank, hatten sie den anwesenden Kunstfliegern doch ein tolles Wochenende beschert.

Fotos und Text: Quelle DAeC-Modellflug

Aus Alt mach Neu

**Kenntnisnachweise werden zu Schulungsnachweisen,
Aufstiegserlaubnisse zu Geländeausweisungen**

Zum 31.12.2022 läuft der Übergangszeitraum für den Modellflug ab. Dann greift die neue EU-Drohnenverordnung (DVO (EU) 2019/947) auch vollumfänglich für den Modellflug im Verbandsrahmen. Bis dahin benötigen die Modellflugverbände sog. „Verbandsbetriebererlaubnisse“, um im Rahmen ihres Verbands den bisherigen Modellflugbetrieb fortführen zu können. Das diesbezügliche Genehmigungsverfahren des MFSD/DAeC beim Luftfahrt Bundesamt (LBA) befindet sich mittlerweile in der Endphase. Das beantragte Prozedere gilt dann für alle MFSD- und DAeC-Vereine. Viele Punkte sind bereits mit der Behörde abgestimmt und endgültig bestätigt. Sie können daher als gesichert bewertet werden. Dies gilt auch für die Themen „bisheriger Kenntnisnachweis / neuer Schulungsnachweis“ sowie „bisherige Aufstiegserlaubnis / neue Geländeausweisung“.



DAeC Bundeskommission Modellflug

Foto: Sonja Kopp

Nachrichten aus der Welt des Ballonsports



Düsseldorf hat wieder einen Gasballonstartplatz. Weil Sicherheitsingenieure vor vier Jahren entschieden haben, dass die seit 50 Jahren gut funktionierende Technik am Startplatz Düsseldorf-Eller nach heutigem Maßstab zu gefährlich ist, kam das Aus für den Startplatz. Gleichzeitig wurde auch der Startplatz in Marl abgestellt. Als 2020 auch noch die Gasleitung zum Verbandsstartplatz in Gladbeck (Herstellungskosten 250000 Euro) defekt war, gab es in NRW ein Jahr lang keine bezahlbare Möglichkeit mehr, mit dem Ballon aufzusteigen. Jetzt wurde dem 30 Mitglieder starken Verein der neue Gasballonstartplatz in Düsseldorf übergeben. An den Kosten in Höhe von 180 000 Euro hatten sich das Land NRW, die Stadt Düsseldorf, der Aeroclub NRW und die Mitglieder beteiligt.

Die Gasballon-Weltmeisterschaft 2022, auch bekannt als das Gordon-Bennett-Rennen, startet im September im schweizerischen Sankt Gallen.

Aus NRW starten zwei Mannschaften. Das dritte zugelassene Ballonteam kommt aus Stuttgart. Es könnte das teuerste Ballonnenrennen aller Zeiten werden. Bei 5000 bis 8000 km die mit dem Verfolgerauto einschließlich Anfahrt zurückzulegen sind, ist mit hohen Spritkosten zu rechnen. Dazu kommen das Nenngeld und die Übernachtungskosten. Das ist auch der Grund, warum keine jungen Piloten an den Start gehen werden. Darüber sollte die FAI/CIA mal nachdenken.

50 Jahre Albuquerque! Das größte aller Ballonfestivals der Welt begann 1972 mit gerade mal 13 Heißluftballonen. Mittlerweile sind es bereits bis zu 1000 Ballone, die in neun Tagen den Himmel über New Mexico/USA verschönern. Beim Gasballonnenrennen „America's Challenge“, das ein fester Bestandteil der Ballonwoche ist, sind schon mal bis zu 3400 km zurückgelegt worden. Auch in diesem Jahr sind wieder Ballonsportler aus NRW dabei.

Ausbildung zum Ballonpiloten und Weiterbildung der Prüfer und Ballonsportlehrer werden in diesem Jahr auch wieder in NRW angeboten. Die genauen Termine stehen noch nicht fest. Interessenten können sich unter Ballon@Ballon.org melden und werden über anstehende Termine informiert.

Luftfahrtgeneralkarten im Maßstab 1:200.000 sind in 2022 wieder neu aufgelegt worden. Eine sehr gute Karte für Ballonfahrer, weil die Informationsdichte sechsmal höher ist als bei der 1:500.000 Karte. Zu empfehlen ist die Karte mit Folie, da sie so auch feuchtigkeitsunempfindlich ist. Mit 17,80 € pro Karte nicht ganz preiswert, aber es lohnt sich. Im Internet unter www.plano2plus.de mehr infos.

Text: Wilhelm Eimers

Foto: Sebastian Eimers

Long Covid – Risiko im Luftsport

Eingeschränkter Flugbetrieb, aufgeschobene Auffrischungsschulungen, fehlende Präsenzs Schulungen und kein direkter Austausch untereinander: Die Pandemie hat Auswirkungen auf die Flugsicherheit.

Die Pandemie ist am Luftsport nicht spurlos vorübergegangen. Long COVID bezeichnet die langfristigen Auswirkungen auf unseren Organismus durch das Virus. Mir geht es im vorliegenden Artikel aber nicht um die Menschen, die körperlich von den Auswirkungen des Virus betroffen sind, sondern um die langfristigen Auswirkungen, die das Virus auf die Sicherheit in unserem Luftsport hat. Somit eine eigene Definition von „Long COVID“.

Was hat sich verändert?

Zunächst gilt es zu akzeptieren, dass jeder Verein, jede Organisation, jede ATO durch die Auswirkungen der Pandemie betroffen ist – direkt oder indirekt: durch eingeschränkten Flugbetrieb, aufgeschobene Auffrischungsschulungen, fehlende Präsenzs Schulungen und Fortbildungen, ausgesetzte Praxisschulungen, erkrankte Schüler und Lehrer, aufgeschobene Wartungen, fehlende „Bar Talks“ (Stammtischgespräche) etc. All diese Faktoren für sich genommen können in ihren Auswirkungen maßgeblichen Einfluss auf die Flugsicherheit haben. In der Gesamtheit ist es ein signifikantes Risiko, das es zu erkennen und berücksichtigen gilt. Gerade Stammtischgespräche können wichtig sein. Lernen erfolgt insbesondere durch äußere Einflüsse. Es kommt häufig genau auf diese „Triggerimpulse“ an, um sich mit der Materie eingehender zu beschäftigen. So hat Fliegerlatein neben häufigem Amüsement auch meist etwas Positives für die eigene Weiterentwicklung in der Luftfahrt. Insbesondere das Zugeständnis von und der Umgang mit Fehlern kann jüngeren Luftfahrern helfen, aus den Fehlern anderer zu lernen. Auch die Einordnung von laxem Umgang mit Sicherheitsbestimmungen und die Erzählungen von Das-ging-aber-grad-noch-mal-gut-Geschichten kann helfen, eigenes Verhalten an Erfahrungen anderer zu spiegeln, zu hinterfragen und auch zu ändern. Im Landesverband NRW begegnen wir diesen fehlenden Einflüssen durch unseren Online „Lean Coffee“, bei denen bestimmte Aspekte in lockerer Atmosphäre besprochen werden. Die

Rückmeldungen aus den Auditorien sind durchweg äußerst positiv. Auch wenn sie die „Bar-Talks“ nie werden ersetzen können, so helfen sie doch in Teilen, ein wenig zur Kompensation beizutragen.

Unser Sicherheitssystem im Flugbetrieb

Unser Sicherheitssystem im Flugbetrieb ist mannigfaltig. Neben den allgemeinen Ausbildungserfordernissen besitzen wir Sicherheitsscheiben, die Zwischenfälle reduzieren sollen und müssen. Hierzu bedarf es jedoch deren konsequente Anwendung – auch und gerade wenn wir uns sicher fühlen. Neben Checklisten für Technik und Flugbetrieb gibt es Wartungsintervalle und Wechselintervalle (TBO), das Vier-Augen-Prinzip bei der Abnahme, Herstellervorgaben für den Betrieb, die Nutzung, Wartung und Pflege von Flugzeugen, „Daumenregeln“, gesetzliche Vorgaben für die Inübnunghaltung und Einweisungen sowie Vertrautmachung und Flugvorbereitung. Wenn zu viele dieser Sicherheitsscheiben ausgelassen werden, kann es schnell zu Unfällen kommen. Wenn dann auch noch fehlende Übung hinzukommt, wird es besonders brenzlig.

Im nachfolgenden Fall zeigt die BFU einen solchen Fall auf. Hierbei geht es nicht um das Anklagen von Fehlern, sondern das Aufzeigen der Folgen von Fehlern.

Ein Beispiel für die Notwendigkeit von Sicherheitsmechanismen

Am 19.08.2020 kam es am Sonderlandeplatz Nabern/Teck in Baden-Württemberg zu einem Flugunfall, der zeigt, wie wichtig das Zusammenspiel verschiedener Sicherheitsmechanismen ist, die unseren Flugbetrieb sicherer machen sollen. Ein als sehr erfahren geltender Pilot (1510 Std, 2630 Landungen) wollte Rundflüge mit seiner Reims Aviation Cessna FR172G durchführen, wie er dieses in der Vergangenheit oft tat. Jedoch war er zu dieser Zeit pandemiebedingt weniger in Übung als allgemein üblich. Beim Start hob die Maschine nicht wie gewohnt ab, sondern schoss über das Landebahnende hinaus, über eine angrenzende Wiese und kam erst nach dem Zusammenstoß mit parkenden Autos auf einem angrenzenden Parkplatz zum Stehen. Es scheint, als hätte der Pilot bis zum Einschlag versucht, das Flugzeug doch noch abheben zu lassen. Es gibt hierzu auch ein Foto eines Augenzeugen von der Cessna am Ende der Startbahn.



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.



Zur Flugerfahrung des Piloten stellt die BFU fest: „Der letzte Überprüfungsflug mit Fluglehrer wurde am 21.03.2019 mit 3 Starts und 3 Landungen am Sonderlandeplatz Nabern/Teck durchgeführt. Danach führte der Pilot im Jahr 2019 insgesamt 42 Rundflüge mit jeweils 2–3 Passagieren durch. Für das Jahr 2019 waren insgesamt 20:26 Flugstunden mit 49 Landungen eingetragen. Am 03.05.2020 wurden von dem Piloten am Sonderlandeplatz Nabern/Teck 3 Soloplatzrunden durchgeführt. Diese waren im persönlichen Flugbuch im Feld ‚Sonderzeiten‘ mit dem Kommentar ‚90Tg, Regel‘ eingetragen. Im Bordbuch wurden die Flüge (11 min, 6 min und 11 min) zweimal mit ‚Low Apr.‘ und einmal mit ‚Ziell-dg.‘ gekennzeichnet. Bis zum Ereignistag waren für das Jahr 2020 insgesamt 1:45 Stunden und 3 Landungen eingetragen.“ Hier stellt sich nun schon die Frage, warum in einem Bordbuch „low approach“ eingetragen wird und im Logbook des Piloten „90 Tage Regel“ steht. Fest steht, dass es die drei Starts und Landungen zur Inübunghaltung offensichtlich nicht gegeben hat oder diese zumindest falsch dokumentiert wurden.

Weiter der Bericht des BFU: „Der Pilot gab an, (...) aufgrund der hohen Flugerfahrung auf dem Muster keine Checklisten nutzen zu müssen, da er diese verinnerlicht habe. Eine Flugvorbereitung mit Werten zur Startstrecke, Schwerpunkt-lage, Flugwetter und das Flughandbuch wurden an Bord des Flugzeuges nicht vorgefunden.“

„Am Vortag des Ereignisses wurde das Flugzeug mit ca. 50 l Kraftfahrzeugbenzin einer nahegelegenen Autotankstelle mittels Kanistern betankt.“ Hierfür gab es jedoch keine Freigabe (STC), das heißt, es durfte nur AVGAS genutzt werden. (...) „Die Untersuchung [des Kraftstoffs im Flugzeug] auf Fremdstoffe ergab neben Verunreinigungen (Sand und Insektenreste) Nachweise von Elastomer Material (Dichtungen), Wachs (Schmierfette) und metallhaltige Partikel (Abrieb und Korrosion) im Kraftstoff.“

„Die letzte Prüfung der Lufttüchtigkeit und die 100-Stunden-Kontrolle wurden am 31.10.2019 ins Bordbuch eingetragen. Der Befundbericht lag der BFU vor. In Bezug zur Kraftstoffanlage wurde angegeben, dass der Kraftstofffilter gereinigt und das zugehörige Gewinde repariert werden musste.“ (...) Laut Bordbuch wurde das Flugzeug nach der 100-Stunden-Kontrolle bis zum Ereignistag 2:15 Stunden geflogen.

„Bei der Untersuchung der elektrischen Kraftstoffpumpe wurde diese teilzerlegt und das Pumpensegment sowie das variable Druckeinstellsystem wurden überprüft. Die Steuermembrane wies starke Verhärtungen auf. Der untersuchende Betrieb gab an, dass die Pumpe wahrscheinlich mit nicht geeignetem Kraftstoff betrieben wurde. Die Rückfrage der BFU bei der Werft am Verkehrslandeplatz Biberach, wo das Flugzeug zuletzt gewartet wurde, ergab, dass die elektrische Kraftstoffpumpe des Flugzeuges kalendarisch abgelaufen war. Bis zum Ereignistag hatte kein Austausch stattgefunden.“

Der Unfall zeigt, dass die Nichtbeachtung unserer Vorgaben im Flugbetrieb sehr schnell durch die Verkettung unglücklicher Umstände zu einem Flugunfall oder zumindest einer schweren Störung führen kann: Keine Checkliste, kein Startabbruchkonzept, keine Daumenregel (Halbbahnmarkierung Startabbruch) genutzt, entgegen der Herstellerangaben falschen Treibstoff genutzt, Kanisterbetankung mit der Gefahr der Verunreinigung, keine Flugvorbereitung, keine 90-Tage-Regel eingehalten, „ungeübt“... etc. – die Liste ist lang – hinzu kommen Fehler der Werft.

Was lehrt uns das?

Natürlich ist es klar, dass man am Ende immer schlauer ist. Es ist auch klar, dass Fehler und Nachlässigkeiten nie auszuschließen sind. Aber – und das muss uns klar sein – am Ende ist es häufig die Aneinanderreihung von Fehlern, die zum Unfall führen. Jede Sicherheitsscheibe, die wir auslassen, kann die entscheidende sein. In einer Zeit mit ohnehin wenig Übung ist das ein großes Risiko. Es kommt auf uns alle an, unseren Luftsport sicher zu betreiben, uns auszutauschen und aus unseren Fehlern – nein besser noch – aus den Fehlern der anderen zu lernen. Dafür sollen uns die BFU-Berichte dienen und auch dieser Artikel.

Bleibt gesund und fliegt sicher!

Volker Engelmann

Beirat Flugsicherheit Motorflug im DAeC

Sicherheitsbeauftragter der ATO Aeroclub | NRW e. V

Der vollständige BFU-Bericht: https://www.bfu-web.de/DE/Publicationen/Untersuchungsberichte/2020/Bericht_20-0684-3X_C172_Nabern-Teck.pdf?__blob=publicationFile



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

Ultraleichtflug-DM in Rheine-Eschendorf



Die DM-Teilnehmer wieder heil und glücklich am Boden

Zweimal musste die 31. Deutsche Meisterschaft der UL-Flieger bereits verschoben werden – am Himmelfahrtswochenende war es nun so weit: der Wettbewerb konnte erfolgreich und unfallfrei auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE) ausgetragen werden. Axel Dwyer aus München, zum zweiten Mal dabei, holte sich mit seiner Skylark den Meistertitel in der Klasse Dreiaxser, einsitzig. Bei den Trikefliegern lag nach insgesamt sieben Navigations- und Präzisionsaufgaben Stefan Wagner (Graffiti) aus Ochtrup auf dem ersten Platz. Weil die Teilnehmerzahl für jeweils eigene Klassen nicht reichte, wurden Tragschrauber, doppelsitzige Trikes und

doppelsitzige Dreiaxser gemeinsam gewertet. Das Team Rieger/Hahn-Rieger (C 42) aus Tegernheim konnte hier knapp gewinnen. Sie haben auch in der Gesamtwertung aller Teilnehmer den ersten Platz für belegt.

Wettbewerbsleiter Kania und sein Team mussten den Zeitplan immer wieder anpassen, weil der starke Westwind nicht zu jeder Tageszeit einen Wertungsflug zuließ. Viele Teilnehmer, die zum ersten Mal an einer UL-Meisterschaft teilgenommen haben, wollen auf jeden Fall im nächsten Jahr dabei sein, wenn am Himmelfahrtswochenende 2023 die 32. UL-DM in Bad Saulgau ausgetragen wird.

Text und Foto: Wolfgang Lintl

Experten tauschen sich über Elektroflug-Forschung aus

Wie weit ist die Entwicklung beim Elektroflug? Antworten auf diese Frage gab es bei einer Podiumsdiskussion, zu der die Fliegergemeinschaft Hangelar geladen hatte. Das Land NRW unterstützt die Forschung nicht nur wegen der Reduzierung der Emissionen, sondern auch um die Akzeptanz in der Gesellschaft zu erhöhen, erklärte NRW-Wirtschaftsminister Pinkwart. Am Forschungsflugplatz Aachen-Merzbrück wird im Rahmen eines Gemeinschaftsprojekts der FH Aachen und der Flugschule Westflug auf zwei Velis Electro (Pipistrel) geschult, der Platzrundenverkehr sei seitdem deutlich leiser geworden. Doch nicht alle Innovationen rund ums elektrische Fliegen werden sich in naher Zukunft etablieren. So beim Thema „Autonomes Fliegen“: „Ich glaube, dass in der Personenbeförderung das Fehlen eines Piloten keine Akzeptanz finden wird“, sagte Professor Frank Janser von der FH Aachen. Für Aaron Erd



Der Notarzt der ADAC Luftrettung könnte bereits ab 2024 im Rahmen von Pilotprojekten in Bayern und Rheinland-Pfalz im Multikopter kommen; Foto: ADAC

von der ADAC Luftrettung ist der Elektroflug wichtig, denn die Notärzte können künftiger schneller am Einsatzort sein. Dr. Christian Eschmann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt lenkte den Blick in Richtung Wasserstoff-Antrieb. Hier werde geschaut, wie man grünen Wasserstoff aus Sonnen- und Windenergie produzieren kann.

Ricarda Helm



Wolfgang Binz
Glasflügel
Eugen Hänle – Der Pionier des GFK-Flugzeugbaus
Das große Glasflügel-Buch
Die Geschichte des genialen Pioniers Eugen Hänle, seiner Firma Glasflügel und den bis heute erfolgreichen und beliebten Flugzeugen.
272 Seiten, 240 x 300 mm, Hardcover
487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
ISBN 978-3-00-069412-7 **59,00 €**
Englische Ausgabe in gleicher Ausstattung erhältlich
ISBN 978-3-00-070878-7 **59,00 €**



Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge
Von der LS1 zur LS11
208 Seiten, 240 x 297 mm,
Hardcover
ISBN 978-3-9814977-9-3
45,00 €



Mallinson/Woollard
Handbuch des Segelkunstflugs
128 Seiten, 190 x 250 mm,
Hardcover
ISBN 978-3-9806773-5-6
25,00 €



Hans Jacobs
Workshop Practice
Englische Übersetzung des vergriffenen Standardwerkes für den Bau und die Reparatur von Holzflugzeugen. 384 Seiten, Format 158 x 235, Hardcover
49,00 €



Martin Simons
Segelflugzeuge
Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte
240 x 297 mm, 256/272 Seiten,
Hardcover. Auch in englischer Sprache lieferbar.
Band 1-3 je 54,00 €

Zum 70. Todestag von Oskar Ursinus



Oskar Ursinus; Foto: Wikipedia

Oskar Ursinus kam 1878 in Weißenfels zur Welt. Er studierte ab 1896 Maschinenbau und konnte schon im Jahr seines Abschlusses ein Patent auf einen Diamantbohrer anmelden. Im August 1908 kam es in Le Mans, Frankreich, zu den ersten Flugvorführungen des Wright-Doppeldeckers in Europa. Noch im selben Jahr gab Oskar Ursinus die Zeitschrift FLUGSPORT heraus und erklärte in Heft 1: „Es muß zugegeben werden, daß jeder, welcher z. B. Wright fliegen sah, von dem Eindruck überwältigt war und keinen höheren Wunsch empfand als mitzufliegen! Unsere Sportsleute sind noch zu wenig überzeugt! Es dürfte das die Ursache sein, weshalb es in Deutschland nur zu vereinzelt Versuchen kam. Das Vertrauen zum Flugsport zu wecken, kann erst dann gelingen, wenn wir einige Flugmaschinen besitzen, die vor einem größeren Publikum bereits geflogen sind. Diese Aufgabe zu lösen, fällt nicht minder den einzelnen bestehenden Flugapparatewerkstätten zu. Diese Flugmaschinenwerkstätten werden im wesentlichen heute die Apparate nur nach den Angaben ihrer Erfinder bauen.“

Jene Erfinder waren allerdings oftmals ausschließlich vom Fluggedanken beseelt und verfügten weder über theoretisches Wissen noch über praktische Erfahrungen mit den verfügbaren Baumaterialien. Die FLUGSPORT, die von 1908 bis 1944 alle zwei Wochen erschien, wollte den Erfahrungsaustausch zu Konstruktion und Bau von Flugmaschinen systematisch unterstützen – und in der Bevölkerung das Interesse im Flugwesen erwecken. Ursinus war deshalb auch Mit-Initiator der ersten Internationalen Luftfahrtausstellung in Frankfurt a. M. (ILA) 1909. Im Ersten Weltkrieg, als Ursinus als Konstrukteur von Militär-Flugzeugen bei der Gothaer Waggonfabrik arbeitete, übernahm seine Ehefrau Hedwig die Chefredaktion.

Unmittelbar nach Kriegsende warb Ursinus in seiner Zeitschrift für den Bau von Gleitflugzeugen. Am 24. März 1920 erschien im FLUGSPORT der Aufruf des Flugtechnischen Vereins Dresden zum 1. Rhön-Wettbewerb auf der Wasserkuppe. Dies leitete die Segelfluggewegung in Deutschland ein, die Ursinus mittels seiner Zeitschrift fortlaufend begleitete und als Organisator vor Ort auch tatkräftig förderte. Dies trug ihm schon nach kurzer Zeit den Spitznamen „Rhön-Vater“ ein.

Ihm ging es nicht lediglich um die Etablierung eines neuen Flugsports, sondern ihm lag auch beim Segelflug viel an wissenschaftlicher Auswertung der Flugleistungen. So war er denn auch

Am 06. Juli 1952 verstarb Carl Oskar Ursinus an den Folgen einer Lungenentzündung in einem Frankfurter Krankenhaus. In der August-Ausgabe der Zeitschrift „THERMIK“ erschien seinerzeit ein Nachruf, der ihn als leidenschaftlichen „Vorkämpfer für den wahren Menschenflug“ pries.



Drei Ausgaben der Zeitschrift Flugsport, herausgegeben von Oskar Ursinus; Foto: Markus Klemmer

maßgeblich an der Gründung der Rhön-Rossitten-Gesellschaft beteiligt. Diese unterhielt auf der Wasserkuppe ab 1925 ein eigenes Forschungsinstitut; der 1968 gegründete Verein zur Förderung von Eigenbau-Leichtflugzeugen trägt deshalb den Namen „Oskar Ursinus Vereinigung“. Auf der Wasserkuppe wurde schon 1925 ein Gebäude nach ihm benannt.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wandelte sich das Erscheinungsbild der FLUGSPORT: Frontberichte, Leistungsschauen von Militär-Flugzeugen und Durchhalte-Parolen erhielten breiten Raum in der Zeitschrift, zumal der sportliche Leistungssegelflug und der zuvor begonnene internationale Austausch ein jähes Ende gefunden hatten. Zwei seiner drei Söhne, die alle Piloten wurden, kamen im Zweiten Weltkrieg ums Leben.

Oskar Ursinus nahm an der Wiedereröffnung des Segelflugs in Deutschland beim Rhöntreffen 1951 noch teil. Peter Riedel schrieb über das Wirken von Oskar Ursinus im Jahre 1908/1909 in „Start in den Wind“: „Es war Oskar Ursinus' >Flugsport<, der die Geister geweckt hatte, und die ILA brachte Interessierte und Flugpioniere zusammen. Das waren die entscheidenden Impulse, die den Rhönjahren vorausgingen“.

Der Nachlass von Oskar Ursinus wird heute im Deutschen Museum München verwahrt.

Markus Klemmer



Die Oskar Ursinus Vereinigung ist als „Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Eigenbaus von Luftfahrtgerät“ mit Sitz in München im Vereinsregister eingetragen. 1968 gegründet, lautet deren Motto „Träumen – Bauen – Fliegen“ und wird laut Satzung „verwirklicht durch fachkundige, ingenieurwissenschaftliche Beratung über selbstherzustellendes Luftfahrtgerät, insbesondere bezüglich Sicherheit und Umweltverträglichkeit, sowie Prüfung von Projekten und Beratung bei deren Verwirklichung; dabei werden vor allem Verbesserungen und Neuerungen stimuliert und Projekte gefördert, die in technisches Neuland vorstoßen“. Dazu besteht innerhalb des Vereins ein Projektausschuss, der die Mitglieder berät. Jährlich findet ein Winter- und ein Sommertreffen statt. Das erste Treffen im Frühjahr dient dem fachlichen Erfahrungsaustausch zum Thema Flugzeugbau, der zweite Termin ist ein „Fly-In“, auf dem die Konstruktionen insbesondere im Flug vorgestellt werden. Die OUV weist auf ihrer Homepage auf das ULPower Fly-In vom 19.-21.09. auf dem Flugplatz Porta Westfalica hin.

Das Magazin LuftSport lebt von Beiträgen, die uns die Mitglieder der einzelnen Sparten einreichen. Aus Erfahrung wissen wir, dass Reiseberichte mit schönen Fotos, Artikel über Luftsicherheit und fundierte Tipps aus der Werkstatt sehr beliebt sind. Unsere jüngeren Leser haben vielleicht weitere interessante Themen, über die sie gerne im Magazin lesen würden. In Kürze möchten wir zudem eine neue Serie starten, in der wir Flugplätze und die ansässigen Vereine sowie die Begebenheiten rund um den Flugplatz vorstellen.

Dafür suchen wir Autoren und natürlich auch Autorinnen. Auf der Website www.luftsportmagazin.de haben wir einen redaktionellen Leitfaden des Herausgeberverbands AEROCUB | NRW eingestellt, der beim Schreiben unterstützt. Es geht aber auch anders: Habt ihr ein tolles Thema und die passenden Informationen für uns, aber die Formulierung bereitet Probleme? Dann kümmert sich gerne unser Lektoren-Team um die Ausgestaltung. Ihr erreicht die Redaktion unter der Mailadresse: redaktion@luftsportmagazin.de

Zu verkaufen Condor 4

Gegen Höchstgebot

Aus Altersgründen (Jochen Kruse) und wegen des Todes (Reginal Kasubek +7.3.2022) wird der Condor 4, D-4854 verkauft. Seit der letzten Jahresüberprüfung und Flug im August 2019 steht das Segelflugzeug trocken im geschlossenen Anhänger (Aluminium).

Im Auftrag von Jochen Kruse und Regina Liess (Lebensgefährtin von „Ritchi“) Rückfragen bitte an Harald Kämper (h.kaemper@hotmail.de).



Mittsommerflug

Der neue Fliegerkrimi von Ulrich Thielmann.

Jetzt im Buchhandel bestellbar, auch online.

Eine spannende Story, geschrieben für Pilotinnen, Piloten und luftfahrt-begeisterte Leserinnen und Leser.

In Kürze auch als E-Book erhältlich

ISBN: 978-3-75576-804-3



Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2022

Verlag: Helko Verlag Ihn. Harald Helm, Keltenring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de,
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH)

Herausgeber:

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

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

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

LuftSportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
Mail: presse@lsrpf.de, www.lsrpf.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@aerocub-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, Wolfgang Binz, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Steven Dehne, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Klaus Fey, Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Jörg Henkel-Ernst, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Jürgen Knüppel, 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 Rühbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Corinne Baudisch, Steffen Beisiegel, Wolfgang Binz, Uwe Bodenheimer, Andrea Bowinkelmann, Jan Eikmeier, Volker Engelmann, Jan Frese, Lucas Gruner, Ruth Haliti, Jasmin Hegener, Andre Hildebrandt, Evelyn Höfs, Mario Jeschke, Andreas Kroemer, Kai Lammersmann, Wolfgang Lintl, Friedrich Lüke, Joachim Mahrholdt, Hilke Mannel, Marcus Maul, Hartmut Merten, Meike Müller, Hans-Joachim (Perry) Neupert, Laura Nikolay, Frank Patt, Dirk Pullwitt, Mona Ritter, Steffen Rogoll, Martina Sasse, Jan Sellaerbeck, Sebastian Steffens, Timo Stöven, Henning Urack, Dieter Vogt, Rolf Wagner, Finn Weinkötz 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 €

Anzeigen:

Equip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn
Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012, anzeigen@luftsportmagazin.de

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom April 2022

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 19. August 2022*,
Redaktionsschluss ist der 11. Juli 2022*.

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

Das Magazin von Piloten für Piloten

2 Ausgaben gratis lesen + Treueprämie,
wenn Sie sich für den Weiterbezug von 6 Ausgaben entscheiden



aerokurier

Das Magazin von Piloten für Piloten informiert jeden Monat über Themen der Allgemeinen und Geschäftsluftfahrt, Motorflug, Ultraleichtflieger, Segelflug, Luftsport und Luftfahrttechnik. Als anerkannte Fachzeitschrift veröffentlicht der aerokurier jeden Monat Pilot Reports über Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sowie 8 Specials zu 8 Schwerpunktthemen im Jahr.

20 € Universal-ShoppingBON

Mit dem ShoppingBON erleben Sie die pure Lifestyle-Vielfalt. Einlösbar gegen Geschenkgutscheine unserer Partner aus dem Einzelhandel wie z.B. Media Markt, SIXT, Saturn, ATU, Amazon.de, Obi u.v.m

Ihre Vorteile im Abo:

• jede Ausgabe pünktlich frei Haus • aktuelle Informationen des DAeC

Coupon ausfüllen und einsenden:
Motor Presse Aboservice
Postfach 451, 77649 Offenburg

telefonisch:

0781 639 66 53

online:

aerokurier.de/lsm-angebot



☐ Ja, ich möchte 2x aerokurier gratis lesen

4 5 1

Objekt-Nr. 1 1 1 0 0

Abobrt 2 0

Aboberkunft 6 0

Aktions-Nr. A E K 1 P F N 0 2

Falls ich nach dem Testbezug von 2 Ausgaben keine weiteren Hefte wünsche, sage ich sofort nach Erhalt der 2. Ausgabe ab.

Andernfalls erhalte ich 6 Hefte aerokurier weiterhin portofrei zum Preis von zzt. nur 39,- € und dazu den **€20 ShoppingBON-Gutschein**

Prämien-Nr. 1 2 9 7

bei Zahlung der Folgerechnung (6 x 6,50 € = 39,- €, ggf. inkl. Sonderhefte). Danach ist eine monatliche Kündigung möglich. Regulärer Abopreis pro Jahr zzt. 78,- € für 12 Ausgaben zum Einzelpreis von zzt. 6,50 €, gg. inkl. Sonderheften

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

Frau			
Herr			
Anrede	Vorname		
Name			
Straße Nr.			
PLZ	Wohnort		
Telefon		Geburtsdatum	

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincodes) Wir verwenden Ihre E-Mail Adresse, um Ihnen Angebote zu ähnlichen Produkten oder Dienstleistungen aus unserem Haus anzubieten. Sie können dieser Verwendung jederzeit kostenlos, vorzugsweise über Abmeldelink in der E-Mail, widersprechen.

Ich zahle bequem per Bankeinzug

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Motor Presse Stuttgart GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verlag auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN: Ihre BLZ: Ihre Konto-Nr.:
Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Gläubiger-ID: DE482200000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

☐ Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihr Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, telefonisch, per E-Mail oder Post für ihre Kunden auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit- und Lifestyle-Angebote hinweist und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeitet. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen unter shop.motorpresse.de/datenschutz

(Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belegung können Sie unter shop.motorpresse.de/lsg abrufen.

Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung. Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Detail unter: shop.motorpresse.de/datenschutz

Allgemeine Angaben: Mein Dankeschön erhalte ich umgehend nach Zahlung der ersten Rechnung, bei Bankeinzug sofort. Dankeschönversand nur innerhalb Deutschlands, solange der Vorrat reicht. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Auslandsbedingungen auf Anfrage.

Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung
Partner der Vereine*

Spätsommer 2022 in den Alpen

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

Segelflug in Oerlinghausen

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

Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

Die Zusatzausbildungen für Segelflieger zum Pauschalpreis

Weitere Informationen unter:

www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie