

AUSGABE JUNI/JULI 2019

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN



LADY BUSHPILOT

SOLO RUND UM AFRIKA

FLOTTENZUWACHS

IM FÖRDERVEREIN

AUSGELIEFERT

AUSBILDUNGSHANDBUCH SEGELFLIEGEN

Dynatec Hoistline®

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



Hoistline „V4“ Mit 3.200 daN Tragkraft!

Wir stellen Dynatec Seile für sehr viel verschiedene Anwendungsbereiche her. Und mit jedem neuen Bereich lernen wir für alle anderen dazu. Die neue Hoistline „V4“ ist das Ergebnis aller Erkenntnisse aus diesen vielen verschiedenen Praxisgebieten. So entsteht ein spezielles profiliertes, optimiert konstruiertes und mit der neuesten Technik imprägniertes Startseil der vierten Generation. Damit bietet Ihnen die neue Hoistline „V4“ die größte Performance, die größte Sicherheit und die beste Lebensdauer die wir jemals hatten.

Seil-Neendurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „V4“ 5 mm	3.200 daN	1,40 kg



Hoistline „orange“

Die neue Hoistline „orange“ unterscheidet sich durch den Einsatz eines völlig neuen Beschichtungssystems von den bisherigen Startseilen. Mit der neuartigen „selbstschmierenden“ Oberfläche ist eine deutlich höhere Lebensdauer zu erwarten. Auch sie ist wie alle bisherigen Hoistline Startseile thermisch gereckt, um die optimale Dehnung und Tragkraft zu erreichen.

Seil-Neendurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „orange“ 5 mm	2.700 daN	1,40 kg



Hoistline „yellow“

Diese Variante der Hoistline wurde entwickelt um besonders starkem Verschleiß ausgesetzten Bereichen im Startseil wie z.B. einer Kuppe oder einem stark befahrenen Querweg mehr Sicherheit zu geben. Mit mehr Material bei nahezu gleichem Durchmesser, gewährt sie die dazu nötige Lebensdauer. Sie kann im Startseil auch problemlos mit der Hoistline „orange“ gemischt werden.

Seil-Neendurchmesser	Mindestbruchkraft	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „yellow“ 6 mm	3.200 daN	1,60 kg



Hoistline „Groundline“

Die Hoistline „Groundline“ ist ein Packlagenseil für die ersten Lagen auf der Seiltrommel. Für diesen Einsatzzweck wurde sie speziell entwickelt. Auf die ersten Lagen der Seiltrommel wirkt ein besonders hoher Druck. Dadurch kann es zu entsprechenden Verformungen oder auch Beschädigungen an den Seilen dieser ersten Lagen kommen. Um den finanziellen Verlust dabei gering zu halten, haben wir ein neuartiges Seil für diesen Einsatzzweck entwickelt. So ist die „Groundline“ besonders druckstabil und abriebfest. Zudem ist sie deutlich günstiger als die Hoistline Startseile. Wichtig ist, dass die „Groundline“ so aufgespult werden muss, dass beim Start noch genügend Dynatec Hoistline Schleppseil auf der Trommel verbleibt, um die nötigen Kräfte zu übertragen. Die Groundline ist problemlos mit dem „normalen“ Hoistline Spleiß mit jeder anderen Hoistline zu verbinden.

Seil-Neendurchmesser	ca. Gewicht per 100 m
Hoistline „Groundline“ 5 mm	1,25 kg

- rund 80% leichter als Drahtseil
- sehr hohe Bruchfestigkeit
- höhere Lebensdauer als Drahtseil.
- besonders gut spleißbar
- wesentlich einfacheres Handling
- leichteres Ausziehen

Vorseilssystem

Vorseil

- ca. 9 mm Spezialseil
- 3 Meter lang
- mit 5 t 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



Artikel	Gewicht
Vorseil 3 Meter Eine Seite Ovalring Andere Seite Doppelringpaar	0,5 kg
Zwischenseil 10 Meter Beide Seiten Schlaufe	1,4 kg

Lippmann
German Ropes

Dubbenwinkel 11
D - 21147 Hamburg

Tel: 040 - 797 005 - 0

Fax: 040 - 797 005 - 25

Info@lippmann.de

INHALT

NEWS

NEUES AUS BEHÖRDEN, VERBÄNDEN
UND DER INDUSTRIE 4

ELEKTROFLUG

ELEKTROFLUGNEWS 13

AERO 2019

WATT, IHR VOLT FLIEGEN? 15

LANDESVERBÄNDE

IN DER HEFTMITTE 19-42

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

UL-MUSTERPRÜFUNGEN FÜR ERHÖHTE
ABFLUGMASSE SIND IM GANGE – TEIL 2 43

SICHERHEITSTRaining

RICHTIGES HANDELN BEI BRAND
UND NOTWASSERUNG 44

LADY BUSHPILOT

SOLO RUND UM AFRIKA 45

FORSCHEN, BAUEN, FLIEGEN

AKAFLIEGS AUF DER AERO 50

SEGELFLUG

MINIMOA FLIEGT WIEDER 52

REISEBERICHT

DANZIG – EIN GEHEIMTIPP 54

FLUGSICHERHEIT

LUFTSPORT
FLUGSICHERHEITSPREIS 2018 56
HEIMKEHR MIT JET POWER 57

LESERBRIEF

KLEINANZEIGE 58

IMPRESSUM 58

FLIEGE DEINEN TRAUM

LIEBE LESERINNEN UND LESER, LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER,

was hatten wir in dieser Rubrik schon alles für kleinere und größere Probleme – mit Luftraum, Regularien, Behörden und Europa, Umwelt- und Nachwuchssorgen, Genderfragen und mehr.

Und dann treffen wir während der AERO Valérie aus Belgien. Eine ganz außergewöhnliche Frau und Pilotin. Seit jeher will sie anders reisen als andere. So fängt sie 2012 mit dem Fliegen an, geht nach Alaska zum Wasser- und Buschfliegen. Ein Flugzeug muss her und sie findet in Israel eine Piper Super Cub, seit 1968 in Diensten der Air Cadets. Es folgen Zufälle über Zufälle, die es – wie sie als studierte Psychologin bemerkt – laut Sigmund Freud gar nicht gibt. In ihr wächst ein Traum einer besonderen Reise: Auf den Spuren von Jules Védrine und Marc Bonnier, die schon 1913 mit ihrem Flug Paris-Alexandria drei Kontinente verbanden, fünf Meere zu überfliegen, im Alleinflug den afrikanischen Kontinent zu umrunden, und das Ganze mit der fliegenden Legende Piper PA 18.

Manch einer träumt ja von so einem Abenteuer, aber dann kommt immer ein „Aber...“. Auch Valérie wusste zu Beginn nicht, ob sie schaffen würde, was sie plante. Sie hat einfach angefangen – getreu dem Spruch von Erich Kästner „Es gibt nichts Gutes, außer man tut es.“

Unser Beitrag auf den Seiten 45-49 basiert auf Valéries Blog über die letzten beiden Etappen, „Flap 6“ und „Flap 7“ genannt (Näheres unter www.ladybushpilot.com). Auch alle anderen „Flaps“ sind lesenswert – geschrieben in einem netten Englisch, das so sympathisch unvollkommen ist wie das der meisten Nichtbriten und trotzdem total verständlich. Und dazu die fantastischen Fotos. Und die spürbare Liebe zu diesem oft widersprüchlichen, unbegreiflichen, irrationalen, unmöglichen, faszinierenden „schwarzen“ Teil des Kontinents – eine Liebe, der kaum jemand entkommt, wenn er einmal da war. Einige Situationen in der Luft, die man nicht haben muss. Dutzende Situationen am Boden, die nur nerven – erst recht, wenn man als alleinfliegende Frau unterwegs ist. Aber dann, kaum via Gibraltar angekommen im perfekt geregelten EU-Luftraum: „Believe me or not, flying in Africa is a dream compare to Europe.“ Und zwei Sätze später ist sie doch wieder begeistert bei Freunden auf einem kleinen Air Park in der Vendée in Frankreich ...

Liebe Leser (M/W/D), lasst euch ein bisschen anstecken von dieser Begeisterung. Regulierung haben wir ja genug.

Klaus Fey



EINE STARKE STIMME FÜR DEN LUFTSPORT

Während der Hauptversammlung des DAeC am 12. April wurde Stefan Klett zum neuen Präsidenten gewählt. In seiner Antrittsrede und auf Nachfragen legte er seinen Werdegang dar und sprach über die wesentlichen Aufgaben seines neuen Amtes.

Als Stefan Klett 1981 vierzehnjährig in den DAeC eintrat, interessierte er sich – altersgemäß – nicht für Verbandsstrukturen. An die Spitze des DAeC führte ihn der Weg von der Jugendarbeit zunächst im eigenen Verein, dann in der LSJ im Landesverband NRW über das Amt des LV-Präsidenten. Der neue Präsident weiß um die Wichtigkeit der Jugendarbeit, denn er kennt sie gut aus seinem eigenen fliegerischen Leben.

Für Klett besteht die zentrale Herausforderung seines neuen Amtes in der Verbesserung der Kommunikation zwischen allen Beteiligten in den Verbänden auf Bundes- und Landesebene. Er betonte, dass das Gefühl, sich als Solidargemeinschaft zu verstehen, wieder in allen Luftsportarten vorherrschen müsse. Die Mitglieder der Verbände erwarteten zu Recht, dass der Bundesverband sich für sportliche und regionale Bedürfnisse stark mache und so handeln würde, dass es vor Ort Wirkung zeige. Es geht im Bundesverband darum, unseren „Sportplatz“ Luftraum zu sichern und zu erweitern, abgestimmte Flugsicherheitskonzepte zu entwickeln, Fördergelder nach neuen NOV-Kriterien zu akquirieren, überregionale Jugendarbeit im Geiste eines vereinten Europas zu stärken, kontinuierliche Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, ein sportpolitisches Bund-Länder-Netzwerk zu schaffen und ein klares Bekenntnis zu Umwelt- und Naturschutz abzugeben. Klett versprach starke Lobbyarbeit in Berlin, Braunschweig, Köln, Frankfurt und Brüssel und will bei den „Rulemakern“ Türen öffnen, wo es geht. Um dies zu erreichen, sei auch eine gute Zusammenarbeit der Bundesebene mit den Sportkommissionen, Monosportverbänden und den Landesverbänden (Multis) nötig, umso mehr als dass die Resultate guter Verbandsarbeit auf Bundesebene eine hohe Durchschlagskraft für die Mitglieder vor Ort hätten.



Der neue DAeC-Präsident Stefan Klett bei seiner Antrittsrede in Friedrichshafen; Foto: DAeC

Neue Entwicklungen wie E-Sport, Drohnen, Elektromobilität, Part-M Light etc. könnten als Bedrohung gesehen werden, oder aber als Chancen, die es zu nutzen gelte. Klett warnte, dass wir „in diesen hektischen Zeiten dazu (neigen), unsere schönen Erlebnisse manchmal als selbstverständlich anzusehen – und das ist gefährlich.“ Es gelte, die Widerstände außerhalb der Verbände durch starke und solidarische Verbandsarbeit zu beseitigen und dazu böte die Gemeinschaft der Luftsportler/-innen durch teamorientiertes Arbeiten in komplexen und verantwortungsvollen Situationen beste Voraussetzungen und dies von Jugend an. Aus diesem Grund müsse man bei der Gestaltung aller wichtiger Themenfelder wieder verstärkt und selbstbewusst mitreden – gemeinsam vernetzt und jeden Tag aufs Neue.

Quelle: DAeC

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



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

MODELLFLUGVERBÄNDE ARBEITEN GEMEINSAM AN DER UMSETZUNG DES EU-RECHTS

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC und der Deutsche Modellflieger Verband trafen sich am 16.05.2019 in Kassel zu einem ersten Arbeitstreffen zur Umsetzung des neuen EU-Rechts für unbemannte Fluggeräte. Zwar wird das neue EU-Recht (vermutlich) erst am 01.06.2019 veröffentlicht. Dennoch haben bereits schon jetzt die Verbände ihre konkrete Arbeit aufgenommen.

Diesem Arbeitstreffen war ein Termin am 16.04.2019 im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur vorausgegangen. Das Ministerium hatte darin den Verbänden seine erste Sicht zum neuen EU-Recht mitgeteilt. Auch hatten sich die Verbände aus Deutschland, Österreich und der Schweiz bei einem Treffen am 29.04.2019 in Zürich über eine koordinierte Vorgehensweise verständigt.

Das neue EU-Recht eröffnet für den Modellflugsport die Option, dass bei dem Betrieb von Flugmodellen im Rahmen der Modellflugverbände und ihrer Vereine weite Teile der strengen EU-Regeln nicht eingehalten werden müssen. Der Modellflug soll insoweit im Wesentlichen wie bisher ausübbar bleiben. Die Voraussetzung dafür ist, dass die Verbände von ihrem Mitgliedsstaat eine entsprechende Betriebserlaubnis erhalten.



Foto: DMFV

In dem Arbeitstreffen haben sich die Verbände sehr offen darüber ausgetauscht, wie die Basis für die Beantragung einer solchen Betriebserlaubnis geschaffen werden kann. Ferner wurden offene Fragenkomplexe identifiziert, die nun im nächsten Schritt in einer gemeinsamen Anfrage zur Klärung an die zuständigen Stellen in Bonn und Brüssel gerichtet werden. Das nächste Arbeitstreffen der Verbände ist vereinbart und wird in München stattfinden.

Quelle: DAeC

FAI

WAS MACHT EIGENTLICH DIE FAI?

Im Jahresbericht 2018 der Fédération Aéronautique Internationale FAI kann man es nicht nur nachlesen, sondern sich auch über tolle Fotos zu allen Luftsportarten freuen. Dazu sehr ansprechend gestaltet und ergänzt um interessante Statistiken, verliehene Ehrungen und Preise, Ergebnisse von Weltmeisterschaften und eine Liste aller Weltrekorden in allen Kategorien. Der Bericht kann online angesehen oder heruntergeladen werden unter www.fai.org



AOPA

BESONDERE WETTERVERHÄLTNISSE

AOPA Safety Newsletter Nr 42

Im aktuellen Newsletter geht Autor Jürgen Mies kompakt auf besondere Wetterverhältnisse (Nebel, Gewitter, Hagel, Vereisung, Turbulenzen) und die erforderlichen Maßnahmen ein. Der Newsletter kann genau wie die überaus nützlichen 41 Vorgänger auf der Seite der AOPA angesehen und heruntergeladen werden.



SAFETY LETTER



**BESONDERE
WETTERVERHÄLTNISSE**

Nr. 42, April 2019

LUFTRAUM

TMZ – REINHÖREN, NICHT RUFEN!

Die Transponder Mandatory Zone (TMZ) mit Hörbereitschaft hat sich als Luftraum an zurzeit 11 Flughäfen etabliert und trägt zur Sicherheit in deren Umgebung bei. Das Verfahren ist einfach: Aus der Luftfahrtkarte den TMZ-Code am Mode S-Transponder einstellen. Die ebenfalls dort vermerkte Monitorfrequenz am Funkgerät rasten und hörbereit sein. Sollte ATC eine Information geben, kann sie das Flugzeug gezielt ansprechen. Achtung: Die Hörbereitschaft ist keine Freigabe in den Luftraum C oder D. Für Unterstützung oder Freigaben FIS oder ATC auf den entsprechenden Frequenzen kontaktieren.



Der Flughafen Hahn EDFH ist einer von elf Flughäfen mit TMZ, rot markiert die vertikale Ausdehnung, der Transpondercode und Monitorfrequenz

DFS

DFS-PILOTENTAG

Zum 8. Mal lädt die Deutsche Flugsicherung VFR-Piloten in ihre Zentrale nach Langen ein. Die Veranstaltung unter Mitwirkung der Luftwaffe und des Deutschen Wetterdienstes ist

beliebt, im letzten Jahren kamen 450 Piloten nach Langen. Der diesjährige Pilotentag findet am 26. Oktober statt. Anmeldungen sind ab Sommer auf www.dfs.de möglich.



SAFETY BULLETIN



EASA
European Aviation Safety Agency

Safety Information Bulletin
Airworthiness
SIB No.: 2019-07
Issued: 30 April 2019

Subject: Sailplane Rigging – Procedures, Inspections and Training

Ref. Publications:

- Air Accident Investigation Unit of Belgium Final Report A&B 2010-27 dated 07 January 2011.
- EASA SIB 2013-11 dated 25 May 2013.
- Luftfahrt Bundesamt (German Civil Aviation Authority), Lufttüchtigkeitsberechnung (LTA – Airworthiness Directive) 1993-001/3 and LTA 1994-001/2, both dated 09 April 1996.
- EASA SIB 2013-04 dated 15 March 2013.
- Bundesstelle für Luftunfalluntersuchung – Interim Report BfU18-1190-15 and Safety Recommendation GERP-2018-08.
- Air Accidents Investigation Branch of the United Kingdom Bulletin 3/2018.
- EASA AD 2018-0081 dated 15 April 2018.
- Safety Briefing of the British Gliding Association "Is Your Glider Fit for Flight?"

Applicability:
All sailplanes and powered sailplanes, subject to rigging.

Description:
Statistical data and some occurrence reports indicate a number of incidents, which were caused by improper execution of rigging procedures and its subsequent inspection. The nature of these incidents can be grouped as follows:

- Main wing not correctly rigged and connected.
- Horizontal stabilizer not correctly connected.
- Controls not, or not correctly, connected.
- Control connections not, or not correctly, secured.

Reasons for these incidents can be grouped as follows:

- Rigging procedure was interrupted, the person executing the rigging was distracted or interrupted, and consequently omitted important steps.
- The rigging procedure was not correctly followed.
- The rigging procedure was not well known by the person executing the rigging.
- The mechanical principles of the connection and/or its securing were not understood by the person executing the rigging.
- Connections and/or securing were not, or not correctly, inspected.
- No positive control check was performed.



Das Safety Bulletin 2019-07 der EASA warnt vor nachlässig aufgerüsteten Segelflugzeugen. Die darin gezeigten Bilder wirken wie ein Horrorkabinett für Piloten.

Wer auf ein neues Segelflugzeugmuster umsteigt, liest dessen Flughandbuch und holt sich Rat von Fluglehrern und anderen Piloten über die Flugeigenschaften. Doch das reicht nicht, sagt die EASA. Genauso wichtig sei eine gründliche Einweisung in die Aufrüstung durch einen darin geübten Piloten und die mehrfache Wiederholung essentieller Schritte.

Das Safety Bulletin gibt's hier zum Download als PDF:

<https://ad.easa.europa.eu/ad/2019-07>

Es liest sich wie ein bebildelter Horror-Roman für Piloten. Nicht sauber eingerastete Flächen, schludrig oder nur scheinbar gesicherte Ruderanschlüsse wirken wie der Anfang des unvermeidlich folgenden Unfallberichts. So etwas macht nachdenklich.

Die EASA mahnt außerdem eine strenge Sicherheitskultur beim Aufrüsten an. Eine Person führt das Kommando, niemand stört die Aufbauhelfer und anschließend folgt eine gründliche Funktionsprobe.



Safety Information
Bulletin der EASA



Übersetzung des
DAeC

WINDPARK BEI NACHT – BLINKT ER ODER BLINKT ER NICHT?



Hubschrauber über dem Windpark Wiemerdorf in Schleswig-Holstein (AirAvionic)

Mit dem neuen Energiesammelgesetz werden Windparkbetreiber verpflichtet, bis zum 1. Juli 2020 ihre Windparks mit einer bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung auszustatten. Damit werden die roten Befeuerungssysteme nachts in Zukunft nur noch dann rot blinken, wenn sich ein Luftfahrzeug im Umfeld des Windparks befindet.

Im Umfeld des Schutzbereichs in Form eines Zylinders werden sämtliche Luftfahrzeuge mit einem ordnungsgemäß funktionierenden Transponder erfasst und mittels Auswertungssoftware als relevant oder nicht relevant eingestuft. Nicht relevant sind Luftfahrzeuge, welche als zu weit entfernt oder als zu hoch lokalisiert wurden. Relevante Luftfahrzeuge, die den fraglichen Luftraum nutzen dürfen, werden in einer Geschwindigkeitsspanne von 0 Knoten bis zu 300 Knoten Groundspeed erfasst. Der Radius des Zylinders soll mindestens 3900 m betragen. Die Höhe des Erfassungsbereichs soll mindestens 2500 Fuß (bezogen auf den Windanlagen-Boden) betragen.

Die Nutzung von Transpondersignalen ist bisher noch nicht luftverkehrsrechtlich zugelassen. Ab 2010 wurde im Windpark Wiemerdorf nahe der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhendorf eine bedarfsgesteuerte, auf Transpondersignalen basierende Schaltung von Hinderniskennzeichnung betrieben. Diese „Testinstallation“ ließ allerdings noch Fragen offen. So wurde im federführenden Bundesverkehrsministerium kritisiert, dass bei einem technischen Fehler kein Zweit-System als Backup verfügbar sei. 2016 legte das BMVI fest, dass nur Technologien zugelassen werden, die unabhängig von der Ausstattung der Luftfahrzeuge funktionieren.

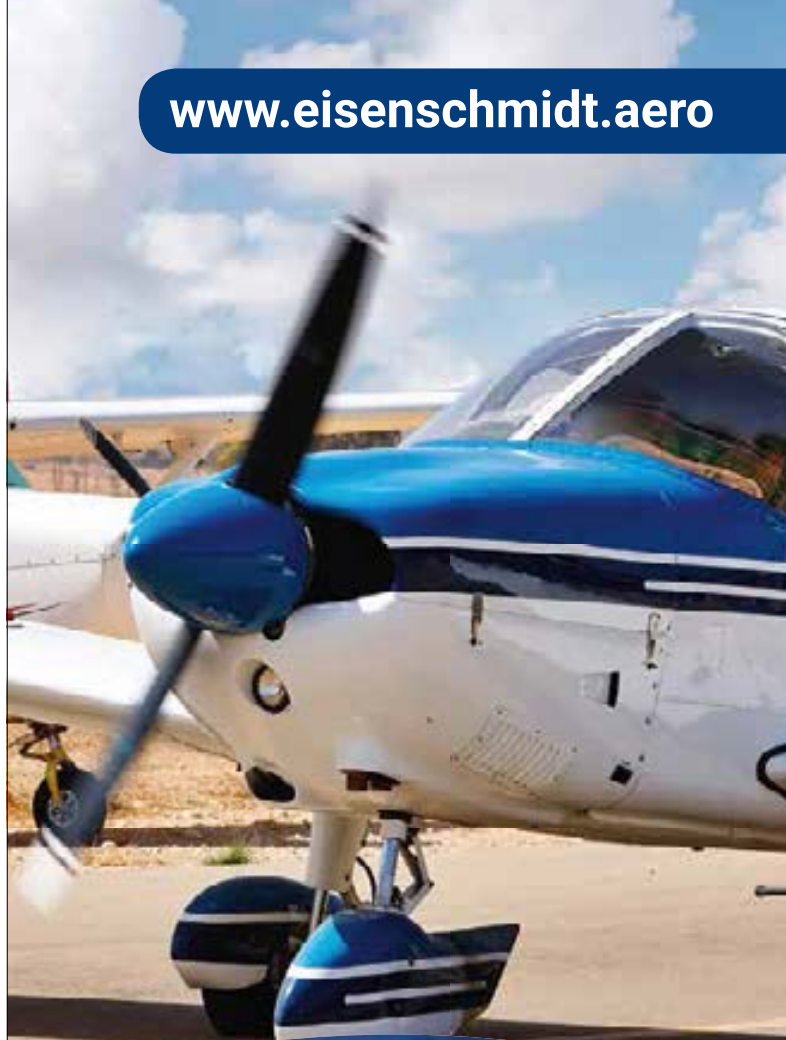
Die Verkehrsministerkonferenz befasste sich im April 2019 mit der Problematik und stellte fest, dass der Zulassung einer transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung erst dann zugestimmt werden kann, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden können.

Hansjörg Jung

Die ausführliche Pressemitteilung von Hansjörg Jung ist in der Online-Ausgabe des LuftSport-Magazins nachzulesen.



Luftsportmagazin.de



#VFR ins Ausland



Cross Border Information

Ideales Handbuch mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa!

Europäische Luftfahrtkarten

... der Serie Visual/VFR 500: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Switzerland, Spain



EISENSCHMIDT
DFS GROUP

ZUWACHS FÜR DIE BUNDESKOMMISSION ULTRALEICHTFLIEGEN IM DAEC

Mit Beschluss der Jahreshauptversammlung am 18. Mai in Schmallenberg ist der Mono-Luftsportverband DVLL in die Bundeskommission einstimmig aufgenommen worden. Der DVLL (Deutscher Verband zur Förderung des Sports mit leichten Luftsportgeräten) ist aus der Interessenvertretung für Ultraleichte

Segelflugzeuge und dem Verband zur Förderung motorisierter leichter Luftsportgeräte (120 kg-Klasse) hervorgegangen. Die Organisation mit rund 150 Mitgliedern gehört dem DAEC an. Sie musste nun entsprechend der Satzung einer Bundeskommission zugeordnet werden.

WL

BEITRAGSSENKUNG BESCHLOSSEN GÜNSTIGE BEITRÄGE FÜR ULTRALEICHTFLIEGER

Der Sportbeitrag für DAEC-Mitglieder, die von ihren Vereinen mit der Hauptsportart UL-Fliegen gemeldet sind, wird deutlich reduziert. Die Mitgliederversammlung (UL-Fliegetag) hat am 18. Mai in Schmallenberg auf Antrag des Vorstandes beschlossen, den Beitrag von gegenwärtig 9,50 € auf 7,00 € zu reduzieren. Jugendliche zahlen künftig 3,00 € statt bisher 4,50 €.

Der Sportbeitrag konnte gesenkt werden, weil die Mitgliederzahl und damit die Einnahmen der Bundeskommission konti-

nuierlich steigen und sparsam gewirtschaftet wurde. Außerdem sind ausreichend Rücklagen vorhanden. Deshalb wird die Bundeskommission künftig vermehrt in das Thema Sicherheit investieren und das Luftsportgerätebüro bei besonderen Projekten unterstützen. Mit dem günstigen Sportbeitrag hofft die BUKO, dass sich noch mehr Vereine entschließen, UL-Piloten mit der Hauptsportart UL an den Gesamtverband zu melden.

WL

STELLENANZEIGE

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.



Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband als gemeinnütziger Spitzenverband des Luftsportes in Baden-Württemberg mit mehr als 10.000 Mitgliedern sucht für die Verbandsgeschäftsstelle in Stuttgart in Vollzeit und unbefristet zum nächstmöglichen Termin eine(n):

REFERENTEN AUS- UND FORTBILDUNG, FLUGSICHERHEIT UND SPORT (M/W/D)

Ihre Aufgaben:

- Führung, Organisation und Verwaltung der BWLV-Ausbildungsbetriebe (ATO, UL-Flugschule)
- Zusammenarbeit/Abstimmung mit Luftfahrtbehörden und Luftsportorganisationen/-Verbänden
- Vorbereitung und Organisation von Aus-/Fortbildungslehrgängen, u.a. für Fluglehrer
- Beratung/Unterstützung der BWLV-Vereine/Mitglieder in Fachfragen zur Piloten-Ausbildung und -Lizenzierung
- Organisation, Mitarbeit im Aufgabengebiet Flugsicherheit des BWLV
- Unterstützung der/ Zusammenarbeit mit den Sportfachgruppen des BWLV und der Luftsportjugend

Ihre Qualifikation, Kenntnisse und Fähigkeiten:

- abgeschlossene Berufsausbildung, Studium oder ähnliche Qualifikation
- idealerweise Inhaber einer Fluglizenz (PPL/CPL o.ä.), vorzugsweise mit Lehrberechtigung
- Erfahrung im Veranstaltungs- und Projektmanagement sowie im Luftsport wünschenswert
- Versierter Umgang mit EDV-Anwendungen
- Englische Sprachkenntnisse
- teamfähige, kommunikative, aufgeschlossene Persönlichkeit

Wir bieten

- einen interessanten, abwechslungsreichen Arbeitsplatz in der Luftfahrt mit Gestaltungsspielraum
- flexible Arbeitszeiten
- eigenverantwortliche Tätigkeit in motiviertem Team
- angemessene Vergütung

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung unter Angabe des frühestmöglichen Eintrittstermins und Ihres Gehaltswunsches an:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband
e.V. Scharrstraße 10, 70563 Stuttgart Herrn
Geschäftsführer Klaus M. Hallmayer,
E-Mail: hallmayer@bwlv.de

SONSTIGES

FLIEGT IN DIE SCHWEIZ!

Das Verkehrshaus Luzern (www.verkehrshaus.ch) gilt als eines der modernsten europäischen Museen zum Thema Mobilität. Luftfahrtbegeisterte lockt es ab sofort mehr denn je an den Vierwaldstätter See, weil das Verkehrshaus seine Ausstellung in den nächsten zwei Jahren ganz der Luft- und Raumfahrt widmet. Den Anlass dazu gaben 100 Jahre Luftverkehr in der Schweiz und der 50. Jahrestag der Mondlandung.

In der neu inszenierten Halle Luftfahrt präsentieren sich Bereiche wie etwa die Leichtaviatik, der Luftsport und natürlich die berufliche Fliegerei. Neuestes Prunkstück ist ein Bombardier Challenger der Schweizer Rega Air-Ambulance. Den Höhepunkt des Jahres bieten die zusammen mit Vereinen, Sammlern und Partnern veranstalteten Air and Space Days vom 11.-13. Oktober mit Projekten und Objekten aus der Luft- und Raumfahrt. **RW**



„Die Schweiz fliegt“ ist das Motto der aktuellen Ausstellung im Verkehrshaus Luzern.



www.verkehrshaus.ch

JU 52 ENDGÜLTIG GEGROUNDET

Jetzt steht es fest: Die derzeit zerlegt in einem Hangar am Hamburger Flughafen eingelagerte Ju 52 der Lufthansa Stiftung Berlin (LuftSport berichtete im letzten Heft) wird nicht mehr fliegen. Wirtschaftliche Erwägungen und wohl auch der nachhaltige Eindruck des Absturzes einer Ju 52 der schweizerischen Ju-Air im letzten August gelten als Gründe für die Entscheidung der Konzernleitung.

Statt dessen soll die „D-AQUI“ nun ins Museum, jedoch ist noch unklar in welches und unter welchen Rahmenbedingungen.

In der Zwischenzeit hat auch die Schweizer Ju-Air, Betreiber der abgestürzten Maschine, den Flugbetrieb für die nächsten zwei Jahre vollständig ausgesetzt. Bislang waren mit einer Ju 52 noch Flüge für Mitglieder des Unterstützer-Vereins VFL geplant. Nun werden alle drei verbliebenen Junkers bis 2021 komplett grundüberholt. Dies stehe aber nicht in Zusammenhang mit dem Absturz, sagt Ju-Air. **RW**



Die „D-AQUI“ der Lufthansa wird nie mehr in die Luft gehen, sondern wandert ins Museum.

NEUE JUNKERS IN DER LUFT

Exakt 100 Jahre liegt der Erstflug einer Junkers F 13 zurück. Damals war das erste in Ganzmetall produzierte Passagierflugzeug eine Sensation, über 300 Exemplare wurden gebaut. Doch während von ihrer Nachfolgerin Ju 52 zuletzt nur noch wenige Reststücke mühsam flugtüchtig erhalten wurden, ging der enthusiastische Unternehmer Dieter Morszeck (Rimowa) einen anderen Weg. Er baut die F 13 gleich neu! Kaufinteressenten müssen rund 2,5 Mio. Euro bereitstellen, erhalten dafür aber einen frischen Oldtimer ab Werk, gefertigt und zertifiziert nach den heutigen Luftfahrtnormen.

Mittlerweile übernahm die Junkers Flugzeugwerke AG im Schweizer Dübendorf auch den europaweiten Vertrieb der ebenfalls neu produzierten WACO-Doppeldecker. F 13 und WACO eint neben dem historischen Hintergrund ein Sternmotor. Wer weiß, vielleicht legt Junkers irgendwann einmal auch die dreimotorige Ju 52 wieder neu auf? **RW**



Eine nagelneue Junkers F 13 am Flugplatz Dübendorf in der Schweiz

ENDE EINER LEGENDE

Nach 60 Jahren und beinahe sechshundert gebauten Maschinen endet in der Schweiz die Produktion der Pilatus-Porter. Ihrer Vielseitigkeit wegen gilt die Porter als ähnlich strapazierfähiges Universalgerät wie der Unimog von Mercedes-Benz.

In vielen Ländern der Welt ist die Porter mit ihrer maximalen Zuladung von tlw. über 1.500 kg ein für die Versorgung von abgelegenen Regionen unverzichtbarer Packesel. Bei ihren Piloten und Betreibern gilt die Porter als der Inbegriff des robusten Buschflugzeuges. Das Allroundtalent der Porter wurde bald auch von den Militärs erkannt. Während des Vietnam-Krieges wurden von Fairchild in Lizenz gefertigte Porter in Südostasien eingesetzt.

Eine Schönheit war die Porter nie. Die überwiegende Zahl der Porter flog – oder fliegt noch – mit einer Turbine, die eine langgezogene Rumpfnase erforderte und als „Pinocchio-Nase“ belästert wurde. Auch der eckige Rumpf und das brettartige, kantige Seitenleitwerk machen sie nicht zur bewunderten Rampenkönigin. Viel wichtiger aber sind die unbestreitbaren inneren Werte der eidgenössischen Fertigungsgüte und die im rauen Alltagsbetrieb weltweit immer wieder bewiesenen Nehmerqualitäten. Die Porter, oder wie man in der Schweiz mit einem maskulinen Artikel sagt, „der“ Porter begründete für Pilatus den guten Ruf, an den das Unternehmen später mit der edleren, aber ebenso universell einsetzbaren PC-12 anknüpfen konnte. Nun wurde die Porter zugunsten des ebenso als Allroundkünstler konzipierten Jets PC-24 eingestellt.



Pilatus Porter am Flugplatz Ganderkesee

Foto: Ralf-Michael Hubert

Wer in Deutschland mit einer Porter mitfliegen möchte, hat gute Chancen, den kraftvollen Start zu genießen. Bei der Landung ist meistens nur der Pilot allein an Bord. Alle Mitflieger steigen unterwegs mit dem Fallschirm aus. Da eine Anbindung an die Zivilisation über in den Urwald geschlagene Dschungelpisten in Deutschland bisher nicht notwendig ist, sind alle hierzulande fliegenden Porter nicht als Buschflugzeuge, sondern ausschließlich als Absatzmaschinen im Einsatz. Norddeutsche können eine Porter in Ganderkesee bewundern – und aus einer ebensolchen abspringen.

RMH

FLY-BY-WIRE IM SEGLER

Die Querruder und Wölbklappen des Nixus, eines experimentellen Segelflugzeugs der Hochschule Cal Poly in San Luis Obispo (California), werden nicht mehr über Steuerstangen betätigt. Stattdessen kommt fly-by-wire zum Einsatz, also die elektronische Ansteuerung der entsprechenden Servomotoren über einen Datenbus. Erfinder Paulo Iscold berichtet stolz, dass insgesamt 12 Ruder sowohl die Funktion von Wölbklappen als auch von Querrudern übernehmen. Die Konstruktion ohne Stangen und Umlenkhebel ermöglicht besonders schlanke flache Flügel von hoher Streckung. Der erfolgreiche Erstflug fand bereits Anfang März statt.

RW



Das experimentelle Segelflugzeug Nixus verfügt über elektrisch betätigte Querruder und Wölbklappen.



PARTNER FÜR DEINEN SPORT.

Vor, während und nach dem Flug.

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Ülis Segelflugbedarf GmbH
 Tel. 06045/950100 · info@segelflugbedarf24.de
shop.segelflugbedarf24.de

BUCHTIPPS

WAS PASSIERT PHYSIKALISCH BEIM WINDENSTART?

Dipl.-Ing. Karl Höck hat pünktlich zur AERO 2019 sein Werk „Windenstart und Startwinden“ vorgelegt. Als Maschinenbauingenieur, Konstrukteur und Erbauer mehrerer Winden kennt der Autor das Metier und hat sich intensiv mit Kräften, Momenten, Geschwindigkeiten und Materialien auseinandergesetzt. Die physikalischen Vorgänge beim Windenstart, bei dem die aerodynamischen Eigenschaften des Flugzeuges, die Antriebstechnik der Winde, die Masse und Elastizität des Seiles, der Wind und schließlich die Steuerung von Pilot und Windenfahrer eine Rolle spielen, wurde bisher wenig erforscht. Karl Höck hat dies mit vielen Simulationen bei verschiedensten Konstellationen getan. Diese Simulationen und deren Erläuterungen füllen etwa 100 Seiten im Buch. Auf weiteren etwa 50 Seiten gibt Karl Höck einen Abriss über die Geschichte des Windenstarts und über Windensysteme und -komponenten. Das Buch im Format 210 x 297 mm ist gebunden, hat 156 Seiten mit vielen meist farbigen Abbildungen und kostet 29,00 € zzgl. Versand. Es kann bestellt beim EQIP Verlag, Kontaktdaten im Impressum dieser Zeitschrift oder unter www.eqip.de

KF



Das Buch „Windenstart und Startwinden“ von Dipl.-Ing. Karl Höck ist für 29,00 € zzgl. Versandkosten beim Eqip Verlag erhältlich

RETTUNGSSYSTEME

BERATUNG | OPTIMIERUNG | VERKAUF
EIN - / AUSBAUSERVICE

ballistic
rescue
parachute
systems



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



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

JUNKERS



DIE DVD „IN DER LUFT“ AUS DER SERIE NOCHMAAAL

Die DVD „In der Luft“ aus der Serie Nochmaaal richtet sich an Kinder von drei bis sechs Jahren. In einem grafisch gestalteten Menü finden sich Videos aus den Bereichen „Großflughafen“, „Geschäftsflughafen“, „Auf dem Segelflugplatz“ und „Besonderes rund ums Fliegen“. Zu jedem dieser Themen gibt es vier bis sieben ca. zehnminütige Beiträge, die nicht mit Texten, sondern mit Bildern betitelt sind. Für Kinder im Vorschulalter also eine schöne Möglichkeit, sich auch ohne Lesekenntnisse zu orientieren und die Lieblingsbeiträge zu finden.

Ähnlich wie in den Sachfilmen der „Sendung mit der Maus“ erklärt ein Sprecher in verständlichen Worten durchaus anspruchsvolle Inhalte. Den beiden DVD-Testpersonen David (8) und Mathis (5) gefällt die DVD gut. Es fällt ihnen leicht, Videos im Haupt- und Untermenü auszuwählen. Allerdings ist es etwas kompliziert, nach dem Anschauen der Videos wieder in die Menüs zurückzugelangen. Die Inhalte finden beide spannend. Mathis sagt auf Nachfrage, dass er nicht alles versteht, aber er schaut sich die Filme fasziniert an. An einem Punkt sind sie sich

einig: Wenn am Ende einer Episode der kleine verpixelte Igel erscheint und der Sprecher gemäß des Serientitels „Nochmaaal?“ fragt, schallt aus dem Wohnzimmer ein lautes „Neeeeiiiiinnn!“. Die Kinder sind anscheinend der „Nochmaaal-Phase“ schon entwachsen – der DVD aber inhaltlich noch nicht.

Fazit: Ein schönes Geschenk für flugplatzbegeisterte Kinder, angenehm ruhig dargestellt und dabei trotzdem nicht langweilig.

Milena Fey



Die Filme aus der Reihe Nochmaaal sind als DVD, aber auch zum Download als iBook erhältlich; mehr unter www.erzwei.de

FLIEGENDE FRAUEN



Das Buch „Lust auf Fliegen“ der Vereinigung deutscher Pilotinnen

Einen Ausflug in die Welt der fliegenden Frauen verspricht das Buch „Lust auf Fliegen“, herausgegeben von der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. Zu Beginn gibt es einen kurzen Einblick in die Geschichte des Frauenflugs in Deutschland. Dann stellen sich die sechs Präsidentinnen der VDP, die der Gründungspräsidentin Mutz Trense folgten, in Interviews und Statements vor. Jede von ihnen beschreibt als Zeitzeugin die Herausforderungen und Erfolge der jeweiligen Amtszeit.

Nationaler und internationaler Netzwerkaufbau werden beleuchtet und Mitgliedsfrauen erzählen von verschiedenen Pilotinnentreffen – detailliert und abwechslungsreich. Der Hauptteil des Buches umfasst die Sparten Motorflug, Ballon, Segelflug, Berufspilotinnen, Helikopter rund Ultraleicht. Für jeden Bereich berichten Frauen von ihren fliegerischen Erlebnissen, beschreiben ihren Werdegang und besondere Flüge oder Flugerlebnisse. Das Buch ist reich bebildert und lädt zum Stöbern ein. Es enthält auch Werbung, wobei eine bessere Abgrenzung zum redaktionellen Teil wünschenswert gewesen wäre.

Insgesamt ist das Buch aber eine Fundgrube interessanter Einzelgeschichten und Details aus der Geschichte des Verbands sowie der Frauenfliegerei und kann immer wieder zur Hand genommen werden.

Lust auf Fliegen, Herausgegeben von der Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V. (VDP), Eckhaus Verlag Rogge GmbH 2018, ISBN 978-3-945294-24-6, 25,00 €

HS

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

Flugzeugräder und Bremsen

Neue, leichte Radserien: Penta und Tria

Flugzeugreifen/-schläuche

Sicherheitskupplungen

Schleppseileinziehwinden

Start-/Schleppausrüstung

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



BIRDY – DAS VÖGELCHEN VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN

Birdy ist ein aerodynamisch hochwertiger, einsitziger, selbststartender Motorsegler, der von einem 1,3 Meter großen Faltpropeller hinter dem Seitenleitwerk angetrieben wird. Die Leistungsübertragung von dem im Flugzeugschwerpunkt eingebauten Elektromotor (HPD 12 oder 16 von Geiger-Engineering) erfolgt mittels einer mehrfach gelagerten Fernwelle. Das Flugzeug mit nur 13,5 m Spannweite bei 8,3 m² Tragfläche soll durch den Einsatz moderner Tragflügelprofile gute und harmlose Segelflugeigenschaften bekommen. Eine maximale Gleitzahl von 40, ein Steigen von 2,5–3,5 m/s, eine Vne von 200 km/h, eine maximale Abflugmasse von 280 kg und 200 km Reichweite machen das „Vögelchen“ besonders attraktiv. Der Prototyp des Birdy wurde auf der AERO 2019 gezeigt. Der Erstflug ist im Juni



Selbststartender 120 kg- Einsitzer mit einer besten Gleitzahl von 40. Maximale Steigrate bis 3,5 m/s mit HPD 16.
Foto: H.Penner

geplant. Birdy wird zunächst in einer Kleinserie von sechs Stück bei Klenhart-Design als „Fast-Fertig-Baukasten“ zu einem Low-Level-Preis gefertigt.

GROSSAUFTRAG FÜR EFLYER VON BYE AEROSPACE

Den traditionellen Motorflugzeugherstellern wird nachgesagt, es fehle ihnen an Innovationen. Die mageren Verkaufszahlen bestätigen dies. Dass es auch anders geht, beweist nun der am Flughafen Denver ansässige junge Hersteller Bye Aerospace, der auf die Entwicklung und Herstellung von Elektroflugzeugen für die Flugausbildung spezialisiert ist. Am 20. Mai gab er bekannt, einen Großauftrag von BlackBird über 100 Viersitzer und 10 Zweisitzer erhalten zu haben. 298 Maschinen des Typs eFlyer 2 waren zuvor schon von amerikanischen und europäischen Flugschulen vorbestellt.

Doch noch fliegen bei Bye Aerospace nur Prototypen. Der kleine Tiefdecker, ganz aus Kunststoff gefertigt, erhält den Siemens-Elektromotor SP70D mit 70 kW (max. Leistung 90 kW). Der 32 kg leichte E-Motor wird von Lithium-Ionen-Batterien mit Leistungsdichten von 260 Wh/kg gespeist. Die Kapazität des Zweisitzers soll für einen einstündigen Schulflug ausreichen.

Firmengründer und CEO George Bye sagt, dass die Flugstunde für den eFlyer nur etwa 15 Dollar koste. Er meint damit natürlich nur die Stromladekosten.



Der eFlyer basiert auf der Electra One des Elektroflugpioniers Calin Gologan.

Neukunde BlackBird, ähnlich wie Uber im Online-Demand-Markt tätig, wird die eFlyer-Flotte in sein Netzwerk aus Flugzeugen, Piloten, Mitarbeitern und lokalen Flughäfen integrieren. Das erste eFlyer-Flugzeug bei BlackBird soll 2020 mit Flugvorführungen beginnen. BlackBird setzt aber in erster Linie auf den noch in Entwicklung befindlichen Viersitzer eFlyer 4. „Mit weniger als 50 US-Dollar pro Stunde ist der eFlyer 4 die Zukunft der Luftfahrt“, sagte Rudd Davis, CEO von Blackbird.
<https://youtu.be/W0TKoq-b3nA>

ERSTE FLUGGESELLSCHAFT DER WELT WILL NUR NOCH MIT ELEKTROFLUGZEUGEN FLIEGEN

Nordamerikas größte Wasserflugzeug-Fluggesellschaft Harbour Air gab bekannt, schrittweise ihre Flotte aus über 40 Kolbenmotormaschinen und Turboprops auf Elektroantriebe umrüsten zu wollen. Zunächst soll noch Ende dieses Jahres eine DHC-2 Beaver mit einem 560 kW-Elektromotor von MagniX in die Luft kommen. MagniX, ein in Australien gegründetes Unternehmen und nun in Seattle/USA zu Hause, bezeichnet sich als Spezialist für elektrische Luftfahrtantriebe. Der Motor wiegt 120 kg und dreht mit maximal 1900 UpM. Er entwickelt ein maximales Drehmoment von 2814 Nm. Die Entscheidung wurde auch damit begründet, dass 75 % aller weltweiten Flüge auf Kurzstrecken geflogen werden. Die erste elektrische DHC-2 Beaver, eine Einmot für sechs Passagiere, soll im gesamten Streckennetz von Harbour Air eingesetzt werden. Harbour Air und MagniX werden voraussichtlich Ende dieses Jahres mit einer umgerüsteten Ma-



Eine DHC-2 Beaver – hier noch beim Start mit Kolbentriebwerk – soll noch bis Ende 2019 mit einem Elektrotriebwerk von MagniX ausgerüstet werden.
Foto: Harbour Air

schine die ersten rein elektrischen Flüge durchführen. Die erste Route wolle man zwischen der kanadischen Stadt Vancouver und der amerikanischen Stadt Seattle eröffnen, Zielflughafen von Harbour Air. www.harbourair.com

P2 XCURSION FÜR ERWEITERTES FLUGTESTPROGRAMM FREIGEgeben

Das norwegische Amphibium des Designers Tomas Brødreskift konnte nach der Freigabe der norwegischen Luftfahrtbehörde CAA jetzt die ersten vollständigen Tests am Flugplatz Eggemoen mit jeweils zehnmütigen Flügen durchführen. Mit dem Prototypen wurden bereits im Juni 2018 über der Landebahn des Flugplatzes erste Roll- und Bodeneffektflüge zur Überprüfung des Schwerpunktes durchgeführt. Pilot war jetzt Eskil Amdal, der auch die weiteren Testflüge durchführen wird. In einer weiteren Phase erfolgt dann auch die Erprobung auf dem Wasser. Equator Excursion P2 wird das erste vollelektrische Amphibium der Welt sein. Die Flugzeit mit einem Batteriesatz würde dann eine Stunde und 45 Minuten betragen. In der Hybridver-



Mit deutschem Antriebssystem und großer Beharrlichkeit wird das Projekt des P2 Xcursion fortgeführt. Foto: Equator Aircraft

sion könnte man auf eine Flugzeit von fünf bis sechs Stunden kommen. Noch aber sucht das kleine Unternehmen Investoren, um die Produktion aufzubauen.

NEUES VON LILIUM

Vor fast genau zwei Jahren machte das Münchner Startup-Unternehmen Lilium mit einer sensationellen eVTOL-Entwicklung von sich reden: Es brachte einen Zweisitzer mit einem neuartigen Antriebskonzept, basierend auf schwenkbaren Hubmotoren, erstmals in die Luft. Die Lilium GmbH ist ein Luftmobilitäts-Startup aus Weßling bei München. Im März gab das Unternehmen bekannt, den Prozess für die Zulassung seines E-Flugtaxis bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) einzuleiten und plant, auch in den USA eine Zulassung zu beantragen. Der emissionsfreie Lilium Jet, der von 36 elektrischen Motoren angetrieben wird, kann mit einer



Am 4. Mai will das Unternehmen den Erstflug des Fünfsitzer durchgeführt haben. Hier eine ältere Abbildung eines verkleinerten älteren Modells. Foto: Lilium

Ladung in nur einer Stunde bis zu 300 Kilometer zurücklegen. Auf der Paris Airshow wird Lilium fehlen. Keiner weiß warum.

DG-FLUGZEUGBAU MIT FES-LÖSUNG IN DER LS8-E NEO

Als LS8-e neo präsentierte DG Flugzeugbau auf der AERO das erfolgreiche Standardklasseflugzeug mit einem 22 kW Elektro-Antrieb von LZ-Design, was der LS8-e neo als Heimweghilfe bis zu 2 m/s Steigen verschafft. Damit hat DG-Flugzeugbau einen erneuten Schritt im Bereich des Elektroflugs vollzogen, nachdem man sich vor Jahren wegen fehlender Nachfrage nach einer DG-1000 E-Version zunächst verabschiedet hatte. Die LS8-e neo ist sowohl in einer 15-Meter- als auch in einer 18-Meter-Version erhältlich.



DG's LS8-e neo fand großen Zuspruch auf der diesjährigen AERO. Foto: H.Penner

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



WATT, IHR VOLT FLIEGEN?

Die Aero in Friedrichshafen mausert sich zur Elektrofachmesse



Klappern gehört zum Handwerk. Kein Wunder also, wenn die Messeveranstalter im Nachbericht von einer Aero auf Rekordkurs sprechen. 757 Unternehmen aus 40 Ländern stellen aus, mehr als je zuvor. 32.100 Fachbesucher, 60 % davon mit Pilotenlizenz, reisten an den Bodensee. Das waren 3 % mehr als letztes Jahr, was Börsianer wohl mit der Vokabel „behauptet“ kommentieren würden. Doch solches Business-getöse muss Besucher der Aero nicht kümmern, sie können unbeschwert durch die Hallen und über das Freigelände schlendern und ihrem Hobby frönen. Es erscheint deshalb keineswegs verfrüht, sich schon jetzt den nächstjährigen Termin der 28. Aero zu notieren, den 1.–4. April 2020.

Motorflugszene bleibt konservativ

Bekanntlich entwickelt sich die Echo-Klasse in langsamen Schritten vorwärts, was in der Luftfahrt nicht die schlechteste Taktik darstellen muss. Robin aus Frankreich, Hersteller der weit verbreiteten DR-400, geht sogar einen Schritt zurück und denkt über die Neuauflage des Kunstflugtrainers CAP10 nach, der nun CAP10C NG heißt. Wie einst in Holzbauweise erstellt, jetzt aber mit einem CFK-Holm im Flügel. Robin wollte mit dem Auftritt in Friedrichshafen testen, ob es genügend Interesse für eine Kleinserie des Trainers gibt. Angesichts von rund 300.000 Euro Einstandspreis plus landesüblicher Mehrwertsteuer könnte Kunstflugaspiranten freilich bereits vor dem ersten Start mulmig werden.

Die gleiche Zielgruppe will ab 2020 auch XtremeAir umwerben. Bisher bekannt für absolut kompromisslose Wettbewerbsflugzeuge, will man nun auch Einsteiger und weniger ambitionierte Hobbypiloten unterhalb der Kategorie Unlimited ansprechen. Die XA22 verfügt über einen 210 PS starken Vierzylinder von Lycoming und verträgt +/- 8 g Lastvielfaches. Den Messestand von Xtreme zierte in Friedrichshafen zwar nur ein Rumpf-Mockup der XA22, ihr Erstflug ist aber noch für diesen Sommer geplant.

Bereits dutzendfach in der Luft war der heimliche Star vieler Messebesucher, die nach dem legendären Luftfahrtpionier Reimar Horten benannte Horten HX-2. Derzeit steckt ein 100 PS starker Rotax 912 als Antrieb im Heck des Nurflüglers, doch die Zukunft sieht auch Horten Aircraft im Elektromotor.

Rotax möchte 180 PS

Flugmotoren gehören zu den zeitlosesten Konstruktionen überhaupt. Von vielen als Dinosaurier verspottet, führt an den luftgekühlten Boxern von Continental und Lycoming nach wie vor kein Weg vorbei.

Der ernsthafteste Herausforderer ist Rotax. Die Österreicher dominieren den UL-Markt und verfügen dank des kanadischen Bombardier-Konzerns über ausreichend industriellen Hintergrund. Auf der Aero hatte Rotax heuer zwar keine Neuheit am Stand, doch ein Gespräch mit einem Firmenvertreter zeigte die Marschrichtung auf: Rotax möchte 180 PS anbieten, um



2



4



3

- 1: Elektromotoren, hier als Hilfsantrieb der GP 14 SE Velo von GP Gliders, standen im Mittelpunkt des Interesses auf der 27. Aero in Friedrichshafen.
- 2+3: Die Kunstflugtrainer CAP10 NG und Xtreme XA22 stoßen in eine sehr enge Marktlücke.
- 4: Der Nurflügler Horten HX-2 fliegt bereits und soll später einmal sogar elektrisch motorisiert abheben.

im amerikanischen Markt besser mitreden zu können. Ob das mittel- oder langfristig geplant ist, war nicht zu erfahren. Doch die 141 PS des 915 iS sind schon mal ein schöner Etappensieg. Einen Motor jenseits wirtschaftlicher Betrachtungen einer Großserie baut Aerosport Engineering im norwegischen Bæstad. Beim ASE-650 SAGA handelt es sich um einen V-Zwölfzylinder von 5,4 l Hubraum, gedacht für originalgetreu klingende Scale-Nachbauten einer Mustang oder Spitfire.

„UL-ektrische“ Träume

Wie in der letzten Ausgabe von LuftSport erwähnt, dreht sich die gesamte UL-Szene derzeit um die neue Gewichtsgrenze

von 600 kg. Die begehrte amtliche Zulassung konnte zur Aero allerdings erst ein Hersteller vorweisen, und zwar Pipistrel. Kein Zweifel, dass viele andere folgen werden. Das Nadelöhr scheinen noch nicht ganz ausgegorene Regularien der Lärm-messung von aufgelasteten Ultraleichten darzustellen. Schön leise klingen bzw. klängen natürlich Elektromotoren, deren flächendeckende Verbreitung freilich auch in UL noch aussteht. Öffentliche Mittel sollen das ändern, beispielsweise förderte das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie die Entwicklung einer hybriden Ikarus C42. Unter der Cowling sitzen sechs Lithiumpacks à 12,6 kWh und ein bis zu 70 kW leistender Motor von Geiger Engineering. Hinten im Rumpf ru-

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

irlshop

Luftfahrtskarten – Avionik – Pflege – Rettungsmittel
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf – Geschenkartikel

FLUG OHNE MOTOR

irlshop Luftfahrtzubehör 85374 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de



5: Ein Triebwerk für betuchte Erbauer von Warbird-Replikas ist der norwegische Zwölfzylinder Saga ASE 650.

6+7: Hybrid in die Luft zu gehen planen Alpi Aviation (oben) und Ikarus, wenn auch mit grundlegend unterschiedlichen Ansätzen.

mort das bordeigene Kraftwerk in Form eines 250 cm³ großen Viertakters aus dem Kartsport und treibt den Generator an. Die Reichweite hängt nur noch vom Tankinhalt ab, schwärmt Ikarus. Und hat somit das Niveau herkömmlicher Beniner erreicht.

Einen anderen Ansatz verfolgt Alpi Aviation aus Italien, die in Kooperation mit dem französischen Hybridspezialisten Efesto einen Elektromotor direkt am Propellerflansch des Rotax 912 platziert. Von der Flugerprobung scheint man noch ein Stück entfernt, denn am Stand gab's lediglich die Antriebseinheit vor dem Brandschott zu sehen.

Elektrosegler im Aufwind

Ebenfalls eine hybride Option plant RS.aero von Reiner Stemme. Der Doppelsitzer elfin 20.e wird in bekannter Stemme-Bauweise von einem faltbaren Propeller angetrieben. Der Strom an Bord reicht dem Hochleistungssegler für Start und gut eine Stunde Flugzeit. Für längere Strecken wird unter dem rechten Flügel ein Range Extender mit Wankelmotor und Generator eingehängt. Der ursprünglich für 2018 angekündigte Erstflug soll nun diesen Herbst stattfinden.

Elektrische Hilfsantriebe bis hin zur Eigenstartfähigkeit sind dank des faltbaren „Nasenpropellers“ FES bereits Realität. Fast alle namhaften Segelflugzeughersteller bieten dieses System an. Alexander Schleicher verfolgt seine eigene Technologie mit herkömmlichem Antrieb am ausfahrbaren Mast.

In Friedrichshafen erfolgte die Präsentation des eigenstartfähigen 15 m Standardklasse-Einsitzers AS 34 Me, dessen 8,6 kWh fassende Akkus in den Flügeln stecken, während als Antrieb die bereits in der ASG 32 El bewährte Technik mit 35 kW dient. Eine Stromladung soll knapp 3.000 m Höhengewinn und 130 km Reichweite ermöglichen. Schleicher bezeichnet seine Neuheit als erschwinglich, was nicht nur Stammkunden aufhorchen lässt. Über den Liefertermin liegen keine Informationen vor.

Heli, Drohne, UAV & Co.

Helikopter, mittlerweile auch in Deutschland sogar als UL verfügbar, haben sich einen festen Platz auf der Aero erobert und füllten eine ganze Halle. Drohnenanbietern scheint die Messe aber noch nicht attraktiv genug. An diesem Eindruck konnte auch die erstmals abgehaltene Sonderschau über Drohnen im Polizeieinsatz nichts ändern. Zumal sie aus Sicherheitsgründen nur für geladene Gäste offenstand.

Wie Pilze aus dem Boden schießen derzeit dafür die hoffnungsvollen Start-ups personentragender Taxidrohnen. Weltpremiere feierte in Friedrichshafen die V600 von AutoFlightX aus Gilching bei München. Der elektrische Senkrechstarter besitzt sechs Rotoren für den vertikalen Auftrieb bei Start und Landung. Im Flug verwandelt sich die V600, angetrieben vom Druckpropeller im Heck, in ein herkömmliches Flächenflugzeug. Der bemannte Erstflug soll noch diesen Sommer er-



8



9



10



11

8+9: Die Elektrosegler

Elfin 20.e und AS34 Me existieren für die Öffentlichkeit bislang nur als computeranimierte Grafiken.

10: Polizeiberrat Martin Landgraf berichtete über den Einsatz von Drohnen bei der Polizei.

11: Das hoffnungsvolle Start-up AutoFlightX stellte seine senkrecht startende V600 vor.

folgen, die eigentliche Vision sind aber autonome pilotenlose Flugzeuge für fünf Passagiere.

Trotz des flotten Tempos der jugendlichen Mannschaft dürfte es bis dahin noch ein weiter Weg sein. Wie bei ausnahmslos allen Neugründungen auf dem Gebiet der Elektromobilität zu

Lande, zu Wasser und in der Luft gilt deshalb auch bei AutoFlightX: Investors welcome!

Text: Reinhold Wagner

Fotos: Messe Friedrichshafen, Hersteller, Reinhold Wagner, Ludwig Feuchtnner

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!

Moderne Medien und Vereinskultur

Liebe Freunde des Luftsports,
an der Notwendigkeit der Außendarstellung von Luftsportvereinen besteht kein Zweifel, dies ist während der letzten Treffen der Pressesprecher der Vereine auch nie infrage gestellt worden. Vielmehr wurde über die Nutzung und Gestaltung von Homepages, Social Media Beiträgen, Imagevideos und weniger über die guten alten Presseartikel diskutiert, nicht nur, um die Akzeptanz im lokalen Umfeld zu erhöhen, sondern vor allem, um für unseren Sport zu begeistern und so neue Mitglieder aktiv anzuwerben.

Zielgruppe sind hierbei üblicherweise junge Leute zwischen 14 und 20 Jahren, aber durchaus auch Späteinsteiger. Parallel zur Entwicklung der modernen Medien haben sich auch wechselseitig die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen geändert: z.B. ein großes Freizeitangebot; Reizüberflutung; Fliegen ist fast alltäglich geworden, man denke nur an die Billigflüge zum „Ballermann“, und der Luftsport hat scheinbar seinen elitären Charakter verloren.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob unsere traditionelle Vereinskultur mit der Entwicklung Schritt gehalten hat oder – ganz pragmatisch – was können wir neu angeworbenen Mitgliedern anbieten, um sie nicht zu enttäuschen, und wie bleibt all die Arbeit mit den modernen Medien kein Blendwerk? Was können wir unternehmen, damit sich Neulinge bei uns wohlfühlen und sich frei entfalten können?

Die Beantwortung dieser Fragen wird je nach unterschiedlicher Strukturierung und Sportartengewichtung der Vereine auch entsprechend diversifiziert ausfallen müssen und an dieser Stelle sollen diesbezüglich auch keine Ratschläge erteilt werden. Eines scheint mir jedoch entscheidend zu sein, nämlich Toleranz, Solidarität, Großzügigkeit und Weltoffenheit im Verein zu leben. So wurde die berühmte „Freiheit“ (über den

Wolken) bei der Gestaltung unseres Imagefilms (LSC Atten-dorn-Finnentrop) neben der Entwicklung von Selbstständigkeit und der Pflege der Gemeinschaft in Interviews mit jungen Mitgliedern am häufigsten erwähnt. Orientiert an diesen Grundparametern sollte uns trotz momentanen Rückgangs der Mitgliederzahlen um die Zukunft der Luftsportvereine nicht bange sein.

Eine erfolgreiche Saison wünscht Euch

Euer Charly

Dr. Karl-Dieter Lerch

Vizepräsident

Kommunikation und Marketing

P.S.:

Apropos Solidarität: Werdet Mitglieder im Förderverein um die Finanzierung der Förderflugzeuge vor allem des neuen Arcus T sicherzustellen. Die Zugangsdaten des Fördervereins inkl. Kontoverbindung findet Ihr weiter hinten im Artikel von Max Waldow „Flottenzuwachs im Förderverein“.



INHALT

VERBAND

EDITORIAL	19
INHALT	19
TERMINE	20
STELLENANGEBOT	36
NACHRUF	37
NRW AKTIV	40
EURE ANSPRECHPARTNER	42
IMPRESSUM NRW	42

NRW BEWEGT

SCHILLER-SCHÜLER HEBEN AB	31
WURFGLEITER BAUEN IN DER SCHULE	32

AUSBILDUNG

WER FLIEGEN WILL, BRAUCHT VORBILDER	33
RECHTZEITIG FLUGLEHRER AUSBILDEN	34
NEUES HANDBUCH AUSGELIEFERT	34
50 JAHRE FLUGLEHRERTÄTIGKEIT	35

BALLON

OSTERN IM GASBALLON	28
---------------------	----

FALLSCHIRMSPORT

LANDESLEISTUNGSSTÜTZPUNKT MARL	38
INDOOR SKYDIVING	39

JUGEND

NEUE JUGENDBILDUNGSREFERENTIN	30
10. AIRLEBNIS NRW	30

MODELLFLUG

50 JAHRE EIFELPOKAL ANKÜNDIGUNG	25
INTERMODELLBAU DORTMUND	25
40. MODELLFLUGJUGENDTREFFEN	26

SEGELFLUG

FLOTTENZUWACHS IM FÖRDERVEREIN	23
TRAININGSLAGER DER SPORTSOLDATEN	24
SEGELFLUGFORUM NRW 2020	30

TECHNIK

TECHNISCHE AUSBILDUNG	36
PART CAO UND PART ML	36

Jahressportflug

1. April
bis
15. Oktober

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

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

Wer?

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

Womit?

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



www.aeroclub-nrw.de

LEBE DEINEN TRAUM.

TERMINE 2019

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
VEREINE			
8.7. bis 9.7.19	Flugtage und Oldtimer Rallye	Dorsten	www.flugtage-dorsten.de
12.7. bis 16.7.19	Integratives Segelflug-Jugendcamp Merzbrück	Aachen	www.jugendcampaachen.wordpress.com
24.8 bis 26.8.19	Große Flugtage Wesel	Wesel	www.lsf-wesel-rheinhausen.de
31.8. bis 1.9.19	Leverkusener Oldtimer Fly-in	Leverkusen	www.edkl.de
7.9. bis 8.9.19	Tag der offenen Tür	Radevormwald	www.lsv-radevormwald.de

VERBAND

15.8. bis 18.8.19	Wings over Marl (WOM)	Marl	www.fallschirmsport-marl.de
23.8.19	Redaktionsschluss LuftSport NRW-Ausgabe Oktober		redaktion@aeroclub-nrw.de
31.8.19	Fly-in NRW / Flugplatzfest EDGQ	Schameder	ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
16.11.19	4. Jahrestreffen VPS	Duisburg	redaktion@aeroclub-nrw.de
24.11. bis 25.11.19	Luftsporttag NRW und Verbandstag	Kamen	redaktion@aeroclub-nrw.de

LANDESLEISTUNGSSTÜTZPUNKTE

Marl - Fallschirmsport Stützpunktleiter: Gerhard Währisch, E-Mail: office@fallschirmsport-marl.de

- 15.07. bis 16.07.19 Canopy Control Seminar mit Tobi
 - 14.09. bis 15.09.19 Formationsspringen (RW) Training mit Dieter Kirsch & Bärchen (Robert Jastram)
- Marl www.fallschirmsport-marl.de

Aachen Merzbrück - Segelflug Stützpunktleiter: Reinhold Sängler, E-Mail: reinhold-saenger@web.de

- 12.07. bis 16.07.19 Integratives Segelflug-Jugendcamp Merzbrück
- Aachen www.jugendcampaachen.wordpress.com

Termin	Veranstaltung	Ort
AUSBILDUNG Kontakt: Landesausbildungsleiter Hermann-J. Hante, E-Mail: hante@aeroclub-nrw.de		
24.8. bis 25.8.19	Vorauswahl FI- und Segelfluglehrer-Lehrgang 2	Oerlinghausen
13.9. bis 27.9.19	Segelfluglehrer-Lehrgang 2	Oerlinghausen

BALLONSPORT Kontakt: Vorsitzender der Ballonsportkommission: Wilhelm Eimers, E-Mail: wilhelmeimers@t-online.de			
13.9. bis 21.9.19	Gasballon-WM/Gordon Bennett	Montbéliard, Frankreich	www.gordonbennettmontbeliard2019.com

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
FALLSCHIRMSPORT Kontakt: Vorsitzender der Fallschirmsportkommission Gerhard Währisch, E-Mail: gw@wfnetz.de			
4.7. bis 7.7.19	DM Zielspringen	Varelbusch	
19.7. bis 21.7.19	WM Zielspringen	Peiting	
14.8. bis 18.8.19	DM Canopy Piloting	Klatovy, Tschechien	
15.8. bis 18.8.19	DM Wingsuit	Marl	www.fallschirmsport-marl.de
17.8. bis 20.8.19	World Cup Canopy Formation	Strejnic, Rumänien	
27.8 bis 31.8.19	DM FS, VFS, AE, CP, WS-Acrobatic	Kassel	
6.9. bis 8.9.19	Deutschland-Cup	Uslar	www.d-cup-ziel.de
7.10. bis 12.10.19	World Cup FS, AE	Eloy / Arizona, USA	
20.11. bis 24.11.19	World Cup Canopy Piloting	Pretoria, Südafrika	

TERMINE 2019

Termin	Veranstaltung	Ort	Kontakt
LUFTSPORTJUGEND Kontakt: www.lsj.de , E-Mail: info@lsj.de			
4.8. bis 10.8.19	Jugend fliegt	Eisenach-Kindel	www.luftsportjugend.com
6.9. bis 8.9.19	Jugendvergleichsfliegen NRW	Steinfurt	www.lsj.de
26.9. bis 29.9.19	Bundesjugendvergleichsfliegen	Laucha	www.luftsportjugend.com
19.10.19	LSJ-TAG(ung) NRW	Mülheim	www.lsj.de
7.12.19	Wintertreffen der Luftsportjugend NRW	In Planung	www.lsj.de
MODELLFLUG Kontakt: Evelyn Höfs, E-Mail: wue.hoefs@t-online.de			
14.7. bis 19.7.19	Europameisterschaft F2	Pazardzik, Bulgarien	www.aeroclub-nrw.de
18.7. bis 21.7.19	Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft	Mengen	www.daec.de
09.8. bis 11.8.19	Deutsche Jugendmeisterschaft	Manching	www.lvbayern.de
25.8. bis 30.8.19	Weltmeisterschaft Modellflug F1E	Martin, Slowakei	bernd-hoenig@freenet.de
01.9.19	LM F1	Soller	www.aeroclub-nrw.de
19.10. bis 20.10.19	DM Modellflug F1E	Hesselberg	bernd-hoenig@freenet.de
SEGELFLUG			
08.7. bis 19.7.19	DM Segelflug: Doppelsitzer-/Offene und 18-Meter-Klasse	Stendal	www.segelflug-dm.de
13.7. bis 20.7.19	Segelflug Junioren-Qualifikationsmeisterschaft	Leverkusen	www.edkl.de
18.7. bis 28.7.19	WM Segelkunstflug	Deva, Rumänien	www.segelflug.aero
22.7. bis 02.8.19	DM Segelflug: 15-/18-Meter-Klasse	Marpingen	www.aeroclub-saar.de
ULTRALEICHT-/MOTORFLUG			
1.4. bis 15.10.19	Jahressportflug NRW	NRW	www.aeroclub-nrw.de/jahressportflug/
14.7.19	DM Motorkunstflug	Ballenstedt	www.german-aerobatics.com
31.8.19	Fly-in NRW	Schameder	www.aeroclub-nrw.de

DEUTSCHLANDCUP

IM ZIELSPRINGEN

06.09. - 08.09.2019 IN USLAR

SPONSERED BY:



FLOTTENZUWACHS IM FÖRDERVEREIN

Ein Arcus T zur Förderung der Luftsportler in NRW



Arcus über den südfranzösischen Alpen der Provence

Foto: Schempp-Hirth Flugzeugbau

2020 erhält der Förderverein Leistungssegelflug NRW e. V. einen Arcus T zur Förderung der Streckenflugaktivität von Vereinen und Einzelpersonen in Nordrhein-Westfalen.

Die Segelflieger in NRW dürfen sich auf ein neues Förderflugzeug und damit auch auf neue fliegerische Möglichkeiten freuen. Mitte 2020 erhält der Förderverein einen Arcus T, der dann neben den zwei Discus 2b den Luftsportlern unseres Landes zur Verfügung stehen wird.

Damit wird auch endlich NRW, ähnlich wie die Landesverbände Bayern, Niedersachsen, Hessen und Baden-Württemberg, einen Doppelsitzer zur Förderung des Streckensegelfluges anbieten können. Alle aktiven Mitglieder im AEROCUB | NRW sollen dann im Rahmen der Initiative zur Förderung der Breite Zugriff auf das neue Förderflugzeug haben. Die beiden Discus 2b bleiben weiterhin der Jugendförderung vorbehalten.

Da in der deutschen Segelfluglandschaft vermehrt Doppelsitzer zur Einführung in den Streckensegelflug, für weiterführendes Training und Wettbewerbe eingesetzt werden, haben sich die Segelflugkommission NRW (Seko) und der Vorstand des Fördervereins in den letzten zwei Jahren intensiv mit dem Konzept, der Planung und Kalkulation einer solchen Anschaffung befasst. Die ersten Ergebnisse wurden auf dem Segelfliegtag NRW 2018 in Kamen vorgestellt und ein Meinungsbild der anwesenden Segelflieger wurde eingeholt. Eine überwältigende Mehrheit sprach sich für das vorgestellte Konzept aus und gab den Start frei zur konkretisierten Umsetzung innerhalb des Fördervereins. Die entsprechende Präsentation findet Ihr im Rahmen des Protokolls des Segelfliegtages im Downloadbereich unserer Aeroclub NRW Homepage www.aeroclub-nrw.de. Außerdem findet Ihr im Downloadbereich auch eine Ausarbeitung zum Nutzen von Doppelsitzern zur Förderung der Streckenflugaktivität in den Vereinen.

In den Folgemonaten November 2018 bis Februar 2019 haben

wir das Konzept konkretisiert und eine Finanzierung erarbeitet. Letztere wird durch Beiträge der Seko NRW und durch Spenden und Darlehen der Mitglieder des Fördervereins gestemmt. Des Weiteren sind noch Förderanträge an den AEROCUB | NRW und den Landessportbund zur finanziellen Unterstützung offen.

Am 23. Februar 2019 wurde auf der Mitgliederversammlung des Fördervereins das weiterentwickelte Konzept für den Kauf eines doppelsitzigen Segelflugzeuges vorgestellt und diskutiert. Viele Aspekte wie Flugeigenschaften, Einsatzspektrum, Motorisierung, Attraktivität, Wertstabilität und vieles mehr spielten bei der Kaufentscheidung eine Rolle. Zum Ende der Versammlung wurde der Kauf zur Abstimmung

gebracht. Die Mitglieder entschieden sich einstimmig für die Anschaffung eines Arcus T der Firma Schempp-Hirth. Nach aktueller Kalkulation wird der Arcus für 600–700 € pro Woche für aktive Mitglieder im AEROCUB | NRW zu chartern sein.

In diesen Sommermonaten wird der Vorstand des Fördervereins einen Entwurf für eine Vergabe- und Nutzungsordnung erarbeiten, die dann bei der nächsten MV des Fördervereins vorgestellt und diskutiert werden soll. Grundsätzlich soll der Arcus allen Luftsportlern in NRW zur Verfügung stehen und zum Beispiel für Sommerlehrgänge, Trainingslager, Wettbewerbe und weitere Maßnahmen zur Verfügung stehen. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Satzung des Fördervereins angepasst und neben der Jugendförderung auch die Förderung des Breitensports im Vereinsziel verwirklicht. Durch die Umsetzung dieses Förderkonzeptes innerhalb des Fördervereins haben alle Mitglieder die Möglichkeit der Mitgestaltung unserer Förderung innerhalb NRW. Dementsprechend freuen wir uns über eine rege Beteiligung. Die nächste ordentliche MV findet voraussichtlich wieder im Rahmen des Segelflugforums NRW am 09. Februar 2020 in Bonn-Hangelar statt.

Wir werden euch auf unserer Webseite, am kommenden Segelfliegtag NRW 2019 und über das Luftsportmagazin auf dem Laufenden halten. Wer sich z. B. an der Erarbeitung des Vergabekonzeptes oder der Finanzierung beteiligen möchte, kann gerne Kontakt zum Förderverein aufnehmen. Über jegliche Unterstützung zur erfolgreichen Realisierung freuen wir uns.

Euch allen wünschen wir eine schöne und unfallfreie Flugsaison 2019 und blicken gespannt in die Zukunft.

Euer Vorstand des Fördervereins Leistungssegelflug NRW e. V.

Kontakt

www.foerdervereinnrw.de

info@foerdervereinnrw.de

Text: Max Waldow

TRAININGSLAGER DER SPORTSOLDATEN IN PUIMOISSON



von links: Christoph Kahler (NRW), Wilhelm-Alexander Klomp (NRW), Jannes Stahf (Berlin), Michi Wisbacher (Bayern)

Seit dem 2. Januar dieses Jahres gehören Christoph Kahler und ich zur Sportfördergruppe der Bundeswehr.

Nach Abschluss der Grundausbildung Ende Januar wurden wir in der Segelflugschule Oerlinghausen stationiert und konnten dort unsere Flugzeuge für die kommende Saison vorbereiten sowie uns von Wolli Beyer und Uli Gmelin theoretisch und mental fit machen lassen.

Für Christoph, mich und unsere zwei Kollegen aus Bayern und Berlin ging es Anfang März los ins Trainingslager nach Puimoisson (Südfrankreich). Geplant war, dass wir fünf Wochen dort bleiben, unterbrochen durch einen „kurzen“ (1500 km) Trip nach Dresden in die Höhenkammer. Für mich war es das erste Mal Fliegen in den Seealpen und ich war gespannt, was mich erwarten würde.

Nach unserer Ankunft konnten wir zuerst unser „SpoSo-Charlet“ beziehen. Wir waren ja durch unsere gemeinsame Zeit in Hannover und Oerlinghausen schon eine eingespielte WG und fühlten uns schnell heimisch. Hier auch ein großer Dank an die Crew in Puimoisson, vor allem an Alfred Spindelberger. Wir haben uns sehr wohl gefühlt!

Nach unserer Ankunft hatten wir direkt drei gut fliegbare Tage. Danach war abzusehen, dass eine Mistral-Wetterlage schöne Wellenflüge bringen würde. Wir sind an vier von sechs möglichen Wellentagen geflogen, zum Teil mit Windgeschwindigkeiten um die 110 km/h. Für drei von den vier SpoSos waren das die ersten Wellenflüge und wir hatten viel Spaß dabei.

In den folgenden Wochen hatten wir viele spannende und gute Flüge mit unseren Trainern Wolli Beyer und Uli Gmelin. Weil wir viel Glück mit dem Wetter hatten, konnten wir oft das Mo-danetal queren und zum Mont Blanc und nach Aosta fliegen. Nur leider war des Öfteren der Rückweg nur sehr schwer fliegbar und wir mussten über Grenoble zurückfliegen. Aber so haben wir alle möglichen Gebiete und Flugwege kennengelernt.

Insgesamt hat jeder von uns ca. 100 h geflogen und wir hatten ein gutes Training und viele tolle und spannende Flüge. Wir danken unseren Trainern Uli und Wolli. Wir haben viel von euch gelernt und hatten viel Spaß dabei.

Da die nächste Ausgabe des Luftsportmagazins mit NRW-Teil im Oktober erscheint, möchten wir euch einen kleinen Ausblick auf unsere Jahresplanung zu geben.

- Internationaler Hockenheim Wettbewerb vom 8.6.–15.6.2019
- Junioren-Qualifikationsmeisterschaft in Leverkusen vom 13.7.–20.7.2019
- Junioren-Qualifikationsmeisterschaft in Aalen vom 3.8.–10.8.2019

Wir wünschen allen eine erfolgreiche, unfallfreie Saison 2019. Eure Sposos aus NRW

Wilhelm-Alexander Klomp, LSV Aachen e. V.

Christoph Kahler, SFG Wenningfeld e. V.

Text, Fotos: Wilhelm-Alexander Klomp



Über die letzte März- und erste Aprilwoche ging es für die Piloten des D-Kaders mit ihren Trainern Sebastian Heßner, Hubertus Huttel, Michael Breitbach, Frank Beckmann, Rainer Schmadel, Reinhold Sänger und Francois Ferenschütz ins Trainingslager nach Puimoisson. Dort trafen sie auf die Sportsoldaten. Ein Bericht über das Trainingslager des D-Kaders erscheint in der Oktober-Ausgabe. Von links: Sebastian Heßner, Benjamin Krug, Sven Inselberger, Nora Geusen, Kevin Lippold, Francois Ferenschütz, Sonja Meißner, Lukas Pirig, Thorben Langner, Frank Beckmann, Torben Raatz, Frederic Hanisch, Oliver Knischewski, Sylvia Schuster, Tobias Bieniek, Jan-Eric Krüger. Vorne: Michael Breitbach, Hendrik Löser. Foto: Sebastian Heßner

EIFELPOKAL FEIERT 50-JÄHRIGES JUBILÄUM



Vom 23.–25. August findet der Eifelpokal zum fünfzigsten Mal statt. Ausgeschrieben ist der Weltcup für Freiflugmodelle der Klassen F1A Segler, F1B Motormodelle mit Gummimotor, F1C Motormodelle mit Verbrenner und F1Q Motormodelle mit Elektroantrieb.

Der Luftsportverein LSC Zülrich hat diesen international renommierten Freiflug-Weltcup ins Leben gerufen. Am 14./15. Juni 1969 wurde der erste Eifelpokal auf dem Truppenübungsplatz in der Drover Heide bei Düren ausgeflogen. Zunächst waren es größtenteils deutsche Teilnehmer. Aber auch 15 Piloten aus den Niederlanden fanden sich ein. Die ersten Sieger waren Andreas Bungart F1A vom ausrichtenden Verein sowie Josef Dobelmann F1B und Heinz Schallenberg F1C. Die Klasse F1Q wurde erst viel später eingeführt. Wenn man die älteren Modellflieger fragt:

Eifelpokal? Kalt und windig!

1972 wurde erstmals die Schallmauer von mehr als 100 Teilnehmern erreicht.

Die stark steigenden Teilnehmerzahlen ließen einen Wettbewerb in der Drover Heide nicht mehr zu.

**Save the date:
23.-25.8.19**



So wurde zum 9. Eifelpokal das Fluggelände nach Zülrich-Schwerfen auf die abgeernteten Ackerflächen verlegt, wo er auch heute noch stattfindet. Hier schlugen die Freiflugpiloten aus aller Herren Länder noch heute ihre Zelte und Wohnwagen auf. Mit dem 20. Eifelpokal sagt der LSC Zülrich mit seinem langjährigen „Macher“ Hans Peter Gatzweiler Tschüss mit der Hoffnung, dass andere den Eifelpokal am Leben halten. Seine Hoffnung wurde erfüllt. So teilten sich dann der LSC Zülrich und der Albatross Erkerschwick diese Aufgabe. Andreas Bungart und Uli Müller führten viele Jahre das Zepter. Finanzielle Probleme waren der Grund, dass 1986 die Interessengemeinschaft Eifelpokal gebildet wurde. Alle Freiflug treibenden Vereine aus NRW zahlten einen Start-Obolus in die Kasse. Auch der AEROCLUB | NRW unterstützte die Freiflieger. Mit Peter Mönninghoff vom LSV Schwelm an der Spitze wurde ein guter Griff getan. Gemeinsam mit den NRW-Freifliegern wurde ein gutes finanzielles Polster erarbeitet. Und so können wir nach 50 Weltcupwettbewerben auf viele Erinnerungen, positive wie auch negative, zurückblicken. Und sicher werden so einige Anekdoten und Erinnerungen im Festzelt auf dem Modellflugplatz des LSC Zülrich zwischen den Teilnehmern ausgetauscht.

Nach nun 49 Wettbewerben gingen die Siege nach: 63x GER, 24x NED, 9x AUT, 8x UKR, 7x USA, 6x FIN, 5x FRA, 4x DEN, 4x HUN, 4x RUS, 2x CZE, 2x GBR, 2x JUG, 2x SLO, 2x SWE, 2x UDSSR, 1x AUS, 1x BEL und 1x nach Italien.

Text, Foto: Bernd Hönig

INTERMODELLBAU DORTMUND 2019

Der Bautisch für die Jüngsten, der Modellflug- und Segelflugsimulator für alle Gäste der Messe – das waren die Renner auf dem Stand des AEROCLUB | NRW. An den ersten beiden Tagen wurde der Stand von Schulklassen förmlich überrannt. An den Simulatoren bildeten sich lange Schlangen, der Bautisch musste „Schichtdienst“ einlegen und nebenher den Lehrern unsere Möglichkeiten der Jugendarbeit erklären – der Messestand glich einem Bienenkorb. An den beiden Tischen mit Freiflugmodellen und Raketen konnten die Modellflieger einerseits gute Informationen geben, aber andererseits auch die Besucherströme lenken, sodass der Stand in diesen Stunden nicht chaotisch wirkte.

Der dritte Tag, der Samstag, war Familientag. Gegen 10 Uhr war unsere Halle so voll wie in guten alten Zeiten und das hielt sich bis 16 Uhr auf diesem Niveau. Die meisten Fragen, die an den ersten Tagen von den Besuchern an uns gerichtet wurden, galten den leeren Standflächen und dem sichtbaren Schwund von Ausstellern für Modellflugartikel. Diese Lücken wurden mit Automodellen gefüllt!

Unsere Standmannschaft ließ sich von diesen Rahmenbedingungen nicht beeindrucken und die erfreuten Besuchergesichter bei den dargebotenen Aktivitäten spornten sie immer wieder an.



Der Segelflugsimulator der Luftsportjugend kann gebucht werden unter www.lsj.de/segelflugsimulator/

Am letzten Tag nahm der Besucherstrom etwas ab und die Informationsgespräche fanden in ruhiger Atmosphäre statt. Unser Präsident und unser Geschäftsführer konnten beim jeweiligen Kurzbesuch einen persönlichen positiven Eindruck von unserem Messeauftritt erhalten.

Natürlich muss abschließend noch die Luftsportjugend dankend erwähnt werden, sie hat uns für alle vier Messetage das Personal für den Segelflugsimulator gestellt.

Darum am Ende ein herzliches Dankeschön an alle Helfer auf dem Stand des AEROCLUB | NRW, sie haben wieder einmal ehrenamtlich ihre Freizeit für alle Mitglieder zur Verfügung gestellt. Danke.

Text, Foto: Klaus Kosmalla

40. MODELLFLUGJUGENDTREFFEN



- 1: Die Referenten und Teilnehmenden mit ihren selbst gebastelten Freifliegern
- 2: Saalflugmodelle und ihre stolzen Modellbauer
- 3: Paul Stania leitet den Raketenstart an.
- 4: Flugterfolge mit dem RC-Paraglider
- 5: Briefing: Flugeinweisung
- 6: Selbst erbaute Swift Paraglider

Das diesjährige Modellflugjugendtreffen fand vom 25.–28. April in Brüggen statt. Die Intention des Treffens ist es, Jugendlichen an einem verlängerten Wochenende verschiedene Modelle/Fertigkeiten näher zu bringen.

In diesem Jahr reisten 19 Jugendliche im Alter von 7–18 Jahren mit ihren Betreuern an. Nach der Zimmerbelegung begrüßten Reinhard Streisel und Kai Lammersmann die Teilnehmer und am ersten Abend wurde dann auch mit Bauaktivitäten begonnen.

Gestartet wurde mit dem Zwerg-Kauz. Bei dem Modell handelt es sich um ein Freiflugmodell, welches via „Hand-launch“ gestartet wird. Diese Art von Starts werden bei HLGs (Hand-Launch-Gliders – F3K) verwendet, wobei die Fläche vom Piloten außen angepackt und das Modell mit einer Drehbewegung (Discus-Wurf) gestartet wird. Dieser Start ermöglicht auch jüngeren Teilnehmern gute Abflughöhen zu erreichen, sodass gute Flugzeiten erreicht werden können.

Parallel zu den Wurfgleitern wurde die Gondel für die RC-Paraglider begonnen. Bei dem Paraglider handelt es sich um den Swift, welcher einen Gleitschirm von 2 m besitzt und von einem kraftvollen Elektromotor angetrieben wird.

Am nächsten Morgen wurden Wurfgleiter und die Holzarbeiten am RC-Paraglider fertig gestellt. Die Modelle konnten dann mit Sprühfarbe verfeinert werden. Bevor der

Wurfgleiter-Wettkampf begonnen wurde, haben unsere unparteiischen Schiedsrichter Wolfgang und Evelyn Höfs die Bauprüfung der Modelle durchgeführt. Auf dem Flugplatz des Luftsportvereins Brüggen-Schwalmtal erklärte Kai Lammersmann, wie die Modelle eingeflogen werden, dabei demonstrierte er auch den Wettkampfstart des Modells. Nachdem die Modelle eingeflogen waren, konnten sich die Teilnehmer in einem kleinen Wettkampf (drei Wertungsflüge) behaupten.

Zurück in der Jugendherberge wurde das nächste Projekt angegangen. Vor einigen Jahren wurde Saalflug während diverser Veranstaltungen angeboten. Die Modelle wurden im Vorfeld gebaut und dann in einem Wettkampf eingesetzt. Dieses Mal sollten die Teilnehmer sich an dem Modell Lill-flygarn versuchen. Die Modelle wurden von Heinrich Eder (München) vorbereitet. Bei dem Modell handelt es sich um ein Beginner-Modell, welches eine Spannweite von ca. 25 cm besitzt und 1,2–1,4g wiegt. Die Modelle werden mit einem Gummimotor betrieben. Der Motor wird mit einer „Handbohrmaschine“ aufgezogen, sodass die Modelle mit ca. 1000 Umdrehungen gestartet werden.

Beim Bau des Saalflugmodells werden zumeist 1x1 mm Balsaleisten verwendet. Nicht nur das Können der Teilnehmer war nun gefragt, sondern auch die Unterstützung der Mannschaftsführer. Am Ende des Abends haben dann alle Teilnehmer ihr Modell fertig gestellt. Gespannt war die ge-



4



6



5

Ergebnisse:

Raketenflug

Platz	Name	Ergebnis
1	Carina Lammersmann	255 m
2	Marcel Wolf	229 m
2	Florian Sanders	229 m

Einzelwertung Gesamt

1	Janek Niemex	87%
2	Florian Sanders	85%
3	Clara Lammersmann	82%
3	Simon Pietzko	82%

Mannschaftswertung Gesamt

Platz	Vereinsname
1	1. FMC Walsum, Düsseldorfer Aero Klub
2	LSV Lilienthal
3	LSF 2000 Kamen-Dortmund, Düsseldorfer Aero Klub, RCMC Düsseldorf, Bergischer LSV

samte Gruppe, ob die Modelle überhaupt fliegen. Früh am Morgen ging es dann in die Turnhalle und da zeigte sich schon beim Einfliegen, wer sauber gebaut hatte. Es wurden jeweils drei Durchgänge durchgeführt, wobei die zwei besten Flüge in die Bewertung einfließen. Alle waren nun begeistert von den kleinen Modellen, die sich langsam gegen die Decke geschraubt haben und nach dem Nachlassen des Gummis wieder zum Boden kamen. Es wurden Flugzeiten von über einer Minute erreicht.

Zurück in der Jugendherberge wurde die Theorie zum Paraglider von Heinz Schmiedt erläutert. Die Jugendlichen gingen zu Fuß zu einem freien Gelände, um die Paraglider dann auch mal zu starten. Leider war dies wegen des starken Windes nicht möglich. Alternativ wurde dann entschieden, einen Papierflieger nach Bauplan von Aero@School zu bauen. Diese Modelle sind für Streckenflug konzipiert. Die Bauausführung wurde von Kai und Reinhard bewertet, im Anschluss wurde der Streckenflug durchgeführt.

Wie in den letzten Jahren ist der Abend für unseren „Raketen-Paul“ gebucht. Dieses Jahr überraschte Paul Stania uns mit Baukästen von Klima. Die Raketen besitzen einen Durchmesser von 35 mm und eine Länge von ca. 50 cm. Gestartet werden die Modelle mit einer Treibladung. Die verwendete Treibladung hat einen Schubimpuls von ca. 6 Ns mit einer Schubdauer von ca. 1,6 s. Die Modelle wurden abends unter seiner Leitung zusammengebaut.

Sonntagmorgen war es dann soweit. Bestückt mit den Raketen und den RC-Paragliden ging es wieder zum Flugplatz. Mit einem Höhenlogger wurden die Raketen ausgerüstet, sodass die Gipfelhöhe geloggt werden konnte.

Parallel zu den Starts der Raketen wurden die RC-Paraglider Swift eingestellt und der Start geübt. Der Wind war grenzwertig, dennoch wurde ein Schirm gestartet und die Funktionsweise demonstriert. Alle Teilnehmer waren begeistert und werden die Schirme im Verein verwenden.

Zur Siegerehrung konnten wir Stefan Klett (Präsident AEROCLUB I NRW und Präsident des DAeC) und Boris Langanke (Geschäftsführer AEROCLUB I NRW) begrüßen. Stefan Klett, Reinhard Streisel und Kai Lammersmann führten die Siegerehrung durch. Da die Ergebnisse des Modellflugjugendtreffens so knapp waren, gab es nur Gewinner.

Uns als Ausrichter hat es sehr viel Spaß gemacht und die ersten Feedbacks waren alle positiv. Viele Vereine haben schon nach den digitalen Unterlagen gefragt, um z.B. die Saalflieger als Herbst- und Winteraufgaben in den Vereinen weiter zu bauen.

Zusätzlich möchten wir uns bei den weiteren Unterstützern bedanken, die uns bei der Vorbereitung geholfen haben, sodass wir ein erfolgreiches Modellflugjugendtreffen durchführen konnten.

Text, Fotos: Kai Lammersmann

OSTERN MAL ANDERS!

63 Stunden im Gasballon



Osterhase versüßt die Qualifikationsfahrt.

Ein Bericht von Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl über die erste Qualifikationsfahrt für das Gordon Bennett Rennen 2020 in Polen.

Geplant war, dass wir im Rahmen der Landesmeisterschaft NRW auf „Willis Wiese“ starten. Einige Tage vorher zeichnete sich noch die Möglichkeit ab, von Gladbeck eine Qualifikationsfahrt für das Gordon Bennett Rennen 2020 zu absolvieren. Die Trajektorien wiesen zunächst eine Fahrt Richtung England und mit der Option weiter hoch nach Skandinavien aus. Das wäre dann eine lange „Wasserfahrt“ geworden. Leider änderten sich die Prognosen ständig, sodass wir diese Variante nicht ruhigen Gewissens angehen konnten.

Ein bis zwei Tage vor Beginn der Landesmeisterschaft zeichnete sich eher die Chance ab, eine Dauerfahrt machen zu können. Allerdings nicht mit einem Start aus Gladbeck, Münster oder Ibbenbüren-Uffeln, sondern vom Startplatz Bitterfeld ausgehend, um genug „Luft“ Richtung Westen zu haben. Wir hatten also die Wahl, eine schöne, kurzweilige

Fahrt von Gladbeck im Rahmen der Landesmeisterschaft zu unternehmen oder die Chance zu nutzen, für eine Dauerfahrt von Bitterfeld aus zu starten. Da sich Andreas und mir sowohl beruflich als auch familiär nicht so viele Chancen im Jahr bieten, überhaupt eine Qualifikationsfahrt zu unternehmen, riefen wir in Bitterfeld an, ob ein Start möglich wäre. Keine 24 Stunden später empfing man uns in Bitterfeld mit offenen Armen und half uns beim Aufrüsten des Eimermacher-Ballons vom Freiballonsport-Verein Münster. Ich war schon lange nicht mehr in Bitterfeld und musste feststellen, dass die Infrastruktur einfach beneidenswert ist. Auch Andreas, der den Startplatz noch gar nicht kannte, war erstaunt, wie schnell und einfach der Füllvorgang war.

Das Füllen war in unter 30 Minuten erledigt. Wir waren sehr gut in der Zeit. Geplant war ein Start zwischen 21:00 und 22:00 Uhr lokal. Wir waren bereit, also warum nicht schon starten? Das würde uns nach hinten mehr Zeit zum Fahren bringen. So ging es Punkt 20:45 Uhr Ortszeit in die Luft über Bitterfeld, auf zu neuen Abenteuern, die uns in den kom-

menden Tagen erwarten sollten. Beinahe gleichzeitig ging der (fast) Vollmond auf und bescherte uns eine klare, helle erste Nacht. Unser Ziel für die ersten 24 Stunden war, so wenig Strecke wie möglich zu machen, um so spät wie möglich Richtung Westen zu fahren, wo der Wind mit der Zeit zunehmen würde. Dies gelang uns auch recht gut. Wie vorhergesagt ging es zunächst nach Nordwest, dann sogar nach Norden, die erste Überraschung der Windrichtung während der Fahrt. Es sollte nicht die letzte bleiben. Ca. drei Stunden nach dem Start drehte die Richtung langsam über Ost auf Süd, so dass wir nach den ersten sieben Stunden wieder in der Nähe von Bitterfeld waren. Dann ging es ganz gemächlich weiter Richtung Erfurt. Südlich von Erfurt konnten wir nochmals einige Stunden gutmachen, da wir in der Nacht von Samstag auf Sonntag – schon über dem Thüringer Wald angekommen – wieder zurück Richtung Erfurt fuhren. Auch das sehr zu unserer Überraschung, aber für eine Dauerfahrt genau richtig. Erst im Laufe des Sonntagvormittags stellte sich der Wind Richtung Südwest ein und wir überquerten den Thüringer Wald. Das Wintersportzentrum Oberhof einmal aus der Luft zu betrachten war eine nette Abwechslung. Und noch etwas sorgte ein wenig später für Abwechslung im kleinen Ballonkorb. Wir fanden zwei Schoko-Osterhasen. Da wundert man sich, an wen der Osterhase alles denkt und dass ihm kein Weg zu schwierig scheint. Wir philosophierten wie der Osterhase das denn wohl geschafft haben mochte. Für uns die plausibelste Antwort auf diese Frage: Der DHL-Flieger Richtung Leipzig Flughafen am Vortag musste es gewesen sein. Der „Vorbeiflug“ war extrem nah – jetzt wussten wir, warum. Einige Zeit später überquerten wir die Landesgrenze zu Bayern und stellten fest, dass man auch im Gasballon in einer Höhe zwischen 2.500 und 3.000 Metern deutlich den Unterschied zwischen alten und neuen Bundesländern bemerkt, wenn es um technische Ausrüstung geht. Der Handyempfang war in den neuen Ländern wesentlich besser und konstanter als im weiteren Fahrtverlauf. Hier hatten wir nämlich die ersten knapp 40 Stunden – auch in der Höhe – einen herrlichen Handyempfang. Das war „im Westen“ leider vorbei. Hoffen wir auf die Ausbaupläne unserer Bundesregierung und dass es nicht nur bei tollen Parolen bleibt.

Sonntagnachmittag setzte dann die Winddrehung Richtung Nordwesten ein. Wir mussten entscheiden, ob wir es schaffen würden, den Frankfurter Luftraum südlich zu umfahren um weiter „Luft“ für die Dauerfahrt zu bekommen oder ob wir die kürzere Strecke nördlich vorbei würden nehmen müssen. Leider wurde schnell klar, dass die südliche Route nicht klappen würde und wir genau auf den Flughafen zufahren würden. Also die Höhe so einstellen, dass wir im letzten Moment vor dem ersten abgesenkten Luftraum C nach Nordwesten abdriften konnten. Das klappte dann sehr gut und wir durchquerten nur einen etwa 2 KM Zipfel des nordöstlichen Luftraums Charlie von Frankfurt a. M. Dies stellte kein Problem dar, nachdem wir vorab persönlich mit dem Supervisor von Frankfurt telefoniert hatten. Ein größeres Problem bereitete uns die schöne Rhön. Die Segelflieger waren bester Laune und kreisten über den Wipfeln der Wälder nach oben. Wir kreisten zwar nicht, aber merkten deutlich, warum die Rhön ein gutes Segelfluggebiet zu sein scheint. Einmal hat es

uns heftig durchgeschüttelt. Also Sand raus und hoch. Nach einem Sack zeigte der Ballon noch gar keine Reaktion. Also noch mehr vom kostbaren Ballast raus, um der starken Thermik zu entkommen. Einzige Möglichkeit war der Weg nach oben! Bei knapp 3.000 Meter stellte sich dann wieder Ruhe ein und es ging friedlich weiter Richtung Nordwest.

In der dritten Nacht überquerten wir das Sauerland. Auch hier versuchten wir, eine Strömung mehr Richtung Westen zu finden. Die prognostizierten Winde im Norden Hollands und Deutschlands ließen eine sichere Landung am Montagabend nicht mehr zu. Der Nachteil Richtung Westen lag jedoch im Ruhrgebiet und seiner engen Luftraumstruktur. Zudem die stark frequentierten Flughäfen Düsseldorf und vielleicht sogar Köln-Bonn. Es zeigte sich Montag in den frühen Morgenstunden jedoch recht schnell, dass die westliche Strömung nicht mehr zu finden war. Also genossen wir noch die Fahrt nach Sonnenaufgang und immer noch strahlend blauem Himmel über Dortmund und das nördliche Ruhrgebiet, vierten die 63 Stunden an und suchten uns gegen Mittag eine schöne Wiese zum Landen bei Groenlo im Königreich der Niederlande. Die Verfolger waren vor Ort und der Heimweg war nicht der Rede wert nach der langen Fahrt.

Nach der Landung hatten wir noch 11 Sandsäcke, die wir ausleerten. Eine vierte Nacht wäre somit kein Problem gewesen – wenn das Wetter weiter mitgespielt hätte und wir mehr Luft bis zum Wasser gehabt hätten. Physisch und psychisch wären Andreas und ich dazu in der Lage gewesen – eine für uns wichtige Erkenntnis. Wir haben auch auf dieser Fahrt viele neue Erfahrungen gesammelt und schauen motiviert Richtung September, wo das diesjährige Gordon Bennett Rennen in Montbéliard/Frankreich stattfindet.

Ein großes Dankeschön an die Bitterfelder für die spontane Unterstützung, an unsere „Hinbringer“ Franz-Josef und Klaus G., an unsere „Rückholer“ Sharon und Klaus B. Dank an unsere Unterstützer Michael, Petra und Therese, die uns während der gesamten Fahrt vom Boden aus betreut haben. Ebenso ein großes Dankeschön an Heike Zumrode, die selbst am Ostermontag spontan Fleisch und Würstchen aus dem Automaten eines örtlichen Fleischerfachbetriebes organisierte und das Bier kalt gestellt hatte für ein spontanes Landefest im Garten der Familie Zumrode. Es kamen sogar noch einige Mitglieder der „Teutonen“ und aus dem Münsteraner Verein dazu. Eingeladen per WhatsApp, als wir noch in der Luft waren.

Und ein „Entschuldigung“ an die Organisatoren der Landesmeisterschaft, dass wir so kurzfristig abgesagt haben. Wir konnten uns diese Chance nicht entgehen lassen. Die Quali zum GB Rennen 2020 soll ja spannend bleiben, nachdem einige Teams bereits tolle Fahrten Anfang dieses Jahres erreicht haben!

Glück ab zur nächsten Fahrt

Text, Foto: Axel Hunnekuhl



JUGENDBILDUNGSREFERENTIN STARTET IM JULI

Mein Name ist Nina Int-Veen und ich bin ab Juli die neue Jugendbildungsreferentin der Luftsportjugend im AEROCLUB | NRW.

Ich habe Sozialpädagogik an der HAN in Nimwegen, Niederlande, studiert. Da ich mich schon lange für die Fliegerei interessierte, habe ich nach meinem Studium eine Segelflugausbildung beim Luftsportverein Goch e. V. begonnen. Schnell war für mich klar, dass ich das richtige Hobby gefunden hatte. Nach einem Jahr im Vereinsleben wurde ich zur stellvertretenden Jugendleiterin gewählt. Ein Jahr darauf habe ich die Position der ersten Jugendleiterin übernommen. In diesem Rahmen habe ich zum Erwerb der Juleica an einem Jugendleiterlehrgang bei der Luftsportjugend NRW teilgenommen. So konnte ich bereits wichtige Kontakte rund um die Luftsportjugend knüpfen und auch Eindrücke über die Arbeit und Aufgaben gewinnen.

Nachdem ich bisher in der Familien- und Wohnungslosenhilfe gearbeitet habe, möchte ich mich nun einer neuen Herausforderung stellen und mein Hobby zum Beruf machen. Ich freue mich darauf, in meiner neuen Aufgabe auf viele Luftsportbegeisterte zu treffen und gemeinsam neue Projekte zu entwickeln. Für eure Anliegen und Ideen habe ich immer ein offenes Ohr! Wir sehen uns bald!

E-Mail:
int-veen@aeroclub-nrw.de
Tel: 0203 77844-32



SCHILLER-SCHÜLER HEBEN AB

Oberhausener Förderschüler beschäftigen sich eine Woche lang mit der Fliegerei



1

1: Highlight der Projektwoche war das Bauen der Wurfgleiter.

2: Für den Papierflieger-Wettbewerb bauten die Schüler eigene Flugobjekte.



2

3: Die Projektgruppe hat sichtlich Spaß an der Fliegerei.

Fotos: Nina Hörnemann



3

Neun Schüler der Oberhausener Schillerschule haben Anfang Mai im Rahmen einer Projektwoche allerlei rund um die Fliegerei gelernt. Neben selbst gebauten Papierfliegern und Wurfgleitern erwarben sie auch das Kinderbewegungsabzeichen für den Luftsport.

Muhammed lockert noch mal kurz sein Handgelenk. Dann nimmt er seinen selbst gebastelten Papierflieger zwischen die Finger und hält ihn auf Kopfhöhe. Konzentrierter Blick, ein Schritt nach vorne und Abwurf! Der weiße Flieger segelt durch die gesamte Aula der Schillerschule und landet kurz vor der Wand auf dem Boden. „Das waren mehr als zwölf Meter“, sagt der Schüler freudig. Muhammed hat, genau wie acht weitere seiner Schulkollegen, im Rahmen der Schul-Projektwoche das Thema „Bewegung und Fliegerei“ ausgewählt.

Fünf Tage lang beschäftigten sich die Schüler der Oberhausener Förderschule, die den Schwerpunkt „Geistige Entwicklung“ hat, mit allem, was fliegt. Dabei lernten sie nicht nur die Flugeigenschaften von Materialien wie Papier, Balsaholz und Strohhalmen kennen. Auch ihre motorischen, kognitiven, sozialen und psychisch-emotionalen Fähigkeiten konnten sie weiterentwickeln. „Die Schüler haben sich viel bewegt und hatten sehr viel Spaß“, sagt Lehrerin Nina Hörnemann, „das Hauptziel der Projektwoche wurde definitiv erreicht.“

So bauten die neun Schüler unter Anleitung zwei verschiedene Flieger aus Papier, die im Anschluss natürlich in der Praxis getestet und dann beim Papierflieger-Wettbewerb des AEROCLUB | NRW eingesetzt wurden. In der Disziplin Weitfliegen erzielten die Schiller-Schüler beachtliche Weiten von über zwölf Metern. Beim Zeitfliegen blieben die Papiergleiter bis zu fünf Sekunden in der Luft. Doch

damit waren noch lange nicht genug Flugobjekte gebaut: Mit einem Hubschrauber, dem Strohalmgleiter und einem Papierflieger, der mit einem Gummiband gestartet wird, folgten weitere flugfähige Objekte, die zu kleinen Wettbewerben wie Zielflug oder Kunstflug einluden. Das Highlight der Woche war für die Schüler das Bauen von Wurfgleitern aus Balsaholz. Gemeinsam mit den beiden Modellflugsportlern Evelyn und Wolfgang Höfs setzten sie die vorgefrästen Einzelteile mithilfe von Helling und Heißklebepistolen zu flugfähigen Fliegern zusammen, die im Anschluss quer durch die ganze Schulaula segelten.

Beim Flieger-Kibaz, dem Kinderbewegungsabzeichen für den Luftsport, wartete ein Bewegungsparcours mit kleinen Spielen rund um die Fliegerei auf die Kinder. Bei den Bewegungsaufgaben „Koffer packen, Flugzeug startklar machen und Luft aufwirbeln“ mussten die Schüler als Team agieren, sich gegenseitig unterstützen und aufeinander achten. Bei der Aufgabe „Bau Dir deinen eigenen Papierflieger“ ging es darum, der eigenen Kreativität freien Lauf zu lassen und ein möglichst originelles, aber auch flugfähiges Objekt zu basteln. Und selbstverständlich wurde Letzteres von den Schülern bei der anschließenden Bewegungsaufgabe, dem Zielfliegen, auch wieder praktisch getestet. „Die Projektwoche hat die Schüler in ihrer Persönlichkeitsentwicklung gefördert“, sagt Nina Heithausen, Fachkraft von „NRW bewegt seine KINDER!“ beim AEROCLUB | NRW. Denn durch die zahlreichen selbst gebastelten Flugobjekte und die vielen Würfe, die die Kinder damit gemacht haben, wurden die kognitiven Fähigkeiten und vor allem auch die Auge-Hand-Koordination sowie der dosierte Krafteinsatz beim Werfen geschult.

Text: Nina Heithausen

WURFGLEITER BAUEN IN DER SCHULE



1: Flugmodell-Reparatur-Station

2: Die Teilnehmenden mit ihren selbst erbauten Flugmodellen und den Referenten (letzte Reihe) Walter Albert (links) und Peter Unterschütz. / Foto: Blomberg Medien

3: Erste Wettbewerbsflüge in der Blomerger Turnhalle.



An der Blomerger Grundschule am Weinberg stellten die Schülerinnen und Schüler ihre ersten selbst gebauten Gleitflugmodelle der Öffentlichkeit vor. Seit Februar haben vierzehn Teilnehmer im Rahmen eines weiterführenden Modellbaukurses mit viel handwerklichem Geschick und Können ihre ersten Wurfgleiter gebaut. Dabei konnten die Mädchen und Jungen bereits auf Erfahrung aus vorhergehenden Kursen, in denen die Teilnehmer Papierflieger bauten und erste Grundlagen des Fliegens erforschten, zurückgreifen. Unter der Anleitung der beiden Übungsleiter Peter Unterschütz und Walter Albert von der Luftsportgemeinschaft Lippe-Südost e. V. (LSG) wurden erste Modelle aus Pappe und Balsaholz mit einfachen und in jedem Haushalt befindlichen Werkzeugen gefertigt und in der Sporthalle durch die Teilnehmer selbst in spielerischer Form eingeflogen. Nun konnten die stolzen Flugzeugbauer das Flugverhalten ihres Modelles mit eigenen Augen beobachten und feststellen, ob sich die Erwartungen an ihr handwerkliches Geschick und das Modell erfüllten. Vorsorglich richteten die Peter Unterschütz und Walter Albert einen „Werfbereich“ in der Sporthalle ein, in dem beschädigte Wurfgleiter gemeinsam repariert wurden. Leider war dem ein oder anderen Wurfgleiter aufgrund der erlittenen Beschädigungen beim Toben und Einfiegen nur ein kurzes Flugmodellleben gegönnt.

Die Zusammenarbeit der Grundschule am Weinberg und der LSG begann bereits mit einer ersten Idee im Sommer letzten Jahres. Vertreter der Grundschule und der LSG erarbeiteten ein Konzept für Schülerinnen und Schüler der dritten und vierten Klassen, um Einblicke in die Welt des Fliegens zu ermöglichen. Im Herbst nahmen über dreißig Schüler an den ersten Kursen zum Basteln von Papierfliegern teil. Mit diesem weiterführenden Kurs wurde den interessierten Schülern die Möglichkeit geboten, ihr Wissen im Bereich des Fliegens zu vertiefen und auch ihr handwerkliches Geschick weiterzuentwickeln.

Text, Fotos: Walter Albert



WER FLIEGEN WILL, BRAUCHT VORBILDER



1: Karoline Klomps ist aktuell die jüngste Segelflughlehrerin in NRW.

2: Die LSF Wesel sind gut aufgestellt. von links: Klaus Walter (Ausbildungsleiter der LSF), Klaus Himmelsbach, Rolf Brögeler (stellv. Ausbildungsleiter der LSF), sitzend in der ASK 21 Karoline Klomps, Jan Klomps, Ulli Keil, Michael Maaß (knieend mit Hund „Ventus“)



Karo wird sie genannt. Karo mit „K“, damit kein Missverständnis aufkommt. Wenn sie vom Fliegen spricht, strahlen ihre Augen. Ihr Sprachtempo ist harmonisch. Sie formuliert präzise, vorausschauend und auf den Punkt das Wesentliche. Im April hat sie die Prüfung zur Segelflughlehrerin bestanden. „Nun kann ich meinen Flugschülern und -schülerinnen das weitergeben, was ich selbst von meinem Fluglehrer gelernt habe“, sagt sie und es klingt wie das Geräusch, das ertönt, wenn bei einem Lauf der Staffelstab weitergegeben wird. Karoline Klomps ist die aktuell jüngste Segelflughlehrerin in Nordrhein-Westfalen.

Zehn Jahren alt ist Karo, als sie mit Klaus Walter, einem Freund ihres Vaters, zum ersten Mal einen Gaststart in einem Motorsegler mitmacht. Kurz darauf folgt ihr erster Gastflug mit Sascha Hübers. Seitdem weiß Karoline, dass sie das Fliegen lernen will. Eine Vorbildfunktion hat Robert Aldenhoff, Karolines Vater, der Berufspilot ist. Mit zwölf Jahren wird sie Mitglied bei den Luftsportfreunden Wesel/Rheinhausen e. V. Aus der Vereinsjugend kennt sie am Anfang noch niemanden, doch das stört sie nicht. Über das Fliegen und die Gemeinschaft im Verein entstehen Freundschaften. Am 13. Januar 2013 fliegt sie sich frei, A-Prüfung bestanden. Mit 14 Jahren macht sie ein freiwilliges sieben-tägiges Praktikum in Weeze bei der Airshow und erlebt das Simulatorenfliegen und das Briefing der Tornado-Piloten. Der Segelflugschein folgt 2015. Danach ist Karoline im Wortsinn nicht mehr zu bremsen. Im Alter von 16 Jahren absolviert sie ihre SPL-Prüfung mit Bravour. Das Kappes Vergleichsfliegen des Aero Club Krefeld ist 2016 ihr erster Wettbewerb. Den fliegt sie gemeinsam mit Jan Klomps, ihrem damaligen Freund und heutigem Ehemann. Für viele Pilot/innen beginnt der Einstieg ins Wettbewerbs-

fliegen über die Teilnahme an einem regionalen oder Vereinswettbewerb. Die Schleppvorgänge, die vielen Flugzeuge gleichzeitig in sichtbarer Nähe, die zu bewältigende Wettbewerbsaufgabe auf Zeit und Strecke – all das gleichzeitig konzentriert zu beobachten gibt, so Karo, dem eigenen Fluglebnis eine neue Dimension.

Der Schritt von der eigenen Flugbegeisterung hin zu dem Wunsch, selbst Fluglehrerin zu werden, folgt für Karoline unmittelbar als nächstes.

Der Ausbildungsleiter der LSF Wesel/Rheinhausen, Klaus Walter, ist mächtig stolz auf Karoline Klomps, die jüngste Fluglehrerin im Verein und aktuell jüngste in NRW. „Obwohl Karoline erst 20 Jahre alt ist, kann sie doch auf eine schon reichhaltige fliegerische Erfahrung zurückblicken. Sie ist ein echtes Talent, gepaart mit einem sehr sympathischen und offenen Wesen. Optimale Voraussetzungen halt, wir konnten beim besten Willen nicht Nein sagen. Es passte alles.“

Tipps von Karoline für alle, die Fluglehrer/in werden wollen: Das muss ich persönlich mitbringen:

- Spaß am Fliegen
- Freude daran, Wissen weiterzugeben
- Verantwortungsbewusstsein
- In stressigen Situationen Ruhe bewahren können
- Verständnis für die Herausforderungen, denen sich Flugschüler/innen stellen müssen
- Hineinversetzen können in den/die Flugschüler/in
- Zeit ohne Stress, um die Lehrerausbildung „in Ruhe“ absolvieren zu können

Text: Daniela Blobel

Fotos: Christian Maaß,

Vorstandsmitglied LSF Wesel Rheinhausen e.V.

RECHTZEITIG FLUGLEHRER AUSBILDEN



Zehn neue Fluglehrerinnen/Fluglehrer haben in Oerlinghausen im April mit großem Erfolg ihre Prüfung bestanden.

Aufgrund der Tatsache, dass mehrere Fluglehrer signalisiert hatten, ihre Lehrberechtigung nach Ablauf nicht mehr zu verlängern, haben sich Fluglehrer und Vereinsvorstand besprochen. Wir wollten gemeinsam die Weichen rechtzeitig für die Zukunft stellen und sind unsere Mitgliederliste durchgegangen. Einige infrage kommende Mitglieder haben sich selbst direkt an die Ausbildungsleitung gewandt. Als Ergebnis haben sich vier Kandidaten vorbehaltlos bereit erklärt, die Ausbildung zum FI(S) zu beginnen. Das waren Jan

Klomps, Karoline Klomps, Lutz Kemmerling sowie Sascha Kujath. 2018 ist Jan Klomps zum FI-Lehrgang gegangen, im Frühjahr 2019 unsere Karoline, im Herbst 2019 folgt Sascha und 2021 ist Lutz dran. Zum Ende des Jahres haben wir genügend Fluglehrer, um die dann folgenden Abgänge gut verkraften zu können.

Wir sind sicher, die Weichen so rechtzeitig richtig gestellt zu haben.

Ganz wichtig für mich als Ausbildungsleiter ist: Der Vorstand ist und bleibt die Regierung des Vereins. Die Fluglehrer regeln und organisieren den Flugbetrieb. Wir haben mit dieser strikten Trennung der Aufgabenbereiche bis jetzt sehr gute Erfahrungen gemacht. Kein Mitglied des Vorstandes redet uns Fluglehrern rein und niemand der Fluglehrer maßt sich Aufgaben des Vorstandes an. Das funktioniert bei absolutem Vertrauen auf beiden Seiten. Regelmäßige Fluglehrersitzungen stellen eine gute Kommunikation zwischen beiden Seiten sicher.

Text: Klaus Walter, Ausbildungsleiter LSF Wesel Rheinhausen e. V.



Lokalkompass/Wesel

TERMINTIPPS ZUR SEGELFLUGLEHRERAUSBILDUNG

24. bis 25.8.19 Vorauswahl Segelfluglehrer-Lehrgang in Oerlinghausen

13. bis 27.9.19 Segelfluglehrer-Lehrgang in Oerlinghausen

Ansprechpartner: Hermann-J. Hante, Ausbildungsleiter NRW, Tel. 0203 / 7784415, E-Mail: hante@aeroclub-nrw.de

SEGELFLIEGEN – GRUNDAUSBILDUNG

Das Ausbildungshandbuch

Viele Fluglehrer hatten schon lange den Wunsch nach einem einfachen Handbuch für die Segelflugausbildung geäußert. In der DAeC-Bundeskommision Segelflug ist unter Leitung des Referenten Ausbildung/Lizenzen Günter Forneck im letzten Halbjahr das Lehrbuch „Segelfliegen Grundausbildung“ entstanden. Ausgehend von der niederländischen Ausgabe „ZWEEFVLIEGENELEMENTAIRE VLIEGOOPLEIDING“ von Dirk Corporaal haben Segelfluglehrer die Übersetzung aus dem Niederländischen ins Deutsche ehrenamtlich erarbeitet. Viele weitere Segelfluglehrer haben mit ihren Ratschlägen die Umsetzung ins Deutsche unterstützt.

Für den NRW-Ausbildungsleiter Hermann-J. Hante geht ein Traum in Erfüllung. Endlich gibt es ein solides, leicht verständliches, schön aufbereitetes, einheitliches Grundlagen-



Günter Forneck, Referent Ausbildung / Lizenzen (RAL) Bundeskommision Segelflug/Motorsegelflug im Deutschen Aero Club
Foto: Privatbestand

handbuch, das über die Landesgrenzen hinausgeht. Und er hört nicht auf zu träumen: „Schön wäre auch ein ebensolches kompaktes Handbuch für die Lehrerausbildung.“

Eine Sammelbestellung der DAeC-Landesverbände hat es



1: Priorität gesetzt: Karoline Klomps holt die Grundausbildungshandbücher Segelfliegen für die LSF Wesel persönlich in der Geschäftsstelle in Duisburg ab. Ausbildungsleiter Hermann-J. Hante hilft beim Einladen.

2: Kaum ist die Palette mit den Büchern in der Geschäftsstelle angekommen, schon sind sie weiterverteilt worden in die NRW-Vereine. Hermann-J. Hante ist glücklich, dass es das Buch gibt.

ermöglicht, dass das Ausbildungshandbuch pünktlich zum Beginn der Flugsaison 2019 in den Mitgliedsvereinen angekommen ist. Der AEROCLUB | NRW e. V. stellt seinen Segelfluglehrern/-lehrerinnen das neue Lehrbuch als Starterpaket kostenfrei zur Verfügung. Die meisten Vereine in NRW sind schon versorgt. Die NRW-Bestellungen liefen über den Vereinsvorstand direkt an NRW Ausbildung. Bei Nachbestellung sich bitte direkt an mauter@aeroclub-nrw.de wenden.

„Wow, eine so tolle positive Resonanz auf unser Buch freut mich sehr. Fluglehrer und Flugschüler sind gleichermaßen begeistert. Aus vielen Landesverbänden kommen Nachbestellungen. Dieser tolle Erfolg zeigt, dass der Bedarf an einem Buch für die Grundausbildung im Segelflug sehr groß war“, so Günter Forneck.

Text und Fotos: Daniela Blobel

50 JAHRE FLUGLEHRERTÄTIGKEIT

Ehrungsfeier für Wolfgang Schmelzer



von links: Klaus Mathies, Stefan Klett, Wolfgang Schmelzer, Hermann Leucker; Foto: Boris Langanke

Im Rahmen der Abschlussfeier des Osterlehrgangs ehrten der AEROCLUB | NRW und der Luftsportclub Bayer Leverkusen e. V. Wolfgang Schmelzer für seine 50-jährige Tätigkeit als ehrenamtlicher Fluglehrer.

Unermüdlich hat er sein Wissen voller Freude und mit großem Einsatz an seine Flugschüler weitergegeben und hat mit seiner Begeisterung für das Fliegen unzählige Schüler und auch Piloten motiviert. Für Wolfgang Schmelzer war die Fliegerei und das Fluglehrerdasein immer ein wichtiger Teil seines Lebens. 1962 hat er mit der Segelflugausbildung angefangen und schon sechs Jahre später war er Fluglehrer. Nicht einmal die DDR konnte ihn vom Fliegen abhalten. Für die Familie Schmelzer war es damals keine einfache Zeit. Die Flucht, das Voneinander getrennt sein – bis die Familie 1982 endlich wieder vereint war. Neben der Fluglehrertätigkeit hat Wolfgang Schmelzer es geschafft, sehr erfolgreich Streckensegelflug auszuüben. Gemeinsam mit seiner Frau Christine, die selbst leidenschaftliche Motorfluggpilotin, Segelfluglehrerin und Streckenfliegerin ist, hat das Ehepaar Schmelzer ihn mehr als 30 Jahre lang gemeinsam betrieben. Ende 2018 blickt Schmelzer mit Erfolg zurück auf 16.145 Flüge und 5.930 Flugstunden auf mindestens 59 verschiedene Mustern.

Text: Daniela Blobel

EHRE, WEM EHRE GEBÜHRT

Bislang sieht die Ehrungsordnung der Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club e. V. (DAeC) zwei Arten der Ehrung für Segelfluglehrer vor: die silberne Ehrennadel für eine mindestens 15-jährige Tätigkeit als Fluglehrer und die goldene Ehrennadel für mindestens 25 Jahre Fluglehrertätigkeit. Im Landesverband Nordrhein-West-

falen gibt es engagierte Fluglehrer, die ebenso wie Wolfgang Schmelzer nach 25 Jahren noch lange nicht aufhören Fluglehrer zu sein. Der AEROCLUB | NRW wird sich dafür einsetzen, dass die Ehrungsordnung an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst wird.

STELLENAUSSCHREIBUNG

SACHBEARBEITUNG IM BÜRO DER NRW-LUFTSPORTJUGEND (W/M/D)

Der AEROCLUB | NRW e. V. ist die Dachorganisation des Luftsports in Nordrhein-Westfalen. Er vertritt in dieser Funktion die Interessen von rund 15.000 Luftsportlern – davon etwa 4.000 Jugendliche – in 185 Luftsportvereinen. In unserer Geschäftsstelle in Duisburg ist die Stelle Sachbearbeitung im Büro der NRW-Luftsportjugend (w/m/d) zum nächstmöglichen Termin neu zu besetzen. Die Arbeitszeit beträgt 20 Stunden/Woche.

Ihre Aufgaben

- Vorbereitung, Organisation und Nachbearbeitung von Sitzungen, Tagungen und Veranstaltungen der Landesjugendleitung einschließlich der Protokollführung
- Verwaltung, Überwachung und Auszahlung der Mittel zur Führung des Jugendsekretariats einschließlich Kassenbuch und Kasse
- Beantragung und Verwaltung von Fördermitteln für Bildungs- und Freizeitmaßnahmen für Kinder und Jugendliche
- Bearbeitung und Prüfung der Richtigkeit der Anträge gemäß den Richtlinien und Erledigung des daraus resultierenden Schriftverkehrs
- Errechnen und Auszahlen der Zuschüsse für die Jugendmaßnahmen

- Erstellen der Abrechnungs- und Verwendungsnachweise
- Inhaltliche Weiterentwicklung des Leitfadens zur Beantragung von Zuschüssen
- Prüfung von Jugendordnungen und Satzungen der Vereine
- Bearbeitung von Sonderurlaubsanträgen seitens der Mitglieder
- Verarbeitung und Verwaltung der Lizenz JuLeiCa
- Beantragung und Abwicklung der aus dem Kinder- und Jugendförderplan verwendeten Mittel

Sie bringen mit

- Abgeschlossene Berufsausbildung im kaufmännischen Bereich oder eine mehrjährige Berufserfahrung im vergleichbaren Bereich
- Soziale Kompetenz
- Teamfähigkeit

Ihre ausführliche Bewerbung mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und Ihres frühestmöglichen Eintrittstermins senden Sie bitte bis zum **3. Juli 2019** per E-Mail an langanke@aeroclub-nrw.de AEROCLUB | NRW e. V., Herr Boris Langanke, Stichwort: Bewerbung

TECHNISCHE AUSBILDUNG

Der Technische Ausschuss tagt einmal im Monat. Anfang des Jahres war Ralf Keil, der Referent für Technik und Flugbetrieb des DAeC e. V., auch mit dabei. Der Vorsitzende des Ausschusses, Walter Linden, sorgt dafür, dass die Sitzungen und die Gremienarbeit kontinuierlich stattfinden und die wichtigen Themen der Technik bearbeitet werden. Die Technische Ausbildung wird gerade neu strukturiert, um sich breiter aufzustellen.

Ab Herbst 2019 starten dann die Lehrgänge wieder. Unter anderem werden auch Ausbildungen zu Windenwart (WW) und Windenprüfer (WP) angeboten. Dazu sucht der TA Mitstreiter, die entweder bereits die genannten Qualifikationen besitzen oder erwerben wollen.

Bei Interesse bitte Kontakt aufnehmen mit dem Vorsitzenden des Technischen Ausschuss, Walter Linden, ta@aeroclub-nrw.de

PART CAO UND PART ML

Die neue EASA Regulation (EU) 1321/2014 befasst sich im PART CAO mit der Organisation zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und im Part ML mit der Instandhaltung und Ausbildung des technischen Personals.

Die zugehörige Verordnung EU 2018/1142 der Kommission geht auf die Einzelheiten ein. Hier wird beschrieben, wer am Fluggerät arbeiten darf und welche Ausbildung dafür notwendig ist. Es wird nicht generell schwerer, aber wir müssen uns anpassen und mehr Verantwortung übernehmen.

Wir sind bezüglich der CAMO, des Werkstattpersonals und der Prüfer betroffen, weil es u. a. neue Klassifikationen gibt. Bis auf Weiteres könnt ihr wie bisher vorgehen. Sehr detailliert werden die Stufen/Berechtigungen und Inhalte des zu vermittelnden Wissens beschrieben. Es wird Umschreibungen der bisherigen Lizenzen geben und Erweiterungen, für die wahrscheinlich

„Delta-Prüfungen“ gemacht werden sollen. Unser Dachverband in Braunschweig ist im engen Kontakt mit dem LBA und wird euch Schritt für Schritt über den Fortgang informieren. Für uns bedeuten die neuen Vorschriften auch, die technische Ausbildung durch Dokumentationen entsprechend der neuen Lerninhalte zu untermauern.

Das ist für das Grundmodul und die Fallschirm-Warte und -Prüfer bereits verbandsübergreifend geschehen. Im Sommer werden Arbeitsgruppen des DAeC die anderen Ausbildungsthemen gemeinsam anpacken. Bei den bereits neu durchgeführten Lehrgängen hat das LBA nicht mehr unseren Fragenkatalog benutzt, sondern eigene Fragen vorgelegt. Wir sind natürlich interessiert diese Fragen zu sammeln, um die Ausbildung den Anforderungen anzupassen. Wer schon Erfahrungen mit den neuen Fragen hat, bitte mit Mitgliedern des TA Kontakt aufnehmen.

Text: Heinz Maurer, TA

DR. HEINRICH-WILHELM KETTLER

IST AM 24. APRIL 2019 IM ALTER VON 80 JAHREN VERSTORBEN

Als Präsident des AEROCLUB | NRW e. V. hat Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler in seiner Amtszeit von 2002 bis 2008 entscheidende Weichen für den Luftsport in NRW gestellt. Gesetzte Ziele hat er beharrlich, mit wachem Geist, offenem Herzen und verbindendem Humor angesteuert.

Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler wurde auf dem Verbandstag 2000 in Wipperfürth als Vizepräsident ins Präsidium gewählt. Schon 2001 delegierte das Präsidium ihn in den Vorstand der Segelflugschule Oerlinghausen. Für ihn war das gemeinsame Agieren von Verband und Schule der Grundstein für eine zukunftsfähige Ausrichtung der Sport- schule des Verbandes. Als der amtierende Präsident Erwin Imgenberg erkrankte, erklärte sich Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler bereit, die Vertretung zu übernehmen. Feuertau- fe war die Feier zum 50. Geburtstag des Landesverbandes am 27. Oktober 2001. Das neue Schulgebäude der Segelflugschule Oerlinghausen bot einen festlichen Rahmen. „Den Neubau der Segelflugschule betrachten wir als Basis für das Angehen der nächsten 50 Jahre Ausbildung im Landesverband.“ Mit diesen Worten weihte Dr. Kettler den Neubau ein. Als Präsident Erwin Imgenberg nach 32 Jahren ehrenamtlicher Arbeit für den Luftsport bekannt gab, dass er im November 2002 nicht wieder für das Amt des NRW-Präsidenten kandidieren werde, schlug er im gleichen Atemzug Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler als möglichen Nachfolger vor. So war es nicht überraschend, dass der Verbandstag 2002 ihm einstimmig das Vertrauen aussprach, als Präsident die Geschicke des Landesverbandes zu lenken. 2003 eröffnete er als Präsident in der Stadthalle Kamen am 9. November 2003 den ersten Luftsporttag NRW – mit über 500 Verbandsmitgliedern eine gelungene Premiere. Seitdem wird der Luftsporttag NRW jährlich ausgerichtet, zum 17. Mal in Folge am 24.11.2019.

2004 wurde die Internetseite des AEROCLUB | NRW e.V. neu erarbeitet, das Luftsportmagazin wurde als Mitglieder- magazin bekräftigt, und auch das Versicherungspaket, so wie wir es heute kennen, hat seine Wurzeln im Wirkungsfeld

von Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler.

Auch die Lobbyarbeit des Verbandes bekam durch das amtierende Präsidium eine breitere Ausrichtung: Die Präsidiumsmitglieder führten Gespräche mit Mitgliedern des Landtages und Bundestages, gemeinsame Sitzungen von Sport- und Verkehrsausschuss des Landes wurden organisiert, enge Kontaktpflege gab es zum LSB und DOSB. Luftsport wird dann politisch wahrgenommen, wenn es gelingt das Netzwerk weiter auszubauen. Dr. Kettler hatte nicht nur die externen Kommunikationswege im Blick, sondern auch die verbandsinternen – im Bereich der Sportfachgruppen, der Ausbildung und Technik, der Genehmigung einer CAMO, der Instandhaltungsbetriebe DE.MF.0501 und DE.MG.0501 (2008), Versicherungsumfang, Verträge mit HDI, VBG genauso wie bei der Mitgliederbindung in Bezug auf langjährige Mitgliedschaft. Die Ehrungsordnung wurde erweitert um eine 50-, 60- und 70-jährige Mitgliedschaft. Das Präsidium mit Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler als Präsident schaffte es immer wieder die Balance zu finden zwischen dem Wünschbaren und dem, was dringlich und wichtig ist.

Die Weichenstellung, die Dr. Kettler in seiner Zeit als Vizepräsident und Präsident des AEROCLUB | NRW e. V. durch sein persönliches Engagement und mit seiner unverwechselbaren Präsenz bewirkt hat, zeigt ihre Auswirkungen bis heute und auch darüber hinaus.

Der AEROCLUB | NRW e. V. wird Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler ein ehrendes Andenken bewahren.

Das Präsidium, AEROCLUB | NRW



Der LSV Ruhr-Lenne-Iserlohn e. V. trauert um **Dr.-Ing. Heinrich-Wilhelm „Heiner“ Kettler**. Über viele Jahrzehnte hat Heinrich unseren Verein, den AEROCLUB | NRW und die Fliegerei in Nordrhein-Westfalen in unterschiedlichen verantwortlichen Positionen mitgeprägt. Von 1993 bis 2005 war er Vorsitzender des Luftsportvereins Ruhr-Lenne-Iserlohn e. V. In seiner Amtszeit wurden für den Luftsport in unserem Verein maßgebliche Entscheidungen getroffen und umgesetzt, von denen wir bis heute profitieren. Hierzu gehören – neben der Etablierung des Flugplatzes Rheinermark als Landesleistungsstützpunkt Segelflug – die Ausstattung des Vereins mit modernen Hochleistungs-Segelflugzeugen, der Einstieg in die Ultraleichtfliegerei und die Schaffung hervorragender Beziehungen zum Landesverband NRW.

Als Präsident des AEROCLUB | NRW war er stets ein verlässlicher und berechenbarer Ansprechpartner für die Belange der Vereine und ihrer ehrenamtlichen Funktionsträger.

Heiner war damit wichtiger Teil einer Generation, die für die Flieger in Iserlohn und Nordrhein-Westfalen das Fundament schuf, auf dem wir heute noch stehen.

Wir wünschen unserem Kameraden auf seiner letzten Reise einen stets guten Flug.

Wir werden Dich vermissen.

Für den LSV-Ruhr-Lenne-Iserlohn e.V.
Der Vorstand

LANDESLEISTUNGSSTÜTZPUNKT FALLSCHIRMSPORT MARL ERÖFFNET

Am Standort Marl wurde am 7. April im sportlich-feierlichen Rahmen ein neuer „Landesleistungsstützpunkt Fallschirmsport“ eröffnet. Bundesweit gibt es damit nun insgesamt zwei zentrale Trainingseinrichtungen für den Leistungssport Fallschirmspringen.

Neben den Sportlerinnen und Sportlern nahmen auch Vertreter aus Sport und Politik an der Eröffnungsfeier teil. In Anwesenheit von Axel Großer (stellv. Bürgermeister der Stadt Marl), Rainer Peters (Präsident Kreissportbund Recklinghausen e. V.) und Andre Mölleken (Geschäftsführer StadtSportVerband Marl e. V.) überreichte Gisela Hinnemann (Vizepräsidentin Leistungssport LSB NRW e. V.) gemeinsam mit Stefan Klett (Präsident AEROCUB I NRW e. V.) dem Vorsitzenden des Verein für Fallschirmsport Marl e. V., Thomas Vilter, dem Stützpunktleiter und Vorsitzenden der Fallschirmsportkommission, Gerhard Währisch, und Tobias Koch (Stützpunkttrainer) offiziell das Schild, das auf den Landesleistungsstützpunkt hinweist.

Am LLStP Marl werden von nun an standortbezogene Ressourcen und Betreuungsleistungen gebündelt, um optimale Rahmenbedingungen für leistungssportliche Erfolge im Fallschirmsport zu schaffen und weiterzuentwickeln. Als stützpunkttragender Verein bietet der VfF Marl beste Bedingungen für starke Leistung. Die Kernaufgabe des LLStP Marl ist die Trainingsbetreuung für die Kaderathleten durch den Stützpunkttrainer Tobias Koch. Ihm obliegt es, eine Talentsichtung und -förderung durchzuführen, um die Spitzensportlerinnen und Spitzensportler der Zukunft zu identifizieren und an ihre Höchstleistungen heranzuführen.

Der Verein für Fallschirmsport Marl e. V. (VfF Marl) sorgt auf dem Flugplatz Marl seit 2002 aktiv dafür, dass sich der Fallschirmsport in Deutschland und speziell in NRW zum Leistungssport mit Teilnahme an Welt- und Europameisterschaften und in einer Disziplin auch auf den World Games aufgestellt hat. Aus den Reihen des VfF Marl stammen viele A-Nationalkader-Athleten und auch auf nationalen Meisterschaften wurden in den letzten Jahren viele Titel durch Sportler des VfF Marl gewonnen.

Text: Daniela Blobel
Fotos: Boris Langanke



- 1: stehend, von links: Thomas Vilter, Stefan Klett, Gisela Hinnemann, Tobias Koch, Axel Großer, Rainer Peters
hockend: Guido Bleckmann (links) und Gerhard Währisch
- 2: Tobias Koch freut sich auf die Aufgaben als Landesstützpunkttrainer
- 3: Ausgezeichnet angebrachte Teamarbeit: Das Schild hängt an der Eingangstür der Halle. Von links: Thomas Vilter, Stefan Klett, Tobias Koch, Gerhard Währisch

INDOOR SKYDIVING ETABLIERT SICH IM ORGANISIERTEN LUFTSPORT



- 1: Flugdemonstration: Red Bull-Athletin Maja Kuczynska
- 2: Instructor Raph unterstützt beim Fliegen mit der Virtual Reality-Brille. Die Brille zeigt eine Videoaufnahme eines Fallschirmsprungs.
- 3: Claudia Breidbach referiert über das Fliegen im Windtunnel für Menschen mit Handicap. Der Traum vom Fliegen kennt keine Behinderung. In Bottrop findet am 28.6 der nächste cybAIRday statt.
- 4: von links: Corinna Graudenz (Indoor-Skydiving Bottrop), Ralph Schüssler (Geschäftsführer DFV), Stefan Klett (Präsident AERO-CLUB | NRW), Boris Nebe (Indoor Skydiving Germany, ISG One), Dr. Henning Stumpp (Präsident DFV), Gerhard Währisch (Kommissionsvorsitzender Fallschirmsport), Bastian Dicke (Indoor Skydiving Bottrop)

Als 2009 Deutschlands erster professioneller Windtunnel in Bottrop eröffnet, ist nicht vorhersehbar, dass sich Indoor Skydiving innerhalb von nur zehn Jahren zu einer offiziellen Wettkampfdisziplin im Fallschirmsport entwickeln würde. Am 20. März feierte in Bottrop der Windtunnel sein 10-jähriges Bestehen.

Einige der Sportklassen, die im internationalen Regelwerk der Wettkampfsportart „Indoor Skydiving“ fest verankert sind, haben ihre Wurzeln im Windtunnel in Bottrop. Denn hier – beim Fliegen – wurden sie in Teamarbeit zwischen Sportlern und Trainern entwickelt und festgehalten. Gemeinsam wurde damit der Beitrag geleistet, der zu der bahnbrechenden Entwicklung dieses Sports führte. Vielleicht schafft es Indoor Skydiving als olympische Disziplin anerkannt zu werden. Zwei Disziplinen werden 2020 als Testevent bei den olympischen Sommerspielen in Tokio präsentiert. Ganz nach dem Motto „Dabei sein ist alles“ erreicht die Bottroper Erfolgsgeschichte vielleicht sogar einen olympischen Höhepunkt.

„Der AEROCLUB | NRW hat als Landesverband die Aufgabe, Sportentwicklungspotentiale zu erkennen und mit voranzutreiben. Auf der Ebene des Leistungssports genauso wie im Breitensport. Die Fallschirmkommission NRW unterstützen den Verein Indoor Skydiving Bottrop e. V. bei der Förderung der Jugendarbeit und des Inklusionssports.“, so Gerhard Währisch, Präsidiumsmitglied Fallschirmsport.

2019 fanden statt:

Die erste **Europameisterschaft** in Voss, Norwegen, die zweite **Deutsche Meisterschaft** in München, Deutschland, und die dritte **Weltmeisterschaft** in Lille, Frankreich

Text: Daniela Blobel

Fotos: Katja, Indoor Skydiving Bottrop und Daniela Blobel

NRW AKTIV

3.2. – 15.5.19

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

Essen/Paderborn, 2./3.2.19

Habbo Brune lud als Luftraumbeauftragter NRW zu den Luftraumtagen NRW ein. 300 Luftsportler nahmen teil. Das Referententeam bildeten Herwart Goldbach (DFS/Eisen-schmidt), Matthias Wandel (DWD), Habbo Brune (AUL) und Stephan Kronenberger (RyanAir). Grußworte: NRW-Präsident Stefan Klett, Bürgermeister der Stadt Essen Rudolph Jelenek, Bürgermeister der Stadt Büren Burkhard Schwuchow.

Duisburg, 6.2.19

Genderausschuss: Berichte vom Hexentreffen und BAFF-Sitzung in Dresden und vom Neujahrsempfang der Frauen im LSB NRW in Oberhausen.

Mülheim, 9.2.19

LSB-Mitgliederversammlung

Duisburg, 10.2.19

Arbeitstagung Modellflug

Braunschweig, 10.2.19

Die Vertreter der Landesverbände im Deutschen Aero Club trafen sich zu einer gemeinsamen Arbeitssitzung.

Duisburg, 15.2.19

Jan Eikmeier und Daniela Blobel führten Bewerbungsgespräche für die zu besetzende Stelle der Luftsportjugend.

Duisburg, 16.2.19

Teilnehmerrekord beim diesjährigen Presseseminar: 33 Teilnehmende aus 25 Vereinen. Auch Schatzmeisterin Evelyn Höfs war dabei. Die Leitung hatte Dr. Karl-Dieter Lerch, die Veranstaltung moderierte Daniela Blobel. Die zwei Kernthemen des Seminars waren „Auswirkung der DSG-VO auf die Öffentlichkeitsarbeit im Luftsportverein“ und „Social Media als Baustein der Öffentlichkeitsarbeit“. Save the date: Am 16. November treffen sich die Vereinspressesprecher in Duisburg.

Gmund, 18./19.2.19

Als Präsident des AEROCLUB | NRW besuchte Stefan Klett die Geschäftsstelle des DHV (Deutscher Hängegleiterverband e. V.) am Tegernsee auf deren Einladung zum Austausch und Kennenlernen in Sachen Hängegleiten und Drachenfliegen, speziell zum Thema Flugsicherheitskonzept.

Braunschweig, 20.2.19

Info-Veranstaltung LBA für anerkannte Stellen nach §21d LuftVO. Andreas Frankrone war vor Ort und hat sich über das Thema Drohnen und Copter auf den neuesten Stand bringen lassen.

Dinslaken, 23.2.19

Segelflug-Forum NRW: Präsident Stefan Klett und Geschäftsführer Boris Langanke waren begeistert von den interessanten Vorträgen der Segelflieger um Sigi Baumgartl im Landesverband. Die Gastfreundschaft der Dinslakener Vereine hat die Sache perfekt abgerundet. Nur das Wetter war an diesem Samstag ungewöhnlich gut, das hat viele auf die eigenen Plätze gelockt. Dennoch war der Tag gut besucht.

Duisburg, 24.2.19

Nahtlos ging es am nächsten Tag weiter, jetzt konnten Präsident und Geschäftsführer auf dem Ballonfahrttag NRW in familiärer Atmosphäre einen detaillierten Einblick in die Ballonszene gewinnen. Willi Eimers und sein Team haben neben Vorträgen und Catering auch eine feine, kleine Hausmesse organisiert. Auch am Sonntag zeigte sich das Wetter von seiner besten Seite. Ein gewisses Handicap für eine Indoor-Veranstaltung. Aber die Teilnehmerzahlen waren dennoch ausgezeichnet.

Duisburg, 27.2.19

Sitzung des geschäftsführenden Präsidiums

Hachen, 7.3.19

Geschäftsführertagung der Bünde und Verbände

Hachen, 8.–9.3.19

Stefan Klett, Boris Langanke und Daniela Blobel besuchen unterschiedliche Arbeitsgruppen der LSB-Kommunikations- und Arbeitstagung.

Köln, 11.3.19

Als Vorsitzender der DAeC-Strategiekommision führt Stefan Klett ein Vorgespräch bei der Führungsakademie.

Dortmund, 14.3.19

Stefan Klett, Tamara Neumann, Julian Hilbig und Boris Langanke führen Bewerbungsgespräche für das Technische Referat.

Duisburg, 16.3.19

Sitzung des Präsidiums

Bottrop, 20.3.19

10 Jahre Indoor-Skydiving Bottrop. Stefan Klett und Gerhard Währisch gratulieren. Im Rahmen der Ruhrgames der Sportjugend NRW, die vom 20.-23. Juni 2019 im Landschaftspark stattfinden wird, werden zwei Luftsport-Workshops angeboten: Segelflug auf dem Flugplatz Krefeld-Egelsberg und Indoor-Skydiving im Windtunnel Bottrop. (Bericht, Seite 39)



Duisburg, 21.3.19

Der Technische Ausschuss tagte.

Gmund, 22.3.19

Stefan Klett nahm am Flugsicherheitsseminar des DHV teil. Die Umsetzung dieses Seminarkonzept wird nun auch für NRW geprüft.

Kassel, 29./30.3.19

Unter der Leitung von Stefan Klett tagte die DAeC-Strategiekommission.

Bad Wünnenberg, 27.3.19

NRW-Wirtschaftsminister Prof. Dr. Andreas Pinkwart im Gespräch mit dem Bürgerforum Windrad Paderborner Land. Stefan Klett ist vor Ort und unterstützt als NRW-Präsident das Treffen mit seinem Statement.

Münster, 2.4.19

Gespräch mit der Bezirksregierung Münster wegen der Problematik der Windenergieanlage in der Nähe des Ballonstartplatzes des Verbands in Gladbeck. Beteiligt waren Stefan Klett, Tamara Neumann, Patrick Kreimer und Wilhelm Eimers.

Duisburg, 2.4.19

Konstituierende Sitzung des Haushaltsausschusses unter Führung der Schatzmeisterin Evelyn Höfs. Die Vorsitzenden der NRW-Sportfachgruppen waren alle vertreten. Laura Blega (LSJ), Dr. Siegfried Baumgartl und Karsten Woltering (Segelflug), Volker Engelmann (Ultraleicht-/Motorflug), Reinhard Streise (Modellflug), Wilhelm Eimers (Ballonsport), Gerhard Währisch (Fallschirmsport), Stefan Klett (Präsident), Boris Langanke (Geschäftsführer).

Dortmund, 4.–7.4.19

Den Modellflug präsentierte die Modellflugkommission auf der Intermodellbau. Neben den Exponaten präsentiert der AEROCUB | NRW drei Luftsport-Highlights: Dank der Unterstützung vieler fleißiger Helfer aus den Vereinen konnten viele Messebesucher die Gelegenheit nutzen, den Modellflugsimulator ausprobieren. Die jungen Besucher hatten besonders viel Spaß beim Bauen von Balsa-Wurfgleitern. (Bericht, Seite 25)

Marl, 7.4.19

Eröffnung des Landesleistungsstützpunkts Fallschirmsport in Marl. Mit dabei waren auch Stefan Klett, Gerhard Währisch und Boris Langanke. (Bericht, Seite 38)

Friedrichshafen, 10.–13.4.19

Unverhofft kommt oft: Anders als geplant bekamen die CAMO und die Segelflugschule kurzfristig auf der Messe AERO einen großen Standplatz in bester Lage. Roman Hermann und Petra Schütz konnten interessierten Besuchern einiges an Fragen zum technischen Betrieb beantworten. Petra Fleer von der Segelflugschule hatte ebenfalls jede Menge zu tun. Für den Verband mischten sich u.a. Stefan Klett, VP Matthias Podworny, Volker Engelmann und Georg Hemkendreis (Segelflugschule) unter die Besucher und führten jede Menge Fachgespräche.

Friedrichshafen, 12.4.19

Außerordentliche DAeC-Mitgliederversammlung

Brüggen, 25.–28.4.19

40. Landesjugentreffen Modellflug (Bericht, Seite 26)

Friedrichshafen, 11./12.4.19

Im Rahmen der Messe Aero Friedrichshafen fand die außerordentliche DAeC-Mitgliederversammlung mit Präsidentenwahl statt. Wilhelm Eimers vertrat die Bundeskommission Ballonsport, Boris Langanke war als Geschäftsführer Gast des Verbandstages und Stefan Klett wurde in das Amt des DAeC-Präsidenten gewählt. (Bericht, Seite 4)

Gladbeck, 19.4.19

Wilhelm Eimers eröffnete die NRW-Landesmeisterschaft im Gasballonsport, Stefan Klett sprach das Grußwort.

Leverkusen, 26.4.19

Der Fluglehrer Wolfgang Schmelzer wurde für seine 50 Jahre ehrenamtliche Fluglehrertätigkeit von Stefan Klett geehrt. Klaus Mathies und Boris Langanke waren auch vertreten.

Brüggen, 28.4.19

Landesjugendmodellflugtreffen. Reinhard Streisel, Evelyn Höfs, Kai Lammersmann, Paul Stania und Boris Langanke vor Ort (Bericht, Seite 26)

Grefrath, 4.5.19

Beim Planungstreffen wurde das Sport- und Rahmenprogramm für das vom 23. bis 25. August stattfindende AIRLEBNIS NRW besprochen. Für das diesjährige 10-jährige Jubiläum der Veranstaltung wird ein besonderes Rahmenprogramm aufgestellt. Dabei waren: Vertreter der Vereinsjugend des LSV Grenzland, Bernd Michael Chmielewski (Fallschirmsport), Christian Schücker (Ultraleicht-/Motorflug), Daniela Blobel, aus dem Team der Landesjugendleitung waren Laura Blega und Tim Rommelaere dabei. Die Sitzungsleitung hatte der Landesjugendleiter, Jan Eikmeier.

Iserlohn, 10.5.19

Ein bewegender Abschied ist die Beerdigung von Dr. Heinrich-Wilhelm Kettler. Seitens des Landesverbandes waren Stefan Klett, Klaus Mathies, Volker Engelmann, Wilhelm Eimers, Gerhard Rademacher (ehemaliger Geschäftsführer) und Boris Langanke persönlich vertreten.

Roth, 14./15.5.19

Stefan Klett besuchte die Außenstelle der Segelflugschule Oerlinhausen in Kooperation mit der Flugschule Wasserkuppe. Hier absolvieren Bundeswehrpiloten die Segelflugausbildung. Der Leiter der Segelflugschule Oerlinghausen Stephan Olessak ist vor Ort.

Duisburg, 15.5.19

Im Landesausschuss für alle Fragen der Gleichstellung (Gender-Ausschuss) war diesmal Eva Selic, Sprecherin der Frauen im LSB zu Gast und stellte dessen Aktivitäten vor.

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) 77844-31
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

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

Jan Delbeck
Koordination Technische Ausbildung
Tel.: (0203) 77844-21
werkstatt@aeroclub-nrw.de



LUFTSPORTJUGEND NRW

Nina Int-Veen
Jugendbildungsreferentin
Tel.: 0203 / 77844-32
info@lsj.de
(ab dem 1.7.19)

LUFTSPORTSCHULE DES VERBANDES

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

IMPRESSUM

Herausgeber:
AEROCLUB | NRW e.V.
vertreten durch Stefan Klett (Präsident)
und Dr. Karl-Dieter Lerch (Vizepräsident)
Friedrich-Alfred-Str. 25
47055 Duisburg
Tel.: (0203) 77844-0
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

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

Redaktionsleitung:
Daniela Blobel
redaktion@aeroclub-nrw.de

Redakteure:
Das Redaktionsteam besteht aus Vertre-
tern der Sportfachgruppen und Gremien:

Ausbildung: Matthias Podworny,
matthias.podworny@t-online.de
Ballonsport: Wilhelm Eimers,
Benjamin Eimers, ballon@ballon.org
D-Kader: Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Fallschirmsport: Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Fragen der Gleichstellung:
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Interdisziplinäre Fachbeiträge:
Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Landesleistungsstützpunkt Aachen
Segelflug:
Reinhold Sängner,
reinhold-saenger@web.de
Luftsportjugend: Jan Eikmeier, jan@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes:
Stephan Olessak,
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 Sängner, 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.



UL-MUSTERPRÜFUNGEN FÜR ERHÖHTE ABFLUGMASSE SIND IM GANGE – TEIL 2



Übergabe der Zulassung

Die Ungeduld unter allen Beteiligten wächst, verständlicherweise. 31 Anträge für Auflastung auf maximal 600 kg liegen beim Luftsportgeräte-Büro vor. Der Prüflingenieur im DAeC ist daher auf professionelle, nach den neuen Lufttüchtigkeitsforderungen LTF-UL 2019 genau strukturierte und aufgebaute Musterunterlagen angewiesen, um die Prüfungen in einem vertretbaren Zeitraum abschließen zu können.

Der Alltag sieht jedoch zum Teil anders aus. Viele einzelne E-Mails mit Anlagen, diversen Dokumenten und Anfragen ob der Richtigkeit und Vollständigkeit verzögern die Bearbeitungen. Im vergangenen Jahr haben wir informiert, dass wir beim Start der Auflastungen Beratungstätigkeiten nur noch eingeschränkt oder gar nicht ausüben können und dass – zum Beispiel – von speziellen Einzelstückänderungen abgesehen werden soll. Im LSG-B arbeitet ein festangestellter Prüflingenieur. Die schon länger andauernde Suche nach weiteren Mitarbeitern auf Honorarbasis gestaltete sich bisher schwierig, da die für die Musterzulassung notwendigen ingenieurtechnischen Prüfungen selbständig, mit großer Erfahrung und ohne Anleitung unseres Prüflingenieurs durchgeführt werden müssen. Erschwerend dazu kommt, dass Prüfhonorare, die gemäß der Kostenverordnung für Luftfahrtverwaltung gezahlt werden können, nicht unbedingt den Erwartungen der Ingenieure entsprechen. Da gibt es in anderen Branchen wie zum Beispiel in der Fahrzeugtechnik oder Drohnenentwicklung aktuell wohl viel mehr zu verdienen.

Nichtsdestotrotz hoffen wir, bald die ersten Prüfungen der Luftsportgeräte mit unserem bestehenden Personal abschließen zu können. Dennoch wird Geduld gefragt sein.

Zulassung von Großflugmodellen

Das LSG-B prüft im Rahmen seiner Beauftragung durch das Verkehrsministerium und im Auftrag des DAeC auch große Flugmodelle bis zu einer Startmasse von 150 kg. Diese Luft-



Die Short Sherpa von Erik van Hoogen

fahrtgeräte müssen vor dem ersten Flug einem beauftragten Prüfer vorgestellt und die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen muss nachgewiesen werden. Zur Flugmodellbaumesse ProWing International, Anfang Mai, stellte der Erbauer Erik van den Hoogen unserem Prüfer Reinhard Schott seine „Short Sherpa“ zur Abschlussprüfung vor. Ein Nachbau eines Nurflüglers mit Pendelquerrudern, ein Forschungsflugzeug der Royal Air Force aus den Fünfzigern. Die finale technische und fliegerische Prüfung am Flugplatz Soest-Bad Sassendorf war erfolgreich, so dass die Betriebserlaubnis vor Ort erteilt werden konnte und Erik dem staunenden Publikum dieses Einzelstück auch im Flug vorführen durfte.

Im vergangenen Jahr konnten wir zudem zwei neue Prüfer für Großmodelle für den DAeC gewinnen. Mit René Grunwald aus Hannover und Josef Neff für den südlichen Raum komplettieren zwei erfahrene Spezialisten unser Team und stehen für neue Modellbauprojekte und Prüfungen zur Verfügung.

„Abfliegen“ schon im Frühjahr (in eigener Sache)

Am 24. April beendete mein Vater, Udo Einführer, 80-jährig nach über 60 Jahren seine aktive fliegerische Tätigkeit. Gewählt hat er dafür seinen Lieblings- und „Ursprungsflugplatz“ Gera-Leumnitz und ein Ultraleichtflugzeug Ikarus C 42. Geflogen hat er, angefangen vom Schulgleiter SG-38 bis zur Mig-15, fast alles. Mit der Jak-18 und Zlin-42 hat er unzählige Flugschüler ausgebildet und mit der Jak-52 Flugsicherheitstrainings des DAeC begleitet. Die C 42 hatten mein Bruder und ich für diese Veranstaltung vom Flugplatz Jahnsdorf nach Gera geholt und wir beide hoffen, dass Vater noch oft bei uns Gast im UL ist. Seine beiden Abschlussflüge mit Überflug und anschließender kleiner Feier mit Fliegerveteranen und vielen Freunden bei schönstem Wetter waren sehr bewegend, aber gleichzeitig unvergesslich.

Frank Einführer, LSG-B

Feuer und Wasser wenn man es nicht will

RICHTIGES HANDELN BEI BRAND UND NOTWASSERUNG



Feuer im Kamin ist schön. Wasser im Pool auch. Aber auch nur dann. Doch was tun, wenn Feuer und Wasser unverlangt und lebensbedrohlich über einen kommen?

Ein wenig ausgefallen ist ein Programm, das der DAeC Landesverband Bremen dazu am Samstag, den 17. August auf dem Verkehrsflughafen Bremen anbietet.

Zunächst einmal kann mit der Landung in Bremen der Anflug auf einen Verkehrsflughafen mit Kontrollzone geübt werden. Der Linienflugverkehr in Bremen ist an einem Samstagvormittag überschaubar. Zudem wird Bremen sehr oft VFR angeflogen, sodass die Towerlotsen durchaus gut mit den „Kleinen“ umgehen können. Wer sich dennoch unsicher fühlt, kann nach Voranmeldung auf info@daec-bremen schon am Freitag kommen und zunächst in Ganderkesee (EDWQ) landen. Dort steigen auf Wunsch erfahrene Pilotinnen oder Piloten zu, die Sie auf dem Anflug begleiten. Aber versuchen Sie es doch ruhig selbst einmal.

Auf dem Bremer Flughafen beginnt dann am Samstag um 11:00 Uhr eine theoretische Unterweisung zum Überleben auf See und Rettung nach einer Notwasserung. Ein Flug über Wasser ist immer ein Erlebnis. Doch was passiert, wenn wir durch einen Motordefekt oder Vogelschlag notwassern müssen? Dann sind Pilot und Passagiere auf sich allein gestellt und müssen überlegt und verantwortungsvoll handeln. Was mache ich zuerst? Was kommt dann? Wie steige ich aus dem im Wasser liegenden Flugzeug aus? Wie überbrücke ich die Zeit, um bis zum Eintreffen der Retter im kalten Wasser zu überleben? Wie nutze ich Rettungsmittel, um auf mich aufmerksam zu machen und vom Seenotkreuzer oder per Hubschrauber geborgen zu werden? In Bremen ist die Zentrale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Der Referent ist dort Wachleiter und kompetenter Fachmann.

Es besteht die Möglichkeit, Rettungsmittel und Rettungsgeräte auf eigene Gefahr unter kontrollierten Bedingungen auszuprobieren, z.B. sich mit einer Rettungsschlinge simuliert in einen Hubschrauber aufwinchen zu lassen. Wichtiger Hinweis: Die Unterweisung in Bremen findet nicht in einem Schwimmbad statt, man geht nicht ins Wasser und übt keine Notausstiege

aus eingetauchten Flugzeugkabinen. Der theoretische Teil der Unterweisung wird in der Bremen-Halle vorgetragen, in der die originale Junkers W 33 „Bremen“ steht, mit der 1928 erstmalig der Atlantik in Ost-West-Richtung überflogen wurde.

Mein Flugzeug brennt. Eine Erfahrung, die niemand machen möchte. Wenn es doch passiert, sollte man wissen, was zu tun ist und in welcher Reihenfolge man seine Passagiere, sich selbst und idealerweise auch das Flugzeug rettet und den Brand löscht. Dazu gibt es um 15:00 Uhr eine Unterweisung und Vorführung der Flughafenfeuerwehr Bremen.

Teilnehmergebühren für beide Programmpunkte: 40,00 € pro Person, Schüler/Studenten mit Ausweis 20,00 €. Gerne auch mehr, denn alle Einnahmen werden der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger als Spende übergeben.

Wer schon am Freitag anreisen möchte, ist herzlich willkommen und kann sich für das Freitagsprogramm anmelden. Es bleibt Zeit für einen Stadtbummel und einen Abend unter Fliegern auf der Gastro-Flaniermeile „Schlachte“, direkt an der Weser. Wer schon am Freitag nach Bremen kommt oder bis Sonntag bleiben möchte, kann direkt am Airport übernachten. Im Hotel Atlantic Airport kann man in speziellen Fliegerzimmern übernachten. Unter dem Stichwort „ABK DAEC Landesverband Bremen“ können Sie diese telefonisch unter (0421) 944 888 535 reservieren.

Natürlich sind auch alle Teilnehmer eingeladen, die ohne Flugzeug mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln kommen. Herzlichen Dank für die Bereitschaft zu den Vorträgen und Vorführungen an die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und die Flughafenfeuerwehr Bremen.

Anmeldung: info@daec-bremen.de. Für anfliegende Teilnehmer bitte mit Ankunftstag (Samstag oder schon am Freitag?) Typ, Kennzeichen, Teilnehmerzahl und Rückrufnummer, E-Mail-Adresse.

Ralf-Michael Hubert

LADY BUSHPILOT



1

Das war 2018: Mein Entschluss, allein um Afrika zu fliegen, führte mich im Juni nach Mombasa, wo ich dreizehn Tage auf meine Piper Super Cub warten musste, die von Israel aus nach Kenia verschifft worden war. Dann der Zusammenbau und meine ersten Etappenflüge durch Afrika über Tansania, Malawi, Sambia, Botswana und Südafrika bis nach Namibia. Die Eindrücke waren überwältigend und unbeschreiblich, die Reise zweifelsohne die anstrengendste, die ich je unternommen habe. Dennoch – 2019 sollte es weitergehen.

Von Januar bis Anfang März bereitete ich von Belgien aus meine sechste Etappe vor, die mich von Bata in Äquatorialguinea nach Südfrankreich führen sollte. Ein ambitioniertes Unterfangen, aber ich nehme mir vor, mich nicht unter übermäßigen Druck zu setzen und die Reise so angenehm wie möglich zu gestalten. Wenn ich ein oder zwei Wochen länger brauche, dann werde ich sie mir nehmen. Der Meteorologe Luc Trullemans hilft mir wie schon letztes Jahr mit den Wettervorhersagen. Das Wetter am Golf von Guinea soll günstig zum Fliegen sein – gute Nachrichten also! Ich verlasse Belgien mit allen nötigen Flight Permits. Erstaunlich wie viel Zeit man gewinnt, wenn man die richtigen Menschen in den Botschaften kennt.

Nachdem ich per TGV nach Paris gefahren bin, lande ich im schon bekannten Alptraum namens Charles de Gaulle. Kontrolleure schicken mich willkürlich eine Halbmarathondistanz von A nach B, mein Gepäck wird gefilzt, weil ich wage „Electronic Devices“ mitzunehmen und schwitzend erreiche ich buchstäblich in letzter Sekunde mein Gate. Im Bus zum Flugzeug sitzen Afrikaner, die ihre europäische Kleidung gegen die heimatliche getauscht haben, man lacht laut, erzählt Witze – ich kann wieder atmen und der Druck fällt von mir ab.

Am nächsten Morgen darf ich meine N45458 auf dem Flugha-

fen von Bata begrüßen, sehr schmutzig, aber sonst startklar. Da Sonntag ist, ist der Flugplatz menschenleer, aber ein kleiner Gecko hat sich zwischen der Windschutzscheibe und der Plane versteckt. Ich nehme das als gutes Omen für mein Vorhaben. Am Dienstag breche ich nach Port Harcourt in Nigeria auf.

Nach einigen Startschwierigkeiten, weil die Reifen nach zwei Monaten unter der afrikanischen Sonne ihre Form verändert haben, hebe ich ab. 1500 ft über dem tiefgrünen Dschungel folge ich der Küstenlinie von Kamerun. Als ich Douala erreiche, teilt man mir mit, dass es eine Verbotszone westlich des Vulkans Mont Cameroun gibt. Also fliege ich über den berühmten Golf von Guinea, bei ausgezeichneter Sicht, links die Insel Malabo und rechts den Vulkan. Der Golf selbst macht einen geschäftigen Eindruck: Ölplattformen, Hubschrauber, die von einer Plattform zur anderen fliegen, Fischerboote. Als ich die nigerianische Küste erreiche, ist die Luft über dem Boden böig und der Anflug auf Port Harcourt zieht sich hin. Ich muss auf dem militärischen Bereich des Flughafens landen, weil meine Piper eine N-Registrierung hat. Das Auftanken und die Immigration procedure ziehen sich hin, unter der heißen afrikanischen Sonne kein Vergnügen. Weil ich keine Flugerlaubnis für Cotonou habe, muss ich einen Tag Zwangspause einlegen, was aber kein Problem ist: Das Wetter sieht nicht gut aus und ich brauche den Ruhetag.

Von Port Harcourt geht es am 10. März nach Cotonou in Benin. Sümpfe dominieren hier die Küstenlinie, die Luft ist sehr feucht und die Sichtweite gering. Ich steige auf über die Wolken, dort ist es trockener und ich habe bessere Sicht. Als ich die Küste erreiche, steige ich herab um weiterhin den Sichtflug zu nutzen und folge dem Strand nach Lagos. Lagos Airport ist geschäftig, die Stadt selbst riesig und industriell geprägt. Der Landeanflug dauert, böige Seitenwinde zwingen mich zu einer Radlandung. Ich bin jetzt in Westafrika, wo die Mentalität eine andere ist. Ich



- 1: Victoria Falls (Grenze Zambia/Zimbabwe)
- 2: Die Route der Etappen 6 und 7
- 3: Dahkla (Marokko)
- 4: Lagos (Nigeria)
- 5: Cotonou (Benin)
- 6: An der Küste Benins

treffe viele nette und gesprächige Menschen: den Piloten einer Broussard, einen Mechaniker namens Papa, der eine Fülle von Fliegergeschichten zum Besten geben kann, und eine Gruppe Frauen, die für die ASECNA (Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar) arbeiten. Mit allen verbringe ich angenehme Stunden, besonders, da auch hier wieder mein Flight Permit aktualisiert werden muss. An meinem Extratag besuche ich vormittags das Dorf Gamvier, das seit 1727 existiert und in dem die Menschen noch weitestgehend authentisch leben. Am Nachmittag geht es nach Ouida, einem heiligen Wald, in dem ein Voodoo Priester lebt.

Am Morgen des 11. März fliege ich entlang der wunderschönen Küste von Benin nach Accra in Ghana, wenngleich zunächst bei schlechter Sicht. Als ich Togo passiere, scheint die See plötzlich türkisblau, aber auch hier sieht man wieder die Ölplattformen im Meer und den geschäftigen Hafen. Ghana wirkt lebhaft und reich – ich komme mir nicht wie in Afrika vor. In Ghana nennt man mich Miss Bush. Nach zwei Stunden am Boden ist mein Flugzeug gesichert, aufgetankt und ich habe die Landegeühren gezahlt. Das Hotel ist nicht wirklich gut und sehr laut dazu. Jeden Tag in einem anderen Land zu sein ist viel Aufwand: Fluggenehmigung, Landegenehmigung, ETA (damit ich direkt nach der Landung auftanken kann), Hotelreservierung, Wetterbericht, Flugplan erstellen ... und ausruhen. In Accra bin ich ausnahmsweise meinem Plan voraus und muss nur meinen Flight

Permit für Abidjan updaten. Das geht nicht an einem Sonntag, also muss ich bis zum nächsten Tag warten.

Ich fliege in einer geringen Höhe von 1000 ft von Accra nach Abidjan an der Elfenbeinküste und kann nicht sehr lange Kontakt mit den Air Controllern halten. Dafür funktioniert mein Kompass, der seit Kenia defekt war, wieder tadellos. Außerdem habe ich freien Blick auf die wunderschönen Lagunen an der Küste. Der Flugverkehr vor Abidjan ist dicht und der Lotse nicht in Bestform. Der wechselhafte Wind erschwert die Landung, und stelle ich kurz nach dem Aufsetzen fest, dass ich nur sehr knapp vor einem Verkehrsflugzeug, das schon mit Minimalgeschwindigkeit unterwegs war, heruntergekommen bin! Den Start in Abidjan muss ich einen Tag verschieben, weil zwei Zündkerzen defekt sind und erst repariert werden müssen.

Ab jetzt geht es landeinwärts. Da der Flug von Abidjan nach Odienné zu lang für meine Piper ist, plane ich einen Tankstopp in Yamoussoukro ein. Diesmal fliege ich bis auf 6000 ft Höhe. Beim Landen will der Lotse unbedingt wissen, welchen Flugzeugtyp ich fliege, und wird nervös, als ich ihn höflich darauf hinweise, dass ich mit dem Landen beschäftigt bin, weil es in Yamoussoukro viele Hochspannungsmasten und Antennen gibt. Dank Moustafa, dem Präsidenten des Aeroclubs in Abidjan, habe ich hier Kontakte und komme in einem guten Hotel unter. Die Basilika der Stadt ist überraschend groß und sehenswert. Am nächsten Tag fliege ich bei wechselhaftem Wetter und holprigen



5



6

Bedingungen nach Odienné. Während der Nacht denke ich über den roten, klebrigen Sand nach, der sich auf meinen Tragflächen und dem Rumpf angesammelt hat. Eigentlich muss mein Luftfilter auch damit gefüllt sein. Ich habe einen Ersatzfilter dabei, aber kein Werkzeug den eingebauten Filter zu öffnen. Morgens wechsele ich den Luftfilter mithilfe von Werkzeugen der Feuerwehr. So hat man nie einen Moment Langeweile während der langen Reise! Vor dem Start kletterte ich auf den Tower und fühle mich plötzlich schwindelig und erschöpft. Ich denke an den Ausspruch von Phillipe, einem Mitglied meiner Bodenmannschaft: „Wenn du zögerst, hast du schon die Antwort: Flieg nicht.“ Ich bleibe also einen weiteren Tag in Odienné und fliege erst am nächsten Morgen weiter nach Bamako in Mali.

Die Sicht ist besser als gestern und ich kann um 7:22 Uhr starten. Das MoGas nimmt aber den Extratag in der Sonne und Hitze übel und ich muss zum Tank mit AvGas wechseln. Für ein paar Sekunden denke ich, dass ich den Luftfilter doch nicht ordentlich ausgetauscht habe ... Mechaniker Valentin wird mich später in Bamako beruhigen – alles richtig gemacht. Die Landung

ist ein Traum, schon lange hatte ich nicht mehr 14 kts genau auf der Nase. Morgen geht es nach Kayes (Mali) und dann nach Tambacounda im Senegal, wo ich ein paar Tage bleiben werde. Die Sicht ist auf dem Flug nach Kayes wieder nicht optimal, aber solange die Luft ruhig bleibt, macht mir das nichts mehr aus. Der ruhige Flug lässt mir Zeit zum Nachdenken. Im Anflug kann ich den Senegal-Fluss auf der linken Seite sehen und den Flugplatz in der Wüste ... das ist das Afrika, das ich liebe.

Die Landebahn in Tambacounda ist nicht viel mehr als eine Kiespiste, die Sonne hat den Asphalt verbrannt. Da Tambacounda kein Zollflugplatz ist, muss ich eine unangenehme Kontrollprozedur über mich ergehen lassen. Ich komme aber für die Nacht in einem eleganten Hotel unter, deren Besitzerin den Inhaber oder Manager des Hotels in St. Louis kennt, in dem Mermoz und Saint Exupéry viele Nächte verbracht haben. Senegal ist mein letztes schwarzafrikanisches Land, was mich traurig macht.

Nach dem frühen Start am nächsten Morgen habe ich zum ersten Mal wieder eine Radar-Frequenz und Kontakt zu einem netten Lotsen, der sich überrascht zeigt, dass ich allein unterwegs

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 Filzraket
- 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 Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) nach EASA Approved Procedure



TERMINE:

24. - 28.06.2019

23. - 27.09.2019

11. - 15.11.2019

02. - 06.12.2019



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



7: Côte d'Ivoire

8: Basilika von Yamoussoukro

bin. Normalerweise merke ich bei niedriger Anfluggeschwindigkeit, wie die Hitze der Umgebung in die Kabine eindringt, meine Lippen trocken werden und es manchmal schwierig wird zu atmen. In St. Louis kommt zum ersten Mal wieder kühle Luft in die Kabine und ich stelle fest, dass die Temperatur 24 Grad niedriger ist als beim Start. Ich habe die Sahelzone verlassen und bin wieder in Reichweite des Atlantiks! Das Auftanken usw. dauert diesmal nur eine Stunde, dank der hilfsbereiten Mitarbeiter. Als ich in einem Restaurant in der Nähe des Flusses zu Abend esse, sehe ich zum ersten Mal wieder Weiße in größerer Anzahl. Ich fliehe in mein Hotelzimmer ...

Nach einigen Tagen Erholung in St. Louis bin ich bereit für den Weiterflug nach Nouakchott in Mauretanien. Immer, wenn ich meinen Kontakt dort wegen Überflugs- und Landungsrechten anrufe, erhalte ich „Inch Allah“ als Antwort, aber am 25.3. darf ich losfliegen. Normalerweise wäre Nouakchott nur ein Auftankstopp, ich lande dort aus Sicherheitsgründen, wegen des Nordwinds, der in diesen Tagen weht. Glücklicherweise habe ich mich selbst im Vorfeld um meinen Treibstoff gekümmert, weil die Handling-Crew mich ohne aufzutanken hat stehenlassen. Am nächsten Morgen klappt es mit dem Tanken und ich kann losfliegen nach Nouadhibou. Der Flug ist fantastisch, ich sehe wieder erste Dünen, die See schimmert türkisfarben und die Landschaft beeindruckt mich sehr. Von Nouadhibou geht es nach Dakhla. Seit St. Louis folge ich der Route der Aeropostale und muss daran denken, wie diese großartigen Flieger vor einhundert Jahren ohne GPS und andere elektronische Hilfsmittel zurechtkamen und gelegentlich in der Wüste landen mussten. Der Himmel über Dakhla ist dunkel und es regnet, die Landung entsprechend schwierig. Ich bin stolz, dass es trotzdem so gut klappt.

Am nächsten Morgen geht es über Laayoune nach Tarfaya und anschließend nach Agadir in Marokko. Von hier aus ist es nicht mehr weit nach Europa. Beim Abflug erlebe ich zum wiederholten Mal ungläubiges Staunen, dass ich allein unterwegs bin.

Besonders in muslimischen Ländern betrachtet man mich wie ein Wesen vom anderen Stern, denn als „schwache Frau“ traut man mir einen Flug nicht zu, geschweige denn allein. Während des Fluges gibt mein künstlicher Horizont seinen Geist auf und das final, wie sich herausstellt.

In Rabat-Salé habe ich Probleme nach der Landung zu tanken, was, wie sich herausstellt, am Schichtwechsel liegt. Ich möchte aber nicht am Morgen vor dem Start tanken, weil das immer zu Verzögerungen führt. Außerdem bin ich stets früh unterwegs.

Am nächsten Tag fliege ich nach Norden, passiere das Gebirge und erreiche die nördlichste Spitze Afrikas. Die Landschaft ist beeindruckend: Auf meiner rechten Seite Tetouan im Nebel und links Tanger in freier Sicht, vor mir das Mittelmeer und der Fels von Gibraltar.

Ich bin etwas nervös, weil ich keinen 8,33 kHz-Funk habe und rechne beinahe damit, dass Sevilla mich wieder nach Marokko zurückschicken wird, die freundliche Lotsin aber bestätigt meine Identität per Radar und lässt mich Richtung Granada weiterfliegen. Da das Wetter dort schlecht ist, entscheide ich mich nach Malaga zu fliegen. Die Flight Control dort ist nicht sehr hilfreich, das liegt wohl daran, dass Malaga fast schon so überlaufen ist wie Heathrow. Mich und meine kleine Piper braucht man nicht. Ich werde also an ein kleines Flugfeld (LEAX) neben dem großen Flugplatz von Malaga verwiesen. Der Wind ist lau, meine Landung schlecht ... ich schreibe es der Müdigkeit, der Höhe und der Erschöpfung zu.

Ich bin 47:48 Stunden geflogen, seit ich Belgien verlassen habe. Ich bin traurig Afrika hinter mir zu lassen, glücklich, wenn ich bedenke, was ich erreicht habe. Nach dieser Erfahrung kann ich ein Reisebüro eröffnen, das abenteuerlustigen Afrikapiloten Reisen zusammenstellt!

Text (zusammengestellt aus Valéries Blog) Heike Schiemann

Fotos: Valérie Dereymaeker

ZURÜCK IN EUROPA



2



3



1

1: Sechs historische Stampe S4 eskortieren Valérie auf ihrer letzten Etappe nach Antwerpen zum Empfang im Stampe Museum. Foto: Robert Verhegghen

2: Eine glückliche Valérie nach der Landung in Antwerpen Foto: Luc Barry

3: Valérie mit ihrem Techniker Raymond Cuypers Foto: Robert Verhegghen

Es ist Ende April und ich bin wieder in Europa, aber noch nicht am Ende meiner Reise.

Es stellt sich heraus, dass das Fliegen in Afrika ein Traum ist verglichen mit dem Fliegen in Europa. Kaum in Granada angekommen, muss ich zusammen mit Raymond einen Tag am Flugzeug basteln: Bremsen erneuern, die Heizung wieder aktivieren und die Zündkerzen kontrollieren. Wir versuchen den künstlichen Horizont auszutauschen, aber dieser Job ist zu kompliziert. Immerhin reinigen wir das komplette Flugzeug und installieren eine Antenne für mein portables 8,33 kHz-Funkgerät. Es bleibt auch genügend Zeit, Granada und die Alhambra zu besichtigen. Nachdem Raymond wieder auf dem Weg nach Belgien ist, setze ich meine Reise in der Piper Super Cub fort. Der Blick auf die schneebedeckten Berge der Sierra Nevada ist beeindruckend, aber während des Rollens vor dem Start werde ich das Gefühl nicht los, dass mit den Pedalen etwas nicht stimmt. Während ich auf 7000 ft steige, muss ich das linke Pedal extrem durchtreten. Der Anflug auf Requena ist schwierig, weil die Landebahn direkt hinter einem Hügel liegt und überall Strommasten stehen. Ich mache vorsichtshalber eine Radlandung, und als das Spornrad den Boden berührt, habe ich Schwierigkeiten das Flugzeug gerade zu halten. Nach dem Tanken blockiert der Sporn beim Wenden. Ich schicke Raymond Bilder und er fliegt mit einem neuen Spornrad im Gepäck zurück nach Valencia. Ich habe Glück, dass mir das nicht in Afrika passiert ist!

Am nächsten Tag fliege ich via Barcelona an der Costa Brava entlang nach Ampuriabrava. Weil ich müde bin, mache ich ein kleines Schläfchen hinter dem Flügel und bemerke beim Wachwerden, dass man mich fotografiert – Lady Bushpilot schlafend ist offensichtlich ein lohnendes Motiv! Danach bringt mich böiges Wetter mit Gegenwind bei geringer Geschwindigkeit nach Nadesse mit seiner wunderbaren Landepiste, wo ich wegen schlechten Wetters einige Tage bleibe und Freunde besuche.

Nach Zwischenstopps in Vendée Air Park und Albert Bray lande ich am 6. Mai auf Landebahn 24 in Kortrijk-Wevelgem. Hier habe ich vor meiner Afrikareise das Landen mit der Piper meines Freundes Steven geübt und war voller Zweifel, ob ich das jemals mit meinem eigenen Flugzeug schaffen würde. Als ich jetzt lande, laufen Tränen über meine Wangen und ich denke: Das war es – ich bin zurück!

Während meiner Reise habe ich viel gelernt:

- Ich habe viele sehr nette Menschen getroffen, mit denen ich immer noch Kontakt habe.
- Ich habe meine Mutter verloren und bin darüber immer noch traurig.
- Ich kenne mein Flugzeug wesentlich besser als vor der Reise.
- Ich bin eine Fliegerin und auf der Welt um zu fliegen.

Valéries offizielle Willkommensparty fand am 11. Mai am Flugplatz Antwerpen statt. Freunde, viele Reporter und ein lokales TV-Team warteten ab 17:45 Uhr am Plane Spotter Treffpunkt. Das Feuerwehrfahrzeug setzte sich in Position, übte einen schönen Wasserbogen und Punkt 18 Uhr flog Valérie wie geplant mit ihrer Piper Super Cub einer Formation von sechs Stampe SV-4 voran. Nach einem tiefen Überflug in der Formation kamen alle zur Landung und stellten ihre Flugzeuge vor dem Stampe Museum ab.

Das Ende ...?

Natürlich nicht! Auf der Party hat Valérie einen Ferrypiloten kennengelernt, der zwei Tage später eine Cessna 182 von Antwerpen nach Dschibuti überführen wollte, und sich spontan als Co-Pilotin angeboten. Am 20. Mai erreichte sie bereits wieder die nordafrikanische Küste, diesmal Hurghada in Ägypten. Stay tuned: <http://www.ladybushpilot.com/>.

Text (zusammengestellt aus Valéries Blog und Informationen von Gabi Aubele) Heike Schiemann

FORSCHEN, BAUEN UND FLIEGEN

Auf der Aero präsentierte auch einige Akademische Fliegergruppen ihre Projekte



1

Die akademischen Fliegergruppen an den deutschen Universitäten blicken auf rund 100 Jahre Geschichte zurück und gelten als Kaderschmiede künftiger Flugzeugkonstrukteure. Wer in alten Jahresberichten von Akafliegs blättert, stößt (um nur drei zu nennen) auf illustre Namen wie Gerhard Waibel, Tilo Holighaus oder Martin Greiner.

Zehn Akafliegs sind unter der Dachorganisation Idflieg e. V. organisiert. In der Segelflughalle A1 auf der Aero in Friedrichshafen gaben sie dem interessierten Publikum Einblicke in ihre aktuellen Projekte. Deren Bandbreite könnte größer nicht sein, denn sie reicht vom vergleichsweise einfachen Messaufbau über die Komponentenfertigung bis zur Königsdisziplin der Akafliegs, dem Bau eines ganzen Flugzeugs.

Vorzeige-Motorsegler fs35

Das momentan wohl anspruchsvollste Gesamtwerk einer Akaflieg war nicht in Friedrichshafen vertreten. Denn die fs35 der Akaflieg Stuttgart ist seit März am Flugplatz Schwäbisch Hall stationiert und nähert sich ihrem Erstflug mit Testpilot Ingmar Mayerbuch vom DLR in Oberpfaffenhofen. Rollversuche, Standläufe und ein High Speed Taxi Test wurden bereits absolviert.

Kerngedanke der fs35 war die Erkenntnis, dass das ideale Schleppflugzeug am besten ähnliche Flugeigenschaften aufweist wie der zu schleppende Segler. Ein Motorsegler also, jedoch mit mehr Leistung als bis dahin gewohnt. Als Antrieb wählten die Studierenden einen 155 PS starken Turbodiesel von Continental. Der US-amerikanische Traditionshersteller hat vor einigen Jahren die Technik und Produktion der Thielert-Motoren übernommen.

Die Zielvorgabe eines Schleppflugzeugs, das gut steigen und rasch wieder absteigen kann, erfüllt auch das vergleichsweise dicke Flügelprofil. 17,67 m Spannweite, ca. 600 kg Leergewicht und 850 kg maximale Abflugmasse entsprechen gängigen „Mose“-Dimensionen. Einfache Bedienbarkeit und gutmütige

Flugeigenschaften standen für die Entwickler ebenfalls ganz oben im Lastenheft.

Die Kennung D-KTOW (engl. tow = ziehen/schleppen) verrät einiges über den innerhalb der Akafliegs gepflegten feinsinnigen studentischen Humor. So bekommt fast jedes Mitglied einen Spitznamen verpasst. Wer also noch keinen hat, sollte sich zu einer Akaflieg melden.

Symptomatisch für viele große Akaflieg-Projekte blickt die fs35 auf eine sehr lange Bauzeit zurück. Seit 2003 entwickeln und bauen die Stuttgarter daran. Solche Zyklen beweisen einerseits, wie solide die akademischen Fliegergruppen organisiert sind und dass an Nachwuchs kein Mangel herrscht. Andererseits dürften die ursprünglichen Initiatoren die Fertigstellung ihrer einstigen Idee nur selten miterleben. Setzt man gut fünf Jahre für ein Masterstudium an, werden die meisten Miterbauer der fs35 sie quasi nur studienbegleitend in einzelnen Baustufen erlebt haben.

Kleine Projekte zählen auch

An der TU Dresden gehen die Akaflieger deshalb einen etwas anderen Weg. Neben üblichen Aktivitäten wie etwa (ja!) dem Fliegen sowie dem Flugzeugprojekt D-B11 mit Flächen des Duo Discus XL gibt es viele kleine Vorhaben, die von einem oder mehreren Studierenden in ihrer Regelstudienzeit abgeschlossen werden können. Und die keineswegs versteckt werden. In Friedrichshafen ausgestellte Beispiele waren Steuerstangen aus CFK-verstärkten Thermoplasten sowie das aufwendige Querkraftrohr der D-B11.

Es muss kein neues Flugzeug sein

Die FVA der RWTH Aachen hat ihre serienmäßige ASW 28 mit einem Elektromotor am Klappmast nachgerüstet. 15 kW Dauerleistung ermöglichen 2 m/s Steigen, die Reichweite wird mit 120 km beziffert. Eigentlicher Clou der FVA 29 getauften Heimkehrhilfe ist jedoch die Retrofit-Auslegung. Ihre gesamte Elek-



1: Die fs35 „Harpyie“ der Akaflieg Stuttgart ist fertiggestellt und steht nach den abschließenden Rollversuchen unmittelbar vor ihrem Erstflug in Schwäbisch Hall. Foto: Akaflieg Stuttgart

2: ASW-Konstruktorslegende Gerhard Waibel im Gespräch mit dem Aachener Akaflieger und Werkstattleiter Emil Pluta
Foto: Akaflieg Stuttgart

3: Testpilot Ingmar Mayerbuch und Studierende der Akaflieg Stuttgart beim Briefing für die fs35

4: Im Bug der Berliner B13e verbirgt sich ein komplexer Mechanismus zum Ausfahren des elektrisch angetriebenen Faltpropellers.

tronik samt Akku und Propellermast passt in die serienmäßige Motorbucht der ASW 28 und ersetzt den herkömmlichen Benzinmotor. Entwicklung und Bau erfolgten interdisziplinär und auch in Zusammenarbeit mit anderen Hochschulen. Beispielsweise entwickelte die FH Rosenheim eine Motorkontrolleinheit fürs Cockpit.

Selbst der in Friedrichshafen wie zufällig vorbeischießende ASW-Konstrukteur Gerhard Waibel zeigte sich beeindruckt. Er bedachte Idee und Bauausführung der Heimkehrhilfe FVA 29 nach längerer Inaugenscheinnahme mit einem wohlwollenden Nicken.

Ebenfalls in eine existierende Zelle montierte die Akaflieg Berlin einen Elektromotor. Ihre doppelsitzige B13 mit side-by-side-Cockpit erhielt dazu einen vierblättrigen Faltpropeller, der sich in der Rumpfnase hinter zwei Klappen verbirgt und von einem Spindeltrieb ausgefahren wird. Im reinen Segelflug bereits seit 1991 bewährt, kann die nunmehr in B13e umgetaufte Maschine mit 22 kW Elektroleistung und 1,2 m/s Steigen punkten. Der elektrifizierte Erstflug fand rechtzeitig vor der Aero am 30. März statt.

Reinhold Wagner

Akaflieg im Internet

Idaflieg e.V.	idaflieg.info
FVA Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen e.V.	fva.rwth-aachen.de
Akaflieg Berlin	akaflieg-berlin.de
Akaflieg Braunschweig	akaflieg-braunschweig.de
Akaflieg Darmstadt	akaflieg.tu-darmstadt.de
Akaflieg Dresden	akaflieg-dresden.de
FTAG Esslingen	ftag.alfahosting.org
Akaflieg Hannover	akaflieg-hannover.de
Akaflieg Karlsruhe	akaflieg.uni-karlsruhe.de
Akaflieg München	akaflieg.vo.tu-muenchen.de
Akaflieg Stuttgart	uni-stuttgart.de/akaflieg/

Nie mehr ohne! pc_met Internet Service

pc_met
Internet Service

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

Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft.

Bestellung unter
www.dwd-shop.de



www.flugwetter.de



Deutscher Wetterdienst
Wetter und Klima aus einer Hand



MINIMOA FLIEGT WIEDER!



Gute Neuigkeiten aus Norddeutschland: Am Karfreitag war es endlich soweit – die Minimoa D-8064 konnte nach vollendeter Grundüberholung von Rumpf und Leitwerk wieder abheben.

Unsere fünfköpfige Eignergemeinschaft hatte in den vorhergehenden eineinhalb Jahren den Rumpf, das Seitenruder und das Höhenleitwerk von Unmengen Spachtelmasse befreit. Außerdem waren einige Holzreparaturen notwendig, besonders am Hauptspant und im Spornbereich. Die Steuerung hatte einiges an Spiel, was beseitigt werden konnte; die Pedalerie war stark überholungsbedürftig, die Achse wurde erneuert und an den Pedalen selbst einiges geschweißt. Der feste Teil der Haube wurde erneuert, da er etliche Spannungsrisse aufwies. Steuerseile wurden ersetzt, zahlreiche Beschläge gesandstrahlt, teils repariert oder neu gebaut. Eine neue Kufe samt neuem Gummidämpfer wurde gebaut, das Rad neu bereift. Das Höhenleitwerk erhielt auf einer Seite eine neue Nasenbeplankung, am Seitenruder wurden einige Sperrholzteile ersetzt und natürlich wurden die Ruder neu bespannt.

Im Cockpit gibt es ein neues Instrumentenbrett, auch wurden einige Verkleidungen, welche vorher aus sehr massivem Buchensperrholz mit dickem Wurzelholzurnier gebaut waren, durch zeichnungskonformes Birkensperrholz ersetzt. Außerdem wurde die alte schwere Dittelbox durch einen neuen leichten LiFePo-Akku ersetzt.

Anschließend wurde unser Schätzchen bei Hartmut Sammet lackiert, und nachdem wir dann wieder alles zusammengebaut hatten, kam der große spannende Moment: die Wägung ... Unser alter Werkstattleiter jedenfalls, welcher uns vor Beginn

der Arbeiten für jedes eingesparte Kilo 10,- € für die Flugzeugkasse versprochen hatte, musste am Ende tiefer in die Tasche greifen, als wir alle gedacht hatten.

Alles in allem hat das Flugzeug bei dieser Abmagerungs- und Verjüngungskur satte 23 kg verloren, was in etwa einem guten Fünftel des Rumpfgewichtes entspricht. Das war mehr, als wir zu hoffen gewagt hatten. Mit eingerechnet sind hierbei auch die 5 kg Blei, die nach der ganzen Schleiforgie am Rumpf aus der Flugzeugnase entfernt werden konnten.

Nun sieht sie auch wieder wie ein 80jähriges Holzflugzeug aus, mit allen Beulen und Dellen, die da so dazugehören.

Und nachdem unser Prüfer Ende März das endgültige OK gegeben hatte, stand dem erneuten Erstflug fast nix mehr im Wege. Außer vielleicht das Wetter. Oder ein unklares Schleppflugzeug. Oder noch fehlende Routine, weil die Saison erst anfängt. Oder ein passender Platz. Ach ja, und Zeit haben muss man ja auch noch ...

Aber Karfreitag war es dann soweit. Ganz passend eigentlich, da wir unsere allerersten Minimoastarts auch an einem Karfreitag, zwei Jahre vorher, gemacht hatten.

So wurde die Minimoa also vom Falken in Stade wieder in ihr Element gezogen und hat sich sichtlich gefreut, nun ohne den ganzen unnötigen Ballast fliegen zu dürfen. Strahlende Gesichter und die Nachfrage des Flugleiters über Funk, was dieses wunderschöne Flugzeug denn für ein Muster sei, waren nur ein paar Beweise, dass wir die ganze Arbeit zu einem sehr guten Zweck getan haben.

Erwähnenswert ist auch, dass außer Lackierung und Schweißarbeiten alle Arbeiten von unserer Eignergemeinschaft ausgeführt wurden. Wunderbar war aber ebenso die Erfahrung, wie



2



3

- 1: Die Minimoa – hier noch mit nicht restauriertem Rumpf – bei der Vintage Glider Club Rally 2017 in Dunaujvaros, Ungarn. Foto: Alexander Gilles
- 2: Die Holzarbeiten am Hauptspant erforderten eine etwas unkonventionelle Sitzposition. Foto: Christian Ückert
- 3: Beschläge und Steuerelemente frisch gesandstrahlt Foto: Rolf Radespiel
- 4: Vor dem Lackieren wird die Arbeit dem Prüfer vorgeführt. Foto: Christian Ückert
- 5: Aufgerüstet und gründlich gecheckt: Dem Werkstattflug in Stade steht nichts mehr im Wege. Foto: Christian Ückert



4

viel Hilfe und Unterstützung wir bei dieser Aufgabe bekamen. Da wurde Sperrholz verschenkt, Holz zugesägt, Nietwerkzeug verliehen, Erfahrungen geteilt... Besonders der Vintage Glider Club hat sich als ein unermesslicher Pool an Wissen und Hilfsbereitschaft erwiesen. Ebenso wunderbar war aber auch die Möglichkeit, eine gute Werkstatt eineinhalb Jahre belegen zu dürfen. Oder das Besorgen einer astreinen Eschenbohle für die Kufe. Wir bekamen auch immer irgendwo eine hilfreiche Antwort, wenn wir mal nicht so richtig weiter wussten. Und sehr viel Zuspruch.

Die Flächen sind irgendwann auch mal dran, aber nun wollen wir doch erst mal wieder fliegen.

Constanze Bruns



5



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung

- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

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

- Cockpitgestaltung
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



DANZIG – EIN GEHEIMTIPP



Ostern 2019 - das schönste Osterwetter seit 30 Jahren, Temperaturen über 20 Grad wurden im Radio angekündigt. Ein stabiles Hoch über mehrere Tage war wohl die ideale Voraussetzung für einen Flug Richtung Nord-Osten.

Wir hatten schon lange den Wunsch, ein Stück an der polnischen Ostseeküste entlangzufliegen und Danzig als Ziel anzu- steuern.

Die Flugplanung für den Hinflug sah zwei Stopps in Deutschland und den Grenzüberflug bei PESEL nördlich von Stettin vor. Wir starteten mit unserem UL, einer Bristell NG 5, um Punkt 9 Uhr in Bad Neuenahr (EDRA). Der Flugplan für Polen war ausgearbeitet und sollte beim letzten Stopp in Deutschland aufgegeben werden. Die Karten Frankfurt, Hannover, Berlin, Rostock sowie die Anflugblätter für unsere Stopps in Stendal-Borstel (EDOV) und Pasewalk (EDCV) wie auch Kartenausdrücke für unseren Flug über Polen und natürlich die Anflugblätter GDANSK Lech Walesa, die wir kostenlos im Internet unter AIP-Polen-VFR ausdrucken konnten, lagen griffbereit im Flugzeug. Diesen Flug könnte man auch als „Vier-Flüsse-Flug“ bezeichnen. Wir überflogen auf unserer Route zunächst den Rhein, danach die Weser kurz nach dem Zusammentreffen von Werra und Fulda in Hannoverschmünden, die Elbe nördlich von Magdeburg und ganz im Norden die Oder.

Bis zu unserem ersten Stopp hatten wir bis zu 30 kt Crosswind in Flugfläche 55, einen stahlblauen Himmel und eine schöne Sicht. Stendal-Borstel ist ein ehemaliger Militärflugplatz, entsprechend lang ist die Piste mit fast 2000 m. Das Gelände ist wirklich so riesig, dass es eine gefühlte Ewigkeit dauerte, bis wir unsere Parkposition erreichten. Wir hätten gut noch 1 km weiterfliegen können, anstatt an der Schwelle aufzusetzen.

Auf dem Flugplatz konnten wir tanken und auf dem Tower noch einmal das gesamte Ausmaß des Platzes inklusive altem Hangar aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg (hier waren die Fallschirmjäger stationiert) und Anflüge einer Antonov bewundern. Zweiter Stopp war Pasewalk – Pistenlänge 900 m. Hier gaben wir vor dem Start unseren Flugplan auf.

Wir überflogen die Grenze beim Pflichtmeldepunkt PESEL und wurden im Funk sehr freundlich mit einem sehr gut verständlichen Englisch begrüßt. Die zu beachtenden Lufträume auf der polnischen Seite sind absolut vergleichbar mit Deutschland; zudem waren wir durch Gdansk Information immer aktuell auf dem Laufenden.

Uns bot sich ein Blick über schier endlose Waldflächen, Seenlandschaften und eine tollen Ostseeküste.

Gdansk flogen wir ab dem ersten Meldepunkt ‚ZULU‘ in 1500 ft MSL an, was eine ziemlich schauklige Angelegenheit in unserem UL war.

Die Kommunikation mit dem Tower war gut verständlich und sehr freundlich. Für die Landung und das Abstellen unseres Flugzeugs zahlten wir etwa 40 Euro.

Vom Flugplatz brachte uns ein Taxi für weniger als 20 Euro in die Innenstadt, eine halbe Stunde Fahrzeit vom Flugplatz entfernt.

Danzig ist eine wunderschöne, saubere Stadt, etwas südlich der Danziger Bucht gelegen. Von unserem modernen Hotel, sehr zentral in der Altstadt (das wir erst kurz nach der Landung gebucht hatten) konnten wir alle Sehenswürdigkeit bequem zu Fuß erreichen.

Die Stadt verlor im zweiten Weltkrieg etwa 90 Prozent ihrer Bausubstanz. Heute erstrahlt ein großer Teil der Altstadt, dank weitgehend getreu rekonstruierter Nachbauten, im alten/neu-



- 1: Die Baltische Philharmonie
- 2: Polnische Ostseeküste
- 3: Unser Flugzeug, eine Bristell NG 5, am Flughafen Danzig
- 4: Langer Markt mit Rathaus in der Altstadt von Danzig



en Glanz. Viele Restaurants und Cafés in romantischen Seitenstraßen oder mit Blick auf den Fluss Motlawa laden ein. Es macht wirklich Spaß, die vielen jungen Leute in den Lokalen und auf der Straße (an jeder Ecke Straßenmusiker) zu beobachten.

Danzig ist vielleicht ein Geheimtipp. Bei dem Flair und Preis-Leistungs-Verhältnis schwer vorstellbar, dass das noch lange so sein wird ...

Der Abflug vom internationalen Airport GDANSK war ebenso unproblematisch wie die Ankunft.

Auf dem Rückflug genossen wir noch einmal den Blick über die weite Landschaft Polens.

Unser Flugplan wurde bei der ersten Zwischenlandung in Schönhagen (EDAZ) südlich von Berlin geschlossen. Dieser gut ausgebaute komfortable Flugplatz verfügt über eine 1510 m lange Piste, hat ein Restaurant und tanken kann man auch – alles kein Wunder, denn dieser Flugplatz soll das Drehkreuz der Allgemeinen Luftfahrt für den Raum Berlin werden.

Nach dem Tanken setzten wir unseren Rückflug wegen der Thermik auf FL 85 fort und erreichten so ruhig und mit schöner Fernsicht nonstop Bad Neuenahr. Unsere reine Flugzeit von Danzig nach EDRA betrug etwas mehr als viereinhalb Stunden.

Kornelia Schweiger-Raphael und Georg Schweiger



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

LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS 2018

Der LuftSport Flugsicherheitspreis ist entschieden. Bei der Preisverleihung während der AERO wurde das Ergebnis bekannt gegeben und fünf der zehn Preisträger konnten Urkunden und Schecks persönlich entgegennehmen. Im Vorfeld hatte die Jury bestehend aus Harald Meyer, Jürgen Knüppel, Jona Keimer und Klaus Fey anhand eines 17 Punkte umfassenden Kriterienkataloges zu urteilen. Hierzu zählten Umsetzbarkeit, Innovation, proaktive Maßnahme, Beispielhaftigkeit, überzeugende Argumentation, Nachvollziehbarkeit, Vorbildfunktion, Verständlichkeit u.v.m. Da die Punkte im oberen Bereich sehr dicht beieinanderlagen lagen, beschloss die Jury drei Sieger mit je 500 € und weitere sieben Preisträger mit je 100 € zu prämiieren. Hier nochmal ein Dank an die Sponsoren Harald Meyer, Ernst Eymann und die Equip GmbH.

In seiner Einführung dankte Jürgen Knüppel allen Bewerbern für ihr Engagement und strich noch einmal heraus, dass im LuftSport bezüglich Unfallverhütung noch ganz viel „Luft nach oben“ sei. Denn weiterhin sind die Unfallzahlen bei uns im LuftSport deutlich zu hoch. Die eingereichten Maßnahmen werden wir in LuftSport – soweit noch nicht geschehen – vorstellen und machen in dieser Ausgabe den Anfang mit Klaus Meitzners Jet-Heimkehrhilfe.

Text: KF; Fotos: Christoph Beckett



Ernst Eymann (l.), Klaus Fey (r.) und Jona Keimer (ganz rechts) überreichten Urkunden und Schecks.



HIER DIE GEWINNER UND PREISTRÄGER DES LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREISES 2018

Sieger/Preisträger	Thema	Preisgeld
Aero Club Langenhagen e.V.	Umfangreiche Maßnahmen in der Organisation, der Technik und beim Betrieb zur Verbesserung der Flugsicherheit	500,00 €
Fallschirmsportclub Neustadt an der Weinstraße e.V. Foto 3	Maßnahmen am Absetzflugzeug und bei den Betriebsverfahren zur Erhöhung der Flugsicherheit im Fallschirmsprungbetrieb Beitrag in LuftSport Dezember 2018 / Januar 2019	500,00 €
Klaus Meitzner Foto 1 (vertreten von Klaus Günther)	Jetantrieb als sichere Heimkehrhilfe für Segelflugzeuge Siehe Seite 17 in dieser Ausgabe	500,00 €
Adrian Lülß/Christoph Santel Foto 2	Methode zur Selbsteinschätzung und zur Einschätzung der Herausforderungen beim nächsten Flug Beitrag in LuftSport Oktober/November 2018	100,00 €
Aero Club Hodenhagen	Maßnahmen des Vereins zur Verbesserung der Flugsicherheit im Segelflugbetrieb	100,00 €
Detlev Wittber/ FSG Rheinstetten	RSP Rheinstettener Sicherheitsprogramm und weitere Ideen zur Verbesserung der Flugsicherheit	100,00 €
FSV Neustadt a.d. Weinstraße	Standardisierung des Motorflugbetriebs Beitrag in LuftSport Dezember 2018 / Januar 2019	100,00 €
Erik Engelsmann Foto 4	Coach für Flugsicherheit mit interaktiven Workshops in Segelflugvereinen, Mitinitiator und Übersetzer des Buches „Grundausbildung Segelflug“ Vorstellung des Buches in LuftSport April/Mai 2019	100,00 €
Marco Peitgen/SFC Betzdorf	Verschiedene Maßnahmen der Vereins zur Erhöhung der Flugsicherheit	100,00 €
Tobias Enke	Coach und Autor zum Thema Stress im Cockpit	100,00 €

SICHER NACH HAUSE: HEIMKEHR MIT JET POWER

Klaus Meitzner und sein preisgekrönter Beitrag



- 1: ASW 27 Jet in Aktion
- 2: Kraftstoffversorgung ASW 27 mit 32 l Aluminiumtank
- 3: Einbaupack PSR T01: v.l.n.r LiFePo Batterie, Motorbox mit Ausfahr-system, Kraftstoffversorgung, PSR T01 Triebwerk Bediengerät mit Aus-Einfahrschalter, Triebwerk Start-Stop-Schalter und Anzeige-Display
- 4: Startklar mit PSR Jet System in der ASW27



Seit vielen Jahren beschäftigt sich Klaus Meitzner mit Rückkehrhilfen für Segelflugzeuge. Seine Sicht der Dinge stellen wir hier kurz dar.

Das Problem:

Kolbengetriebene Heimkehrhilfen für Segelflugzeuge sind beliebt, aber nicht immer unproblematisch. Es kam vor, dass der Antrieb sich nicht vollständig oder gar nicht ausfahren ließ, dass der Motor ausfiel oder dass das System im Landeanflug Strömungsabrisse verursachte. Es gab sogar tödliche Unfälle.

Der Lösungsansatz:

Klaus Meitzner hat es sich zur Aufgabe gemacht, durch die Verwendung von Strahltriebwerken die Betriebs- und Bediensicherheit von Heimkehrhilfen erheblich zu verbessern. Ausgangspunkt war anfangs der „Nuller-Jahre“ tatsächlich eine Modellbau-Turbine. Diese wurde im Lauf vieler Jahre verbessert und schließlich zu einem EASA-zugelassenen Luftfahrtgerät weiter entwickelt.

Das Ausfahrssystem ist so groß wie ein Schuhkarton. Das Triebwerk wird mit einem einzigen Schalter ein- und ausgefahren und durch einen Start- und Stoppschalter betrieben. Ein Berstschutz um den mit 108500 rpm drehenden Läufer schützt im Notfall Flugzeug und Pilot vor umherfliegenden Teilen.

Vorteile des Jet-Antriebs gegenüber Kolbenmotoren und Elektroantrieben mit Propeller sind u.a.:

- Automatisierter Start- und Abschaltvorgang (kein Anstürzen, keine Dekompression, kein Propellerstopper)
- Entscheidungshöhe ist die Positionshöhe zum Landefeld.
- Die Turbine kann bei der Landung ausgefahren bleiben, da der geringe Luftwiderstand den Gleitwinkel kaum beeinträchtigt.

Einige Leistungsdaten:

- Die Reisegeschwindigkeit mit reduzierter Drehzahl beträgt 160 km/h.
 - Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h liegt das Steigen bei 1,1 m/s.
 - In 3000 m Höhe steigt das Segelflugzeug noch mit 0,5 m/s.
- * Mit einer installierten Masse von 40 kg, Turbine einschließlich 30 l Kerosin, beträgt die Reichweite 160 km.

Fazit: Mit der Entwicklung einer luftfahrtzugelassenen Strahltriebwerke für Segelflugzeuge der 15-18 m-Klasse ist es Klaus Meitzner und seinem Team gelungen, einen wesentlichen Beitrag zur Flugsicherheit im Bereich der Heimkehrhilfen zu leisten. Dafür erhält er den Flugsicherheitspreis 2018 des Luft-Sport-Magazins.

Klaus Meitzner

FLUGSICHERHEITSPREIS 2019

Vereine, Personen oder Personengruppen erhalten dreimal in diesem Jahr die Möglichkeit, eine Idee, Maßnahme, Theorie etc. zur Förderung der Flugsicherheit in unserem Magazin auf einer halben Seite darzustellen. Bei mehreren Einsendungen entscheidet die Redaktion, welcher Beitrag veröffentlicht wird. In jedem Fall werden alle Einreichungen im Printmedium erwähnt, die nicht abgedruckten finden Berücksichtigung auf der Website www.luftsportmagazin.de

Einsendungen zum Flugsicherheitspreis jeweils zum 1. der ungeraden Monate, also Juli, September und November 2019.

In der Ausgabe April/Mai des LuftSport-Magazins berichteten wir über die drohende Abschaltung der UTC (Universal Time Coordinatet). Der in Greenwich angesiedelte Service wird bekanntlich im Zuge des Brexit eingestellt. Einige Leser hielten dies für einen Aprilscherz. Wir sind aber ein seriöses Blatt, wir erlauben uns keine Feler und erst recht keine Schärze. Um so erfreulicher finden wir die konstruktive Zuschrift unseres Lesers Rainer Dürigen:

Sehr geehrter Herr Fey,
mit Bestürzung haben wir Ihre Meldung über die drohende Verlegung des Nullmeridians und die Abschaltung der UTC-Ausstrahlung im Zuge des Brexit-Chaos gelesen. Besonders beunruhigt sind wir über den Gedanken, dass sich Graz, Andorra oder gar Bielefeld zukünftig mit dem Nullmeridian schmücken könnten.

Da es sich bei Ihrer Meldung ja ganz sicher nicht um einen Aprilscherz handelt, möchten wir uns hiermit um die weitere Pflege des Meridians bewerben und ihn zu uns nach Ganderkesee holen. Könnten Sie uns dazu die notwendigen Kontakte nach Großbritannien vermitteln?

Wir, die ambitionierten Piloten des Atlas Airfield Ganderkesee, würden den Nullmeridian dann rechtwinklig zu unserer 08 / 26 über die Bahn legen; er dient dann gleichzeitig als Halbbahnmarkierung. Er hätte es gut bei uns! Die blankgeputzte Schiene würde weithin sichtbar in der Sonne funkeln

und im langen Endteil schon von weitem zu sehen sein, ein wichtiger Beitrag zur Luftverkehrssicherheit und sicher das kostengünstigste ILS Europas.

Sie haben in Ihrer letzten Ausgabe auch über den Rundfunksender „Radio90.vier“ an unserem Platz berichtet. Der würde die Ausstrahlung der UTC übernehmen, die dann natürlich in GTC umbenannt werden müsste (= Ganderkesee Time Coordinated).

Damit hätten wir den Briten mal gezeigt, wie man Probleme löst, und zudem müsste es der Nullmeridian nicht mehr ertragen, dass sich in Greenwich Touristen in kurzen Hosen und obszöner Manier breitbeinig über ihn stellen und sich dabei auch noch fotografieren lassen.

Wir zählen auf Ihre Mithilfe.

Mit freundlichen Grüßen

Rainer Dürigen

KLEINANZEIGE

Ka 8b Bj. 1960, zuletzt geflogen 8/2015, reparaturbedürftig, kein Unfall, mit Grundinstrumenten, Staubbezügen und offenem Hänger, gegen faires Gebot abzugeben.
j.woerdehoff@t-online.de.

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Juni/Juli 2019

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 – 12, 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, Maria Bechtel-Fey, Wolfgang Binz, 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, Jürgen Habel (JH), Peter Hammann, Ninan Heithausen, Ralf Keil, Uschi Kirsch, Hermine Kreil, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Hellmut Penner (H.P.), Manfred Petry, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS).

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Walter Albert, Gabi Aubele, Luc Barry, Christoph Beckert, Jan Bischoff, Constanze Bruns, Rainer Dürigen, Soufian El Allouki, Wolfgang Geerig, Lars Hagemann, Eberhard Heiduk, Torsten Heitmann, Ricarda Helm, Bernd Hönig, Axel Hunnekuhl, Hansjörg Jung, Tore Klamm, Wilhelm-Alexander Klomp, Klaus Kosmalla, Michael Kretschmer, Kai Lammersmann, Martin Lange, Joachim, Christian Maaß, Joachim Marholdt, Heinz Maurer, Klaus Meitzner, Sophie Müller, Anja Naumann, Clemens Pellenwessel, Klaus Preen, David Priestly, Rolf Radespiel, Tobias Schmidt, Florian Schnäpel, Cornelia Schweiger-Raphael, Georg Schweiger, Maximilian Seibt, Christian Uckert, Robert Verhegghen, Rolf Wagner, Max Waldow, Klaus Walter, Rica Wegner, Andreas Wenzek, Martin Zimmermann, 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. 17 vom Januar 2019; 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 08. August 2019 *,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 01. Juli 2019*.

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

• Neu! Jetzt lieferbar



Claudio Lamas de Farias, Daniel Uhr
Luftwaffe – Geheim
 Wegweisende Impulse für
 die moderne Luftfahrt

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

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

Luftwaffe Confidential
 – Fundamentals of Modern
 Aeronautical Design
 Die englischsprachige Ausgabe

ISBN 978-3-9808838-4-9
29,00 €

• Segelflugsbücher



Wolfgang Binz
LS-Segelflugzeuge
 von der LS 1 bis zur LS 11

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

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



Mallinson/Woollard
Handbuch des Segelkunstflugs

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

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

• Segelflugsbücher

Martin Simons

Segelflugzeuge

Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte

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



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

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

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

wieder lieferbar

Martin Simons

Sailplanes

Die englischsprachige Ausgabe in gleicher Ausstattung



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

alle Preise zzgl. Versandkosten

NEU



Dipl.-Ing. Karl Höck

Windenstart und Startwinden

Die physikalischen Vorgänge beim Windenstart analysiert der Autor in vielen Simulationen unter Berücksichtigung der aerodynamischen Eigenschaften des Flugzeuges, der Antriebstechniken der Winde, Masse und Elastizität des Seiles, des Windes und schließlich der Steuerung durch Pilot und Windenfahrer. Daneben gibt es einen Abriss zur Geschichte des Windenstarts sowie über Windsysteme und -komponenten.

156 Seiten, 210 x 297 mm, Hardcover
 ISBN 978-3-00060286-3 **29,00 €**



Vincenzo Pedrielli

Asiago 1924

Internationaler Segelfluggewettbewerb (deutsch/italienisch/englisch)

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

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



Vincenzo Pedrielli

Italian Vintage Sailplanes (italienisch/englisch)

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

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



Segelflugschule Oerlinghausen



*Luftsportschule des Aeroclub NRW
Partner der Vereine*

Segelfluglizenz in
8 Wochen

Sicher

Gut

Schnell

www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorflug

Ultraleichtflug

Drohnen