

AUSGABE FEBRUAR/MÄRZ 2023

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN

Fliegen Old School

Mit der Grumman über den Atlantik

Mit Hand und Herz

Traumjob Fluggerätemechaniker

Keine Hexerei

Praktische Tipps zum „Vereinsflieger“





THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 19 – 22, 2023

Friedrichshafen | Germany



#weareGA
#aerofriedrichshafen



Eine gute Vorbereitung ist alles

Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

der Winter ist die Zeit, wo wir weniger in der Luft sein können und uns auf die kommende Saison vorbereiten: in der Werkstatt, im Theorieunterricht – und dann gibt es noch diejenigen, die sich darum kümmern, dass sich ihr Verein weiterentwickelt. Das alles ist in diesen schweren Zeiten eine Gratwanderung, denn das Geld wird knapper, die Mitgliederzahlen sinken, der Nachwuchs fehlt – auch bei den LTBs – und es gibt einige, die uns das Fliegen vermiesen wollen. Dabei machen wir nur das, was Millionen andere Menschen auch machen: Wir gehen unserem Hobby nach. Und das sollten wir schützen und bewahren. In dieser Ausgabe zeigen uns Vereine und einzelne Luftsportler, dass zwar nicht immer alles einfach ist, wir aber mit einer guten Vorbereitung Großartiges erreichen können. Alle unsere Beiträge machen Mut Dinge anzupacken, damit wir in eine sichere Zukunft blicken können. Sei es der Wiederaufbau eines Flugplatzes, die Fusion von Vereinen, die Erfüllung eines Traumes, der Berufswunsch, die Nachwuchsförderung, die Forschung für die Sicherheit oder die Entwicklung von Software für die Vereinfachung von Vereinsabläufen. Und manchmal braucht es nur einen kleinen Impuls, um Dinge anzupacken. Besonders gut gefällt mir in dem Zusammenhang eine Idee von NRWs Vizepräsident Gunter Schmidt, die ich gerne allen Lesern zugänglich machen möchte: „Wenn Gäste am Flugplatzzaun stehen, stelle ich immer die Frage, wer denn gerne von ihnen fliegen lernen möchte.“ Mit dieser einen Frage erreichen wir so viel: Wir gehen auf die Menschen zu, wir zeigen ihnen, dass der Weg zu uns ganz einfach ist, und wenn wir darüber pro Saison nur einen neuen Luftsportler gewinnen, hat sich die einfache Frage doch gelohnt.

Freuen wir uns alle auf den Frühling!

Herzliche Grüße

Ihre/Eure Ricarda Helm

Titelbild: Michael Zistler

Editorialfoto: Ludwig Feuchtnr

Inhalt

News	4
Termine	8
Technik	
Erfahrungsbericht EASY CAMO	9
Flieg mal hin	
EDLB Borkenberge	10
Infos für Vereine	
Eingabetipps für den Vereinsflieger	12
Die fünf Phasen der Vereinsentwicklung	39
Ultraleichtflug	
Das Personal des Luftsportgeräte-Büros und die Zuständigkeitsbereiche	14
32. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen	14
Landesverbände	
Bremen	LV 15 - 19
Hamburg	LV 20 - 21
Niedersachsen	LV 22 - 30
Rheinland-Pfalz	LV 31 - 38
Nordrhein-Westfalen	NRW 15 - 38
Frauen im Luftsport	
Die Erfüllung eines Traums – in einer kleinen Propellermaschine über den Atlantik	42
Luftsportjugend	
Luftsportjugend im Portrait: Traumjob Fluggerätemechaniker	44
Flugsicherheit	
Crashversuche in der Flugwerft Oberschleißheim	46
Modellflug	
Modellflugnews	48
Nachwuchsförderung	
Mit einer Schul-AG das Interesse am Fliegen wecken	50
Die Leserseite	
Kleinanzeigen	51
Impressum	51

Qualifikationsmeisterschaften Clubklasse Musbach 2023



Nach vier Jahren Wettbewerbspause hat sich die Fliegergruppe Freudenstadt auf Wunsch der Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club entschlossen, vom 03.–10. Juni 2023 noch eine Qualifikationsmeisterschaft in der Clubklasse für die Deutschen Segelflugmeisterschaften 2024 auszurichten. Es sind Plätze frei und die Fliegergruppe Freudenstadt nimmt auch noch kurz entschlossene Meldungen an. Infrastruktur für Zelte, Wohnwagen, Duschen und WC ist vorhanden. Neben dem Wettbewerbsgedanken steht in Musbach das Motto „Spaß am Fliegen“ hoch in Kurs. Meldungen nimmt Axel Reich unter info@foto-reich.de oder die Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club entgegen.

Lothar Schwark

DFS veröffentlicht kostenloses VFR-Luftfahrthandbuch

LuftSport hatte im vergangenen Jahr darüber berichtet, jetzt ist es so weit: Die DFS bietet seit Januar eine kostenlose Version des VFR-Luftfahrthandbuchs an. Unter <https://aip.dfs.de/basicAIP/> lassen sich relevante Seiten als PDF herunterladen bzw. die einzelnen Kapitel anschauen. Eine einfache Integration in die Navigations-Apps ist nach wie vor nicht möglich. Wer mehr Funktionalität möchte, kann weiterhin beim DFS-Tochterunternehmen Eissenschmidt das Jahresabo für 99 Euro erwerben.

RH

Trauer um Sigi Baumgartl

Segelfluglegende Dr. Siegfried Baumgartl aus Dinslaken, Segelfliegern überall im Land bekannt als Sigi, ist kurz vor Weihnachten im Alter von 87 Jahren gestorben. In der nächsten Ausgabe von LuftSport werden wir an den Rekordhalter, engagierten Sportförderer und kompetenten Autor unseres Magazins erinnern. Eine erste Würdigung durch den Landesverband NRW ist hier verlinkt: <https://www.aeroclub-nrw.de/2023/01/11/nachruf-sigi-baumgartl/>



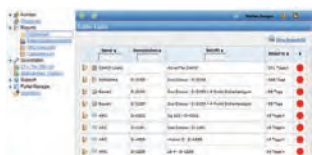
MAKES **camo** EASY

Die Lösung für LTB's, Vereine, Flugzeughalter

Ihre elektronische L-Akte

Proaktive Benachrichtigung über TBO's/TM's/LTA's

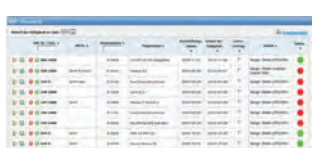
Next-Do-Liste



Flugzeitenübersicht



ARC-Übersicht



Maßnahmenübersicht



Unverbindlicher Testzugang

<https://www.easy-camo.de/general/contact/show.jsf>
<https://www.easy-camo.de>

easy

camo eine Software der AdvanTec GmbH
AdvanTec GmbH • Am Technologiezentrum 5 • 86159 Augsburg
www.easy-camo.de

Luftstreitkräfte üben – AIR DEFENDER Juni 2023

Anlässlich der dieses Jahr schwerpunktmäßig in Deutschland stattfindenden multinationalen NATO-Großübung AIR DEFENDER 2023 bittet der DAeC alle Mitglieder, für Juni 2023 geplante Luftsportwettbewerbe oder ähnliche Events an den DAeC zu melden.

An der Übung werden voraussichtlich im Zeitraum vom 11. Juni bis 22. Juni bis zu 200 militärische Luftfahrzeuge aus bis zu 15 Nationen teilnehmen, die hauptsächlich von deutschen Bundeswehrflugplätzen bzw. US-Flugplätzen aus operieren werden. In diesem Zeitraum ist mit verstärktem militärischem Flugverkehr im deutschen Luftraum zu rechnen.

Die Übung zielt darauf ab, die Interoperabilität der Streitkräfte zu verbessern, Ausbildungsmöglichkeiten im europäischen Luftraum zu bieten und die Beweglichkeit und Entschlossenheit der NATO zu demonstrieren.

Der DAeC bittet daher alle Luftsportvereine, ihre für den Juni 2023 geplanten Luftsportveranstaltungen an die Bundesgeschäftsstelle des DAeC zu melden, sofern diese nicht bereits über die Bundeskommissionen bekannt gegeben sind. Der DAeC wird diese Veranstaltungen dann sofern nötig mit der Bundeswehr koordinieren und für einen sicheren und störungsfreien Flugbetrieb des Luftsports sorgen.

Luftsportveranstaltungen können via Mail unter Angabe von Zeitraum, Ort und ggf. Wettbewerbsraum gemeldet werden an:

luftraum@daec.de

Habbo Brune, Bundesausschuss Unterer Luftraum

Die Geschichte des Modellfluges

Band 3



Das Museum auf der Wasserkuppe hat es sich in den letzten Jahren u. a. zur Aufgabe gemacht, eigene Broschüren zur Geschichte des Modell- und Segelfluges zu veröffentlichen. Dabei wurde die Geschichte des Modellflugs in drei Bände aufgeteilt und nun wird im vorerst letzten Band die Zeit von 1960 bis 1975 dargestellt.

Unterteilt ist die Broschüre in folgende Themengebiete: Technische Entwicklung, Vereine und Verbände, Wettbewerbe und Rekorde, Modellflug und Recht, Modellflug und Wissenschaft und Medien. Ergänzt werden die jahrgangsmäßig sortierten Texte um viele interessante Bilder aus der Zeit.

Bestellungen für 5,00 € pro Band (inkl. Porto und Verpackung) wie gehabt unter: kontakt@segelflugmuseum.de

Neben Band 3 sind auch die Bände 1 und 2 für 3,00 € pro Band im Museumsshop bzw. 5,00 € pro Band per Postzustellung erhältlich. Weitere Bände sind über das Leben von Dieter Schlüter und Georg Benedek sowie zum ersten Segelflugwettbewerb 1920, der 1. Rhön, erschienen (Preise auf Anfrage).

Quelle: Deutsches Segelflugmuseum

International Air Cadet Exchange (IACE) 2023



Die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt Lilienthal-Oberth e. V. (DGLR) organisiert mit wesentlicher Unterstützung der Luftwaffe, der Luftsportjugend Deutschland, der Interessengemeinschaft Deutsche Luftwaffe e. V., des Deutschen Bundeswehr-Verbands e. V. und der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie die deutsche Beteiligung an diesem seit 1946 bestehenden **internationalen Jugendaustausch**. Der IACE 2023 wird im Zeitraum **vom 13. bis 27. Juli 2023** stattfinden. In dieser Zeit hat eine Auswahl deutscher junger Erwachsener die Chance die Luftfahrt und die Kultur jeweils eines unserer Partnerländer wie beispielsweise Belgien, Frankreich, Großbritannien oder die Vereinigten Staaten von Amerika kennenzulernen. Start- und Zielflughafen ist Frankfurt am Main. Für die Teilnahme inkl. Flug, Unterkunft, Vollverpflegung, Programm im Austauschland, Polohemd, Krawatte und einer Jahresmitgliedschaft der DGLR e. V. ist ein Eigenbeitrag von 650,- Euro zu leisten. In einigen Ländern wird zusätzlich ein dunkler Anzug benötigt. Die Teilnahmevoraussetzungen und weitere Infos unter www.iacegermany.de

Änderung zu Verfahren in TMZs mit Hörbereitschaft ab 23. März 2023

Ab 23. März 2023 wird es eine Änderung bei den Verfahren in TMZs mit Hörbereitschaft geben. Diese Änderung gilt für die Flieger, die schon auf der FIS-Frequenz sind. Hier wird es deutschlandweit nur noch ein Standardverfahren geben: **Wechsel auf den TMZ-Code und Hörbereitschaft auf der veröffentlichten Radarfrequenz**. Es

entfällt der optionale Verbleib auf der FIS-Frequenz, wie derzeit in der Langen FIR und Bremen FIR noch gehandhabt. Damit wird auch dem Wunsch der VFR-Fliegerei entsprochen, nur noch ein einheitliches Verfahren in Deutschland zu haben. Details entnehmen Sie bitte den **NfL 2023-1-2700**

Quelle: DFS



NEU

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

OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN
Besser geht es aerodynamisch nicht.

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

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

KEIN VERNÄHEN
Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

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

Wollen auch Sie Ihre
Maschine umrüsten?
Dann kontaktieren Sie uns!

ZULASSUNG ERTEILT
für **ROBIN, JODEL, PIPER**

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



DAeC-News

Flugplätze in Schutzgebieten



▲ Foto: Webcam EDVL

Der DAeC bietet auf seiner Homepage eine neue Plattform für Luftsportvereine, deren Flugplatz an bzw. in einem Schutzgebiet liegt. Im Portrait der jeweiligen Flugplätze wird über die Erfahrungen, den Umgang und das Verhältnis mit und zu den Naturschutzvertretern, eigene am Flugplatz etablierte Natur- und Umweltschutzmaßnahmen und vorkommende Pflanzen- und Tierarten berichtet. Durch diese Information soll eine Art „Hilfe zur Selbsthilfe“ für andere betroffene Flugplätze geschaffen werden. Den Anfang macht der Sonderlandeplatz Hölleberg (EDVL). <https://www.daec.de/fachbereiche/umwelt-natur/flugplaetze-in-schutzgebieten/> Weitere Infos bei Karsten Schröder, Referent für Technik und Umwelt im DAeC k.schroeder@daec.de

Wechsel im Bundesausschuss Frauen und Familie (BAFF) des DAeC



Dr. Sybille Krummacher (links) wurde auf der letzten Tagung des Ausschusses einstimmig zur Nachfolgerin der scheidenden langjährigen Vorsitzenden Sabine Theis (rechts) gewählt. Die Segelfliegerin des LV Aachen ist vielen Luftsportlerinnen bereits bestens bekannt: Sie ist die Vorsitzende des Ausschusses für Gender und alle Fragen der Gleichstellung des AEROCLUB | NRW. Ebenfalls neu gewählt wurde ihre Stellvertreterin Elisabeth Sophia Landsteiner aus Bad Bocklet. Sabine Theis hatte ihr Amt aus beruflichen Gründen zur Verfügung gestellt. Der BAFF vertritt die Interessen der weiblichen Mitglieder des Verbandes und setzt sich für einen familienfreundlichen Luftsport ein. Er ist an die Satzung des DAeC gebunden und erreichbar unter: baff@daec.d **red**

Die richtige Flugvorbereitung

Was gehört zur richtigen Flugvorbereitung und wo finde ich die Informationen dazu?

Mike Morr, Referent für Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit hat ein Merkblatt erstellt, wie die Flugvorbereitung unter Berücksichtigung des gesetzlichen Rahmens durchgeführt wird. Fast alle benötigten Infos sind kostenfrei zu beziehen. Das Merkblatt kann hier abgerufen werden: <https://www.daec.de/fachbereiche/luftraum-flugsicherheit-betrieb/>



Sprachprüfung Level 6 via Zoom

Der DAeC bietet für seine Mitglieder die Möglichkeit an, die von der ICAO geforderte Sprachprüfung für Level 6 (darin enthalten LP5 und LP4) in Englisch und/oder Deutsch über eine Internetplattform (ZOOM) bequem von zu Hause zu absolvieren. Interessenten bitte bei m.morr@daec.de anmelden.



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF

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






Delta Zulu
Bessere Kommunikation
und mehr Sicherheit



Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

LuftSport Flugsicherheitspreis 2023

Initiative wird fortgesetzt

Bei der Erhöhung der Flugsicherheit ist noch viel Luft nach oben. Aus diesem Grund hat



LuftSport – ausgehend von einer Initiative von Harald Meyer und Jürgen Knüppel – im Jahr 2018 den LuftSport Flugsicherheitspreis ins Leben gerufen. Herausgebende Landesverbände und die Redaktion haben beschlossen, die Initiative zur Flugsicherheit auch in 2023 fortzusetzen.

Vereine, Personen und Gruppen sind aufgefordert, ihre Ideen bis zum 31.12. 2023 einzureichen. Gefragt sind alle Maßnahmen, die geeignet sind die Sicherheit im Luftsport zu erhöhen. Dies gilt ausdrücklich für alle Luftsportarten und auch vermeintlich kleinere Maßnahmen, Ideen, Aktionen, Ausstattungen und Verfahren. Bitte die Bewerbung in einem Text von maximal 2.000 Zeichen zusammenfassen. Falls erforderlich, weitergehende Dokumente oder Fotos hinzufügen. Die Bewerbung im Wortlaut und alle Anlagen werden auf www.luftsportmagazin.de veröffentlicht. Die Jury, bestehend aus Flugsicherheitsexperten und Redaktionsmitgliedern, beurteilt die Einsendungen nach einem Kriterienkatalog und wählt Gewinner und Preisträger. Auch in diesem Jahr gibt es Geldpreise und Urkunden.

Aus der Redaktion

Nfl I-72/83 zum Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen noch gültig

LuftSport hatte in der Ausgabe August/September 2021 darüber berichtet, dass die angepassten ICAO-Standards zum Rescue and Firefighting (RFF) verabschiedet wurden und das zuständige BMVI (heute BMVD) die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen Nfl I 72/83 zum 03. November 2022 zurückziehen wird. Das ist bislang jedoch nicht erfolgt. BMDV-Sprecher Florian Druckenthauer teilte jetzt dazu auf Anfrage mit, dass in Kürze mit dem Vorliegen neuer Regelungen gerechnet wird. Sobald wir neue Informationen zu der neuen Regelung und deren Auswirkung auf die Landeplätze haben, werden wir darüber berichten. **RH**

Redaktioneller Hinweis – Korrektur

In der letzten Ausgabe haben wir in der Rubrik „Flieg mal hin“ den Flugplatz Rotenburg (Wümme) vorgestellt. Ein aufmerksamer Leser wies uns jetzt darauf hin, dass die Angaben zum AIS falsch sind. Zuständig ist AIS C auf dem DFS-Campus in Langen. Wir bitten den Fehler zu entschuldigen. **RH**

PERSONEN RETTUNGSFALLSCHIRME

JUNKERS



NOCH FRAGEN?

+49 (0) 92 21 / 54 44



Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach



info@junkers-profly.de



junkers24.de

Termine 2023

(Alle Angaben ohne Gewähr)

Termin	Veranstaltung	Flugplatz	ICAO	Kontakt
19.–22. April	AERO 2023	Friedrichshafen	EDNY	www.aero-expo.de
1. Mai	Tag der offenen Tür	Bohmte-Bad Essen	EDXD	www.lsv-wittlage.de
6.–7. Mai	Saumagen Fly-In mit Aeropraktreffen	Bad Dürkheim	EDRF	www.edrf.de
17.–21. Mai	DM Motorkunstflug Lauterbach Looped	Lauterbach	EDFT	www.kunstflugverband.de/wettbewerbe/
18.–21. Mai	32. UL-Deutsche Meisterschaft	Bad Saulgau	EDTU	ultraleichtflug.blogspot.com
27. Mai	2. BBQ Fly-In	Soest-Bad Sassendorf	EDLZ	https://www.flugplatz-soest.de/
27.–29. Mai	Tag der offenen Tür	Ailertchen	EDGA	www.fsv-ailertchen.de
31. Mai–4. Juni	Deutschland-Flug	Eisenach-Kindel	EDGE	navigationsflug.de/events/df2023
4. Juni	Waffel Fly-In	Schmallenberg-Rennefeld	EDKR	www.rennfeld.de/waffel-fly-in
9.–11. Juni	Flugplatzkerb Gelnhausen	Gelnhausen	EDFG	www.flugplatzkerb-gelnhausen.de/
15.–18. Juni	Glasflügel-Treffen	Tannheim	EDMT	www.glasfluegel.net
17.–18. Juni	Dolkosh	Dolmar	UL-Flugplatz Dolmar	https://flugschule-dolmar.de/events
18. Juni	Tag der offenen Tür	Rheine-Eschendorf	EDXE	https://edxe.de/
23.–25. Juni	Sommertreffen der OUV	Bad Dürkheim	EDRF	www.ouv.de/
30. Juni–02. Juli	Kiebitz-Treffen	Ebern/Sendelbach	EDQR	https://fsc-eborn.de/
30. Juni–02. Juli	40. Pipertreffen PA-18/J3	Celle-Arloh	EDVC	www.pipertreffen2023.de
8.–9. Juli	VL3-Treffen	Mainbullau	EDFU	www.edfu.de/
5. August	Fly-In	Föhr	EDXY	https://flugplatz-wyk.jimdofree.com/
5.–6. August	Tag der offenen Tür mit Modellflug	Ailertchen	EDGA	www.fsv-ailertchen.de
11.–13. August	Wildwest Fly-In	Pullmann City Harz	UL-Flugplatz Hasselfelde	www.pullmancityharz.de



Ihr Luftfahrtversicherer



Fliegen ist Ihre Leidenschaft, die aber auch mit Risiken verbunden ist. Daher sollten Sie vom Start bis zur Landung nichts dem Zufall überlassen. Als einer der führenden Luftfahrtversicherer wissen wir worauf es ankommt! – Für Privathalter, Flugschulen, Vereine, Piloten und auch für Oldtimer oder Experimentals bieten wir maßgeschneiderte Lösungen.

Wir versichern:

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

Spezialist für:

Unternehmer | Mediziner | Privatpersonen

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer

Unser Kombiprodukt **Flugzeug-Kasko-SB** umfasst Kasko-Selbstbeteiligung, Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung.
(weitere Informationen siehe QR Code)

**Von Piloten
– für Piloten**



AXA Bezirksdirektion Ketter & Schneider OHG
Max-Slevogt-Straße 2 – 67434 Neustadt

Tel.: 06321 / 39660 • agentur.ketter@axa.de
www.axa-betreuer.de/ketter-schneider

Erfahrungsbericht EASY CAMO

The image displays several screenshots of the EASY CAMO software interface. The top left shows a form for creating a new aircraft entry with fields for status, TM/LTA/Betreff, Bedingung, Ablauf, and Betroffenes Flugzeug / Bauteil. The top right shows a 'ToDo Liste' with columns for Name, Kennzeichen, and Ablauf in s. The bottom right shows an 'ARC Übersicht' table with columns for ARC Nr., Verl., BIP Nr., Kennzeichen, Flugzeugtyp, Ausstellungsdatum, Ablauf der Gültigkeit, Camo-Vertrag, Kunde, and Status.

Für diejenigen im Verein, die für die Verwaltung der Vereinsflugzeuge zuständig sind, ist es ein großes und mitunter zeitraubendes Thema: das Führen der L-Akten. Jedes Jahr müssen Betriebszeitenübersichten, LTA-/TM-Übersichten und meistens alle vier Jahre der Wägebericht erneuert werden. Johannes Kirstein vom LSV Schwabmünchen hat für das Magazin LuftSport die Software EASY CAMO getestet, hier sein Erfahrungsbericht:

Anwendungsmöglichkeiten: Mit dem Programm ist es möglich die Vereinsflugzeuge in Form einer elektronischen L-Akte zu verwalten. Über eine Aktualisierung der Betriebszeiten erhält man sofort die aktuelle Übersicht der Zeiten der eingebauten Komponenten. Mit diesen Zeiten zeigt einem das Programm automatisch die nächsten Arbeitsschritte der Wartungen, die neben den bereits veröffentlichten Wartungsangaben zu erledigen sind. Hier überzeugt mich das Programm EASY CAMO. Existieren zwei Flugzeuge desselben Typs, z. B. zwei LS4b, muss nur eine LTA/TM angelegt werden. Sie erscheint dann automatisch bei der anderen LS4b. Man muss nur noch die LTA/TM zu- oder abweisen und nicht mehr neu erstellen. Ein weiterer Vorteil: Wird eine LTA oder TM von den Admins des Softwarehersteller eingegeben und veröffentlicht, erscheint diese bei jedem Nutzer, der ein entsprechendes Flugzeug verwaltet. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine LTA/TM übersehen wird, ist somit geringer, da der dafür Verantwortliche automatisch per Mail informiert wird. Des Weiteren kann sich der Vorstand über den Status seiner Flugzeuge per Mail informieren lassen. Sollte ein Flugzeug aufgrund von abgelaufenen Komponenten unklar sein, wird zum Beispiel eine Mail versendet.

Der nächste große Vorteil ist der elektronische Wägebericht. Ich muss nur noch meine Flugzeuge wiegen und die Daten in das Formular eintragen. Das Programm errechnet die Schwerpunktlagen und füllt auch gleich den Rest des Formulars passend aus. Somit muss man nur noch das Dokument speichern und ausdrucken.

Es ist auch möglich, eine oder mehrere zusätzliche Aufgaben anzulegen, wie z. B. die Wartung an Flugzeugen durch eigene Maß-

nahmen zu ergänzen. Diese müssen nur einmalig eingegeben werden, im Anschluss können die Aufgaben allen anderen Flugzeugen zugewiesen werden.

Bedienung: Das Programm erscheint auf den ersten Blick altbacken, bietet jedoch den passenden Funktionsumfang. Die Entwickler legen keinen großen Wert auf das Design. Die Vorteile überwiegen jedoch. Das Programm ist auch für LTBs geeignet. Es ermöglicht eine einfache Weitergabe der elektronischen L-Akte an z. B. einen LTB oder Prüfer. Das kann Kosten sparen, da für eine Anlage neuer Flugzeuge in diesen Betrieben oft sehr viel Geld bezahlt werden muss. Das gilt auch bei Prüferwechsel. Leider muss man auch sagen, dass die Bedienung für die Anwender einer kleinen Schulung bedarf, die man jedoch ohne Mehrkosten erhält. Ein freigeschalteter Viewer, z. B. ein LTB oder ein Prüfer, benötigt keine Schulung.

Kosten: Die Kosten für einen Verein liegen bei einem Euro pro Flugzeug pro Monat.

Fazit: Im Verein bringt uns das Programm weiter. Die Vereinsarbeit kann dezentral von überall erledigt werden. Sollte das Ehrenamt an einen Nachfolger weitergegeben werden, geschieht dies sehr einfach, schnell und ohne Verlust von Daten. Ein weiteres Plus ist der Support, der ist spitze, administrative Arbeiten können an EASY CAMO beauftragt werden. Man bekommt schnell eine Antwort oder kann einfach anrufen, ein Testzugang ist jederzeit möglich. Ich kann dieses Programm wirklich empfehlen.

Text: Johannes Kirstein

OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZEN



ÜLS SEGELFLUGBEDARF



anemol
live wind indication



Flieg mal hin: Borkenberge EDLB

Ein Flugplatz mit langer historischer Vergangenheit



▲ Flugplatz Borkenberge, Foto: Hans-Joachim Benfer

Viele Piloten kommen auf einen Tankstop ►
Foto: Florian Weber



Im Städtedreieck Haltern-Dülmen-Lüdinghausen, idyllisch in einer Heidelandschaft und umringt von Naturschutzgebieten, liegt der Verkehrslandeplatz Borkenberge, dessen große historische Wurzeln bis in die frühen 1920er-Jahre zurückreichen

1929 wurde hier der erste westdeutsche Segelflugwettbewerb ausgerichtet. Nach der Sprengung des gesamten Flugplatzes durch die Nationalsozialisten 1945 gründete sich sechs Jahre später die Borkenberge-Gesellschaft neu. Ihr ist die Schaffung des heutigen Flugplatzes Borkenberge zu verdanken. Der Vorstand der Gesellschaft, die sich heute aus neun luftsporttreibenden Vereinen zusammensetzt (alle Mitglieder im DAeC), verwaltet den eigenen Flugplatz komplett ehrenamtlich selbst.

Der Verkehrslandeplatz Borkenberge (EDLB) ist für nahezu alle Luftsportarten zugelassen. Für den Motorflug steht eine Asphaltbahn mit einer Länge von 875 m zur Verfügung. Parallel dazu gibt es eine ebenfalls asphaltierte Startstrecke für den Segelflug-Flugzeugschleppbetrieb. Für den Windenstart stehen drei Schleppstrecken zur Verfügung.

Landesleistungsstützpunkt Segelflug NRW

Der Flugplatz Borkenberge ist Landesleistungsstützpunkt Segelflug NRW, der von ehrenamtlichen Trainern betreut wird. Er eignet sich ebenfalls als Startpunkt für längere Flüge im Segelflug. 1.000-km-Flüge sind bereits von Borkenberge aus durchgeführt worden. Fliegerlager sind in Borkenberge herzlich willkommen.

Ab Saisonbeginn steht eine emissionsfreie elektrische Segelflugstartwinde zur Verfügung. Auf dem Verkehrslandeplatz sind derzeit 52 Motorflugzeuge, 13 Ultraleichtflugzeuge, 4 Motorsegler sowie 64 Segelflugzeuge stationiert.

Deutschlandweit ist der Flugplatz Borkenberge für seine relativ günstigen Treibstoffpreise bekannt. Stammkunden sind teilweise in ganz Deutschland bis tief in den Süden verteilt, auch niederländische Stammkunden besuchen uns gerne zum Tanken und Pausemachen.

Die am Flugplatz Borkenberge beheimateten gewerblichen Betriebe runden die sehr gute Infrastruktur ab. Neben der Flugschule Airwork sind am Platz mehrere luftfahrttechnische Betriebe ange-



▲ Die Reichssegelflugschule wurde 1937 eröffnet

Piloteninfo Verkehrslandeplatz EDLB

Funk: 135,005 Borkenberge Info+ VDF Peiler

Platzhöhe: 158 ft über NN

RWY: 875 m x 15 m ASPH

RWY 07: LDA 721 m, TORA 619 m

RWY 25: LDA 619 m, TORA 719 m

Luftfahrzeuge:

LFZ bis 5700 kg MTOW (>2000 kg PPR), HEL, GLD(P),

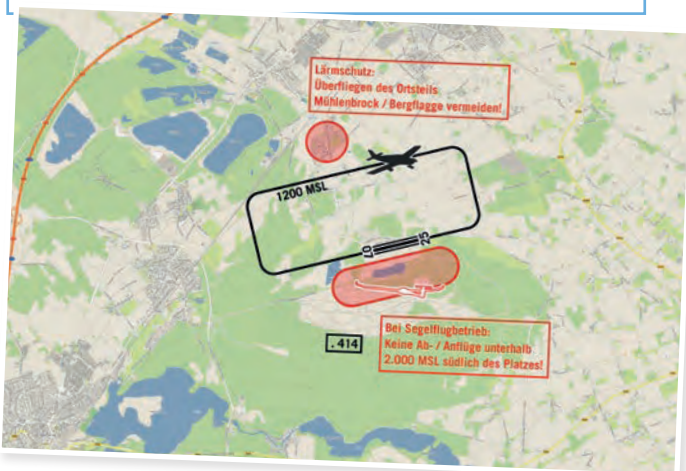
GLD, UL (PPR), Ballon (PPR), Modellflugzeuge (PPR)

Treibstoff: AVGAS 100LL, Super Plus 98 ROZ, DieselÖffnungszeiten: Sum: Mon-Fri: 0800-1800,

Sat, Sun+HOL 0700-1800

Win: 0900-ECET (UTC), übrige Zeit PPRKontakt Tower: 02594-3803, Fax 02594-88670Infos: www.borkenberge.de▲ **Burg Vischering**

© Kreis Coesfeld, Drohnenaufnahmen: Carsten Böggering



Dülmener Wildpferde ▶

© Münsterland e. V.

Foto: Philipp Fölting

▶ **Platzinfo**

Foto: Dr.Uwe Behrendt



siedelt, so zum Beispiel der LTB „Das Service Center“ Bernd Brand für Wartung, Reparatur und Instandhaltung von Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen. Für den Motorflug stehen der Luftfahrttechnische Service und Charter Wennemar Frye sowie der VLA Vincent Lammering Airservice zur Verfügung. Das Münsterland ist ein Fahrradparadies und die Landschaft rund um Borkenberge ein beliebtes Ausflugsziel. Zahlreiche Hotels in der Nähe des Flugplatzes laden ein, die Umgebung von Borken-

berge einmal länger zu erkunden. Ein Leihwagen am Platz ist über www.app2drive.com verfügbar.

Die Internetseite <https://borkenberge.com> informiert sowohl Piloten als auch fluginteressierte Personen über den Flugplatz Borkenberge.

Text: Jürgen Hahne

Der Autor:

Jürgen Hahne (73) ist Vorsitzender der Borkenberge-Gesellschaft. Er hat 1966 mit dem Segelflug angefangen und ist später auch Motorsegler und D-Klasse geflogen. Aus gesundheitlichen Gründen fliegt er heute nur noch als Gast mit.

**WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!**

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

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-1-Flugzeuge

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

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



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht

CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

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

Vereinsflieger: Wie wo was richtig eintragen – keine Hexerei!

Wir alle nutzen sie: die Online-Plattform vereinsflieger.de. Hier werden Mitglieder-, Flugzeug- und Lizenzsdaten gepflegt, Flüge eingetragen, Reservierungen getätigt und Abrechnungen erstellt. Die Software besitzt unzählige Funktionen, die so mancher Ehrenamtler kaum noch zu bändigen weiß. Um Unklarheiten wegen Flugeinträgen oder der für die Verbände und den Versand des Magazins LuftSport unerlässlichen Adresspflege zu beseitigen, hier ein paar Eingabetipps:

Das Magazin kommt nicht wie gewohnt an, obwohl die neue Adresse in der Eingabemaske „Mein Profil“ → Persönliche Daten → Bearbeiten aktualisiert wurde?

Die **Adresspflege** erfolgt bei den meisten Vereinen über das Mitglied selbst. Damit die korrekte Adresse auch beim Verband aktualisiert wird, ist ein nächster Schritt notwendig, für den man jedoch aus datenschutzrechtlichen Gründen spezielle Rechte benötigt. Diese Rechte haben meist die Vorstände. Zuvor muss allerdings geprüft werden, für welchen Verband der Abgleich erfolgen soll. Denn die Software unterstützt auch eine Mitgliedschaft in mehreren Verbänden (z. B. Landesverband und Monolufsportverband).



Nach der Auswahl des Verbandes einfach dort nach Unterschieden filtern und dann das jeweilige Mitglied durch Klicken auf den Stift bearbeiten:

Mitgliederabgleich - Landesverband Demoversion		Gemeldete Mitglieder (mit Unterschied in Name/Anschrift/Geburtsdag)	
Name (Verein)	Status im Verein	MitgliedsNr im Verein	Gemeldet im Verband
Breitenbach, Julia	Aktiv	SF	248 ✓ Ja
Franz, Stefan	Aktiv	SF	246 ✓ Ja
Muster, Manfred	Aktiv		252 ✓ Ja

Durch Klicken auf den entsprechenden Pfeil werden die Daten in den Verband übernommen bzw. dort aktualisiert.

Verein		Verband	
Titel	Dr.	<	>
Name	Muster, Manfred	<	Mustermann, Eberhard
Straße	Hauptstr. 18	<	
Land	Deutschland	<	Deutschland
Plz, Ort	60306, Frankfurt	<	
Telefon	+49 69 789456	<	
Mobil	+49 172 123456	<	

Sieht der Verband alle meine Mitgliedsdaten?

Nein. Der Verband nutzt eine eigene Mitgliederdatenbank. Dort sind nur die Daten gespeichert, die mit der Meldung des Mitglieds an den Verband übermittelt werden. Wird jedoch ein Mitglied zusätzlich als Flugschüler oder Fluglehrer an den Verband gemeldet (im Rahmen der Verbands-ATO), so hat der Verband

Einsicht in die Lizenz- und Ausbildungsdaten des Mitglieds. Dies ist für die Aufsicht im Rahmen der ATO erforderlich. Umgekehrt kann der Verband in **lsvplus.de** Mitgliedermerkmale (z. B. Zeitungsabo, Übungsleiterausweise, Versicherungen) definieren, die im **vereinsflieger.de** angezeigt werden. Diese sind nur teilweise durch den Verein im Rahmen der Mitgliedermeldung änderbar (z. B. Versicherung o. ä.). Das legt der Verband individuell fest.

Unterschiedliche Daten in Verein und Verband können durch den Verein durch Pfeiltasten zum oder aus dem Verband korrigiert werden.

Flugarten: Auch bei der Eingabe von Flügen sind wichtige Punkte zu beachten. Vor allem die Auswahl der richtigen Flugart und der korrekten Abrechnungsart sind für die nachlaufenden Prüfungen und Abrechnungen wichtig.

Für die Dokumentation der Flugzeiten und Starts zur Aufrechterhaltung der in der Lizenz dokumentierten Rechte sind unterschiedliche Flugarten verantwortlich. Die korrekte Eingabe der Flugart spiegelt sich in der Übersicht bei Mein Trainingsstand/Lizenzstand → Details → Mein Trainingsstand wider.

Ü – Auffrischungsschulung

Lizenzrechtlich vorgeschriebene Flüge mit Fluglehrer müssen als Auffrischungsschulung markiert werden.

S – Schulflug

Ein Schulflug ist ein normaler Übungsflug im Rahmen des Lizenzserwerbs.

C – Checkflug

Hier handelt es sich um Übungsflüge von Scheininhabern, die nicht behördlich angeordnet sind. Sie können vom Halter/Verband gefordert sein oder vom Piloten erbeten werden, z. B. zur Nachschulung bei Unsicherheiten oder Leistungskontrollen nach Flugpausen.

Flüge eines Lizenz-Piloten unter Aufsicht eines Fluglehrers (z. B. um die erforderlichen Stunden und Starts zu erlangen) können hier ebenso eingegeben werden.

B – Befähigungsüberprüfung

Wenn die laufende Flugerfahrung nicht ausreichend ist oder eine Klassenberechtigung erneuert oder verlängert werden soll, dann muss eine Befähigungsüberprüfung mit einem staatlich anerkannten Prüfer abgelegt werden. Diese Flugart muss auch beim Erwerb einer Lizenz oder Klassenberechtigung verwendet werden.

Flüge mit der Flugart Ü oder B werden auch für die Erfüllung der Voraussetzungen nach SFCL.160(e) angerechnet (3 Starts in 90 Tagen für Gastflüge).

Die Flugzeiten und Starts in den o. g. Flugarten zählen für den Fluglehrer/Prüfer immer als PIC-Zeit, für den Schüler/Prüfling/Lizenz-Piloten immer als Dual-Zeit. Was bedeutet Dual-Zeit? Das ist die Zeit bei doppelsitzigen Flügen, bei denen der Pilot durch einen Fluglehrer oder Prüfer geschult, geprüft oder überprüft wird. Also z. B. der klassische Schulflug eines Flugschülers, der Prüfungsflug oder der zweijährliche Übungsflug mit Fluglehrer für Scheininhaber.

N – Privatflug

Dies sind die meisten Flüge im Verein, egal ob mit Vereinsgerät oder privaten Fluggeräten, bei denen weder eine Schulung noch eine andere spezielle Flugart vorliegt.

Es können auch eigene Flugarten definiert werden, wenn dies erforderlich erscheint. Beispielsweise kann für die Ausbildung zum Kunstflug eine separate Flugart „Ausbildung Kunstflug“ eingerichtet werden. Dabei ist darauf zu achten, dass das Häkchen bei „Schulung“ gesetzt wird.

Abrechnung

Abrechnungstechnisch werden die meisten Flüge auf den Piloten abgerechnet.

Im Fall von **Werkstattflügen** übernehmen die meisten Vereine die Kosten anteilig oder ganz. Je nach Vereinssatzung nutzt der Pilot hier entweder die Einstellung → Abrechnung „Keine“ oder der Verein hinterlegt bei dem Fluggebührendatensatz mit Flugart Werkstattflug 0.00 Euro bzw. die festgelegten Kosten.

Die häufigsten Fehlerursachen bei der Flugdatenerfassung sind **nicht korrekt eingetragene Flugzeugkennzeichen und Mitglieder-namen**. Dadurch werden diese nicht den im System hinterlegten Flugzeugpreisen und im Mitgliederstamm enthaltenen Personen zugeordnet und erzeugen beim Versuch der Abrechnung Fehlermeldungen.

Weitere und ausführlichere Eingabe-Tipps finden Sie auf unserer Homepage (siehe QR-Code) und auf Facebook in der Gruppe „Tipps und Tricks zu vereinsflieger.de“ bzw. unter <https://www.facebook.com/groups/469464345048667>. Bei Fragen hilft auch die Hotline weiter.

Der LSV RLP plant, bei Interesse eine Schulung für Funktionsträger zur Bedienung des Vereinsfliegers anzubieten. Infos unter info@lsvrp.de

Text: Frank Bender/Jan Braune/red.



◀ Weitere Tipps finden Sie hier



▲ Die Software besitzt bereits jetzt unzählige Funktionen

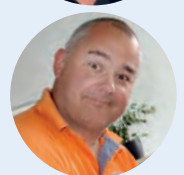
Die Software besitzt bereits schon jetzt unzählige Funktionen, die so mancher Ehrenamtler kaum noch zu bändigen weiß. Das Team entwickelt ständig weiter, auch wenn das auf den ersten Blick nicht immer sichtbar ist. Die Pflege der Serversoftware und die Anpassungen an aktuelle Entwicklungen (Stichwort Datensicherheit, Server-Software-Updates usw.) erfordern ein Höchstmaß an Programmieraufwand. Deshalb ist leider nicht jeder Wunsch hinsichtlich einer Erweiterung kurzfristig umsetzbar.

Die Autoren:

Frank Bender (60, Segelfliegergruppe Steinkopf-Pohlheim) ist der „Papa“ und Gründer von **Vereinsflieger.de**.



Jan Braune (51, Segelfliegerclub Magdeburg) ist seit 2018 der direkte Ansprechpartner im Support/der Kundenbetreuung. Beide sind ehrenamtlich in verschiedenen Funktionen tätig.



www.anschau.de

Seit über 50 Jahren
der Spezialist im Anhängerbau



Schwingachse



ANSCHAU TECHNIK GMBH

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



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Das Personal des Luftsportgeräte-Büros und die Zuständigkeitsbereiche

Auf dieser Seite möchten wir einen Überblick über die Zuständigkeitsbereiche im DAeC-Luftsportgeräte-Büro in der öffentlichen Verwaltung der hoheitlich übertragenen Aufgaben durch das Bundesverkehrsministerium geben.



Ausbildung und Lizenzen

- Jürgen Pechmann: j.pechmann@daec.de; 0531 23540-61 (UL-Ausbildungsrichtlinien und -handbuch, Flugschulen und Fluglehrerlehrgänge, Theorie- und Praxisprüfungen, Ausbildungsberichte)
- Bettina Bergstedt: b.bergstedt@daec.de; 0531 23540-60 (UL-Lizenzen, Ausweise und Beauftragung für Großmodelle, Online-Bestellungen, Ausbildungsmeldungen)
- Stephanie Ullrich: s.ullrich@daec.de; 0531 23540-63 (Lizenzen für Sprungfallschirme und UL, Vereinsflieger und LSVplus, Ausbildungsmeldungen)

Technik

- Michael Bätz: m.baetz@daec.de; 0531 23540-68 (UL-Musterprüfungen und Lufttüchtigkeitsüberprüfungen)
- Christian Spintig: c.spintig@daec.de; 0531 23540-64 (UL-Zulassungen, Jahresnachprüfungen, Prüfer Klasse 5)

Buchhaltung

- Simone Geisler: s.geisler@daec.de; 0531 23540-67 (Rechnungswesen)



▲ Von links: Jürgen Pechmann, Bettina Bergstedt, Stephanie Ullrich, Michael Bätz, Christian Spintig, Frank Einführer
Foto: Christian Mannsbart

Allgemeine Büroadressen

Die allgemeinen Büroadressen stellen Vertretungen bei Abwesenheit einzelner Mitarbeiter/-innen sicher, da E-Mails an Mitarbeiteradressen nicht weitergeleitet werden. Daher ist es vorteilhaft wichtige und eilige E-Mails hierhin zu senden:

Zentrale: lsqb@daec.de

Ausbildungsmeldungen: ausbildungsmeldung@daec.de (oder über LSVplus)

Lizenzen: lizenzen@daec.de

Lehrgänge und Ausbildung Technik: lehrgang@daec.de

Achtung neue Faxnummer: 0531 23540-11

Internet: <https://lsqb.daec.de/>

Frank Einführer,
Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC

32. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen

Die 32. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen findet in diesem Jahr auf dem Flugplatz Saulgau EDTU vom 18. bis 21. Mai 2023 statt. Die Wettbewerbe – wie Navigationsflüge, Ziellandungen und Kurzstarts – orientieren sich an den internationalen Regeln wie sie auch für Europa- und Weltmeisterschaften (UL-EM, UL-WM) Anwendung finden. Wer sich bei der UL-DM gut aufgehoben und durch die Aufgaben fliegerisch herausgefordert fühlt, ist gerne in jedem Jahr willkommen um sich national mit vielen Fliegerfreunden aus Deutschland zu messen. Die ersten drei Sieger einer Klasse sind automatisch für die UL-EM und UL-WM im laufenden und für die UL-DM im folgenden Jahr qualifiziert. Die Verbände übernehmen das Startgeld für die Teilnehmer bei der Teilnahme an einem internationalen UL-Wettbewerb. Veranstaltet wird die UL-DM von der Bundeskommission Ultraleichtflug des Deutschen Aeroclubs e. V. (DAeC) und dem Deutschen Ultraleichtflugverband e. V. (DULV). Details und Informationen sowie die Ausschreibung und Anmeldung sind auf der Webseite des DAeC <https://www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/wettbewerbe/> zu finden.



Weitere Auskunft erteilt der Wettbewerbsdirektor Michael Kania gerne per E-Mail unter ultraleichtflug@online.de. Anmelde-schluss zur Deutschen UL-Meisterschaft ist der 14. April 2023. Um zusätzliche Anreize zur Teilnahme zu schaffen, wurden die Regeln geändert. Fluglehrer können mit beliebig vielen Flugschülern außerhalb der Wertung mitmachen, wobei sich die Schüler bei den Aufgaben abwechseln können. Diesen Teams wird die Meldegebühr erlassen, sofern die Flugschule beim DAeC oder DULV gemeldet ist.

Liebe Luftsportbegeisterte, liebe Jugend,

die Tage werden wieder länger und man überlegt sich gute Vorsätze für das neue Jahr. Ein Vorsatz könnte die Mitgliedergewinnung und damit die Sicherung des Nachwuchses für unseren Luftsport sein. Die richtige Frage an die Menschen, die uns am Flugplatzzaun stehend beim Flugbetrieb zuschauen, ist entscheidend.

Dazu mal ein Beispiel von einem jugendlichen Menschen, der gerne fliegen lernen möchte. Die von der Wunschrichtung ihres Kindes überraschten Eltern beschließen, sich das erstmal selbst real anzuschauen, um für sich das richtige Votum treffen zu können. Die Eltern stimmten sich ab, wer von ihnen einmal mitfliegen soll, und standen so am kommenden Wochenende am Flugplatzzaun. Auf die Anfrage eines Vereinsmitglieds, wer gerne mal mitfliegen möchte, meldete sich nur das eine Elternteil, obwohl es selbst größten Respekt vor dem Fliegen hatte, und ging daher mit leicht schlotternden Knien zum Flugzeug. Nach dem Gastflug standen diesem Elternteil kleine Schweißperlen auf der Stirn und es wollte ohne Worte jetzt nur noch nach Hause. Der Wunsch ihres Kindes nach dem neuen Hobby und dem Erlernen des Fliegens wurde einstimmig und klar von den Eltern abgelehnt. Im Luftsportverein stufte man diesen Gastflug positiv ein.

Wenn Gäste am Flugplatzzaun stehen, stelle ich daher immer die Frage, wer denn von ihnen gerne fliegen lernen möchte. Im vorherigen Beispiel hätten sich das eine Elternteil und der jugendliche Mensch gemeldet. Nach dem Gastflug wäre das eine Elternteil wieder mit kleinen Schweißperlen auf der Stirn schnell zum Flugplatzzaun gelaufen, aber die Bitte, den jugendlichen Menschen auch einmal mitfliegen zu lassen, wäre dann positiv beschieden worden. Nach dessen Flug sehen die Eltern ihr Kind strahlend vor Glück mit großen leuchtenden Augen und fröhlichem Lächeln auf sie zukommen und sind sich daher einig, dass dieses Hobby

für ihr Kind gut ist. Somit hat der Luftsportverein neben dem einen Gastflug auch noch ein weiteres Mitglied gewonnen.

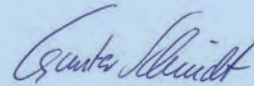
Sehr oft wurde mir diese Frage damit beantwortet, dass keiner fliegen lernen möchte, dafür aber alle aus der Runde einmal einen Gastflug machen wollten. Meine Erfahrungen haben das immer wieder bestätigt, die Anzahl der Gastflüge stieg damit spürbar an.

Übrigens ist der Luftsport eines der ganz wenigen Hobbys, die man ein ganzes Wochenende machen kann. Diese Option ist ein besonders positiver Aspekt, zumal man dieses Hobby draußen an der frischen Luft gemeinsam mit anderen Menschen betreibt! Ein Hobby das ganze Wochenende ausüben zu können, ist ein massiver Vorteil und keineswegs ein Nachteil.

Das Thema Mitgliedergewinnung wird regelmäßig bei den PR-Workshops beleuchtet und im Laufe des Jahres 2023 werden wir es bei den virtuellen Lean Coffees PR thematisieren. Wer in diesem Jahr dazu als Referent:in beim Workshop oder Lean Coffee aus seiner Vereinspraxis berichtet möchte, meldet sich bitte per Mail unter redaktion@aeroclub-nrw.de



Euer
Gunter



Gunter Schmidt
Vizepräsident Kommunikation und Marketing

INHALT

VERBAND

Editorial	15
Termine	16
Rückblick Verbandstag 2022	33
Virtual Offline Contest (VOC23)	33
NRW-Sportplakette für M. Podworny	34
Sexualisierte Grenzüberschreitungen	34
Gewaltprävention	35
Wir trauern um Sigi Baumgartl	36
NRW aktiv	37
Eure Ansprechpartner:innen	38
Impressum	38

AUSBILDUNG

Ziel SPL-FI	22
-------------	----

AUS DEN VEREINEN

Ehrenplaketten in Silber verliehen	31
Du fliegst zu wenig	31

JUGEND, NRW BEWEGT

Jugendvergleichsfliegen NRW 2022	26
Zu Besuch bei Silvia	28
LSJ-Tag und Wintertreffen 2022	28
KJP-Fördermittel 2023	29
NRW bewegt seine KINDER!	29

FALLSCHIRMSPORT

Nachwuchskader Canopy Piloting	23
Tobi Koch im Interview	24

FRAUEN IM LUFTSPORT

Resilienz-Workshop	29
--------------------	----

MODELLFLUG

Trainer-C-Seminar	24
Ergebnisse Modellfliegertagung NRW	26

SEGELFLUG

Trainerfortbildung	17
Förderung des Breitensports	18
Sebastian Heßner im Interview	20
Wolli Beyer im Interview	21

TECHNIK

Bespannungsworkshop	32
---------------------	----

TERMINE 2023

Datum	Veranstaltung	Ort/Zeit
VERBAND		
01.01. – 31.12.2023	Virtual Offline Contest 23 (VOC23)	Condorsoaring.com
26.11.2023	Verbandstag	N. N.
AUSBILDUNG Ansprechpartner: Hermann-J. Hante, hante@aeroclub-nrw.de		
24.03. – 07.04.2023	SPL-FI-Lehrgang 1	Oerlinghausen
08.09. – 22.09.2023	SPL-FI-Lehrgang 2	Oerlinghausen
Termin kommt noch	PPL-A-FI-Lehrgang 1	Rennefeld
FRAUEN IM LUFTSPORT Ansprechpartnerin: Sybille Krummacher, gender@aeroclub-nrw.de		
23.02.2023	Virtuelles Lean Coffee	Online
04.03. – 05.03.2023	Workshop: Fliegen, Familie, Fulltime-Job	Oerlinghausen
26.04.2023	Virtuelles Lean Coffee	Online
26.06.2023	Virtuelles Lean Coffee	Online
25.10.2023	Virtuelles Lean Coffee	Online
KOMMUNIKATION UND MARKETING Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, blobel@aeroclub-nrw.de		
28.02.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
28.03.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
28.04.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
30.05.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
25.07.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
29.08.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
26.09.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
24.10.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
11.11.2023	PR-Workshop	N. N., 10-17 Uhr
28.11.2023	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de		
02.06.-04.06.2023	SG38-Fliegen	Wasserkuppe
07.06.-11.06.2023	Streckenfluglehrgang	Oerlinghausen
11.08.-13.08.2023	AIRLEBNIS.NRW	Leverkusen
08.09.-10.09.2023	Jugendvergleichsfliegen NRW	Wesel
N.N.	Jugendleiterlehrgang 2023/2024	N. N.
MOTORFLUG, ULTRALEICHTFLUG Ansprechpartner: Volker Engelmann, engelmann.daec@gmx.de		
02.06.-12.06.2023	Sommertour 2023	Südeuropa
04.08.-06.08.2023	UL-Infotage NRW	N.N.
N.N.	Fly-In NRW	N.N.

Trainerfortbildung – ein konstruktiver Workshop!



▲ Diskussion des Trainingskonzepts, v. l.: Uwe Benkens, Ulrich Schulze, Carsten Richarz, Michael Breitbach



▲ v. l.: Thomas Dahmann, Gundula Goecke, Frank Beckmann



▲ v. l.: Dirk Landmesser, Rainer Schmadel



▲ v. l.: Alexander Swagemakers, Sebastian Ton

Am Sonntag, 27.11.2022 hat im Zeitraum von 10–17 Uhr die NRW-Trainerfortbildung stattgefunden. Nach zwei Jahren Abstinenz konnten wir wieder zusammenkommen. Vielen Dank an der Stelle schon mal für den gastgebenden Verein LSC Hamm für die Bereitstellung der Räumlichkeiten!

Nachdem wir uns die letzten beiden Jahre eher rein fachlichen Themen im digitalen Gewand der Veranstaltung gewidmet haben und somit auch unseren Trainernachwuchs zu Ende ausbilden konnten, hat die Maßnahme in diesem Jahr einen ganz anderen Charakter bekommen. Die Inhalte wurden weniger als Vorträge vermittelt, sondern es wurden verschiedene Workshop-Methoden angewendet, um in einen Arbeitsmodus zu kommen, Inhalte erarbeiten zu können und unser Trainingskonzept zu überarbeiten. Im ersten Schritt wurden die Inhalte des „Handbuchs zum Strecken-Segelflug-Training“ vorgestellt. Eine erste Version dieses Handbuchs wurde von unserem Bundestrainer Wolli Beyer auf dem Deutschen Segelfliegerstag vorgestellt und soll zukünftig als bundeseinheitliche Rahmentrainingskonzeption dienen. Bereits hierbei kamen gute Ideen zutage wie z. B. einen verantwortlichen Trainer zu berufen, der sich dem Talentscouting widmet und über die Saison die Online-Plattformen wie OLC und WeGlide analysiert. Diskutierte Inhalte der Trainingsrahmenkonzeption aus dem Kapitel 7 „Talente“:

- Talentansatz, Organisation von Talentsuche, -auswahl und -förderung in Zusammenarbeit mit den Landesverbänden und Landestrainern
- Talentsuche und Talentförderung im Segelflugverein
- Talentsuche, -auswahl und -förderung auf Verbandsebene
- D-Kader-Treffen
- Trainingslager
- Betreuung während der Saison – Trainer-Athlet-Interaktion/-Beziehung

Im zweiten Schritt wurden die Inhalte der Rahmentrainingskonzeption diskutiert mit dem Fokus darauf, inwiefern die dargelegten Inhalte in NRW umgesetzt werden können. Ziel war hier die

Identifizierung der erforderlichen Ressourcen (Trainer, Flugzeuge, Flugplätze, Finanzen), die zur Umsetzung der beschriebenen Elemente erforderlich sind. Ebenfalls beinhaltete der Workshop ein Brainstorming zu potenziellen Trainingsmaßnahmen mit dem Ziel der Anpassung des Trainingskonzept NRW. Als besonders wichtig hat sich dabei herausgestellt, dass ein bestehendes Konzept nicht einfach gegen ein neues Konzept ausgetauscht werden kann. Das Trainingskonzept muss von der Basis her wachsen und basiert auf der individuellen Identifikation der Trainer mit den Maßnahmen.

Folgende Maßnahmen sollen implementiert werden:

- Talentscout hält während der Saison Ausschau nach neuen Talenten
- Zielgespräche Trainer-D-Kader sollen am Anfang und Ende der Saison durchgeführt werden
- D-Kader-Treffen sollen sowohl digital als auch in Präsenz stattfinden

Im dritten Schritt haben wir uns darauf konzentriert, die bisherigen Maßnahmen im Rahmen eines World Cafés auf den Prüfstand zu stellen und in wechselnden Gruppen kontrovers zu diskutieren. Ziel war es hier ein Verständnis bei jedem Trainer für die einzelnen Maßnahmen zu schärfen und diese in einen Zusammenhang zu stellen. Hierbei konnten viele Aspekte ausgetauscht werden und somit die einzelnen Maßnahmen optimiert werden. Grundsätzlich wurde von der breiten Basis der Trainer festgestellt, dass wir mit unseren drei praktischen Trainingsmaßnahmen schon sehr gut aufgestellt sind. Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- LSJ-Streckenflugehrgang: Sichtungsmäßnahme für Nachwuchspiloten, die nach dem Scheinerhalt in die Überlandfliegerei einsteigen oder ihre bisherigen Kenntnisse ausbauen wollen. Wir adressieren damit die Problematik des „Scheinlochs“, wodurch viele Scheinneulinge wegen mangelnder Betreuung und Angebote in ihren Heimatvereinen die Fliegerei wieder aufgeben.
- Landeskader Training: Nachwuchspiloten, die bereits auf sich

aufmerksam gemacht haben und im Landeskader gelistet sind, werden mit einem frühen Saisonstart in Südfrankreich bereits im Frühjahr auf einen guten Trainingsstand gebracht, um eine gute Basis für die anstehenden Wettbewerbe und Meisterschaften zu bilden.

- Wettbewerbstraining: Ein Trainingslager, das sich an Nachwuchspiloten richtet, die sich gezielt auf die Wettbewerbsfliegerei vorbereiten möchten. Angesprochen sind hier nicht nur Landeskadermitglieder, sondern auch diejenigen, die es werden möchten.

Alles in allem war die Veranstaltung sehr kurzweilig und konstruktiv. Alle waren verwundert wie schnell die Zeit vergeht, trotz Arbeitsmodus.

Ich wünsche allen einen guten Start in eine unfallfreie Saison 2023!

Sebastian Heßner, Landestrainer Segelflug NRW

Termine 2023

- 18.03. – 01.04. D-Kader: Training in Puimoisson
- 17.05. – 21.05. Wettbewerbstraining in Leverkusen
- 07.06. – 11.06. LSJ-Streckenfluglehrgang in Oerlinghausen



Förderung des Breitensports

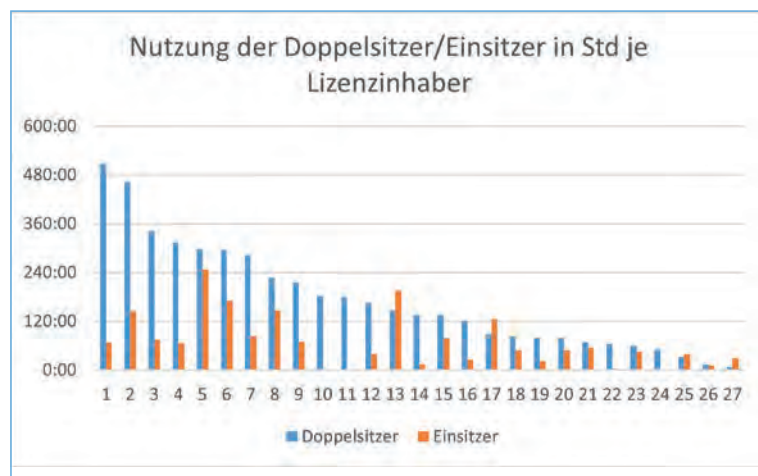
Streckensegelflug mit Doppelsitzern in NRW

2017 wird durch Dr. S. Baumgartl (Sigi) auf dem Segelflugforum NRW der Vortrag „Didaktik zum Streckensegelflug – Initiative für den Breitensport“¹ gehalten. Im Jahr darauf hat Sigi den Artikel „Der Nutzen des Doppelsitzers in den Luftsportvereinen und als Basis für den Segelflugbreitensport“ veröffentlicht.²

Beiden Veröffentlichungen liegen umfangreiche Untersuchungen und Befragungen zugrunde, in denen festgestellt wurde, wie wichtig und nutzbringend die Doppelsitzer für unseren Flugsport und unsere Vereine sowie deren Mitglieder sind.

Hieraus hat sich die Initiative Breitensport als Streckenflug für viele entwickelt. Gestartet mit 17 teilnehmenden Vereinen im Jahr 2017, hat sich die Anzahl der teilnehmenden Vereine im letzten Jahr auf 27 erhöht.

Die drei Erstplatzierten, der FSV Oberhausen Duisburg e. V., der Herforder Verein für Luftfahrt e. V. und die Fliegergruppe an der RWTH Aachen e. V., haben die Doppelsitzer hierbei besonders effektiv für die Vereinsmitglieder und den Breitensport genutzt. Die Scheininhaber dieser drei Vereine haben im Durchschnitt mehr als 10 bis 20 Std. Überlandflug mit den doppelsitzigen Segelflugzeugen in der Luft verbracht.

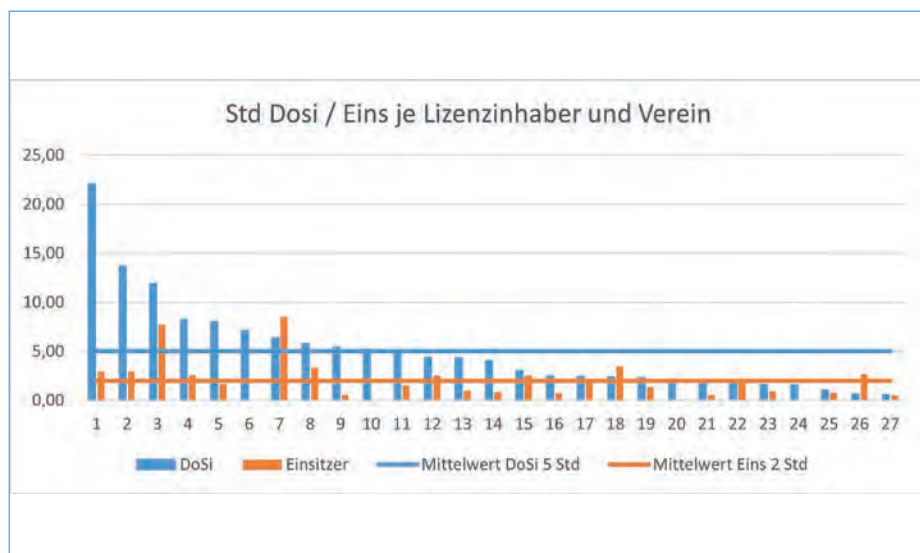


Auch die Auslastung der doppelsitzigen Segelflugzeuge im Überlandflug hat im Regelfall in den Vereinen einen erheblich höheren Wert als die der Einsitzer.

Seit 2018 wird diese Form des Breitensports durch die Segelflugkommission mit zuletzt 9000 Euro im Jahr gefördert. Als Kriterium zur Förderung hat sich die Anzahl der Überlandflugstunden mit den Doppelsitzern des Vereins bewährt. Die Überlandflug-

stunden sind hierbei definiert als Streckensegelflug mit mehr als 100 Punkten im OLC/WeGlide. Um die Auswertung zu vereinfachen, sollen ab 2023 nur noch die in WeGlide gemeldeten Flüge berücksichtigt werden, dem Portal, auf dem auch der Breitensportwettbewerb DMSt ausgetragen wird. Denn die Vielzahl der Portale OLC, WeGlide, online european gliding contest, um nur einige wenige zu nennen, erschwert es allen Beteiligten bei der Auswertung, alle Flüge genau einmal zu melden, dabei aber auch keinen Flug zu vergessen.

Insgesamt haben die Piloten mehr als 4600 Flugstunden in den Doppelsitzern beim Überlandfliegen verbracht. Im Durchschnitt hat jedes Vereinsmitglied



Vereinsname	Preisgeld in €	Platz
FSV Oberhausen Duisburg e. V.	761,53 €	1
Herforder Verein für Luftfahrt e. V.	599,80 €	2
Fliegergruppe an der RWTH Aachen e. V.	560,13 €	3
Luftsport-Club Dümpel e. V.	465,42 €	4
Segelfluggruppe Wenningfeld e. V.	459,78 €	5
LSV Herne Wanne-Eickel	433,07 €	6
Kölner Segelflieger e. V.	409,93 €	7
Luftsportverein Aachen e. V.	390,38 €	8
LSV Hegenscheid	377,94 €	9
Luftsportvereinigung Meschede e. V.	369,51 €	10
Segelflugverein Oerlinghausen	355,01 €	11
PSV Köln Abteilung Luftsport	340,71 €	12
Luftsportverein Dinslaken Bottrop	338,68 €	13
LSV Egge e. V.	326,77 €	14
aeroclub bonn-hangelar e. V.	282,56 €	15
Aero Club Bad Oeynhausen-Löhne e. V.	257,12 €	16
LSG Lippe-Südost e. V.	253,76 €	17
Düsseldorfer Aero-Klub e. V.	253,34 €	18
LSC-Erftland e. V.	247,43 €	19
LSG-Beckum-Oelde-Ahlen	240,72 €	20
LSV Hünsborn e. V.	226,35 €	21
Luftsportclub Castrop-Rauxel e. V.	216,17 €	22
LSV Sauerland e. V.	204,97 €	23
Luftsportclub Hamm e. V.	202,39 €	24
LSC Oeventrop e. V.	167,73 €	25
AKAFlieg Köln e. V.	131,10 €	26
Luftsportverein Unna-Schwerte e. V.	127,71 €	27

etwas über 5 Std. die Doppelsitzer beim Überlandfliegen genutzt. Auch die Vereinseinsitzer sind mehr als 1800 Std. durch die Piloten zum Überlandfliegen genutzt worden. Im Vergleich zu den Doppelsitzern sind die Einsitzer im Schnitt jedoch nur 2 Std. je Pilot im Streckenflug genutzt worden.

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

Flugstunden von Doppelsitzern im Vergleich zu Einsitzern

Dieses Jahr konnten wir mehr Mitglieder motivieren, Einsitzer zu fliegen. Die letzten Jahre sind diese meist in unserem Duo Discus mitgeflogen und konnten auch noch während ihrer Flugausbildung erste Überlanderfahrten als Copilot sammeln. Das doppelsitzige Fliegen hat hier also den Grundstein gelegt.

Durch den Einsatz eines Doppelsitzers mit Heimkehrhilfe haben sich die Flugstunden auf unserem Doppelsitzer signifikant gesteigert.

Einbeziehung von Piloten zum Streckensegelflug, die sonst nicht aktiv waren (75%-Kollektiv, siehe dazu Artikel „Der Nutzen des Doppelsitzers“)

Das doppelsitzige Überlandfliegen wurde vorwiegend zur Einführung von jungen Scheinpiloten durch erfahrene Piloten in die Streckenfliegerei genutzt. Darüber hinaus gab es noch 100 km-Flüge für Flugschüler mit Fluglehrer zum Ende der Segelflugausbildung. Es kann gezielt trainiert werden. Es wurden junge Scheininhaber und fast fertige Schüler mit zu Trainingswettbewerben im Doppelsitzer genommen (Euregio-Cup). Beim auswärtigem Fliegerlager wurden die Gebirgsflugerfahrenen im Doppelsitzer weitergegeben und auf die ersten Flüge im Einsitzer vorbereitet. Vorbereitung

auf weitere Wettbewerbe, die dann einsitzig geflogen wurden: Training Taktik Abflug, Ankunft/Ziellinie, etc. Generelle Einführung in den Streckenflug wird erleichtert, da die Hemmschwellen im Einsitzer doch größer sind, und es konnte der Spaß im Team aufgezeigt werden.

Ältere Piloten konnten wieder für den Streckenflug aktiviert werden, da die Belastung bei einem längeren Flug im Doppelsitzer doch erheblich niedriger ist als im Einsitzer. Gleiches gilt für die Gebirgsfliegerei.

Im letzten Jahr konnten insbesondere Piloten von dem Einsatz der Dosi für den Streckenflug profitieren, die aus unterschiedlichen Gründen (Medical, Alter ...) sonst keine Allein-Streckenflüge haben durchführen können. Auffällig und vielleicht sogar ein direktes „Ergebnis“ der Breitensportförderung der letzten Jahre ist, dass unsere Einsitzer mit einer Überlandflugrate von fast 50 % letztes Jahr unterwegs waren. Neben dem Wetter hat nämlich sicherlich auch eine Rolle gespielt, dass eine ganze Reihe von jungen Piloten (Schüler im letzten Ausbildungsabschnitt; frische Scheininhaber) erstmals das (ausgiebige) Streckenfliegen in den Einsitzern „gewagt“ haben.

Wiedereinstieg in den Streckenflug nach langer Pause oder nach „speziellen“ Erfahrungen – „Platzgeier“ konnten so herausfinden, dass das Wegfliegen vom Platz gar nicht so viel Überwindung kostet.

Einigen langjährigen PPL-Inhabern – ohne große Streckenflugerfahrung – wurde mithilfe von „Trainern“ und dem Duo Discus XLT der Weg in die Streckenfliegerei aufgezeigt. Durch die Anschaffung des Fliegers haben wir in diesem Jahr fünf Mitglieder zum Streckenflug gebracht, die zuvor teilweise Jahrzehnte nur für die Scheinerhaltung geflogen sind.

Der Doppelsitzer ermöglicht es, Vereinsmitglieder mit in den Streckenflug einzubinden, ohne die Unannehmlichkeiten einer Außenlandung direkt in Kauf nehmen zu müssen – und falls doch, einen erfahrenen Streckenflieger dabeizuhaben. Besonders junge Scheininhaber können so besser gefordert und gefördert werden. Dieses Jahr hat besonders der Einsatz des Arcus T vom Förderverein D-KNRW viele Mitglieder neu an den Streckensegelflug herangeführt.

Es gibt einige Piloten bei uns im Verein, welche ausschließlich doppelsitzig überland fliegen. Das führt auch für sie zwangsläufig zu mehr Flugstunden, da diese Piloten ohne den Doppelsitzer deutlich weniger fliegen würden. Weiter gibt es auch Piloten, welche generell sehr, sehr wenige Flugstunden im Jahr vorweisen können. Sie haben mit dem Doppelsitzer die Möglichkeit, mit einem Piloten besseren Trainingsstandes „am Ball“ zu bleiben.

Veränderte Gruppendynamik

Es entsteht ein größeres Gemeinschaftsgefühl durch gemeinsame Flugerlebnisse.

Unser Verein befindet sich in einem Umbruch – mit ausschlaggebend dafür war die Entscheidung zur Finanzierung eines neuen Doppelsitzers. Durch die große Nutzung des Fliegers durch verschiedene Piloten haben wir im Verein wieder mehr Leben und einen positiven Trend in allen Bereichen – auch im Vereinsleben außerhalb der aktiven Fliegerei.

Gestärktes „Wir-Gefühl“. Weg vom „Ich-Denken“ hin zum Teamgedanken. CRM wird gefördert, mehr Teamspirit-Mentalität.

Das Konzept „Anschaffung eines Duo Discus XLT und Verkauf des Twins“ wurde von mir angestoßen und umgesetzt. Ständiger

Begleiter war die Expertise von Sigi Baumgartl – ich konnte den ganzen Verein von der Finanzierung überzeugen und habe immer wieder von einer Investition der Zukunft gesprochen. Nach einem Jahr kann besonders in der fliegerischen Aktivität, bedingt durch den Duo Discus, ein positiver Trend festgestellt werden.

Die Einführung des Arcus hat dazu geführt, dass sich vor allem junge Scheininhaber leichter an den Streckenflug heranwagen und dann aber auch wieder die Einsitzer besetzen.

Wir nutzen unseren Doppelsitzer auch um Neuscheininhaber an das Thema Überlandflug heranzuführen. Das wird mit großer Begeisterung angenommen und führt letztendlich auch dazu, dass mehr Neuscheininhaber dann auch die Sicherheit haben, hinterher allein überland zu fliegen.

Zusammenfassend gesagt: Der Nutzen des Doppelsitzers zum Streckenflug für viele scheint in immer mehr Vereinen erkannt zu

werden. In diesem Zusammenhang möchte ich unsere Vereine auf den Förderverein Leistungsflug NRW e. V. aufmerksam machen. Dieser hat neben den Förderflugzeugen für die jugendlichen Leistungspiloten auch einen Arcus T zur Förderung des Breitensports. Die Richtlinien zur Vergabe der Segelflugzeuge können auf der Homepage des Fördervereins eingesehen werden.

Die Seko NRW wünscht eine gute Saison 2023 mit hoffentlich vielen Flügen im Doppelsitzer.

Text: Norbert Kühne



Sebastian Heßner, NRW-Landestrainer Segelflug



- Im Verein FSG Datteln Bork e. V. seit 1993
- NRW Landestrainer Segelflug seit 2010
- Ausbildungsbeginn 1993 / PPL C 1996 / Kunstflug 2002 / Fluglehrer 2003 / B-Trainer 2007 / A-Trainer 2011
- Fliegerische und ehrenamtliche Meilensteine:
 - Erstes D-Kader-Training in St. Auban 2002
 - Landesmeister der Junioren NRW, Dahlemer Binz 2002
 - 3. Platz Deutsche Junioren Meisterschaften, Marpingen 2003
 - C-Kader 2003-2004
 - Vorstandsmitglied 2006-2016

Das habe ich beim Sport gelernt: Ausdauer zahlt sich aus.

Ich bin Landestrainer, weil ich die Erfahrungen, die ich in meiner D-Kader-Zeit machen durfte, gerne weitergeben und das Trainingskonzept weiterentwickeln sowie die Trainer weiterbringen möchte.

Trainer sein, heißt für mich/bedeutet mir, dass wir kontinuierlich unser Wissen weitergeben, somit der nächsten Generation einen Wissensvorsprung verschaffen und dabei den Spaß am Segelfliegen nicht verlieren.

Das mache ich beruflich: Als Ingenieur leite ich die Anwendungstechnik in der chemischen Industrie, welche sich mit Prozess- und Performance-Additiven für Kunststoffe beschäftigt.

Welche Schlagzeile würdest du gerne über den Leistungssegelflug NRW lesen? „Keine Chance gegen die Nachwuchspiloten aus NRW!“

Was waren aus Trainersicht die sportlichen Herausforderungen im Jahr 2022?

- **In der Vorbereitung?** Nach zwei Jahren Beeinträchtigungen durch Corona sowohl die Mannschaft als auch die Maschinerie wieder in Gang zu bringen, um einen trainingsgerechten Flugbetrieb zu organisieren.
- **Im Training?** Neben den Trainings der Teilnehmer auch die Trainerausbildung der Nachwuchstrainer abzuschließen.
- **Während der Wettbewerbe?** Die Betreuung der Teilnehmer zu gewährleisten.

Was waren die Highlights? Auf allen Qualifikationsmeisterschaften der Junioren haben die NRW-Teilnehmer Plätze auf dem Treppchen erlogen.

Hast du ein Ritual vor Wettbewerben? Nach dem Abschluss aller Vorbereitungen ziehe ich mich vor dem eigentlichen Wettbewerbsflug mit meinem Team zu meinem Flugzeug zurück, lasse Ruhe einkehren und beobachte gelassen, wie an anderen Cockpits Anspannung und Stresspegel steigen.

Was ist für dich das Wesentliche für die Wettbewerbsvorbereitung 2023? Durch die Terminkollision mit der Europameisterschaft der Junioren im Sommer muss die Deutsche Meisterschaft der Junioren bereits Anfang Juni stattfinden, sodass die Zeit für die Vorbereitung deutlich kürzer ausfällt.

Was sind deine sportlichen Ziele für die nächsten drei Jahre? Bereits im Frühjahr auch gerne unter der Woche erlebnisorientierte und ausgedehnte Streckensegelflüge durchführen und in neue Bereiche vorstoßen. Bei länger anhaltenden Wetterlagen würde ich mal wieder gerne ein paar Tage Wandersegelflug machen und dabei alte Freunde besuchen. An Höchstleistungen denke ich derzeit nicht, da ich eine Balance zwischen Beruf, Familie und Hobby finden muss.

Streckenfluglehrgänge mit der Luftsportjugend NRW:

Wie kam es dazu? Im Herbst 2020 hat mich Jugendbildungsreferentin Nina Int-Veen angesprochen, ob wir nicht das LSJ-Streckenfluglager wieder aufleben lassen wollen und ob ich nicht Trainer dazu motivieren könnte, diese Maßnahme zu unterstützen. Nach einer ersten Abfrage haben sich so viele Trainer dazu bereit erklärt, dass wir 2021 sogar zwei Maßnahmen in Borkenberge und Oerlinghausen haben durchführen können.

Was sind aus deiner Sicht die Vorteile? Die Maßnahme richtet sich

an streckenfluginteressierte Junioren mit wenig Streckenflugerfahrung, die insbesondere aus Vereinen kommen, in denen sie bislang keine Förderung erfahren haben, sich an den Streckensegelflug heranzuwagen. Somit beugen wir dem sogenannten Scheinloch vor und können diese Trainings gleichzeitig als Talent-sicherungsmaßnahme nutzen.

Welchen Mehrwert bieten sie den Trainerinnen und Trainern/ den Teilnehmenden? Neben einem Alpenflugtraining und einem Wettbewerbstraining im Sinne der Spitzensportförderung sprechen wir mit dem LSJ-Streckenflugelehrgang nicht nur Kader- und Wettbewerbspiloten an, sondern Jungscheininhaber im Sinne der Breitensportförderung.

Was wünschst du dir vom AEROCLUB | NRW? Nicht nur vom AEROCLUB | NRW, sondern von allen haupt- und ehrenamtlich arbeitenden Luftsportorganisationen, Kommissionen, Landes- und Bundesverbänden, Präsidien, Vorständen und Gremien wünsche ich mir eine kooperative, harmonische und zielgerichtete Zusammenarbeit, denn wir alle betreiben gemeinsam eine der schönsten Sportarten, die man sich vorstellen kann, und wir dürfen uns von niemandem die Grundlage – den Spaß – nehmen lassen, weswegen wir fliegen!

Was sind deine Tipps für alle, die das Ziel haben ins D-Kader zu kommen? Fliegt viel, denn das ist die Grundlage für sicheres Fliegen! Tauscht euch aus, seid proaktiv und informiert euch. Engagiert euch, nehmt Dinge aktiv in die Hand und treibt eure Wünsche voran. Macht positiv auf euch aufmerksam und wenn am Ende noch Fragen offen sind, spricht mich einfach an! Am Ende ist alles ein Kreislauf und wir brauchen für die Zukunft engagierte Piloten und Trainer. Es kommt nicht darauf an der Beste der Besten zu sein, sondern für sein Hobby einzustehen. Der Nachwuchs von heute stellt die Trainer von morgen.

Wie bewertest du die Trainingsarbeit in den Bundesländern? Ich bin stolz auf meine Landestrainer, weil sie die Basisarbeit in Sachen Training leisten und die Entwicklung der aufstrebenden Spitzensportler maßgeblich vorantreiben, sodass Deutschland mit den besten Piloten im Bundeskader international erfolgreich sein kann.

Interviewfragen: Daniela Blobel

Landestrainer Wolli Beyer im Interview



Als Landestrainer bist Du Bildungsakteur. Was hast Du selbst beim Sport gelernt?

Nach Niederlagen neue Motivation herzustellen und Volition, d. h. welche Strategien wähle ich und welche Anstrengungen bin ich bereit zu investieren.

Du bist Trainer geworden, weil ...

... ich aus der Platzrunde heraus wollte.

Trainer sein, heißt für Dich ... Impulse für

andere setzen zu können und anzuregen, diese zur Optimierung des Sports und/oder der Persönlichkeit anzuwenden. Anzuleiten, die tägliche Komfortzone zu verlassen und dies auch selbst umzusetzen.

Welche Schlagzeile würdest du gerne über diese Wettbewerbs-saison lesen? Neues Wertungsschema, das sportliche Individualleistung fördert, medial hochinteressant und safety-orientiert ist, wurde erstmalig bei einer wetterbegünstigten Meisterschaft in Oerlinghausen umgesetzt.

Was waren aus Trainersicht die sportlichen Herausforderungen im Jahr 2022?

- **In der Vorbereitung: Jeder Wettbewerb,** also die EM in Litauen, Junioren-WM in Tschechien, WM der „großen Klassen“ in Ungarn und die Frauen-WM in Großbritannien, hatte individuelle Herausforderungen. Für mich war es u. a. die allgemeine politische Lage im Korridor zwischen Belarus und Kaliningrad und die Tatsache, dass wir eine Meisterschaft fliegen, während nicht weit entfernt davon ein Krieg tobt.
- **Während der Wettbewerbe:** Jeder Wettbewerbstag hat seine Routine und sein Zeitmanagement. Darin eingebettet ein Chancen-Risiko-Spiel, verbunden mit einem Spaßfaktor. Die Challen-

ge liegt darin, dieses Spiel zwei Wochen lang am Laufen zu halten und erfolgreich abzuschließen.

- **Was waren die Highlights?** Für mich das Training der Sportsoldaten in Vinon, die DM in Zwickau und natürlich die EM in Pociunai in Litauen

Hast Du ein Ritual vor Wettbewerben? Rituale finde ich gut! Aber das Umfeld verändert sich dauernd und somit haben auch Rituale momentan keinen zeitlichen Bestand.

Was ist für Dich das Wesentliche für die Wettbewerbsvorbereitung 2023? Das System Mensch und Flugzeug am 1. WT möglichst perfekt „am Start“ zu haben, um „performen“ zu können.

Was sind deine sportlichen Ziele für die nächsten drei Jahre? Mal wieder mehr aufs Wasser mit dem Kite, in die Luft mit dem Gleitschirm und beim Segelflug-WB-„Circus“ mitzuspielen.

Was wünschst du dir vom AEROCLUB | NRW bzw. vom DAeC? Solidarität aller Luftsportler, die sich auch in einer Beitrags-Parität äußert, professionelle Vertretungs- und Betreuungssysteme sowie exaktere Definition von Breiten- und Spitzensport und eine adäquate Förderung beider Systeme.

Was sind deine Tipps für alle, die ihren ersten Wettbewerb noch vor sich haben? Nicht nur für diese, sondern für alle kann es interessant sein, den „Anfängergeist“ beizubehalten, sich also zu verhalten wie ein Anfänger, nicht wie der Experte. Denn nur so ist man offen für Inputs der Umwelt und des Wetters und frei, unvoreingenommen zu entscheiden. Nicht nur für den ersten Wettbewerb ist es wichtig, nicht besser sein zu wollen als man wirklich ist und noch „eine Schippe drauflegen“ zu wollen. Letztendlich muss man einen Kompromiss finden zwischen Denken und Fühlen und dies zu vernünftigen Entscheidungen zusammenbringen.

Interviewfragen: Daniela Blobel

Ziel SPL-FI: Fluglehrerlehrgang Oerlinghausen



- ▲ Der zukünftige Lehrer Leon auf dem hinteren Sitz und der „Schüler“ Erik vorne
- ◀ Vor dem Start erst einmal anmelden

▼ ASK 21 im Anflug



Der SPL FI 2022-2-Lehrgang in Oerlinghausen (v.l.: Jan Rüschoff, Daniel Krüll, Ben Geertz, Sebastian Rudolph, Sebastian Tonn, Timo Angenendt, Philipp Rattay, Philip Müller, Leon Siek, Steffen Labs, Julian Volquards, Erik Engelsman, Werner Scheckermann)

Anfang September 2022 kamen für zwei Wochen elf junge Piloten aus ganz NRW auf dem Flugplatz Oerlinghausen zusammen. Alle mit einem gemeinsamen Ziel: Die Erlangung der Lehrberechtigung für den Segelflug.

Nach unserer Ankunft erläuterten unsere Ausbilder Werner Scheckermann und Erik Engelsman uns den Ablauf und das Programm für die kommenden 14 Tage. Dass der Lehrgang definitiv anstrengend und intensiv wird, war uns allen klar, aber trotzdem haben wir die Tageslänge und die vermittelten Inhalte unterschätzt.

Ein typischer Tag während unseres zweiwöchigen Lehrgangs sah wie folgt aus: Wir trafen uns gegen 07.30 Uhr zum Frühstück in der Segelflugschule Oerlinghausen. Im Anschluss hat jeweils einer von uns Anwärtern ein Wetterbriefing abgehalten, worauf wir uns zwischen Fliegen und Theorieunterricht entscheiden mussten. Im Laufe des Lehrgangs musste jeder 20 Ausbildungsflüge absolvieren. Dazu kamen am Prüfungstag noch mal vier Starts. Das macht in Summe 264 Starts. Und dazwischen musste natürlich noch irgendwie die ganze Theorie gelernt werden. Zu unserem Frust war das Wetter so sehr auf unserer Seite, dass wir teilweise bei tollster Thermik im Schulungsraum saßen und uns Lehrproben und Vorträge anhören durften.

In der ersten Woche konnten wir fast jeden Tag fliegen und uns an unsere „Schüler“ gewöhnen. Das Aushallen der Flugzeuge sowie der Aufbau der Startstelle hatte sich noch am ersten Tag eingespielt, sodass wir zügig startklar waren. Erik und Werner haben sich in ihrer Schülerrolle sehr wohl gefühlt und uns Tag für Tag unsere Grenzen aufgezeigt. Anflug aus ungewohnter Position. Mal

viel zu hoch, mal viel zu tief. Lässt man den Schüler weiterfliegen oder greift man ein? So wurde uns beigebracht, wie man das Fliegen richtig lehrt, auf welche Dinge man besonders achten muss, welche Fehler sich einschleichen und wie man den Schulflugbetrieb richtig führt.

Highlight für uns war das Trudeltraining. Wer schon einmal mit der ASK 21 getrudelt hat, weiß, dass der Flieger das eigentlich gar nicht möchte. Nachdem wir uns alle für die bittere Wahrheit auf die Waage gestellt hatten, konnten wir mithilfe des Flughandbuches die entsprechende Menge an Heckballast berechnen. Bei 1200 Metern ausgeklinkt ging es ohne anliegende Strömung schnell zurück auf 400 m und nicht selten waren wir vor der Schleppmaschine wieder unten. Eine Erfahrung, die allen definitiv geholfen hat, das Schulgerät noch besser kennenzulernen.

Nach Ende des Flugtages stand gegen 19.00 Uhr das langersehnte Abendessen auf dem Tagesplan. Im Anschluss war aber noch lange nicht mit Entspannung zu rechnen. Vielmehr wurde jetzt noch mal Theorie gebüffelt oder Lehrproben abgehalten. Klingt erst einmal trocken, jedoch ist der Spaß während der ganzen Zeit auf keinen Fall zu kurz gekommen. Und dafür, dass wir am Ende alle bestanden haben, hat sich auch dieser Aufwand definitiv gelohnt! Die zwei Wochen in Oerlinghausen waren eine wahnsinnig tolle Zeit, die uns lange in Erinnerung bleiben wird. Wir sind zu einem gut eingespielten Team aus jungen, motivierten Fliegern geworden, die sich auf die kommenden fliegerischen Herausforderungen freuen!

Text, Fotos: Timo Angenendt, Sebastian Tonn

Nachwuchskader Canopy Piloting im Trainingscamp Klatovy



▲ Exit Anabel; Foto: Felix Mauell



▲ Exit Tob; Foto: Felix Mauell



▲ Stack Anabel und Tob; Foto: Felix Mauell



▲ Stack Erwartung Exit Larissa; Foto: Felix Mauell

Felix, Anabel, Larissa, Dennis, Nico, Tob; Foto: Yvonne Marten ►



Auch im letzten Jahr hat sich der Nachwuchskader im Canopy Piloting vom Landesleistungszentrum Marl zu einem 2. Trainingscamp in Klatovy (Tschechische Republik) getroffen. Vom 29.09.2022 bis zum 3.10.2022 sollte gesprungen und trainiert werden, so war es geplant. Neben den aktuellen Kadermitgliedern Anabel Brugger und Larissa Stricker nahmen auch Nicolas Vilter, Felix Mauell und Dennis Feldkamp am Trainingscamp teil. Trainiert wurden die Teilnehmer von Tob Koch, der von Nicolas Vilter unterstützt wurde.

Direkt am Anreisetag fanden die ersten erfolgreichen Trainingsgesprünge statt und jeder konnte schon mal in der Luft von Klatovy ankommen.

Die Wetteraussichten für den zweiten Tag versprachen gute Bedingungen und so war es auch. Morgens nach kurzen Aufwärmübungen ging es auch schon los in der Cessna 182 bis auf 1500 m und dann raus. „Hop and pop“ (aussteigen und fast sofort ziehen) war die Devise, um möglichst lange am Schirm zu sein und diverse Übungen durchzuführen. Dann sicher landen, packen und schließlich wieder hoch. So konnten einige Teilnehmer am ersten kompletten Sprungtag bereits eine zweistellige Sprungzahl vorweisen, inklusive dem ein oder anderen Sprung aus einer PINK Skyvan aus 4000 m. Die Stimmung war entsprechend gut und alle hatten ihren Spaß, jeder konnte an diesem Tag Fortschritte machen und seine Skills verbessern.

Leider hat das Wetter an den folgenden Tagen nicht mehr so gut mitgespielt. Wind sowie Regen haben dafür gesorgt, dass am dritten Tag nur noch eine Handvoll Sprünge möglich waren. Aber diese Zeit konnte dann genutzt werden, um alle Sprünge zu besprechen und durchzugehen. Mit der Hilfe von Videos (hierfür danke an Yvonne Marten für ihre Unterstützung) konnten auch alle Lan-

dungen begutachtet und wenn nötig Tipps und Verbesserungsvorschläge gegeben werden.

Da die Wetteraussichten für die weiteren Tage nicht besser, sondern schlechter wurden, hat sich der Kader entschieden die Abreise anzutreten und zu Hause am Landesleistungszentrum Marl beim Verein für Fallschirmsport Marl einen weiteren Trainingstag einzulegen, da das Wetter hier bessere Bedingungen versprach. Und so war es auch, alle Teilnehmer konnten in Marl noch weitere Trainingsgesprünge absolvieren.

Alles in allem war es ein erfolgreiches Trainingscamp, jeder konnte seine Fähigkeiten am Schirm verbessern, niemand hat sich verletzt. Die Organisation an den Flugplätzen in Klatovy (PINK Skyvan) und in Marl (VFFM) war tadellos, danke an alle, die hier mitgewirkt haben. Ein großes Dankeschön geht an Tob Koch und Nicolas Vilter für das Training, an den AEROCLUB | NRW und den Landessportbund NRW, ohne diese Personen und Organisationen wäre das alles nicht möglich gewesen. Und an dieser Stelle möchte ich auch noch mal allen danken, die dabei waren, macht weiter so, ihr seid eine coole Truppe und es macht immer wieder Spaß mit euch!

Text: Dennis Feldkamp

Tobias Koch, NRW-Landestrainer Fallschirmsport



- Vereinsmitglied im Verein für Fallschirmsport Marl e. V seit 2005
- NRW-Landestrainer seit 2018
- circa 8.500 Sprünge
- Fallschirmlehrer / AFF-Lehrer / Tandemmaster / Tandem-Examiner / Prüfungsrat / Geländegutachter

- Fliegerische und ehrenamtliche Meilensteine:
 - Deutscher Rekord – 214er Großformation
 - Luftsportler des Jahres 2018
 - Deutscher Meister Canopy Piloting
 - Gewinner Deutsche Meisterschaft Canopy Formation

Das habe ich beim Sport gelernt: Man will schnell weiterkommen, jedoch hat es sich in meinen Augen immer wieder von Vorteil erwiesen, langsam und ruhig mit intensivem Basic-Training die Sache anzugehen. Das Ganze macht es hinterher immer einfacher. Ganz nach dem Motto: „In der Ruhe liegt die Kraft“ oder auch „Am Ende ist die Ente fett“.

Ich bin Landestrainer, weil ... ich zur richtigen Zeit am richtigen Ort war. So darf ich aufgrund meiner Erfolge bei Weltmeisterschaften und World Cups sowie den World Games erleben, dass eine Förderung für junge Sportler in der Disziplin Canopy Piloting möglich ist und ich diese gerne begleiten und gestalten möchte.

Trainer sein heißt für mich/bedeutet mir ... dass ich Leute motiviere, mein Wissen weitergebe und erleben darf, wie sich Athleten sportlich weiterentwickeln. Es ist großartig zu sehen, wenn sich Erfolge einstellen in der Entwicklung und die jungen Sportler und Sportlerinnen sich darüber freuen.

Das mache ich beruflich: Ich bin bei der Bundeswehr. Das ist nicht einfach, manchmal denke ich etwas zu streng für meine jungen Athleten. Ich denke aber auch, dass etwas Disziplin nicht schaden kann.

Welche Schlagzeile würdest du gerne über den Leistungsfallschirmsport NRW lesen? Mitglied des Nachwuchskader NRW dominiert die Deutsche Meisterschaft im Canopy Piloting

Was waren aus Trainersicht die sportlichen Herausforderungen in diesem Jahr?

- **In der Vorbereitung:** Termine zu finden, um trainieren zu gehen
- **Im Training:** Wetterbedingt war es sehr schwer viel zu trainieren, in den Trainingseinheiten war sehr viel Wind und oft Regen. Manchmal hat man eben Pech.
- **Während der Wettbewerbe:** Wenig Vorbereitung vor Ort, besonders bei den World Games. Dort wurde der Pond erst einen Tag vorher fertiggestellt.

Das sportliche Highlight waren die World Games in Birmingham, Alabama.

Was ist für dich das Wesentliche für die Wettbewerbsvorbereitung 2023? Training und Materialabstimmung – körperlich fit zu sein – und den Kopf frei haben.

Was sind deine sportlichen Ziele für die nächsten drei Jahre?

Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften. Wichtiger für mich jedoch ist, die Athleten aus dem Kader wettkampftechnisch nach vorne zu bringen.

Skizziere kurz das Konzept des Nachwuchskaderteams Fallschirmsport NRW: Ziel ist es junge Sportler und Sportlerinnen im Bereich des Schirmflug weiterzubilden.

Wer folgende Fragen mit Ja beantworten kann, ist für diesen Kader geeignet: Bist du Mitglied im AEROCUB | NRW? Bist du unter 26 Jahre alt? Hast du Lust am Fallschirmfliegen? Hast du Freude daran, in einem Team zu sein? Willst du dich sportlich weiterbilden?

Was wünschst du dir vom AEROCUB NRW? Weiterhin so eine gute und unkomplizierte Arbeit und für die nächsten Jahre auch diese Unterstützung in allen Bereichen. Bei jedem Treffen oder Telefonat fühle ich mich verstanden und es wird immer sportlerorientiert gearbeitet. Danke dafür.

Was sind deine Tipps an alle, die das Ziel haben in den Kader zu kommen? Motiviert sein – ein Ziel vor Augen zu haben. Und das Wichtigste: Teamgeist besitzen.

Persönliche Anmerkung des Landestrainers: Wir machen schon den geilsten und aufregendsten Sport der Welt, da muss man keinem anderen etwas beweisen. Deshalb bleibt bitte alle entspannt und „SAFE“!

Interviewfragen: Daniela Blobel

MODELLFLUG

Trainer-C-Seminar im Modellflug

Am Wochenende vom 25.–27.11.2022 fand der Trainerlehrgang für Modellflug in der Segelflugschule Oerlinghausen statt. Nach dem kurzfristigen Ausfall unseres Lehrgangsleiters und ehemaligen Vorsitzenden der Modellflugkommission Reinhard Streisel wurde die Lehrgangsleitung an Bernd Hönig und Kai Lammersmann übertragen. Sie begrüßten die Teilnehmer des Lehrgangs.

Der Schwerpunkt des Seminars ergab sich durch die rechtlichen Neuerungen der letzten Monate im Modellflug. Durch die Regelungen der EASA wurde es notwendig, dass ein Standardisiertes Regelwerk im DAeC/MFSD ausgearbeitet wurde.

Eine passende Präsentation, die der MFSD zu Verfügung gestellt hatte, wurde von Bernd Hönig und Martin Clemen vorgetragen.



▲ Der Referent Klaus Kosmalla berichtet über die DOSB-Rahmenrichtlinien im Modellflug



▲ Die Teilnehmer des Trainer-C-Seminars



◀ Die Teilnehmenden erstellen ein Saalflugmodell

Die Teilnehmenden testen in der Eingangshalle der Segelflugschule die Flugfähigkeit ihrer gebauten Modelle ▶



Hieraus ergab sich eine rege Diskussion. Eine Zusammenfassung des Standardisierten Regelwerkes kann auf unserer Homepage heruntergeladen werden.

Das Luftfahrtrecht nach A1-A3 für unbemannte Luftfahrtsysteme (Copter) wurde vom Tim Schindler vorgestellt. Im Bericht ging es um die Klassifizierung der Flugobjekte und die Regeln. Durch diesen Vortrag sind viele Unklarheiten beseitigt worden, so man nicht im Verbandsrahmen fliegt.

Klaus Kosmalla referierte über die Lizenzausbildung des DAeC nach Vorgaben des DOSB. Die Rahmenrichtlinien wurden den Teilnehmern im Einzelnen erklärt und mit Beispielen untermauert. Im zweiten Vortrag ging es um den richtigen Umgang mit Lithium-Polymer-Akkus und die Gefahren, die auch von kleinen Lipos bei unsachgemäßer Behandlung ausgehen können.

Kai Lammersmann berichtete in einem seiner Vorträge über den zahlenmäßigen Rückgang der Jugendlichen im Modellflugsport. Um sich intensiver mit der Jugendausbildung zu beschäftigen, wurden die Teilnehmer mittels einiger Gruppenarbeiten mit einbezogen. Es wurden diverse Aspekte der Jugendarbeit erarbeitet und vorgestellt. Zusammenfassend wurden die heutigen Möglichkeiten der Ausbildung dargestellt. Die Benutzung von CAD, 3D-Fräse, 3D-Drucker, Laser etc. – begleitet von der früheren Ausbildung (Cutter, Schleifklotz, Vorlagen ...) – ergibt viel mehr Handlungsspielraum. Allgemein sollte die „Ausbildung“ mit schnellen Quick-

Wings bestückt werden, sodass die Jugendlichen abwechslungsreiche Herausforderungen meistern.

Auch der praktische Teil kam nicht zu kurz. Die Teilnehmer haben in Zweiergruppen ein Saalflugmodell mit Gummimotor gebaut, das sich auch sehr gut für die Jugendarbeit eignet. Das Modell (Lilflygarn) besteht fast ausschließlich aus 1 mm-Balsaleisten und wird mit einer 0,9 µm-Folie bespannt. Hier wurden die Seminarteilnehmer sensibilisiert, wie sie mit Jugendlichen ähnliche Projekte angehen können. Die Modelle mit einem Gewicht von ca. 2–4 g flogen im Forum der Segelflugschule sehr gut und es wurden schöne Flüge gezeigt. Vom Bauen waren die Teilnehmer nicht so angetan, da es doch ziemlich filigran war, aber das Fliegen mit den Lilflygarn entschädigte alle für die Bemühungen.

Im letzten Vortrag des Seminars wurde die heutige Technik von Freiflugmodellen gezeigt. Viele Ideen von CAD bis zum Flächen-design und zur Herstellung von Formen wurden anschaulich dargestellt.

Insgesamt war das Trainerseminar erfolgreich. Wir bedanken uns bei der Segelflugschule Oerlinghausen für die Unterbringung und Verpflegung und bei den Teilnehmern für den vielseitigen Erfahrungsaustausch und für die Mitarbeit beim Lehrgang.

Text: Bernd Hönig, Kai Lammersmann
Fotos: Bernd Hönig

Ergebnisse Modellfliegertagung NRW

Am 13.11.2022 fand von 10:00 bis 11:50 Uhr die Modellfliegertagung NRW statt. Wie auch schon im vergangenen Jahr wurde sie wieder als Online-Veranstaltung durchgeführt.

Es wurde über die geleistete Arbeit der Kommission berichtet. Anhand einer PowerPoint-Präsentation wurde die neue Verbandsbetriebslaubnis (VBE) und die damit verbundenen standardisierten Regeln für den Modellflug vorgestellt. Reinhard Streisel legte nach zehnjähriger ehrenamtlicher Arbeit als Vorsitzender der Modellflugkommission sein Amt nieder. Die Delegierten der Versammlung wählten Peter Hubbertz zum neuen Vorsitzenden der Modellflugkommission NRW. Peter Hubbertz wurde bereits in frühester Kindheit durch den in der Nachbarschaft befindlichen Segelflugplatz für den Modellflug inspiriert. Er ist seit 1981 Mitglied der Flugsportgruppe Lünen. Er nahm an vielen Wettbewerben in Deutschland, Europa, USA, Australien und Taiwan teil, war auch bei einigen Europa- und Weltmeisterschaften als Helfer vor Ort. Bei vielen Deutschen

Meisterschaften belegte er die vorderen Plätze und schaffte es bei der Weltmeisterschaft in F3B in Tschechien 2009 auf den 2. Platz. Seit vielen Jahren ist er Mitorganisator des F3B Lippe-Weidenpokal in Lünen und hatte bereits in der Vergangenheit diverse Ämter in der Flugsportgruppe Lünen Abt. Modellflug. Im März 2022 wurde er zum F3B-Referenten für den Sportausschuss Segelflug im DAeC berufen und ist seit seiner Wahl im November auch Vorsitzender der Modellflugkommission im AEROCLUB | NRW.

Text: Evelyn Höfs; Foto: Privat



Jugendvergleichsfliegen NRW 2022



Vom 09. bis 11. September fand der erste Wettbewerb für junge Segelflugsportpilot:innen auf dem Flugplatz Borken-Hoxfeld statt.

Wochenlang scheint die Sonne, viele Flugplätze sind gelb-bräunlich, weil es schon so lange nicht mehr geregnet hat. Man gönnte es



der Natur sehr, aber warum musste genau an diesem Wochenende der Wetterumschwung kommen!? Bereits am Anfang der Woche verhiess der Wetterbericht nichts Gutes. Und genauso traurig und niedergeschlagen, wie diese Sätze nun klingen, war leider die Stimmung am Samstagmorgen bzw. am frühen Nachmittag.

Aber kommen wir zurück zum Anfang der Veranstaltung. Nachdem die LSJ die Anmeldung am frühen Freitagnachmittag aufgebaut hatte und startklar war, trudelten die Teilnehmenden nur langsam ein. Zeitweise hatte man die Vermutung, dass der ein oder andere vielleicht irrtümlich nach Borkenberge gefahren sei. Diese Verwechslung komme wohl öfter vor, erklärte uns Vorsitzender Thomas Grunden. Trotz der späten Anreise und andauernder Schauer schafften wir noch einige Einweisungsstarts und mussten so am Samstag nicht mehr viele absolvieren.

Beim Briefing am Freitagabend wurde sowohl über die zu fliegenden Aufgaben als auch über das gemeldete Wetter gesprochen. Vielleicht hatte man eine Chance zu fliegen, vielleicht auch nicht. Entweder hatte man am Morgen ein Fenster ohne Regen oder aber vielleicht am späten Nachmittag bzw. Abend. Ob man überhaupt fliegen konnte, war zu diesem Zeitpunkt noch nicht sicher.

Am nächsten Morgen war es zunächst trocken und so begannen die Teilnehmenden mit dem Aufrüsten der Flugzeuge, welche dann aber genauso schnell wieder abgerüstet wurden, als das erste Regengebiet über Borken zog. Der Regen blieb den gesamten Vormittag, sodass die Startbereitschaft immer weiter nach hinten verschoben wurde. Zwischendurch ergaben sich kleine Fenster für die noch fehlenden Einweisungsstarts, aber ein Wertungsdurchgang war noch nicht in Sicht. Alternativ verwandelte man die Briefinghalle in einen Kinosaal. Über den Beamer wurde Top Gun – Maverick gezeigt, dazu wurden Chips und Popcorn gereicht. Während des Films prasselte der Regen teilweise ziemlich stark auf das Dach. Für einen Kinonachmittag brachte das die gewisse Gemütlichkeit mit sich, für das eigentliche Vorhaben eine eher bescheidene Situation. Nach dem Film blickte man nach draußen: Es regnete immer noch in Strömen, der Platz lag mittlerweile unter Wasser. Niemand glaubte noch so richtig daran, dass man heute überhaupt noch fliegen würde. Die Pilot:innen beschäftigte man daher noch mit der „sehr beliebten“ Theorieprüfung. Nachdem diese geschrieben war, schien das Regengebiet so ziemlich durch zu sein. Wer hätte das gedacht? blieb nun noch der total durchnässte Platz. Glücklicherweise hat der Flugplatz Borken-Hoxfeld an einigen Stellen Matten verlegt, die verhindern, dass der Platz komplett aufweicht. Und so konnten wir dann tatsächlich fliegen! Zwei Wertungsdurchgänge waren in Nullkommanichts bestritten. Parallel konnte der Ausbildungshelikopter der Bundespolizei bestaunt werden. Dieser war zur Mittagszeit mit drei Flugschülern



Und so sah das Treppchen aus:

Platz 1: Michael Luzanov von der LSG Steinfurt e. V.

Platz 2: Carl Vogt von der Luftfahrtvereinigung Greven e. V.

Platz 3: Jannik Kipar vom LSC Oeventrop e. V.

Damit qualifizierten sich die drei für das Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha, bei welchem sie für NRW in der Teamwertung den 2. Platz erzielten. Herzlichen Glückwunsch!

Wir freuen uns schon auf das Jugendvergleichsfliegen 2023!

und einem Fluglehrer angereist, um Besucher und Teilnehmende vor Ort zu beraten. Pünktlich zum Ende der Wertungsflüge verabschiedete der Heli sich mit einem Überflug.

Am Abend wurde der dann doch noch erfolgreiche Tag gefeiert. Allen Beteiligten konnte man die Erleichterung ansehen. Glücklicherweise darüber, dass u. a. überhaupt eine Siegerehrung am nächsten Tag stattfinden konnte. Als Gäste geladen waren die stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Borken Claudia Biela und Stefan Klett, Präsident des Landessportbundes NRW e. V. und Ehrenpräsident des AEROCUB | NRW e. V. Nachdem beide ihre Grußworte gesprochen hatten, begrüßte auch Jan Frese, Vizepräsident Technik des AEROCUB | NRW e. V., die Teilnehmenden im Namen des Präsidiums. Bevor es dann an die Verteilung der Urkunden und Preise ging, bedankte der stellvertretende Landesjugendleiter Constantin Budny sich bei allen Beteiligten und vor allem bei den Helfer:innen des Vereins und den Fluglehrer:innen, die die Jury gestellt hatten. Im Anschluss war es dann endlich soweit: Landesjugendleiterin Laura Blega verteilte die Urkunden und wurde bei der Preisverleihung von den Mitgliedern der Landesjugendleitung und den Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle unterstützt.

Text: Nina Int-Veen; Fotos: Florian Limberg

SAVE THE DATE
Jugendvergleichsfliegen NRW 2023
vom 08. bis 10. September auf dem Flugplatz Wesel

Zu Besuch bei Silvia

Vom 18. bis 20. November fand der erste Teil unseres Jugendleiterlehrgangs 2022/2023 in Viersen statt.

Silvia's Gästehaus. So hieß das exklusiv für uns gebuchte Gruppenhaus, welches mit einer sehr guten Ausstattung und modernen Zimmern überzeugte.

Am Freitagabend begannen wir gemeinsam das italienische Dreigänge-Menü für das Krimi-Dinner vorzubereiten. Passend zum Thema ‚sizilianische Gepflogenheiten‘ gab es Bruschetta, Spaghetti Bolognese und zum Nachtsch Eis. Gastgeberin Maria, auch bekannt als Landesjugendleiterin Laura Blega, begrüßte ihre Gäste. Damit startete ein sehr lustiger Abend und alle konnten sich kennenlernen.

Am nächsten Tag wurden die Jugendlichen über zahlreiche Themen informiert, u. a. die Aufgaben und Funktionen des Landesverbandes, die Beantragung von Fördermitteln sowie die Jugendarbeit in Luftsportvereinen. In einer Gruppenarbeit wurden die Jugendordnungen der Vereine genauestens analysiert und verglichen. Dabei ist aufgefallen, dass einige Jugendordnungen Überarbeitungsbedarf haben. Am späten Nachmittag konnten die Teilnehmenden ihre Teamfähigkeit im Escape Room unter Beweis stellen und knifflige Rätsel lösen.



Du hast Interesse an einem Jugendleiterlehrgang im Winter 2023/2024?

Dann melde dich bei Nina Int-Veen unter nina@lsj.de oder 0203 77844-32.

◀ Die Teilnehmenden beim gemeinsamen Kochen am Freitagabend

Am nächsten Morgen ging es mit wichtigen Themen weiter. Das Jugendschutzgesetz sowie dessen Änderungen wurden detailliert vorgestellt. Passend dazu beschäftigten wir uns mit der Prävention interpersoneller Gewalt im Sport und der Erstellung von Schutzkonzepten.

Im März treffen wir uns nochmal im selben Haus, um den Lehrgang mit dem zweiten Teil abzuschließen.

Text: Nina Int-Veen

Luftsportjugendtag und Wintertreffen 2022

Am 5. November fand unser alljährliches Zusammentreffen der Jugendleitungen in Duisburg statt.

Um 10 Uhr starteten wir den Tag mit einem Kennenlernen und Netzwerken bei Tee, Kaffee und Gebäck. Kurz darauf informierte Jugendbildungsreferentin Nina Int-Veen über das neue Jugendschutzgesetz und die daraus resultierende Aufgabe für Vereine Schutzkonzepte zu erstellen. Nach dem Mittagessen in der nahe gelegenen Jugendherberge startete das „Kurz und Gut“-Seminar mit dem Thema Fit für die Zukunft?! Mitgliedergewinnung und -bindung, durchgeführt von Oliver Reinehr. Er informierte über eine zukunftsorientierte Vereinsführung und gab den Jugendleitungen einige wertvolle Tipps an die Hand.

Für 17 Uhr stand der parlamentarische Teil auf dem Plan. Constantin Budny leitete diesen stellvertretend für Landesjugendleiterin Laura Blega. Neben einem Jahresrückblick und dem Kassenbericht standen auch einige Wahlen auf der Tagesordnung. Zuvor gab Jan Eikmeier bekannt, dass er sich nicht erneut wählen lassen wolle. Constantin verabschiedete ihn nach jahrelangem Engagement mit einem großen Dank und einem kleinen Präsent. Insgesamt mussten drei Mitglieder der Landesjugendleitung gewählt werden, denn die Ämter von Constantin Budny und Felix Winter standen nach drei Jahren ebenfalls zur Wahl. Beide stimmten einer Wiederwahl zu. Somit bleiben die beiden der Landesjugendleitung erhalten. Neu im Team begrüßen wir Noah Deibel, der als Jugendleiter im Aero Club Emmerich e. V. aktiv ist.



Hallo, mein Name ist Noah, ich bin 26 Jahre alt und seit 2009 im Luftsport aktiv.

Seit meinem 13. Lebensjahr bin ich Mitglied im Aero Club Emmerich und habe dort mit dem Segelflug begonnen. Als ich meinen Flugschein mit 16 Jahren bekam, habe ich die Zeit danach zum Sammeln von Flugerfahrungen genutzt.

Mit 18 habe ich mein Maschinenbaustudium an der RWTH in Aachen begonnen und dort zügig den Weg in die FVA (Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen) gefunden, mit dem Motorsegelflug begonnen und den Motorseglerflugschein im Jahr 2021 erlangt.

Mit 20 Jahren habe ich parallel zum Studium meinen Kunstflugschein gemacht und verschiedene Wettbewerbe und Lehrgänge besucht.

Auch bin ich Jugendleiter des Aero Club Emmerich und nun auch seit neuestem Mitglied der Landesjugendleitung.

Ich freue mich auf die neuen Aufgaben, die Herausforderungen und die gute Zusammenarbeit in einem super aufgestellten Team!



Text:

Nina Int-Veen,

seine Vorstellung hat Noah selbst verfasst

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG VON KINDER- UND JUGENDFREIZEITEN: KJFP-FÖRDERMITTEL

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

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

Ansprechpartnerin für weitere Informationen und zum Erhalt der Formulare ist Janina Nentwig.

NRW BEWEGT SEINE KINDER!

Liebe Luftsportfreunde,

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

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

ihr kostenlos beim AEROCLUB | NRW e. V. Meldet euch hierfür bei Janina Nentwig.

In den vergangenen Jahren wurden neben den digitalen Adventskalendern einige Kibaz-Variationen seitens der Sportjugend NRW und deren offiziellen Gesundheitspartnern entwickelt. Schaut für neue Aktionen in diesem Jahr gerne regelmäßig auf unsere Homepage und lasst euch inspirieren!

Ansprechpartnerin:

Janina Nentwig

Fachkraft „NRW bewegt seine KINDER!“ /

Luftsportjugendbüro

E-Mail: nentwig@aeroclub-nrw.de

Tel.: 0203/ 77844 -31



FRAUEN IM LUFTSPORT

Workshop für Luftsportlerinnen: RESILIENZ – stressige Zeiten als Frau managen

Um mehr weibliche Mitglieder zur Übernahme von Vorstands- und anderen Schlüsselfunktionen im Verein zu motivieren und die Vernetzung untereinander zu fördern, hat der Gender-Ausschuss eine vom LSB-NRW entwickelte und finanziell geförderte Workshop-Reihe zu verschiedenen Führungsthemen eingeführt. Am 19. November 2022 stand das Thema „Resilienz – stressige Zeiten als Frau managen“ auf dem Programm. Die Teilnehmerin Eva Menge berichtet über ihre Erfahrungen und Eindrücke:

Ohne groß nachzudenken hatte ich mich zu diesem Workshop angemeldet. Samstags sehr früh auf dem Weg nach Aachen stellte ich mir die Frage, wohl auch der fehlenden Bettwärme und dem tristen Wetter geschuldet: „Was machst du hier eigentlich? Was wird mich da gleich wohl erwarten?“

Stressige Zeiten als Frau ... haben Frauen etwa anderen Stress? Über Homeschooling-Stress haben nicht nur meine Freundinnen gejammert. Mein Arbeitskollege ist aufgrund von Lieferengpäs-



▲ Teamarbeit stärkt



▲ Genderausschussvorsitzende Sybille Krummacher (stehend, 5. von rechts) freut sich mit den Teilnehmerinnen und der Seminarleiterin über den gelungenen Workshop

sen und enormen Preissteigerungen genauso verzweifelt wie ich, und mein Fliegerkamerad ist bei niedriger Höhe und schlechter Thermik auch gestresst. Müssen Frauen hier anders „behandelt“ werden? Na, hoffentlich wird der Tag kein Flop.

Meine anfänglichen Sorgen und Zweifel waren um kurz vor halb zehn vollends verfliegen. Plötzlich fand ich mich mit 16 anderen Pilotinnen aus unterschiedlichen Sparten fröhlich schwatzend im Foyer der INFORM GmbH wieder. An dieser Stelle direkt ein dickes Dankeschön an den ehemaligen Geschäftsführer Adrian Weiler dafür, dass er uns die großartigen Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt hat. Schnell wurde klar, dass dies kein fröhlicher, händchenhaltender Ringelreigen wird.

Was bedeutet Resilienz überhaupt? Der Duden sagt, Resilienz ist die psychische Widerstandskraft, also die Fähigkeit, schwierige Lebenssituationen ohne anhaltende Beeinträchtigung zu überstehen. Dies haben wir uns mit verschiedenen Fragestellungen und Übungen in der gesamten Gruppe, aber auch in kleineren Teams, gemeinsam erarbeitet.

Zuerst haben wir geklärt, dass Krisen von jedem und jeder Einzelnen ganz unterschiedlich wahrgenommen werden können und schwierige Lebenssituationen vielfältig sein können. Dabei wurde schnell klar, dass viele von uns im gleichen „Flugzeug“ sitzen. Ein paar können nicht Nein sagen und halsen sich oftmals zu viel (Vereins-)Arbeit auf. Andere verzweifeln an dem Umgang mit Vereinskameraden oder Arbeitskollegen. Dabei spielen starke Veränderungen, Kontrollverlust, die Angst vor dem Ungewissen und die gefühlte Hilflosigkeit immer eine große Rolle. Stress ist dabei jedoch nur die körperliche und seelische Reaktion, nicht der Auslöser!

Wie funktioniert das nun mit der Resilienz? Erst einmal sollten wir optimistisch sein, nicht hinter jeder Veränderung steckt ein Monster. Manchmal steht der Bart da, wo man ihn nicht vermutet hätte. Wir müssen die Krise akzeptieren, nur so können wir lösungsorientiert handeln und die Zukunft gestalten. Dafür müssen wir unseren eigenen Standort bestimmen. Was sind unsere Fähigkeiten, Kompetenzen und unsere Stärken?!

Dies haben wir in kleinen Teams zusammen mühsam erarbeitet. Zu Beginn glich es eher einer hilflosen Aufstellung von Phrasen, die man einem Personaler in einem Bewerbungsgespräch erzählen würde. Doch im offenen und ehrlichen Austausch miteinander hat so manch eine von uns plötzlich eigene Stärken wahrgenommen, die sie sich selbst nicht zugetraut hätte.

In schwierigen Lebenssituationen müssen wir das „Ist“ akzeptieren, nur so können wir Möglichkeiten bestimmen und Ziele verfolgen. Dabei hilft zum Beispiel die 4-A-Strategie nach Kaluza: Annehmen, Abkühlen, Analysieren, Aktion. Oder bei akutem Stress: „ALI“ – Atmen, Lächeln, Innehalten (dazu noch ein persönlicher Tipp, den ich aus einem Überlandflug-Trainingslager mitgenommen habe: „Lachen hilft!“). Wir müssen uns unsere Ziele bewusst machen: Warum tu ich mir das an? Will ich das wirklich? Was will ich wirklich? Wie soll meine Zukunft aussehen?

Naja, zum Schluss gab es dann doch noch einen albernem Ringelreigen, das war nach diesem Tag aber doch gar nicht so doof, vielleicht sogar ein wenig lustig! Abends waren einige Mädels noch gemeinsam essen, es wurde über den mitreißenden und inspirierenden Workshop und die Fliegerei gefachsimpelt, viel gequatscht und noch viel, viel mehr gelacht. Auch wenn es schon spät war und viele noch eine weite Heimreise vor sich hatten, konnte sich kaum eine losreißen und heimfahren. Dafür war dieser ereignisreiche Tag einfach zu toll!

Ich bin nicht nur mit Hilfsmitteln und Impulsen nach Hause gefahren, meinen Alltag etwas resilienter zu meistern, sondern mit dem Versprechen, dass wir uns nächstes Jahr irgendwo in der Luft wiedersehen werden. Solche Freundschaften helfen einem definitiv resilient zu sein!

Vielen Dank an Sybille und Angelika für die tolle Organisation und die bombastische Verpflegung, besser hat nur Gott in Frankreich gegessen! Ebenso vielen Dank an Petra von PEREN UND PARTNER GbR für diesen wunderbaren Workshop.

Text: Eva Menge, Flugsportverein Oberhausen Duisburg e. V.

Fotos: Angelika Rebischke

LV Aachen

Ehrenplakette in Silber für Herbert Schütz und Hartmut Biebricher

Am 26.11.2022 war die Saisonabschlussfeier des LV Aachen auf dem Flugplatz Aachen-Merzbrück, bei der Herbert Schütz und Hartmut Biebricher mit der Ehrenplakette in Silber ausgezeichnet wurden.

Hartmut Biebricher, Mitglied im LVA seit 01.07.1983, war von 2003 bis 2020 Vorsitzender des LVA und ist mit der Übergabe des Postens an mich sozusagen in den fliegerischen und ehrenamtlichen Ruhestand gegangen. Auch seine langjährige Tätigkeit als Fluglehrer hat er aus Altersgründen mittlerweile beendet.

Herbert Schütz, Mitglied im LVA seit 01.01.1967, war von 2003 bis 2020 Protektor der Schülerfluggemeinschaft bzw. Beisitzer und hat sich über viele Jahre technisch um viele Dinge bei uns gekümmert (Wartung Motorflug, Wartung Infrastruktur etc.). Bis heute ist Herbert sowohl auf Vereins- als auch auf Verbandsebene sehr aktiv, wie euch bestens bekannt ist.

Text, Foto: Sylvia Carola Schuster, Luftsportverein Aachen e. V.



▲ Präsidentin Tamara Neumann ehrt Herbert Schütz (l.) und Hartmut Biebricher (r.) im Namen des Verbandes mit der Plakette in Silber

LSC Attendorn-Finnentrop

Du fliegst zu wenig!

Als ich mal wieder bei Anna und Karl-Dieter (Charly) Lerch zum Frühstück war, wies mich mein Fliegerfreund darauf hin, ich sollte als Rentner nicht so viel arbeiten, sondern bei entsprechenden thermischen Wetterlagen die guten Tage besser nutzen.

Charly sagte mir, dass sich in den nächsten Tagen brauchbares Wetter abzeichnete. Nach einem Blick auf TopMeteo und der Aufforderung von Bernd Fischer, jetzt zu fliegen, kam mir der Gedanke, die Arbeit mal liegen zu lassen. Ich fuhr mit dem Fahrrad zu meinem kleinen Heimatort Büren, welcher 37 Einwohner hat und zur Stadt Drolshagen gehört. Dort packte ich meine zwei Fahrradtaschen mit entsprechender Bekleidung, radelte von dort nach Attendorn und kaufte noch einiges an Lebensmitteln ein.

Auf dem Flugplatz Attendorn-Finnentrop (EDKU) angekommen richtete ich erst mal meinen Wohnwagen ein. Ich wollte schließlich aufgrund der Wetterprognose gleich mehrere Tage hintereinander fliegen. Da ist es von Vorteil, wenn man am Abend nicht mehr nach Hause fahren muss.

Als Nächstes organisierte ich den Flugbetrieb mit Flugleiter, Schlepppilot und meinem guten Freund Franz Rademacher, von allen liebevoll Obi genannt, der mir beim Aufrüsten des Discus bT zur Hand gehen sollte. Unter der Woche die notwendigen Leute dafür zu motivieren, klappt bei uns im Verein momentan sehr gut. Einige Rentner, aber auch junge, flugbegeisterte Menschen, welche im nahen Industriegebiet ihrer Tätigkeit nachgehen, sind oft bereit, in ihrer Pause mal eben kurz zum Flugplatz zu fahren und dort an der Fläche mitzulaufen oder sogar das Schleppflugzeug zu steuern.

Ich freute mich schon sehr auf die anstehende sportliche Herausforderung. Charly und Patrick Funke mit ihrer großen Erfahrung halfen mir, eine der Wetterlage entsprechend lösbare Streckenaufgabe vorzugeben. Für meinen ersten größeren Überlandflug sollte es ein deklariertes 534 km großes FAI-Dreieck an diesem Mittwoch, dem 10. August sein. Zuverlässig waren die Helfer wie



▲ Heiner Fernholz (l.) und Patrick Funke auf dem Flugplatz Attendorn-Finnentrop vor der ASG32 von Charly

verabredet früh am Morgen da und halfen mir in die Luft zu kommen. Ja, Segelflug ist bereits am Boden Mannschaftssport, sonst würde es nicht funktionieren.

Für den zweiten Tag wurde Blauthermik angesagt und so flog ich ein Dreieck von 516 km. Am folgenden Tag durften Patrick Funke und ich mit der ASG32 von Charly fliegen. Es macht mir immer einen riesigen Spaß doppelsitzig zu fliegen. An meinem letzten Segelflugtag in diesem Jahr habe ich dann noch ein Dreieck von über 500 km ausgeschrieben. Nach erfolgreichem Abschluss der Aufgabe erweiterte ich die Aufgabe auf insgesamt 744 km und nach etwas über neun Stunden Flugzeit landete ich auf meinem Heimatflugplatz in Attendorn. Obi, mein Aufrüsthelfer und Rückholer, brachte mir direkt einkaltes Fläschchen Bier, was nach solch einer Strecke besonders guttut. Als der Discus nun nach fast einer Woche Dauereinsatz wieder in den Hänger gepackt wurde, nahm ich mir für die kommende Saison vor doch wieder mehr zu fliegen. Aktuell arbeite ich für mehrere Monate ehrenamtlich in Mayschoß. Bereits 2021/22 war ich für vier Monate ehrenamtlich als Hand-

werker im Ahrtal tätig um Betroffene der Flutkatastrophe mit Material und meiner Arbeitskraft zu unterstützen. Umso mehr freue ich mich auf die Saison 2023 und die nächsten großen Streckenflüge. Dann heißt es nicht mehr so viel arbeiten, sondern mehr fliegen.

Ein besonderer Dank gilt Charly, dessen Discus ich fliegen darf, und den Fliegerfreunden des LSC Attendorn-Finnentrop, die solche Flüge jederzeit ermöglichen. Allen wünsche ich für das kommende Jahr Gesundheit und noch viel Freude an unserem Luftsport.

Text: Heiner Fernholz; Foto: Privatbestand

TECHNIK

Bespannungsworkshop mit der Firma Lanitz



Seit längerer Zeit bestand die Bestrebung seitens der Firma Lanitz, einen Lehrgang in den Landesverbänden zu machen, um ihr Bespannungssystem Oratex zu promoten.

In den Vorgesprächen, die seitens des Landesverbandes und Lanitz geführt wurden, war schnell klar, dass mit ein/zwei Bauteilen ein solcher Workshop wenig sinnvoll ist, da einige Wartezeit zwischen den einzelnen Arbeitsschritten vergeht, dafür aber die eigentlichen Arbeitsschritte sehr kurz sind. Mit einem Bauteil in so einen Workshop zu gehen bedeutet also, man hat viel Wartezeit, die man eigentlich besser nutzen kann, und ist dann mit der einzelnen Aufgabe schnell fertig. Das Endresultat wäre z. B. ein Seitenruder in ca. vier Tagen zu bespannen. Wohingegen ein ganzes Flugzeug laut Aussage von Siegfried Lanitz in ca. vier Tagen komplett bespannt ist. Dies wurde von den Leuten unterstrichen, die im Verband bereits Erfahrung mit dem System gesammelt haben. Mit dieser Erkenntnis reifte die Aufgabenstellung für den Workshop und gesucht wurde ein Flugzeug in Holz- oder Gemischtbauweise, das im Rahmen eines Workshops bespannt werden musste, idealerweise ein Flugzeug, das sowieso gegroundet ist. Der Motorsegler des LSV Radevormwald ist Mitte letzten Jahres durch die ACAM-Truppe gegroundet worden, sodass wir in Zusammenarbeit mit Christian Ludloff, der u. a. die RF5b in seiner Freizeit betreut, viel Zuspruch bzgl. Oratex bekommen haben. Der Verein LSV Radevormwald hatte bereits in der Vergangenheit mit dem Bespannen des Flugzeuges mit Oratex geliebäugelt, jedoch aufgrund der damaligen Einschränkung, dass ein Stück nach circa sieben Jahren aus der Bespannung geschnitten werden musste, verworfen. Dank AD&C ist dies heute durch eine Prüfung mit einem Unterdrucktester ersetzt worden. Daher war die grundsätzliche Bereitschaft, sich auf das Experiment Oratex einzulassen, seitens des Vereines gegeben.

Mit diesen Voraussetzungen ist dann ein Workshop zustande gekommen, den wir als Aeroclub NRW im Nachgang auch jederzeit wieder so anbieten würden.



Der Ablauf des Lehrgangs gestaltete sich wie folgt:

- Tag 1** - Theoretische Einweisung in das Material Oratex und dessen Verarbeitung
 - Erzeugen der Zuschnitte für Flügelbereich, Anklappflügel, alle Ruder und Rumpf
 - Bestreichen aller Oratexflächen mit Heißkleber
 - Bestreichen aller Holzrippen und -flächen mit Heißkleber
- Tag 2** - Zweiter Durchgang des Bestreichens aller Oratexflächen mit Heißkleber
 - Zweiter Durchgang des Bestreichens aller Holzrippen und -flächen mit Heißkleber
 - Anbringen der Bespannung mittels Föns auf Flügel, Anklappflügel, Höhenruder und Seitenruder
- Tag 3** - Bügeln der aufgetragenen Oratexbespannung
 - Beginn des Bespannens des Rumpfes
 - Beginn des Bespannens der beweglichen Teile vom Seitenruder, Höhenruder, sowie Querruder und Trimmruder mittels Föns
- Tag 4** - Fertigstellung der Bespannung und Bügeln aller noch nicht gebügelten Flächen
- Tag 5** - Restarbeiten

Fazit: Die Aussagen aller Kollegen aus dem Landesverband haben sich bestätigt, man braucht mehr als nur ein paar Teile, damit ein solcher Lehrgang zum Ziel führt. Es hat sich gezeigt, dass die Teilnahme gerade von Leuten aus anderen Vereinen eher von Vorteil ist. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, auch wenn nach der Bespannung noch viel Zeit für den Zusammenbau ansteht. Das System Oratex hält, was es verspricht, nämlich ein einfach aufzubringendes System zu sein, das ein sichtbar schnelleres Ergebnis erzielt als es andere System bisher können.

Auf diesem Wege möchten wir nochmals den Kollegen in Radevormwald für ihr entgegengebrachtes Vertrauen danken und auch für die herzliche Bewirtung aller.

Text, Fotos: Marcus Maul

Rückblick Verbandstag 2022



Am 20. November 2022 hat die 72. Jahreshauptversammlung des AEROCLUB | NRW im Atrium des Tec-Towers in Duisburg stattgefunden. Als besonderen Gast konnten wir unseren Ehrenpräsidenten Stefan Klett in seiner Funktion als Präsident des LSB NRW begrüßen. In seinem Grußwort wurde deutlich, dass der LSB und der Landesverband starke Partner sind.

Auf der Versammlung wurde Präsidentin Tamara Neumann erneut gewählt, ebenso die Schatzmeisterin Evelyn Höfs. Für die Position des Vizepräsidenten Kommunikation und Marketing wurde Gunter Schmidt gewählt. Die gewählten Vorsitzenden der Sportfachgruppentage wurden bestätigt. Dazu gehören Gerhard Währisch als Vorsitzender der Fallschirmsportkommission NRW, Thomas Kurz als Vorsitzender der Segelflugkommission NRW, Peter Hubbertz als neuer Vorsitzender der Modellflugkommission NRW und Laura Blega als Vorsitzende der Landesjugendleitung.

Es gab eine Ergänzung in der Satzung. Die Versammlung hat den

◀ Blick ins Atrium des Tec-Towers. Ehrenpräsident des Verbandes und LSB-Präsident Stefan Klett hielt das Grußwort zu Beginn der Veranstaltung.

Sportler des Jahres 2022 sind Wilhelm und Benjamin Eimers. v.l.: Wilhelm Eimers, Tamara Neumann, Benjamin Eimers, Boris Langanke ▶



Ethik-Code und die Grundsätze guter Verbandsführung verabschiedet und in der Satzung verankert. Eine Kandidatin/ein Kandidat für den Ethik-Vorsitz wird beim 73. Verbandstag zur Wahl stehen. Der neue Vorsitzende des Bezirks Arnsberg ist Frank Hofmann. Das Amt des Vorsitzenden für den Bezirk Münster ist nach wie vor vakant und steht damit bei der 73. Jahreshauptversammlung wieder zur Wahl.

Die 73. Jahreshauptversammlung des AEROCLUB | NRW wird am 26.11.2023 (Totensonntag) stattfinden. Ein Ort ist noch nicht bekannt. Ob die Sportfachgruppentage und die Jahreshauptversammlung separiert wie in diesem Jahr oder wieder gemeinsam als Luftsporttag NRW stattfinden werden, darüber wird das Präsidium auf seiner nächsten Sitzung befinden.

Text: Daniela Blobel

VOC23

Virtual Offline Contest 2023

Der AEROCLUB | NRW richtet als erster deutscher Luftsportverband einen Offline-Wettbewerb aus. Erstmals ab 2023 gibt es einen virtuellen Segelflugwettbewerb, der monatlich und offline stattfinden wird: Der Virtual Offline Contest 2023, kurz VOC 23. Jeden Monat werden zwei neue Aufgaben veröffentlicht: eine Aufgabe im Standard- und eine im Expert-Level. So haben alle, die schon oder noch nicht virtuell fliegen, 24 (!) Mal im Jahr die Gelegenheit sich – ohne großen technischen und zeitlichen Aufwand und immer dann, wenn sie Zeit und Lust haben – zu vergleichen. Je Klasse (Level) wird es einen Jahresgesamtsieger geben!

Der VOC 23 ist ein internationaler Wettbewerb an dem grundsätzlich jeder teilnehmen kann. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer sollte sich über das Anmeldeportal (<https://www.aeroclub-nrw.de/voc23/>) anmelden. Anmeldung und Teilnahme sind kostenlos und unverbindlich. Alle Daten werden nur für die Durchführung des VOC 23 verwendet. Die Aufgaben haben unterschiedliche Schwierigkeitsstufen und sind mit Standard- (SL) und Expert-Level (EL) gekennzeichnet. Beispiel: Die Aufgabe April im



Expert-Level trägt die Bezeichnung VOC23-APR-EL. Flüge können in beiden Leveln (SL und EL) eingereicht werden. Pro Level wird immer nur ein Flugzeug zugelassen, um absolute Chancengleichheit zu erreichen. Für den Standard-Level wird es immer der Standard Cirrus sein. Für den Expert-Level können es Diana 2 und Antares 18S sein.

Die Monatsaufgaben dürfen beliebig oft geflogen werden. Dadurch wird man feststellen, dass durch Erfahrung der Schnitt immer

wieder verbessert werden kann. Der bessere Flug kann dann wieder eingereicht werden, der vorige Flug verschwindet automatisch aus der Liste.

Schon jetzt viel Spaß beim Mitmachen wünscht der Landesausschuss Virtueller Luftsport NRW, das Team des virtuellen Segelfluges im AEROCLUB | NRW!

Im September hatte das NRW-Präsidium den Landesausschuss Virtueller Luftsport berufen. Vorsitzender des Ausschusses ist

Ben Fest, Weltmeister des ersten virtuellen FAI-Sailplain-Grand-Prix. Das Präsidium des AEROCLUB | NRW gibt den Engagierten einen festen Rahmen ihres Wirkens im Verband und dem Ausschuss den Auftrag, die Entwicklung des virtuellen Luftsports zu einer anerkannten Sportart zu fördern und mitzugestalten. Alle Informationen zum virtuellen Luftsport: <https://www.aeroclub-nrw.de/virtueller-luftsport/>

Text: Reinhold Röder

Sportplakette des Landes für Matthias Podworny

Am 19. Oktober zeichnete Staatssekretärin Andrea Milz den Vizepräsidenten des AEROCLUB | NRW Matthias Podworny in Neuss mit der Sportplakette des Landes Nordrhein-Westfalen aus. Die Sportplakette ist die höchste staatliche Auszeichnung für herausragendes sportliches Engagement.

Matthias Podworny ist seit 2017 als Vizepräsident zuständig für Ausbildung und Flugsicherheit im AEROCLUB | NRW. Darüber hinaus hat er sich seit 1991 auch in zahlreichen weiteren Funktionen ehrenamtlich um die Ausbildung von Piloten verdient gemacht.

(v. l.) Andrea Milz (Staatssekretärin des Landes NRW), Matthias Podworny, Tamara Neumann (Präsidentin AEROCLUB NRW), Stefan Klett (Präsident LSB NRW und Ehrenpräsident AEROCLUB | NRW)

Foto: LSB NRW, Andrea Bowinkelmann



Sexualisierte Grenzüberschreitungen, Belästigung und Gewalt – auch ein Thema im Luftsport?

Bei der „Me too“-Debatte haben sich die meisten von uns wohl noch entspannt zurückgelegt: Kann's bei uns nicht geben. Die Nachrichten aus dem Schwimmsport waren dann schon alarmierend: also doch auch im Sport! Etwa auch bei uns – im Luftsport? Die kürzlich vorgestellten Ergebnisse der bundesweit bislang größten Breitensport-Studie „SicherImSport“ machen nachdenklich. Sie zeigen, dass Vereinssport nicht nur als möglicher „Tatort für Gewalt“ zu betrachten ist, sondern auch als Quelle wichtiger stärkender Ressourcen für diejenigen, die bereits außerhalb des Sports Gewalt erfahren haben. Dem Sport als zentralem Akteur von organisierter Freizeit und sportlichem Wettkampf wird dabei eine besondere Verantwortung zugewiesen. Und da kann gerade der Luftsport, bei dem die Persönlichkeitsentwicklung und Vorbereitung Jugendlicher auf die Übernahme von Verantwortung einen besonders hohen Stellenwert hat, ja sicher einiges beitragen.

Worum geht es bei dieser vom Landessportbund NRW geförderten Studie? Es handelt sich um die erste Untersuchung, die sich in der Breite des Vereinssports umfassend mit dem Thema der sexualisierten Grenzverletzung, Belästigung und Gewalt in Deutschland auseinandersetzt. Befragt wurden über 4.300 Vereinsmitglieder und rund 300 beteiligte Sportverbände (darunter auch der AEROCLUB|NRW e. V. und seine Mitgliedsvereine). An die Ver-

einsmitglieder wurden differenzierte Fragen zu verschiedenen Erfahrungen von Gewalt innerhalb und außerhalb des Sportvereins gestellt. Von den regionalen Verbänden und Fachverbänden wurde der Status quo der Einführung von Schutzmaßnahmen im Sport erfasst. Der größte Teil der berichteten Erfahrungen (63 % oder fast zwei Drittel) bezieht sich auf psychische Gewalt (z. B. verbale sexualisierte Belästigungen oder das Verbreiten von Texten oder Fotos mit sexuellem Bezug über digitale Medien). „Schwere Formen“ wie unerwünschte sexualisierte Berührungen am Körper oder an den Geschlechtsteilen werden „nur“ von rund einem Viertel der Befragten genannt (was natürlich auch noch zu viel ist). Physische Verletzungen und/oder Misshandlungen mit sexuellem Hintergrund werden dagegen nur äußerst selten gemeldet. Gleichwohl geben 90 % der betroffenen Personen an, allgemein gute bis sehr gute Erfahrungen mit dem Vereinssport zu haben. Darüber hinaus zeigt die Studie, dass sexualisierte Grenzverletzungen, Belästigung und Gewalt mit und ohne Körperkontakt häufiger außerhalb als innerhalb des Sports erlebt werden. Interpersonelle und sexualisierte Gewalt sind also gesamtgesellschaftliche Probleme, die auch den Sport betreffen. Die Studie zeigt aber auch, dass von Gewalt im Sport Betroffene nur selten über ihre Erfahrungen berichten und nur selten Unterstützung bei den Sportvereinen oder -verbänden suchen. Umso wichtiger sind

daher gut nach außen sichtbare Informationen über Kontaktmöglichkeiten für Betroffene (z. B. über die Vereinshomepage).

Für den Luftsport und unseren Umgang mit dem Thema sind vor allem die folgenden Studienergebnisse richtungweisend:

- Prävention von Gewalt im Sport ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe
- Ursachen von Gewalterfahrung sind nicht ausschließlich auf Faktoren innerhalb des „Systems Sport“ zurückzuführen
- Dem Sport als zentralem Akteur von organisierter Freizeit und sportlichem Wettkampf kommt hier eine besondere Verantwortung zu
- Sport im Verein ist nicht nur möglicher „Tatort für Gewalt“, sondern kann auch Quelle wichtiger stärkender Ressourcen für diejenigen sein, die bereits außerhalb des Sports Gewalt erfahren haben
- Schutzmaßnahmen im Sport sind daher in doppelter Hinsicht wichtig:
 - o Sie wirken in den Sport hinein und machen ihn zu einem sicheren Ort
 - o Sie können aber auch nach außen und damit „in die Gesellschaft hinein“ wirken, indem sie dabei helfen, das gesamtgesellschaftliche Gewaltproblem zu reduzieren

Vereine oder Verbände sollten daher nach geeigneten Wegen suchen, wie sie proaktiv und gut sichtbar auf diejenigen zugehen können, die Rat und Unterstützung bei Gewalterfahrungen benötigen. Das Schutzkonzept eines Vereins ist kein Schuldeingeständnis, sondern ein Gütesiegel/Qualitätsmerkmal.

Die Stadt- und Kreissportbünde sowie die Landesfachverbände haben bereits verschiedene Maßnahmen auf den Weg gebracht, um die Sportvereine vor Ort beim Schutz vor Gewalt zu unterstützen.

Der vollständige Abschlussbericht der Studie kann hier abgerufen werden:



DSHS: Wie sicher ist der Verbands-und Vereinssport



LSB NRW, Forschungsprojekt "SicherImSport"

Text: Sybille Krummacher

Gewaltprävention im AEROCLUB | NRW e. V.

In seiner Satzung positioniert sich der AEROCLUB | NRW e. V. gegen jegliche Form von Gewalt. Aktuell beschäftigt der Verband sich mit der Erstellung eines Schutzkonzeptes, welches sowohl präventive Maßnahmen erfasst als auch Richtlinien bei Interventionen erläutert.

Eine der präventiven Maßnahmen ist die Benennung von zwei Ansprechpersonen.

Ansprechpartnerin für den Verband ist Jugendbildungsreferentin Nina Int-Veen. Guido Hartmann von der FSG Datteln-Bork e. V., seit neuestem Mitglied des Gender-Ausschusses, wird im Frühjahr 2023 die Ausbildung zum Ansprechpartner absolvieren.

Aufgaben der Ansprechpersonen:

- Beratung bei präventiven Maßnahmen und bei der Erstellung von Schutzkonzepten
- Beratung bei Interventionen im Verein
- Einleitung von Interventionsschritten in Verdachtsfällen
- Anlaufstelle für Mitglieder, Betroffene und deren Angehörige
- Kurzvorträge in den Mitgliedsvereinen auf Anfrage
- Koordinierung der Präventionsmaßnahmen im Verband
- Kooperation mit Fachberatungsstellen
- Öffentlichkeitsarbeit



Wenn Sie Fragen rund um das Thema haben oder einen Kurzvortrag für Ihren Verein buchen möchten, können Sie uns unter folgenden Kontaktdaten erreichen:



Guido Hartmann
E-Mail:
hartmann@aeroclub-nrw.de



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

Text: Nina Int-Veen



Wir trauern um Sigi Baumgartl

Dr. rer. nat. Siegfried Baumgartl

*5.10.1935

† 21.12.2022

Wir sind tief bestürzt über den Tod von Sigi Baumgartl. Mit Sigi haben wir einen wertvollen Menschen verloren, der sich immer zuverlässig und mit ganzem Herzen für den Segelflugsport eingesetzt hat. Mit diesem Nachruf möchten wir Sigi in allerbesten Erinnerung behalten und ihm die letzte Ehre erweisen.

Sigi hat sich selbstständig durchs Leben gekämpft. Er war nicht nur Elektriker und LKW-Fahrer, sondern ein sehr wissbegieriger Mensch mit vielen Ideen. Seine Willensstärke, Dinge zu verstehen und logisch nachzuvollziehen, war unbeschreiblich. Durch sein Streben und seine sehr disziplinierte Arbeitsweise erlangte er in harter Arbeit den Dr. rer. nat.-Promotionstitel. In der Stahlindustrie und später in der Forschung der Thyssen AG im Spezialgebiet der Elektronenstrahl-Mikroanalyse fand er den Ankerpunkt sich beruflich zu entwickeln. Hier war Sigi Laborleiter und Leiter von internationalen Forschungsprojekten in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

Im Segelflug hatte Sigi eine ideale „Verschmelzung“ von Faszination im Spiel mit den Wolken und logischen, physikalischen Abläufen gefunden. Sein Cockpit der ASW 17 sah mehr aus wie ein analytisches Labor. Hierin waren alle Instrumente versammelt, die (damals nur in analoger Technik) alle Abläufe berechnen und anzeigen konnten. Sigi hat mit diesen Berechnungen den Grundstein für die heutigen modernen und in jedem Flugzeug etablierten Rechner-Systeme gelegt. Schon früh in den 70/80er-Jahren hatte er hierzu Gespräche und Diskussionen mit den damaligen Herstellern von Variometern geführt. So können wir heute z. B. den Kreisfluganteil, mittlere Reisegeschwindigkeit und alles andere im Flug nutzen.

Sigi hatte die fast einzigartige Begabung, meteorologische Effekte und die Physik im Segelflug mit eigens aufgestellten mathematischen Funktionen zu beschreiben. Es resultierten hieraus unzählige Berichte und Artikel, z. B. „Dreiecksflüge unter Windeinfluss“. Sein Wissen konnte er wunderschön in Vorträgen vermitteln. Meist waren die Zuhörerinnen und Zuhörer gefesselt von dem, was Sigi berichtete und an Erfahrung weitergab.

Sigi strebte nach vielen Zielen. Was immer er sich vornahm, erreichte er. Ob es die Disziplin des Streckensegelfluges oder der Geschwindigkeitsvergleich in Wettbewerben war, Sigi war überall ganz vorne dabei. Ungezählte Male war er Landesmeister, mehrmals Deutscher Vizemeister und oft auf dem „Treppchen“ bei Eu-

ropameisterschaften. Die Krönung des Langstreckensegelfluges war der legendäre Weltrekordflug mit einer ASK 13 (1972). Dieser Weltrekordflug war ein Meilenstein nicht nur für den Sport in NRW, sondern auch für die Stadt Dinslaken. Die hierdurch ausgelöste Förderung des Segelfluges durch die Stadt Dinslaken waren zwei Segelflugzeuge, eine ASW17 und eine ASW15.

Sigis herausragende Leistungen waren ebenso mehrfache Gewinne des „Barron Hilton Cup“. Mit zwölf deutschen Klassen-Rekorden und vielen Weltbestleistungen unterstrich er immer wieder sein Können. Viele dieser Erfolge sind bis heute gültig, so z. B. der Weltrekord über 750 km mit einer Schnittgeschwindigkeit von 155,7 km/h. Die Anerkennung all dieser Leistungen wurde Sigi in vielen Medaillen und Ehrungen zuteil. Von der Daidalos Medaille 1973 bis zur letzten Ehrung in seinem Leben, der Goldenen Ehrennadel des AEROCLUB NRW, hat Sigi die höchsten Auszeichnungen für seine einzigartigen Leistungen verdient erhalten.

Beispielslos engagierte er sich dafür, das Segelfliegen sicherer zu machen. Schon in den 70er-Jahren brachte er die Vorflug-Checkliste in die Vereine. Dem Ziel, das Fliegen sicherer zu machen, widmete er einen Großteil seiner Zeit und seines Engagements. Hierzu wurde er auch mit dem Flugsicherheitspreis 2020 als Sieger im Luftsportmagazin geehrt. Seine Devise war immer: Wenn wir es nicht machen, macht es keiner. So war mit Sigi in vielen Fachgremien immer ein Physiker mit an Bord, der sehr oft andere perspektivische Ansichten lieferte, dies immer mit sehr strukturierten Analysen. Sigi sprach ohne Polemik und zielorientiert in Zahlen und Fakten.

Die Förderung von jugendlichen Talenten lag Sigi sehr am Herzen. Die Erfolge waren hierbei erstaunlich und brachten Jugendliche bis in die Weltspitze zu Weltmeisterschaften und Nationalmannschaften. Das Transportieren von Wissen in die heranwachsenden Generationen erfüllte ihn auch mit Stolz. In vielen Vorträgen lieferte er innerhalb der A, B, C und D-Kader oftmals die Theorie und die Erklärung zu dem, was meist empirisch berichtet wurde.

Sigi hat die Welt aktiv mitgestaltet. Er hat uns gezeigt, was möglich ist, wenn man es will. Er hat unser Leben sehr bereichert.

Wir werden ihn vermissen, aber nie vergessen!

**Brigitte Brüning-Baumgartl
Peter Fischer
LSV Dinslaken-Bottrop e. V.
AEROCLUB | NRW e. V.**

Digitales Kondolenzbuch

Um sich mit persönlichen Worten von Sigi zu verabschieden, ist jede:r eingeladen, eine Nachricht in dem digitalen Kondolenzbuch zu hinterlassen. Es besteht auch die Möglichkeit, ein Foto hochzuladen. Alle Einträge werden in einem Gesamtbeitrag zusammengeführt und auf der NRW-Segelflugseite veröffentlicht. Damit wollen wir Sigi Baumgartl ein würdiges und bleibendes Andenken erhalten.



NRW AKTIV

16.9.2022–15.01.2023

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

Ausschuss Virtueller Luftsport

10.10., 14.12.2022 Ausschusssitzung unter Leitung des Vorsitzenden B. Fest, Teilnehmer: J. Sellerbeck, R. Röder, G. Harman, Noah Deibel

Frauen im Luftsport

20.09.2022 Virtueller Luftsportlerinnen-Stammtisch

29.09.2022 Digitaler Stammtisch der Frauen im Sport in NRW (LSB) Tln. S. Krummacher

19.10.2022 Virtueller LeanCoffee Gender „Kinderfreundlicher Flugplatz“. Impulsvortrag von Jasmin Hegener

29.10.2022 Koblenz, Sitzung des Bundesausschuss Frauen und Familie (BA FF) des DAeC. Tln. S. Krummacher

30.10.2022 Koblenz, Business Lunch zur Besprechung von Kooperationsmöglichkeiten zwischen DAeC/BA FF und Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), S. Krummacher nahm teil

17.11.2022 Digitaler Stammtisch der Frauen im Sport in NRW (LSB), S. Krummacher nahm teil

19.11.2022 Aachen, Workshop für Luftsportlerinnen. Thema "Resilienz", Referentin P. Sohnius, Leitung S. Krummacher

27.10.2022, 12.1.2023 Online Ausschusssitzungen Gender unter Leitung von S. Krummacher

Kommunikation und Marketing

27.9., 25.10.2022 Virtuelle Lean Coffees PR unter Leitung VP von H.-H. Blomeyer, Moderation D. Blobel

12.11.2022 Online-PR-Workshop unter Leitung von H.-H. Blomeyer

04.01.2023 Duisburg G. Schmidt bespricht mit D. Blobel die Jahresplanung des Ressorts Kommunikation und Marketing

LSJ /NRW bewegt seine KINDER!

22.9.2022 Jugendkonferenz der Sportjugend NRW, J. Nentwig und N. Int-Veen haben teilgenommen

28.9.2022 Fachaustausch "Kooperation Schule – Sportverein" in Borken. J. Nentwig war vor Ort

17./18.10.2022 Fachkräftetagung der Sportjugend NRW in Hachen. N. Int-Veen und J. Nentwig waren anwesend

20.10.2022 Virtuelles Lean Coffee Jugend

03.11.2022 Landesjugendleiterin L. Blega hat für die LSJ NRW am Jugendtag der Sportjugend NRW teilgenommen

05.11.2022 Luftsportjugendtag 2022 & Wintertreffen

09.11.2022 Vereinsentwicklung: Profilierung LSV Sauerland, moderiert von N. Int-Veen

18.-20.11.2022 Jugendleiterlehrgang Teil 1 in Viersen

30.11.2022 Treffen der Landesjugendleitung mit den hauptamtlichen Mitarbeiterinnen der Luftsportjugend

02.12.2022 Vereinsentwicklung: Profilierung LSV Borken, moderiert von N. Int-Veen

08.12.2022 Virtuelles Lean Coffee Jugend

20.12.2022 Online-Meeting zur Planung des Jahres 2023 der Luftsportjugend NRW

Modellflug

10.11.2022 Online-Sitzung der Modellflugkommission

13.11.2022 Online-Modellfliegertagung NRW

25.-27.11.2022 Oerlinghausen Trainer-C-Seminar

Motorflug, Ultraleichtflug

19.11.2022 Soest Motor- und Ultraleichtfliegertag NRW unter Leitung von V. Engelmann und Chr. Schücker

Natur und Umwelt

28.09.2022 D. Blobel vertritt K. Kosmalla bei der Online-Sitzung der IG Natursport

01.12.2022 Düsseldorf M. L. Becher vertritt K. Kosmalla bei der Veranstaltung AeroSpace.NRW des NRW-Ministeriums WIKE teil

Präsidium/Geschäftsleitung

16.09.2022 Gladbeck T. Neumann, S. Klett, B. Langanke beim Empfang der Gordon-Bennett-Sieger

19.9.2022 Online-Arbeitsrunde Grundsätze guter Verbandsführung mit Themenschwerpunkt Entscheidungsprozesse

23.9.2022 Online-Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

24.9.2022 Duisburg Präsidiumssitzung

01.10.2022 Essen Außerordentliche Mitgliederversammlung des LSB NRW, T. Neumann vertritt die Interessen unseres Verbandes

02.10.2022 Essen T. Neumann nimmt an der außerordentlichen Mitgliederversammlung der Sporthilfe teil

01.10.2022 Braunschweig T. Neumann bei der DAeC-Klausurtagung

06.10.2022 Kassel B. Langanke nimmt an der DAeC-Geschäftsführertagung teil

07.-08.10.2022 Motorfliegertag des DAeC

14.10.2022 Iserlohn-Sümmern Treffen mit Landrat Marco Voge

19.10.2022 Neuss M. Podworny wird mit der NRW-Sportplakette ausgezeichnet. T. Neumann, S. Klett und B. Langanke waren vor Ort

03.11.2022 Online-Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

16.11.2022 Unna Ständige Konferenz der NRW-Bünde und -Verbände, T. Neumann nahm teil

18.-19.11.2022 Düren, Mitgliederversammlung Sportbildungswerk

18.11.2022 Braunschweig, Beer-Call vor der DAeC-Hauptversammlung

19.11.2022 Braunschweig DAeC-Hauptversammlung

20.11.2022 Duisburg Verbandstag NRW unter Leitung von Präsidentin T. Neumann

26.11.2022 Aachen T. Neumann ehrt H. Biebricher und H. Schütz mit der Plakette in Silber

27.11.2022 Oberschleißheim Ordentliche Mitgliederversammlung der Bundeskommission Freiballon

07.12.2022 Online-Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

09.12.2022 Düsseldorf Verleihung der NRW-Felix-Awards

Segelflug

26.9., 05.12.2023 Videokonferenztermine der Segelflugkommission NRW: Alle Sitzungsprotokolle der Seko NRW sind veröffentlicht: <https://www.aeroclub-nrw.de/segelflug/>

16.10.2022 Sankt Augustin Segelfliegertag NRW 2022 mit Segelflugforum unter der Leitung von Th. Kurz; T. Neumann, B. Langanke, J. Frese G. Schmidt waren vor Ort

29.10.2022 Koblenz Deutscher Segelfliegertag Seko-NRW-Vorsitzender Th. Kurz hat teilgenommen

Technik

20.10.2022, 10.01.2023 Online-Sitzungen des Technischen Ausschusses unter Leitung von W. Linden

Eure Ansprechpartner:innen

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

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

Daniela Blobel
Öffentlichkeitsarbeit &
Projektmanagement
Tel.: 0203 / 77844-52
blobel@aeroclub-nrw.de

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

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

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

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

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

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

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

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



Luftsportjugend NRW

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

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

Luftsportschule des Verbandes

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

Impressum

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

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

Redaktionsleitung
Daniela Blobel
redaktion@aeroclub-nrw.de

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

Ausbildung Matthias Podworny,
matthias.podworny@t-online.de
Ballonsport Wilhelm Eimers,
Benjamin Eimers, ballon@ballon.org
Fallschirmsport Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Förderverein für Leistungssegelflug
NRW e. V. info@foerdervereinrw.de
Fragen der Gleichstellung
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend Laura Blega,
laura@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug Evelyn Höfs,
wue.hoefs@t-online.de
Motorflug/Ultraleichtflug
Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug Thomas Kurz,
kurz@aeroclub-nrw.de

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

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

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

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

Die fünf Phasen der Vereinsentwicklung

Der „Verein für Luftsport Südheide“ meistert mit mutigen Ideen den Weg aus der ungewissen Zukunft



Die Entwicklung des Luftsports bereitet in vielen Vereinen Unbehagen – angefangen bei den jährlich sinkenden Zahlen an aktiven Luftsportlern in Deutschland und den rückläufigen Mitgliederzahlen in den einzelnen Vereinen bis hin zu den ungeahnten Auswirkungen einer Pandemie. Der Verein für Luftsport Südheide hat das Problem früh genug erkannt und mit einem erfolgreichen „Fünf-Punkte-Programm“ die Weichen für die Zukunft gestellt. Der Autor David Priestley (1. Vorsitzender) zeigt, wie es geht.

Phase 1:

Notwendigkeit der Veränderung

Mit Beginn der Flugsaison 2018 haben auf dem Flugplatz Berliner Heide insgesamt drei Vereine ihren individuellen Luftsport ausgeübt. In Metzingen fliegt neben dem „Flugtechnischen Verein Metzingen“ (FTV) und der „Luftsportvereinigung Altkreis Isenhagen e. V.“ (LVI) seit über zehn Jahren auch der „Gleitschirmclub Südheide e. V.“ (GCS). Die beiden Vereine mit dem Schwerpunkt auf Segelflug und TMG organisierten seit der ersten gemeinsamen Saison kooperativ den Flugbetrieb, eine begrenzte Anzahl an Flugzeugen wurde gegenseitig geteilt – doch weiterhin waren alle Mitglieder in den unterschiedlichen Strukturen verwurzelt. Wie hätte es auch anders sein sollen? Es gab schließlich jeden Verein für sich: mit eigenen Strukturen, festen Ansprechpartnern, eingespielten Verfahren und gewählten Vorständen.

Phase 2:

Führungsteam bilden

Im Sommer 2020 wurde für beide Luftsportvereine ein Informationstermin angesetzt. In dieser Veranstaltung sollte über die bestehende Kooperation, die aktuellen Herausforderungen und die nächsten gemeinsamen Schritte gesprochen werden. Die Kernbotschaft aus diesem offenen Dialog führte dazu, dass die bisherige Zielrichtung „Kooperation und Fortbestand der einzelnen Vereine“ von den Mitgliedern wie in einem Flächenbrand durch den Wunsch „Wir möchten fusionieren“ abgelöst wurde. Infolgedessen haben sich Mitglieder gefunden, die sich dieser Herausforderung als verantwortlich handelnde Personen angenommen haben. Auf den anschließenden Mitgliederversammlungen wurden daraufhin die Vorstände für diese Aufgabe entsprechend gewählt.

Phase 3:

Veränderungsprozess entwickeln

Im Herbst 2020 wurde die Arbeit der „Fusionsvorstände“ aufgenommen und in einer ersten Vorstandssitzung wurden die wesentlichen Eckpunkte für den weiteren Fahrplan abgesteckt. Gemeinsam wurde festgehalten, dass mit dem Ende der Segelflugsaison 2021 eine Versammlung zur Fusionierung stattfinden soll. Dieser Zeitpunkt schien im Rahmen der klassischen Vereinsaktivitäten günstig, da sich die Segelflugzeuge in der Winterwartung befinden und voraussichtlich vier bis fünf Monate für die bürokratischen Herausforderungen bis zum Saisonstart bereitstehen.



▲ Vorstand des VfL Südheide (v.l.n.r.) David Priestley, Niklas Wegmeyer, Jördis Kirste, Christian Knoop, David Rohlmann (es fehlt Olaf Maier)

Zum bürokratischen Vorgehen gehören neben dem neuen Vereinsregisterauszug auch die Ummeldungen bei den Verbänden, Änderungen von Bankverbindungen und die Ummeldung der Flugzeuge beim Luftfahrtbundesamt. Alles in allem viele Tätigkeiten, die im Laufe der üblichen Flugaktivitäten zu starken Einschnitten führen kann. Dies wollten wir nach Möglichkeit vermeiden!

Es wurden drei Arbeitsgruppen gebildet, die die nachfolgenden Themen ausgearbeitet haben: eine neue Vereinssatzung, eine neue Gebührenordnung und die neue Konzeption des Flugzeugparks. In den Arbeitsgruppen wurden die Ist-Situationen der bisherigen Vereine vorgestellt und nach dem Motto „das Beste aus beiden Vereinen“ zusammengeführt. Gemeinsam mit einer Mustersatzung vom LandesSportBund Niedersachsen und auch entsprechenden Qualifix-Seminaren wurde ein erstes Arbeitsergebnis geformt. Mit Blick auf die Zielgruppen des Vereins wurde u. a. ein Flugzeugpark (Konzept „für jedermann“) entwickelt. Aus insgesamt zehn gemeinsamen Flugzeugen wurde ein Lineup entworfen: ASK 13 und Astir CS für die Schulung, DG 505 und LS4 für Fortgeschrittene, Duo Discus und Discus 2b für den Streckenflug / Wettbewerbseinsatz. Darüber hinaus bleibt der Rotax-Falke ein fester Bestandteil des Vereins.

Einen kritischen Bestandteil für die Vereinszusammenführung bildete die neue Gebührenordnung. Wie in Vereinen üblich gibt es vielfältige Ansätze und Lösungen, um eine Vereinsfinanzierung valide zu planen. Daher war auch bei der Ausarbeitung der neuen Gebührenordnung der wesentliche Treiber das Motto „das Beste

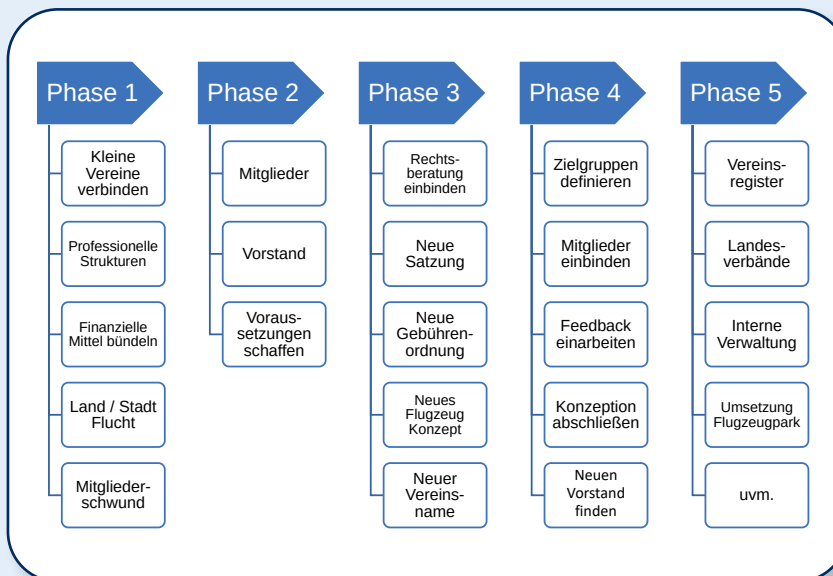
aus beiden“. Es entstand auf einem geprüften Zahlengerüst der letzten Jahresabschlüsse eine dedizierte Kostenbetrachtung, die mit den erwarteten Mitgliederzahlen (inkl. Sicherheitsfaktoren) eine neue und einfache Gebührenordnung ermöglichte. Kernbestandteil der Finanzierung des Vereines liegt in einer Flatrate-Komponente, bei der solidarisch alle laufenden Kosten durch die Mitglieder getragen werden. Für Mit-

glieder, die lediglich ihre Mindestanforderungen zum Scheinerhalt erfüllen möchten oder ein eigenes Segelflugzeug besitzen, gibt es zusätzlich die minutengenaue Abrechnung, die zu einem angemessenen Kurs einen Teil zur Vereinsfinanzierung beiträgt. Bevor eine Veröffentlichung für die Mitglieder erfolgen konnte, wurden die jeweiligen Ergebnisse in den Kreisen der drei Arbeitsgruppen vorgestellt und kritisch diskutiert. Die teilnehmenden Mitglieder der Arbeitsgruppen haben alle Perspektiven und Zielgruppen des zukünftigen neuen Vereins vertreten, sodass ein gemeinsames Ergebnis aus dem Teilnehmerkreis eine gute Chance erhielt positiv bei allen Mitgliedern wahrgenommen zu werden.

Phase 4:

Veränderungen ankündigen

Bis zur ersten Veröffentlichung der Arbeitsergebnisse an alle Mitglieder sind zirka sechs Monate verstrichen. Während dieser Zeit wurden die Mitglieder jedoch regelmäßig über den Vereinsnewsletter über Teilberei-



che informiert. Da diese Informationspolitik für eine erfolgreiche Fusionierung nicht ausreicht, wurde zu themenspezifischen Informationsveranstaltungen eingeladen. Fragen und Anregungen wurden dabei meist direkt im Dialog beantwortet, komplexe Sachverhalte wurden mit zurück in die Arbeitsgrup-

pe genommen. Anschließend an diese drei Informationsabende wurde eine weitere Überprüfung der Arbeitsergebnisse anhand der Rückmeldungen durchgeführt. Parallel wurde nach Maßgabe der Mitglieder paritätisch aus beiden Altvereinen ein junges und dynamisches Vorstandsteam für den neuen Verein gebildet. Nun galt es, einen neuen Namen für den Verein zu finden. Dazu wurden Namensvorschläge gesammelt.

80 Prozent der aktiven und fördernden Mitglieder entschieden sich in den beiden notwendigen Abstimmungen für den Namen „Verein für Luftsport Südheide“.

Das Fünf-Punkte-Programm:

- Kleine Vereine zu überlebensfähigen Organisationen fusionieren
- Professionelle Strukturen schaffen (Flugzeugpark, Marketing)
- Zentralisierung der Basis-Ausbildung
- Zielgruppengerechte Angebote schaffen
- Finanzielle Mittel bündeln

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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



Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ♦ Kupplungen
- ♦ Schleppseileinziehwinden
- ♦ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

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



▲ Flugplatz Berliner Heide im Pfingstlager



▲ Endanflug Piste 21 Flugplatz Berliner Heide

Phase 5:

Veränderungen realisieren!

Um eine Fusion von Vereinen rechtskonform umsetzen zu können, ist es ratsam, diese gemeinsam mit einem fusionserfahrenen Rechtsanwalt und Notar durchzuführen. Einige unserer Mitglieder hatten eigene Ideen, „wie eine Fusion laufen muss“. Die Bedenken und Ängste der Mitglieder sind nachvollziehbar. Nach Empfehlung unseres Juristen haben wir für unsere Fusion den Weg „Verschmelzung durch Neugründung“ gewählt. Dies hatte für alle Mitglieder mehrere Vorteile. Zum einen entsteht aus beiden Vereinen der Rechtsnachfolger durch Neugründung und zum anderen werden auf einen Schlag alle entwickelten Eckpfeiler gültig. Jeder Verein führt für sich eine letzte Mitgliederversammlung durch. Sie beschließt die Fusion und stimmt dem Verschmelzungsvertrag mit all seinen Bestandteilen zu. Nach knapp dreizehn Monaten der konkreten Ausarbeitung der Fusion fanden die Fusionsversammlungen der Altvereine statt. Weitere sechs Monate später erhielten wir den neuen Vereinsregisterauszug.

Schlussworte

Für den Veränderungsprozess im Verein sind die ersten beiden Phasen aus dem Change Management von elementarer Bedeutung. Die Mehrheit der Mitglieder muss die Notwendigkeit der

Veränderung erkennen und gemeinsam den Prozess hierfür starten. Zusätzlich braucht es Mitglieder, die diesen Prozess federführend und im offenen Dialog im Sinne der Mitglieder gestalten. Alle Mitglieder sollten stets informiert und bereit für etwas Neues sein.

Abschließend möchten wir alle Vereine, sofern die Rahmenbedingungen ähnlich wie in unserer Konstellation sind, ermutigen eine Vereinsfusion in Betracht zu ziehen. Gerade wenn mehrere Vereine aktiv auf einem Gelände sind, können durch eine Fusion viele Synergien gewonnen werden und der Verwaltungsaufwand kann (in vielen Bereichen) auf ein Minimum reduziert werden. Sollten zu diesem Artikel bzw. zur Fusion von Vereinen im Laufe der Zeit Fragen aufkommen, stehen wir gerne als Ansprechpartner für Fragen zur Verfügung und sind gerne bereit darüber persönlich zu berichten. Weitere Infos unter info@vfl-südheide.de, Webseite: www.vfl-südheide.de

Text: David Priestley



Den ausführlichen
Originalbeitrag
finden Sie hier:

...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



Die Erfüllung eines Traums – in einer kleinen Propellermaschine über den Atlantik

Hundert Dinge waren eingepackt, als ich am Mittag des 23. Juni 2022, nach zwanzig Monaten Vorbereitung, endlich an meinem Heimatplatz Bonn-Hangelar (EDKB) startete. Ich war auf dem Weg zu meinem bis dahin größten Abenteuer. Ich wollte in 40 Tagen um die halbe Welt bis an die Westküste Amerikas und zurück fliegen. Am Ende wurden es 44 Tage, bis ich wieder in EDKB landete und von lieben Freunden empfangen wurde.



▲ Tankstop in Kulusuk (Grönland) nach einem Tiefflug wegen schlechten Wetters, Start war in Reykjavik

Das Erste, was ich tat, als ich nach 28.000 km landete, war, den Boden in Bonn-Hangelar zu küssen.

Mein Name ist Kathrin Kaiser, ich bin alleinerziehende Mama von zwei Jungs und arbeite in Vollzeit als Bundesbeamtin in Bonn. Seit 2020 ist mein schon in die Jahre gekommenes, aber dafür eigenes Flugzeug, eine Grumman AA-5 Traveler, lufttüchtig und seitdem gibt es für mich kein Halten mehr. Einmal selber über den Atlantik auf den amerikanischen Kontinent zu fliegen ist wohl ein Traum von vielen.

Die größte Herausforderung war definitiv, dass ich alleine flog. Von der Planung bis zur Durchführung war ich in den zwei Jahren eine Einzelkämpferin. Einzig meinen Tiger hatte ich als emotionalen Beistand dabei und den habe ich wirklich sehr oft gebraucht. Allerdings fand ich Unterstützung durch Total Energies, die mir ein paar Tankfüllungen sponserten, und durch Clouddancers, von denen ich ein Cover und ein Zelt bekam. Dafür bin ich sehr dankbar, aber da abzusehen war, dass die Reise ein Vermögen kosten würde, nahm ich einen großen Kredit auf. Ich bereute es keine Sekunde.

Klar, dass so eine gewaltige Unternehmung von langer Hand geplant werden musste. Zumal mir nur meine fünfzig Jahre alte Grumman zur Verfügung stand. Sie hat weder Einziehfahrwerk noch Verstellpropeller, ist ohne Autopilot und navigatorische Instrumente sehr einfach im Oldstyle mit einem Sixpack, einem Radio und Transponder ausgestattet, fertig. Das hieß klipp und klar, dass ich ausschließlich nach Sichtflugregeln, also VFR, unterwegs war und alles per Hand flog. Das bedarf sorgfältigster Planung und stundenlanger Konzentrationsfähigkeit.

Es waren viele Fortbildungen im Vorfeld nötig wie ein Überlebenstraining und Simulatorflüge; dazu habe ich mit Kampfsport begonnen, um auch meinen Körper und Geist zu stärken. Ich habe zusätzliche Lizenzen erworben wie zum Beispiel die Nachtfluglizenz oder das AZF. Auch waren noch unglaublich viele bürokratische Hürden aus dem Weg zu räumen, nicht zuletzt ein amerika-

nisches Visum oder eine weltweite Versicherung für das Flugzeug zu besorgen. Genauso wichtig wie die Verfügbarkeit von Avgas ist schließlich noch, überall einen Platz zum Schlafen zu finden. Nicht selten sind an den spärlich bewohnten Orten in Grönland und Kanada alle Unterkünfte ausgebucht. Schon allein die furchtbaren Öffnungszeiten in Grönland sind für langsame Schnecken wie mich der Killer.

Zusätzlich wollte ich natürlich auch gar nicht nur auf Biegen und Brechen nach Amerika, sondern auch etwas von der Welt sehen. Ich wünschte mir, die Menschen und ihre Kulturen kennenzulernen. Mich interessierte, was Eskimos essen und wie gefährlich die sagenumwobenen und gefürchteten Färöer-Inseln wirklich sind. Das alles erfuhr ich auf meiner Reise und noch so vieles mehr. Gefährlich wurde es mehrere Male, aber nur einmal hatte ich richtig Todesangst. Trotzdem dachte ich nicht ein einziges Mal daran aufzugeben. Als ich während eines stundenlangen Tiefflugs über den eisigen Ozean zum ersten Mal Wale gesehen habe, wusste ich: Ich habe alles richtig gemacht.

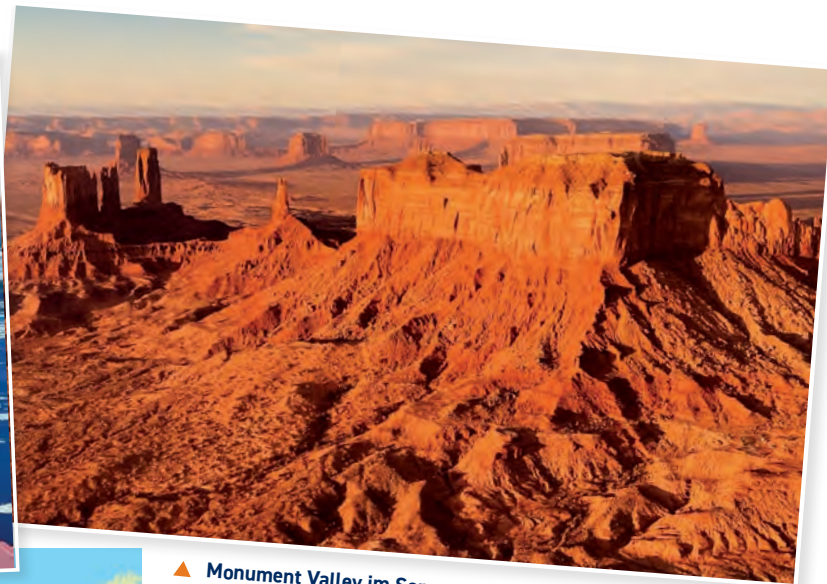
Ich verlor am Anfang sehr viel Gewicht, da die körperliche, aber auch mentale Belastung enorm hoch war, aber spätestens das mexikanische Essen in Texas päppelte mich wieder auf. Ich wurde von einem Polizisten aus einer misslichen Lage befreit und ein anderes Mal entging ich knapp einer Anzeige wegen unerlaubten Falschparkens, ja, das geht mit einem Flugzeug auch. Ich gewann in Las Vegas so viel Geld, dass es für ein ganzes Fass Avgas in Kanada reichte. Dafür verschwendete ich einmal unnötigerweise Gebühren für einen FBO, nur um mal in den Arm genommen zu werden, weil mich der Flug dorthin fast gebrochen hätte.

Ich flog in der Arktis über das Polareis und ein paar Tage später über die Wüste von Nevada. Ich kämpfte mich einmal durch eisige Wolkenschichten mit unheimlichen Begegnungen oder auch über die turbulenten Rocky Mountains, deren Ausmaße viermal



▲ An der Ostküste Grönlands

28.000 km
in 44 Tagen



▲ Monument Valley im Sonnenaufgang, Start war 3 Uhr nachts in Sedona



▲ Der Tiger war als emotionaler Beistand dabei

so groß wie die von meinen geliebten Alpen sind. Ich hatte sehr oft Gegenwind, schlechtes Wetter, ständig Probleme mit der Kommunikation via Handy, ein paarmal gab es einfach kein Avgas und an den entlegensten Orten waren die Unterkünfte meist am teuersten. Natürlich hatte ich auch technische Probleme, wie konnte es anders sein. Aber wann immer ich landete, fand ich Freunde, viele von ihnen kannte ich vorher nur virtuell und manche noch gar nicht.

Das Fliegen an sich ist ja nur das Handwerk, aber die Entscheidungen, die man auf so einer Reise treffen muss, verändern einen. Am Ende ist es die Magie, einen Traum zu verwirklichen, den man nur selber kennt. Momentan schreibe ich an einem Buch über meine Erlebnisse und möchte auch Vorträge halten über die Reise. Ich würde mich freuen, den einen oder die andere damit zu inspirieren, den eigenen Horizont zu erweitern.

Eure Kathrin Kaiser

Die Autorin

Kathrin Kaiser machte 2019 ihre PPL-Lizenz. Seit 2020 besitzt sie eine Grumman AA-5 Traveler. Zwischenzeitlich hat sie 850 Flugstunden und 35 Länder bereist. Bekannt wurde Kathrin durch das von ihr initiierte internationale Grumman-Treffen in Bonn und ihre Flüge für kranke und behinderte Kinder. Kontakt: E-Mail Grumman-FlyIn@gmx.de Telefon 0172-4783440



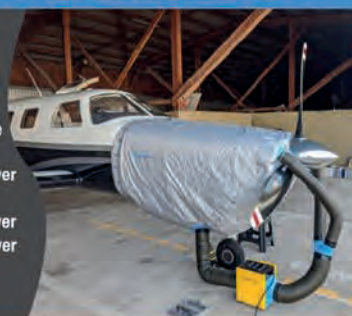
Segelflug



- Staubbezüge
- Allwetterschutzbezüge
- Haubenschutz - StaysOn mit Sonnenschutz
- Randbogenschützer - Ideal im Hallenbetrieb

Individuelle
Logos auf
Wunsch!

Motorflug



- Cowlplugs
- Staubbezüge
- Propellerschutz
- WingEdge protection
- Allwetterschutzbezüge

- Heatable Cowlings Cover
- Canopy Cover
- Canopy Cowlings Cover
- Front Fuselage Cover

Extras



- Shelter
- Flächenzelte
- Bordbuchtaschen und Flightkits
- Taschen in unterschiedlichen Formaten
- Anhängercover und Weiteres auf Anfrage

Ich liebe Flugzeuge und die praktische Arbeit

Traumjob Fluggerätemechaniker



Benjamin Riegert (re) mit seinem Arbeitgeber Oliver Krüger von Air Service Krüger



- Der Testlauf gehört dazu
- Wartung an einer Cessna 182

Benjamin Riegert aus Schifferstadt liebt den Luftsport. Deswegen machte er sein Hobby zum Beruf und wurde Fluggerätemechaniker, Fachrichtung Instandhaltung. Damit ist er einer, der dafür sorgt, dass wir alle fliegen können. Denn so ziemlich jeder Pilot hat bereits die Erfahrung gemacht, dass die Luftfahrttechnischen Betriebe mitunter lange Wartezeiten haben oder Betriebe zusammengelegt werden, weil ihnen das Personal fehlt, und die Wege zu den Werften immer weiter werden. Benjamin erzählt im Interview, was den Beruf ausmacht und welche Möglichkeiten er bietet.

LuftSport: Benjamin, zuerst die Frage: Macht dir dein Beruf Spaß? Würdest du dich wieder dafür entscheiden?

Benjamin: Der Beruf macht mir sehr viel Spaß. Es ist sehr befriedigend, am Ende des Tages zu sehen was man gemacht hat. Triebwerksein- und -umbauten machen mir am meisten Spaß. Vor allem dann, wenn am Ende alles läuft. Ich liebe Flugzeuge und die praktische Arbeit. Es gibt keinen besseren Weg diese beiden Aspekte miteinander zu kombinieren, deswegen würde ich mich auch heute definitiv noch für den Beruf entscheiden.

LuftSport: Wie sieht deine Tätigkeit aus? Was machst du genau?

Benjamin: Ich habe eine sehr große Bandbreite an Aufgaben. Ich mache sehr viele Kontrollen, Fehlersuche und -behebungen, Umrüsten von verschiedenen Systemen, defekte Teile austauschen, Triebwerke aus- und einbauen, Triebwerke einstellen, neue Systeme einbauen und testen, Reparaturarbeiten.



LuftSport: Das hört sich spannend an. Was war beruflich bislang deine schönste Erfahrung?

Benjamin: Ein Triebwerk einzubauen und dann als Mechaniker beim Testflug dabei zu sein. Sehr belohnende Erfahrungen sind auch, wenn man lange nach einem komplizierten Fehler sucht und diesen dann beheben kann.

LuftSport: Welche Möglichkeiten bietet der Beruf?

Benjamin: Es gibt verschiedene Fachrichtungen wie z. B. die Fertigung oder die Elektrik. In jeder Fachrichtung kann man sich zum Prüfer des jeweiligen Fachbereichs hocharbeiten. Als Prüfer kann man verschiedenen Bereiche abdecken wie z. B. Flugzeuge mit Kolbenmotoren oder Turbinen.

LuftSport: Das hört sich alles super an – aber gibt es auch Nachteile an deinem Beruf?

Benjamin: Man kann diesen Beruf nicht überall ausführen – es muss immer ein Flugplatz in der Nähe sein oder man muss längere Strecken zur Arbeit fahren.



▲ Testlauf mit einer Mooney M20J



▲ Benjamin mit seinem Fluglehrer und Ausbildungsleiter Axel Herbst (re)

LuftSport: Dann lass uns noch über die Ausbildung und deinen Werdegang reden.

Benjamin: Ich habe meine Ausbildung am Bodensee bei der AIRplus Maintenance absolviert und war in Erding in der Berufsschule. Ich habe sechs Wochen am Stück gearbeitet und dann zwei Wochen die Berufsschule besucht. Man fängt mit den Grundlagen wie z. B. der Metallbearbeitung an. Ebenso lernt man, wie die verschiedenen Systeme von Flugzeugen funktionieren, welche Fehler auftreten können und wie man diese behebt.

LuftSport: Zuletzt: Was sollte man mitbringen, wenn man Fluggerätemechaniker werden möchte?

Benjamin: Man sollte praktisch arbeiten können und keine Angst vor schmutzigen Händen haben. Außerdem benötigt man die Fähigkeit, gut in einem Team und – wenn es notwendig ist – auch allein arbeiten zu können. Ein paar Englischkenntnisse sind wichtig, da viele Dokumente von den Herstellern in Englisch sind.

LuftSport: Herzlichen Dank für das Interview, Benjamin!

Interview: Ricarda Helm

Steckbrief Benjamin Riebert aus Schifferstadt

Verein: FSV Bad Dürkheim

Luftsport: In der Ausbildung zum PPL (A)

Wie kam Benjamin zum Luftsport:

Sein Vater flog für MAF in Tansania

Beruf: Fluggerätemechaniker

(Fachrichtung Instandhaltung) bei Air Service Krüger in Mannheim und Speyer

Ausbildung: Dauert im Regelfall 3,5 Jahre.

Es gibt für die Theorie (Blockunterricht) mehrere Berufsschulen in Deutschland.

Karrieremöglichkeiten:

Prüfer unterschiedlicher Fachbereiche

(Fertigungstechnik, Triebwerkstechnik, Instandhaltung)



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

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

Dann schreib uns eine E-Mail an

redaktion@luftsportmagazin.de



Wir suchen Verstärkung für unser Werkstatt-Team in Speyer!



Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung an:
info@fk-aircraft.com

B&F Technik Vertriebs GmbH
Anton Dengler Str. 8
67346 Speyer



Crashversuche in der Flugwerft Oberschleißheim



Der Astir beim Crash; Foto: Simeon Schmaus

Inzwischen ist es mehr als vier Jahre her, dass sich die Akaflieg Hannover im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz erfolgreich um finanzielle Förderung bewarb. Am 27. Juli 2022 konnten wir nun den vorläufigen Höhepunkt dieser Arbeit genießen: einen Full Scale Crashversuch eines von uns mit einem nachrüstbaren Sicherheitscockpit ausgestatteten Astir CS.

Unser Plan, ein bereits bestehendes, über 40 Jahre altes, handgefertigtes Flugzeug nachzurüsten, erforderte ein genaues Vermessen dieses Flugzeugs. Ergebnis war ein detailliertes und präzises CAD-Modell eines Astir CS. Als nächstes galt es herauszufinden, welche Lasten für unsere Untersuchungen überhaupt relevant waren.

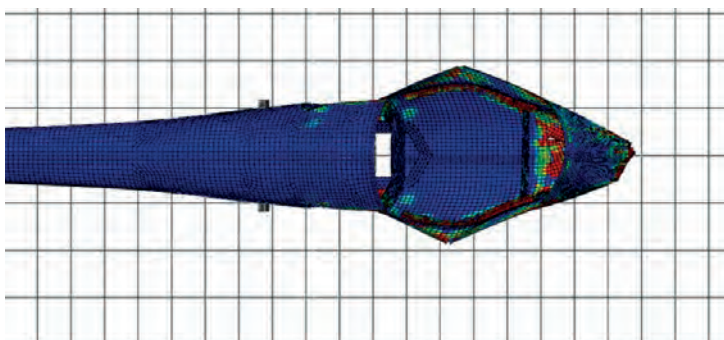
Ausgestattet mit dem Wissen wie ein Astir CS aufgebaut ist und wie ein solches Flugzeug verunglücken könnte, wurden erste Vorschläge für eine nachrüstbare Struktur entworfen. Ergebnis dieser Arbeiten war die Festlegung der Geometrie der Struktur. Ziel dieses Designs ist es einen Überlebensraum sicherzustellen und die auftretenden Beschleunigungskräfte gering zu halten. Die größte Schwachstelle des unveränderten Rumpfes ist der durch den Haubenausschnitt geschwächte Bereich. Simulationen zeigen, dass die Struktur hier nach außen beult. Darüber hinaus knickt der gesamte vordere Teil des Rumpfes nach oben.

Unsere Nachrüststruktur wirkt wie folgt entgegen: Der vordere Teil dient der Einleitung der Kräfte in die Struktur. Die Neigung des

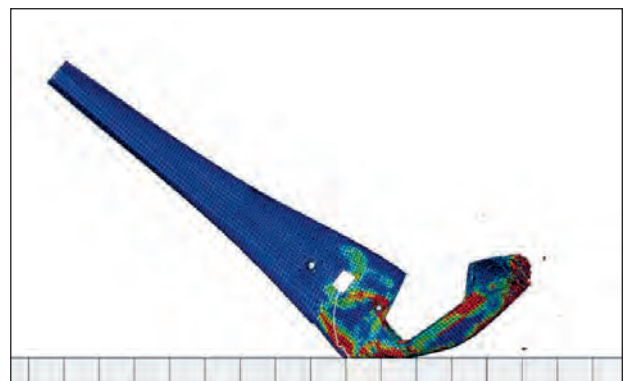
vorderen Rings um die Querachse begünstigt dabei ein Abgleiten des Rumpfes an dem Hindernis. Die Verstärkung des Haubenrahmens stellt den Erhalt des Überlebensraums sicher. Der hintere Ring und die Verbindung zum Haubenrahmen verhindern das Abknicken des vorderen Rumpfteils. Der ebenfalls in diversen Simulationen optimierte Lagenaufbau der Nachrüststruktur verstärkt diese Funktionen.

In enger Zusammenarbeit mit dem Institut für Statik und Dynamik wurde die Simulation dabei stetig weiterentwickelt. Unter anderem wurde hierfür an einem Materialmodell gearbeitet, welches vor allem den numerischen Aufwand der Vorhersagen des nichtlinearen Materialverhaltens stark reduzierte.

Nachdem der Entwurf festgelegt war, konnte sich um die Fertigung gekümmert werden. Die Nachrüstlösung sollte in zwei Hälften (links und rechts) in Formen laminiert und anschließend im Rumpf verklebt und geschäftet werden. Die Formen hierfür bestehen aus PU-Schaum und wurden mit viel Unterstützung auf einer extra dafür ertüchtigten Modellbaufräse von HorsePower gefertigt. In die fertigen Formen wurde das in Epoxidharz getränkte Gewebe eingelegt und unter Vakuum ausgehärtet. Als Gewebe haben wir unidirektionales Kohlefasergewebe und eine Deckschicht aus Kohle/Aramid-Mischgewebe verwendet. Nach dem Entformen und Besäumen konnten beide Hälften (zunächst noch voneinander getrennt) eingeklebt und schließlich über eine Schäftung verbunden werden.



▲ ► Das CAD-Modell in einer FEM-Simulation des Crashes (Foto: CR)





▲ Die Nachrüststruktur als CAD-Rendering; Foto: Rahmi Öksüz



▲ Nachrüststruktur; Foto: CR

▼ Foto: Till Lindner



Das am Crash-Versuch beteiligte Team; Foto: Simeon Schmauß



Mit dem so präparierten Rumpf ging es dann in den Süden, zunächst in die Werkstatt der Akaflieg München. Neben unserem aufgerüsteten Astir sollte am gleichen Tag auch der Rumpf der Mü-32 „Reißmeister“ gecrasht werden. Alles zu diesem Projekt findet ihr auf der Homepage der Akaflieg München.

In München angekommen haben wir unseren Rumpf mit Dehnmessstreifen (DMS) ausgestattet. Der Versuch selber fand schließlich auf dem Gelände der Flugwerft Schleißheim, einer Außenstelle des Deutschen Museums, und in enger Zusammenarbeit mit dem Lehrstuhl für Carbon Composites der TUM, der Akaflieg München und dem Institut für Statik und Dynamik der LUH statt. Der Kranführer hob den Rumpf auf die berechnete Höhe. Eine letzte Abfrage, ob alle Kameras und Messsysteme bereit sind und der Platz frei ist, Sicherung gelöst und dann ... nichts. Der Auslinkschäkel verweigerte kurzzeitig seinen Dienst. Den hatten wir uns bei Seglern abgeguckt, die panisch ihr unter Last stehendes Segel streichen müssen. Ein erneutes beherzteres Ziehen hatte dann aber doch den gewünschten Effekt.

Insgesamt wurde der Versuch von acht Highspeedkameras aufgenommen, alles Weitere lässt sich vermutlich aus den Videos besser entnehmen. Alles in allem ein wirklich gelungener Versuch. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank an alle Beteiligten.

Text: Christian Rolfs, Akaflieg Hannover



◀ Den ausführlichen Originalbeitrag finden Sie hier

Rundflüge Sicherheitspilot Alpeneinweisung Arcus M Vercharterung



Die Alpen erkunden mit einem erfahrenen Piloten?

Du bist ein erfahrener Pilot, benötigst einen Sicherheitspiloten, möchtest ein Sicherheitstraining oder eine Eigenstartschulung machen?

Dein Traum ist es einen Arcus M zu fliegen?

Wir erfüllen Fliegerträume in Europa und Namibia



Kontakt DreamWings Charter

Mail: info@dreamwings.eu

Web: www.DreamWings.eu



www.instagram.com/dreamwings.me

F3F WM: Team Germany kommt aufs Treppchen



▲ Das deutsche Team

Tolle Ergebnisse für die deutsche Mannschaft bei der WM im Modell-Hangsegelflug (F3F) im dänischen Hanstholm: Thorsten Folkers wurde Vizeweltmeister und in der Teamwertung konnte die Mannschaft, bestehend aus Siegfried Schedel, Erik Schufmann, Thorsten Folkers und Katja Holstein unter Team Manager Frank Droge, Rang zwei erringen. Weltmeister wurde Österreich.

Der Vorwettbewerb lief am 1. und 2. Oktober über fünf Runden bei normalen Windverhältnissen am Westhang auf Mors. „Business as usual“, keine Ausreißer. Team Germany war gut im Rennen. Die Eröffnungsfeier fand dann am Sonntagabend am Leuchtturm von Hanstholm statt. Am Start waren 54 Piloten aus 17 Ländern.

Die gesteckten Ziele: Ganz klar, Thorsten würde um den Titel mitfliegen, Siegfried und Erik waren die Top 10 zuzutrauen. In der Teamwertung war Platz zwei drin. Bei Neuling Katja – sie ist die erste Pilotin, die je für den Kader nominiert wurde – war die Zielsetzung etwas anders: die Woche durchfliegen und alle Modelle ins Ziel bringen, keine Strafpunkte („Penalty“) einsammeln, nicht Letzte werden. Für eine F3F-Einsteigerin ein ordentliches Ziel, insbesondere, wenn man sich die Wetterbedingungen im Nachhinein anschaut.

Die Weltmeisterschaft: Die Weltmeisterschaft startete am Montag am gewohnten Westhang auf Mors. Der Wind kam leicht cross von links. Team Germany absolvierte die fünf Runden an diesem Tag sicher. Und so entsprach es auch unserem Plan, einen soliden ersten Tag hinzulegen und nichts gleich in die Streichwertung nehmen zu müssen.

Zum Start der ersten Runde am Tag zwei: am Südhang Wind mit 4 m/s gut 30° von links. Die Modelle quälten sich durch den Kurs.

Der Wind nahm zu und drehte immer weiter auf den Hang. Am Ende 17 m/s direkt drauf auf den Hang. Team Germany war trotzdem gut unterwegs, Thorsten am Ende des Tages auf Platz 1. Hervorzuheben ist Katja, die an diesem Tag zweimal ihre persönliche Bestzeit geflogen ist. Es zeichnete sich ab, dass die Teams aus Dänemark und Österreich ihrer Favoritenrolle gerecht werden würden. Tag drei – Komplettausfall wegen Regen. An den kommenden beiden Tagen ging es dann an einen komplett neuen Hang, der ausschließlich für diese WM „freigeschaltet“ war: ein Kliff, zirka 50 Kilometer südlich von Hanstholm, mit einer zerklüfteten Kante direkt am Fjord. Der Wind im Mittel mit 20 m/s, in Böen 25 m/s und mehr.

Der Österreicher Philipp Stary kam insgesamt mit den Bedingungen besser klar als Thorsten und lag somit am Freitagabend hauchdünn in Führung. Team Österreich hatte richtig starke Leistungen abgeliefert und war zu diesem Zeitpunkt uneinholbar in der Teamwertung auf eins gesetzt. Die Entscheidung über den Weltmeistertitel fiel am letzten Tag am Westhang auf Mors. Wind um die 5 m/s. Thorsten konnte in der vorletzten Runde der WM Philipp Stary Punkte abnehmen und lag wieder vorn. Danach hatte er leider Pech, weil der Wind nach einem Regendurchzug weg war. Philipp Stary flog verdient bei guten Bedingungen unangefochten zum Weltmeistertitel. Schade, weil der zweite Weltmeistertitel für Thorsten nach 2016 zum Greifen nahe war.

Ergebnis: Thorsten Platz 2 und damit Vizeweltmeister
Siegfried Platz 10 und damit Top 10
Erik bei seiner ersten WM auf Platz 21

Katja heil durch die Woche gekommen und im Kreis der sympathischen Isländer nicht Letzte geworden

Text/Foto: Pressemitteilung Modellflug im DAeC/red

FAI-Freiflug-Weltcup 2022

Die deutschen Freiflieger erreichten die Plätze eins und zwei sowie zweimal drei



◀ Lara Maria Horak wurde zweite der Juniorenwertung im F1B-Weltcup 2022

Michael Seifert kam im F1B-Weltcup auf den dritten Rang, hier beim Aufdrehen des Gummis vor dem Start ▶



Der FAI-Freiflug-Weltcup mit seinen 61 Wettbewerben weltweit läuft fast rund um das Jahr. Es geht los im Februar in Kalifornien und endet im Dezember in Israel. Die Freiflieger aus Deutschland erzielten dabei mehrere Spitzenplätze: einen Sieg, einen zweiten Platz und zweimal Platz drei konnten sie erreichen.

Alexander Winker (BW) konnte seinen Erfolg von 2018 und 2019 wiederholen und gewann in der **Hangflugklasse F1E** den Weltcup. Maximal vier Wettbewerbe werden gewertet, Alexander Winker war in sieben an den Start gegangen und hatte drei gewonnen.

In der Juniorenwertung der **Gummimotorklasse F1B** wurde Lara Maria Horak (MFSD) zweite. Sieger wurde Ittai Kohavi (USA). Bei den Senioren gewann Stepan Stefanchuk (UKR) mit zwölf Wettbewerbsteilnahmen, dritter wurde Michael Seifert (NW). Bernd Silz (RP) kam auf Platz 22, Lara Maria Horak auf Platz 28.

Auch in der **Verbrennungsmotorklasse F1C** siegte ein Sportler aus der Ukraine, Artem Babenko. Dritter wurde Claus-Peter Wächter (SN), 25. Gerd Aringer (NW) und 27. Daniel Seifert (NW). Die größte Freiflugklasse sind die **Segler F1A**. Hier waren die Franzosen 2022 besonders erfolgreich: Bei den Senioren siegte Bertrand Pouzet, bei den Junioren Capucin Ragot.

Bei den **Elektrofliegern F1Q** kamen Andreas Lindner (SN) auf Platz 6, Dieter Paff (HE) auf Platz 8 und Thomas Wiesiolek (BW) auf Platz 15.

Der vollständige Weltcup-Endstand und die Ergebnisse aller Weltcup-Wettbewerbe können hier abgerufen werden: <http://www.freeflightnews.org.uk/wcup/WC22/WCP22F1.HTM>

Fotos: Bernhard Schwendemann

Text: Bernhard Schwendemann/red

Deutsche Meisterschaft und Ranglisten-Wettbewerbe im Saalflug F1D

Lutz Schramm aus dem Saarland ist der neue deutsche Meister in der Königsklasse des Saalflugs, in F1D. Über 20 min kreiste sein Modell in der Halle, 55 cm Spannweite, 1,4 g leicht, angetrieben von 0,4 g Gummi, Fluggeschwindigkeit kleiner als Schrittempo, der Propeller dreht etwa einmal pro Sekunde. In vier Wettbewerben wurden die Deutsche Meisterschaft und die Rangliste, die Qualifikation für die Europameisterschaft 2023, in Dillingen/SL und Ingolstadt/BY ausgeflogen. Sechs Flüge pro Wettbewerb sind erlaubt, die beiden besten zählen. Am Ende lagen Lutz Schramm und Thomas Merkt/BW mit 200 % gleichauf, der drittbeste Flug entschied zu Gunsten von Lutz Schramm. Auf den Rängen drei und vier folgten Uwe Bundesen/BW und Peter Kuttler/BY. Die kompletten Ergebnisse und Fotos gibt es unter www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2022. In Ingolstadt war als Gast David Brohede aus Schweden dabei. Er drehte ein eindrucksvolles Video, das unter „F1D competition in Ingolstadt“ auf YouTube angesehen werden kann.

Quelle: Modellflug im DAeC



Der neue Deutsche Meister Lutz Schramm ▶

Mit einer Schul-AG das Interesse am Fliegen wecken



Dirk Blume mit den Mint-Girls auf dem Flug nach Borkum ►

◀ Michael Ruhsert, Peter Balder, Klemens Wirries, alle Aeroclub Hildesheim-Hannover (v.l.) und die MINT-Girls 2022 vom Gymnasium Andreanum, Hildesheim



Wie begeistere ich junge Schülerinnen fürs Fliegen und für die damit verknüpften MINT-Fächern? Wie fördere ich gezielt den Nachwuchs im Luftsport? Diese Frage stellte sich Dirk Blume vom Aero-Club Hildesheim-Hannover, der am Andreanum-Gymnasium in Hildesheim unterrichtet. Schnell war dem Piloten klar: Ich verlege den Unterricht auf den Flugplatz. Mit seiner AG „Sky-Girls“ schaffte er es kürzlich sogar ins Fernsehen.

Rückblick: Der Informatiker und nebenberufliche Lehrer stellte immer wieder fest, dass nach Eintritt in die Pubertät das Interesse der Schülerinnen an den Mint-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik) sinkt. Diesem Trend wollte er entgegentreten, denn er weiß, dass Mädchen in diesen Fächern keineswegs schlechter sind. Gleichzeitig war bei ihm im Verein immer wieder der fehlende Nachwuchs ein Thema. So reifte die Idee, beides miteinander zu kombinieren, da gerade der Flugsport viele Bereiche des Mint-Spektrums abdeckt.

Wie läuft die AG ab? Im Laufe eines Schulhalbjahres bereiten sich die Schülerinnen der Klassen 5 und 6 auf das Abenteuer „Flug zur Insel der Seehunde“ vor. Satellitentechnik, Navigation, Strömungs- und Antriebstechnik von Flugzeugen, molekulare Zusammensetzung der Elemente und meteorologische Zusammenhänge werden betrachtet.

Auch die Umweltaspekte werden kritisch diskutiert, und aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien wie eFuels, Brennstoffzellen und Elektromotoren den Treibstoffen und Technologien der zur Verfügung stehenden Maschinen gegenübergestellt.

Die teilnehmenden Mädchen sind so begeistert von der Fliegerei, dass sie zusätzlich zum regulären wöchentlichen Unterricht

an drei Samstagen Unterricht auf dem Flugplatz nehmen. Hier erhalten sie intensive Einweisungen in die Instrumentierung. Die Flugvorbereitung, die für jedes Flugzeug individuell durchgeführt wird, meistern die Mädchen dank der intensiven theoretischen Vorbereitung mit Bravour.

Der Höhepunkt der AG: Bereits Tage vor dem gemeinsamen Flug nach Borkum verfolgen die Sky-Girls die Meteogramme, um die richtige Wetterprognose einzuholen. Michael Ruhsert, Peter Balder und Klemens Wirries stehen als weitere Piloten bzw. Begleiter bereit. Auf dem für die Mädchen aufregenden Flug von Hildesheim nach Borkum erleben die Co-Pilotinnen Flugmanöver, spüren die Thermik und erfahren, wie der Kurs gehalten wird. Auf Borkum, wo weitere MINT-Aufgaben gelöst werden, ist der Höhepunkt der Besuch der Seehunde. Gegen Abend fliegt die AG gemeinsam zurück.

Finanzierung/Unterstützung des Projekts: Der Aero-Club und dessen Mitglieder unterstützen die AG, indem sie neben den Räumlichkeiten auch Kartenmaterial zum Üben zur Verfügung stellen. Die erfahrenen Piloten Michael Ruhsert, Peter Balder und Klemens Wirries fliegen bereits seit Jahren ehrenamtlich die teilnehmenden Schülerinnen. Um die anfallenden Flugkosten zu decken, werden für jeden Kurs neue Sponsoren gesucht.

Diese AG wurde bereits mehrfach durchgeführt. Die ersten Sky-Girls sind mittlerweile in der Oberstufe und einige von ihnen sind erfolgreich den MINT-Fächern treu geblieben. Der Initiator zieht deswegen ein positives Fazit und kann diese Form des Unterrichts im „außerschulischen Lernort Vereinsheim“ nur empfehlen, auch weil damit ein zusätzlicher Aspekt der Jugendarbeit des gemeinnützigen Vereins nach außen dargestellt werden kann.

Text: Dirk Blume/red

Kleinanzeigen

DuoDiscusT u. Ventus2cT suchen Piloten zum Strecken- u. Lustfliegen!

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

Weitere Infos unter : www.segelfluggruppe-duisburg.de

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

Vercharterung unseres DuoDiscus-Turbo in Top-Zustand !

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

Rückenschonende Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Allwetterbezüge etc. Weitere Fotos u. Details auf Anfrage. Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein)

Charterpreis : 1190 € pro Woche zzgl. Kautions,

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

**Vercharterung unseres Ventus2c-Turbo in 1a-Zustand!**

„18m-Renner“ als Komplettsystem mit Comet-Hänger von Verein zu verchartern. Streckenflugtaugliche Instrumentierung incl. Transponder, Flarm u. Notsender. Aufrüsthilfen für 2-Mann-Montage, Zuggeschirr, Allwetterbezüge etc. Standort Fpl. Grefrath (Niederrhein) ; weitere Fotos u. Details auf Anfrage.

Charterpreis : 980 € pro Woche zzgl. Kautions.

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

**Gleitschirm mit Fahrrad und Autoanhänger**

Nur Probe geflogen – daher neuwertig
Batterie ist neu. Standort Hodenhagen
EDVH

Festpreis 8.500 Euro

Gerhard Piotrowski 0511-812371

Biete Haltergemeinschaft am Motorsegler Taifun 17E auf der Mönchsheide

Typ Taifun 17E, D-KGAN, Werknummer 1052, Baujahr 1985

Motor L2400DF, Gesamtstunden 3543, Gesamtstarts 5732, Anzahl Sitze 2

Propeller: Verstellpropeller (Start, Segel), Avionik: Funk Becker, Transponder etc.

Propeller neu, Lackierung Flächen neu

Flieger steht fertig aufgerüstet im Hangar.

Sehr gute Haltergemeinschaft. Der Flieger befindet sich im sehr guten Allgemeinzustand, es stehen keine Reparaturen an.

Bilder gerne auf Anfrage.

Kontakt: 015775891818 oder 01705418601

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Februar/März 2023

Verlag: Helko Verlag Inh. Harald Helm, Keltensring 10, 56072 Koblenz
Tel.: 0261-88979433

www.luftsportmagazin.de, redaktion@luftsportmagazin.de,
Chefredakteurin: Ricarda Helm (RH)

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.

Detlev Thamm, Am Bienenstauer 9, 27777 Ganderkesee

Tel.: 0422 294 7396, Mobil: 0152 092 561 72

E-Mail: d.thamm@daec-bremen.de

Verantwortlicher Redakteur: Ralf-Michael Hubert (RMH)

Luftsportverband Hamburg e.V.

c/o Heike Eberle, Höhen 18, 21635 Jork

E-Mail: info@luftsportverband-hamburg.de

Telefon: 04142-898125, Fax: 04142 898127

Verantwortlicher Redakteur: Harald Krischer (HK)

Luftsport-Verband Niedersachsen e.V.

Hainholzer Straße 5, 30159 Hannover

Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929

E-Mail: steven.dehne@lsvni.de, www.lsvni.de

Verantwortlicher Redakteur: Steven Dehne

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Am Flugplatz Domberg, 55566 Bad Sobernheim

Tel.: 06751-856324-0

Mail: presse@lsvrp.de, www.lsvrp.de

Verantwortliche Redakteurin: Anette Weidler (AW)

AEROCUB | NRW e.V.

Friedrich-Alfred-Allee 25, 47055 Duisburg

Tel.: (0203) 77844 – 52, Fax: (0203) 77844 – 44

info@aeroclub-nrw.de

Verantwortliche Redakteurin: Daniela Blobel

Gestaltung: Britta Schönecker, Büro für Gestaltung

Druck: Graphischer Betrieb Henke, Brühl

Lektorat: Georg Bungter (GB), Heike Schiemann (HS)

Ständige freie Mitarbeiter: Ulrich Braune, Simone Bürkle, Wilhelm Eimers (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Klaus Fey (KF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hammann, Harald Helm, Nina Int-Veen, Mario Jeschke, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Tamara Neumann, Manfred Petry, Steffen Rogoll, Tim Rügenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Timo Angenendt, Frank Bender, Joachim Benfer, Dirk Blume, Jan Braune, Brigitte Brüning-Baumgartl, Habbo Brune, Nadia Burke, Dr. Uwe Behrendt, Noah Deibel, Peter Fischer, Dennis Feldkamp, Heiner Fernholz, Bernhard Frettlöh, Lucas Günther, Jürgen Hahne, Bernd Hamacher, Carsten Heine, Sebastian Heßner, Evelyn Höfs, Bernd Hönig, Kathrin Kaiser, Daniel Kemmer, Johannes Kirstein, Sebastian Klatt, Tobias Koch, Gerhard Kropp, Oliver Krüger, Norbert Kühne, Kai Lammersmann, Philipp Lange, Florian Limberg, Till Lindner, Joachim Mahrholdt, Maximilian Marisch, Yvonne Marten, Felix Mauell, Marcus Maul, Eva Menge, Lena-Marie Mros, Meike Müller, Violetta Müller, Hans-Joachim Neupert, Rahmi Öksüz, Bastian Pohl, Klaus Preen, David Priestley, Marcel Rast, Angelika Rebschke, Benjamin Riegert, Reinhold Röder, Christian Rolfs, Martina Sasse, Simeon Schmaus, Gunnar Schmidt, Tobias Schmidt, Frank Schmidt, Karsten Schröder, Niklas Selbach, Martina Theisinger, Sebastian Tonn, Carsten Vogt, Dieter Vogt, Rolf Wagner, Florian Weber, Julia Weidler, Hanna Wendtlandt, Michael Zistler, Franz-Peter Zistler, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 24.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Einzelabonnament: Inland 26 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:

Helko-Verlag Inh. Harald Helm, Keltensring 10, 56072 Koblenz

Tel.: 0261-88979433, anzeigen@luftsportmagazin.de

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom April 2022

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 12. April 2023*,
Redaktionsschluss ist der 01. März 2023*.

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

Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung
Partner der Vereine*

Saisonstart 2023 in den Alpen

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

Segelflug in Oerlinghausen

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

Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

Die Zusatzausbildungen für Segelflieger zum Pauschalpreis

Weitere Informationen unter:

www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie