

AUSGABE APRIL/MAI 2020

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN



SCALE-MODELLE

KÖNIGSDISZIPLIN IM MODELLSPORT

ARCUS T

NRW-FÖRDERFLUGZEUG

MESSE AERO FRIEDRICHSHAFEN

NEUER TERMIN: 14.-17. APRIL 2021

segelfliegen

www.segelfliegen-magazin.com

FLUGGEBIETE

SICHERHEIT

FLUGTECHNIK

FLUGBERICHTE

METEOROLOGIE

ENTWICKLUNG

WETTBEWERB



Alle Informationen rund um die
faszinierende Sportart!

Hier bestellen ►►

www.segelfliegen-magazin.com



INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

SPEZIELLE FRAGEN ZUR UL-LIZENZ 12

ULTRALEICHT

BEWEGUNG IN DER 600 KG-KLASSE 13

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 14

FRAUEN

SEGELFLIEGERINNEN IN DER DDR 16

45. LUFTSPORTLERINNENTREFFEN
(HEXENTREFFEN) 43

FRAUENSEGELFLUG BRAUCHT
FÖRDERUNG 44

MODELLFLUG

MODELLFLUGNEWS 45

EIN ANFANG IST LEICHTER ALS GEDACHT 49

MOTORFLUG

AUF IN DEN SÜDEN! 50

TECHNIK

DIE „NEUEN“ EUROPÄISCHEN
L-LIZENZEN 55

FLUGSICHERHEIT

FLUGSICHERHEITSPREIS 2020 –
INITIATIVE WIRD FORTGESETZT 57

LANDESVERBÄNDE IN DER HEFTMITTE

LESERBRIEF 58

KLEINANZEIGEN 58

IMPRESSUM 58

NICHT DER ÜBLICHE START IN DIE FLUGSAISON



LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

am Freitag, dem 6. März um 14:44 Uhr erhielten wir aus Friedrichshafen die Nachricht, dass die AERO 2020 leider nicht stattfinden könne und verschoben werden müsse. Minuten später erreichten uns Nachrichten aus allen Richtungen und spätestens am Abend wusste es die ganze Fliegerwelt. Was Nachrichten- und Kommunikationsfluss betrifft, können wir uns nicht beklagen. Der funktioniert dank neuer Medien besser als je zuvor.

Schade für etwa 700 Aussteller, die dort in Friedrichshafen ihre Produkte und Dienstleistungen einem großen Publikum von erwarteten 30.000 Besuchern präsentieren wollten. Schade für die Organisatoren und die Bodenseeregion und schade für uns alle, die wir dort Kontakte pflegen und Gespräche führen wollten. Persönlich geht's nun leider nicht, aber digital klappt es – siehe oben – bestens. Und es gibt ja zum Glück noch die analogen Medien, das Telefon oder den geschriebenen Brief! Oder dieses Magazin, das vollkommen virenfrei in wenigen Tagen in Euren und Ihren Briefkästen liegt.

LuftSport soll mal wieder mit Informationen, Ankündigungen und Berichten Lust wecken auf eine hoffentlich bald beginnende Flugsaison. Unser C140 Flieger Andreas Ritter fliegt uns voraus auf seinem Weg durch Mittelamerika mit Ziel Argentinien. Die Modellflieger warten gespannt auf ihre Wettbewerbe. Der Segelflugsport ist im Heft mit Hexentreffen, AMF und Segelflug in der DDR diesmal etwas frauenlastig vertreten, was wir uns bei der momentanen Frauenquote auch in der Realität wünschen würden. Nicht zu vergessen sind die Informationen zu den europäischen L-Lizenzen. Und damit alles sicher abläuft, sei auf den Luftsport-Flugsicherheitspreis hingewiesen, der auf Seite 57 ins zweite Jahr durchstartet und auf Bewerbungen aus allen Branchen wartet.

Das Coronavirus ist in diesen Tagen das beherrschende Thema und wie die Situation bei Auslieferung dieses Heftes aussieht, vermag keiner zu sagen. Die kommerzielle Luftfahrt ächzt bereits jetzt unter den augenblicklichen Restriktionen und auch wir LuftSportler werden sicherlich Einschränkungen hinnehmen müssen. Ich wünsche uns allen, dass wir die kommenden Wochen und Monate bei guter Gesundheit überstehen und wir, wenn wir später auf die kommende Saison zurückblicken, diese nicht nur unter dem Eindruck des Virus erinnern, sondern auch auf viele schöne Flugerlebnisse zurückblicken können.

Klaus Fey

Titelfoto: Florian Feuchtnner

Foto Editorial: Dr. Jürgen Koch

AERO INS JAHR 2021 VERSCHOBEN



Nach der rasanten Ausbreitung des Corona-Virus seit Anfang März musste – wie viele andere Großveranstaltungen auch – die für Anfang April geplante Internationale Luftfahrtmesse AERO Friedrichshafen leider abgesagt werden. Bis zuletzt hatte die Messe gehofft, die Veranstaltung mit mehr als 700 Ausstellern und 30.000 erwarteten Besuchern doch noch stattfinden lassen zu können. Vermehrte Absagen von Ausstellern, aber auch die Verantwortung für den Schutz der Teilnehmer, ließ der Projektleitung letztlich keine andere Wahl. Am 17.3. teilte die Messe mit, dass die nächste AERO vom 14. bis 17. April 2021 stattfindet. Wie die Messe Friedrichshafen auf ihrer Website mitteilt, behalten bereits gekaufte Eintrittskarten ihre Gültigkeit.

Leider musste auch die parallel zur AERO organisierte 1. Lindbergh e-flight Rallye verschoben werden, zu der zwölf elektrisch angetriebene Flugzeuge angemeldet waren. Weitere Informationen zu dieser Premiere auf Seite 14 dieser Ausgabe.

Leider musste auch die parallel zur AERO organisierte 1. Lindbergh e-flight Rallye verschoben werden, zu der zwölf elektrisch angetriebene Flugzeuge angemeldet waren. Weitere Informationen zu dieser Premiere auf Seite 14 dieser Ausgabe.

GEÄNDERTE LUFTRAUMSTRUKTUR RUND UM FRANKFURT



Quelle DFS. Nicht für navigatorische Zwecke verwenden!

Durch geänderte An- und Abflugverfahren und Forderungen der ICAO gelten ab 29.03.2020 Änderungen im Luftraum rund um den Flughafen Frankfurt. Am westlichen und nordöstlichen Rand des Luftraums C wurden die Untergrenzen um 1000 bzw. 2000 ft abgesenkt. Am südöstlichen Rand wurden ein Streifen und eine kleine Ecke um 1000 bzw. 3000 ft angehoben. Einzelheiten siehe Kartenausschnitt aus dem neuen Kartenblatt Frankfurt.

NEUE REGELUNG FÜR DIE NUTZUNG VON TRANSPONDERN UND FLÜGEN IN TMZ

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur erlässt zum 26. März neue Bestimmungen, die sich mit dem Schalten von Transpondern bei Flügen nach Sichtflugregeln befassen. NfL 1-1687-19 wurde hingegen außer Kraft gesetzt. Eine der Bestimmungen sieht vor, dass Piloten, deren Luftfahrzeug einen betriebsfähigen SSR-Transponder besitzt, diesen unaufgefordert durchgängig zu betreiben haben.

Weitere Informationen hierzu in der diesbezüglichen Bekanntmachung der Deutschen Flugsicherung NfL 1-1869-20. Ab dem 26. März gilt außerdem eine neue Regelung für Flüge nach Sichtflugregeln bei einem Flug durch Gebiete mit festgelegter Transponderpflicht. Unter anderem schließt diese Regelung eine Hörbereitschaft für alle TMZ ausgenommen Egelsbach mit ein. Weitere Details in der Bekanntmachung der DFS.

Quelle DAeC



NfL-1-1869-20



Bekanntmachung der DFS

TOST

Flugzeuggerätebau

Autoschlepp-Vorrichtung

www.tost.de

DFS RECRUITING DAY AM 16. MAI 2020

Die Deutsche Flugsicherung DFS sucht Nachwuchs. Angesprochen sind junge Menschen, die sich für Luftfahrt begeistern. Es geht darum, Jahr für Jahr mehr als drei Millionen Flüge sicher ans Ziel zu bringen. Dafür sucht die DFS nicht nur Fluglotsen, sondern auch Ingenieure und Techniker, ohne die die Überwachung des Luftraums unmöglich wäre.

Beim Recruiting Day, so die DFS, können Interessenten in die Welt der Luftfahrt eintauchen. Ob jemand das Zeug zum Fluglotsen hat, kann am iPad oder am Sprechfunksimulator getestet werden. Experten informieren über das Auswahlverfahren oder geben Bewerbungstipps, und Fluglotsen-Azubis berichten aus erster Hand, wie die Lotsenausbildung genau abläuft. Außerdem gibt es Informationen über die weiteren Arbeits- und Aus-



Eindruck vom DFS Recruiting Day 2019. Foto: DFS

bildungsmöglichkeiten bei der DFS – von der IHK-Ausbildung über duale Studiengänge bis hin zu dem neuen, gemeinsam mit der Hochschule Worms entwickelten Angebot, ein duales Studium mit einer Fluglotsenausbildung zu kombinieren. Die Anmeldung erfolgt über die Website <https://www.dfs-karriere.de/>

AOPA LETTER DOWNLOADEN

Die regelmäßigen Veröffentlichungen der AOPA genießen so etwas wie Kultstatus. Und sind kostenlos per Download (www.aopa.de) verfügbar. Im Letter 1/20 der AOPA Germany geht es unter anderem um die ZÜP, einen Ausflug über Pfingsten nach Polen und die Zukunft von AvGas 100 LL.

Im AOPA Safety Letter Nr. 47 gibt Autor Jürgen Mies tiefe Einblicke in die Organisation und Arbeit der Flugverkehrskontrolle. Acht Seiten geballtes Wissen nicht nur für IFR-Interessierte, nach deren Lektüre man definitiv ein wenig klüger ist.



Der neue AOPA-Letter 1/20 und der Safety Letter „Flugverkehrskontrolle“ stehen zum Download bereit

79. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG IN RASTATT

Der Deutsche Segelfliegertag ist das jährliche Branchentreffen der Segelflieger und die größte deutsche Zusammenkunft der Segelfliegerszene. Die Luftsportgruppe Rastatt hat anlässlich ihres 70-jährigen Jubiläums die Ausrichtung übernommen. Termin ist der 31.10.2020 ab 9:30 Uhr. Auch in diesem Jahr gibt es Sportlerehrungen, einen Festvortrag, Fachvorträge, eine Ausstellung und abends eine Party. Alle Infos auf www.segelfliegertag-2020.de



UL-SCHEIN + CHARTER IN HAMBURG

AIRLINERFEELING ZUM UL-PREIS

BREEZER B 400-6 Zugelassen auf 600 kg
GLASCOCKPIT 260 kg Zuladung!



CANAIR
LUFTFAHRTUNTERNEHMEN
FLIGHT TRAINING

www.canair.de | Tel. 040 34 43 08 | office@canair.de | Drehbahn 9, 20354 Hamburg

SEGELFLUG VORSCHRIFTEN

Sailplane Rule Book komplett

Am 4. März hat die EU mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/358 das Sailplane Rule Book mit neuen Segelflugvorschriften zur Ausbildung und Lizenzierung (Part-SFCL) vervollständigt. Die Verordnung ist auf Deutsch auf der DAeC-Website unter der Meldung vom 4. März veröffentlicht. Die konsolidierte Version wird dann, laut Aussage der EASA, „in einigen Wochen“ zur Verfügung stehen. Neben den bereits gültigen Segelflug-Betriebsvorschriften (OPS) im Part-SAO der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 müssen die neuen Ausbildungs- und Lizenzvorschriften im Part-SFCL in Deutschland bereits ab dem 8.4.2020 (!) von allen Segelfliegern angewendet werden. Die Übergangszeit ist diesmal denkbar kurz.

Damit gehen die Arbeiten der Rulemaking Task RMT.0701 zu Ende, einer Arbeitsgruppe, in welcher neben der EASA u. a. auch die DAeC-Vertreter in der European Gliding Union (EGU) wesentliche Vorteile für den Segelflug in Europa erreichen konnten.

Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SFCL (gültig ab 8.4.2020)

- Alle bisherigen Lizenzen bleiben gültig
- Bisherige Ausbildung wird anerkannt
- Künftig wird nur noch die vollwertige SPL ausgestellt
- Bisherige LAPL-Vorteile können über das LAPL-Medical weiter genutzt werden
- Erleichterte Basis-Kunstflugausbildung
- Großteil der persönlichen Dokumente können am Startplatz bleiben
- Berechtigungen können ins Flugbuch eingetragen werden (keine Lizenzneuaussstellungen mehr erforderlich)
- Schulung vom Fußgänger zum SPL-TMG-Piloten möglich
- Erleichterte Bedingungen zur In-Übung-Haltung für Eigenstarter und TMG-Piloten
- Wegfall der Kompetenzbeurteilung durch Prüfer, Demonstrierung der Fähigkeiten gegenüber von ATO/DTO bestimmten Fluglehrern
- Mehraufwand: Nicht-Fluglehrer müssen Gast-Trainingsflug mit FI absolvieren





Die neuen Ausbildungs- und Lizenzvorschriften sind bereits ab 8.4.2020 gültig

Die Verordnung im Wortlaut auf der Seite des DAeC

Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SAO (bereits gültig ab 9.7.2019)

- Trudeln zu Ausbildungszwecken ≠ Kunstflug
- Motorsegler und Reisemotorsegler = Segelflugzeuge
- F-Schlepp und Kunstflug für Segelflieger ≠ spezialisierter Flugbetrieb
- Beweislastumkehr: elektronische Geräte bei erkennbarer Gefahr abschalten
- Borddokumente auch in Kopie/elektronischer Kopie
- Borddokumente können größtenteils am Startplatz verbleiben
- Wägung nur noch bei Anlässen dazu erforderlich (IHP!)
- Uhren, Überlebensausrüstung, Signalmittel etc. zulassungsfrei
- Gewerblicher Segelflug per Eigenerklärung möglich

Martin Kader, Bundeskommission Segelflug

NEU...NEU...NEU

irlshop

LUFTFAHRTZUBEHÖR

by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de

Dieter Schwenk e.K.

Hauptstr.16 72525 Münsingen
irlshop@dieterschwenk.de T:07381/938760



NEUAUFLAGE „SEGELFLIEGEN GRUNDAUSBILDUNG“ VON DIRK CORPORAAAL

Der Luftsport-Verband Niedersachsen e. V. (LVN) hat die Neuauflage und den Vertrieb der 6.000 Bücher der Neuauflage „Segelfliegen Grundausbildung“ von Dirk Corporaal in Abstimmung mit der Bundeskommission Segelflug übernommen. Die redaktionelle Arbeit wird durch den Referenten Ausbildung/Lizenzen Günter Forneck und den Bundesausschuss Ausbildung verantwortet. Die Neuauflage war notwendig geworden, nachdem die ersten 10.500 Exemplare abverkauft worden waren. Die Bücher können per E-Mail in der Geschäftsstelle des LVN

info@lsvni.de bestellt werden. Die nach geordneter Menge gestaffelten Preise und weitere Details befinden sich auf der Homepage des LVN.



SEGELFLUGTAGE OHNE FLUGPLATZ

Eine interessante Notiz über den Rodderberg bei Bonn präsentierte unlängst die Facebook-Gruppe „Du kommst aus Bad Godesberg, wenn ...“. Ein Foto zeigt Segelflugzeuge vis-à-vis des Drachenfels. Nanu, gab's da jemals einen Flugplatz? Das Bonner Stadtarchiv, zugleich im Besitz der Aufnahme, konnte dazu weiterhelfen. Zwar habe es in Godesberg und Mehlem keinen Flugverein gegeben, man sei aber 1926 der Flugsport-Vereinigung Bonn beigetreten. Laut der Chroniken des Flugplatzes Hangelar testeten die Bonner ihre Segler auf dem Rodderberg, einem 197 m hohen erloschenen Vulkan oberhalb des Rheins. In der zweiten Hälfte der 20er Jahre wurden dort sogar Flugtage veranstaltet, doch später zogen die Flieger weiter nach Fronrath in der Eifel.



1926–1930 gab es Segelflugbetrieb auf dem Rodderberg.
Das Foto entstand am 24. Juni 1928

JUNKERS

ROTAX
SERVICEPARTNER



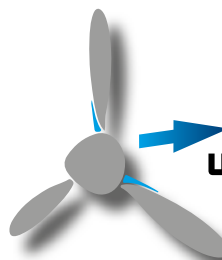
**INSTANDHALTUNGSBETRIEB
DIREKT AM VERKEHRSLANDEPLATZ
EDQK - KULMBACH
SERVICE AUS EINER HAND**



**REPARATUR | WARTUNG
INSTANDHALTUNG | VERTRIEB**



AVIONIK



**PROPELLER STATISCH
UND DYNAMISCH WUCHTEN**



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



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

ARCHITEKTUR AM FLUGPLATZ

Masterstudierende der HAWK entwarfen ein neues Hallen- und Clubheim-Ensemble am Flugplatz Hildesheim EDVM

Wie so viele Gebäude deutscher Fliegervereine sind auch die des Aero-Clubs Hildesheim-Hannover in die Jahre gekommen. Architekturstudierende der HAWK (Hochschule für angewandte Wissenschaft und Kunst) haben sich unter der Leitung von Prof. Alfred Breukelmann ein Semester lang damit beschäftigt, wie die Hallen und das Clubhaus des Vereins moderner gestaltet werden könnten. Für die 17 Teams war die Aufgabe komplex und die Messlatte sehr hoch, sagt der Professor. Denn zunächst mussten sich die Studierenden mit den Abläufen eines Aero-Clubs vertraut machen. Eine besondere Herausforderung stellte die Integration der über Jahrzehnte in mehreren Abschnitten gewachsenen Substanz dar, man konnte also nicht einfach frei planen. Aspekte wie Barrierefreiheit, nachhaltige Baustoffe und Energieversorgung sowie die Wirtschaftlichkeit spielten ebenfalls eine Rolle.

Die siebenköpfige Jury aus Vereinsmitgliedern und HAWK-Mitarbeitern kürte schließlich den Entwurf von Gisa Gathmann und Lara Wiekenberg zum Sieger. Ihr „Aero-Home“ beziehe in besonderer Form die vorhandene Situation vor Ort mit ein, lautete die lobende Einschätzung des Gremiums. Die sogenannte Hannover-Halle im Norden des Geländes bleibt bestehen, wird erweitert und erhält PV-Module aufs Dach. Sie beherbergt die Segelflugzeuge und Transportfahrzeuge, die damit einen kürzeren Weg zur Startbahn genießen.

Ein Gründach bedeckt die neue mittlere Halle, in der die Motorflugzeuge parken. Die südliche Zeile gleich am Anfang des Grundstücks erhält ein Dach aus Glaselementen und PV-Modulen, sodass es von oben wie eine Art Barcode wirkt. Hier sind die Clubräume und Werkstätten sowie ein Hangar



Lara Wiekenberg und Gisa Gathmann (rechts) überzeugten die Jury beim Architektur-Wettbewerb zur Neugestaltung der Vereinsgebäude des Aero-Clubs Hildesheim-Hannover. Links im Bild ihr preisgekrönter Entwurf „Aero-Home“ mit den drei Hallen

für Privatflugzeuge untergebracht. Als architektonischer Hingucker schiebt sich ein gläserner Kubus aus dem Obergeschoss der Westfassade. Er beherbergt einen Clubraum und grenzt an die Dachterrasse.

Jürgen Houcken, Vorsitzender des Aero-Clubs, zeigte sich bei der Preisverleihung fasziniert von den vielen Ideen der Studierenden. Der Club könne jetzt aus dem Vollen schöpfen.

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

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

INHALTE DES WORKSHOPS:

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



TERMINE:

11. - 15.05.2020

08. - 12.06.2020

21. - 25.09.2020



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

ERSTFLUG EINES KOMBI-TRAGSCHRAUBERS



Der Fraundorfer Tensor 600X ist ein Tragschrauber mit Flügeln für zusätzlichen Auftrieb

Im Lärm großspuriger Ankündigungen von autonomen Flugtaxi, die meist noch nicht mal fliegen, droht manch greifbarere Entwicklung förmlich unterzugehen. So startete Ende Februar der Konstrukteur und Testpilot Christoph Fraundorfer im bayrischen Donauwörth erfolgreich zum ein-stündigen Erstflug mit seinem Tensor 600X. Hinter der Bezeichnung steckt ein sogenannter Kombinations-Tragschrauber, der den Auftrieb durch die Autorotation des Rotors mit einem zusätzlichen Flügelpaar unterstützt. Der Hersteller verspricht 600 km Reichweite und 200 km/h Reisegeschwindigkeit.

Noch 2020 soll der Zweisitzer mit geschlossener Kabine auf den Markt kommen, zudem sei die Maschine vorbereitet für Elektro- und Wasserstoffantrieb. Optimistische Ansagen, die beweisen, dass bei der Fraundorfer Aeronautics AG neben der Entwicklungsabteilung auch das Marketing seine Hausaufgaben gemacht hat.

37. OLDTIMER FLY-IN IN SCHAFFEN-DIEST (BELGIEN)



Der Diest Aero Club organisiert vom 14. bis 16. August 2019 am Flugplatz Schaffen-Diest (EDBT) sein weit über die Grenzen bekanntes Fly-in für Oldtimer und Typen des italienischen Konstrukteurs Stelio Frati. Außerdem werden viele Kfz-Oldtimer erwartet – 2019 waren es sage und schreibe 1.200 Fahrzeuge. Für die Teilnehmerteams ist gut gesorgt: Die Besatzungsmitglieder erhalten ein kostenloses Essen, sie können am Flugplatz campen oder werden per Shuttle zu umliegenden Hotels gebracht. Am Samstagabend gibt es ein Grillfest mit Livemusik. Infos und Anmeldung unter www.dac.be

RALLYE ZWISCHEN DEN MEEREN

Die Offene Landesmeisterschaft Schleswig-Holstein im Navigationsflug für Motorflugzeuge, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge findet vom 15.05.2020 bis 17.05.2020 am Flugplatz Husum (EDXJ) statt. Ausrichter ist der Luftsportverband Schleswig-Holstein e. V. in Zusammenarbeit mit der Sportfluggruppe Husum e. V. Ausschreibung und Nennformular unter www.luftsport-sh.de.

Luftsportverband Schleswig-Holstein
Sportfachgruppe Motorflug

Save the date!

Rallye zwischen den Meeren 2020

Offener Landeswettbewerb
im Navigationsflug
für Luftfahrzeuge der E-, K- und M-Klasse

am Samstag, 16. Mai 2020
am Flugplatz Husum-Schwesing (EDXJ)





 Sportfluggruppe
Husum

Ausschreibung und Nennformular
 erhalten Sie bei der Geschäftsstelle des
 Luftsportverbandes Schleswig-Holstein • info@Luftsport-SH.de
 Telefon 0172-6194212 • Fax 03212 - 5838776
 oder unter www.Luftsport-SH.de → Termine

FLUGPLATZFEST UND OLDTIMER FLY-IN IN LEVERKUSEN

Der Luftsportclub Bayer Leverkusen e. V. veranstaltet am 29. und 30.08.2020 ein Flugplatzfest mit Oldtimer Fly-in am Flugplatz Leverkusen (EDKL). Weitere Infos unter www.edkl.de



IHR LUFTFAHRTVERSICHERER



Wir versichern:

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

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer:

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

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

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



NEUE SEGELFLUG-APP FÜR IOS

Denis Leupold fliegt bei der Flugsportvereinigung Radolfzell. Auf der Suche nach einer Segelflug-App für iOS ist er bisher nicht glücklich geworden und hat deshalb kurzerhand selbst eine App namens „iSoar“ für iOS-Geräte (iPhone und iPad) programmiert.

iSoar zeigt Luftraumkarten (derzeit Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien) und aktuelle Flugwerte an. Flugplätze können gewählt und somit als Ziel auf der Karte übernommen werden. Zurzeit sind noch nicht alle deutschen Flugplätze in der Datenbank hinterlegt, der Entwickler arbeitet aber stetig daran, diese nachzutragen.

Geplant sind außerdem noch Features wie IGC-Files und eine Anzeige von „Nearby Gliders“ in einem bestimmten Radius, beziehungsweise eine Buddy-Funktion.

Wer Lust hat, die App zu testen oder sogar daran mitzuarbeiten, kann mit Denis per Mail an denis@leupold.de Kontakt aufnehmen.

Aus „Der Adler“, Ausgabe 3/2020

iSoar ist eine neue App für Segelflieger, die noch stetig weiterentwickelt wird



SCALE WINGS SW-51 BESTEHT BELASTUNGSTESTS



Hier ächzen Zelle und Flügel der Scale Wings SW-51 im dynamischen Hydraulikprüfstand

Die SW-51, ein der legendären P-51 Mustang nachempfundenes Flugzeug von Scale Wings aus Eggenfelden, bestand die Belastungstests nach der Bauvorschrift CS-23 für zertifizierte Motorflugzeuge. Der Hersteller wollte nicht nur die üblichen

Sandsäcke auf die Tragflächen legen, sondern spannte das Flugzeug in einen selbst entwickelten dynamischen Prüfstand mit computergestützter Auswertung.

Positive wie negative Biegung, dazu Torsion von Rumpf und Flächen sowie verschiedenste Kräfte am Leitwerk wurden geprüft und entsprachen den Vorgaben für VLA bis 750 kg. Sie liegen weit über denen eines UL der Klasse bis 600 kg.

Scale Wings legt seinen Fokus auf die möglichst rasche Zulassung der als UL und Kit geplanten SW-51 und hatte deshalb die Teil-

nahme an der Aero in Friedrichshafen frühzeitig abgesagt. Auch wenn die Messe nun bekanntlich gar nicht stattfand, spart das dem SW-Team nach eigenen Angaben rund sechs Wochen auf dem Weg zur finalen Zulassung des Flugzeugs.

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



Flugfunk 8,33 kHz



FRIEBE
seit 1951

Produkte der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.

Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Umfangreiches Lieferprogramm mit mehr als 3.500 Produkten.

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

NEUE HUBSCHRAUBER-MESSE KÖLN



Neben bewährten Schlachtrössern wie dieser AW 109 zeigen sich auf der Messe European Rotors auch die neuesten Hubschrauber sowie visionäre elektrische Senkrechtstarter

European Rotors heißt eine vom 10.–12. November erstmals in Köln stattfindende Messe mit Schwerpunkt Hubschrauber und VTOL (vertical takeoff and landing). Veranstalter ist der Europäische Hubschrauber-Verband EHA in Kooperation mit der EASA, während das Aero-bewährte Team der Messe Friedrichshafen die Organisation betreut. Zur Ausstellung dürfen die Hubschrauber direkt vor der Halle 8 auf dem Messegelände landen.

Die European Rotors ist ausdrücklich auch für allgemeines Publikum zugänglich und konzentriert sich auf ziviles Fluggerät. Neben klassischen Drehflügelerbauern sind auch einige hoffnungsvolle Hersteller künftiger autonomer Lufttaxis vertreten. Geplant ist die Messe im jährlichen Turnus bis 2022 in Köln, anschließend könnte sie auch an andere Orte wandern.

STEIGENDE FLUGZEUGVERKÄUFE 2019



Vom weltweiten Anstieg verkaufter Kolben-Einmotors profitierte 2019 beispielsweise auch Pipers Klassiker PA-28

Die GAMA (General Aviation Manufacturers Association), eine Organisation der 100 wichtigsten Hersteller in der allgemeinen Luftfahrt, blickt auf ein erfolgreiches Jahr zurück. Präsident Pete Bunce notierte die meisten Flugzeugverkäufe seit dem Krisenjahr 2009. Genau 1.324 Maschinen mit Kolbenmotor fanden Abnehmer, ein Anstieg von 16,3 %. Mit zwei Dritteln markierte Nordamerika wie üblich den größten Markt, gefolgt von Asien mit 12,8 %.

Inklusive 525 verkaufter Turboprops und 809 Business-Jets summierten sich die Flugzeugverkäufe auf 23,5 Milliarden US-Dollar Umsatz. Eindrucksvolle Zahlen, die man tunlichst nicht mit der „großen Fliegerei“ vergleichen sollte. So hat allein Airbus nach eigenen Angaben rund 6.000 unterschriebene Bestellungen für Verkehrs- und Militärflugzeuge in der Schublade.

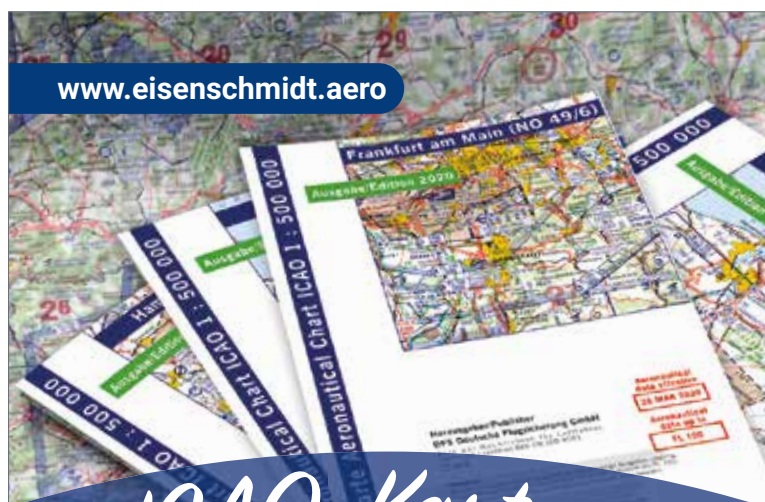
DIE LEGENDE LEBT: 37. PIPER-TREFFEN IN GELNHAUSEN



Die D-EBFB, eine von drei in Gelnhausen stationierten PA-18 Super Cub

Im Juni ist es soweit: Aus Deutschland und den Nachbarländern kommen Piloten mit ihren Piper PA-18 und älteren Typen zum Pipertreffen 2020 auf das große Flugfeld in der Kinzigaue. Das 37. Treffen der Fans dieser legendären Spornradflugzeuge findet jährlich an wechselnden Orten statt – diesmal vom 12. bis zum 14. Juni in Gelnhausen (EDFG). Alle Infos und Anmeldungen unter www.pipertreffen-2020.de.

www.eisenschmidt.aero



#ICAO-Karten

Effective Date: 26 MAR 2020



Jetzt gleich mit den neuen Karten* ausstatten und losfliegen!

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

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



EISENSCHMIDT
DPS GROUP

140 YEARS

R. Eisenschmidt GmbH · Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach
info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0

SPEZIELLE FRAGEN ZUR UL-LIZENZ

Für diese Ausgabe des Luftsportmagazins erachten wir es als wichtig, noch einmal auf spezielle Fragen und Neuigkeiten zur Lizenz und deren Berechtigungen einzugehen.

Ergänzung der Schleppberechtigung für UL-Segelflugzeuge

UL-Segelflugzeuge wie Banjo und Co dürfen mit Ultraleichtflugzeugen geschleppt werden. Früher nannte man sie Gleitflugzeuge, heute lautet der gesetzlich korrekte Begriff „nicht motorisierte aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse“.

Bisher war das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) der Auffassung, dass mit dem Lizenzeintrag der Berechtigung „Segelflugzeugschlepp mit aerodynamisch gesteuerten Ultraleichtflugzeugen“ der Schlepp von UL-Segelflugzeugen eingeschlossen ist. Eine kürzlich außerhalb des LSG-B geführte Diskussion führte zu einer rechtlichen Überprüfung durch die Aufsichtsbehörde. Im Ergebnis sind die beauftragten Verbände angewiesen, einen separaten Eintrag vorzunehmen. Alle UL-Schlepppiloten, die neben den bereits eingetragenen Segelflugzeugen auch die UL-Segelflugzeuge schleppen möchten, benötigen in ihrer Lizenz den zusätzlichen Eintrag: „Schlepp von nicht motorisierten aerodynamisch gesteuerten Luftsportgeräten bis 120 kg“. Die Beantragung beim LSG-B erfolgt formlos mit Zusendung der UL-Lizenz im Original und ist mit 35 € zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer gebührenpflichtig.

Bitte beachten: Verlängerung von UL-Lehrberechtigungen

Über vierhundert Lehrberechtigungen für die UL-Ausbildung stehen in diesem Jahr beim LSG-B zur Verlängerung an. Da unter anderem eine praktische Flugausbildung ohne Lehrberechtigung im Luftverkehrsgesetz mit Strafe bedroht ist, ist die Kontrolle der Fristen wichtig.

Die Lehrberechtigung kann um drei Jahre verlängert oder erneuert werden, wenn der Bewerber innerhalb der letzten drei Jahre mindestens zwei der nachstehenden Voraussetzungen erfüllt hat:

60 Starts und Landungen oder zehn Flugstunden als Lehrer oder Prüfer für die Berechtigung

Teilnahme an einem von der zuständigen Stelle durchgeführten oder anerkannten Fortbildungslehrgang für Fluglehrer

Erfolgreiches Ablegen einer Befähigungsprüfung innerhalb der letzten zwölf Monate vor Verlängerung oder Erneuerung der Lehrberechtigung.



Ausbildung/
Lizenzen auf
der Seite des
LSG-B

Neben den genehmigten UL-Fluglehrerfortbildungen kann auch an Fluglehrerfortbildungen für Motor- und Segelflieger nach FCL teilgenommen werden. Wichtig dabei ist, dass bei der Erneuerung einer abgelaufenen Lehrberechtigung die Teilnahme nicht älter als 12 Monate ist. Für die Verlängerung wiederum darf die Teilnahmebescheinigung im gesamten



UL-Segelflugzeuge vom Typ Banjo am Flugplatz Bad Sobernheim (EDRS)

Zeitraum der letzten, noch nicht abgelaufenen dreijährigen Gültigkeitsdauer der Lehrberechtigung liegen.

Durchführung von Befähigungsüberprüfungen

Für die Inhaber einer UL-Lizenz gibt es zwei Arten von Befähigungsüberprüfungen. Erstens die Prüfung nach der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) zur Ausübung der Rechte als Pilot. Diese Prüfung kann der Pilot als Ersatz ablegen, wenn er die im Paragraph 45 geforderten 12 Flugstunden, 12 Starts und Landungen, inklusive des einstündigen Übungsfluges mit UL und UL-Fluglehrer in den letzten 24 Monaten vor Antritt des Fluges nicht hat.

Im weiteren Fall, der Verlängerung oder Erneuerung einer UL-Lehrberechtigung kann eine Befähigungsüberprüfung nach Paragraph 96 LuftPersV durchgeführt werden. In dem Fall steuert der zu Überprüfende das UL vom Sitz des Fluglehrers. Für beide Prüfungen gilt, dass sich der Lizenzinhaber selbstständig an ein Mitglied des Prüfungsrates (Prüfer) wendet. Vereine und Flugschulen kennen die Prüfer und zusätzlich findet man eine Liste der DAeC-Prüfungsräte in der Datenbank mit Suchfunktion auf der Internetseite des LSG-B.

Der Prüfer bestätigt die Befähigung des Überprüften mit entsprechendem Paragraphen, Prüfervummer und Unterschrift im Flugbuch. Der Prüfer kassiert im Auftrag des Verbandes die Gebühr von 160,50 € (DAeC-Mitglieder) bzw. 178,50 € (keine Mitgliedschaft). Anfallende Fahrtkosten stellt der Prüfer dem Überprüften nach den üblichen Sätzen in Rechnung. Der Prüfer ist verpflichtet, das Prüfungsprotokoll, Ausgabe Januar 2020, an den lizenzführenden Verband einzusenden und mit seinem Prüfhonorar abzurechnen. Gleichzeitig dient es als Nachweis und Bestätigung seiner Prüftätigkeit.

Für alle anstehenden Prüfungen wünschen wir viel Erfolg und eine schöne unfallfreie Flugsaison!

Frank Einführer, LSG-B

BEWEGUNG IN DER 600 KG-KLASSE



Die neue 600 kg-Klasse übertrumpft zunehmend die altehrwürdige E-Klasse. Dies ganz besonders im Preis! Es gilt als schick, ein UL im Vereinsbestand zu haben! Zwischen Schweden (links) und Italienern tummeln sich zahlreiche Hersteller

Hersteller von Ultraleichtflugzeugen stehen in jüngerer Zeit unter massivem Druck. Einer der höchsten Standards für ULs, dem sich auch die Swiss Microlight Flyers angeschlossen haben, kristallisierte sich in Deutschland über die BFU (Bauvorschriften für Ultraleichtflugzeuge) mit einer maximalen Abflugmasse von 472,5 kg heraus. Eingeschlossen sind darin die Mitnahme von zwei Passagieren, Treibstoff und einem Gesamtrettungssystem. Neu sind jetzt die 600 kg.

Nachdem man sich bis auf einige Ausnahmen mehr oder weniger von tuchbespannten Alurohrkonstruktionen verabschiedet hatte, ging der Trend zu hochwertigen Kunststoffkonstruktionen. Doch genau an diesem Punkt offenbarte sich eine Engstelle. Es kam zu erheblichen Gewichtsüberschreitungen. Zwar gibt es an den Flugplätzen keine Exekutive, die die Abflugmassen der Ultralights überprüft, doch bei Unfällen wurden immer wieder die Gewichtsüberschreitungen der verunfallten Maschinen registriert, die die Versicherer als Anlass zum Rückzug ihrer Vertragsverpflichtungen sehen.

Um dem entgegenzuwirken, machten die europäischen Ultraleichtflugzeug-Hersteller den Vorstoß, die komplette Abflugmasse auf 600 kg zu erhöhen, was einer Auflastung vorhandener Muster gleichkommt. Die EASA schaltete sich ein und verfügte, dass es Ländersache sei, ob man einer Neuregelung zustimme oder nicht. Für Deutschland und die partizipierenden Länder war die Sache klar. Die für die Zulassung von ULs zuständigen und anerkannten Stellen Deutscher Ultraleicht Flieger Verband (DULV) und das Luftsportgerätebüro des DAeC wurden nach Prüfung neuer Bauvorschriften vom Luftfahrt Bundesamt beauftragt, entsprechende Prüfungen mit einer Auflastung auf 600 kg auf Antrag der Hersteller vorzunehmen. 2019 konnten die ersten Prüfungen vorgenommen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt war Stillstand bei den Verkäufen. Man musste sich schon wundern, wie manche Hersteller und Händler überhaupt bis heute die ertragslose Phase überstanden haben oder noch überstehen müssen, denn mit Reparaturen alleine ist mittelfristig kein Geschäft zu machen. Ausgenommen sind die außereuropäischen Länder, in denen die

Regularien zum Betrieb von leichten Luftfahrzeugen weitaus lockerer gesehen werden. Verkaufte der deutschen Branchenführer Comco Ikarus bis vor wenigen Jahre noch bis 70 Flugzeug pro Jahr, so gingen die Bestellungen für 2018 und 2019 auf 35 Einheiten zurück. Bei den Zulassungsstellen stapeln sich die Anträge wäschekorbweise, weiß der Geschäftsführer des Luftsportgerätebüros zu berichten. Im Herbst 2019 lagen noch 25 unbearbeitete Anträge (von ursprünglich 33 Anträgen) auf eine erweiterte Zulassung vor. Darunter auch die von Comco Ikarus für Deutschland meistgebautes UL, den C-42.

Freude bekam jetzt kürzlich bei den Italienern auf. Tecnam, grösster Ecolight-Hersteller Italiens, vermeldete eine Zulassung für seinen Tiefdecker P2002 Sierra MkII, die der DULV unter der LTFUL in der 600 kg-Klasse erteilt hatte. Laut Tecnam ist die deutsche Zulassung für sie die wichtigste, weil diese auch von vielen anderen europäischen Ländern anerkannt wird. An dem 100 PS Flugzeug habe sich aber grundlegend nichts geändert. In außereuropäischen Ländern ist der P2002 SIERRA Mk II in den Kategorien Ultralight, US Light Sport Aircraft und Experimental erhältlich, während die zertifizierte Version P2002JF als europäischer CS-VLA und in Kürze als CS23 IFR verkäuflich ist. Inzwischen liefert Tecnam den P 2002 mit Garmin GPS, dem Garmin G3X mit zwei 10,6-Zoll-Bildschirmen und der Garmin G3X-Touch-Suite aus. Moderner geht's nicht!

Auch aus Schweden kommt frohe Kunde. Blackwing, die ebenfalls einen schmucken Tiefdecker produzieren, gaben zu, vorerst mit einer VVZ zufrieden zu sein und hoffen wie auch einige andere Produzenten auf eine endgültige Erteilung der Zulassung Anfang April. Unabhängig davon müssen alle anderen Hersteller sich mit Geduld üben, bis der Massenansturm der Änderungsanträge bewältigt ist. Doch die Warteliste ist noch lang. Allerdings ist auch zu vermerken, dass noch nie in der Geschichte der Luftfahrt eine so große Antragsflut zur Zulassung von Flugzeugtypen herrschte. Eins ist in jedem Fall sicher: 600 kg-Flugzeuge sind sehr viel sicherer als ihre leichteren Vorgänger.

Hellmut Penner

1. LINDBERGH E-FLIGHT RALLYE AUF 2021 VERSCHOBEN

Am 6. März teilte die Messe Friedrichshafen mit, dass die AERO 2020 wegen der drastischen Verbreitung des Corona-Virus verschoben wird. Dies tangiert auch die ursprünglich vorgelagerte 1. Lindbergh e-flight Rallye, die ebenfalls auf unbestimmte Zeit verschoben wird, voraussichtlich auf den April 2021. Bei Nennschluss waren zwölf Flugzeuge fest angemeldet – für eine Erstveranstaltung trotz der Absage zweier Flugzeuge aus China ein sehr guter Anmeldestand.

Für das Organisationsteam waren allein die Vorbereitungen der Lade-Infrastruktur eine große Herausforderung – vor allem, weil an dem ersten Ziel, dem Regio Airport Mengen, bisher nur die „normalen“ Treibstoffe für Flugzeuge vorhanden sind. So mussten für mobile Ladegeräte hunderte Meter Hochstromkabel, Verteiler und Zähler provisorisch bereitgestellt werden. Ein ähnlich großer Aufwand wäre auch auf dem Segelfluggelände in Bad Waldsee-Reute notwendig gewesen. Allein daran sieht man, dass das Thema Elektroflug auch hinsichtlich der Lade-Infrastruktur noch in den Kinderschuhen steckt.

Sehr unterschiedlich sind zudem noch die Lademöglichkeiten

selbst. So gibt es Maschinen, die ihre eigenen Ladegeräte an Bord haben, während das Gros aller Elektroflugzeuge von außen mit mobilen Ladern geladen werden muss, weil noch keine Ladesäulen an den Flugplätzen vorhanden sind. Eine zusätzliche Herausforderung besteht bei Wettbewerben darin, den verbrauchten Strom so exakt zu messen, dass eine gerechte Wertung zwischen den einzelnen Flugzeugmustern möglich ist. In vielerlei Hinsicht stellt die Planung für Mengen eine Art Mustervorhaben dar. Es gibt derzeit nur ein einziges Land auf der Welt, das sich eine ähnliche Aufgabe gestellt hat: Schweden. Dort sollen ab Ende des Jahres alle staatlichen Flughäfen mit einer Elektro-Ladeinfrastruktur, die jedoch für größere zukünftige Maschinen gedacht ist, ausgestattet werden.

AERO Bereichsleiter Roland Bosch hierzu: „Wir bedauern die Verschiebung der AERO und auch der Lindbergh e-flight Rallye sehr. Allerdings haben wir mit unserem Expertenteam im Rahmen der Vorbereitungen eine Menge gelernt. Da wir die Rallye im nächsten Jahr auf alle Fälle durchführen möchten, sind diese Erfahrungswerte nicht grundsätzlich verloren.“

DER CHINESISCHE MULTIKOPTER-HERSTELLER EHANG PROBTE DEN ERNSTFALL

EHang bezeichnet sich als das weltweit führende Unternehmen für autonome Luftfahrzeuge. Der Hexakopter EHang 216 VTOL, ursprünglich vom Muster 184 weiterentwickelt, wurde jüngst von den örtlichen Behörden der Stadt Hezhou in der Provinz Guangxi in einer Übung zur Bekämpfung der Corona-Epidemie eingesetzt. Dabei brachte der zweiseitige Kopter erfolgreich ein medizinisches Notfallpaket vom Hezhou-Platz zu dem in vier Kilometer Entfernung liegenden Hezhou People's Hospital und absolvierte präzise eine Landung auf dem Dach des 25-stöckigen Hospitals. Nach Entnahme des Notfallpaketes erfolgte der automatische Rückflug. Die insgesamt acht Kilometer lange



Nach Modelldrohnen wagten die Chinesen den Bau bemannter Drohnen. EHang 216 kann autonom fliegen. Ihr Einsatz wurde erstmals erprobt

Strecke wurde unbemannt geflogen, was in der aktuellen epidemischen Situation von entscheidender Bedeutung ist.

KUNSTFLUG MIT MANNTRAGENDER DROHNE

Der Liechtensteiner Herbert Weirather, 32, ist Kunstflugpilot, fliegt eine Extra 330 ST und verdient sein Geld mit kleinen Rennrohnern und Sportmarketing. Er kam auf die Idee, mit einer bemannten Drohne zu fliegen und damit später auch Kunstflug zu betreiben. Das Konzept dazu: Es sollte ein Rumpf mit sechs über CFK-Stützen liegende Doppelpylons werden, deren Motoren jeweils als Hub- und Schubmotoren ausgebildet sind. Zwölf luftgekühlte Modellmotoren mit je 12 kW sollten in der Lage sein, 165 kg in die Luft zu bringen. 300 kg Schub würden die Motoren mit einer etwas höheren Spannung abgeben. Bis zu 140 km/h soll man damit fliegen können. Die 98 kg leichte Drohne hat eine automatische Lageregelung. Die Steuersignale werden über eine vollredundante Fernsteuerung übertragen. Später soll es auch möglich sein, Big Drone, wie der utopisch aussehende Einsitzer bezeichnet wird, mit einer Sticksteuerung zu versehen. Nach ersten Flugversuchen in einer Halle entschied man sich, ans kroatische Vrsar zu reisen und die Flugversuche wie schon in Deutschland fernge-



In dieser Drohne fliegt noch eine Puppe. Ferngesteuert wie ein Modellflugzeug flog „Big Drone“ über Kroatien bereits Kunstflugmanöver

lenkt fortzusetzen. Dort saß zunächst nur eine 50 kg-Puppe in der einsitzigen Maschine und absolvierte damit auch erste Kunstflugfiguren, die von einem Fernlenkpielen ferngesteuert durchgeführt wurden. Herbert Weirather ließ sich im Anschluss ebenfalls ferngesteuert, nur einen Meter über dem Boden schwebend, fliegen.

INNOVATIVE FLUGANTRIEBE DER APUS GROUP SOLLEN WASSERSTOFF-FLIEGER ERMÖGLICHEN

Mit der APUS i-2 hat man sich ein erstes großes Ziel gesetzt. Der zweimotorige Viersitzer mit 800 km Reichweite soll mit Brennstoffzellen betrieben werden. Wasserstofftanks befinden sich im Flügel. Wahlweise mit Brennstoffzellen oder Range-Extendern auf Basis eines Diesel- oder Gasturbinengenerators ausgestattet, soll schon 2022 der noch größere Technologieträger APUS i-6 starten, der sich durch einen Canardflügel und verteilten Antrieben mit 7 E-Motoren auszeichnen wird. Die Straußberger APUS Group, ein EASA-zertifizierter Entwicklungsbetrieb, setzt seine Schwerpunkte auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte der General Aviation. APUS hatte bereits für Flight Design die elektrische Antriebseinheit entwickelt und flugbereit gemacht.



APUS versteht sich als Entwickler neuer Antriebstechnologien. Die APUS i-6 ist bereits ein Folgemodell

PIPISTREL IN DOWN UNDER

Die slowenische Firma Pipistrel hat kürzlich einen Vertrag über die Lieferung von 15 Alpha Electro nach Australien abschließen können. Später sollen in Adelaide jährlich bis zu 100 Maschinen in Lizenz gefertigt werden. Für dieses Jahr wird eine neue Version des inzwischen erfolgreichen Flugzeugtyps erwartet. Eine speziell entwickelte Wasserkühlung für die Batterien verspricht eine längere Lebensdauer der teuren Batterien und kürzere Ladezeiten. Zudem hat Pipistrel die Fertigung in seinem Zweigwerk in Gorizia/Italien beim Typ Alpha Electro von vier auf sechs Maschinen pro Monat erhöht. Pipistrel gilt als erfahrenster Betrieb in der Herstellung von elektrischen Antrieben in Luftfahrzeugen.



Die Pipistrel Alpha Electro ist das erfolgreichste Elektroflugzeug. Demnächst soll die Maschine die EASA-Zulassung als LSA erhalten

BRÄNDE IN ELEKTROFLUGZEUGEN

Nach Eviation, die ihren Prototypen Alice durch einen Batteriebrand verloren hatten, meldete nun auch das Münchner Unternehmen Lilium den Verlust eines seiner zwei Prototypen. Der Brandunfall soll sich am 27. Februar bei Wartungsarbeiten am Boden in Oberpfaffenhofen bei München ereignet haben. Brände sind bei Modellfliegern und E-Bikern durchaus bekannt. Meistens sind die Auslöser prismatische Zellen, die zwar hohe Kapazitäten bieten, in der Regel aber keine Einzelzellenüberwachung besitzen. Die wahren Ursachen sowohl beim israelischen Projekt Alice als auch beim jetzigen Lilium-Brand bleiben vorerst im Dunkeln.



Batteriebrände sind leider keine Seltenheit, so auch jüngst beim E-VTOL des Münchener Unternehmens Lilium. Zum Glück passierten die Brände (wie auch beim israelischen Projekt Alice) noch am Boden

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

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

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



SEGELFLIEGERINNEN IN DER DDR



Irmgard Morgner und die spätere Siegerin Uschi Heinicke beim 2. Vergleichsfliegen der Frauen in Taucha 1967. Foto: Archiv Winfried Morgner

Monika Warstat gibt eine Antwort auf die Frage: „Was ist wichtig, damit man versteht, wie es in der DDR um den Frauensegelflugsport bestellt war?“ Auch wenn sie die schweren Anfangsjahre selbst nicht erlebt hat, weil sie noch ein Kind war, war es ihr ein besonderes Anliegen eine Chronik über den Frauensegelflug in der DDR zu schreiben. Vor etwa 50 Jahren fing sie damit an. Auf der Internetseite des AEROCLUB | NRW ist der ungekürzte Beitrag mit vielen eindrucksvollen Fotos veröffentlicht.

„Als ich 1958 in Auerbach mit dem Segelfliegen begann, war die Welt für mich noch in Ordnung. Obwohl die Gesellschaft für Sport und Technik (GST), in der der Segelflug wie viele weitere technische Sportarten organisiert war, eine vormilitärische Organisation war, habe ich davon in Auerbach nichts gespürt. Ich gehörte zu den wenigen Mädchen dort. Gesetzlich war die Gleichberechtigung der Frauen bei uns selbstverständlich. Dennoch musste ich mich ebenso wie die anderen Mädels durchsetzen, das heißt, ich erwartete keine Sonderstellung, packte ge-

Luftfahrtliteratur/Segelflugbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover.

Auch in englischer Sprache lieferbar.



Band 1, 1920 bis 1945

ISBN 978-3-9806773-4-6

54,00 €

Band 2, 1945 bis 1965

ISBN 978-3-9807977-4-0

54,00 €

Band 3, 1965 bis 2000

ISBN 978-3-9808838-1-8

54,00 €

wieder lieferbar



Markus Hösli

Segelflug Grundausbildung nach EASA

176 Seiten, 150 x 210 mm,

Spiralheftung,

ISBN 978-3-033-04183-7

54,00 €

aus der Schweiz



Mallinson/Woollard

Handbuch des Segelkunstflugs

128 Seiten, 190 x 250 mm,

Hardcover

ISBN 978-3-9806773-5-6

25,00 €



Wolfgang Binz

LS-Segelflugzeuge

Von der LS1 zur LS11

208 Seiten, 240 x 297 mm,

Hardcover

ISBN 978-3-9814977-9-3

45,00 €



Dipl.-Ing. Karl Hock

Windenstart und Startwinden

164 Seiten, Format 210 x 297,

Hardcover

ISBN 978-3-00-060286-3

29,00 €

EQIP
WERBUNG & VERLAG GMBH

Sprottauer Str. 52 · 53117 Bonn – Germany

Tel. +49.228.96699011 · Fax +49.228.96699012 · eqip@eqip.de · www.eqip.de

alle Preise zzgl. Versandkosten



1: Uschi Heinicke (später Wötzel) beim 2. Vergleichsfliegen der Frauen in Taucha 1967: Letzter Check vor dem Start. Foto: Archiv Lemke

2: Irmgard Morgner und Sohn 1966. Mit Küsschen und Blumenstrauß gratuliert Lutz der Mutti zum Deutschen Rekord: Ziel-Rückkehr-Flug von 300 Kilometern auf der „Libelle“-Laminar. Foto: Helmut Ende

3: Irmgard Morgner und Monika Warstat bei der 2. Damen-EM 1981 in Frankreich. Foto: Archiv Monika Warstat

nauso mit an wie die segelfliegenden Männer.“ (Monika Warstat) „1952 war der Segelflug offiziell in der DDR zugelassen worden. Am 7. April 1952 holte mein Mann einen SG 38 aus einem Schuppen bei Dresden, wo er seit 1945 versteckt war. Wir gründeten eine kleine Frauen-Fluggruppe, zu der außer mir noch drei junge Mädels im Alter zwischen 16 und 20 Jahren gehörten. Ich war damals schon 28 und hatte zwei kleine Töchter, die den Flugplatz als ihren Spielplatz ansahen – aber ich war eben eine Frau. Selbst die Ehefrauen unserer Freunde, die das Segelfliegen für ihre Männer gelten ließen, sahen in uns Frauen nur Abenteurerinnen, die etwas erleben wollten.“ (Marianne Mühlmann) Mädchen zu schulen war bei den Fluglehrern unbeliebt, es sei riskant, sagten sie. Aber es gab Ausnahmen. Irmgard Morgner, die etwa zur gleichen Zeit mit dem Segelfliegen begann, hatte mit ihren Montag-Dienstag-Mittwoch-Landungen so ihre Probleme. Beim A- und B-Lehrgang in Wartin traf sie auf einen beherzten und mutigen Fluglehrer: Wilhelm Lienemann. Er setzte sie auf einen nagelneuen SG 38 mit Boot – und die Landungen klappten! Aus Sympathie zum neuen Schulgleiter war „der Knoten geplatzt“.

Mit besserer Technik und größerer Popularität begannen überall in der DDR Frauen mit der fliegerischen Ausbildung. 1959 flog Ina Kirst die Bedingungen für die Silber-C und wurde im selben Jahr Mitglied der B-Nationalmannschaft.

Ursel Heinicke flog 1964 als erste Frau ein 300-km-Dreieck. 1964 wurden 15 Segelfliegerinnen nach Schönhagen eingela-

den – für eine DDR-Auswahl sollten Kader „gesichtet“ werden. Irmgard Morgner, Ursel Heinicke und Monika Gribat erhielten im Sommer 1965 die Möglichkeit, mit einer Libelle an der Fliegerschule Schönhagen Streckenflug zu trainieren.

Im Herbst 1965 flog Ursel Heinicke im Riesengebirge die Höhenbedingung für die Gold-C, stellte dabei ihren vierten DDR-Rekord auf und komplettierte als erste Frau in der DDR die Gold-C. Überhaupt wurde 1966 ein recht beachtliches Jahr – die Umschulung auf Laminar-Flugzeuge führte zur Verbesserung der Leistungen und zu neuen nationalen Rekorden.

Es hatte sehr lange gedauert, ehe zähleibige, überholte Anschauungen über den Frauen-Segelflug überwunden wurden. Wie viel Zeit und Energie hatten die Frauen investiert, bevor sich der Leistungssegelflug auch bei den Frauen durchsetzte! 1967 wurde Monika Warstat als erste Frau in die Nationalmannschaft berufen. 1968 trainierte sie mit den Männern für die Weltmeisterschaften in Polen und gewann den Dreistädte-Wettbewerb Rana-Wroclaw-Dresden und die polnischen Frauenmeisterschaften. Selbstbewusst wandte sie sich mit einer Eingabe an die Führung des Aeroklubs der DDR mit der Bitte, sich bei der FAI für die Austragung von Damen-Weltmeisterschaften einzusetzen. Aber da es nur wenige Länder gab, die daran Interesse hatten, wurde die Frage der gesonderten Ausschreibung einer Damen-Weltmeisterschaft zurückgestellt und sollte 1972 bzw. 1974 neu geprüft werden.

Seit 1972 wurde in drei Trainingszentren der DDR eine sehr gute



4: „Frauensichtung“
in Schönhagen 1964
für die Zusammen-
stellung einer
DDR-Auswahl-
mannschaft
Foto: Helmut Ende



Der ungekürzte Bei-
trag und viele weitere
Fotos auf der Seite
des AEROCLUB NRW
www.aeroclub-nrw.de

Förderung junger Segelfliegerinnen praktiziert. Monika Warstat wurde in die Segelflugkommission und ins Präsidium des Aero-klubs der DDR berufen.

1973 fand erstmalig ein internationaler Frauenwettkampf der FAI in Leszno/Polen statt. Ihm folgten noch zwei weitere FAI-Wettkämpfe in Leszno und in Oerlinghausen, bevor die FAI 1979 die erste Damen-Europameisterschaft in Ungarn ausschrieb.

Endlich gab es den lang ersehnten Durchbruch! Und diese Meisterschaft war ein voller Erfolg – speziell für die Segelfliegerinnen: Monika Warstat, die mit Irmgard Morgner einen perfekten Gruppenflug zelebrierte, wurde erste Europameisterin.

Aber nach der Rückkehr war nichts mehr wie vorher. Infolge der Republikflucht einer Dresdner Familie mit einer Wilga kam es zu einer unglaublichen Fehlentscheidung Honeckers („Auch dieser Fluchtweg muss verstellt werden!“). Zuverlässigkeitsüberprüfungen der Stasi bescherten vielen das absolute Aus. Von einem Tag zum anderen durften sie den Flugplatz nicht mehr betreten. Von über 8000 Flugsportler/innen blieben noch

ca. 3000 übrig. Die Trainingszentren wurden aufgelöst. Leistungsflugverbot 1980/81. Was in jahrelanger mühevoller Arbeit aufgebaut worden war, fand ein jähes Ende. In diesem Zusammenhang wurden auch 50 % aller Flugplätze geschlossen. Das führte zu einem völligen Zusammenbruch des Flugsportes in der DDR.

Nur die Auswahlmannschaft durfte noch weiter fliegen, aber die Basis war weggebrochen. Außerdem war es um den fliegerischen Nachwuchs nicht gut bestellt, da die Trainingsbedingungen in der DDR nach der „Reorganisation“ nicht besser wurden: Streckenflüge am Samstag ab 15.00 Uhr und Sonntag, wenn nicht gerade – aus welchen Gründen auch immer – Flugsperre war. Monika Warstat stieg 1988 aus der Nationalmannschaft aus. Sie sah keine Perspektive mehr, weil die Sportlerinnen weder an den Europameisterschaften 1987 in der CSSR noch 1989 in der UdSSR teilnehmen durften. Das hatte sicher ökonomische Gründe, denn die DDR war wirtschaftlich am Ende. 1989 kam die Wende – und damit begann ein völlig neues Kapitel ...



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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

Neue Form



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

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

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik

Anschau Technik GmbH • Axel Anschau/Timo Brast • Feldborn 4c • D-55444 Waldlaubersheim
+49 (0) 6707 – 9158 10 • email: mail@anschau.de • web: www.anschau.de



SOLIDE GRUNDLAGE

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2020 ist bereits einige Wochen alt und die Flugsaison ist nah. Gleichzeitig bedeutet dies auch, dass für alle Luftsportlerinnen und Luftsportler die Wintermonate und die damit verbundene Instandhaltung unserer Luftfahrzeuge erfolgreich beendet worden ist.

Denn im Luftsport spielt die Technik ungeachtet der jeweiligen Sportart eine wichtige Rolle. Unsere Flugzeuge, Luftsportgeräte und unser Equipment müssen stets in einem einwandfreien Zustand sein.

Als Verband haben wir im AEROCLUB | NRW die Aufgabe, unseren Mitgliedern bei technischen Fragestellungen kompetent und beratend zur Seite zu stehen. Die Grundlage hierfür liegt in den Technischen Betrieben als Prüf- und Instandhaltungsorganisation. Auf der anderen Seite engagieren sich Ehrenamtlerinnen und Ehrenamtler im Technischen Ausschuss sowohl für die Technische Ausbildung als auch für die Aufbereitung technischer Fragestellungen und Projekte. Eine geordnete Struktur auf Seiten des Verbandes ist zur Umsetzung wichtig. An dieser Stelle, das ist mir bewusst, müssen wir weiterhin hart arbeiten und uns kontinuierlich verbessern.

Jedes Mitglied besitzt jedoch auch eine gewisse Eigenverantwortung im Bereich Technik zur ordnungsgemäßen Handhabung der Luftfahrzeuge und bei der Ausübung von Instandhaltungsmaßnahmen. Aus diesem Grund ist die technische Ausbildung neben der fliegerischen Ausbildung eine wichtige Qualifizierungsmaßnahme im Verband. Im Winter konnten einige Lehrgänge veranstaltet werden. Hierzu müssen wir intensiv den fliegerischen Nachwuchs begeistern. Auch zukünftig benötigen wir Fallschirmpacker/innen, Werkstattheiter/innen und viele mehr, sowie selbstverständlich Prüfer/innen. Das System braucht jene Engagierte ganz besonders. Ohne sie funktioniert es nicht: Danke für eure Unterstützung!

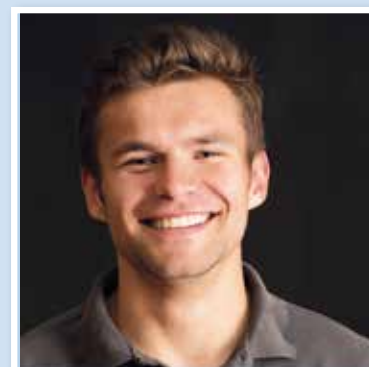
In den kommenden Monaten werden uns einige luftrechtliche Änderungen ereilen. Die „General Aviation Roadmap“ der EASA – bereits vor einigen Jahren beschlossen – zeigt ihre ersten Auswirkungen. Mit den L-Lizenzen werden nun die Berechtigungen des freigabeberechtigten Personals (z.B. ehemals Prüfer Klasse 3 Segel- und Motorflugzeuge) europäisch harmonisiert. Im Part-ML finden vermehrt Regularien Anwendung, die Vereinfachungen für unsere Allgemeine Luftfahrt berücksichtigen, anstatt Standards für Flotten der kommerziellen Luftfahrt zu fordern. Wir sollten die EASA als Partner sehen. Die Bestrebungen für verhältnismäßige Anforderungen für unseren Luftsport haben Gehör gefunden. Deren Umsetzung jedoch braucht auf dieser Ebene seine Zeit.

Zusammengefasst lässt sich also sagen, dass wir in NRW von technischer Seite eine solide Grundlage haben. Wenn wir diese entlang der rechtlichen Änderungen weiterhin ausrichten und verbessern, haben wir langfristig alle einen Nutzen davon. Wir sind für eine erfolgreiche Ausübung unseres geliebten Luftsports darauf angewiesen.

Auf eine schöne Flugsaison, euch eine gute Lektüre der folgenden Artikel,



Emil Pluta
Vizepräsident Technik



INHALT

VERBAND

EDITORIAL	19
TERMINE	20
RÜCKBLICK LUFTSPORTTAG	34
LUFTRAUMTAG NRW 2020	32
FSC, SIMULATORTRAINING	35
PORTRÄT EMIL PLUTA	36
PORTRÄT TAMARA NEUMANN	37
LSB IM ZEICHEN DES LUFTSPORTS	38
NACHRUF	39
NRW AKTIV	40
FRAUEN IN FÜHRUNG	22

EURE ANSPRECHPARTNER	42
IMPRESSUM NRW	42

NRW BEWEGT

FLIEGER-KIBAZ	31
SCHÜLERFLUGGEMEINSCHAFTEN	31

AUSBILDUNG

NEWS	27
------	----

JUGEND

WINTERTREFFEN, J-TEAM	28
ZEIG DEIN PROFIL	29

TECHNIK

WINTERARBEIT – ABER SICHER	32
WERKSTATTHEITERLEHRGANG	33

SEGELFLUG

B-TRAINER-LEHRGANG	23
NRW-FÖRDERFLUGZEUG ARCUS T	24
SEGELFLUGFORUM NRW	26

BALLONSPORT

BALLONFAHRETAG	22
----------------	----

TERMINE 2020

Termin	Veranstaltung	Ort
VERBAND		
8.11.2020	Luftsporttag NRW und Verbandstag	Kamen
14.11.2020	Treffen der Vereinspressesprecher	Duisburg

LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de

19.6.-21.6.2020	SG38 Fliegen	Wasserkuppe
21.8.-23.8.2020	AIRLEBNIS NRW	Flugplatz Wesel-Römerwardt, LSF Wesel-Rheinhausen e. V.
4.9.-6.9.2020	Jugendvergleichsfliegen NRW	Flugplatz Borkenberge, FSG Datteln Bork e. V.
27.11.-29.11.2020	Jugendleiterlehrgang Teil 1	Winterberg
12.12.-13.12.2020	Luftsportjugendtag und Wintertreffen	Duisburg
19.2.-21.02.2021	Jugendleiterlehrgang Teil 2	Winterberg

SEGELFLUG

21.3.-4.4.2020	D-Kader Trainingslager	Puimoisson	Abgesagt wegen Covid-19 (Erlass des MAGS vom 15.3.19)*
1.6.-12.6.2020	DM 18/D/OK	VLP Bayreuth	
3.7.-11.7.2020	DM Frauen	SLP Brandenburg-Mühlenfeld	
19.7.-31.7.2020	WM 18/D/O	VLP Stendal	
3.8.-14.8.2020	DM Junioren	FP Feuerstein	
8.8.-22.8.2020	WM C/S/15	Chalons-Ecurey (FRA)	

MOTORFLUG / ULTRALEICHTFLUG

1.4.-15.10.2020	Jahressportflug NRW	Flugplätze in NRW	
21.5.-24.5.2020	DM im Ultraleichtflug	Flugplatz Rheine-Eschendorf	Abgesagt wegen Covid-19 (Erlass des MAGS vom 15.3.19)*
21.5.-24.5.2020	UL-Tag		
10.06.-18.6.2020	Sommertour		

MODELLFLUG

16.-19.4.2020	41. Modellflugjugendtreffen	Brüggen-Schwalmtal	Abgesagt wegen Covid-19 (Erlass des MAGS vom 15.3.19)*
23.-26.4.2020	Intermodellbau	Dortmund	
2.-3.5.2020	13. Vestpokal F3K	Herten	
28.-30.8.2020	51. Eifelpokal	Zülpich, www.eifelpokal.de	
21.-24.7.2020	EM F1E	Turda (Rumänien)	

*Erlass zu weiteren kontaktreduzierenden Maßnahmen

Das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales NRW (MAGS) verfügte am 15.3.2020 einen Erlass zu weiteren kontaktreduzierenden Maßnahmen, um die Ausbreitung des Corona-Virus zu begrenzen. Insbesondere Absatz 3, Punkt 2 und 3 des Erlasses sind für uns als Sportverband mit anerkanntem Ausbildungsbetrieb verpflichtend. Demnach werden alle Bildungs- und Sportangebote und auch

die Zusammenkünfte in Sportvereinen ab dem 17. März eingestellt. Die Weisung gilt zunächst bis zum 19. April.

Aktuelle Informationen werden auf der Internetseite www.aeroclub-nrw.de veröffentlicht

Termin	Veranstaltung	Ort
AUS DEN VEREINEN REGIONALE WETTBEWERBE, FLUGPLATZFESTE, TAG DER OFFENEN TÜREN ...		
21.05.-24.05.2020	Kappes Vergleichsfliegen www.niederrheinmeisterschaften.de	Flugplatz Grefrath-Niershorst
30.5.-1.6.2020	Flugplatzfest Oerlinghausen	Oerlinghausen, Herforder Verein für Luftfahrt e. V.
11.-14.06.2020	Asperden-Cup www.niederrheinmeisterschaften.de	Goch-Asperden, LSV Goch e. V.
6.6.-13.6.2020	Wennemacup LSV Radevormwald, www.wennemacup.de	Flugplatz Radevormwald
6.6.-13.6.2020	Sauerlandwettbewerb Anmeldeschluss: 10.5.20, www.sauerlandwettbewerb.de	Oeventrop
8.8.-9.8.2020	Flugtage und Oldtimer Rallye www.flugtage-dorsten.de	Dorsten

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 AEROCLUB | NRW e.V. gemeldet sind. Teilnehmer unter 25 Jahre nehmen automatisch an der Juniorenwertung teil.

Womit?
Gewertet wird in der allgemeinen Klasse (einmotorige Motorflugzeuge und einmotorige Hubschrauber sowie Motorsegler) und in der Ultraleichtflug-Klasse.

www.aeroclub-nrw.de

LEBE DEINEN TRAUM.

BALLONFAHRERTAG

Februar 2020 im Sportpark Duisburg-Wedau

Es war ein schlechter Tag zum Ballonfahren und ein guter Tag für den Ballonfahrertag. Schlechtes Ballonwetter heißt immer, dass der Ballonfahrertag gut besucht wird. 120 Ballonfahrer trafen sich in Duisburg, um Neues zu erfahren und sich unter Ballonfahrern auszutauschen oder sich einfach mal wieder zu treffen. Zu begrüßen war die neu gewählte Präsidentin des Aeroclub NRW, Tamara Neumann. Sie brachte ihren Geschäftsführer Boris Langanke mit. Der DFSV Vizepräsident Andreas Pohl konnte begrüßt werden, sowie die DAeC Ballonsportreferenten aus Thüringen, Matthias Zenge, und aus Bayern, Manfred Eckstein.

Dass Ballonfreunde aus Hamburg, Salzgitter, Belgien und den Niederlanden dabei waren, soll nicht verschwiegen werden. 26 Jahre Ballonfahrertag in NRW bedeuten auch, dass wir so manches Gesicht vermissen. Einige sind entweder zu alt geworden oder, was schmerzlicher ist, sie sind nicht mehr unter uns. In 2019 haben wir namhafte Ballonfreunde für immer verloren. Ortwin Hillnhütter aus Reichshof, Pastor Günter Rindermann aus Eckenhagen und Jörg Schellhove aus dem Ballonsportverein Münster u. Münsterland, um nur einige Ballonfahrer zu nennen. Großen Anklang fand wie immer der kleine Ballonfahrerflohmarkt.

Anklang fanden auch die Fundstücke aus der aufgelösten DFSV Geschäftsstelle in München. Bücher, Medaillen, Broschüren rund um den Ballonsport wurden kostenlos weitergegeben und viele gaben eine kleine Spende. So konnte der Vorsitzende am Ende des Ballonfahrtages Jupp Hein für seine Stiftung Kinderherz eine Spende überreichen. Zu den vorgetragenen Themen des 26. NRW Ballonfahrtages gehörten zum Beispiel die Fragen rund um die Ballonfahrerausbildung. Der Aeroclub NRW ist wohl der einzige Landesverband, der in einem sechstägigen Kompaktlehrgang Pilotenanwärter theoretisch ausbildet. Anschließend bilden Ballonsportlehrer des Aeroclub NRW die zumeist jungen Anwärter auch praktisch aus. So liegen die Kosten für einen Ballonfahrerpilotschein bei ca. 2.500,- € bis 3.000,- € und damit ca. 50 % unter den Angeboten der kommerziellen Ballonfahrerschulen. Natürlich sind Druckgasbehälter immer ein Thema und wir versuchen hier aufzuklären. Das ist nicht einfach, weil hier viele verwirrende Informationen gestreut werden. Die Vermeidung von Unfällen und das Anlegen von Gurten waren viel diskutierte Themen. Wie jedes Jahr spielten die Fragen rund um die Luftfahrtspolitik der EASA eine große Rolle.



In der Sportschule Wedau ist der Raum für den Ballonfahrertag geschmückt. In der ersten Reihe links am Tisch sitzen Geschäftsführer Boris Langanke und Präsidentin Tamara Neumann

„Balloonoperation“ – Part – BOP stand auf der Tagesordnung und wurde von Benjamin Eimers vorgetragen. Er gehört wohl zu den wenigen, die das alles verstehen, vortragen und kommentieren können. Über die alte Freiballonkommission und die neue BUKO Ballon des Deutschen Aero Clubs wurde berichtet. Das Thema Allgemeinerlaubnis nahm einen größeren Raum ein. Ein Ballonfahrer aus der Nähe von Salzgitter konnte berichten, dass er drei Starts durchgeführt hatte, ohne zu bemerken, dass seine „Allgemeinerlaubnis“ bereits abgelaufen war. Dass wenige Wochen später um 7 Uhr morgens die Staatsanwaltschaft mit zahlreichen Polizisten die Familie aus dem Bett holte und das Haus durchsuchte, ist ein Skandal. Dass der Verbandsstartplatz in Gladbeck durch eine defekte Gasleitung z.Z. nicht in Betrieb ist, war die traurigste Meldung des Tages. Wann der Startplatz an die parallel verlaufende zweite Gasleitung angeschlossen werden kann, steht noch nicht fest. Die Ballonfahrer in Europa hoffen, dass es kurzfristig wieder Gas gibt, den neun amerikanischen Ballonfahrern haben wir gesagt, sie möchten erst mal keine Flüge nach Europa buchen. Mit Max Michels wurde ein drittes Mitglied der NRW Freiballonkommission gewählt. Er ersetzt Sabine Kowalk aus Oberhausen, der wir gerne unseren Dank für die sechsjährige Mitgliedschaft in der FK NRW aussprechen.

Natürlich gab es alle 80 Minuten eine kleine bzw. eine große Pause; denn die Ballonfahrer haben auch sehr viel untereinander zu bereden. Dass es Essen und Trinken zu Selbstkosten gibt, und die Tagungskosten von der FK NRW bezahlt werden, hat Tradition und soll auch so weitergeführt werden. Gegen 16 Uhr wurde der Ballonfahrertag mit einem kleinen Umtrunk beendet (Bier nach vier), allerdings nicht ohne die 15 Großfotoleinwände zuvor an die Interessenten kostenlos zu verlosen.

Text, Foto: Wilhelm Eimers

VERBAND

WORKSHOP-REIHE FRAUEN IN FÜHRUNG

Der AEROCLUB|NRW e. V., der Luftsportverein Aachen e. V. und die Fachhochschule Aachen laden ein zu einer Reihe kurzweiliger dreistündiger Workshops mit inspirierenden Impulsen zu verschiedenen frauenspezifischen Führungsthemen. Sie werden freitags oder samstags von 15:00 bis 18:00 Uhr in

der FH Aachen in einer kreativen, motivierenden und vertrauensvollen Atmosphäre stattfinden. Über die Auftaktveranstaltung am 13. März 2020 werden wir in der nächsten Ausgabe berichten.

B-TRAINER-LEHRGANG IN OERLINGHAUSEN VOM 10. BIS 12.1.2020

Cross-Check, Achtsamkeit und die halbe Gerissene als Schlüssel zum Erfolg



v.r.n.l.: Sebastian Heßner, Philipp Bagus, Merlin Bögershausen, Bernd Fischer, Benjamin Krug, Uwe Benkens, Mathias Brandt, Carsten Richartz, Tobias Bieniek, Sebastian Dirlam, Lukas Blattmann, Eugen Schaal, Ulrich Schulze (nicht abgebildet: Hubertus Huttel, Klaus-Peter Uhlmann)

Warum Trainer werden? Das ist hier die Frage! Eine Antwort könnte sein: Das Scheinloch füllen ... und noch viele Möglichkeiten mehr, sich sowohl der Breiten- als auch der Spitzensportförderung zu widmen und Jung und Alt zu mehr Spaß an unserem schönen Hobby zu verhelfen. Der Lehrgang bietet den Teilnehmern die Grundlage, sich mit den unterschiedlichsten Facetten des Trainingswesens zu befassen und diese in ihre zukünftige Tätigkeit als Trainer einfließen zu lassen.

Wir Teilnehmer des B-Trainer-Lehrgangs sind am Freitag, den 10. Januar 2020, mit großen Erwartungen und leerer Festplatte nach Oerlinghausen gereist, um uns so fortbilden zu lassen, dass wir in Zukunft junge Nachwuchstalente gezielt und nach den neuesten Erkenntnissen aus- und weiterbilden können. Dazu standen uns neben Lehrgangsleiter und Landestrainer Sebastian Heßner noch folgende Trainer zur Verfügung:

- Hubertus Huttel
- Eugen Schaal
- Klaus-Peter „Vinz“ Uhlmann
- Bernd Fischer
- Philipp Bagus
- Ulrich Schulze

Nach einem Kennenlernen der Teilnehmer sind wir auch gleich ins kalte Wasser geschmissen worden, und der geballte Input nahm mit Sebastian Heßner seinen Anfang. Er referierte über Trainingslehre, das Erstellen von Trainingsplänen und zeigte unterschiedliche Trainingsmöglichkeiten auf.

Nach dem gemeinsamen Abendessen der Teilnehmer in der Kantine der Flugschule war aber der Tag noch nicht vorbei. Bis 22 Uhr durften wir uns noch einen spannenden Vortrag von „Vinz“ anhören. Das Thema „sexualisierte Gewalt im Sport“ ist sicherlich nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Aber der Referent hat es geschafft, ohne ein Blatt vor den Mund zu nehmen und mit Hilfe äußerst anschaulicher Tafelbilder uns ausreichend zu sensibilisieren und mit dem notwendigen Fachwissen auszustatten.

Nebenbei sei noch erwähnt, dass dank der perfekten Vorbereitung einiger Teilnehmer auch zu keinem Zeitpunkt an diesem späten Freitagabend die Gefahr der Dehydration bestanden hat. Gut gelaunt und noch lange nicht müde beschlossen wir, den Abend bei weiterführenden Gesprächen und Erzählungen einiger schöner Anekdoten aus allen Bereichen der Fliegerei ausklingen zu lassen. Irgendwann sind dann auch die letzten ins Bett gefallen. Schließlich wollten wir ja für den kommenden Samstag auch einigermaßen fit sein.

Am nächsten Morgen konnten wir den Ausführungen von Eugen Schaal zum Thema „Optimierung der Segelflugzeuge für den Kunstflug / Trainingsgestaltung und Verbesserung von Technik und Taktik“ lauschen. Es war durchaus interessant zu sehen, wie die Teilnehmer (von denen nur drei aus dem Bereich des Segelkunstflugs stammten) immer mehr von Eugen in seinen Bann gezogen wurden. Aber der Referent hat als langjähriges Mitglied der Nationalmannschaft (er ist durchgehend Mitglied seit 1999) einen äußerst großen Erfahrungsschatz, von dem er uns lebhaft berichten konnte.

Zum Mittag wurden wir in mittlerweile gewohnter Weise von den Damen der Küche bestens versorgt. Zwangsläufig übernahm in der Folge auch das Suppenkoma zunächst die körpereigene Regie. Die Dozenten haben es trotzdem immer geschafft, uns mit dem Mix aus Frontal-Unterricht und eigenen Anteilen im Rahmen von Gruppenarbeiten oder gymnastischen Einlagen „bei Laune zu halten“.

Das Thema nach der Mittagspause konnte allerdings kaum spannender sein. Der bekannte Dipl.-Met. Bernd Fischer hat uns Neues und Wissenswertes zum Thema „Streckenplanung und strukturiertes Selbstbriefing“ vorgestellt. Mit Hilfe einer Wetter-Checkliste sind wir nun im Stande, eine standardisierte meteorologische Flugvorbereitung zu durchlaufen.

Kurz vor dem Abendessen hat Philipp Bagus noch über Sicherheit im Segelflug referiert. Es war sicherlich für alle interessant, über die neuesten Erkenntnisse zum Thema informiert

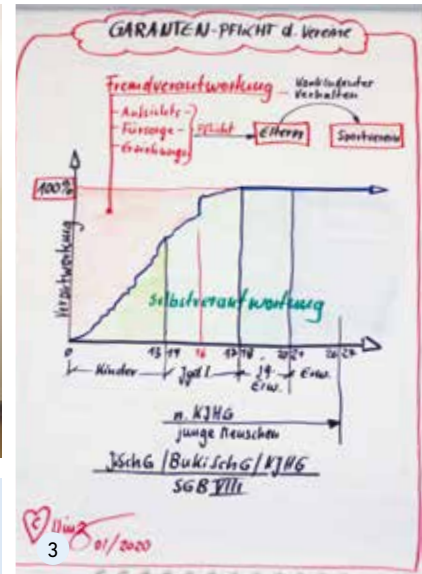


1: Bernd Fischer



2: Klaus-Peter „Vinz“ Uhlmann

3: Tafelbild



zu werden. Auch die vielfach aufgekommenen Diskussionen ließen das Interesse der Teilnehmer deutlich erkennen. Später erzählte Hubs uns noch etwas über Sportbiologie bzw. Sportmedizin. Da die meisten die unverwechselbare Art und Weise von Hubs kennen, mit der er es immer wieder schafft, seine Zuhörer zu fesseln, erspare ich mir an dieser Stelle eine genauere Beschreibung der Situation. Allen anderen kann ich nur empfehlen, dass sie dringend mal eine Weiterbildung mit Hubs besuchen sollten. Das ist meiner Meinung nach einzigartig!

Der Samstagabend wurde in gewohnter Weise bei guten Gesprächen und isotonischen Getränken dazu genutzt, unsere Netzwerke weiter zu optimieren, und einige Teilnehmer machten sogar schon Termine für anstehende Maßnahmen aus.

Am Sonntag wurden wir nach dem Frühstück von Ulrich Schulze noch zum Thema Sportpsychologie und mentales Training unterwiesen. Neben den überaus interessanten Übungen lernten wir Begriffe wie „Achtsamkeit“ oder den sogenannten Cross-Check kennen. Das alles sind ganz kurz gesagt Möglichkeiten für Sportler, sich im Wettbewerb neu zu fokussieren. Vielen der Teilnehmer hat diese Unterrichtseinheit neue Ansätze präsentiert, die es nun in der Praxis umzusetzen gilt.

In einer Gruppen-Arbeit wurden Möglichkeiten erörtert, den erwähnten Cross-Check in der Praxis anzuwenden. Es ist bei so etwas immer interessant, wie unterschiedlich drei Gruppen an die Lösung einer Aufgabe herangehen!

Am Ende standen insgesamt ca. 1350 Minuten Unterricht von sieben Dozenten in unseren „Trainer-Büchern“. Jetzt muss jeder Teilnehmer innerhalb der kommenden 24 Monate an mindestens zwei Trainingsmaßnahmen teilnehmen und eine Hausarbeit zu einem selbst gewählten Thema verfassen. Wenn das erledigt ist, können wir zum Abschluss unserer Ausbildung an einer schriftlichen und mündlichen Prüfung teilnehmen, um uns nach hoffentlich erfolgreichem Abschluss am Ende selber B-Trainer nennen zu dürfen.

Als Fazit des Autors bleibt festzustellen: Es waren tolle drei Tage, die auf jeden Fall Lust auf mehr gemacht haben. Ihr werdet weiter von uns hören.

Vielen Dank an den Lehrgangsleiter Sebastian Heßner, die Dozenten und das Team der Segelflugschule Oerlinghausen, geführt von Stephan Olessak. Wir haben uns zu jeder Zeit wie zu Hause fühlen können und kommen gerne wieder!

Autor: Sebastian Dirlam

Fotos: Sebastian Heßner

AKTUELLES ZUM NEUEN NRW-FÖRDERFLUGZEUG ARCUS T

Die Mitgliederversammlung des Fördervereins Leistungssegelflug NRW e. V.

beschließt Details zur Nutzung und Vergabe des neuen Förderflugzeuges

Auf der Mitgliederversammlung (MV) am 09.02.2020 in Sankt Augustin wurden die Regelwerke für die Förderung durch Vergabe eines Arcus T beschlossen. Dazu zählen u. a. eine Vergabe- und Nutzungsordnung wie auch der Chartervertrag und die ergänzte Gebührenordnung. Im Vorfeld der Versammlung wurden die Mitglieder gebeten, ihre Änderungsvorschläge in die Entwürfe einzubringen.

Hintergrund der Anschaffung eines modernen Doppelsitzers ist es, neben der langjährig bestehenden Jugendförderung auch den Breitensport im Aeroclub NRW e. V. zu fördern. Mit dem Arcus T wird ein breites, bislang fehlendes Spektrum der Verbandsarbeit abgedeckt. Dazu zählen beispielsweise Streckenfluglehrgänge des Aeroclub NRW für Jugendliche (z. B. des D-Kaders oder der Luftsportjugend NRW) oder allgemeine



Das neue Förderflugzeug vom Typ Arcus T, Fotomontage

Streckenfluglehrgänge in Vereinen unter Anleitung von Fluglehrern, Trainern oder erfahrenen Piloten. Auch für Trainingsmaßnahmen mit Perspektiven im Leistungssport oder die Aus- und Weiterbildung von Fluglehrern kann der Doppelsitzer genutzt werden. Hervorzuheben ist auch die mögliche Fortbildung in den NRW-Vereinen, die Teilnahme an nationalen sowie internationalen Meisterschaften oder freies Fliegen im In- und Ausland. Mit anderen Worten: Der Arcus ist für uns alle da!

Die Ordnungen sollen in diesem Artikel in kurzer Form zusammengefasst werden. Details und Wortlaut sind in den originalen Dokumenten zu finden, die in den kommenden Tagen im Downloadbereich der Homepage des Fördervereins veröffentlicht werden (<https://www.foerdervereinrw.de/downloads/>).

Wie erhalte ich als Verein oder als Privatperson Zugriff auf den Arcus T?

Über einen Antrag auf Nutzung des Doppelsitzers in digitaler Form per E-Mail an mentor@foerdervereinrw.de. Das Antragsformular befindet sich im Download-Bereich der Homepage. Alternativ kann das Antragsportal auf der Homepage genutzt werden. Als aktueller Mentor steht euch Max Mensing als Ansprechpartner zur Verfügung.

Wer gilt als förderwürdig und was sind die Voraussetzungen für die Vergabe?

Generell werden sowohl Vereine als auch Einzelpersonen durch den Doppelsitzer gefördert. Dabei wird zwischen drei Gruppen unterschieden:

Personengruppen

1. Einzelpersonen & Vereine, die aktive Mitglieder im Aeroclub NRW e. V. sind
2. Die Verbandsschule des Aeroclub NRW e. V. (Segelflugschule Oerlinghausen)
3. Einzelpersonen & Vereine, die nicht aktive Mitglieder im Aeroclub NRW e. V. sind

Eine Fördermitgliedschaft im Förderverein wird für eine mögliche Vergabe vorausgesetzt. Bei der Vergabe werden die beantragten Maßnahmen anhand einer Prioritätenliste ausgewertet

und das Flugzeug wird entsprechend zugeteilt. Für die Einhaltung der Zuteilung bzw. die begründete Abweichung davon sind das Vergabegremium wie auch der Mentor/Vorstand des Fördervereins verantwortlich.

Prioritätenliste

1. Offizielle Veranstaltungen des Fördervereins
2. Offizielle Veranstaltungen des Aeroclub NRW
3. Vereinsmaßnahmen
4. Teilnahme an Wettbewerben von Einzelpersonen
5. Verbandsschule (Segelflugschule Oerlinghausen)
6. Freies Fliegen (z.B. DMSt, OLC, etc.)
7. Übersee (z. B. Gariep Dam, Worcester, etc.)

Wie setzt sich das Vergabegremium zusammen?

Das Vergabegremium unter Vorsitz des Mentors besteht aus sechs Mitgliedern. Dem Mentor stehen zum einen der Ausbildungsleiter und der Landestrainer des Aeroclubs NRW zur Seite. Dazu kommen ein delegiertes Mitglied der Segelflugkommission sowie zwei gewählte Mitgliedern des Fördervereins. Bei der MV 2020 wurden für die kommenden zwei Jahre dazu Steffen Trapp und Josh Jarosch, derzeitiger D-Kader Sprecher, gewählt.

Für welche Zeitdauer kann der Arcus T beantragt werden?

In der Regel wird der Doppelsitzer für max. zwei Wochen an einen Charterer vergeben. In Ausnahmefällen und wenn die Situation es zulässt, kann das Vergabegremium oder der Mentor/Vorstand auch für mehr als zwei Wochen zustimmen, z. B. bei einer Deutschen Meisterschaft mit einer Trainingswoche und zwei Wettbewerbswochen. Dabei soll auch die Optimierung der Auslastung des Förderflugzeuges berücksichtigt werden.

Ab wann kann ich einen Antrag auf Nutzung des Arcus stellen?

Unter Vorbehalt des Auslieferungszeitpunktes Mitte 2020 können Anträge für 2020 bereits formlos per E-Mail an den Mentor gestellt werden. Für das Förderjahr 2021 gilt die Vergabe gemäß Vergabeordnung: Bis zum 31.10.2020 können Anträge gestellt werden. Über diese entscheidet das Vergabegremium bis 14.11.2020. In den übriggebliebenen Zeiträumen gilt anschließend das Prinzip „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“.

Welche Kosten fallen für die Nutzung des Arcus T an?

Die Chartergebühr des Arcus T beträgt 700 €/Woche bzw. 100 € Tagespauschale (netto). Die derzeit gültige Mehrwertsteuer für Vereinsmitglieder liegt bei 7 % und für Nichtvereinsmitglieder bei 19 %. Pro Flugtag sind in den Chartergebühren bereits durchschnittlich 5 Minuten Motorlaufzeit enthalten, jede weitere Minute kostet 2 € (netto). Zudem wird eine Kautions von 1.000 € fällig und ein Mitgliedsbeitrag von 35 €/Jahr.

Kontakt:

www.foerdervereinrw.de
info@foerdervereinrw.de

Text: Maximilian Waldow, Pressereferent Förderverein

Foto: Holger Neumann

DAS SEGELFLUGFORUM NRW 2020 FAND IN ST. AUGUSTIN STATT



Das Auditorium im Haus der Nachbarschaft in St. Augustin und Philip Goralski bei seinem Vortrag; Foto: Boris Langanke

Rund 140 Freunde des Segelflugsportes gaben sich ein Stelldichein beim diesjährigen Segelflugforum. Davon waren 110 Besucher und weitere 40 Personen aus den Bereichen der Aussteller, des Caterings und der Technik. Die meisten Teilnehmer kamen aus NRW, aber auch Sportsfreunde aus anderen Bundesländern und dem angrenzenden Ausland waren als Zuhörer der Vorträge und als Teilnehmer der vielen Treffs in den dafür ausgelegten Pausen vertreten.

Veranstalter des inzwischen traditionellen Forums am Beginn der Flugsaison, am 9.2.2020, war die Segelflugkommission des Aeroclubs NRW. Ausrichter war der aeroclub bonn-hangelar e. V. Für die Vortragenden und die Gestaltung des Programms sorgten S. Baumgartl, H. Leucker und R. Kurzawa. Um die Räume, die Technik und das Catering vor Ort kümmerten sich J. Krahl und N. May gemeinsam mit der Jugendgruppe des Vereins.

Es ist jeweils eine Herausforderung, das richtige Spektrum der Themen und Vortragenden zu finden. Beides war sehr gut bis gut gelungen, wie die Antworten der anonymisierten Umfrage der Teilnehmer ergaben. Mit den 33 ausgefüllten Fragebögen wurden auch Fragen zur Sicherheit im Segelflug gestellt. Die Ergebnisse werden demnächst im Luftsportmagazin und auf der Homepage der NRW-Seko mitgeteilt.

Der Ehrenpräsident des Aeroclubs NRW und jetzt Präsident des DAeC und des Landessportbundes NRW, Stephan Klett, besuchte, wie früher, das Segelflugforum und begrüßte die Teilnehmer verbunden mit einigen interessanten Informationen zur Struktur des DAeC. Auch unsere neu gewählte Präsidentin, Tamara Neumann, war präsent und begrüßte die Teilnehmer.

Arnaud Hefter, dem D-Kader-Mitglied entwachsen, jetzt beschäftigt bei der Bundeswehr mit Themen der Sportpsychologie, eröffnete den Vortragsreigen mit dem „Thema Körperliche Fitness“ und stellte Fragen zur richtigen Ernährung, die gesund bei hoher biologischer Wertigkeit und Verträglichkeit sein soll. Auch guter Schlaf gehört zur Pilotenfitness, denn er fördert das Immunsystem, erholt Herz und Kreislauf, regeneriert Muskeln und ist Bestandteil des Stoffwechsels. Wie aus den Reaktionen des Auditoriums zu ersehen war, löste Arnaud mit seinem Beitrag viel Interesse aus.

Michael Seischab referierte über „Meteorologische Informatio-

nen im Fluge“ und stellte dabei ein System der Firma LX Navigation vor, das mit Hilfe einer Software und dem Empfang mobiler Daten aktuelle Wetterkarten im Cockpit darstellt, die zudem mit der Flugkarte einschließlich eingezeichneter Flugrouten unterlegt werden können.

Mit dem Titel „Müsliriegel zum Mittag: ein Jahr Sportsoldat“ machte Philip Goralski die Besucher neugierig. Die Zuhörer konnten den Werdegang eines jungen Piloten in einem gekonnten Vortrag verfolgen; angefangen mit der Ausbildung 2008, dem ersten Wettbewerb 2011 und mündend als Sportsoldat 2018. Als solcher zeigte Philip Segelflüge in verschiedenen Gebieten Europas, die oft erst nach mehr als 1000 km endeten.

Tijl Schmelzer erörterte mit dem Titel „Sicherheit beim Segelfliegen“ die relativ großen Gefahren, denen der Segelflieger bei zentralen Wettbewerben ausgesetzt ist. Der Referent ist Mitglied der Nationalmannschaft, der Kommission für Wettbewerbe und nationaler Delegierter bei der IGC im Belgischen Aeroclub. Mit der Darstellung von Statistiken und des Unfallgeschehens bei internationalen Wettbewerben der vergangenen Jahre veranschaulichte er das Thema eindrucksvoll. Sein Fazit ist, dass vorrangig ein angepasstes Regelwerk zu weniger Unfällen führen wird und er schloss sich damit dem Credo des Beitrages zur Flugsicherheit aus dem letzten Segelflugforum an.

Ralf Theos vom Deutschen Wetterdienst (DWD) stellte mit dem Titel „Neues für Segelflieger vom DWD – Programmaktualisierung“ Erneuerungen in der Vorhersagesoftware „Tophtherm“ vor. Damit wird es für den Anwender einfacher, das Wetter zu erkennen. Der sogenannte Boxplot mit eingebauter Zuverlässigkeitsampel signalisiert die Zuverlässigkeit der Wetterprognose.

Karsten Leucker wählte den Titel „C-Kader – Der Weg von der Qualifikation bis zur Weltmeisterschaft“ und weiß wovon er spricht; als ehemaliges Mitglied des C-Kaders, mit großen Wettbewerbserfolgen und als jüngster Trainer des C-Kaders. Er beschrieb mit einprägsamen Bildern und Grafiken die Interaktionen zwischen Trainern und Trainees, wie Betreuung bei internationalen Meisterschaften, Teambildung, Trainingslager, Wintertreffen und Entwicklung zum Übergang in den Seniorenbereich.

Tijl Schmelzer setzte mit seinem zweiten Beitrag „Lange Flüge durch die Beneluxländer“ den Schlussakkord und beeindruckte dabei mit seiner akribischen Flugplanung, der exorbitanten

Länge und Weite seiner durchgeführten Flüge und deren brillanter Analyse. Tjil startete und beendete seine Flüge östlich von Antwerpen. Er bewegte sich durch ein wildes Netz an Lufträumen und litt dabei zusätzlich unter dem Handicap schlechter Thermik in manchen Gebieten. Das alles war kein Hindernis für Flüge mit Rückkehr bis 50 km nordwestlich und südlich von Paris, 50 km südwestlich von Hamburg und in das Erzgebirge, die vielfach über 1000 km gingen.

Die ausgefüllten Fragebögen zeigten, dass die Themen und die Qualität der Vorträge bei den Teilnehmern große Zustimmung fanden. Das nächste Segelflugforum NRW wird bei der LSG Lünen ausgerichtet. Dazu nimmt die Segelflugkommission NRW Vorschläge zu Beiträgen gern entgegen.

Kontakt: Blobel@aeroclub-nrw.de

Sigi Baumgartl, Segelflugkommission

AUSBILDUNG

NO-GO: HANDYS BEIM LAUFENDEN FLUGBETRIEB

Die Teilnahme am laufenden Flugbetrieb erfordert von jedem Einzelnen ständige Aufmerksamkeit und Beobachtung der Abläufe im Flugbetrieb. Die Nutzung von Handy beziehungsweise Smartphone stellt ein Gefährdungspotenzial dar, da jeder dadurch eine direkte und unmittelbare Ablenkung vom Geschehen seines Umfeldes erfährt und sich selbst und auch sein Umfeld damit gefährdet.

Aus gegebenem Anlass wiederholen wir die eindeutige Empfehlung des DAeC-Bundesausschuss Flugsicherheit an alle DAeC-Luftsportvereine und DAeC-Mitglieder: **„Bei aktiver Teilnahme am Flugbetrieb KEINE Handy- bzw. Smartphone-nutzung!“**

Der gegebene Anlass: NRW-Ausbildungsleiter Hermann-J. Hante wurde auf diversen Veranstaltungen darauf angespro-

chen, wie es denn mit der Handynutzung (Facebook, Whatsapp, Twitter etc.) bei den Schülern aussehe bzw. wie man damit umgehen solle. Offensichtlich scheint der „soziale Druck“ vor allem bei den jugendlichen Schülern immens groß zu sein. In jeder Lage und zu jeder Zeit „müsse“ der aktuelle Status bekanntgegeben werden. Das würde sogar so weit gehen, dass selbst beim Windenstart der Impuls bestünde Gespräche annehmen zu müssen ...

Handys und Smartphones sind im Luftsport, mit Ausnahme der Nutzung als Navigationshilfe, nicht zugelassen, beziehungsweise sind zu verbieten. Das Verbot ist nicht auf Schüler zu beschränken, es gilt für JEDEN Teilnehmenden am aktiven Flugbetrieb und ist eine Präventionsmaßnahme zur Unfallvermeidung.

AUSBILDUNGSNEWSLETTER FÜR FLUGLEHRER

Liebe FI-Kollegen, wenn ihr Themen habt, von denen ihr euch vorstellen könnt, dass sie für ein breiteres Publikum interessant

sein könnten, dann schreibt doch einfach eine Info dazu an hante@aeroclub-nrw.de. Wir nehmen gerne eure Anregungen auf.

SAILPLANE RULEBOOK AB APRIL

Die EASA hat eingesehen, dass der Wust an Verordnungen, AMC und GMs für den Segelflug einfach überbordend ist. Allein die Tatsache, dass es zwei Segelfluglizenzen mit zwei unterschiedlichen Medical-Voraussetzungen gibt, zeigt die eigentliche Misere. Letztlich steht das „S“ in EASA für „Safety“, was sich in den Verordnungen aber nicht wiederfindet. Also gibt es nun das „Rulebook Sailplane“. Hier steht alles für den Segelflieger in einem Dokument zusammengefasst. Einher geht die Veröffentlichung mit einigen Neuerungen, von denen hier ein paar Stichpunkte benannt werden:

Lizenz: Ab April 2020 wird es nur noch eine Segelfluglizenz geben: SPL. Den LAPL-S wird es nicht mehr geben. Aber, nur keine Panik: Alle bisherigen Lizenzen behalten ihre Gültigkeit. Es muss keine Lizenz umgeschrieben werden.

Medical: Grundsätzlich wird nur noch das LAPL-Medical für den SPL nötig. Dies gilt für Piloten, SPL-Fluglehrer und auch

SPL-Prüfer. Das Medical 2 wird nur außerhalb Europas benötigt. TMG-Ausbildung: Die TMG-Ausbildung wird in die Segelflugausbildung vollständig integriert. Grundausbildung TMG wird also wieder mit FI-SPL und TMG-Lehrberechtigung möglich. Also alles wieder wie „früher“ vor EASA-Zeiten.

FI-Kompetenzüberprüfung der Segelfluglehrer:

Innerhalb von neun Jahren muss ein FI(S) gegenüber einem vom ATO/DTO-Ausbildungsleiter bestimmten Fluglehrer FI(S) gemäß Vorgaben der Behörde seine Schulungsfähigkeit „demonstrieren“. Eine Kompetenzbeurteilung durch FE(S) oder FIE(S) ist nicht mehr erforderlich.

Dies sind in aller Kürze ein paar der wichtigsten Eckpunkte des „Sailplane Rulebooks“. Eine komplette Zusammenfassung wird es geben, sobald die Regeln offiziell geworden sind.

Text: Hermann-J. Hante, NRW-Ausbildungsleiter

WINTERTREFFEN 2019

Am 07.12.2019 fand der traditionelle Austausch mit den Jugendleitern und Jugendleiterinnen aus NRW statt



Die Luftsportjugend NRW freut sich auch in diesem Jahr über die zahlreiche Teilnahme und den konstruktiven Austausch.

Es bot sich sowohl für die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen aus der Geschäftsstelle als auch für die Jugendleiter und Jugendleiterinnen wieder die Möglichkeit, sich über aktuelle Themen im Luftsport und die Kinder- und Jugendarbeit im Verein auszutauschen. Nachdem einige wichtige Themen besprochen wurden, konnten nun alle mit neuen Aufgaben in das Jahr 2020 starten. Um weitere Projekte zu planen, von denen Ihr schon bald hören werdet, traf sich das J-Team bereits eine Stunde früher.

Auch die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle nutzten den Tag und begannen bereits am frühen Morgen mit dem Abschluss des Jahres 2019 und mit der Planung für 2020.

Wie es die Tradition verlangt, haben wir im Anschluss alle gemeinsam den Dortmunder Weihnachtsmarkt besucht und den Abend gemütlich ausklingen lassen.

SAVE THE DATE

Gerne möchten wir Euch bereits
jetzt zum nächsten
**Luftsportjugendtag und
Wintertreffen vom 12.-13.12.2020**
in Duisburg einladen!

EIN J-TEAM...

- ... ist ein zwangloser Zusammenschluss von jungen Menschen bis 27 Jahre
- ... plant und setzt eigene Projekte um
- ... organisiert Veranstaltungen und Aktionen
- ... engagiert sich in der Jugendarbeit
- ... wird nicht (wie zum Beispiel ein Jugendvorstand) gewählt
- ... ermöglicht den Mitgliedern einen jederzeitigen Ein- und Ausstieg
- ... berechtigt zum Mitmachen ohne Mitgliedschaft im Verein
- ... muss einem Verband, Bund oder Verein zuzuordnen sein
- ... arbeitet eng mit der Landesjugendleitung zusammen

Ihr habt Interesse in unserem J-Team aktiv zu werden?
Dann wendet Euch an sarah@lsj.de oder an nina@lsj.de !

WUSSTEST DU SCHON?

Du hast die letzte LSJ-Veranstaltung so richtig genossen, weil du dachtest, dass du aufgrund deines Alters im Jahr 2020 nicht mehr teilnehmen kannst? Dann haben wir eine gute Nachricht für dich! Wir haben unsere Jugendordnung geändert und unsere Altersstruktur auf 27 Jahre hochgesetzt. Das bedeutet, dass an unseren Veranstaltungen alle Mitglieder teilnehmen können, die das 27. Lebensjahr noch nicht vollendet haben.

„ZEIG DEIN PROFIL“: PROJEKT FÜR DIE KINDER- UND JUGENDARBEIT IM SPORTVEREIN

Bericht über die Maßnahme bei der Flugsportgemeinschaft Datteln Bork e. V.



Das erstellte Vereinsprofil der FSG Datteln-Bork e. V.

Aufmerksam auf das Projekt „Zeig Dein Profil“ wurden wir Anfang 2019 bei einem Pressesprecherseminar des Aero-club NRW, bei dem wir uns ausgiebig über Möglichkeiten und Förderprogramme informieren konnten. Die Idee bei „Zeig Dein Profil“ ist, dass sich Vereine mit ihren Angeboten, Strukturen, Netzwerken und Mitgliedern bewusst auseinandersetzen.

Nach kurzer Rücksprache mit unserem Vorstand kam das Okay und wir setzten uns mit der Jugendbildungsreferentin Nina Int-Veen in Verbindung. Ein erstes Arbeitsgespräch wurde vereinbart und es fanden sich zahlreiche Interessenten aus unserem Verein, die am Projekt mitwirken wollten. Im Oktober 2019 war es dann soweit. Rund ein Dutzend interessierte Mitglieder, vom Vorstand bis zum Jugendlichen, fanden sich am Flugplatz zum ersten Workshop ein. Allein diese Teilnehmerzahl zeigte uns, dass wir die Wichtigkeit eines solchen Projektes korrekt wahrgenommen hatten. Nina stellte uns alle Möglichkeiten vor und moderierte den

Nachmittag hervorragend. Schnell konnten wir in verschiedenen Arbeitsgruppen erste Ergebnisse zusammentragen. Der so gewonnene Überblick des Ist-Zustandes zeigte uns deutlich, wo wir bereits gut aufgestellt sind, aber auch, an welchen Stellen noch Verbesserungspotenzial schlummert. So konnten wir am Abend unser vereinsinternes Sportprofil mithilfe einer Arbeitsmappe auf einem großen Plakat zusammenstellen. Viele Punkte wurden schon sehr konkret angesprochen. Unter anderem stellte sich heraus, dass unsere Jugendgruppe im Grunde genommen kaum eigene Aktivitäten durchführt. Hier wurden direkt Lösungen erarbeitet, die der Vorstand mit unterstützen möchte. Natürlich besteht das Vereinsleben nicht nur aus dem Flugsport. Auch außerhalb der Fliegerei möchten wir mehr Aktivitäten anstreben. So kamen aus der Jugendgruppe ein paar gute Ideen für sportübergreifende Aktionen. Es wurde

**BEWERBT
EUCH JETZT!**

AUSSCHREIBUNG 2020

Auch ihr möchtet eure Kinder- und Jugendarbeit im Verein weiterentwickeln und euch beraten lassen? In diesem Jahr sind wir erneut Kooperationspartner in dem Projekt „Vereinsentwicklung 2020 – Zeig dein Profil“. Wir freuen uns mitteilen zu dürfen, dass wir zehn weitere Vereine in ihrer Vereinsarbeit profilieren und unterstützen können.

Schickt einfach eine E-Mail an nina@lsj.de oder ruft an unter 0203 77844-32. Bewerbungsschluss ist der 30.04.2020. Es können maximal 10 Vereine teilnehmen. Die Zusagen werden in der Reihenfolge der Bewerbungen zugeteilt. Die Teilnahme ist kostenlos.

ein gemeinsames Kartfahren geplant, welches im Januar mit reger Beteiligung von Jung und Alt bereits umgesetzt wurde. Aber auch die Präsenz am eigenen Platz wollen wir deutlich verbessern. Eine der hieraus entstandenen Aktionen ist das Jugendvergleichsfliegen, das wir in diesem Jahr bei uns in Borkenberge ausrichten. Hier zeigt sich, dass ein solcher Wettbewerb gute Zusammenarbeit auch vereinsübergreifend erfordert, denn wir sind ja nur einer von insgesamt neun Vereinen am Platz. Die Planungen sind im vollen Gange und die Vorarbeiten laufen gut an. Erste Sponsoren konnten wir bereits gewinnen. Das Catering wurde schon vorbereitet und erste Kontakte zur lokalen Presse aufgenommen. Wir erhoffen uns von diesem Wettbewerb auch, dass die Presse uns mehr Aufmerksamkeit widmet und der Segelflug deutlicher in der lokalen Öffentlichkeit wahrgenommen wird. Denn auch hier müssen wir natürlich an den Nachwuchs denken. Ein Problem, mit dem viele Vereine heutzutage zu kämpfen haben, denn die Zahlen der Mitgliedschaften sind derzeit leider rückläufig.

Wichtig für ein solches Projekt ist aus unserer Sicht, dass kontinuierlich an der Umsetzung aller Ideen gearbeitet wird, konkrete Termine und Maßnahmen festgelegt werden

und ein Kernteam, bestehend aus Jugendvertretern und dem Vorstand, die Koordination der Arbeiten übernimmt. Uns allen ist klar, dass mit dem initialen Workshop und dem Projekt „Zeig Dein Profil“ nur der Startschuss gegeben wurde. Die Liste der Ideen und deren mögliche Umsetzung ist lang und sie lebt natürlich auch von neuen Maßnahmen. Erste Erfolge haben wir nun bereits hinter uns und viele weitere Maßnahmen sind in Planung, wie beispielsweise ein Fliegerlager, Sunrise- und Sunset-Fliegen oder kleinere interne Wettbewerbe. Zur Mitgliederwerbung stehen Termine in Schulen oder bei lokalen Veranstaltungen an. Die Flugsaison hat noch nicht begonnen, aber wir arbeiten bereits jetzt intensiv daran, unsere Jugendarbeit und unser Sportprofil aktiver in der Öffentlichkeit zu zeigen.

Unser Fazit bisher: Die Maßnahmen laufen gut an. Eine engere Zusammenarbeit zwischen Jugendgruppe und Vorstand ist in Arbeit. Konzepte im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit sind in Planung. Das Projekt „Zeig dein Profil“ konnte uns gut bei der Ist-Analyse zum Stand unseres Vereins helfen und hieraus Maßnahmen zur Verbesserung unseres Sportpotenzials ableiten.

Text: Guido Hartmann, FSG Datteln Bork e. V.



Jugendvergleichsfliegen 2020 NRW

04.-06. September 2020

Flugplatz Borkenberge

Segelflug - Vereine des EDLB's

Der erste Wettbewerb für junge Piloten!

04.09.2020	
Anmeldung	13.00
Einweisungsflüge	13.00
Abendessen	19.00
Briefing	20.00

05.09.2020	
Frühstück	06.00
Startbereitschaft	07.00
Abendessen	19.00
Party	20.00

06.09.2020	
Frühstück	09.30
Siegerehrung	11.00

Teilnahmebedingungen

Mitglieder im Alter von 14 bis 27 Jahren mit einer SPL/ LAPL(S)-Lizenz oder C-Prüfung. Lies Dir alle weiteren Bedingungen unter www.lsj.de gut durch!

FLIEGER-KIBAZ



Das Kinderbewegungsprogramm rund um die Fliegerei

Ihr wollt die Fliegerei 3-6 Jährigen näherbringen? Dann habt ihr jetzt mit dem Flieger-Kibaz die Möglichkeit! Kooperiert mit einer Kindertagesstätte und begeistert die kleinen Piloten unter euch!

Dieses Kinderbewegungsabzeichen wurde speziell für den NRW-Luftsport vom AEROCLUB I 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, sondern die Persönlichkeitsentwicklung der Kinder im Vordergrund. Durch die einzelnen Stationen werden verschiedene Entwicklungsbereiche, wie z.B. Motorik und Wahrnehmung, spielerisch geschult.

Für die Durchführung eines Flieger-Kibaz´ sind keine besonderen Materialien erforderlich – Alltags- und Sport-

materialien sowie Gegenstände am Flugplatz reichen vollkommen aus. 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 dessen Begleitpersonen für die Fliegerei zu begeistern und somit gegebenenfalls neue Mitglieder zu gewinnen, sondern leistet einen öffentlichen Beitrag zur individuellen Persönlichkeitsentwicklung und bietet eurer Jugendgruppe eine neue Projektmöglichkeit. Materialien wie Urkunden, Handbuch mit den verschiedenen Bewegungsstationen, Hinweise zur Planung und Durchführung bekommt ihr kostenlos beim AEROCLUB I NRW e. V.

SCHÜLERFLUG-GEMEINSCHAFTEN

Aus dem Unterricht rein ins Cockpit

Schülerfluggemeinschaften (SFG) sind allgemeine Schülersportgemeinschaften im Luftsport, die auf der Kooperation zwischen einem Luftsportverein und einer Schule basieren.

Die Schüler/innen erlernen theoretische sowie praktische Grundlagen z. B. im Bereich Modell- und/oder Segelflug und erhalten einen Einblick in die verschiedensten Aufgaben eines Luftsportlers. Im Idealfall läuft eine SFG über mehrere Jahre und soll das Interesse der Schüler/innen am Luftsport wecken. Holt euch jetzt kostenloses Infomaterial beim AEROCLUB I NRW e. V. und startet eure SFG!

Text: Janina Nentwig



Ansprechpartnerin Flieger-Kibaz und SFG:

Janina Nentwig

Fachkraft

„NRW bewegt seine KINDER!“

Tel.: 0203 / 77844-31

E-Mail: nentwig@aeroclub-nrw.de

LUFTRAUMTAG NRW 2020



Im Technologiezentrum Tectrum in Duisburg fand der diesjährige Luftraumtag NRW statt

Was gibt's Neues im Luftraum 2020? Das konnten alle 180 Gäste beim Luftraumtag am 15. Februar in Duisburg erfahren. Das Team der Referenten hatte wieder neue Vorträge im Gepäck und informierte umfassend über Hintergründe der Luftraumänderungen, neue Verfahren und Sicherheitsthemen. Vorweg: In NRW wird dieses Jahr kein Luftraum in seinen Ausmaßen geändert. Ansonsten findet ihr auf den neuen ICAO-Karten geänderte Lufträume in Berlin (ab 04. November 2020), Leipzig, Dresden, Nürnberg, Frankfurt und München. Ganz neu in Berlin und Leipzig sind HX-Elemente in den geschützten Lufträumen. Dort werden die C/D Lufträume nur anflugseitig aktiviert und auf der Abflugseite großteils deaktiviert. Das erfolgt automatisch in Abhängigkeit der Betriebspiste. Der aktuelle Luftraumstatus wird über eine ATIS-Frequenz ausgestrahlt oder über FIS bekannt gegeben.

Das Prinzip ähnelt dabei den Segelflugsektoren, es ist ständige Hörbereitschaft erforderlich, und wenn ein Luftraum wieder aktiviert wird, ist dieser innerhalb von 10 Minuten zu verlassen. Die Hörbereitschaft ändert sich übrigens auch in den TMZ-Lufträumen. Die bisherige freiwillige Hörbereitschaft soll ab Ende März verpflichtend werden. Die genaue Ausgestaltung der Verpflichtung liegt aber noch nicht vor. Ein brandaktuelles Thema sind auch die Drohnen als neue Luftraumnutzer. Die beschleunigte Einführung der „U-Space Regulation“ stellt die gesamte bemannte Luftfahrt und ihre Behörden vor eine enorme Herausforderung. Der politische Druck neue Lufträume für Drohnen einzurichten ist sehr groß und hier sind neben den Verbänden auch alle Luftsportler gefragt, bei ihren Bundestags- und Europaabgeordneten unseren Luftraumanspruch klar zu stellen!

Neue Technologie kann für uns aber auch sehr nützlich sein. Der DAeC und die FH Aachen wollen in einem Projekt die Praxistauglichkeit zur Kollisionsvermeidung von ADS-B für den Luftsport und die Interoperabilität mit anderen Technologien erforschen. Die leider viel zu hohen Opferzahlen (über 140 Tote durch Mid-Air-Collisions in den letzten 10 Jahren) machen es endlich erforderlich, ein Kollisionswarnsystem zu schaffen, das von allen Luftfahrzeugkategorien genutzt werden kann und für alle bezahlbar ist.

Auch im nächsten Jahr wollen wir wieder einen Luftraumtag anbieten und freuen uns auf viele Gäste. Alle Luftraumänderungen aus dem Vortrag findet ihr auf der Website vom Aeroclub NRW.

Text: Habbo Brune; Foto: Boris Langanke

TECHNIK

WINTERARBEIT – ABER SICHER!

Anfang Januar war es so weit: Der Lehrgang zum Zellenwart Z2, also zur Kunststoffbauweise, fand kompakt an zwei Wochenenden in Aldenhoven statt. Nicht zum ersten Mal, die Anfänge dieser traditionellen Veranstaltung gehen bereits auf das Jahr 1986 zurück, als damals noch Kurt Schmidt und Ferdinand Ollfisch die ersten Lehrgänge tief im Westen initiierten. Damals gab es nur Wochenlehrgänge in Oerlinghausen, was nicht nur zu Urlaubsbustravelverlust führte, sondern auch für die Eifeler eine weite Anreise bedeutete. Die Segelfluggruppe Nordstern e. V., ansässig auf dem zur Zeit im Umbau befindlichen Flugplatz Aachen-Merzbrück, stellt seither immer wieder selbstlos ihre Werkstatt für diese wichtige Nachwuchsförderung zur Verfügung, und das mitten im Winter, wenn eigentlich die eigenen Flieger zur Wartung dort sein sollten. Es wäre daher wünschenswert, wenn sich weitere Vereine daran beteiligen würden, denn immer noch gibt es zu wenige Lehrgänge vor Ort.

Das bewährte Team, bestehend aus dem Prüfer Christian Kroll, seinem Sohn Christoph, Herbert Schütz und Michael Lenz,



Referententeam mit den Teilnehmenden des Lehrgangs in der Werkstatt auf dem Flugplatz Aachen-Merzbrück

brachte uns neun Piloten und drei Pilotinnen (!) die gesamte Thematik der Wartung und Reparatur an FVK-Flugzeugen angenehm praxisbezogen nah. So wurde beispielsweise an einer ASK21 die Ursache eines quietschenden Lagers im Flü-

gel mittels Endoskop ermittelt und der Flügel dazu nicht nur kurzerhand aufgefräst, sondern auch im Lehrgang gleich wieder anschaulich Schritt für Schritt komplett repariert. Auch die aktuelle TM 41 (Risse in der Verklebung der flügelseitigen Wurzelrippen ASK21) wurde uns gezeigt. Zur Schadenermittlung wurde uns ein Einsitzer vorgelegt, der reifenschonend auf dem Bauch gelandet war.

Etwas Überwindung kostete es uns, einfach mit dem Hammer Löcher in einen Cirrusflügel zu hauen – sowas macht man einfach nicht, auch wenn das ein Bruchstück war. Unter Anleitung unserer Ausbilder wurden alle Löcher wieder von uns selbst sorgfältig geschlossen.

Da im Winter der Grundstein zur Flugsicherheit der nächsten Saison gelegt wird, wurden wir auf sehr viele mögliche Fehler hingewiesen. Diese Erfahrungsberichte aus dem echten Ver-

einsleben weiterzugeben, liegt Herbert und Christian besonders am Herzen. So wurden wir in Christians „Little Shop of Horrors“ mit zahlreichen, von ihm als Prüfer gesammelten erschreckenden Exponaten konfrontiert.

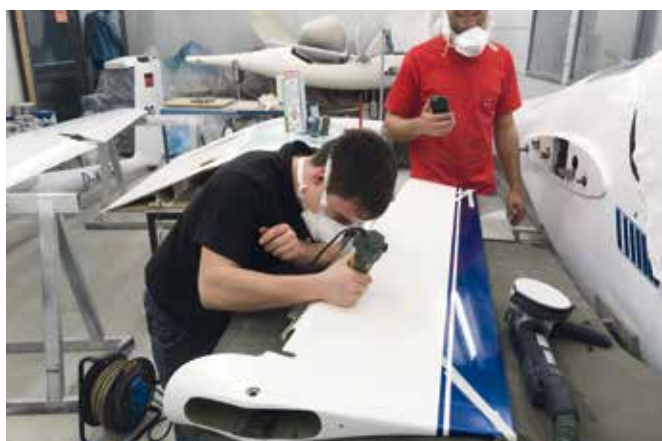
Eine interessante Exkursion nach Merzbrück gab es auch noch. Der dort ansässige LTB, die Aeroconcept GmbH, unterstützte den Lehrgang wiederholt nicht nur mit Material, sondern stellte auch seine Räume zur Verfügung, wo wir gemeinsam eine korrekte Schwerpunkt-Wägung durchführen konnten.

Die angenehme Abwechslung zwischen Theorie und Praxis machte uns allen Spaß. Unser besonderer Dank gilt Nordstern, Aeroconcept und natürlich unseren Lehrern, von denen wir viel gelernt haben.

Text: Irene Kesper, FTHA

Foto: Herbert Schütz

WERKSTATTLERLEHRGANG



Praxisarbeit in der Werkstatt beim Technischen Lehrgang

Anfang vergangenen Jahres hatte Emil Pluta (Teflon) beschlossen, in Würselen vom 19. bis zum 24.03.2019 einen Werkstattleiterlehrgang auszurichten. Organisiert wurde dieser über den AEROCLUB NRW, unseren Landesverband, in dem Teflon im technischen Ausschuss sitzt. Ausrichtender Verein war die Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen e. V. (FVA). Eingeladen wurde NRW-weit sowie innerhalb der Idaflieg.

So begab es sich, dass wir uns an einem Dienstagmorgen mit ungefähr zehn anderen begeisterten Segelfliegern an der Werkstatt getroffen haben. Sehr gefreut haben wir uns über den Besuch zweier Dresdener Akaflieger, Flossen und Dübel, die bei Teflon und Leo auf dem Sofa unterkommen konnten. Nachdem die Teilnehmer willkommen geheißen wurden, hat Spargel den Lehrgang mit dem theoretischen Teil eröffnet. Spargel legte den Schwerpunkt auf die Materialien und deren Verarbeitung sowie die Reparaturverfahren im Kunststoff-Flugzeugbau. Darüber hinaus wurden rechtliche Hintergründe, die bei der Verwendung der Materialien zu beachten sind, beleuchtet. So ging Spargel unter anderem auf die Verbindungsmechanismen unterschiedlicher Harzsysteme sowie auf die Eigenschaften der verschie-

denen Fasermaterialien ein. Ausführlich wurden auch Risiken und unerwartete Ergebnisse, zum Beispiel verursacht durch die Verwendung von Materialien verschiedener Hersteller, besprochen. Ein Beispiel dafür ist die Verwendung unterschiedlicher Schichten auf den Fasern. Entsprechend dem fortgeschrittenen Niveau der Teilnehmer im Kurs wurden die Themen im Detail durchdiskutiert und an Beispielen erläutert. So ist es zu einem regen Erfahrungsaustausch gekommen, bei dem interessante Reparaturmethoden und Hilfsmittel angesprochen wurden. Im praktischen Teil wurden dann anschließend häufige und weniger häufige Wartungsprozesse inklusive deren Dokumentation durchgearbeitet und erklärt. Am ersten Tag wurde das Ruderrestmoment von Quer- und Seitenrudern vermessen und die zugehörige Dokumentation durchgesprochen. Weiterhin wurde eine Dichtigkeitsprüfung am Drucksystem eines Flugzeugs sowie an den Instrumenten durchgeführt. Die dafür notwendigen Werkzeuge wurden erklärt und vorgeführt. Am zweiten Tag ging es nach einem weiteren Theorieblock über Kunststoffverarbeitung an das Laminieren. Dabei wurde an einer Form für ein Höhenleitwerk gezeigt, wie man mit Hilfe von Schaumstoff und Vakuum einen Sandwichaufbau laminiert. Der dritte Tag wurde von Spargel mit häufig in Vereinen auftretenden Reparaturen eingeleitet. Als besonderes Beispiel ist er auf eine Technische Mitteilung von Alexander Schleicher Flugzeugbau eingegangen. Diese bezieht sich auf die Reparatur der Wurzelrippen einer ASK 21, die bei möglicherweise auftretenden Rissen und Blasen erforderlich wird. Komplex ist diese Reparatur wegen der direkten Nähe zum Holm sowie wegen der verwinkelten Flächen. Ein ASK 21-Bruchflügel ermöglichte es den Teilnehmern, die genannte Reparatur am Nachmittag praktisch zu erproben. Weiterhin wurde von allen Teilnehmern eine Wägung eines Flugzeugs durchgeführt, ein Einstellbericht erstellt und die Flügelbiegeschwungungszahl gemessen. Diese Befunde wurden dann vollständig dokumentiert, so dass jeder Teilnehmer auch die papierseitigen Prozesse nicht nur vorgeführt bekommt, sondern auch selbstständig ausführt. Am Freitag wurde das Seitenruder eines Arcus, das einen Schaden an der Hinter-

kante aufwies, erfolgreich repariert. Damit war es den Teilnehmern möglich, einen realen Fall zu bearbeiten. Um die Reparatur eines Sandwichaufbaus mit Beschädigungen in Schaum und Beul-Lage zu zeigen, durfte die Hälfte des Teams eine ASK 21-Bruchfläche beschädigen und im Anschluss wieder aufbauen. Dabei wurde die Reparaturstelle so groß geschnitten, dass auch Lagerböcke durch die Rippen hindurch hätten getauscht werden können. Durch das Zerschlagen der Fläche mit einem Hammer waren zum Teil sehr große Weißbrüche in den Lagen

entstanden. Die Reparaturen nahmen zwei Tage in Anspruch. Am letzten Tag wurden dann in einer theoretischen Prüfung der sichere Umgang mit auftretenden Schäden und der erforderlichen Dokumentation sowie die Kenntnis über den rechtlichen Rahmen abgefragt. Nach bestandener Prüfung konnten alle Teilnehmer glücklich und mit viel neuem Wissen und Erfahrungen im Gepäck ihre Heimreise antreten.

Text: Leo Girbig; Foto: Emil Pluta

RÜCKBLICK LUFTSPORTTAG NRW 2019: WAHLERGEBNISSE

Am 24. November fand in der Stadthalle Kamen der Luftsporttag NRW statt. Ab 10 Uhr tagten die Sportfachgruppen,

um 14 Uhr begann der festliche und im Anschluss dann der parlamentarische Teil des 70. Verbandstags NRW.



von links: Emil Pluta, Dr. Karl-Dieter Lerch, Tamara Neumann, Evelyn Höfs, Matthias Podworny



von links: Präsidentin Tamara Neumann, Ehrenpräsident Stefan Klett

SEGELFLIEGERTAG NRW

Dr. Karl-Dieter Lerch bleibt weiterhin im Vorstand der Segelflugkommission NRW. Neuer Vertreter der jungen Generation ist Jonas Lademann.

FALLSCHIRMSPRINGERTAG NRW

Gerhard Währisch ist seit 2013 der Vorsitzende der Fallschirmsportkommission NRW. Die Delegierten des Fallschirmsporttages wählten ihn erneut für die nächsten drei Jahre.

VERBANDSTAG NRW

Der Verbandstag wählte Tamara Neumann zur Präsidentin des AEROCLUB | NRW e. V. Neuer Vizepräsident Technik ist Emil Pluta. Evelyn Höfs ist erneut zur Schatzmeisterin gewählt worden. Die Rechnungsprüfer haben sich neu aufgestellt: Gewählt wurden Enno Cramer und Dieter König, ihre Stellvertreter sind Sascha Kujath und Erich Mock. Die Landesjugendleitung NRW wählte im September Laura Blega zur Landesjugendleiterin. Der Verbandstag bestätigte sie in ihrem Amt.

Die Delegierten des Verbandstages ernennen Stefan Klett zum Ehrenpräsidenten des AEROCLUB | NRW. Das Amt „Ehrenpräsident“ ist die höchste Präsidentenehrung, die die Ehrungsordnung des Verbandes vorsieht. Nach Dr. Kurt Plank ist Stefan Klett der zweite Präsident, den der AEROCLUB | NRW zum Ehrenpräsidenten ernennt.

FLUGSICHERHEITSCOACH (FSC)

Sicherheitsmanagement hat sich seit Jahrzehnten entwickelt, und entwickelt sich glücklicherweise immer noch weiter. ‚Peitsche und Karotte‘ sind nicht mehr zeitgemäß, und führten auch selten zu einem ausreichendem Flugsicherheitsniveau. Heute geht es um: Wissen, Bewusstsein, Beteiligung, Kommunikation, Kultur, Struktur, Zusammenarbeit & Interaktion, Rückmeldung, Selbstreflexion, Lehren & Lernen, Fortlaufende Verbesserung, Aufschwung, ‚Resilienz‘.

Also um: Menschen!

Alle Menschen machen Fehler; du und ich auch. Gestern, heute, und auch morgen wieder. Fehler machen ist menschlich. Und es ist besser, dass wir uns darüber bewusst sind. „Lerne von, und lache über meine Fehler; dann brauchst du sie selber nicht mehr zu machen ...“

Lustig, aber mit einem sehr ernsthaften Unterton, frage lieber: wieso, weshalb, warum? Jemanden verurteilen ist einfach und das machen wir auch gerne, denn hinterher ist man immer schlauer ... Aber daraus lernen wir nichts, und

verhüten in Zukunft auch keine Unfälle. Warum hat jemand sich seinerzeit in dieser bestimmten Situation so entschieden? Er oder sie ist morgens nicht aufgestanden und hat sich vorgenommen: „So, heute verursache ich mal einen Unfall.“ Trotzdem ist es ‚passiert‘.

Und was funktioniert gut? Es ist wichtig zu wissen, was gut funktioniert, damit wir von den Erfolgen auch lernen können. Von reaktiv hin zu proaktiv. Von zurückschauen hin zu antizipieren. Von Konsumenten zu Produzenten. Von Opfer zu Macher: Was ist mein Anteil? Wie schaffen wir und wie gestalten wir eine Flugsicherheit 2.0?

Gerne unterstütze ich als Flugsicherheitscoach des AERO-CLUB | NRW e. V. die Mitgliedsvereine auf dieser Strecke. Beispielsweise mit interaktiven Workshops Human Factors & Safety Management. Zentral organisiert über den Verband, bei Fluglehrerfortbildungen, aber auch vor Ort bei Vereinsveranstaltungen.

Kontakt: Erik Engelsman, Flugsicherheitscoach (FSC), E-Mail: engelsman@aeroclub-nrw.de

Text: Erik Engelsman

EINSTIEG IN DIE SAISON MIT SIMULATORTRAINING

Oerlinghausen, als Stützpunkt der Sportfördergruppe Segelflug der Bundeswehr, konnte Anfang Februar die „neuen“ Sportsoldaten Tobias Pachowsky, Eric Schneider, Tom Wetzels und Paul Wissmann begrüßen. Ungefähr zeitgleich werkelte eine Gruppe um den Schulleiter der Segelflugschule, Stephan Olessak, und Geschäftsführer des Aeroclub NRW, Boris Langanke, in einem Raum der Flugschule. „Wir bauen hier gerade die neuen Simulatoren auf“, hieß es. Aha, soweit, so gut! „und wie können wir die nutzen“, war sofort unsere Frage. Die Simulatoren werden zukünftig eingesetzt, um mit Fußgängern einen Einstieg in die Faszination Luftsport zu erproben und bieten Flugschülern ein realitätsnahes Trainingsmedium. Auch für die ambitionierten Streckenflieger kann der Simulator als perfektes Wintertraining dienen.

Nach einer kurzen Einweisung, ausgestattet mit Virtual-Reality-Brille und Südfrankreich Topographie, ließen wir uns das Angebot zu diesem überraschenden Ausflug in das Panorama der überwältigenden Gebirgszüge nicht zweimal sagen und nahmen schnell in den bequemen Sitzen Platz.

Als überraschend empfanden wir die durchaus realitätsnahe Steuerung, welche nicht nur durch die Anordnung der Bedienelemente wie Bremsklappen, Wölbklappen oder sogar Ausklinkhebel, sondern auch durch die Beweglichkeit des Sitzes gegeben war. Für uns Sportsoldaten gilt es nun die in Condor



Die Sportsoldaten testen die Simulatoren. Stephan Olessak (2. Reihe links) und Erik Engelsman freuen sich über den ersten Test unter realistischen Bedingungen. Foto: Boris Langanke

dargestellte Bergwelt Südfrankreichs zu erkunden und kennenzulernen, um dann Anfang März gut vorbereitet in die reale Welt des Bergfliegens einzutauchen.

An dieser Stelle möchten wir uns bei der Flugschule Oerlinghausen bedanken, dass wir die vier Simulatoren zur Saisonvorbereitung nutzen dürfen.

Text: Team Sportsoldaten 2020

Vizepräsident **EMIL PLUTA**

E-MAIL: PLUTA@AEROCUB-NRW.DE

ZUR PERSON - ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Ehrenamtliche Tätigkeiten

- Seit 2014 Mitglied der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen (1920) e. V. davon zwei Jahre als Vorstand
- Seit 2018 Mitglied im Technischen Ausschuss (AEROCUB | NRW)
- Seit November 2019 Vizepräsident Technik & Luftraum

Fliegerischer Background

- 2014 als Späztünder Beginn der Ausbildung zum Segelflugzeugführer (SPL)
- Seit 2017 Segelfluglizenz (SPL)
- Seit 2018 Motorsegler- (TMG) und Kunstflugberechtigung
- Seit 2020 Ausbildung Motorflugschein

Berufliche Chronologie

- Student des Wirtschaftsingenieurwesens in Aachen

VIER FRAGEN AN EMIL PLUTA

Emil, seit dem Verbandstag im November 2019 bist Du der neue Vizepräsident Technik des AEROCUB NRW. Was hat sich seitdem für Dich geändert?

Bahnfahrten von Aachen nach Duisburg sind auf jeden Fall häufiger geworden. Bereits über die Mitarbeit im Technischen Ausschuss des AEROCUB konnte ich interessante Kontakte knüpfen, mich im Rahmen der Verbandsarbeit engagieren und viele Eindrücke sammeln. Als Mitglied des Präsidiums sind das zeitliche Engagement aller drei Komponenten noch deutlich intensiviert worden. Ein reger Austausch mit Julian Hilbig im operativen Bereich der Technischen Betriebe und die Arbeit mit dem Technischen Ausschuss zur Behandlung Technischer Fragestellungen und der Technischen Ausbildung bilden den Kern meiner Tätigkeiten.

Was sind Deine Ziele?

Mein Hauptziel ist das Wieder-Etablieren der Technik unseres Landesverbandes, sodass wir unseren Mitgliedern wieder kompetent und akkurat bei technischen Fragestellungen zur Seite stehen können. Dies schaffen wir nur über eine geordnete Struktur unserer Technischen Betriebe (CAMO, Instandhaltungsbetrieb) und der Einbindung unseres ehrenamtlichen Gremiums in Form des Technischen Ausschusses. Jede unserer Luftsportarten basiert auf technischen Grundsätzen. Somit besitzt auch jedes Mitglied eine gewisse Verantwortung zur ordnungsgemäßen Handhabung der Luftfahrzeuge und Ausübung möglicher technischer Arbeiten. Der Verband dient dabei als Stütze mit akkurater Informationspolitik und einem umfangreichen Angebot für seine Mitglieder.

Welche Themen, Aufgaben oder Schwerpunkte siehst Du für die Technik des AEROCUB NRW?

Luftrechtlich ereilen uns im Jahr 2020 für die Technik einige Änderungen. Im Lizenzwesen führt die Verordnung 2018/1142 zur europäischen Harmonisierung der Prüferlizenzen, wo-



durch auch Inhaber/innen eines Technischen Ausweises profitieren können. Ein entsprechender Beitrag hierzu ist im Be-

reich Technik der Website zu finden. Darüber hinaus kommen endlich luftrechtliche Vereinfachungen für unsere Allgemeine Luftfahrt zum Tragen mit der Einführung des Part-ML. Hierzu werden wir euch auf der Internetseite auf dem Laufenden halten. Für die Technischen Betriebe gilt: wir müssen unsere Strukturen optimieren, um eine operativ professionelle und dauerhafte Einsatzfähigkeit zu gewährleisten.

Worin liegen die Stärken, Herausforderung und das Entwicklungspotential?

Eine gute Grundlage existiert. Packen wir es gemeinsam an. Ich sehe die Ausgangssituation der Technik im Hier und Jetzt, von der aus wir aktiv deren Zukunft gestalten können und müssen. Ich habe hierzu stets ein offenes Ohr für konstruktive Vorschläge und Anmerkungen. Unsere Technischen Betriebe und die Technische Ausbildung sind eine einzigartige Kombination und Basis. Bringen wir die Technik für alle Mitglieder nutzbar in Stellung für die Zukunft.

RESSORT II: TECHNIK, LUFTRAUM AUFGABEN UND ZIELE

Die Aufgabe des Ressorts besteht darin, unseren Mitgliedern im Bereich der Technik eine unterstützende Plattform für die sichere Durchführung ihres Luftsports zu bieten. Dies schließt sowohl die Betreuung der Luftfahrzeuge im Bereich Lufttüchtigkeit als auch die Versorgung der Mitglieder mit relevanten technischen Informationen und Schaffung technischer Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten auf Verbandsebene.

Der Großteil dieser Arbeit findet im Bereich der Technischen Betriebe (CAMO und Instandhaltungsbetrieb) des Verbandes statt und wird von den hauptamtlich beschäftigten Mitarbeitern in der Geschäftsstelle geleistet.

Ergänzend arbeitet der Technische Ausschuss in allen technischen Belangen (technische Veröffentlichungen, Gesetzesänderungen, Aus- und Fortbildungsbedarf) zu und hält engen Kontakt zu den Mitgliedern, um diese über aktuelle Themen zu informieren und den Bedarf der Mitglieder zu ermitteln und erkennen.

Der Ausschuss „Unterer Luftraum“ beschäftigt sich stellvertretend im Verband zur Information und Beratung unserer Mitglieder in Luftraum-Fragen. Neuerungen und temporäre Beschränkungen werden so an die Mitglieder vermittelt und es wird ein aktiver Beitrag zum sicheren Bewegen im Luftraum geleistet.

Ansprechpartner in der Geschäftsstelle:

Julian Hilbig, Leiter CAMO, Tel. 0203 / 77844-25, E-Mail: hilbig@aerocub-nrw.de

Ansprechpartner Ausschuss „Unterer Luftraum“:

Habbo Brune, E-Mail: luftraum@aerocub-nrw.de

Präsidentin TAMARA NEUMANN

E-MAIL: NEUMANN@AEROCLUB-NRW.DE

ZUR PERSON - ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Ehrenamtliche Tätigkeiten

- Präsidentin seit 2019
- Qualitätsmanagerin seit 2017
- Vizepräsidentin Technik 2017 bis 2019
- 2010 Ausbildung zur Sprachprüferin zur Bestätigung der Sprachkenntnisse von Piloten nach „FCL.055 Sprachkenntnisse“. Seitdem Tätigkeit als Sprachprüferin für die LTO 010 des DAeC
- 1995–2010 Tätigkeit als Ausbilderin im Funksprechverkehr zur Erlangung des BZF I, BZF II sowie AZF
- In den 1980er Jahren Mitglied der Landesjugendleitung
- In den 1970er Jahren Jugendleiterin der Flugsportgruppe Lünen

Fliegerischer Background

- Segelflug aktiv seit 1980
- Motorflug SEP aktiv seit 1994, Erwerb PPL-A
- Seit 1994 Motorseglerflug TMG aktiv seit 1993, Erwerb PPL-B
- Seit 1978 Segelflug, Erwerb PPL-C
- seit 1965 Mitglied in der Flugsportgruppe Lünen

Berufliche Chronologie

- Flughafeninspektor bei der Bezirksregierung Münster seit 2018
- Qualitätsmanager in den technischen Betrieben der Polizeifliegerstaffel NRW 2010–2018
- Flughafenaufsicht und Aufsicht über die Bezirksregierungen im Verkehrsministerium NRW 2006–2010
- Fluglotsin in Dortmund Tower 1993–2006
- Fluglotsin in Düsseldorf Center / Approach 1991–1993
- Studium der Flugsicherung 1988–1991

VIER FRAGEN AN TAMARA NEUMANN

Tamara, seit dem Verbandstag im November 2019 bist Du Präsidentin des AEROCLUB NRW. Was hat sich seitdem für Dich geändert?

Nun, zunächst ist da die große Chance den Luftsport in NRW aktiv zu unterstützen, aber ich wurde auch aus meiner Komfortzone NRW gelockt und werfe sehr spannende Blicke über den nordrhein-westfälischen Tellerrand auf das Geschehen und die Dynamik im gesamtdeutschen Luftsport. Auf dieser Bühne im Wechselspiel mit anderen Landes- und Luftsportverbänden den Luftsport voranzutreiben ist eine Herausforderung, die ich gerne annehme.

Was sind Deine Ziele?

Eines meiner wesentlichen Ziele ist es, dem Luftsport in der Sportlandschaft NRW einen Platz und Gehör zu verschaffen. Durch unsere doch sehr speziellen Bedarfe wie erforderliche Infrastruktur, Qualifikation der Luftsportler sowie enge Einbindung in nationale, internationale und europäische Rechtsnormen, findet der Luftsport oft nur schwer Zugang zu den Menschen und dort sehe ich ein großes Potenzial zur Annäherung. Wir müssen auf die Menschen zugehen und ihnen Einblick in



unsere wunderbare Welt des Luftsports verschaffen. Nur so kann die vergleichsweise kleine Gemeinschaft der Luftsportler ihren Platz in der Sportlandschaft NRW behaupten.

Welche Themen, Aufgaben oder Schwerpunkte siehst Du für die Technik des AEROCLUB NRW?

Ich sehe den Sport allgemein in großer Verantwortung, was die Entwicklung unserer Kinder, Jugendlichen und, man höre und staune, Erwachsenen im Hinblick auf Sozialkompetenz, Respekt und Verantwortung angeht. Da diese Tugenden in unserer Zeit zunehmend messbarer schulischer und beruflicher Leistungsfähigkeit weichen müssen, ist hier ein Feld, auf dem der Sport wertvolle Entwicklungsarbeiten leisten kann. Hier sehe ich insbesondere den Luftsport in der Pflicht. Jeder von uns erlebt bei der Ausübung seines Sports, seiner Leidenschaft, was Teamgeist, Verantwortung für das eigene Tun, Vertrauen in die Fähigkeiten anderer, Respekt vor Leistung sowie Erfolge in der und durch die Gemeinschaft bedeuten. Wir im Luftsport sind in besonderer Weise aufeinander angewiesen und das prägt einen Charakter fürs Leben. Das ist es, was der Aeroclub NRW in seinen Vereinen tun und für die Gesellschaft kann. Er macht Menschen zu guten Luftsportlern in einer lebendigen und funktionierenden Gemeinschaft.

Worin liegen die Stärken, Herausforderung und das Entwicklungspotential des Verbandes?

Eine Stärke des Verbandes sehe ich in seiner Vielfältigkeit. Unter dem Dach des Verbandes tummeln sich die verschiedensten Luftsportarten mit völlig unterschiedlichen Herausforderungen. Uns gemeinsam ist der Wunsch uns in die Luft zu erheben. Ob aerodynamisch, aerostatisch, ferngesteuert oder im freien Fall, spielt letztlich gar keine Rolle. Lediglich der Weg in oder durch die Luft stellt unterschiedliche Anforderungen an uns. Die Schlagkraft und Leistungsfähigkeit der einzelnen Fachsportarten unterscheiden sich jedoch nicht unerheblich durch die Zahl ihrer jeweiligen Anhänger und hier genau sehe ich eine Herausforderung des Verbandes. Unter dem Erfolg und der Stärke einzelner Fachbereiche die Förderung weniger schlagkräftiger Fachgruppen nicht zu vernachlässigen oder gar zu vergessen, ist doch Sinn und Stärke einer Gemeinschaft und dem Aeroclub NRW immer ein Anliegen gewesen.

Außerdem ist der Luftsport eine der wenigen Sportarten, die junge Menschen in ein mögliches Berufsbild einführt und sie langjährig und intensiv darauf vorbereitet. Ihren Anfang nimmt diese Vorbereitung in ausnahmslos allen Sportfachgruppen des Aeroclub NRW.

Der Verband als „Talentschmiede“ mit wirtschaftlicher Bedeutung für die Region und NRW durch die Heranbildung von zukünftigen Luftfahrtingenieuren (m/w/d), Berufspiloten (m/w/d) und weiteren Berufsbildern? – Eine Vorstellung, die nicht aus der Luft gegriffen ist.

Welche Bedeutung hat das Fliegen für dich?

Zeit meines Lebens bin ich der Luftfahrt sowohl privat als auch beruflich eng verbunden, und werde es immer sein. Geboren und groß geworden in einer Familie von Luftfahrern, die allesamt dem Luftsport leidenschaftlich verbunden waren und sind: mein Vater, Alfred Neumann, ist viele Jahrzehnte Segelflug- und Segelkunstfluglehrer und war über viele Jahre Vereins- und Bezirksausbildungsleiter. Meine Schwestern und ein Schwager sowie Verwandte zweiten Grades sind Luftsportler. Auch mein Ehemann ist leidenschaftlicher Segel- und Motorflieger (CPL / IFR) und Segelfluglehrer.

Auch wenn meine aktive Fliegerei seit einigen Jahren aus persönlichen Gründen ruht, tut es meiner Freude und meinem ehrenamtlichen Engagement für den Luftsport, der Verbandsarbeit und der Unterstützung der Luftfahrt in NRW keinen Abbruch – im Gegenteil. Luftsport gehört zu meinem Leben.

RESSORT I: GRUNDLAGEN AUFGABEN UND ZIELE

Das Ressort I beschäftigt sich mit den Grundlagen der verbandlichen Arbeit. Es gibt genau definierte Arbeitsbereiche, die durch das Amt Präsident/Präsidentin, sowie die Geschäftsführung wahrgenommen werden. Prominentester Bereich ist

die Außenvertretung des Verbandes gegenüber der Politik, dem Landessportbund und dem DAeC als Dachverband. Nicht nur, aber doch intensiv, geht es hier um Fördermittel und essentielle Rahmenbedingungen, ohne die ein Sportverband nicht existieren kann.

Verbandsintern gilt es, die permanente Kommunikation mit dem gesamten Präsidium, Ausschüssen, Bezirken und Funktionsträgern, sowohl in operativer, als auch in parlamentarischer Hinsicht zu pflegen. Viele konzeptionelle und strategische Entscheidungen müssen abgesprochen und in die Praxis umgesetzt werden. Dies ist ein dynamischer und laufender Prozess, in den die Geschäftsstelle aktiv mit eingebunden ist. Eine enge Zusammenarbeit findet mit der Luftsportjugend und allen Sportfachgruppen statt.

Und, nicht zuletzt, was wäre ein Sportverband ohne eine zentrale Bildungsstätte? Die Luftsportschule in Oerlinghausen, beheimatet im Luftsportzentrum, ist ein entscheidender Teampartner. Der strategische Ansatz wird hier durch das Ressort I Grundlagen mit wahrgenommen.

Ansprechpartner in der Geschäftsstelle:

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

LSB IM ZEICHEN DES LUFTSPORTS

Liebe Freunde und Luftsportler,

sicher ist es den Meisten von euch nicht mehr neu, dass ich im November vergangenen Jahres das Erbe unseres langjährigen Präsidenten Stefan Klett angetreten habe. Ich gebe zu, dass es keine leichte Entscheidung war, in so große Fußstapfen zu treten. Letztlich die Überzeugung, dass die Hingabe und Leidenschaft für den Luftsport der größte Antrieb ist, die richtigen Entscheidungen zu treffen und ein gutes, erfahrenes Team, das für eine erfolgreiche Arbeit im Sinne der Luftsportler des Verbandes steht, haben mich den Schritt zur Kandidatur wagen lassen.

Euer Vertrauen trägt mich nun in eine spannende und fordernde Zeit, in der ich den Luftsport in NRW auf die bestmögliche Weise vertreten und fördern will.

Stefan hat dieses Amt aber nicht leichtfertig zur Verfügung gestellt, sondern sich einer neuen Herausforderung als Präsident des Dachverbandes gestellt und ich gratuliere ihm hierzu herzlich.

Eine besondere Freude allerdings ist es für uns Luftsportler, dass Stefan Klett das Vertrauen der Mitgliederversammlung des Landessportbundes Nordrhein-Westfalen (LSB NRW) gewinnen konnte und im Januar 2020 zum Präsidenten der größten Personenvereinigung NRWs gewählt wurde. Der LSB beherbergt über 126 Mitgliedsorganisationen mit ca. 18.300 Sportvereinen, welche insgesamt über 5 Millionen Mitglieder zählen. Niemals zuvor hat es an der Spitze des LSB ei-



vorne von links: Monna Küppers, Gisela Hinnemann, Stefan Klett, Dr. Eva Selic, Reinhard Ulbrich. hinten von links: Michael Timm, Diethelm Krause, Jens Wortmann

Foto: LSB NRW, Andrea Bowinkelmann

nen Luftsportler gegeben. Der Aeroclub NRW ist einer von 59 Dach- und Fachverbänden und 54 Stadt- und Kreissportbünden im LSB. Da der Luftsport im Vergleich zu anderen Sportarten in NRW eine eher kleine Gemeinde ist, ist ein Luftsportler als Präsident eine Sensation, die uns mit Stolz und Freude erfüllen kann und muss.

Auch und insbesondere dazu gratuliere ich Stefan Klett herzlich und wünsche ihm allzeit eine bewährte gute Hand für die richtigen Entscheidungen.

Eure Tamara

REINHOLD SÄNGER/„NÖLL“

Geboren in Berlin, 19. Mai 1947

Gestorben in Herzogenrath, 02. Januar 2020

Mit dir, Nöll, geht eine Segelflugära zu Ende.
Einzigartig und unverwechselbar.

Seit 1967 warst du im Luftsportverein Aachen. Seit 1969, mit 22 Jahren, warst du Fluglehrer und seit 1989 – also die letzten 30 Jahre – hast du dich als Trainer engagiert. Du hattest die ungewöhnliche Gabe, die kompliziertesten Sachverhalte plakativ einfach darzustellen. Du hast eine zufriedene Gelassenheit ausgestrahlt und warst jederzeit hilfsbereit als Ansprechpartner für Probleme aller Art.

Der Streckensegelflug und das Wettbewerbsfliegen standen für dich auch im Vordergrund. Aber nicht nur für dich hast du Wettbewerbe und Meisterschaften mit vielen Erfolgen geflogen. Dein unermüdliches Engagement für Jugendliche, sei es die Schulung, die vielen Streckenfluglehrgänge in Deutschland und Frankreich, das Begleiten der Schüler zum Jugendvergleichsfliegen, deine Funktion als Wettbewerbsleiter beim Vergleichsfliegen/Euregiocup, als Trainer, das Fliegen mit den D-Kader-Mitgliedern NRW in Südfrankreich und noch vieles mehr, hat sich für alle gelohnt. Visionen und Projekte, die du ins Visier genommen hast, wurden mit ganzem Einsatz und Herz realisiert. Mit deinem Zutun entstand 2005 der Landesleistungstützpunkt Segelflug in Aachen-Merzbrück und du hattest seit einigen Jahren das Amt des Stützpunktleiters inne.

Seit 2005 hast du den einzigartigen Förderverein Integrative Jugendcamps in Merzbrück mitbegründet und dich als stellvertretender Vorsitzender und Organisator unermüdlich für die Chancengleichheit der Jugendlichen eingesetzt. Seitdem hatten Hunderte von Jugendlichen mit und ohne Behinderungen einen tollen Segelflug bei dem jährlichen, fünftägigen Camp. Bei all diesen Tätigkeiten blieben der Humor und allerlei Späße nicht außen vor. Deine Flugschüler und D-Kader Piloten werden sich gerne an dich und deine Trainergeschichten, versehen mit viel Witz, erinnern. Du liebtest den Umgang mit der jungen Generation und warst dir für keinen Spaß zu schade – vielmehr ging der Schabernack



oft von dir aus, wenn man da nur an die vielen Aprilscherze denkt, die du dir für uns ausgedacht hast. Wir verlieren mit dir, Nöll, nicht nur einen Trainer, sondern vielmehr einen liebenswürdigen Menschen und Vollblutförderer des Segelflugs. Deine Stärke war es, mit Empathie zu anderen Menschen und der starken Willenskraft Ziele zu erreichen. Das Ziel war immer die Förderung des Nachwuchses zum Schüler, Fluglehrer und Trainer, und damit auch der Weiterbestand des gemeinnützigen Vereins.

Du hinterlässt für uns eine große Lücke – wir danken dir für alles..

**Deine Fliegerfreunde,
Dein Luftsportverein Aachen,
Dein AEROCLUB | NRW.**

**Text: Angelika Rebischke (LVA Aachen e. V.),
Sebastian Hessner (NRW-Landestrainer)**

NRW AKTIV

16.9.19 – 10.2.20

Die Rubrik "NRW aktiv" führt Termine auf, die von den ehrenamtlich Engagierten und den Mitarbeiter der Landesgeschäftsstelle NRW für den organisierten Luftsport in dem oben definierten vergangenen Zeitraum wahrgenommen haben.

Duisburg, 19.9.19

6. Frauenpolitisches Salongespräch des LSB NRW: „Hautnah an der Grenze - Grenzüberschreitung und sexualisierte Gewalt im Sport“. Hochrangige Expertinnen und Experten gingen in einer lebhaften Diskussionsrunde und mit rund 90 Gästen der Frage nach, wie sich dieses sensible Thema noch besser in den Alltag der NRW-Sportvereine einbauen lässt und warum über die offene Auseinandersetzung mit möglichen Verfehlungen hinaus vor allem die vordringliche Unterstützung der Betroffenen nicht in Vergessenheit geraten darf. Vom LV waren Dr. Sybille Krummacher, Daniela Blobel und Nina Int-Veen dabei.

Münster, 20.9.19

Am Weltkindertag veranstaltete die Sportjugend NRW zusammen mit 13 Sportfachverbänden und dem SSB Münster das „Kibaz-Kunterbunt“. 103 Kinder aus Münsteraner Kitas absolvierten das Kinderbewegungsabzeichen. Janina Nentwig, Fachkraft NRW bewegt seine KINDER! (NRWbsK!), war vor Ort und repräsentierte die Luftsportjugend NRW.

Duisburg, 27.9.19

Regelmäßige Sitzung des Technischen Ausschusses im Haus der Verbände in Duisburg. Bedeutsames Thema war die Organisation der Technischen Lehrgänge 2019/20. Anwesend unter anderem Walter Linden (TA-Vorsitzender) sowie die Ausschuss-Mitglieder.

Laucha, 27.-29.9.19

Bundesjugendvergleichsfliegen und Herbsttagung der Bundesluftsportjugend. Jan Eikmeier, Mitglied der Landesjugendleitung, und Nina Int-Veen, Jugendbildungsreferentin, waren vor Ort um die Luftsportjugend NRW zu vertreten.

Hachen, 30.9.-1.10.19

Arbeitstagung der Fachkräfte für Jugendarbeit und NRWbsK!, ausgerichtet durch die Sportjugend NRW. Janina Nentwig und Nina Int-Veen haben an dieser Veranstaltung teilgenommen.

Essen-Mülheim, 5.10.19

Sitzung des Gesamtpräsidiums und Gäste an einem ungewöhnlichen Ort. Unter der Nase des Luftschiffs Theo tagten 30 Mitglieder des Präsidiums zur Vorbereitung des Luftsporttags 2020. Vertreter des WDL GmbH und des AC Mülheim a. d. Ruhr konnten die Gelegenheit nutzen auf die Situation am Flugplatz Essen-Mülheim aufmerksam zu machen.

Düsseldorf, 12.10.19

Jugendkongress der Sportjugend NRW. Landesjugendleiterin Laura Blega und Jugendbildungsreferentin Nina Int-Veen haben für die Luftsportjugend NRW mit den anwesenden Politikern über politische Themen rund um das Ehrenamt diskutiert.

Düren, 12.-13.10.19

Tagung des Bundesausschusses Technik des DAeC in Düren. Bei der zweiten Veranstaltung in 2019 waren für den AEROCUB Walter Linden, Hartmut Stadermann, Peter Gomolzig und Emil Pluta anwesend. Thematisiert wurden luftrechtliche Novellen, die in 2020 auf uns zukommen: L-Lizenzen der Prüfer und der Part-ML für leichte Luftfahrzeuge.

Duisburg, 24.10.19

Regelmäßige Sitzung des Technischen Ausschusses im Haus der Verbände in Duisburg. Bedeutsames Thema waren die "neuen" L-Lizenzen für Prüfer, die auch vom Technischen Personal umgewandelt werden können. Unter der Leitung des TA-Vorsitzenden Walter Linden.

Duisburg, 29.10.19

Erfahrungsaustausch im Projekt Vereinsentwicklung 2020: Zeig dein Profil! Nina Int-Veen, die das Projekt im Verband durchführt, konnte sich dort mit anderen kooperierenden Fachkräften austauschen.

Ratingen, 14.11.19

Jugendtag der Sportjugend NRW. Landesjugendleiterin Laura Blega war dort, um ihre Stimme bei den anstehenden Wahlen abzugeben.

Duisburg, 16.11.19

Presseseminar des Verbandes. Jugendbildungsreferentin Nina Int-Veen referierte über aktuelle Themen aus der Luftsportjugend.

München, Hohenkammer, 23.11.2019

Hauptversammlung des DAeC e.V., nach dem Galaabend des Dachverbandes am Vorabend trafen sich die Präsidenten der Landesverbände und die Vorsitzenden der Monosportverbände zur Mitgliederversammlung. U.a. wurde Stefan Klett als Präsident des DAC bestätigt. Vizepräsidentin und Schatzmeisterin Evelyn Höfs vertrat NRW.

Kamen, 24.11.19

Verbandstag und Luftsporttag.

Duisburg, 05.12.19

Regelmäßige Sitzung des Technischen Ausschusses im Haus der Verbände in Duisburg. Besprochen wurden im kommenden Jahr relevante Themen mit luftrechtlichen Neuerungen und der Kommunikation mit den Vereinen und Mitgliedern. Unter der Leitung des TA-Vorsitzenden Walter Linden, außerdem anwesend: Boris Langanke, Emil Pluta.





Dortmund, 07.12.19

Wintertreffen der Jugendleiter/innen. Landesjugendleiterin Laura Blega, ihre Stellvertreterin Sarah Herold, die Mitglieder der Landesjugendleitung Felix Winter, Constantin Budny und Jan Eikmeier sowie Janina Nentwig und Nina Int-Veen trafen sich mit den Jugendleitern und Jugendleiterinnen aus NRW, um sich über Themen rund um Luftsport und die Jugendarbeit im Verein auszutauschen.

Duisburg, 09.01.20

Arbeitstreffen Technik, anwesend: Julian Hilbig, Emil Pluta. Besprochen wurden Themen zur Ausrichtung der Technischen Betriebe (CAMO, F-Betrieb), Haushalt, Software zur Technik-Verwaltung

Duisburg, 13.-16.01.20

InDesign Fortbildung. Teilgenommen haben Daniela Blobel und Nina Int-Veen.

Duisburg, 23.01.20

Regelmäßige Sitzung des Technischen Ausschusses im Haus der Verbände in Duisburg. Vorstellung der Veröffentlichung der Informationen zu den neuen L-Lizenzen für unsere Mitglieder und Problemlösung bei der Organisation der Technischen Lehrgänge. Unter der Leitung des TA-Vorsitzenden Walter Linden, außerdem anwesend: Julian Hilbig, Emil Pluta, Boris Langanke

Marburg, 24.-26.1.20

46. Hexentreffen - Treffen der Luftsportlerinnen mit rund 90 Teilnehmerinnen. Die abwechslungsreichen Vorträgen aus allen Luftsportarten standen unter dem Motto "Luftsport, Verantwortung und Leidenschaft". Vom LV haben Dr. Sybille Krummacher und Angelika Rebischke teilgenommen.

St. Augustin, 9.2.20

Segelflugforum NRW: Die Segelflugkommission des AEROCUB | NRW, unter der Leitung von Dr. Siegfried „Sigi“ Baumgartl, veranstaltete in diesem Jahr zum elften Mal Segelflugforum NRW. Die Referenten waren: Arnaud Hefter, Michael Seischab, Philip Goralski, Tjil Schmelzer, Ralf Thehos und Karsten Leucker. Grußworte sprachen Präsidentin Tamara Neumann und LSB-Präsident Stefan Klett.

2020 AIRLEBNIS NRW

TOURDATEN AIRLEBNIS.NRW
 2010 Telgte 2011 Meschede
 2012 Oerlinghausen 2013 Oerlinghausen
 2014 Goch 2015 Hamm 2016 Grefrath
 2017 Meschede 2018 Hamm
 2019 Grefrath 2020 Wesel

Airlebnis NRW 2020

21. -23. August 2020

Flugplatz Wesel - Römerwardt

www.lsj.de

21.08.2020

Anreise	15.00 loc
Abendprogramm	19.00 loc

22.08.2020

Frühstück	08.00 loc
Briefing	09.00 loc
AIRLEBNIS	10.30 loc
Party	20.00 loc

23.08.2020

Frühstück	09.00 loc
Flugplatzbegehung	10.00 loc
Abreise	11.00 loc

Kosten

Die Teilnahmegebühr beträgt 25 € zzgl. 20 € für die Wunschsportart Segelkunstflug, 30 € für Motorkunstflug und 50 € für Fallschirmsprung.

Luftsportfreunde Westfalen e.V.

EURE ANSPRECHPARTNER

AERoclub | NRW e. V.
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844-0
Fax.: (0203) 77844-44
info@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

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

Daniela Blobel
stellvertretende Geschäftsführerin
· Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: (0203) 77844-52
blobel@aeroclub-nrw.de

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

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

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

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

Kim Sütterlin
Koordination Technische Betriebe
Tel.: 0203 / 77844-22
camo@aeroclub-nrw.de



LUFTSPORTJUGEND NRW

Nina Int-Veen
Jugendbildungsreferentin
Tel.: (0203) 77844-32
info@lsj.de

Janina Nentwig
LSJ-Büro
Tel.: (0203) 77844-31
janina@lsj.de

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

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

IMPRESSUM

Herausgeber:
AERoclub | NRW e.V.
vertreten durch Tamara Neumann (Präsidentin) und Dr. Karl-Dieter Lerch (Vizepräsident)
Friedrich-Alfred-Str. 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 Vertretern der Sportfachgruppen und Gremien:

Ausbildung: Matthias Podworny, matthias.podworny@t-online.de
Ballonsport: Wilhelm Eimers, Benjamin Eimers, ballon@ballon.org
D-Kader: Dr. S. Baumgartl, baumgartl@aeroclub-nrw.de
Fallschirmsport: Gerhard Währisch, gw@wfnetz.de
Fragen der Gleichstellung: Dr. Sybille Krummacher, gender@aeroclub-nrw.de
Interdisziplinäre Fachbeiträge: Dr. S. Baumgartl, baumgartl@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend: Laura Blega, laura@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes: info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug: Evelyn Höfs, wue.hoefs@aeroclub-nrw.de
Motorflug / Ultraleichtflug: Christian Schücker, ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de

Segelflug: Dr. S. Baumgartl, seko@aeroclub-nrw.de
Technik: Julian Hilbig, hilbig@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter: Klaus Kosmalla, klaus.kosmalla@dokom.net

Verlag: Equip Werbung & Verlag GmbH, Bonn

Gestaltung: Rosa Platz, Köln

Druck:
Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Lektorat: Elisabeth Sängler, Georg Bungter, Heike Schiemann

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

FLIEGEN – VERANTWORTUNG – LEIDENSCHAFT

Das war das Motto beim 45. Luftsportlerinnentreffen (Hexentreffen) in Marburg vom 24.-26. Januar.



1: Bild vom Kurhessischen Verein für Luftfahrt (KVfL) Marburg
2: Irene Mayntz, Luftsportverein Düren, Angelika Rebischke, Luftsportverein Aachen, Sybille Krummacher, Luftsportverein Aachen, Foto: Irene Mayntz

Die Leidenschaft fing mit Dolores Deimling an, die wunderschöne und stimmungsvolle Bilder von ihren Meisterschaften der Ballonfahrt mitbrachte. Aber auch der Aufbau, Vorbereitungen, Landungen und Gefahren bei der Ballonfahrt waren ein Thema. „Die Haut vergisst nichts“ und „Wie gesund ist Fliegen?“ waren weitere Themen, vorgestellt von Kathrin Friebe, Motorfliegerin und Hautärztin. Was heißt LSF 30/50? UVA? UVB? Nach diesem gut dargestellten Vortrag vergiss keiner mehr, sich einzucremen. Ariane Bugdoll-Frost, DAeC Luftsportjugend, berichtete ebenfalls mit viel Leidenschaft von dem grandiosen ersten Jugendlager „Jugend fliegt“ am Flugplatz Eisenach-Kindel. Workshops, Fachvorträge und Simulator standen an. Die Wiederholung des Events folgt dieses Jahr. Das ist aktive Nachwuchsförderung. Nicht zu vergessen der hervorragende Vortrag von Sabine Bühlmann, Hubschrauberpilotin und -fluglehrerin: „Rotorgeflüster – ein leidenschaftlicher Weg ins Cockpit“. Trotz des Zeit- und Geldaufwandes hat sie es nicht bereut, sich diesen Weg erflogen zu haben. Was für uns Segelfliegerinnen hoch interessant war: „Sicherheit durch Training – Strömungsabriss“.

Auch leidenschaftlich vorgetragen und bebildert von Martina Kirchberg, Segelkunstflug. Da sie diesen seit 20 Jahren betreibt, meist mit Fox und Swift unterwegs, konnte sie viele nicht gewollte Situationen toll erklären. Ein sehr spannendes Thema. Abgerundet wurde das Treffen durch den Empfang im Rathaus, der Abendveranstaltung und den nicht ganz gewöhnlichen Stadtführungen, sehr beeindruckend. Marburg hat viele berühmte Frauen, es war wirklich eine gelungene Veranstaltung. Auch die Zeit zum Austausch der Gedanken zur Fliegerei kam nicht zu kurz. Wir drei aus dem Aachener Raum, Segelflugzentrum (SFZ) Aachen, mit den vielen anderen Luftsportlerinnen aus NRW und ganz Deutschland haben uns unter den ca. 100 Teilnehmer/innen in der mittelalterlichen Universitätsstadt Marburg sehr wohl gefühlt. Danke für das Engagement an Edith, Katharina und Tanya.

Das nächste Hexentreffen findet wieder Ende Januar statt, im Jahr 2021. Diesmal im Sauerland. Wo genau, ist noch ein Geheimnis. Aber auch 2022 und 2023 sind in Planung. Bis dann!

Angelika Rebischke

Nie mehr ohne! pc_met Internet Service

Für **VFR, IFR, Segelflug** oder **Ballonfahrt**: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen.



www.flugwetter.de

Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter
www.dwd-shop.de

pc_met
Internet Service



Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand



FRAUSEGELFLUG BRAUCHT FÖRDERUNG – DER AMF LEISTET SIE



1: Die Förderpilotinnen 2018, Renate Litzelmann und Elena Mascus, mit der ASW 19 „Swaantje Geyer“ auf der Hahnweide

Foto: Selina Mihalyi

2: Der Janus AM2 im Einsatz auf der Hahnweide

Foto: Selina Mihalyi

3: Trainer/innen und Trainees mit dem Janus AM2 in Bled

Foto: Svenja Holste

Der Dr. Angelika Machinek-Verein zur Förderung von Frauen im Segelflug e. V. – kurz AMF – wurde am 06. Januar 2007 von Susanne Schödel, Walter Eisele, Doris Knödler-Bunte geb. Machinek, Corinne Baudisch, Ingrid Blecher, Prof. Dr. Hanno Obermayer, Cornelia Schaich, Katrin Senne mit Tochter Eva, Isolde Würdehoff und Rechtsanwalt Gerhard Keuerleber in Aichelberg gegründet. Von Anfang an war der Vorstand mit zwei Frauen und zwei Männern paritätisch besetzt.

Am 12. Oktober 2006 verunglückte die Namensgeberin auf tragische Weise bei einem Routineflug mit einem UL-Flugzeug. Dr. Angelika Machinek war nicht nur eine brillante Pilotin, die viele deutsche und internationale Rekorde geflogen hat und sowohl Weltmeisterin im Segelflug als auch im Ballon- und Motorflugsport war, sondern eine Persönlichkeit, die sich immer intensiv für den Frauenflugsport engagiert und als jahrelange Sprecherin der Frauen-Nationalmannschaft eingesetzt hat. Um ihr Andenken zu erhalten und vor allem ihr Engagement für den Frauenflugsport fortzuführen, wurde der Förderverein gegründet. Sein Ziel ist, jungen Segelfliegerinnen ein Flugzeug zur Verfügung zu stellen, sie bei der Teilnahme an Segelflugwettbewerben zu unterstützen und im Leistungssegelflug zu stärken. Gleich ein Jahr nach Gründung des Fördervereins konnte dies durch den Kauf einer Hornet und die Förderung der ersten beiden Nachwuchspilotinnen verwirklicht werden. Im Jahr darauf folgte der Kauf einer Standard Libelle, sodass dann jährlich zwei Segelflugzeuge an vier Pilotinnen vergeben werden konnten. Inzwischen sind beide Flugzeuge durch eine ASW 19 (Nachlass von Swaantje Geyer) und einen Doppelsitzer vom Typ Janus ersetzt worden.

Unsere jährlich durchgeführten Trainingslager erfreuen sich großer Beliebtheit und werden von sehr erfahrenen Trainerin-

nen und Trainern begleitet. Das Gebirgsflugtraining in Bled/Slowenien findet in diesem Jahr bereits zum 8. Mal statt und vermittelt Gebirgsflugneulingen die Theorie und Praxis des Gebirgs- und Wellenfliegens. Aber auch Trainingslager zur Vorbereitung auf die Leistungs- und Wettbewerbsfliegerei, insbesondere das Training zur Vorbereitung auf die Deutsche Meisterschaft der Frauen, werden vom AMF angeboten und finden an unterschiedlichen Orten statt. So konnten bereits Trainingslager auf der Wasserkuppe, in Jena und Landau und auf der Hahnweide angeboten werden. Auch hier kommen die beiden Förderflugzeuge zum Einsatz. Besonders der Doppelsitzer erfreut sich großer Resonanz, denn so kann ein effektiver Einstieg direkt betreut werden.

Der AMF ist stolz, dass über 260 Frauen und Männer Mitglied im Förderverein sind, die Arbeit des AMF und somit den Frauensegelflug unterstützen. Zwei von ihnen wurden letztes Jahr mit den beiden Förderpreisen der Traditionsgemeinschaft „Alte Adler e. V.“ geehrt: die Siegerin im Bundesjugendvergleichsfliegen, Lina Dehmlow vom Fliegerklub Brandenburg, und die beste Nachwuchspilotin der DMST, Julia Steinle vom Landsberger Segelflugverein Geratshof e. V. Auch in den Jahren davor hat die beste Nachwuchspilotin ihre Leistungen fast immer mit einem AMF Förderflugzeug erflogen, was die Wichtigkeit und Wirksamkeit gerade dieser Form der Förderung unterstreicht.

Weitere Informationen unter: am-foerderverein.de

Text: Ingrid Blecher/Mirja Klicks

Ingrid Blecher fliegt im SFC Betzdorf-Kirchen, ist Vorstandsmitglied im AMF und zahlreichen Luftsport-Gremien und gilt als die „Mutter der Hexentreffen“.

Mirja Klicks fliegt im LSV Sauerland und ist Vorstandsmitglied im AMF.



FAI – DER WELTVERBAND FÜR DEN MODELLFLUG



Der DAeC informiert in seinem Februar-Newsletter an die Modellflieger über die FAI (Fédération Aéronautique Internationale) und deren Rolle im Modellflugsport. Der Beitrag, der auch schon in der Fachzeitschrift FMT erschien, ist sicher auch für die Modellflieger unter unseren Lesern von Interesse.

Was für den Fußball die FIFA, ist für den Luftsport die FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Sie ist der Weltverband für den Luftsport und damit auch für den Modellflugsport. Gegründet am 14. Oktober 1905, hat sie seit 1999 ihren Sitz in Lausanne/Schweiz.

Aufgabe der FAI ist es, die sportlichen Aktivitäten in den Bereichen Luft- und Raumfahrt zu koordinieren und zu organisieren. Die FAI kontrolliert und zertifiziert Rekorde in Luft- und Raumfahrt und stellt für von den Mitgliedsverbänden durchgeführte FAI-Veranstaltungen die Regularien auf. Mitglieder der FAI sind über 100 Verbände aus aller Welt, die sog. NACs (National Airsports Control). Für Deutschland ist dies der Deutsche Aero Club e. V. (DAeC), Österreich wird durch den Österreichischen Aero Club (ÖAeC), die Schweiz durch den Aero Club der Schweiz (AeCS) vertreten.

Da Luftsport sehr vielseitig ist, war die Gründung von verschiedenen Kommissionen („Commissions“) notwendig. Derzeit gibt es davon 15. Die Kommissionen verabschieden den jeweiligen Abschnitt des Sportreglements (Sporting Code) und stellen die Organisation des internationalen Luftsports sicher. Zum Aufgabenbereich gehören die Durchführung von Welt- und Kontinental-, also Europameisterschaften, Weltcups sowie die Festlegung von Weltrekord- und Leistungsanforderungen.

Die größte Kommission innerhalb der FAI ist die CIAM (Commission Internationale d'Aéromodélisme), die für den Modellflugsport zuständig ist. Die CIAM gliedert sich auf in elf Unterausschüsse, die für die einzelnen Modellflugsportarten zuständig sind. Sie bestehen aus den sogenannten „Technical Experts“ aus aller Welt und dem „Subcommittee Chairman“, dem Vorsitzenden des Unterschusses.

- F1 Free Flight (Freiflug)
- F2 Control Line (Fesselflug)

- F3 RC Aerobatics (Motorkunstflug)
- F3 RC Helicopter (Hubschrauberflug)
- F3 RC Pylon (Pylon Rennen)
- F3 RC Soaring (Segelflug)
- F4 Scale (naturgetreue Nachbauten)
- F5 RC Electric (Elektroflug)
- F7 Aerostats Subcommittee (Luftschiiffe und Ballone)
- F9 Drone Sport (Drohnen)
- Space Models (Raketen)
- Dazu kommt noch das Subcommittee Education, welches für die Ausbildung zuständig ist.

Deutschland, der DAeC, ist in fast allen Unterausschüssen vertreten und stellt mit dreien die größte Anzahl an Unterausschussvorsitzenden. Aktuell sind das:

- F3 RC Aerobatics Peter Uhlig
- F3 RC Helicopter Stefan Wolf
- F7 Aerostats Johannes Eißing

Der derzeitige CIAM-Präsident ist Antonis Papadopoulos aus Griechenland. Er ist gleichzeitig Präsident der FAI Air Sport General Commission – CASI.

Zweimal jährlich trifft sich der CIAM Vorstand zusammen mit den Subcommittee Chairmen zum sogenannten Bureau Meeting. Dies fand in den letzten Jahren meist in Lausanne statt. Alle Bureaumitglieder und Subcommittees arbeiten ehrenamtlich und investieren einen nicht unerheblichen Anteil ihrer Freizeit in den Modellflugsport.

Die Abstimmung über Regelvorschläge, die entweder in den Unterausschüssen oder von Mitgliedsverbänden formuliert werden, erfolgt beim alljährlichen „Plenary Meeting (CIAM Vollversammlung) im Frühjahr. Hier werden auch die CIAM Officials (Bureaumitglieder und Subcommittee Chairmen) gewählt und die Welt- und Europameisterschaften sowie World Cups an die Mitgliedsverbände vergeben, die sich darum beworben haben. Der DAeC, seine Mitglieder und dessen Vereine haben schon sehr viele solche FAI-Wettbewerbe erfolgreich ausgerichtet.

Die Modellflugkommission des DAeC, heute die Bundeskommission, ist seit 1952 ordentliches Mitglied in der CIAM. Wie wichtig diese Anbindung an den Modellflugsport in der Welt ist, wie wichtig es ist, als Spitzensport anerkannt zu sein, zeigt sich aktuell in der Diskussion um den Luftraum.

NATIONALMANNSCHAFTEN FÜR 2020 BERUFEN

Der DAeC hat von der FAI, dem Weltverband des Luftsportes, die nationale Sporthoheit übertragen bekommen. Damit ist der Leistungssport im Modellflug Teil des weltweiten Modellfluges und der DAeC beruft die qualifizierten Sportler für die Nationalmannschaften.

Auch in 2020 werden wieder zahlreiche DAeC-Sportler an internationalen Wettbewerben und speziell den Welt- und Europameisterschaften der FAI teilnehmen. Bei vielen National-Teams laufen bereits jetzt die Vorbereitungen, werden die Sportgeräte, die Modellflugzeuge hergestellt bzw. zusammengebaut. In 2020 starten für die Bundesrepublik bei ca. 30 Kategorie 1-

Wettbewerben, das sind die Welt- und Europameisterschaften der FAI, Modellfliegerinnen und Modellflieger. Die FAI hatte im vergangenen Jahr beschlossen auch Damen-Wertungen einzuführen. Der DAeC hat für diese Startplätze ebenfalls qualifizier-

te Modellfliegerinnen berufen. Bereits in den Vorjahren hatten sich Frauen und Mädchen direkt für Nationalteams qualifiziert. Dies ist auch in 2020 der Fall und so startet in manchen Klassen mehr als eine Frau, mehr als ein Mädchen.

Aktuell sind bereits folgende Nationalteams berufen:

F3J-WM, Slowakische Republik:

Senioren:

Robert Braune
Stefan Weihe
Stephan Lämmlein
Bettina Krogmann (F)

Junioren:

Luis Tack
Carolin Weihe (F)
Paul Ole Borsdorf
Claudia Kurtz (F)

F3CN-EM Italien

F3C:

Stefan Wachsmuth
Eric Weber
Sascha Kunz

F3N:

Tillmann Bäumener
Felix Braun
Konstantin Heß
Niklas Mai (Junior)

F5J-EM in Ungarn

Senioren:

Timo Drust
Sebastian Feigl
Dominik Prestele
Barbara Stöhr (F)

Junioren:

Luis Tack
Anna Schütz (F)
David Schütz
Anne Janzer (F)

F1 Junioren WM in Rumänien

F1A:

Stefan Richter
Simon Pietzko
Lars Rink
Maria Tanner (F)

F1B:

Jonas Wiesiolek
Florian Jäckel
Tabea Wiesiolek (F)

Weitere Berufungen werden folgen ...

77. MODELLFLIEGERTAG IN BAD MÜNDER



Gruppenfoto vor dem Tagungsort



Peter Uhlig wurde mit der FAI Gold Medal geehrt

Auf Einladung des Landesverbandes Niedersachsen und seines Modellflugreferenten Klaus Preen trafen sich die Modellflieger im DAeC am Freitagnachmittag, dem 28. Februar 2020 im Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten. Eine sehr interessante zweistündige Führung durch die beiden Hallen war leider zu kurz, um alle Exponate anschauen zu können.

Anschließend ging es zum Tagungsort in der Nähe von Bad Münster, dort wurden fast zwei Tage die wichtigen Themen für den Modellflugsport in Deutschland besprochen und entschieden. Dabei berichteten die Referenten der Landesverbände ebenso wie die Vertreter der Sport- und Fachausschüsse sowie jene, die den Modellflug international bei der FAI vertreten. Den größten Teil nahmen Neuerungen ein, die durch das EU-Recht (teilweise schon ab dem 01.07.2020) kommen werden. Eine Anpassung in der Struktur des DAeC wurde ebenfalls vorgestellt und es wurde einstimmig beschlossen, diesen Vorschlag zu unterstützen.

Meike Müller, die Präsidentin des Landesverbandes Niedersachsen, begrüßte die Delegierten gleich zu Beginn; terminbedingt kamen DAeC-Präsident Stefan Klett und Vizepräsident Gunter Schmidt etwas später. Alle beteiligten sich nach ihren Grußworten rege an den Diskussionen des Modellfliebertages. Bei den turnusgemäßen Wahlen wurde Uwe Schönlebe als Vorsitzender der Bundeskommission wiedergewählt. Sein Stellvertreter ist nun der Vorsitzende des Fachausschusses Presse und Öffentlichkeitsarbeit Uli Braune. Der bisherige Stellvertreter Michael Jäckel bleibt als Vertreter der Jugend im Vorstand, ebenso wie Christian Walther (Fachausschuss Recht), Peter Uhlig (Fachausschuss Internationale Zusammenarbeit), Ralf Okon (Anti-Doping Beauftragter), Stephan Rätsch (Gesamtaktivensprecher) und Ralf Bäumener (Präsident des MFSD). Bei den Wahlen der Vorsitzenden der Sport- und Fachausschüsse gab es keine Veränderungen, die bisherigen Amtierenden wurden bestätigt. Robin Trumpp, einer der besten Kunstflieger in Deutschland, wurde im vergangenen Jahr vom Weltverband FAI das Alphonse

Penaud Diplom verliehen. Leider konnte er nicht nach Bad Mündershausen kommen, die Urkunde wird durch Peter Uhlig auf der DM F3A verliehen.

Peter Uhlig wurde durch die FAI die Aeromodelling Gold Medal, eine der höchsten Auszeichnungen, die es nur einmal jährlich gibt, verliehen. Uwe Schönlebe beschreibt den außergewöhnlichen Einsatz im Bereich der internationalen Arbeit in der FAI durch Peter Uhlig. Ihm wird die Gold Medal und die Urkunde von Uwe Schönlebe im Auftrag der FAI überreicht.

Ein arbeitsreiches, dennoch harmonisches, perfekt organisiertes und schönes Wochenende, das war der 77. Deutsche Modellfliebertag. Großen Dank gilt es Klaus Preen und seiner Frau zu sagen, die beide die Organisation der Tagung und des Begleitprogrammes übernommen hatten. Und in 2021 treffen sich die Delegierten in der Bierstadt Kulmbach, was auf große Zustimmung traf.

Uli Braune

TRAININGSLAGER DER FREIFLIEGER AN OSTERN

Es hat schon eine lange Tradition: das Trainingslager der Freiflieger aus Brandenburg und Sachsen in den Osterferien.

Im Laufe der Zeit hat es von immer weiter her die Freiflieger angezogen, um am Saisonbeginn die neuen Modelle zu trimmen und auch die Sportler zu trainieren im Handling und in den Bewegungsabläufen. 2019 waren Freiflieger aus Finnland, Spanien und sogar aus Baden-Württemberg (!) dabei. Jeder Freiflieger kann teilnehmen, insbesondere über Jugendliche würde sich das Team freuen.

Das Trainingslager geht von Dienstag, 14. April, bis Freitag, 17. April 2020 und findet in Freienhufen statt. Freienhufen liegt in der Nähe von Riesa und Lauchhammer in Südbrandenburg.

An das Trainingslager schließt sich der Dirk-Drelse-Wettbewerb an, siehe die Ausschreibung auf am-constest.eu.

Eine Anmeldung ist nicht erforderlich, nähere Informationen (auch zu Übernachtungsmöglichkeiten) gibt es bei Thomas Weimer (thomasweimer2000@aol.com, Tel. 03322 / 20 50 67).

Info für Freiflieger:

FREIFLUG-TERMINE AUF EINEN BLICK

Die Freiflug-Saison beginnt am 15. März mit dem Sunrise-Wettbewerb der Fliegergruppe Schorndorf auf dem Welzheimer Segelfluggelände. Geflogen wird ab 5.45 Uhr, denn die Leistungen der Modelle sollen ohne Thermikeinfluss miteinander verglichen werden. In allen Freiflugklassen (außer Verbrennern) kann gestartet werden. Nähere Infos bei Bernhard Schwendemann (beschwende@t-online.de) und www.modellflug-schorndorf.de.

Der erste Wettbewerb zur baden-württembergischen Freiflug-Meisterschaft findet am 28. März ab 9.30 Uhr in Osterhofen bei Bad Waldsee statt. Organisiert wird die Veranstaltung, die auch zum Deutschland-Cup zählt, von der LSV Rossfeld Metzingen. Infos gibt es bei Frank Adametz (frankadametz@gmx.de).

Am 25. und 26. April werden zum 50. Mal die F1E-Hangflug-Wettbewerbe auf dem Himmelberg bei Melchingen ausgetragen. Die beiden Tage zählen nicht nur zur baden-württembergischen Hangflugmeisterschaft, sie dienen auch deutschlandweit zur Qualifikation für die F1E-Nationalmannschaft 2021. Starke Beteiligung aus der Schweiz wird erwartet, denn die Schweizer Meisterschaft wird auf dem Himmelberg ausgeflogen. Veranstalter ist der LSV Rossfeld Metzingen, Infos hat Volker Bajorat (volker.ba@gmx.de).

Am 28. und 29. März veranstaltet Heinz Eder in Ingolstadt (BY) die offene süddeutsche Saalflugmeisterschaft in den „kleinen“ Saalflugklassen. Am Samstag fliegen die Junioren, am Sonntag die Senioren. Infos: eder-h@arcor.de



Start eines F1E-Modells beim Himmelberg-Wettbewerb

An der Saalflug-Weltmeisterschaft vom 26. bis 29. März nehmen aus Baden-Württemberg Uwe Bundesen (FG Offenburg) und Thomas Merkt (MFSJ Spaichingen) teil. Die F1D-WM findet in Slanic (Rumänien) in einer 60 Meter hohen Salzhalle 200 Meter unter der Erdoberfläche statt. Der Wettbewerb kann im Blog verfolgt werden: www.thermiksense.de.

Für die „zu Hause gebliebenen“ Saalflieger gibt es Trainingsmöglichkeiten am 15. März, 19. April und 12. Juli in Schorndorf-Schornbach. Infos bei Günther Platz (guenther.platz@gmx.de) und unter www.modellflug-schorndorf.de.

DIE WEITEREN FREIFLUG-TERMINE 2020

30.05.–31. 05.	DMM und Rangliste F1D, 2 Wettbewerbe, Info: www.daec.de	Dillingen/SL
20.06.–21. 06.	Deutsche Meisterschaft Saalflug kleine Klassen, Info www.daec.de	Dillingen/SL
20.07.–24.07.	Hangflug-Europameisterschaft F1E, Info: www.frmd.ro	Turda, Rumänien
02.08.–06.08.	Freiflug-Weltmeisterschaft Junioren, Info: www.frmd.ro	Deva, Rumänien
14.08.–16.08.	Deutsche Jugendmeisterschaft F1, Info: www.daec.de	Ort noch offen
17.08.–22.08.	Freiflug-Europameisterschaft F1ABC, www.euchamp2020.prilepcup.info	Prilep, Mazedonien
11.09.–13.09.	Deutsche Meisterschaft Freiflug, Info: www.daec.de	Manching/BY
11.09.–13.09.	DMM und Rangliste F1D, 2 Wettbewerbe, Info: www.daec.de	Frankenheim/TH
19.09.–20. 09.	2 Ranglistenwettbewerbe F1-Ebene, Info: www.daec.de	Manching/BY
03.10.	F1-Wettbewerb 2. LMM, Info: www.fsv-herrenberg.de	Ammerbuch/Herrenberg
10.10.	Herbstwettbewerb F1 3. LMM, Info: www.lsv-rossfeld.de	Osterhofen bei Bad Waldsee
17.10.–18. 10.	Deutsche Meisterschaft Hangflug F1, Info: www.daec.de	Hesselberg / BY
22.11.	BW Saalflug-Meisterschaft, Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf/Schornbach

Text und Foto: Bernhard Schwendemann

Termintipp für Modellflieger: FUNWING-MESSE IN BRUCHSAL

Am Samstag und Sonntag, 23. und 24. Mai, findet erstmals die FunWing, eine Messe für den Flugmodellbau, in Bruchsal statt. Dabei sind vom Schaum-Einsteigermodell bis zum Voll-GFK-Jet alle Spielarten des Modellflugs zu sehen. Neben zahlreichen Ausstellern gibt es eine Airshow, Fachberatung, Live-Musik und ein Unterhaltungsprogramm.

Veranstalter ist der Verlag für Technik und Handwerk neue Medien (vth) in Kooperation mit der Firma Multiplex. Bewusst ist die Messe sowohl für Einsteiger wie auch für Profis gedacht, sei es für die Besucher nun die erste Berührung mit dem Hobby oder der intensive fachliche Austausch über Segler, Motormaschinen, Copter oder Jets. Als Rahmenprogramm sind Live-Musik, Bewirtung, ein Lehrer-Schüler-Fliegen, Bastelaktionen, Kinderschminken, Schausteller und Fun-Wettbewerbe wie Limbo- oder Torfliegen vorgesehen. Eine Flugshow erstreckt sich über den gesamten Tag und dauert bis in die Dämmerung.

Die FunWing-Messe findet auf dem Flugplatz des LSV Bruchsal statt und ist mit dem Auto über die A5 oder mit öffentlichen



Die Aussteller wollen bei der FunWing den kompletten Flugmodellbau abdecken

Verkehrsmitteln zu erreichen. Die Adresse fürs Navi lautet: Flugplatz LSV Bruchsal, Otto-Lilienthal-Weg 1, 76646 Bruchsal. Kostenfreie Parkplätze stehen in fußläufiger Entfernung zur Verfügung. Der Eintritt ist bis 18 Jahre frei und kostet für Erwachsene 3 Euro. Eine Familienkarte (zwei Erwachsene) gibt es für 5 Euro. In jeder Eintrittskarte ist ein Verzehr-Gutschein in Höhe von 1 Euro enthalten. Weitere Infos gibt es unter www.funwing.de.

Text: red.; Foto: vth Verlag

MOTORFLUG PUNKWERTERSEMINARE IN UETZE UND SALZBURG

Der Sportausschuss Motorkunstflug in der Bundeskommission Modellflug bietet in diesem Jahr wieder seine im Zweijahresrhythmus stattfindenden Punktwerterseminare in den FAI Klassen F3A/F3P an. Beim ersten Termin wird in Zusammenarbeit mit dem ÖAeC auch die österreichische Klasse RC3 behandelt. Das Seminar in Salzburg findet am 28.03.2020 statt, das in Uetze am 25.04.2020.

Die Theorie Teile beinhalten die alle zwei Jahre erneuerten Programme und die Regeländerungen im FAI Sporting Code. In

beiden Seminaren sind wieder praktische Teile mit den Bewertungsübungen geplant. Für am Motorkunstflug interessierte Modellflieger und Vereine zwei hervorragende Möglichkeiten, etwas über diese Sportklasse aus erster Hand von Peter Uhlig, dem Vorsitzenden des CIAM Unterausschusses F3 Radio Control Aerobatics, zu erfahren.

Beide Veranstaltungen werden verschoben. Ersatztermine werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Eberhard Heiduk

EIN ANFANG IST LEICHTER ALS GEDACHT

Der Start in die Königsklasse



Der Scale-Nachbau der Royal Aircraft Factory S.E.5A von Thomas Ott beim Wertungsflug in Karlsruhe. Foto: Florian Feuchtnner

In diesem Jahr ist Matthias Dolderer Modellflugbotschafter 2020. Er ist nicht nur einer der besten Kunstflugpiloten der Welt, sondern auch Modellflieger seit frühester Kindheit. Als ich sein Botschafter-Video vor Kurzem sah, blieb mir folgender Satz im Gedächtnis: „Wenn Du irgendeinen Wettbewerb gewinnst, wo Du lange darauf hingearbeitet hast, ist das schon eine Riesenbestätigung und einer der besten Momente.“

Ich möchte hier nun eine Lanze für die Scale-Fliegerei und im Besonderen die Scale-Wettbewerbe brechen. Modelle selbst bauen ist ja in den letzten Jahren immer mehr aus der Mode geraten. Es gibt mittlerweile hervorragende ARF-Modelle, die sich so wie sie sind für einen Semi-Scale Wettbewerb eignen. Warum also noch selbst bauen? Dennoch treffe ich immer wieder Modellbauer vom alten Schlag, die ihre Modelle nicht nur selbst bauen, sondern auch eigene Pläne erstellen. Doch darauf angesprochen, mal an einem Wettbewerb teilzunehmen, höre ich dann so Sätze wie „Das ist mir zu viel Arbeit“ oder „Für zwei bis drei Flüge ein ganzes Wochenende opfern, dazu habe ich keine Lust.“ Seien wir mal ehrlich, wie viele Flüge kann man auf anderen Treffen oder Flugtagen an einem Wochenende machen? Bedenkt man aber, dass im Vorfeld eventuell mehrere Jahre damit verbracht wurden, diese hervorragenden Modelle zu erstellen, wäre es doch ein Leichtes, noch eine wettbewerbstaugliche Dokumentation zu erstellen und das Modell unter Gleichgesinnten bei einem Wettbewerb zu präsentieren – und mit Glück und Fleiß sogar bis auf das Siegerpodest zu gelangen.

Als ich 2013 von Freunden aus der Schweiz zum Oldtimertreffen nach Frauenfeld eingeladen wurde, wusste ich erst nicht, was auf mich zukam. Ich hatte mich zwar insofern informiert, dass ich eine Dreiseitenansicht von meiner Piper J3C dabei hatte, aber mehr nicht. In Frauenfeld angekommen war ich erst einmal überwältigt von den tollen Modellen. Als es dann ans Fliegen ging, war ich völlig blank. Mir wurde aber von allen Seiten geholfen. Am Ende war es der vorletzte Platz und ich hatte mich mit dem Scale-Virus angesteckt. Im Anschluss

habe ich mich mit dem Regelwerk genauer beschäftigt und fing an zu trainieren. Anfangs bin ich von den Vereinskameraden belächelt worden. Aber das Trainieren der Flugfiguren für den Wettbewerb hat meine fliegerischen Fähigkeiten in den darauffolgenden Jahren erheblich verbessert. Ich kann den Satz von Matthias Dolderer nur bestätigen. „Es ist ein wahnsinniges Gefühl, einen Wettbewerb zu gewinnen“. Aber auch der Weg dorthin ist fantastisch! Man lernt tolle Leute kennen, die Hilfsbereitschaft unter den Konkurrenten ist vorbildlich. Wenn ich heute auf einem Flugtag oder auch nur im Vereinsumfeld meine Runden drehe, höre ich immer wieder „Man kann kaum unterscheiden, ob das ein Original oder ein Modell ist“. Alles, was es für einen Scale-Wettbewerb braucht, ist ein vorbildgetreues Flug-

zeugmodell, eine entsprechende Dokumentation und noch ein passendes Flugprogramm und schon kann man teilnehmen. Natürlich muss man sich ein wenig mit dem Regelwerk auseinandersetzen. Aber auch hier wurde bereits gute Vorarbeit vom Sportausschuss Scale-Modelle geleistet. Das Regelwerk, welches von der FAI vorgegeben wird, ist vollständig ins Deutsche übersetzt.

Die Scale-Wettbewerbe bieten für jeden etwas:

- **Die Einsteiger Klasse:** Man braucht lediglich ein vorbildgetreues Modell – egal ob ARF oder selbst gebaut. Es findet keine Baubewertung statt. Somit die ideale Klasse, um einfach mal reinzuschmecken und mittels „Learning by doing“ erste Wettbewerbserfahrungen zu sammeln. Das maximale Modellgewicht ist 25 kg.
- **F4H-StandardScale:** Hier findet eine vereinfachte Baubewertung statt. Das Modell wird aus einer Entfernung von fünf Metern begutachtet. Auch hier kann inzwischen (bedingt) mit ARF Modellen teilgenommen werden. Das Modellgewicht beträgt maximal 15 kg.
- **F4C Scalemodelle:** In der „Königsklasse“ gilt das volle Programm der Baubewertung. Die Modelle werden bis in die Details bewertet. Auch hier ist das maximale Modellgewicht 15 kg.
- **F4G Large-Scale:** Entspricht der Klasse F4C, jedoch dürfen die Modelle bis zu 25 kg wiegen.

Detaillierte Beschreibungen zu den Scale Klassen finden sich auf der DAeC Seite: <https://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f4-scalemodelle/>

oder einfach die Fragen an mich per E-Mail: marcus.hausmann@mmh-software.de

Wer sich nun ein wenig angesprochen fühlt: Der 1. Wettbewerb in diesem Jahr findet vom 09.–10. Mai in Karlsruhe statt. Also ab in den Keller, Modell aufpolieren, sich ein Flugprogramm überlegen und anmelden – oder nur zum Schnuppern vorbeikommen. Wir freuen uns über jeden neuen Teilnehmer.

Sportausschussvorsitzender F4 Scale
Marcus Hausmann

AB IN DEN SÜDEN!



- 1: Andreas Ritter ganz ohne Airbus-Sidestick
 2: Lake Mead, Grenze zwischen Nevada und Arizona
 3: Grenze USA – Mexico: Noch ein Zaun oder schon eine Mauer?

Im letzten Heft berichteten wir, wie Airbus-Kapitän Andreas Ritter in Kalifornien seine „Späte Liebe“ fand, nämlich eine 1947 gebaute Cessna C140, und wie er sich im Sommer 2019 mit vielen Flügen kreuz und quer durch die USA an diesen schönen, aber auch eigenwilligen Taildragger gewöhnte. Mitte Januar dieses Jahres trafen die beiden sich in Kalifornien wieder – bereit zu neuen Abenteuern: Nach einigen Reparaturen und Nachrüstungen soll es mit der alten Dame auf die ganz große Reise gehen. Nach Argentinien!

25. Januar: Red Bluff, California

Meine lange Reise begann heute, nach acht Tagen Arbeit am Flugzeug, ohne jede Zeremonie. Um ehrlich zu sein, hatte ich es eilig. Es war bereits 14 Uhr und ein Sturm näherte sich rasch von Westen her. Ich musste tief fliegen, die Wolkenbasis lag anfangs bei 1100 Fuß. Die ersten anderthalb Stunden von vielleicht neunzig, die noch vor mir liegen. In den nächsten Tagen ging es via Las Vegas stetig in Richtung Süd-Süd-Ost. Westlich vorbei an Casa Grande, Marana, Ryan, Tucson, die ich alle seit meiner Ausbildung 1990 kenne, nach Nogales an der Grenze zu Mexico.

29. Januar: Mexico

Heute war der große Tag. Der Tag, die vertrauten USA hinter sich lassen. Nogales liegt nur wenige Meilen von der Grenze

entfernt, so dass ich kreisen musste, um Höhe zu gewinnen und so Mazatlán in Mexico über Funk zu erreichen, aber es klappte nicht. Ein Airliner half mit einem Relais, aber Mazatlán ließ mir ausrichten, ich solle Hermosillo kontaktieren. Und da auf dieser Frequenz niemand zu hören war, flog ich etwa eine Stunde lang in Funkstille, bis Hermosillo Approach endlich mit mir sprach.

Hermosillo, eine Stadt, von der ich noch nie zuvor gehört hatte. Nach der Landung kam Wachpersonal. Wer ich bin? Wo ich herkomme? Crew oder Tourist? Ich sagte, ich sei Tourist, aber sie bestanden darauf, ich sei die Crew. Zuerst musste ich meinen Flugplan schließen. Mit den USA über mein Handy und mit den Einheimischen über ein Formular, das mehrfach unterschrieben, gestempelt und kopiert wurde. Der Zoll durchsuchte mein Flugzeug. Was ist in den Kanistern? Avgas! Wozu brauchen Sie es? In Mexiko gibt es Flughäfen, die kein Avgas haben, nur Jetfuel. Ein Sandwich? Ein Apfel? Das muss im Flugzeug bleiben! Ich versprach, beides sofort zu essen. Ein Tankwagen kam. Wie viele Gallonen brauchen Sie? Liter! Nicht Gallonen! Wie üblich wurde überfüllt, wobei der Treibstoff auf die Bepannung verschüttet wurde, was nicht gut ist. Der Kraftstoff kostete nur 1,20 Euro pro Liter, auch die Fahrt zu meinem Hotel war günstig. Es war nur ein zweistündiger Flug, aber ich bin jetzt müde ...

Das Frühstück war ausgezeichnet, viel besser als in den meis-



3



4



6



5



7

4: Wie zu erwarten: Hier sind nur US-Daten hinterlegt. Also ab jetzt keine Waypoints mehr ...

5: Gestartet in Kalifornien, aber doch erst in Mexiko den Pazifik gesehen. Werde jetzt lange an der Küste bleiben. Anflug auf Manzanillo

6: Heiß hier. Ja, das über 50 Jahre alte Instrument stimmt und sagt: 210 °F bekommen dem Motor nicht auf Dauer

7: Tief an der Küste fliegen macht Spaß. Man sieht, wo Millionäre die Zeit totschiagen

ten US-Motels, die doppelt so viel kosten. Ich nahm ein Taxi zum GA-Terminal. Wo ist Ihr Flugplan? Als ich sagte, ich hätte ihn digital hinterlegt, ließ man mich passieren, aber eine Minute später rief man mich zurück. Ich hätte meine Lande- und Parkgebühren für die Nacht noch nicht bezahlt. Wenn man bezahlt, erhält man einen Stempel auf dem Papier-Flugplan. Ohne Papier kein Stempel. Ohne Stempel kein Durchgang ... Landegebühr und Abstellen machten insgesamt umgerechnet zehn Euro. Nach dem Start links auf den Kurs abbiegen. Bis jetzt bin ich immer im Luftraum Delta geflogen, wo ich mit den

Fluglotsen sprechen und so fliegen muss, wie sie mich freigeben. Aber sie redeten nicht viel.

Und dann sah ich den Pazifik. Ich bin zwar in Kalifornien gestartet, habe aber die Küste nie gesehen. Hier kommt sie und wird für lange Zeit nicht mehr verschwinden. Nach einem zweieinhalbstündigen Flug landete ich in Los Mochis. Dieselben Gebühren wie in Hermosillo. Das Problem ist, dass niemand die Cessna 140 im Computer hat. Sie kennen also die Spannweite und das Gewicht nicht und können die Gebühren nicht berechnen. Sie müssen nachschlagen, und das braucht



CAMO
SÜDWEST

**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG
IHR LUFTFAHRZEUG!**

Ihr CAMO-Unternehmen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Überwachung, Nachprüfung und Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-2-Flugzeuge

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

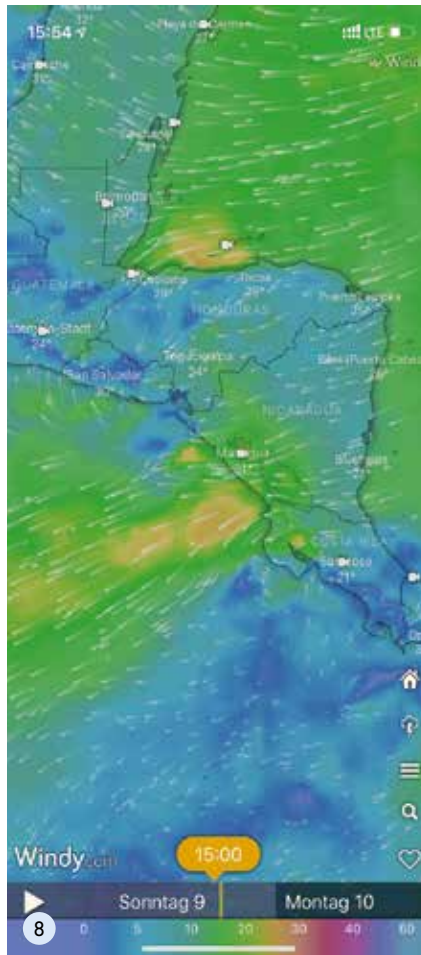


CAMO SÜDWEST
GMBH

CAMO Südwest GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

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

- 8: Mittelamerika ist im Februar eine windige Angelegenheit
- 9: Nicaragua hat sehr viele Vulkane
- 10: Mit Guido im Hinterland von Managua



Zeit. Aber mit einem Papier-Flugplan habe ich alle Stempel bekommen. Es funktioniert!

An der Küste entlang zu fliegen ist schön. Tief zu fliegen ist schön. Man kann sehen, wie die Millionäre ihre Zeit verbringen. Aber es ist warm hier unten. Die Öltemperatur steigt schnell auf über 210 Fahrenheit. Ja, dieses über 50 Jahre alte Messgerät ist genau, ich habe es mit einem Digitalthermometer überprüft. Längeres Fliegen mit 210 oder mehr ist nicht gut für den Motor. Ein Anzeichen dafür ist, dass er viel Öl verbrennt.

6. Februar: El Salvador

Da landete ich in Ilopango, El Salvador. Zehn bewaffnete Männer kamen auf mich zu. Nach dem Ausladen von Gepäck und Ausrüstung musste ich die Sitze entfernen. Sie wollten in den Heckkonus des Rumpfes, die Cowling und alle Kontrollöffnungen schauen. Sie schraubten sogar die Dachverkleidung ab. Hunde schnüffelten überall. Als sie nichts fanden, wurden sie freundlicher und fotografierten sich vor dem Flugzeug. Dann konnte ich zum AeroClub El Salvador rollen.

Ich hatte eine sehr gute Zeit in San Salvador. Die Jungens vom AeroClub sicherten mein Flugzeug in einem Hangar und führten mich zum Abendessen aus. Ich kann Ilopango und El Salvador wirklich empfehlen. Sie mögen Privatflugzeuge, sogar im Pool, wie man sieht.

9. Februar: Nicaragua

Bei der Annäherung an Managua meldete der Turm Wind mit 22 Knoten und Böen von 30. Aber er kam fast von vorn, nicht quer. Dennoch: Ich habe dieses kleine Flugzeug noch nie bei

so starkem Wind gelandet. Ich war überrascht, wie schwierig es sein kann, die Landebahn zu verlassen. Ruderpedale allein haben fast keine Wirkung. Differentialbremse hilft. Experten sagen, manchmal muss man „den langen Weg“ gehen, d. h. wenn man 90 Grad nach links drehen will und vom Wind blockiert wird, versucht man es mit 270 Grad nach rechts. Die „Windy“-App zeigt, wie windig es in Nicaragua ist. Ein NOTAM warnte, dass der Wind noch mehrere Wochen lang so wehen würde. Nicaragua ist kein guter Ort für kleine Flugzeuge. Sie hatten keine Anker im Boden für meine Seile, und ich konnte nicht auf dem Gras parken, um selbst Ankernägel zu setzen.

Ich habe den Flughafen nicht verlassen, sondern auf meinen Freund Guido gewartet. Er wollte einen Teil meiner Reise mit mir machen, flog mit der Lufthansa von Frankfurt nach Panama City und von dort nach Managua. Wir erkundeten zuerst im Allrad-Mietwagen das vulkanische Hinterland, blieben zwei Nächte und planten dann den gemeinsamen Flug nach Costa Rica.

11. Februar: Costa Rica

Der Tag begann damit, dass ich meine Brieftasche suchte. Es stellte sich heraus, dass sie mir gestern Abend an der Pool-Bar aus der Tasche gefallen war. Der Barkeeper fand sie und gab sie mir mit einem Lächeln. Es fehlte nichts. Wunderbare Menschen in Nicaragua.

Der Wind stand unverändert mit mehr als 20 Knoten auf der Bahn. Da dies mein erster Flug mit einem Passagier war, musste ich das Gewicht reduzieren. Ich hatte bereits einiges



11: Anflug auf Liberia, Costa Rica

in El Salvador gelassen und nun meine beiden 5-Gallonen-Kanister in die Tragflächen geleert – genug für den geplanten kurzen Flug nach Liberia, Costa Rica.

Nach dem Start sah ich, dass die vom Transponder übertragene Höhe nicht korrekt war. Ich hatte dieses Problem schon einmal, aber nur kurz, jetzt war es wirklich schlecht. Ich musste den Mode Charlie ausschalten, was natürlich vom ATC bemerkt wurde. Sie erlaubten uns jedoch, den Flug fortzusetzen. Über Costa Rica beschwerte sich niemand über das Fehlen von Mode Charlie. Kein anderer Verkehr war je in unserer Nähe.



12: Pedasi, Panama, „Business Lounge“

Außerdem erscheinen alle US-Charterflüge dank des ADS-B-Out-Mandats, das in den USA seit dem 1. Januar 2020 in Kraft ist, auf dem Flug-Navi „Foreflight“, das in den Staaten alle benutzen. Wir sind direkt hinter einer dieser US-Fluggesellschaften gelandet und haben 200 Touristen den Vortritt zu den schönen Strände Liberias gelassen.

An der Parkposition erschienen die üblichen Offiziellen mit merkwürdigen Fragen (Wieviel hat dieses Flugzeug gekostet? Wie viel Bargeld haben Sie dabei? Wie lange werden Sie für den Flug nach Argentinien brauchen?) und außerdem ein In-

LTB-Follmann

der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlen

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

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

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



13: Einige Landschaften muten fast deutsch an
14: Panama City in Sicht



spektor, der uns sagte, dass wir dieses Flugzeug nicht fliegen dürften, bevor wir den Transponder repariert hätten. Außerdem bräuchten wir eine Ground Handling Company. Eine freundliche Dame erschien und erklärte, dass sie jetzt für mich arbeitete, und ich hatte keine Ahnung, was sie für ihre Dienste berechnen würde.

Hier sind alle Verfahren für größere Flugzeuge optimiert. Man merkt es, wenn drei Männer kommen, die rote Kegel um die Parkposition setzen und versuchen, meine kleinen Reifen mit Boeing-Holzblöcken zu sichern. Die Abfertigungsgebühren, die sie verlangen, sind nicht hoch – für einen Airliner. Aber eine 73 Jahre alte Cessna 140 ist mit ihren 404 kg weder ein Airbus noch ein schnittiges modernes Millionärsspielzeug. Diese unsinnigen teuren Verfahren machen der Allgemeinen Luftfahrt den Garaus in solchen Ländern, in denen es außer den großen Flughäfen kaum Landeplätze gibt.

Trotzdem genossen Guido und ich zwei wunderschöne Sonnenuntergänge an den Stränden Liberias. Costa Rica investiert in den Ökotourismus, was bedeutet, dass die Strände nicht durch Wolkenkratzer verdorben werden. Aber wir waren nicht hier, um Urlaub zu machen, sondern wir waren mit einem Flugzeug gestrandet, das gegrounded wurde und vor Ort nicht repariert werden konnte. Ich bestellte einen neuen Höhen-Encoder, der nach Panama verschickt werden sollte.

Es ist schwer, sich zu entspannen, wenn man mit Parkgebühren von 185 \$ pro Nacht konfrontiert ist. Aber Guidos Humor und seine Freude haben mir gezeigt: Ja, wir müssen warten, aber wir warten im Paradies.

Endlich erhielten wir die Genehmigung von Panama und Costa Rica, dass wir fliegen dürften. Wir freuten uns auf den gemeinsamen Flug nach David, Panama!

15. Februar: Panama

N5581M ist seit dem jährlichen Check 46 Stunden geflogen. Eine gute Zeit, um Öl, Ölfilter und Luftfilter zu wechseln. Ich brachte die Maschine zu Ibu's Hangar. Wir öffneten den Ölfilter und fanden glücklicherweise keine großen Metallstücke. Gesunder Motor.

Der neue Encoder ist angekommen. Der alte Decoder war 31 Jahre alt, aber Montage und Stecker passten zum neuen, so dass der Austausch in zehn Minuten erledigt war. So etwas gefällt mir!

Am 18. Februar war alles bereit. Ich reichte einen nationalen Flugplan nach Pedasi (MPPD) ein, ein zweistündiger Flug. Der Wind blies mit 34 Knoten, sagte der Tower. Das Flugzeug hob fast sofort ab, nachdem ich Vollgas gegeben hatte, und plumpste auf die Bahn zurück, weil es noch keine Flugeschwindigkeit hatte. Ich hielt es bis 80 kts im Bodeneffekt.

Mein Zielort Pedasi ist ein unkontrollierter Flugplatz – der erste, seit ich die USA verließ, ich war also neugierig, was mich erwartet. Ich meldete mich auf der UNICOM-Frequenz 122.8. Der Windsack zeigte mindestens 20 Knoten aus 1 Uhr.

Außer drei Arbeitern, die irgendwas am Funk installieren, ist niemand hier. Auch kein anderes Flugzeug. Es gibt keine Hangars, nur etwas, das wie eine Bushaltestelle aussieht. Ist es sicher, das Flugzeug hier zu parken? Risiken sind Wind und Bösewichte gleichermaßen. Ich beschließe, die Nacht auf dem Platz zu verbringen.

Mein Zelt stand nur acht Meter vom Flugzeug entfernt. Ich habe das Risiko einkalkuliert, dass mich jemand in der Nacht weckt und mir sagt, dass ich hier nicht campen darf. Aber es kam niemand.

Nach dem Start in einem schönen Morgenlicht wollte ich meinen Flugplan bei Chitre Radio öffnen, aber es ging nicht. Zunächst dachte ich, sie hören mich nicht, aber dann half ein lokaler VFR-Flug mit einem Relais, und ich verstand, dass die Dame am Funk Schwierigkeiten hatte, sich auf Englisch zu verständigen. Sie schickte mich zu Panama Radio, Panama Radio schickte mich zurück zu Chitre und die Lady dort schickte mich zurück nach Panama. Es war sehr lustig.

Am nächsten Tag, nach einem Flug über den Dschungel und den Kanal bis zur karibischen Küste, kam endlich Panama City in Sicht.

Hier werde ich meine Familie treffen und der alten Dame ein paar Tage Ruhe gönnen.

Andreas Ritter

DIE „NEUEN“ EUROPÄISCHEN L-LIZENZEN

Luftrechtliche Änderungen ereilen uns des Öfteren. In diesem Artikel wollen wir unsere Mitglieder über Änderungen bezüglich der Prüferlizenzen, also der Lizenzen des freigabeberechtigten Personals, und die Hintergründe informieren.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat einen Umwandlungsbericht (Quelle 1) veröffentlicht. Dieser wurde mit Spannung erwartet, weil auch die Berechtigungen aus dem Technischen Ausweis für eine Umwandlung infrage kommen.

Der Hintergrund liegt in der Verankerung der Technischen Ausweise des DAeC in einem Gesetz (Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät):

„Personal von Luftsportverbänden mit technischem Ausweis als Nachweis der Sachkunde ist berechtigt, Arbeiten an Luftfahrzeugen entsprechend [...] dem in Anlage VIII bezeichneten Umfang [Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer] durchzuführen, den ordnungsgemäßen Abschluss zu bescheinigen und die Freigabe des Luftfahrzeugs zu erteilen.“ (§ 12 I Luft-GePV)

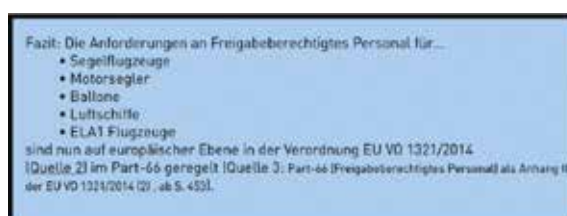
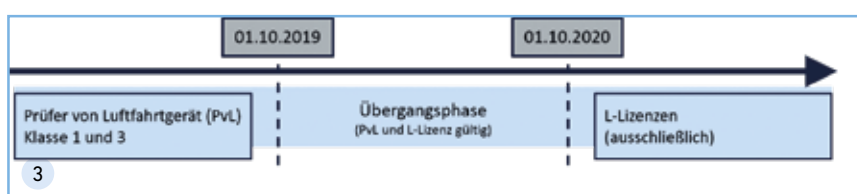
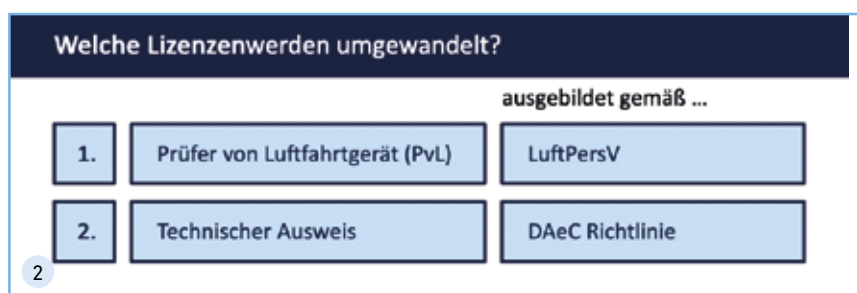
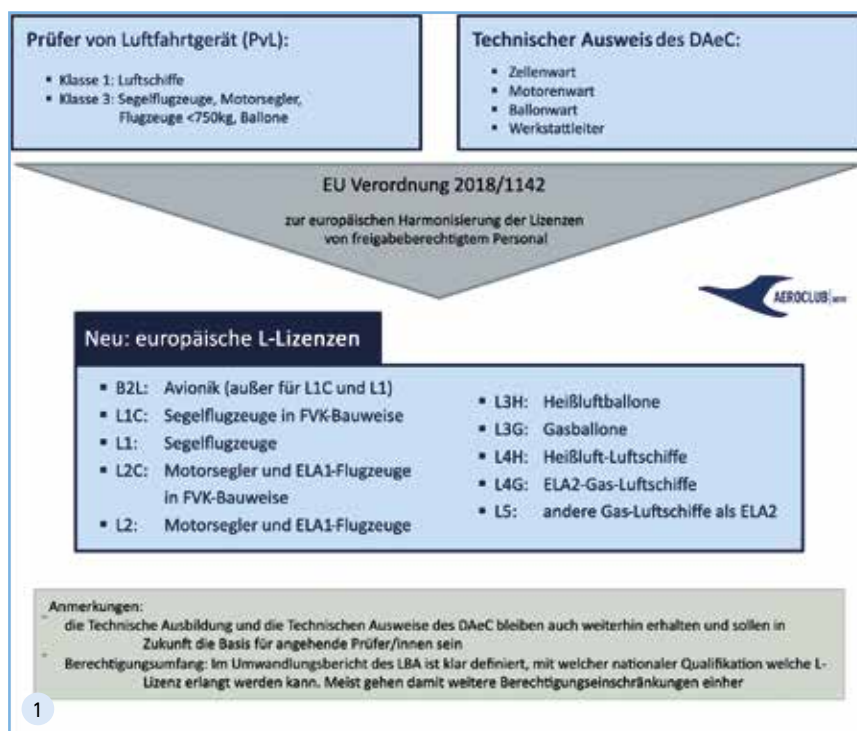
Dazu sei gesagt: Keine zu großen Erwartungen! Der Berechtigungsrahmen für Inhaber/innen des Technischen Ausweises wird nur geringfügig erweitert.

Am Ende des Textes sind die jeweiligen (Luftrecht-) Quellen nochmal mit Verlinkung zur persönlichen Recherche aufbereitet.

Gemäß der Grafik sind von den Umschreibungen die bisher nationalen Lizenzen betroffen, neben den Technischen Ausweisen eben auch die Berechtigungen der Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL), die bisher bspw. mit der Klasse 3 unter anderem die Instandhaltung unserer Segelflugzeuge und Motorsegler geprüft und freigegeben haben.

Ab wann...

... sind die neuen Regelungen gültig? Da sie seit dem 01.10.2020 gelten, existieren bereits Prüfer/innen mit einer neuen europäischen L-Lizenz. Es gibt für die Umwandlung der Lizenzen eine Übergangsfrist bis zum 30.09.2020. In diesem Zeitraum sind beide Lizenzen, alt und neu, gültig. Ab dem 01.10.2020 verfällt die Gültigkeit der nationalen Lizenzen des freigabeberechtigten Personals (Klasse 1 und 3) und nur noch die L-Lizenzen sind gültig.



- 1: Kompakte Übersicht der Umwandlungen gemäß EU VO 2018/1142
- 2: Übersicht der nationalen Lizenzkategorien, die gemäß der europäischen Vereinheitlichungen zur Umwandlung infrage kommen
- 3: Zeitstrahl zur Darstellung der zeitlichen Übergangsfrist
- 4: Fazit

Welche Lizenzen ...

... und welche Prüfer (= freigabeberechtigtes Personal, engl. Certifying Staff) sind von der Verordnung betroffen? Dies ist anhand der Luftfahrzeug-Kategorie zu ermitteln und einfach geregelt:

„Freigabeberechtigtes Personal, qualifiziert über nationale Anforderungen für andere Luftfahrzeuge als Flugzeuge und Hubschrauber, [...] kann insofern etwaige Rechte auf Grundlage dieser nationalen Qualifikationen ab dem 01.10.2020 nicht mehr ausüben.“ (Zitat aus dem LBA Umwandlungsbericht (Quelle 1)).

Download

Der als PDF-Datei hinterlegte, vollständige Gesamtbeitrag enthält ausführliche Informationen zu Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL), den Technischen Ausweise und den „neuen“ L-Lizenzen gem. Part-66 und ist auch im Downloadbereich der Technik zu finden.

Quellenangabe

- Umwandlungsbericht L-Lizenzen (V 1.01) vom 17.12.2019
- EU Verordnung 1321/2014 als „Easy Access Rules“
- DAeC Richtlinie „Ausbildung und Prüfung des technischen Personals“, Ausgabe 2019/01
- Anhang 6 „Aufhebebedingungen für die Einschränkungen der umgewandelten Berechtigungen“
- LBA Form 19.1 „Antrag auf Erteilung/Änderung der Teil-66-Lizenz“

Text, Grafiken: Emil Pluta, Vizepräsident Technik NRW

WIE KOMME ICH AN MEINE L-LIZENZ?

Ausfüllanleitung zur Umwandlung eines Technisches Ausweises in eine europäische L-Lizenz

Die Einführung der europäischen L-Lizenzen führt dazu, dass nun die nationalen Berechtigungen umgeschrieben werden. Hierzu hat das Luftfahrt-Bundesamt einen Umwandlungsbericht (Quelle 1) veröffentlicht. Auf dessen Basis haben wir ein Informationsschreiben erarbeitet, was möglichst kompakt die Neuerungen zusammenfasst („L-Lizenzen Info“). Nun geht es darum, eine Ausfüllhilfe für das Form 19.1 (Quelle 2) „Antrag auf Erteilung / Änderung / Verlängerung der Part-66-Lizenz für die Instandhaltung von Luftfahrzeugen“ zur Umwandlung des Technischen Ausweises zu schaffen. Am Ende des Textes sind die Formulare und Quellen nochmal mit Verlinkung aufbereitet.

Welche Berechtigungen können umgewandelt werden?

Die Ausfüllanleitung ist nur für folgende Berechtigungen relevant:

- Zellenwart
- Werkstattleiter
- Motorenwart
- Ballonwart

Außerdem sind die teilweise weitreichenden Einschränkungen zu beachten, die sich je nach vorheriger Berechtigung ergeben. Hierzu verweisen wir auf den Bericht „L-Lizenzen Info“. Grundsätzlich gilt: keine zu großen Hoffnungen auf mögliche Berechtigungserweiterungen.

Ausfüllhilfe für Inhaber/innen eines Technischen Ausweises

Die detaillierte Ausfüllhilfe, die durch das gesamte vierseitige Dokument führt und alle Feldnummern einzeln erklärt, ist im Gesamtbeitrag beschrieben.

Download

Der Gesamtbeitrag ist als PDF-Datei unter www.aeroclub-nrw.de im Downloadbereich der Technik veröffentlicht.

Quellenangabe

- Umwandlungsbericht L-Lizenzen (V 1.01) vom 17.12.2019
- LBA Form 19.1 „Antrag auf Erteilung/Änderung der Teil-66-Lizenz“

Text: Emil Pluta, Vizepräsident Technik NRW



BUCHTIPP

Wer Holzflugzeuge baut und repariert, kommt an Hans Jacobs nicht vorbei. Sein Buch „Werkstattpraxis für den Bau von Gleit- und Segelflugzeugen“ ist die Bibel für alle, die mit Spanten und Rippen arbeiten. Die erste Auflage dieses Buches erschien bereits im Jahr 1932. Diese und alle späteren Auflagen sind vergriffen und auch antiquarisch nicht mehr oder nur zu horrenden Preisen erhältlich.

Die Vintage Sailplane Association in den USA hat das Buch ins Englische übersetzt. Außerhalb der USA hat der EQIP Verlag den Vertrieb übernommen. Das Hardcover-Buch im Format 16 x 24 hat 384 Seiten mit 338 Zeichnungen, kostet 49,00 € zuzüglich Versandkosten und ist im Onlineshop von www.eqip.de erhältlich.



Die englische Ausgabe des Standardwerks von Hans Jacobs und Herbert Lück, daneben die 80 Jahre vorher erschienene 4. Auflage aus dem Jahr 1940

LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS 2020 – INITIATIVE WIRD FORTGESETZT

Wer sich die Untersuchungen der Bundestelle für Flugunfalluntersuchung BFU ansieht, kommt unweigerlich zu dem Schluss: Bei der Erhöhung der Flugsicherheit ist noch ganz viele Luft nach oben – oder andersherum: Weiterhin sind die Zahlen für schwere Störungen und Unfälle viel zu hoch. Vor diesem Hintergrund hatte LuftSport – ausgehend von einer Initiative von Harald Meyer und Jürgen Knüppel – im Jahr 2018 den LuftSport Flugsicherheitspreis ins Leben gerufen.

Die Resonanz war groß und auf unsere Ausschreibung im Jahr 2018 hatten sich Vereine, Personen und Personengruppen beworben. Während der AERO 2019 konnten wir 13 Bewerber mit drei ersten und neun weiteren Preisen auszeichnen. Auch im Jahr 2019 haben wir die unterschiedlichsten Initiativen zur Verbesserung der Flugsicherheit erhalten. Nachfolgend eine Liste aller Bewerber und der Hinweis, wo sich Einzelheiten hierzu finden.

Bewerber	Kurzbeschreibung	Veröffentlicht in LuftSport
Verband Deutscher Pilotinnen	Angebot regelmäßiger zwei- bis dreitägiger Flugsicherheitstrainings speziell für Pilotinnen	LuftSport Oktober/November 2020 Seite 56-57
Flugplatzgemeinschaft Schwarze Heide	Verfahren zur anonymen Meldung sicherheitsrelevanter Vorkommnisse online oder in Papierform, die dann als Kurzmitteilungen allen Vereinen am Flugplatz zugänglich gemacht werden	LuftSport Februar/März 2020 Seite 11 zusätzliche Informationen auf www.luftsportmagazin.de
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger	Vorträge und Einweisungen zum Thema „Überleben nach einer Notwasserung“ mit Einweisung in Rettungswesten, Rettungsinseln, Signalmittel etc.	LuftSport Oktober/November 2020 Seite 60 ff Seite 14
Kunstfluggemeinschaft Hessen	Einweisung von Piloten in Grenzflugzustände, diese zu erfahren und ihnen so helfen, gefährliche Situationen zu vermeiden oder zu meistern	LuftSport Dezember 2019/Januar 2020
Flugsportvereinigung Offenbach Reinheim e. V.	Aktion Mr. Safety. Unter diesem Pseudonym verfassen verschiedene Mitglieder in loser Reihenfolge Artikel zum Thema Flugsicherheit, die per Rundmail unter dem Namen safety-bulletin versandt werden	LuftSport Februar/März 2020 Seite 11 zusätzliche Informationen auf www.luftsportmagazin.de
Segelflugkommission im AEROCLUB NRW	Initiative zur Vermeidung von Unfällen bei Segelflugwettbewerben	LuftSport Oktober/November 2020 Seite 57 ff

Die Jury wird wie geplant noch im März entscheiden, wer die diesjährigen Gewinner und Preisträger sein werden. Leider kann die Preisverleihung nicht während der AERO stattfinden. Sollte die Messe lediglich verschoben werden, wollen wir auch

die Prämierung am neuen Termin vornehmen. Andernfalls werden wir einen anderen Termin wie zum Beispiel den Segelfliegtag in Rastatt zum Anlass nehmen, die Preisträger und deren Initiativen einem großen Publikum zu präsentieren.

AUSSCHREIBUNG LUFTSPORT-FLUGSICHERHEITSPREIS 2021

Herausgebende Landesverbände und die Redaktion haben beschlossen, die Initiative zur Flugsicherheit fortzusetzen. Vereine, Personen und Gruppen sind aufgefordert, ihre Ideen im Laufe des Jahres 2020 einzureichen, spätestens bis zum 31.12.2020. Gefragt sind alle Maßnahmen, die geeignet sind die Sicherheit im Luftsport zu erhöhen. Dies gilt ausdrücklich für alle Luftsportarten und auch vermeintlich kleinere Maßnahmen, Ideen, Aktionen, Ausstattungen und Verfahren. Bitte die Bewerbung in einem Text von maximal 2.000 Zeichen zusammenfassen. Falls erforderlich, weitergehende

Dokumente oder Fotos hinzufügen. Wenn in unserer Zeitschrift Platz ist, werden wir die Bewerbungen dort vorstellen. Die Redaktion muss sich vorbehalten, die Texte zu kürzen. Die Bewerbung im Wortlaut und alle Anlagen werden auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht.

Die Jury, bestehend aus Flugsicherheitsexperten und Redaktionsmitgliedern, beurteilt die Einsendungen nach einem Kriterienkatalog und wählt Gewinner und Preisträger. Auch in diesem Jahr gibt es Geldpreise und Urkunden. Die Bekanntgabe und Ehrung der Gewinner erfolgt während der AERO 2021.

Richtigstellung FPV-Wings

Erst einmal gilt es Dank zu sagen, dass die Pressemitteilungen der Buko Modellflug veröffentlicht werden. Wir werden als Modellflug im DAeC inzwischen bedeutend besser wahrgenommen.



Auf Seite 21 im LuftSport Februar/März fand ich die Meldung über FPV-wings, die aber so nicht korrekt ist. Es sind eben keine Kopter, sondern kleine Nurflügelmodelle, die mit einer FPV-Kamera geflogen werden.

Den FPV-Fachausschuss Kopter gibt es schon seit etwa fünf Jahren, und nun ist neu der Fachausschuss für die FPV-wings (Flügel) dazu gekommen.

Uli Braune, BUKO Modellflug

Antwort: Völlig korrekt, da hatten wir ein unpassendes Bild mit einem FPV-Kopter abgebildet. Andere nämlich fanden sich nicht bei der Suche nach „FPV-wing“. Unser Appell geht deshalb dahin, künftige Pressemitteilungen so zu formulieren, dass auch PPL- und Segelflieger ohne Modellflug-Hintergrund wissen, um was es geht. Der im Leserbrief erwähnte Begriff „Nurflügelmodelle“ hätte manches klar gestellt. Und weil ein gutes Bild oft mehr sagt als tausend Worte: Im Zeitalter von Facebook und Instagram sollte es doch immer jemand geben, der die Pressemitteilungen aussagekräftig bebildern kann.

Von Verein zu verchartern: Ventus2c -Turbo in 1a-Zustand!

„18m-Renner“ als Komplettsystem mit Comet-Hänger DuoDiscus-Turbo in Top-Zustand! Doppelsitzer als Komplettsystem mit Cobra-Hänger Beide Flugzeuge mit streckenflugtauglicher Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender. Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Zuggeschirr, Allwetterbezüge etc. Standort Grefrath (Niederrhein); Fotos u. Details auf Anfrage. Charterpreis: Ventus 980 € / Duo 1.190 € pro Woche zzgl. Kaution.

Kontakt : bromei@t-online.de oder Tel.: +49 170 3830497

DuoDiscusT u. Ventus2cT suchen Piloten zum Strecken- u.

Lustfliegen! Kleiner Verein am Niederrhein bietet interessierten Segelfliegern ideale Flugbedingungen ohne „Ab-sauf- u. Rückholprobleme“ dank Turbo-Ausstattung!! Beide Flugzeuge sind zu wenig ausgelastet, streckenflugtauglich instrumentiert u. können auch wochentags geflogen werden. Bei Vereinseintritt keine Aufnahmegebühr!

Weitere Infos unter : www.segelflugguppe-duisburg.de ;

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

Stellplätze in der Halle des BVL in Rotenburg/EDXQ frei

Ab sofort sind 3 Stellplätze für UL's oder kleine Sportmaschinen in der Vereinshalle des BVL in Rotenburg/EDXQ frei. Die Stellplätze sind am Boden oder auf einer Hebebühne. Eine mindestens passive Mitgliedschaft ist notwendig. Vereinsmitglieder haben Vorrang. Kosten und Details bitte anfragen bei Reinhard Nuhn r.nuhn@nord-com.net

IMPRESSUM

LuftSport April/Mai 2020

Verlag: Equip Werbung & Verlag GmbH, Sprottauer Str. 52, 53117 Bonn
Tel.: 0228-96699011, Fax.: 0228-96699012
www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de, Chefredakteur: Klaus Fey (KF)
stv. Chefredakteur: Reinhold Wagner (RW)

Herausgeber:

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

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

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

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

AEROCUB | NRW e.V.
Friedrich-Alfred-Str. 25, 47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844 - 52, Fax: (0203) 77844 - 44
info@aerocub-nrw.de
Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Gestaltung: Rosa Platz, Köln
Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Klaus Bachmann, Sigi Baumgartl, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Heike Capell, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Evelyn Fey, Milena Fey (MF), Thomas Fey (TMF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Hermann-J. Hante, Nina Int-Veen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Frank-Dieter Lemke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Jana Nentwig, Tamara Neumann, Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Emil Pluta, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Ingrid Blecher, Charly Brantl, Sebastian Dirlam, Erik Engelsmann, Florian Feuchtnr, Leo Girbig, Guido Hartmann, Marcus Hausmann, Eberhard Heiduk, Sebastian Heßner, Svenja Holste, Irene Kesper, Mirja Klix, Dr. Jürgen Koch, Irene Mayntz, Selina Mihalyi, Sophie Müller, Stefan Mueller, Holger Neumann, Angelika Rebischke, Andreas Ritter, Maik Sasse, Herbert Schütz, Florian Schnäpel, Reinhard Schramme, Klaus Stuwe, Dieter Vogt, János Wágner, Maximilian Waldow, Rica Wegner u.v.m.

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

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 18 vom Januar 2020; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 4. Juni 2020 *.
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 27. April 2020*.

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

Neues Lieferprogramm 2020!

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

Segelflugschule Oerlinghausen



*Luftsportschule des Aeroclub NRW
Partner der Vereine*

Ab 20. April hoffen wir,
wieder in Betrieb zu gehen.
Infos bei Facebook und auf
unserer Webseite

www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Motorflug

Segelflug

Theorie

Ausbildungs- und Trainingscenter