

AUSGABE OKTOBER/NOVEMBER 2021

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN

1. Freefly Nachtrekord
Flugplatz Marl-Loemühle

71. Verbandstag
Ergebnisse



Scale-Modellflug
Jahresrunde 2021

Jetzt bestellen



SEGELFLUG BILDKALENDER 2022

Traumhafte Fotos und dazu spannende Geschichten und Hintergrundwissen begleiten Sie durchs Jahr!



Bestellen Sie Ihren Kalender einfach per QR-CODE oder unter GABLER@GABLER-MEDIA.COM



Quo vadis DAeC?

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

Anfang Oktober fand eine außerordentliche, Ende November findet die turnusmäßige Mitgliederversammlung unseres Dachverbandes DAeC statt. Worum geht es? Das erschließt sich denjenigen, die nicht direkt involviert sind, nur schwer. Auf der Tagesordnung stehen Anträge zu Satzungsänderungen, zu Mono- und Multiverbänden, deren Austritt oder Ausschluss, es geht um Abwahlen, Finanzen, Gebühren, eine Expertengruppe und mehr.

Auf die Inhalte der vielen Anträge und Tagesordnungspunkte soll hier gar nicht eingegangen werden, sie zu bewerten, steht uns als unabhängiger Zeitschrift auch gar nicht zu. Was allerdings sogar Außenstehenden nicht verborgen bleibt: Zwischen Dach-, Mono- und Multiverbänden, Kommissionen, Vorständen, Personen und Personengruppen gibt es offensichtlich sehr tiefe Gräben – und dies bereits seit geraumer Zeit, ja, bereits seit Jahren. Kann es sein, dass diese Differenzen sehr viel Arbeitskraft, Zeit, Energie und auch sehr viel Geld kosten? Kann es sein, dass dringende Fachthemen dadurch zu kurz kommen? Ehrenamtliche, hauptamtliche und finanzielle Ressourcen sind nur endlich vorhanden.

An der Basis, in den Vereinen, auf Flug- und Startplätzen – insbesondere im Breitensport – wissen unser Luftsportlerinnen und Luftsportler wenig von den Strukturen und Prozessen, kennen weder die Verbands- noch die Gebührenstruktur und wissen erst recht nicht, wie die Gebühren verwendet werden und welche Sparte davon wieviel erhält.

Sie wollen einfach nur fliegen, fahren, springen, mit Gleichgesinnten Spaß an ihrem Sport haben und das bei möglichst wenigen Einschränkungen. Und davon gibt es reichlich und es werden ständig mehr.

Wir Luftsportler werden sowieso immer weniger, auch ohne Austritte. Wenn das so weitergeht, verkommen wir zu einem kleinen Splittergrüppchen, das nicht mehr wahr- und ernstgenommen wird. Das mit allen Kräften zu verhindern, Hindernisse abzubauen, Freiräume zu erhalten, ein positives Bild von einem faszinierenden Sport zu zeichnen – daran kann, soll und muss der DAeC mitarbeiten. Denn Luftsport steht auch für Innovationen, für gesellschaftliches Engagement und für vielfältige Jugendarbeit.

An der Basis kommt merklich nach anderthalb schweren Jahren wieder Hoffnung und Freude auf. Bleibt zu hoffen, dass dieser Optimismus auch auf die Gremien und Funktionäre überspringt. In der Hoffnung, hiervon in der nächsten Ausgabe – dann aus der nächsten Mitgliederversammlung – berichten zu können und den besten Wünschen für einen friedlichen Saisonabschluss.

Klaus Fey

Inhalt

News 4

Elektroflug

Elektroflugnews 8

Luftsportgerätebüro

Antworten und Informationen zu aktuellen UL-Fragen 10

Flutkatastrophe

Bad Neuenahr EDRA:
... und plötzlich ED-R 11

Motorflug

Die Überholung der
Cessna 172 D-EGBW 13

Modellflug

Scale-Jahresrunde 2021 mit
neuem Konzept 15

Ballon

Gordon Bennett Cup 2021 17

Landesverbände

Bremen	LV	19 – 23
Hamburg	LV	24 – 27
Niedersachsen	LV	28 – 36
Rheinland-Pfalz	LV	37 – 46
NRW	NRW	19 – 50

Segelflug

Nutzung thermischer Aufwinde
beim Segelflugsport* 47 – 50

Frauen im Luftsport

Fliegendes weibliches Netzwerk 51
Ingrid Blechers besonderes Jubiläum 52

Segelflug

Segelflugzeug-Oldtimertreffen
in Strausberg 54
100 Jahre Segelflug in Hannover
Vierter Teil: Fritz Papenmeyer 56

Flugsicherheit

Sonderseiten zum Thema 58

Kleinanzeigen 66

Impressum 66

* Dieser Beitrag erscheint nur in einer Teilaufgabe, da er in NRW bereits im Juni erschienen ist

Außerordentliche Hauptversammlung

Am 2. Oktober trafen sich die Delegierten des DAeC zu einer außerordentlichen Hauptversammlung in Braunschweig. Sie sollten über vorgeschlagene Satzungsänderungen und den Ausschluss des Deutschen Segelflugverbandes (DSV) im DAeC entscheiden. Außerdem stellte die Expertengruppe ihre Analyse der Verbandsstruktur und daraus abgeleitete Empfehlungen vor. Ein Workshop soll noch vor der nächsten Mitgliederversammlung diese Vorschläge bewerten und Empfehlungen für die Hauptversammlung erarbeiten.

Eine Entscheidung über eine Satzungsänderung betraf die Zusammensetzung des Vorstands. Beantragt wurde, dass der Vorstand auf drei Personen verkleinert und den Amtsinhabern bestimmte Aufgaben zugeordnet werden sollten. Diese Änderung fand keine Mehrheit.

Die Delegierten haben über den Antrag auf DSV-Ausschluss entschieden und dem Antrag mit großer Mehrheit zugestimmt. Dem DSV wurde vorgeworfen, sich vereins- und satzungswidrig verhalten zu haben.

Außerdem stimmten die Delegierten für einen Entschließungsantrag, der ein Stimmrecht der Luftsportjugend in der Mitgliederversammlung vorsieht. Die dafür notwendige Satzungsänderung muss noch beantragt und von den Delegierten entschieden werden.

Der Deutsche Freilallonsport-Verband hatte außerdem eine Änderung in der Beitragsordnung beantragt. Dort soll geregelt werden, dass Luftsportler, die sowohl im Fachverband als auch im Landesverband Mitglieder sind, nur einmal den jährlichen Basisbeitrag (zwischen zwei und fünf Euro) zahlen sollen. Der Antrag wurde abgelehnt.

Bei der nächsten ordentlichen Hauptversammlung 2021 werden die Delegierten turnusgemäß über die Neuwahlen der Vizepräsident/innen und des/der Schatzmeister/in sowie den Haushalt entscheiden. Die Versammlung wird am 27. November in Braunschweig stattfinden.

Quelle: DAeC

An- und Abfluggebühren: Lösung in Aussicht

Seit dem 1. September werden an Flughäfen mit einer Kontrollzone (CTR) oder RMZ An- und Abfluggebühren für Flugsicherungsdienste vom VFR-Verkehr erhoben. Die Verbände der Allgemeinen Luftfahrt hatten dagegen protestiert und waren beim Bundesministerium für Verkehr (BMVI) vorstellig geworden. Nun ist eine tragfähige Lösung für VFR-Piloten in Aussicht.

Die Forderung der Verbände ist, dass Piloten von Flugzeugen unter 2000 kg MTOW von der Gebühr befreit werden. Aus juristischen Gründen ist das nicht kurzfristig umzusetzen. Um die VFR-Piloten zu entlasten, kann aber in der Gebührenordnung der Passus auf-

genommen werden, dass „Bagatellgebühren“ nicht erhoben werden. Diese Regelung könnte Mitte September in Kraft treten.

„Mit diesem Weg haben BMVI, BAF und die Verbände gezeigt, dass eine konstruktive Zusammenarbeit gut funktionieren kann“, lobt DAeC-Präsident Stefan Klett die Arbeit. Wir werden über die weitere Entwicklung berichten.

Segelflieger an betroffenen Flugplätzen sind in der Regel von der Gebührenforderung nicht betroffen. Sollten hier Probleme auftreten, bitten wir um Kontaktaufnahme mit DAeC-Lufttraumreferent Mike Morr (m.morr@daec.de).

Quelle: DAeC

LANITZ AVIATION
DESIGN CHANGE

**MACHEN SIE
IHRE ALTE C42*
FIT FÜR DIE
NÄCHSTEN
30 JAHRE**

* auch für A & B

JETZT INFORMIEREN UNTER
DESIGN-CHANGE.LANITZ-AVIATION.COM



3 x Gold, 1 x Silber und 1 x Bronze:

Überragender Erfolg der
Deutschen Nationalmannschaft



Das deutsche Team; Foto Moritz Gnisia

Vom 8. bis 21. August fanden die Weltmeisterschaften der Club-, Standard- und 15m-Klasse in Montluçon, Frankreich, statt. Es war der erste größere internationale Wettbewerb nach der WM der Frauen Anfang 2020 in Australien. Wegen der weiterhin andauernden Covid-19-Pandemie konnte der Wettbewerb nur unter strengen Hygieneauflagen abgehalten werden.

Sehr erfreulich war das Abschneiden unserer Nationalmannschaft. Nach neun bzw. acht Wertungstagen belegten alle sieben Piloten Platzierungen in den Top Ten der jeweiligen Klasse. Mit zwei Weltmeistern, Simon Schröder in der Standardklasse und Uwe Wahlig in der Clubklasse, Jan Omsels als Vizeweltmeister in der Standardklasse, der Bronze-Medaille von Stefan Langer in der Clubklasse sowie dem Gewinn der Team-Weltmeisterschaft erzielte die deutsche Nationalmannschaft ein herausragendes Ergebnis.

Die weitaus größte Herausforderung für alle Piloten stellte die seit Wochen anhaltende Großwetterlage dar. Das Höhentieftief über Nordeuropa machte dem sonst „thermikverwöhnten“ Gebiet im Herzen von Frankreich einen gewaltigen Strich durch die Rechnung. Geringe Arbeitshöhen von teilweise nur 500–600 m über Grund, verbunden mit sehr schwachen Steigwerten, später Thermikbeginn, der oft erst nach 14 Uhr lag, trugen ein Übriges zu sehr schwierigen Bedingungen über den gesamten Wettbewerbsverlauf bei.

Hier ist ein besonderer Dank an unseren Top-Meteorologen Walter Hermann angebracht, der das schwierige Wetter täglich für unsere Piloten auf den Punkt gebracht hat und somit einer der Erfolgsgaranten war. Insgesamt war die sehr positive Grundstimmung im gesamten Team mit ausschlaggebend für die abgelieferte Leistung.

Bundeskommision Segelflug



#ReadyToFly

Nicht nur Pilotshop, auch
kompetenter
Ansprechpartner
für die Allgemeine
Luftfahrt.



Das ist unser Anspruch!

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung & Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft: Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

**140 Jahre Erfahrung – aber kein
bisschen von gestern!**



Horten III und Horten IV



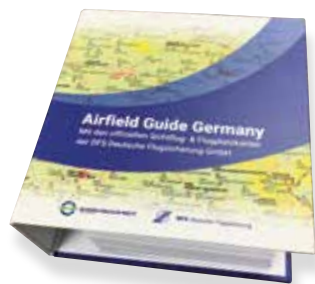
Franz Grasberger aus Österreich hat dem Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug zwei tolle Scale-Nachbauten der Horten III und Horten IV geschenkt. Nach der Übergabe Mitte August wurden beide Nachbauten in die Segelflugausstellung integriert. Sie ergänzen dort im Original nicht mehr vorhandene Exponate wie schon Seeadler und Weltensegler.

Quelle: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug

Neu – Airfield Guide Germany

Nach Einstellung der gedruckten AIP VFR mit Nachtragsservice Ende 2020 hat Eisenschmidt sehr oft die Rückmeldung bekommen, dass die Karten aus der AIP VFR immer noch gerne auf Papier genutzt werden. Deshalb wurde das neue Produkt Airfield Guide Germany entwickelt.

Die Loseblattsammlung umfasst alle Sichtflug- und Flugplatzkarten für Flughäfen, Landeplätze und Militärflugplätze mit ziviler Mitbenutzung aus dem Luftfahrthandbuch Deutschland VFR. Ein Nachtragsservice wird für das Werk nicht angeboten. Daher stellt der Airfield Guide Germany eine Ergänzung zu den digitalen Versionen der AIP VFR dar. Die Karten werden in einem stabilen Ringbuchordner geliefert. Erhältlich ist das Produkt im Online-Shop www.eisenschmidt.aero.



AOPA Safety Letter „Notlandung“

Der „AOPA Safety Letter“ erscheint seit April 2012 alle zwei Monate und befasst sich mit ausgewählten Artikeln zur Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt. Nummer 56 hat die Notlandung zum Inhalt. Diese Publikation kann wie alle früheren Safety-Letter von der Homepage der AOPA heruntergeladen werden.



Quartett – Geschenkidee für junge und jung gebliebene Segelflieger

Zum 100. Geburtstag des Segelflugs hat Gerhard Wulf, Anbieter der Pure-Planes-Flugzeugmodelle, ein Quartett zusammengestellt. Jeweils vier Flugzeuge einer Epoche zwischen 1920 und 2020 bilden ein Quartett. Abgebildet ist das Modell des Flugzeugs, dazu werden der Konstrukteur und die technischen Daten genannt. Es kann gespielt werden wie beim klassischen Quartett oder auch – wie es die Älteren noch von Autoquartetts kennen – durch Vergleich der Daten. Wer beispielsweise die bessere Gleitzahl hat, bekommt die Karte des Mitspielers. Das Quartett kostet 7,90 € und kann bei www.pureplanes.de bestellt werden.



IHR LUFTFAHRTVERSICHERER

Wir versichern:

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

Neu für Piloten, Charterer, Fluglehrer:

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



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

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

Link zum
Beitragsrechner



Neuer und günstiger Online-Prozess für Erwerb und Erneuerung von ICAO Englisch Level 4-6

Für Piloten, die den Lizenzeintrag „ICAO Englisch“ erwerben oder erneuern möchten, gibt es jetzt eine große Erleichterung. Über den Anbieter say-again.de kann die Sprachprüfung ab sofort in 45 Minuten online abgelegt werden. Mit Prüfungsgebühren ab 159 € sind auch die Kosten wesentlich geringer als bei bisherigen Präsenzprüfungen. Zusätzlich entfällt zeitlicher und finanzieller Aufwand für Anreise und Organisation, denn die Prüfung kann online gebucht und bezahlt werden. Say-again.de ist der deutsche Partner des in Österreich zertifizierten LTB 112. Alle Prüfungen sind damit voll EASA-zertifiziert und in allen Mitgliedsstaaten anerkannt, so auch in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Wer als Privatpilot auf Englisch funkten möchte, benötigt mindestens Level 4 (Erneuerung nach vier Jahren). Level 5 ist oft die Mindestvoraussetzung für eine Tätigkeit in der gewerblichen Luftfahrt (Erneuerung nach sechs Jahren). Wer Level 6 erreicht, erwirbt die Sprachqualifikation lebenslang und muss keine weiteren Erneuerungsprüfungen mehr machen. Das höchstmögliche Level ist



also immer von Vorteil. Doch welchem Level entsprechen nun die eigenen Sprachfähigkeiten? Welches Level sollte man anstreben? Der große Vorteil bei say-again.de ist: Man kann flexibel und ohne vorherige Festlegung die „Sprachprüfung PRO“ buchen. Je nach Sprachniveau erhält man dann automatisch das höchstmögliche Level, welches vom Prüfer entsprechend zugeteilt werden kann. Weitere Infos zu Vorbereitung und Ablauf gibt es auf www.say-again.de

LuftSport-Leser erhalten mit dem Code say21u-1 bis zum 30.11.21 einen Rabatt in Höhe von 10 €. Der Code ist an der Kasse einzugeben, bezahlt werden kann mit PayPal, Kreditkarte oder Überweisung.

Patrick Ockens

Faszination Modellbau vom 05.-07. November 2021 in Friedrichshafen

Für Modellbauer aller Sparten – zu Wasser, auf der Erde und in der Luft – öffnet die Messe Friedrichshafen ihr Tore. An drei Messtagen (Freitag bis Sonntag) können jung und alt neben den ausgestellten Produkten in und außerhalb der Hallen auch viel Action erleben. Jeden Tag findet auf dem Fluggelände die Flugshow „Stars des Jahres“ statt. Tickets können nur online erworben werden. Die Einzelkarte kostet 16 €, ermäßigt 12 €, eine Familienkarte 40 €, Kinder bis 8 Jahren haben freien Eintritt.

<https://www.faszination-modellbau.de>





FRIEBE
1951-2021

70 Jahre
Verbunden mit der Luftfahrt



BOSE A20
AVIATION HEADSET



BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.



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

Zweisitzer mit verteilten Antrieben: Blown-Lift

In den USA wird bei dem Start-up Electra ein zweisitziger Technologieträger mit der sogenannten „Blown-Lift“-Technologie entwickelt. Eine Anwendung auch für die Allgemeine Luftfahrt? Schon im kommenden Jahr plant die Firma mit den Flugerprobungen ihres eSTOL-Demonstrators beginnen zu können. Das sogar mit Startbahnlängen von unter 50 Fuß (15 Meter!). Was praktisch fast einem Senkrechtstart entspricht. Die Energie zum Betrieb der acht Elektromotoren soll von einem 150-kW-Hybrid-System kommen, das über einen Batterie-Zwischenspeicher den Strom liefert. Eine durchaus übliche Art bei Hybridsystemen. Dieser Demonstrator soll dazu verwendet werden, um Daten und Betriebserfahrungen bereitzustellen und um das Zertifizierungsrisiko für die spätere 1:1 Serien-Version mit sieben Sitzen bzw. 1800 Pfund (816 kg) zu reduzieren. Ein weiteres US-Unternehmen, Airflow, hat ein Flugzeug mit ähnlicher Technologie und mit zehn Motoren in Entwicklung.



Um unter anderem die Anzahl der Fehlerquellen zu reduzieren, versuchen Hersteller normalerweise möglichst wenige Triebwerke zu installieren. Mit der „Blown-Lift“-Technologie werden so viele Motoren wie möglich verwendet.

Bild: Electra

Ob sich diese Technologie auch für die Privatfliegerei durch die billigen Elektromotoren niederschlägt, bleibt abzuwarten.

FES-Taurus: Nichts ist unmöglich

Der Original-Taurus von Pipistrel, ein doppelsitziges Ultraleichtsegelflugzeug, war von Anfang an als Selbststarter ausgelegt. Allerdings ist er mit einem Klapptriebwerk ausgestattet. Zwar haben sich Klapptriebwerke durchaus bewährt, doch die Neugier auf die ebenso sinnreiche wie auch besonders pfiffige Erfindung der slowenischen Firma LZ-Design, den FES Antrieb (Front Electric Sustainer), hatte sich schon lange auch im Kopf von Toni Roth festgesetzt, der bereits durch die Flugerprobungen mit der C42 Elektro und dem Motorsegler Birdy einigen Lesern bekannt wurde. Anstelle der 20 Ah/4,75 kWh Li-Po-Batterien hat Roth auf vier Geiger Battery-Packages zurückgegriffen, die je 3,1 kWh bereithalten. Viel Energie für den HPD-40 mit 40 kW, der gleichstark wie das Original die 306 kg Leergewicht beschleunigen muss. Das geht gut, denn statt der aufwendigen und im Betrieb zeitraubenden Ein- und Ausfahrkinematik existiert nur noch eine Kabelverbindung zum Sofortstart des Geiger-Motors. Zwischenzeitlich wurden Zwei-, Vier- und Fünfblattpropeller erprobt, doch wie sich herausstellte, liefert der Dreiblatt-Faltpropeller die besten Ergebnisse. Zwar würden auch zwei



Der UL-Motorsegler Taurus, hier noch mit starrem Testpropeller, könnte bald Schule machen. Geigers HPD 40 scheint sich auch hier zu bewähren. Kühlluft holt sich das Triebwerk durch zwei NACA-Einläufe. Foto: Hellmut Penner

Batterien vollkommen ausreichen, doch der Oberschwabe hat den Ehrgeiz, auch mal sichere drei Stunden auf reine Strecke zu gehen. Für das Segelfliegen am Platz werden nur zwei der 48 Volt-Batterien in die Containerfächer reingehängt und mit dem Hauptstromkreis verbunden.



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 Sehlen



CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

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

Der e-Genius fliegt elektrisch oder Besser und weiter mit Hybridantrieb

An der Universität in Stuttgart gibt es das Institut für Flugzeugbau (IFB). Dort wurde für den seit zehn Jahren bestehenden Erprobungsträger e-Genius ein neuer Hybridantrieb entwickelt und nun auch am neuen Forschungsflugfeld „eFliegen BW“ in Mengen/Donau, welches als Testumgebung für elektrisches, energieeffizientes und autonomes Fliegen dient, erprobt.

Der Range-Extender war schon sehr lange angedacht. Ursprünglich war ein Wankelmotor vorgesehen, doch bei einem Überführungsflug verabschiedete sich das kleine Triebwerk. Man fand in dem Smart CDI-Motor mit 50 kW einen würdigen Ersatz. Der treibt einen Generator von Emrax an, der zusammen mit einer 20 kWh-Batterie die Energie für den E-Motor im Heck liefert. Bei einem Flug über die Schwäbische Alb mit einer Flugzeit von drei Stunden und einer Strecke von knapp 500 km übertraf der e-Genius schon bei seinem dritten Flug sich selbst und verbrauchte dabei weniger Treibstoff als jedes andere Flugzeug seiner Klasse. Noch



e-Genius Hybrid: deutlich erkennbar der Kühlluft einlauf kurz hinter der Kanzel

Foto: IFB, Universität Stuttgart

in diesem Jahr ist geplant, einen ersten 1000 Kilometer-Flug von Mengen aus durchzuführen.

E-Demonstrator Embraer EMB-203 soll neue Technologie einleiten

Bei den ersten Testflügen in diesem Jahr wurden bisher Leistung, Kontrolle, Wärmemanagement und Betriebssicherheit bewertet, betonte Embraer. Ziel des Testflugprogramms, das schon seit der zweiten Jahreshälfte 2019 durchgeführt wurde, ist die Validierung von Ergebnissen aus Computersimulationen, Labortests und der Integration der Technologie am Boden. Das im Erprobungsträger EMB-203 Ipanema installierte elektrische Antriebssystem stammt vom brasilianischen Motorspezialisten WEG Equipamentos Elétricos, der auch den Inverter und das Motormanagement-System beisteuert. Das brasilianische Elektrizitätsversorgungsunternehmen EDP hat den Akkusatz bezahlt. EDP ist eigentlich ein portugiesischer, multinationaler Energiekonzern, der sich für die Forschung im Bereich der elektrischen Flugzeugtechnologie interessiert, um Energiespeicher- und Batterieladetechnologien für zukünftige Elektro- und Hybridflugzeuge bereitstellen zu können.



Die Embraer 203 ist eigentlich ein reines Agrarflugzeug. Dank seiner hohen Zuladung eignet es sich hervorragend als Technologieträger für neue Antriebe.

Foto: Embraer

Bye Aerospace plant Flugzeuge am laufenden Band

Bye Aerospace gab bekannt, dass die Entwicklung seines viersitzigen eFlyer 4 weiter voranschreitet und spricht von bisher unübertroffenen Leistungen. Er soll ebenso rein elektrisch fliegen wie auch der große eFlyer 800. Über 800 Flugzeuge aller Typen seien inzwischen bestellt worden. Die Veröffentlichung der ersten Designstudien über den Viersitzer wurden kurz nach der EAA-Convention in Oshkosh Ende Juli herausgegeben. Laut George E. Bye, CEO von Bye Aerospace, habe das eFlyer 4-Programm die Grenzen für einmotorige Elektroflugzeuge weiter überschritten. „Die prognostizierte aerodynamische Leistung dieses 200 Knoten-Flugzeugs (370 km/h) wird weiter verbessert“, sagte Bye. „Das liegt an seinem schlanken Rumpfprofil und dem fortschrittlichen Flügeldesign. Die beispiellose 48 Zoll (1,22 m) breite Kabine des eFlyer 4 ist leise und kompromisslos und trägt eine Nutzlast von 860 lb. (390 kg).“



Ein schlanker Rumpf und Flügel mit hoher Streckung sind die äußeren Merkmale des neuen Viersitzers eFlyer 4. Angetrieben von einem 200 kW (268 PS) starken vollelektrischen Antriebssystem, richtet sich der eFlyer 4 an den Lufttaxi- und Schulungsmarkt.

Bild: Bye Aerospace

Redaktion Elektroflugnews: H. P.

Antworten und Informationen zu aktuellen UL-Fragen



Beim UL-Infotreffen Aeroclub NRW e. V. auf dem Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld hatten wir, Deutscher Ultraleichtflugverband (DULV) und das Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B), die Möglichkeit einige Fragen der Piloten, Halter und Vereine zu beantworten. Jo Konrad (DULV) und ich waren dazu eingeladen und wir haben den Termin gern wahrgenommen. Auf dem vorgegeben Programm stand für uns die 600 kg-UL-„Geschichte“. Seitens des LSG-B konnte ich berichten, dass bereits 16 UL-Typen mit der DAeC-Musterzulassung und der erhöhten Abflugmasse ausgestattet sind. Seit der AERO 2019 sind die Zulassungen möglich, seitdem wurde und wird umfangreich getestet, gemessen, geprüft und dokumentiert. 2019 wurden noch zwei Muster geschafft, im letzten Jahr fünf und dieses Jahr schon neun. Die gesamte Anzahl dieser bereits erteilten Musterzulassungen beinhaltet 75 unterschiedliche Varianten an Motor- und Propellerversionen mit verschiedenen Flugleistungen und Lärmwerten. Anträge auf die geänderte Musterzulassung, ob 600, 560, 540 oder 525 kg, wurden 32-mal gestellt, davon 22 ernsthaft betrieben. Da sich einige schon in der Abschlussprüfung befinden, sieht so aus, dass zu den neun Musterzulassungen dieses Jahr noch weitere hinzukommen. Auskünfte und Einblicke über einen laufenden Musterprüfvorgang können wir nur dem Antragsteller geben. Was an Informationen er wie und mit welcher Werbung an seine Kunden weitergibt, entzieht sich unserem Einfluss als Zulassungsstelle.

Stand September wurden 114 bestehende Verkehrszulassungen „aufgelastet“ und 81 neue 600 kg-UL zugelassen, sodass jetzt beim LSG-B 195 ULs mit einer höheren Abflugmasse als 472,5 kg registriert sind.

Bei diesen gewichtigeren ULs ist es wichtig zu wissen, dass sich damit die Anforderungen an die gesetzliche Luftfahrt-Halterhaftpflichtversicherung erhöhen und der Versicherungsvertrag entsprechend anzupassen ist. Ebenso haben diese ULs nunmehr ein Instandhaltungsprogramm (IHP), welches im Gerätekenntblatt des Musters verbindlich festgelegt ist. Der Halter ist gesetzlich verpflichtet, dieses in den darin festgesetzten Fristen vollständig durchzuführen. Die Instandhaltung und Instandhaltungsnachweise werden uns künftig umso mehr beschäftigen.

Ein weiteres Thema: der Autopilot. Jo Konrad berichtete über ein beantragtes Erprobungsprogramm und den Antragsstatus.

Das LSG-B hingegen hatte den Vorschlag gemacht, den erst zu Beginn des Jahres veröffentlichten Lufttüchtigkeitshinweis (LTH Nr. 17D) der österreichischen Austro Control zu übernehmen. Im Anhang zu diesem LTH sind die Forderungen für den Einbau von Autopiloten in Ultraleichtflugzeuge beschrieben, jedoch fanden wir mit dem DULV keinen gemeinsamen Nenner dazu. Dieser ist uns jedoch wichtig und für eine endgültige Genehmigung der Lufttüchtigkeitsforderungen unabdingbar. Im Ergebnis werden wir uns dem bereits beantragten Erprobungsprogramm anschließen. Erprobungsprogramme dienen dazu, Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) für Luftsportgeräte neuer Bauweise und deren sichere Bedienung zu entwickeln. Im Fall Autopilot sind in den vorhandenen LTF noch keine Einbauforderungen vorhanden und daher konnten sie bisher noch nicht zugelassen werden.

Nicht nur nebenbei kann in der Erprobung der Bedarf einer notwendigen Ausbildungserweiterung ermittelt und umgesetzt werden. Jeder Hersteller kann sich an der Erprobung beteiligen. Die beteiligten ULs werden jeweils mit einer vorläufigen Verkehrszulassung (Permit to Fly) und einem Flugerprobungsprogramm ausgestattet.

Nach Fertigstellung der LTF und erfolgreicher Prüfung durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) werden sie in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) vom LBA bekanntgegeben und anschließend per Gesetz inkraftgesetzt.

Nun noch in eigener Sache:

Einigen vor Ort teilnehmenden Flugschulen und Vereinen konnte ich bereits berichten, dass wir ab 01.08. die Stelle für die Luftfahrerscheine UL und Fallschirm im Luftsportgeräte-Büros wiederbesetzen konnten. Katja Fehse ist neu in unser Team gekommen und wir freuen uns sehr darüber.

Ansprechpartnerinnen für UL-Lizenzen im LSG-B sind jetzt:

Bettina Bergstedt

Tel. 0531 235 40 60

b.bergstedt@daec.de

Allgemein: lizenzen@daec.de

www.daec.de/luftsportgeraete-buero/kontakt

Katja Fehse

Tel. 0531 235 40 63

k.fehse@daec.de

Frank Einführer



Bad Neuenahr EDRA: ... und plötzlich ED-R



Nach der entsetzlichen Flutkatastrophe dauern die Aufräumarbeiten in Bad Neuenahr und den angrenzenden Gebieten wie in allen anderen betroffenen Regionen an. Aus Schlamm war Staub geworden und im Ahrtal appellierten Schilder ‚Bitte langsam fahren‘. Die A61 ist gesperrt, ein Teil der Autobahn existiert nicht mehr. Unter der Autobahnbrücke im Queranflug auf die 10 türmen sich die Autowracks. Nichts ist mehr wie es war – eine Region hat ihr Gesicht verändert.

Am Mittwoch, den 14.07.2021 lässt der Starkregen endlich in den Abendstunden nach. Welche Auswirkungen und anschließenden Tragödien sich u. a. im Ahrtal in den folgenden Stunden durch die Flutwelle abspielen sollten, war wohl nicht vorhersehbar. Kommunikation und Informationsfluss waren durch fehlenden Strom und zerstörte Sendemasten nicht möglich. Die Ereignisse der Flutnacht haben Existenzen vernichtet und Menschenleben gekostet. Tage und Wochen danach berichteten Medien über die Folgen der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag.



- 1: Maischoß (5 Wochen danach)
- 2: Autobahn A 61 (5 Wochen danach)
- 3: Hubschraubereinsatz auf der Piste 28 (Foto: Wolfgang Graef)
- 4: Einsatzfahrzeuge auf dem Flugplatz Bengener Heide



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





5: Ahr-Promenade in Bad Neuenahr, 3 Tage nach der Flut
 6: Straßenkreuzung in Bad Neuenahr, 3 Tage nach der Flut
 7: Neben der Hallentür stehen ein einfaches Holzkreuz, Feldblumen und Kerzen zum Gedenken an die vielen Opfer

8+9: Für Wochen diente der Flugplatz Helikoptern, Einsatzfahrzeugen, der Polizei und deren Personal als Stützpunkt. Der Verein stellte seine Räume zur Verfügung und koordinierte mit einem Präsenzdienstplan rund um die Uhr.

Unser Flugplatz EDRA wurde zur Einsatzzentrale und Katastrophen-Organisationsbasis für Bundeswehr, Technisches Hilfswerk, Polizei, ADAC und viele Rettungskräfte. Der Luftraum wurde bis zum 13.08.2021 Mitternacht zum Flugbeschränkungsgebiet ED-R. Dieses Gebiet zog sich bis weit in die Eifel hinein.

Bis zu 15 Hubschrauber flogen von Sonnenaufgang bis in den späten Abend Einsätze in das Katastrophengebiet – rund 150 Starts und Landungen pro Tag. Einige Orte wie z. B. Mayschoß waren von der Außenwelt komplett abgeschnitten.

In den ersten Tagen wurden verletzte Menschen zum Flugplatz geflogen. Sie wurden in der mobilen Intensiv- und Krankenstation versorgt und anschließend mit dem Rettungs- oder Krankenwagen in die nächsten Krankenhäuser transportiert. Später waren es die Toten, die in unserer Halle identifiziert werden mussten.

Die Bundeswehr war auf dem Gelände des Flugplatzes mit schwerem Gerät stationiert. Die Soldatinnen und Soldaten schliefen in den Hallen neben unseren Flugzeugen. Das Bild unseres Flugplatzes war in diesen Tagen ein so ganz anderes. Wo sonst Flugzeuge stehen, sah man Militärfahrzeuge, Zelte, Container, Rettungs- und Polizeiwagen. Täglich bewegten sich mehr als 150 Personen auf dem Gelände.

Dies brachte viele Herausforderungen mit sich. Die Stromversorgung kam durch einen speziellen Kühl-Container an ihre Grenzen. Nur mit Hilfe einer Zusatzversorgung durch das Technische Hilfswerk konnte der Stromfluss garantiert werden.

Die Betankung der Hubschrauber erfolgte durch Tankklaster der

Bundeswehr, die ständig Kerosin von den Militärflugplätzen Nörvenich und Büchel brachten.

Viele Vereinsmitglieder, sofern sie nicht selbst betroffen waren, halfen. Es wurde ein 24-Stunden-Dienstplan für den Flugplatz erstellt, der sehr schnell keinen freien Platz mehr zeigte. Die psychische Belastung war extrem hoch und die Bilder der zurückkehrenden Hubschrauber und ihrer Fracht brannten sich in die Köpfe. Ein gebasteltes Holzkreuz, Kerzen und eine Plastikflasche mit Feldblumen stehen neben der Flugzeughallentür in Gedenken an die vielen Opfer.

Aus befreundeten Flugvereinen wie z. B. Aalen oder Bad Wörishofen haben sich Menschen mit LKWs und Baumaschinen auf den Weg gemacht, um zu helfen.

Sehr viele betroffene Vereinsmitglieder des Luftsportvereins Bad Neuenahr-Ahrweiler haben ihr Zuhause und ihre Existenz verloren. Die Hilfe untereinander ist unglaublich groß. Es ist schwierig zu beschreiben wie es sich anfühlen muss, wenn die Habseligkeiten aus 70 Jahren auf einem Küchentisch ausgebreitet Platz finden. Die Nachbarn dieses Vereinsmitgliedes haben die Flutnacht nicht überlebt.

Auf unserem Flugplatz flogen wieder Flugschüler, Vereinsmaschinen und Privatflieger. Normalität? Schwierig. Vielleicht. Wir denken viel an die Menschen im Tal unterhalb unseres Flugplatzes und helfen wo wir können.

Kornelia Schweiger-Raphael

Aus Alt mach Neu:

Die Überholung der Cessna 172 D-EGBW



- 1: Die neu lackierte D-EGBW im modernen Cessna Design. Man sieht ihr die 48 Jahre und 25.000 Landungen wahrlich nicht an.
2: Die Cessna 172 M des LSV Worms, wie sie bis vor kurzem noch ausgesehen hat



Die viersitzige Cessna 172 ist das meistgebaute Flugzeug der Welt. Seit ihrem Erstflug 1955 wurden davon bisher mehr als 44.000 Exemplare weltweit verkauft. Die Ganzmetall-Maschine mit ihren knapp 11 Meter Flügelspannweite ist bekannt durch den bisher längsten Nonstop-Flug mit unglaublichen 64 Tagen und 22 Stunden (!). Auch der Kreml-Flieger Mathias Rust mit seiner Landung nahe dem Roten Platz in Moskau hat seinen Teil zum Bekanntheitsgrad der Maschine beigetragen. Sie wird auch heute noch in den grundlegenden Konstruktionsmerkmalen unverändert weiter produziert und verkauft. Wer auf kleineren Flugplätzen in aller Welt einen Blick in die Hangars wirft, der findet sehr wahrscheinlich irgendwo auch eine Skyhawk, wie die Cessna 172 auch genannt wird. Unzählige Piloten auf der ganzen Welt haben ihre Flugausbildung auf diesem Muster absolviert. Die 172 ist ein Synonym für Langlebigkeit, Zuverlässigkeit und ausgereifte und gutmütige Flugeigenschaften.

Auch der LSV Worms besitzt eine solche, in die Jahre gekommene Maschine aus dem Baujahr 1973 seit langer Zeit. Die Maschine (Typbezeichnung C172 M) mit der Kennung D-EGBW hat seit ihrer Auslieferung immerhin knapp 10.000 Flugstunden und mehr als 25.000 Landungen ohne besondere Vorkommnisse absolviert und ist ein wichtiger Teil der LSV Motorflug-Flotte, die derzeit aus fünf Maschinen der Echo-Klasse sowie zwei modernen Ultraleichtflugzeugen besteht.

Genau wie an alten Häusern und Autos, so nagt der Zahn der Zeit auch an Flugzeugen. Es ist immer dasselbe, wenn etwas in die Jahre gekommen ist, macht man sich Gedanken, wie es wohl weitergehen kann, ob man bei einem Erhalt eher die Asche hüten wird oder eine Flamme am Leuchten hält.

Der Vorstand des LSV Worms hat sich nach einer gründlichen Inspektion der Ganzmetall-Konstruktion durch einen sachverständigen Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) für den Erhalt der Maschine entschieden, nachdem klar war, dass alle wichtigen und tragenden Teile in den Tragflächen, im Rumpf und am Leitwerk noch in sehr gutem Zustand sind. Bei den Motoren von Kleinflugzeugen in dieser Klasse bestehen keine Probleme mit dem hohen Alter, denn sie müssen sowieso nach 2000 Flugstunden durch ein neues Triebwerk ersetzt werden, außerdem sind alle 50 Betriebsstunden Wartungen und Überprüfungen bei einem LTB fällig.

Nachdem die grundsätzliche Entscheidung für eine Überholung erstmal gefällt war, ging es an die Planungen. Es war klar, dass der Flieger eine komplette, neue Lackierung erhalten soll. Bei dieser Arbeit müssen sowieso alle beweglichen Bauteile wie Ruder und Klappen sowie fast das gesamte Cockpit mit Armaturenbrett, Instrumenten und Sitzen demontiert bzw. abgeklebt werden. Also bot sich hier auch gleich die Möglichkeit Altes durch Neues auszutauschen und dadurch den Nutzwert zu steigern. Neben vier neuen Gurten und Sitzschienen, einem neuen Drehzahlmesser und einem modernen GPS wurden auch sämtliche Polsterungen und



Teppiche, Teile des Panels, die Sonnenblenden sowie die Scheiben komplett getauscht. Dies hat zur Folge, dass man in eine fast vollständig neuwertige Umgebung einsteigt, wenn man es sich jetzt in der Cessna bequem macht. Weiterhin wurden natürlich sehr viele technische Einrichtungen überholt und zum Teil ersetzt, wie z. B. die Querruderanlenkungen und -scharniere, sowie allerhand Dellen, die durch das Rangieren im Hangar über die Jahre entstanden waren, fachmännisch ausgebügelt.

Die Bilder zeigen die völlig demontierte und entlackte Maschine in verschiedenen Stadien vor und nach der Grundierung. Man kann sich gut vorstellen, dass hier echte Fachleute gebraucht wurden,

3+4: Die Bilder zeigen die völlig demontierte und entlackte Maschine in verschiedenen Stadien vor und nach der Grundierung. Man kann sich gut vorstellen, dass hier echte Fachleute gebraucht wurden, um diese Arbeiten ordnungsgemäß auszuführen.

5: Das Resultat der vielen Arbeit kann sich sehen lassen. Die D-EGBW ist ein Augenschmaus, wenn sie mit ihren bald 50 Jahren auf dem Buckel im neuen blau-weißen Cessna Design an den Start rollt.

um diese Arbeiten ordnungsgemäß auszuführen. Das Resultat der vielen Arbeit kann sich sehen lassen. Die D-EGBW ist ein Augenschmaus, wenn sie mit ihren bald 50 Jahren auf dem Buckel im neuen blau-weißen Cessna Design an den Start rollt.

Ein positiver Nebeneffekt ist, dass durch neuartige Farben und einen vorsichtigen Lackauftrag eine Gewichtersparnis von 10 kg erzielt werden konnte. Bei gleicher Beladung können also jetzt fast 14 Liter mehr Sprit mit an Bord genommen werden, ohne dass die Maschine überladen ist.

Am 31.7.2021 begrüßten die Mitglieder des LSV Worms den neuen alten Flieger nach fast genau zweimonatiger Überholungspause wieder in Worms und konnten auf der Welcome-Party schon mal probesitzen, bevor die Maschine wieder in den Routineflugbetrieb übergeben wurde.

Fazit: Durch eine gute und pflegliche Behandlung in den vergangenen 48 Jahren und die sachgemäße Prüfung, Planung und Ausführung der Überholungsarbeiten durch Fachleute ist es gelungen, aus einer in die Jahre gekommenen Cessna wieder ein wertvolles, technisch und optisch einwandfreies und zukunftssicheres Flugzeug zu machen. Die Mitglieder des LSV Worms werden die Maschine wie auch in den vergangenen Jahren gerne weiter als einen festen Bestandteil ihrer Flotte nutzen.

Andreas Wüst - LSV Worms

Flugzeugausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

Flugplatzausrüstung

lx nav Beratung/Verkauf

Karten Sammelbestellungen

irlshop

LUFTFAHRTZUBEHÖR
by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de

irlshop@dieterschwenk.de

07381-938760



Die Mischung macht's Scale-Jahresrunde 2021 mit neuem Konzept



1

Bei der Deutschen Meisterschaft für vorbildgetreue Motorflugmodelle wird neben dem Meistertitel in den Klassen F4C und F4H auch die Rangliste zur Nationalmannschaft ermittelt – normalerweise. Da wegen der Pandemie die Weltmeisterschaft F4 in Norwegen ein weiteres Mal, nun auf 2022, verschoben wurde, blieb auch der nominierte Kader bestehen. Mit ein Grund für die ungewohnt niedrigen Teilnehmerzahlen in diesem Jahr. Trotzdem, in Verbindung mit dem European-Star-Cup (ESC) und einem offenen Scale-Treffen kamen nach der Coronapause endlich wieder zwei gemeinsam erlebte Scale-Wochenenden mit vielen tollen Flügen zustande.

Beim Scale-Wettbewerb des FSV Karlsruhe fliegt der DAeC traditionell den ersten Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft F4C/F4H und der DMFV einen Teilwettbewerb des ESC-Euro-Star-Cup. Alle Teilnehmer mussten sich schon vorab anmelden und die Corona-3G-Regel erfüllen. Die Piloten und Punktwertler der Klasse F4H waren schon am Freitag vollzählig präsent. Somit konnte die Baubewertung bereits bis zum frühen Abend abgeschlossen werden.

Der Samstag begann pünktlich um 8:30 Uhr mit dem Pilotenbriefing und um 9:00 Uhr war das erste Modell in der Luft. Parallel fand die Baubewertung in F4C sowie in der Expertklasse des ESC statt. Die Sportklasse wurde kurz nach 10:00 Uhr gestartet. Die Teilnehmer, alle Wettbewerbsneulinge, konnten es kaum abwarten, ihren ersten Durchgang zu fliegen. Eine Baubewertung gibt es in dieser „Einsteigerklasse“ noch nicht – das Modell muss lediglich ein Vorbild haben. Man kann also auch mit einem ARF-Modell durch Learning by Doing seine ersten Erfahrungen sammeln und dabei von Tipps aus erster Hand, z. B. von mehrfachen ESC Siegern, Deutschen Meistern oder Weltmeistern profitieren.



2

1: Die Beech „Bonanza“ vor dem Wertungsflug
2: „Museumsscale“- weit über 4000 Stunden Bauzeit stecken in der Siemens Schuckert D.III

Wertungsflüge bei Windgeschwindigkeiten bis zu 8 m/s waren eine Herausforderung, die aber von allen Beteiligten souverän und ohne Ausfälle gelöst wurde. Im Gegenteil, es gab einige neue Modelle am Start. Klaus Ernst, ein alter Hase in der ESC-Runde, präsentierte seine neue Robin DR400/180R mit 3,5 Meter Spannweite und Walter Keller fand mit seiner gleich großen Beech Bonanza V35 nach einigen Jahren Pause wieder zur Wettbewerbsszene zurück. Die zweimotorige De Havilland DH.98 Mosquito von Klaus Seemann war nicht nur optisch, sondern dank dem Sound zweier synchron laufender Motoren auch akustisch ein Genuss, dem selbst der Sternmotor in der PZL TS-8 von Andreas Hirsch nur bedingt Paroli bieten konnte.

Der erst 15-jährige Matthias Hausmann erreichte mit seiner Robin DR400/180R in F4C, der höchsten Scale-Klasse, den 2. Platz in der



3



4



5



6

- 3: Joachim Weirich mit FW190 - Eigenbau
- 4: Perfekter Landeanflug der Robin DR400/180
- 5: PC-21 von Robert Berens mit Propellerturbine
- 6: Die F8F „Bearcat“ des Deutschen Meisters

Gesamtwertung. Tom Schönwetter, mit 14 Jahren der zweite Junior im Wettbewerb, flog noch sein Vorjahresmodell. Das neue, ein Aero pro Eurofox im Maßstab 1:2,5 soll aber zur WM fertig sein. Man kann nur hoffen, dass die beiden weiterhin Spaß am Wettbewerb behalten – die Scale-Szene braucht dringend Nachwuchs!

Der **MSF-Longkamp e. V.** hatte sein traditionelles jährliches „Grillsau-Fliegen“ in diesem Jahr umfunktioniert und zusammen mit dem DAeC Sportausschuss zu einem offenen Scale-Treffen mit einem Mix aus Freizeitsport und F4-Wettbewerbsszene eingeladen. Ob letzte Trainingseinheiten oder Fliegen Just for Fun, das optimale Flugwetter wurde bereits am Freitag bis kurz vor Sunset ausgenutzt.

Der Samstag begann mit Wertungsflügen zum zweiten Teilwettbewerb der DM. Nach dem Pilotenbriefing wurde um 9:00 Uhr der erste Durchgang der Klassen F4C und F4H gestartet. Kurz nach 10:00 Uhr hieß es dann „freies Fliegen für alle“. Egal ob „Schaumwaffel“, Warbird, Kunstflugzeug, Doppeldecker oder Jet, die Piloten setzten ihre vorbildgetreuen Modelle gekonnt in Szene. Besondere Highlights waren der Kranich 2 von Wolfgang Manderfeld und seine Klemm 25, beide mit über 5 m Spannweite. Joachim Weirich flog mit seiner knapp 25 kg schweren Focke Wulff FW-190 ein beeindruckendes Display.

Da sich das Wetter am Sonntag merklich verschlechtern sollte, wurden der zweite und der finale dritte Wertungsflug bereits am Samstag geflogen.

Neuer Deutscher Meister in der Klasse F4C wurde Hans-Dieter Wahl. Als Resultat eines Bauseminars hat er im letzten Jahr, nachdem er sich bereits für die WM qualifiziert hatte, noch einige Details seiner Grumman F8F Bearcat modifiziert und den ersten

Teilwettbewerb in Karlsruhe bereits für sich verbucht. Lief beim Training am Freitag noch alles perfekt, war der erste Wertungsflug eine Null, da der Motor nicht ansprang. Nach der Demontage des kompletten Antriebs war das Modell fast in letzter Minute vor dem zweiten Wertungsdurchgang wieder startklar. Zwar noch reichlich nervös, zeigte Hans-Dieter trotzdem, dass er sich den Titel nun nicht mehr nehmen ließ. Auf den weiteren Plätzen folgten Martin Schönwetter mit einer PT-19, Matthias Hausmann mit der Robin DR400/180R und Andreas Paul mit seiner Tiger Moth.

In der Klasse F4H konnte Marcus Hausmann seinen Titel als Deutscher Meister F4H mit seiner Stampe erfolgreich verteidigen, gefolgt von Thomas Heimes mit Dalotel DM165, Tom Schönwetter mit Piper L4 und Martin Schönwetter mit Decathlon.

Nach der Siegerehrung war natürlich noch nicht Schluss. Als besonderes Schmankerl präsentierte Christian Groß seine in „Museums-Scale“ gebaute Siemens Schuckert D.III, die von einem 250 ccm Umlaufmotor angetrieben wird. Unzählige Stanz- und Presswerkzeuge wurden eigens für die Herstellung der verschiedenen Scale-Details gefertigt. Selbst der schwingend aufgehängte Magnetkompass im Cockpit ist funktionstüchtig.

Die traditionelle Grillsau war nun nach über sechs Stunden perfekt gegart. So gestärkt wurde noch bis kurz nach Sonnenuntergang geflogen und bis spät in die Nacht gefachsimpelt – alle waren begeistert von dem Mix aus Wettbewerb und freiem Fliegen.

Text: Marcus Hausmann/Ludwig Feuchtner
Fotos: L. Feuchtner



Gordon Bennett Cup 2021

1

1: Startaufbau der Gasballone in Thorun

2: Starts von Heißluftballonen eröffnen traditionell das Ereignis



2

Es wurde getanzt und gefeiert am 28. August im polnischen Torun. Der Grund? Die Gewinner des Gordon Bennett Cups, Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger vom Team SUI-2, erhielten ihre Medaillen und Pokale zusammen mit den Teams FRA-2 und FRA-3, die als Zweit- bzw. Drittplatzierte ebenfalls Grund zum Feiern hatten.

Nach einem spannenden Rennen, das Geduld, Mut und Können erforderte, bleiben Frieden und Witprächtiger als letztes Team in der Luft. Sie flogen 3.58 km weiter als das Konkurrenzteam, das ihnen am nächsten kam, und siegten so in der 64. Auflage des historischen Gasballon-Rennens. Insgesamt verbrachten sie über 85 Stunden in der Luft und fuhren unglaubliche 1559,63 Kilometer vom Startpunkt zum Landeplatz Les Landes-Genusson in Frankreich.

Gastgeber des Gordon Bennett Cups war dieses Mal die polnische Stadt Torun. Fünfzehn Teams aus sechs Ländern hatten sich zum Start angemeldet: Österreich, Frankreich, Deutschland, Polen, die

Schweiz und die USA. SUI-3 stieg am Samstag, den 21. August 2021 um halb zehn abends als erster Ballon in den Vollmondhimmel auf. Die Lichter von Torun funkelten, als nach und nach alle übrigen Ballone in der vorher festgelegten Reihenfolge starteten. Als letzter erhob sich FRA-2 in den Nachthimmel. Man erwartete zu diesem Zeitpunkt, dass die vorhergesagten westlichen Winde die Gasballone entweder in Richtung Ukraine oder Belarus treiben würden. Für beide Länder lagen keine Überfluggenehmigungen vor, AUT-1, USA-1 und POL-3 landeten dementsprechend vor der Grenze.

Die übrigen Ballone blieben bei geringen Windstärken weiterhin so nah wie möglich am Startgebiet in der Luft und warteten auf eine Änderung der Windrichtung, die sie Richtung Westen oder Südwesten treiben würde. Es galt sich in Geduld zu üben. Nach 14 Stunden befanden sich noch zwölf Ballone in der Luft. Acht von ihnen trieben in Richtung der Sulwaki-Lücke, während die verbleibenden vier möglichst nahe bei Torun blieben. Schließlich



3



4

3: Mit maximalem Ballast startet Team Deutschland 1 in den Nachthimmel
 4: Das glückliche Siegerteam kurz vor der Landung in Frankreich (Foto: ballonfrieden)

lebte der Wind auf und machte die Fahrt nach Westen möglich. Allerdings drohten Regen, Schnee und Sand die Teams zu behindern und so landeten POL-2, SUI-1, GER-1, POL-1, FRA-3, AUT-2, GER-3 und GER-2 aus Sicherheitsgründen.
 Die in der Luft verbliebenen Teams – FRA-2, FRA-1, and SUI-2 – erfreuten die Fans mit einer Verfolgungsjagd durch Frankreich, FRA-1 in Führungsposition und die Sieger des Teams SUI-2 hinten im Feld. Als erstes landete das Vater-Sohn-Team Hervé Jules Moine und Hervé André Moine von FRA-1 nach knapp über 69 Stunden und nachdem sie eine Strecke von 1301,85 km gefahren waren. Nach 80 Stunden und 53 Minuten kehrte FRA-2 mit den Piloten Eric

Decellieres und Benoit Havret auf die Erde zurück, nachdem sie zum Schluss Schuhe und andere Gegenstände abgeworfen hatten um kostbare Meter zu gewinnen. Es waren dann 1556,05 Kilometer, die sie zurückgelegt hatten. Etwas mehr als vier Stunden später landete SUI-2 nach 1559,63 Kilometern Fahrt. „Gratulation an alle Teams,“ sagten die Siegerpiloten. „Die Wetterbedingungen waren nicht einfach und haben alles von uns verlangt.“
 Man darf sich auf den Gordon Bennett Cup im Jahr 2022 freuen, der zu Ehren des Schweizer Siegerteams in St. Gallen starten wird.

H. S.
 Quelle und Fotos: FAI

Segelflugsbücher

Neu!
Das große Glasflügel-Buch



Die Geschichte des genialen Pioniers Eugen Hänle, seiner Firma Glasflügel und den bis heute erfolgreichen und beliebten Flugzeugen.

Wolfgang Binz
Glasflügel
Eugen Hänle – Der Pionier des GFK-Flugzeugbaus
 272 Seiten,
 240 x 300 mm, Hardcover
 487 Abbildungen, inklusive großformatiger Dreiseitenansichten.
 Subskriptionspreis **54,00 €**
 (Lieferung ab Mitte Juli 2021)
 Preis ab 19.7.2021 **59,00 €**



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



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



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



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

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

wieder neigt sich eine Flugsaison ihrem Ende zu und wieder war es ein Jahr voller Widersprüchlichkeiten.

Es war nicht immer leicht, da wir noch immer in einer Ausnahmesituation verharren. Noch immer lauern wir auf geänderte Hygienevorschriften, uns treibt die Frage um, ob es weiter in die gewohnte Normalität geht oder rücken wir womöglich wieder ein Stück unserer „neuen Normalität“ näher? Wie wird es politisch in unserem Land weitergehen? Wir haben und hatten schwerwiegende, unangenehme und/oder einfach schwierige Entscheidungen zu treffen. Aber dies ist nur die eine Seite, der wir tunlichst nicht zu viel Gewicht verleihen sollten. Denn wenn ich durch dieses Luftsportmagazin blättere, zeigt sich ein anderes Bild. Ich sehe die Freude an persönlichen Zusammenkünften, wie dem Jugendvergleichsfliegen oder dem SG38-Fliegen auf der Wasserkuppe. Ich sehe strahlende Augen bei den Geschwisterkindern des Kinderhospizes Regenbogenland. Ich sehe aber auch viel Engagement und Enthusiasmus in Sachen Wettbewerbe z. B. im Segelflug, Fallschirmsport und Modellflug.

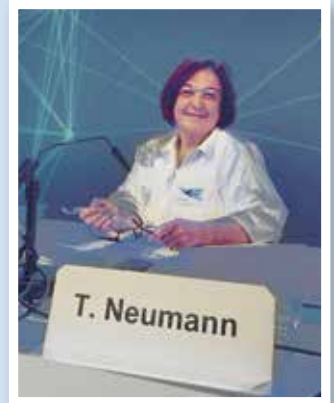
Diese Freude aller Beteiligten an unserem Sport und dieser Spaß im Team ist es, mit dem wir dem allgemeinen Coronablues und dem spürbaren Werteverfall sowie der damit einhergehenden „Verrohung“ der Gesellschaft entschlossen entgegentreten.

Es geht mir nicht darum die Welt rosa zu streichen, aber hier in unserem Sport und unserem Tun sehe ich, dass es Menschen gibt, die nicht vergessen, die schönen und ebenso wichtigen Dinge und

Werte zu sehen und zu leben. Ist es nicht genau das, woraus wir die Kraft schöpfen weiterzumachen und weniger Schönes zu meistern?

Dieses Luftsportmagazin zeigt mir viel Mut und Lebensfreude und ich hoffe, dass es euch allen genauso geht.

In diesem Sinne bin ich zuversichtlich, dass unsere starke Gemeinschaft der Luftsportlerinnen und Luftsportler unbeschadet und möglicherweise sogar gestärkt aus dieser fordernden Zeit hervorgehen wird. Packen wir es an, weil wir es können, denn wir sind ein starkes Team.



Eure Tamara



Tamara Neumann
Präsidentin
AEROCLUB | NRW e. V.

INHALT

VERBAND

Editorial	19
Termine	20
71. Verbandstag	21
NRW aktiv	48
Förderprogramm für das Engagement	49
Eure Ansprechpartner:innen	50
Impressum	50

AUS DEN VEREINEN

50 Jahre SFG Düren	40
70 Jahre LSV Düren-Hürtgenwald	43
60 Jahre Mitglied, 40 Jahre Fluglehrer	44
70 Jahre FC Gladbeck und Kirchhellen	44
LSV Goch	
Rundflüge für Geschwisterkinder	45
Weltmeister eSport Segelflug	
Interview mit Ben Fest	46

AUSBILDUNG

Fluglehrerausbildung in Pandemiezeiten **25**

JUGEND

Jugendvergleichsfliegen NRW	31
SG38 Fliegen	32
Streckenfluglehrgang	33

NRW BEWEGT

Unterwegs mit Kibaz und Jolinchen	35
Extra-Zeit für Bewegung	35

FRAUEN IM LUFTSPORT

Workshop in Remscheid	25
-----------------------	----

SEGELFLUG

Segelfliegertag	23
Bronze bei Segelflug-EM in Litauen	26
Förderverein Leistungssegelflug	27

MODELLFLUG

Modellfliegertagung	23
DJM Freiflug	29
23. Lippweiden Pokal	30
Erfolgreiche NRW Freiflieger	31

FALLSCHIRMSPORT

D-Cup im Zielspringen	36
DM Canopy Piloting 2021	37
Erster Freefly Nachtrekord	39

MOTORFLUG, UL

Motorflieger-, Ultraleichtfliegertag	22
UL-Infotage	28

TECHNIK

Neuigkeiten	40
Neuer VP Technik	40
Neuer Leiter der Technischen Betriebe	40

TERMINE 2021/2022

Datum	Veranstaltung	Ort/Zeit
VERBAND Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, redaktion@aeroclub-nrw.de		
26.10.2021	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
06.11.2021	PR-Workshop	Online, 10-14 Uhr
30.11.2021	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
15.12.2021	Redaktionsschluss Luftsportmagazin NRW (Februar-Ausgabe 2022)	
28.12.2021	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
25.01.2022	Virtuelles Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
12.02.2022	PR-Workshop	Duisburg, 10-17 Uhr
AUSBILDUNG Ansprechpartner: Hermann-J. Hante, hante@aeroclub-nrw.de		
04.02.-06.03.2022	PPL-A-FI Fluglehrerlehrgang	Oerlinghausen
01.04.-15.04.2022	SPL-FI-Lehrgang 1	Oerlinghausen
02.09.-16.09.2022	SPL-FI-Lehrgang 2	Oerlinghausen
FRAUEN IM LUFTSPORT Ansprechpartnerin: Sybille Krummacher, krummacher@aeroclub-nrw.de		
19.11.-20.11.2021	Resilienz – Stressige Zeiten als Frau managen	Aachen
26.03.-27.03.2022	Unterstützende Prozessbegleitung von Gruppen	Remscheid (Ausschreibung siehe Seite 7)
LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de		
12.-14.11.2021	Jugendleiterlehrgang (AUSGEBUCHT)	Winterberg
27.-28.11.2021	Luftsportjugendtag & Wintertreffen	Duisburg
TECHNISCHE LEHRGÄNGE Ansprechpartnerin: Pamela Surmiak, surmiak@aeroclub-nrw.de		
4.-5.12./11.-12.12./18.-19.12.2021	Fallschirmwart für Rettungsfallschirme (FR)	Oerlinghausen (LT-21-09)
20.-21.11./27.-28.11.2021	Motorenwart (M1)	Hünsborn (LT-21-08)
27.11.2021	Grundmodul (GM)	Oerlinghausen (LT-21-11)
8.-9.1./15.-16.1.2022	Zellenwart Z1 (Holz-/Gemischtbauweise)	Hünsborn (LT-21-02)
15.-16.01./22.-23.01.2022	Zellenwart 2 (Faserverbundkunststoff)	Oerlinghausen (LT-21-10)
30.01.2022	Fortbildung (FB)	Lindlar-Hohkeppel (LT-21-06)

ANMELDESCHLUSS: 30.11.2021

FI(A)-LEHRGANG 2022

IN OERLINGHAUSEN

THEORETISCHE AUSBILDUNG: 4.-10.2.2022 „LEHREN UND LERNEN“

FACHTHEORETISCHE AUSBILDUNG AN 4 WOCHENENDEN:

FR 11.2. - SO 13.2.2022 FR 18.2. - SO 20.2.2022
 FR 25.2. - SO 27.2.2022 FR 4.3. - SO 6.3.2022




71. Verbandstag

Im feierlichen Ambiente der Luftschiffhalle fand am 12. September die Jahreshauptversammlung des AEROCLUB | NRW e. V. statt.

Der Bürgermeister der Stadt Mülheim, Markus Püll, beschreibt in seinem Grußwort den Flugplatz Essen-Mülheim als Teil des Stadtbildes. Die Bürgerinitiative „Wir bleiben Flughafen“ kämpft engagiert auf regionaler Ebene um den Erhalt des Flughafens. Bürgermeister Püll fasst die zwei Planungsvarianten zusammen, die vom Hauptausschuss verfolgt werden. Die zweite Variante sichert einen Flugbetrieb über das Jahr 2034 und ist gebunden an eine innovative Ausrichtung zukunftsorientierten Fliegens.

Stefan Klett, Präsident des Landessportbundes NRW, Präsident des DAeC und Ehrenpräsident des AEROCLUB | NRW, bedankt sich bei den Delegierten, dass sie mit dafür gesorgt haben, dass Luftsport mit entsprechenden Coronaschutzmaßnahmen wieder stattfinden konnte. Er betont die soziale Verantwortung des Sports für die Gesellschaft.

In der Zeit von 11:13 bis 15:54 Uhr führte Präsidentin Tamara Neumann zügig durch die umfangreiche Tagesordnung. Das Protokoll wird unter www.aeroclub-nrw.de im Downloadbereich zu finden sein.

Satzungsänderung

Die Satzungsänderung enthält acht Punkte. Einstimmig beschlossen wurden unter anderem die Änderungen und Ergänzungen in §2 Abs. 6 zum Zweck, Ziel und den Aufgaben des Verbandes und der Gemeinnützigkeit, die Anhebung der Jugendaltersgrenze von 25 auf 27 Jahre (§14 Abs. 2) und die Ergänzung in §10 um den Abs. 9 mit dem die Möglichkeit geschaffen wird, Mitgliederversammlungen fortan auch virtuell durchzuführen. Mehrheitlich beschlossen die Delegierten die Änderung der Satzung in §2 Abs. 7, in dem die Mitgliedschaft und Austrittsregel aus dem Deutschen Aero-Club e. V. definiert wird. Mit 155 Gegenstimmen verabschiedete die Versammlung die Änderung der Satzung in eine inklusive Sprache.

Neue Beiträge ab 1.1.2022

Beitrag pro Mitglied	Monatsbeitrag		Beitragserhöhung	
	bis 2021	ab 2022	Erhöhung [%]	im Monat pro Mitglied
Erwachsene - BK11	6,70	7,50	11,9 %	0,80
Jugendliche - BK 12	3,35	3,60	7,5 %	0,25
Modellflug				
Erwachsene - BK 14	3,65	4,10	12,3 %	0,45
Modellflug				
Jugendliche - BK 15	1,80	1,90	5,6 %	0,10
Passive Mitglieder	3,00	3,20	6,7 %	0,20

Der monatliche Grundbeitrag beinhaltet den DAeC-Beitrag
Alle Werte in Euro, sofern nicht anders ausgezeichnet



von links: Nicole Schubutz (Protokollführerin), Jan Frese (Vizepräsident Technik), Boris Langanke (Geschäftsführer), Tamara Neumann (Präsidentin), Matthias Podworny (Vizepräsident Ausbildung), H.-Henning Blomeyer (Vizepräsident Kommunikation und Marketing)

Wahlergebnis und Bestätigungen

Bestätigungen der auf den Versammlungen der Sportfachgruppen gewählten Präsidiumsmitglieder

- Vorsitzender Ballonsport: Wilhelm Eimers
- Vorsitzender Motorflug: Volker Engelmann
- Vorsitzender Ultraleichtflug: Christian Schücker
- Vorsitzender Modellflug: Reinhard Streisel
- Vorsitzender Segelflug: Sigi Baumgartl

Neu im Geschäftsführenden Präsidium

- Ressort Ausbildung und Flugsicherheit: Vizepräsident Matthias Podworny
- Ressort Kommunikation und Marketing: Vizepräsident H.-Henning Blomeyer
- Ressort Technik: Vizepräsident Jan Frese

Neuer Vertreter der jungen Generation im Präsidium

- Jan Blankenstein

Bezirkvorsitzende wiedergewählt

- Bezirk Köln: Herbert Schütz
- Bezirk Düsseldorf: Klaus Mathies
- Bezirk Detmold: Gunter Schmidt
- Bezirke Arnsberg und Münster konnten mangels Kandidaten nicht besetzt werden

Rechnungsprüfung und Stellvertretung

- Rechnungsprüfer: Enno Cramer (wiedergewählt) und Michael Kalkreuth
- Stellvertretenden: Paula Glück und Martin Clemen

Verbandsgericht und der Beisitzenden

- Vorsitzender des Verbandsgerichtes: Dr. Ralf Flügge
- Fünf Beisitzer: Klaus Mathies, Klaus Kosmalla, Johannes Wilden, Björn Breuer und Gerd Brune

Henning Blomeyer

Neuer Vizepräsident Kommunikation und Marketing

Für meine Wahl zum Vizepräsidenten für Kommunikation und Marketing auf dem Verbandstag in Essen-Mülheim danke ich euch herzlich. Damit trete ich nun die Nachfolge von Dr. Karl-Dieter „Charly“ Lerch an, der sein Amt als Vizepräsident nach acht Jahren im Juni dieses Jahres abgegeben hat.

Mein Name ist Hans-Henning Blomeyer und ich bin seit 2013 Mitglied und Pressereferent des Herforder Vereins für Luftfahrt (HVfL). Manche von euch kennen mich bereits als Teilnehmer und Referent von den Treffen der Pressesprecher oder auch von einigen Veröffentlichungen im Luftsportmagazin und den lokalen Medien im Raum Ostwestfalen.

In meinem Ehrenamt möchte ich ein Bindeglied zwischen dem Verband und denjenigen sein, die die Öffentlichkeitsarbeit in den Vereinen leisten. Je öfter und positiver der Luftsport mit all seinen Facetten in der öffentlichen Wahrnehmung präsent ist, umso größer wird unsere Lobby, innerhalb und außerhalb der Vereine. Lasst uns gemeinsam mit Freude daran arbeiten.

Euer Henning

Kontakt: blomeyer@aeroclub-nrw.de



Jan Blankenstein stellt sich vor

Moin, ich bin Jan Blankenstein, 21 Jahre alt und komme aus dem schönen Sauerland. Dort fliege ich seit 2015 im LSC Oeventrop e. V. Im Jahr 2018 habe ich zusammen mit Hannes die Funktion als Jugendgruppenleiter übernommen. Zusammen haben wir am Jugendleiterlehrgang der LSJ teilgenommen, wo wir auch viele Kontakte zu anderen Vereinen geknüpft haben. Ich freue mich auf die Arbeit im Präsidium als Vertreter der jungen Generation.

Kontakt: blankenstein@aeroclub-nrw.de



MOTORFLUG, UL

Motorflieger- und Ultraleichtfliegertag NRW

Der diesjährige Motor- und Ultraleichtfliegertag NRW fand am 27.8.2021 in auf dem Flugplatz Brilon-Thülen (EDKO) statt. Marc Thöne ist neuer stellv. Vorsitzender der Motorflugkommission. Wiedergewählt als Vorsitzender der Motorflugkommission NRW wurde Volker Engelmann. Ebenso wiedergewählt wurde Christian Schücker zum Vorsitzenden der Ultraleichtflugkommission NRW.

MOTORFLUGKOMMISSION NRW

- Volker Engelmann, Vorsitzender
- Marc Thoene, stellv. Vorsitzender
- Jan-Felix Götschmann, Vertreter der jungen Generation

ULTRALEICHTFLUGKOMMISSION NRW

- Christian Schücker, Vorsitzender
- Volker Engelmann, stellv. Vorsitzender
- Matthias Gudorf, Sportleiter
- Jan-Felix Götschmann, Vertreter der jungen Generation

Tuna stellt sich vor

Mein Name ist Marc Thöne, ich bin Jahrgang 1974, verheiratet und habe zwei Töchter, sieben und vier Jahre alt. Beruflich war ich von 1994 bis 2017 bei der Bundeswehr im Fliegerischen Dienst als Fluglehrer eingesetzt, zunächst auf dem Muster F-4F Phantom und später auf EUROFIGHTER. Seit 2017 bin ich als Simulatorlehrer für EUROFIGHTER und seit Januar dieses Jahres auch wieder aktiv als Fluglehrer auf dem EUROFIGHTER in Nörvenich tätig. Zivil bin ich seit 2011 Fluglehrer, Prüfer für PPL/CPL incl. IFR und seit letztem Jahr dank der Ausbildung durch Volker Engelmann und das Team des AEROCUB NRW auch Fluglehrer für UL. Privat, soweit es Zeit und Familie zulassen, fliege und pflege ich meine KITFOX IV und V in Bonn Hangelar und fahre gern Motorrad. Einige Mitglieder haben mich bei den Fluglehrerweiterbildungen und Fliegertreffen schon kennenlernen. Auf die Mitarbeit in der Kommission freue ich mich. In diesem Sinne: Los geht's – HORRIDO!

Euer Marc „TUNA“ Thöne



Modellfliegertagung als Onlinesitzung

Am 3.9.2021 fand die Sportfachgruppentagung Modellflug erstmals als Onlineveranstaltung statt, es war eine gute Versammlung mit neuen Mitgliedern.

Reinhard Streisel begrüßte die Teilnehmer, darunter Boris Langanke als Geschäftsführer und zwei Vertreter der SEKO. Leider konnten im vergangenen und diesem Jahr aufgrund der Pandemie nur wenige Treffen und Veranstaltungen stattfinden. Zur Wahl stand der 1. Vorsitzende Reinhard Streisel. Er wurde einstimmig wiedergewählt. Weiterhin stand noch der Vertreter der jungen Generation zur Wahl. Tim Schindler, 18 Jahre, begeisterter Modellflieger vom Modellflug Sportclub Soest, hatte sich im Vorfeld für dieses Amt bereit erklärt. Er wurde mit 249 Ja-Stimmen und 56 Enthaltungen gewählt.

Die Wahlen wurden erstmals über das Online-Tool votesUP! durchgeführt. Da sich die meisten Teilnehmer, wie im Rundschreiben vorher mitgeteilt, bereits vorher angemeldet hatten, gab es keine großen Probleme. Hier noch einmal ein Dank an die Geschäftsstelle und Boris Langanke für die Unterstützung.

Es war eine gute Erfahrung, eine Sitzung ohne große Probleme in dieser Form durchführen zu können. Der Vorteil: Man hat keine große Anreise und der Zeitaufwand minimiert sich. Ob diese Art der Sitzung in Zukunft Bestand hat oder der Trend wieder zu einem Vor-Ort-Treffen geht, zeigt das nächste Jahr. Vielleicht werden auch noch mehr Piloten daran teilnehmen, wenn der Zeitpunkt ein anderer ist, Ende Oktober oder November. Jetzt gab es immerhin noch Flugbetrieb, Urlaubszeit und Wettbewerbstermine.

Text: Evelyn Höfs

Tim Schindler stellt sich vor Vertreter der jungen Generation Modellflug

Ich bin 18 Jahre alt und beginne in diesem Jahr mein Studium der Technischen Informatik in Dortmund. Ich beschäftige mich seitdem ich denken kann mit dem R/C Flugzeugmodellbau. Mein Vater hat mich schon in jungen Jahren zu Modellflugveranstaltungen und natürlich zum Modellflugplatz mitgenommen. Damit war der Grundstein gelegt. Dabei befasse ich mich mit vielen Facetten des R/C Modellflug. Ein Schwerpunkt ist der Freestyle (3D) Kunstflug u. a. mit meiner EXTRA, sowohl mit Elektro- als auch Verbrenner-Antrieb. Ich bin jedoch auch im Modellsegelflug (Klassen F3J/F3B-E) sowie im Semiscale-Kunstflug mit meinem Turbinen-FOX aktiv. Auch Quadro-/Race-Kopter interessieren mich. Diese baue ich selbst auf und fliege sie via FPV-Brille oder auf Sicht. Passend zum Studium befasse ich mich auch mit der Entwicklung und dem Bau von R/C Telemetriesensoren. Meine Heimatvereine sind der MFSC Soest e. V. und der LSC Condor in Dortmund. Ich freue mich schon auf regen Erfahrungsaustausch mit euch.

Euer Tim

Kontakt: schindler@aeroclub-nrw.de



SEGELFLUG

Jahreshauptversammlung der Sportfachgruppe Segelflug Durchgeführt als Onlinesitzung am 6. September 2021

Besondere Ereignisse erfordern manchmal auch besondere Maßnahmen. So entschied die Segelflugkommission aufgrund der Corona-Lage, die satzungsgemäße Jahreshauptversammlung (JHV) der Sportfachgruppe Segelflug erstmals als Videokonferenz durchzuführen. Im Verlauf der Pandemie gab es gute Erfahrung mit dem Online-Tool „Gotomeeting“. Der Einstieg in die Sitzung gelang pünktlich um 19.00 Uhr und verlief reibungslos. Daniela Blobel von der Geschäftsstelle gab technische Unterstützung. Sigi Baumgartl als Vorsitzender der Segelflugkommission (Seko) begrüßte die Delegierten der Vereine und Gäste. 24 stimmberechtigte Delegierte vertraten insgesamt 1.366 Stimmen. Es galt eine umfangreiche Tagesordnung mit 13 Punkten zu bearbeiten.

Zu Beginn der Versammlung gab es einen sehr traurigen und aufwühlenden Moment. In einer Schweigeminute wurde der tödlich Verunglückten bei unserem Sport in diesem Jahr gedacht.

Die Reihe der Berichte wurde vom Landestrainer Sebastian Heßner eröffnet. Er skizzierte das verfolgte Trainingskonzept in Theorie und Praxis, vermerkte aber auch, dass einige geplante Maßnahmen Corona-bedingt ausfielen. Zur Deutschen Meisterschaft der Junioren (DMJ) haben sich aus NRW besonders viele Piloten qualifiziert und

auch viele gute Plätze belegt. In der Clubklasse hatten sich 13 NRW-Piloten in dem 39 Piloten umfassenden Feld qualifiziert. Nils Fecker führte am Ende des Wettbewerbes das Feld der NRW-Junioren an und wurde Deutscher Vizemeister!

Max Mensing, Mentor des Fördervereins, berichtete über die Vergabe der drei Förderflugzeuge in den letzten beiden Jahren. Der im August 2020 neu hinzugekommene Arcus T war bei Vereinen und Einzelmitgliedern hoch begehrt. Trotz coronabedingter Ausfälle über mehrere Monate wurde der Doppelsitzer binnen eines Jahres 590 Stunden geflogen und hat somit die Planung zur Anschaffung gut erfüllt. Als Leiterin berichtete Laura Blega über die Landesluftsport-Jugend. Hervorgehoben hat sie die zwei erfolgreichen SG 38-Treffen auf der Wasserkuppe und die Streckensegelfluglehrgänge in Borkenberge und Oerlinghausen.

Umfassend berichtete Sigi Baumgartl über die Arbeit der Seko in den Jahren 2020 und 2021. Mit einer neu geschaffenen Plattform wurde erstmals eine Online-Meinungsumfrage bei den Mitgliedern des Aeroclub NRW durchgeführt. Daraus ergab sich, dass infolge der Corona-Schutzverordnung bei 55 % der Vereine keine Chancengleichheit zur Durchführung der Deutschen Streckenflugmeisterschaften (DMST) bestand. Es wurden 91 Vereine im Aeroclub NRW

am 1. 5. 2021 gefragt, wovon 40 eine Meinung abgaben. Die Delegierten waren sich mit der Seko einig, dass ein derartiges Tool zur Meinungsbildung einen Gewinn für die demokratischen Prozesse unseres Landesverbandes darstellt. Im Verlaufe des Berichtes wurde mehrfach von dem neu eingeführten Abstimmungstool „votesUp!“ Gebrauch gemacht. Trotz des Online-Formates der JHV konnte ein aktuelles Meinungs- und Stimmungsbild der Delegierten erfasst werden. So wollte die Versammlung eine Meinung abgeben, ob der Deutsche Segelflugverband (DSV) aus dem DAeC ausgeschlossen werden soll, wie es für die nächste JHV des DAeC beantragt ist. 46 % der Mitglieder enthielten sich der Stimme. Die anderen Mitglieder stimmten mit 76 % gegen einen Ausschluss.

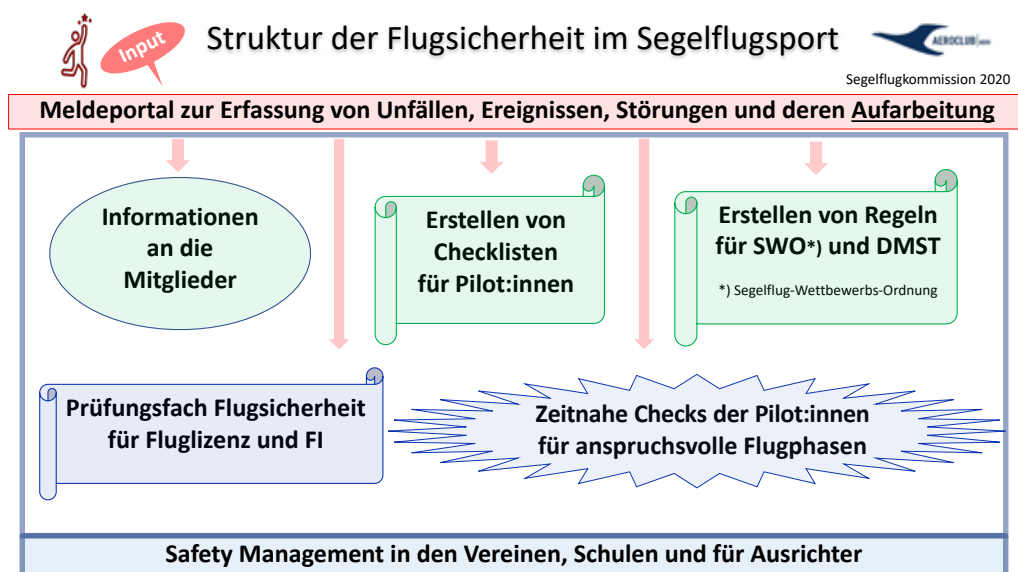
Mit dem letzten Teil des Seko-Berichtes wurde der Haushalt der Seko dargestellt und erörtert. In diesem Zusammenhang sprach sich die Versammlung ohne Gegenstimmen für eine Übertragung eines eventuellen Haushaltsüberschusses in das nächste Haushaltsjahr aus. Nach dem positiven Bericht des Kassenprüfers wurde die Seko von der Versammlung entlastet.

Sigi Baumgartl berichtete zum Thema Flugsicherheit, dass die Seko im DAeC-Bundesausschuss Flugsicherheit und in weiteren Ausschüssen zur Flugsicherheit, die bundesweit verteilt sind und sich in letzter Zeit gebildet haben, aktiv ist. Das von der Seko erarbeitete Konzept zu weniger Unfällen im Segelflugsport, das in vorausgegangen Ausgaben des Luftsportmagazins dargelegt wurde, kam zur Sprache. Als wesentliche Eckpunkte hieraus seien die Einführung einer zentralen Datenbank zur Erfassung von Unfällen und sicherheitsrelevanter Vorkommnisse, die Intensivierung von Checklisten, das regelmäßige und verbindliche Überprüfen der erforderlichen Kompetenzen der Pilot:innen durch geeignete Checks sowie die Einführung von Safety Management Systemen in den Vereinen genannt (siehe dazu Struktur der Flugsicherheit im Segelflugsport).

Nils Fecker von der Luftsportgruppe Erbslöh-Langenfeld e. V. wurde für besondere luft-

sportliche Leistungen geehrt. Er erreichte Bronze bei der Europameisterschaft der Junioren 2021 in Litauen und wurde Deutscher Vizemeister der Junioren 2021 in Burg Feuerstein. Unter TOP 10 berichtete Tobias (Turbo) Bieniek von den Aktivitäten den Arbeitsgruppen „Index-Liste“ und DMSt. TOP 11 befasste sich mit der „Initiative Streckenflug mit Doppelsitzern“. Hier kam es noch nicht zur Vergabe der Fördergelder, da die Flugsaison noch nicht beendet ist. Aufgrund der nicht gewährleisteten Chancengleichheit im Mai, wie eine Online-Umfrage bei den Vereinen ergab, beginnt der Bewertungszeitraum für die Förderung erst ab dem 01. 06. 2021. Vor dieser Zeit lagen die Corona-Inzidenzen in vielen Städten und Kreisen in NRW über 100. Die Versammlung hatte gegen diese Regelung der Seko keinen Einwand.

Bei den satzungsgemäßen Wahlen wurden Sigi zum Vorsitzenden und Tobias Bieniek zum stellvertretenden Vorsitzenden wiedergewählt. Thomas Kurz, als neues Mitglied der Seko, wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Nach dreidreiviertel Stunden endete die JHV der Sportfachgruppe Segelflug. Das Online-Format hat sich bewährt und die beteiligten Vereine konnten sich umfassend über die Aktivitäten des Jahres und die Pläne für die Zukunft informieren. Die bei der JHV gezeigte Präsentation kann auf der Homepage des AEROCLUB | NRW im Download der Segelflugseite angesehen werden.



Text: Thomas Kurz; Grafik: Sigi Baumgartl

Thomas Kurz stellt sich vor



Danke für das Vertrauen, das mir die JHV der Sportfachgruppe Segelflug mit der Wahl entgegengebracht hat. Ich bin Thomas Kurz, 59 Jahre alt und ein Kind des Ruhrgebietes. Meine fliegerische Heimat ist der Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e. V. in der Schwarzen Heide. Dort betreibe ich seit 1979 Segelflug. Über fast 20 Jahre habe ich Streckenflug betrieben, heute lasse ich es da auch schon mal

etwas gemütlicher angehen und fliege mit unserem Rotax-Falke nach Juist oder Norderney. 20 Jahre war ich in verschiedenen Funktionen im Vorstand tätig. Seit Februar wirkte ich kommissarisch in der Seko NRW mit. Über das Thema Flugsicherheit war ich zuvor schon länger mit Sigi Baumgartl in Kontakt. In diesem Themenfeld haben wir noch viel vor uns. Die unerträglich konstant hohen Unfallzahlen in unserem Sport müssen sinken. Das werden sie nur tun, wenn wir anders als bisher an dieses Thema herangehen. Denn alles, was wir in den letzten 30 Jahren getan haben, hat nicht zur Reduzierung der Unfälle geführt. Hier möchte ich gerne mithelfen.
Kontakt: kurz@aeroclub-nrw.de

Fluglehrerausbildung in Zeiten der Pandemie



Trotz Pandemie und unter teilweise hohen Auflagen wurden auch 2021 neue Fluglehrer ausgebildet. Gestartet sind wir direkt vor Ostern.

Mit täglichen Tests und Mundschutz gegen das Virus „bewaffnet“ trafen sich zwölf Segelflieger in Oerlinghausen, um gemeinsam eine intensive Ausbildungszeit zu erleben.

Begleitet von vier Ausbildern, ausgestattet mit großartigen Flugzeugen und neuester Medientechnik der Segelflugschule Oerlinghausen wurden den Teilnehmern viele, für angehende Fluglehrer neue Aspekte der Ausbildung nahegebracht. Schwerpunkte neben der Praxis waren das Lehren und Lernen, also die „Grundausrüstung“ eines jeden Lehrers. Zwischendurch gab es Updates in Sachen Flugsicherheit. Neben praktisch durchgeführten Übungen im Flugzeug wurden genauso wichtige Aspekte der Flugsicherheit wie die Organisation vom Flugbetrieb, Fehlerkultur und Meldewesen im Verein besprochen. Viel zu kurz war die Zeit und doch konnten am Ende alle zwölf Teilnehmer ihre FI-Lizenz direkt mit nach Hause nehmen.



Der geplante UL-Assistentenlehrgang musste Pandemie-bedingt abgesagt werden. Im Mai ging es dann weiter mit einem UL-Lehrerlehrgang für PPL-Lehrer in Schmallenberg. Hier wurden vor allem die Unterschiede zum „Heavy Metall“-Flieger herausgearbeitet. Auch hier konnten sechs Teilnehmer mit entsprechender FI-Erweiterung zurück in die Vereine entlassen werden.

Anfang September ging es zurück nach Oerlinghausen. Der zweite Lehrgang für Segelflug-FI war geplant und neun Teilnehmer versuchten die FI-Lizenz zu erlangen. Bei schönstem Spätsommerwetter ging es inhaltlich analog zum ersten Lehrgang durch die äußerst kurzweilige Zeit. Leider konnten aufgrund der Wetterverhältnisse nicht gleich alle Prüfungen erfolgen, es ist aber nur eine Frage der Zeit, diese nachzuholen.

Text, Fotos: Hermann-J. Hante

Die Kunst der unterstützenden Prozessbegleitung von Gruppen Powerwochenende für Luftsportlerinnen in Remscheid

FRAUEN IM LUFTSPORT

Ein Wochenende zum Fachsimpeln und Klönen mit Luftsportlerinnen aller Disziplinen – und gleichzeitig lernen, wie man Gruppen und Teams ergebnisorientiert unterstützen kann. Am 26. und 27. März 2022 treffen sich Nordrhein-Westfalens Frauen, die nicht nur Spaß und Freude am Luftsport haben, sondern sich auch aktiv in die Gestaltung des Vereins- und Verbandslebens einbringen wollen.

Wir werden das Thema „Mehr Führungsfrauen im Luftsport“ mit unterschiedlichen „facilitativen“ Methoden beleuchten, bearbeiten, Ideen generieren und Lösungen entwickeln. Und natürlich auch klären, was „facilitativ“ ist.

Neben der inhaltlichen Auseinandersetzung werdet Ihr also ein reichhaltiges Methodenrepertoire kennenlernen, das Ihr in Ehrenamt und Beruf gleichermaßen anwenden könnt. Die Methoden versprechen jede Menge Austausch und Spaß miteinander – netzwerken inklusive.

Datum: 26.–27. März 2022

(Anreise Samstagmittag, Abreise Sonntagmittag)

Ort: Hotel Essential by Dorint Remscheid

<https://hotel-remscheid.dorint.com/de/>

Inhalte:

- Facilitative Rollen
- Die Haltung als Facilitator:in
- Partizipation ermöglichen und anregen
- Icebreaker
- Liberating structures, z. B. 1-2-4-ALL, Impromptu Networking, TRIZ, Fishbowl, Wise Crowds, 15 % Solutions, Shift and share u.a.
- Großgruppen-Methoden, z. B. World Café, Open space, Appreciative inquiry
- Prozesspläne entwerfen
- Reflektion der Anwendung facilitativer Methoden
- ... und das alles mit dem Ziel, mehr Frauen im Luftsport in Führung zu bringen!

Trainerin: Dr. Angela Daalman, Training · Strategien · Empowerment

Rückfragen: an Sybille Krummacher oder Angelika Rebischke,

gender@aeroclub-nrw.de



Ausschreibung, Anmeldeformular

Text: Sybille Krummacher

Bronze bei Segelflug-EM in Litauen



Nils Fecker

Was ein Nervenkitzel! Der letzte von insgesamt sieben Wertungstagen auf der Junioren-Europameisterschaft hat begonnen. Der Langenfelder Segelflugpilot Nils Fecker (24) nimmt in der Clubklasse in Pociunai/Litauen teil. Nach einem Tagessieg und mehreren vorderen Platzierungen führt Nils inzwischen das Teilnehmerfeld an. Für den letzten Wertungstag steht ein "Assigned Area Task" – kurz AAT – auf dem Aufgabenzettel. Dabei müssen die Piloten innerhalb von drei Stunden Flugzeit eine möglichst weite Distanz durch Ausnutzen der großzügig bemessenen Kreissektoren zurücklegen und können dabei die Strecke wählen, die aus ihrer Sicht die besten thermischen Bedingungen verspricht. Jeder Flug wird mit Punkten bewertet. Der Pilot, der in Summe die meisten Punkte erhält, gewinnt den Wettbewerb.

Das internationale Teilnehmerfeld mit Piloten aus Tschechien, den Niederlanden, Ungarn, Litauen, England, Finnland, Polen, Rumänien, der Slowakei, Dänemark und Deutschland war nach langer durch Corona bedingter Wettbewerbspause stark besetzt. „Die Motivation und Konzentration war bei allen Nationalmannschaften zu spüren“, sagte Nils Fecker.

Zu Beginn des Wettbewerbes waren die Wetterbedingungen anspruchsvoll, wechselhaft und im Tagesverlauf nur schwer planbar. Einige Tage wurden wegen schwachen, nicht nutzbaren Wetters neutralisiert. Als sich das Wetter mit guten thermischen Bedingungen stabilisierte, begann das Rennen um die vorderen Plätze. „Nachdem die Niederländer zunächst geschlossen im Team auf den ersten drei Plätzen lagen, konnten sich Nils Fecker, der Däne Lasse Edslev und der britische Vize-Weltmeister Finn Sleigh am vorletzten Tag auf die ersten drei Plätze vorbeischieben“, berichtet der Deutsche Aero-Club von dem spannenden Schlagabtausch an der Spitze des Teilnehmerfeldes. Mit nur 0,2 Prozentpunkten Abstand zur Goldmedaille sicherte sich Nils Fecker am Ende den dritten Platz.

Nils Fecker legte während des Wettbewerbes 2500 Kilometer ohne Motor mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 70

Kilometer pro Stunde zurück. Sein hervorragend instrumentiertes Segelflugzeug vom Typ LS4 wurde ihm von der Luftsportgruppe Erbslöh Langenfeld zur Verfügung gestellt und durch Pflege und Tuningmaßnahmen auf den anspruchsvollen Wettbewerb vorbereitet. So sorgte beispielsweise eine hochmoderne Mückenputzeranlage dafür, dass während des Fluges die Vorderkante der Tragflächen von Mücken befreit werden konnte. Das ist wichtig, um die Aerodynamik nicht zu beeinträchtigen und damit konstant hohe Gleitleistungen abrufen zu können.

Nils ist im Langenfelder Verein aktives Vorstandsmitglied und dort als Segelflugreferent für die Entwicklung des Leistungssegelfluges verantwortlich. „Zusammen mit Fluglehrern, Werkstattleitung und unter Einbeziehung von erfahrenen Streckenflugpiloten verfolgen wir das Ziel, Nachwuchspiloten aktiv zu fördern und unseren Mitgliedern Zugang zu modernen und leistungsfähigen Segelflugzeugen zu ermöglichen“, erläutert Nils seine Aufgabe im Vorstand. Nils begann seine Segelflugausbildung mit 14 Jahren und blickt inzwischen auf hunderte Flugstunden zurück. Seit mehreren Jahren ist er Mitglied im C-Kader der Junioren. Das ist der Bundeskader der 18 besten Junioren.

Bei der Junioren-Europameisterschaft in Litauen konnten sich drei deutsche Piloten in der Clubklasse und drei in der Standardklasse qualifizieren. Zur Vorbereitung auf die internationale Meisterschaft gab es physische Trainingslager und zahlreiche virtuelle Treffen, um Taktik und Mannschaftsziele zu besprechen. Bereits in der Vergangenheit konnten sich deutsche Piloten immer weit vorne platzieren. Die Erwartungshaltung war also entsprechend hoch. Der Durchbruch gelang Nils bereits am zweiten Wertungstag.

„An diesem Tag konnten wir uns im Team in eine gute Abflugposition bringen. Dadurch war es uns möglich auf dem Weg zur ersten Wende diverse Flugzeuge einzuholen und von guten Steigwerten zu profitieren. Vom Boden erhielten wir die passende Information, wie die Flugzeuge vor uns den zweiten Schenkel meisterten. Wir haben einige Fehler vermeiden können und weiter zur nächsten Gruppe aufgeschlossen“, erläutert Nils die Taktik der Deutschen Nationalmannschaft. „Gegen Ende wurde das Wetter wieder schwierig. Mein Teamkollege schaffte es leider nicht zurück zum Startplatz und musste auslanden. Glücklicherweise konnte ich den Tagessieg mit einem langen Endanflug nach Hause bringen.“

Im Anschluss an die Europameisterschaft in Litauen geht es für Nils zurück nach Deutschland nach Burg Feuerstein. Dort findet die Deutsche Meisterschaft der Junioren statt. Das Gebiet rund um Burg Feuerstein verspricht mit Wertungsstrecken über Thüringer Wald, Rhön und Schwäbische Alb vielseitige und sicher sehr spannende und durch wechselnde thermische Bedingungen anspruchsvolle Aufgaben. Bei den acht Wochen am Stück durch Europa mit Zelt und Segelflugzeug wird der Langenfelder Pilot von seinem Arbeitgeber unterstützt und durch den NRW-Sporthaushalt finanziell gefördert sowie durch Landestrainer kontinuierlich begleitet.

Text, Foto: Joël Wagner

Förderverein Leistungssegelflug



„NW2“ - Hannes Friederritzi erlog einen 6. Platz auf der DMJ Burg Feuerstein und qualifizierte sich damit für den C-Kader
Foto: Felix Hoffmann



„NRW“ Arcus T in den französischen Seealpen während eines Sommerlehrgangs
Foto: Katrin Kauch

Für uns alle fing das Jahr 2021 so an wie es 2020 aufgehört hat: weitreichende Einschränkungen bedingt durch die anhaltende Coronapandemie. In allen Bereichen des alltäglichen Lebens mussten wir mit Beschränkungen leben, vor allem der soziale Kontakt wurde nahezu kompromisslos heruntergefahren. Für uns als Förderverein stellte das eine große Herausforderung dar, denn die jährliche Winterwartung zur Instandhaltung unserer Flugzeuge konnte nicht in der sonst so produktiven Gruppenarbeit erledigt werden, sondern wurde von einzelnen Förderpiloten in den heimischen Werkstätten übernommen. Auch für das Jahr 2021 war das Interesse an den Flugzeugen (2x Discus 2b, 1x Arcus T) groß und die hohe Anzahl an Anträgen und Bewerbungen ließ auf eine stundenreiche Flugsaison hoffen. Dass neben der Absage vieler Maßnahmen dann auch noch Petrus einen Strich durch die Hoffnung machte, war im Februar nicht absehbar.

Mit insgesamt zwölf Bewerbungen für die NW1 & NW2 (Discus 2b) wurde der Durchschnitt aus den vergangenen Jahren gehalten; acht davon konnten berücksichtigt werden. Die Maßnahmen waren vielversprechend: Neben kleineren regionalen Wettbewerben waren große nationale und auch internationale Meisterschaften sowie das traditionelle D-Kader Trainingslager in Puimisson geplant. Die kurzen Zwischenräume waren für Trainingsmaßnahmen angedacht. Obwohl schlussendlich fast alle Maßnahmen abgesagt wurden und der Sommer 2021 als der regenreichste Sommer der letzten zehn Jahre notiert wird, sind die acht Förderpiloten insgesamt über 250 Stunden mit den beiden Fliegern geflogen. Ein erfreuliches Ergebnis, wenn man die Umstände mit in die Bewertung einbezieht. Besonders hervorzuheben ist die Leistung von Hannes Friederritzi aus Oeventrop. Er hat mit der „NW2“ bei der deutschen Meisterschaft der Junioren auf Burg Feuerstein einen hervorragenden sechsten Platz erzielt und sich somit für den C-Kader qualifiziert.

Gespannt waren wir aber vor allem, wie das Konzept Arcus T von den Mitgliedern des Landesverbands NRW angenommen wird. Dem Vergabekomitee konnten im November 2020 insgesamt 17 Anträge zur Entscheidung vorgelegt werden. Zahlreiche Vereine nutzten diese neu geschaffenen Möglichkeiten und beantragten die „NRW“ für Flieger- und Streckenfluglager sowie für die weiterführende Streckenflugausbildung. Das System mit der Heim-

kehrhilfe hat aber auch zahlreiche Einzelpersonen erreicht, die mit dem Flugzeug Trainingslager und Meisterschaften besuchen wollten. Natürlich wurde auch hier die anfängliche Euphorie durch ausfallende Wettbewerbe und Trainingslager schnell gebremst und es musste einiges umgeplant werden. Die Zahlen sprechen schlussendlich für sich und es lässt sich vorwegnehmen: Der Arcus T „NRW“ mit seinem dahinterstehenden Konzept für Vereine und auch Einzelpersonen wird sehr erfolgreich angenommen! Neben den rund 150 Flugstunden in der kurzen Restsaison 2020 sind 2021 mehr als 400 Stunden (Stand 09/2021) hinzugekommen. Die Prognose für die kommenden Jahre (mit hoffentlich weniger Einschränkungen und Ausfällen) sieht vielversprechend aus. Wir rechnen mit mehr als 600 Flugstunden pro Jahr.

Und auch von der Mitgliederentwicklung lässt sich Positives berichten. Mittlerweile zählt der Förderverein mehr als 195 Mitglieder (2020: 160 Mitglieder). Wir bedanken uns bei jedem einzelnen Mitglied für die großartige Unterstützung!

Bewerbung Discus 2b „NW1 & NW2“

Seit mehr als 26 Jahren stellt der Förderverein Leistungssegelflug NRW e. V. talentierten Jugendlichen aus NRW Flugzeuge zur Verfügung. Die Nachwuchspiloten können sich auf der Homepage des Fördervereins über den nötigen Inhalt ihrer Bewerbung informieren. **Das Bewerbungsportal öffnet am 01.10.2021 und schließt am 12.11.2021.**

Antrag Arcus T „NRW“

Der Arcus hingehen kann noch bis zum 31.10.2021 beantragt werden. Die Entscheidung des Vergabegremiums erfolgt bis zum 14.11.2021. Anschließend können weiterhin Anträge für mögliche freie Zeiträume gestellt werden – frei nach dem Motto „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“.

Die jeweiligen Vergabekriterien der Flugzeuge können auf der Homepage des Fördervereins detailliert nachgelesen werden.

Der Förderverein Leistungssegelflug NRW e. V. wünscht allen Mitgliedern eine möglichst kurze Wintersaison, auf ein baldiges Wiedersehen!

Text: Max Mensing

UL-Infotage am Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld



1



2

1: Vortrag Jo Konrad zur Situation der Zulassung von Autopiloten im UL

2: von links: Felix Götschmann, Volker Engelmann, Christian Schücker vor der Silver Lady

3: Herrlich – Luftfahrzeuge so weit das Auge reicht.



3



Endlich ist sie da! Die Genehmigung, UL in Deutschland bis zu einem Abfluggewicht von 600 kg zu betreiben. Für viele bedeutet das, dass sie endlich auch in den Genuss des Fliegens zu zweit kommen können, ohne einen Motorflugschein PPL-A machen zu müssen.

Mit der Änderung der Bauvorschriften waren jedoch die Probleme nicht direkt gelöst, sondern andere taten sich auf: Welche ULs können aufgelastet werden? Müssen wir alle neue kaufen? Was ist mit der Lärmmessung? Hersteller, die Beauftragten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der DAeC und der DULV standen nun vor ganz neuen Herausforderungen. Auch die Hersteller, die ja teils bereits seit Jahren damit warben, dass ihre ULs in anderen Ländern bereits mit höheren Abfluggewichten fliegen würden, standen vor der Herausforderung, sich nun den neuen deutschen Bauvorschriften samt Bruchlasten, Lärmmessungen etc. unterwerfen zu müssen.

Kurzum: Für die Käufer und die UL-Flugschulen waren schnelle Lösungen nicht in Sicht. Indes schienen sich in der Wahrnehmung potenzieller Käufer Beauftragte und Hersteller gegenseitig den Schwarzen Peter zuzuschieben, warum es nicht voran ging.

Runder Tisch als Grundidee

Als Sicherheitsbeauftragter für den Flugbetrieb des DAeC-Landesverbandes NRW, des Aeroclub NRW, konnte und wollte ich nicht hinnehmen, dass wir wertvolle Zeit verlieren, den Vereinen im Landesverband die Möglichkeit zu geben, sich 600 kg-fähige ULs, insbesondere für die Schulung, anzuschaffen.

Also kam mir die Idee, Vereine, Hersteller und Beauftragte an einem Ort zusammenzubringen und somit die Möglichkeit zu eröffnen, dass alle Karten offen auf dem Tisch liegen. Erstmals erfolg-

te dieses im Jahr 2019, in Schmallenberg. Eine größere Zahl von Herstellern und sehr viele Vereinsvorstände, Ausbildungsleiter und die beiden Hauptakteure als Verantwortliche der Beauftragten, Frank Einführer vom DAeC Luftsportgerätebüro und Jo Konrad vom DULV, waren nach Schmallenberg gekommen.

In interessanten Diskussionen wurden Bedürfnisse der Vereine artikuliert und die Hersteller berichteten von ihren Problemen. Jo Konrad und Frank Einführer konnten zum Fortgang der Zulassungen berichten und legten auch Versäumnisse der Hersteller ungeschönt offen.

In der Nachlese der Veranstaltung waren alle drei Parteien, Hersteller, Nutzer und Beauftragte, voll des Lobes über die Idee und die Umsetzung. Man wünschte sich jedoch mehr Möglichkeiten, ULs auch zur Probe fliegen zu können.

Zweite UL-Infotage im August dieses Jahres

In diesem Jahr sollte die im letzten Jahr erneut geplante, aber wegen Corona ausgefallene Veranstaltung somit zum zweiten Mal am Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld stattfinden, um dort weiterzumachen, wo wir vor zwei Jahren stehen geblieben waren.

In diesem Jahr hatte sich der Wert einer solchen Veranstaltung noch viel mehr herumgesprochen. Es kamen sehr viele Hersteller mit ihren ULs und auch sehr viele Interessierte flogen bei bestem Wetter ein. Über 60 Flugzeuge wurden zu Spitzenzeiten gleichzeitig am Flugplatz gezählt.

Bereits am 12. August 2021 waren die ersten Hersteller mit ihren Flugzeugen, teils auch aus dem Ausland, eingetroffen.

Im Verlaufe des Wochenendes konnten so bei bestem Wetter viele Muster geflogen und im tatsächlichen Einsatz begutachtet werden. Breezer, AeroPrakt, Pipistrel, Skyleader, Kitplanes for Africa, JMB, Comco Ikarus, Luscombe u. a. waren der Einladung gefolgt.

Information und Fortbildung

Der Samstag stand im Zeichen der Weiterbildung. Neben einer hervorragenden Sach- und Fachdiskussion u. a. zu Lärmschutz und Selbststeueranlagen bzw. Autopiloten im UL wurden Sicherheitsvorträge und eine integrierte UL-Fluglehrerfortbildung mit der Möglichkeit von Sicherheitstrainings und Standardisierungsflügen für die Verbandsausbildungsschule geboten. Herwart Goldbach von Eisenschmidt trug ebenso vor wie Jo Konrad, der in seiner trockenen, unverblühten Art darlegte, welche Herausforderungen insbesondere auch in der Selbstverpflichtung und Selbstverantwortung der Nutzer liegt. Zugleich berichtet er aber auch von den manchmal nicht ganz so einfachen Gesprächen im BMVI, wenn es um die Einführung z. B. des Autopiloten für UL geht.

Die Möglichkeit der Nutzung von Autopiloten zur Entlastung von Piloten in immer schneller werdenden ULs wurde einhellig als großer Sicherheitsgewinn angesehen. Die Umsetzung in einer Bauvorschrift soll nun durch eine Erprobungsphase eingeläutet werden. Hierzu liegt nun der Ball im BMVI, das hierzu noch eine Genehmigung erteilen muss. In Anbetracht der Zeitlinien bis zu einer endgültigen Freigabe sowie des großen Sicherheitsgewinns wird auf eine baldige Zusage des BMVI gehofft.

Frank Einführer zeigte auf, wie viele Zulassungen und Anpassungen der Gerätekenntblätter nötig sind und wie viele schon bearbeitet wurden. Im Vergleich zu den Vorjahren ist das mit der Einführung der 600 kg-Klasse ein unglaubliches Arbeitspensum, das die Beauftragten zu leisten haben. Wenn dann noch teils fehlende Dokumente oder Nachweise der Hersteller hinzukommen, wird viel Arbeitskraft vergeudet, weil ein Abschluss der Zulassung nicht erfolgen kann.

Nikolaus von Kummer, als Ingenieur bei Helix Propeller aus Aachen beschäftigt, trug zur Fortentwicklung im Bereich Propeller vor und stellte einen neuartigen Verstellpropeller vor, der auch vor Ort am Infostand begutachtet werden konnte.

Mehr als nur Anschauen und Anfassen

Erstaunlich war die Bereitschaft der Hersteller, ihre Modelle in dem fast uneingeschränkten Luftraum im Sauerland bedingungslos prüfen zu lassen. Hersteller hatten sich dazu teils eigene Kunden nach Schmallenberg eingeladen, zum anderen ergaben sich neue potenzielle Kunden, die abseits der sonst üblichen Messen endlich die Flugzeuge auch erfliegen konnten. Für die Vereine in NRW und natürlich darüber hinaus eine ideale Gelegenheit, Testflüge durchzuführen und die Alltagstauglichkeit beurteilen zu können.

Selbst die Corsair als 120kg-UL mit Dreizylinder-Sternmotor von JH-aircraft wurde mehrfach durch Jörg Hollmann persönlich vorgefliegen. Dabei zeigte sich genau der Vorteil dieser Veranstaltung in Ergänzung zur Messe in Friedrichshafen. Im Sauerland lassen sich die ULs mit allen Sinnen „begreifen“. Im Vorbeiflug mit einem Sternmotor geht da so manchem UL'er das Herz über.

Der Landesverband NRW eröffnete auch die Möglichkeit, einen von vier Flugsimulatoren zu testen, die der Verband zum Flugsicherheitstraining beschafft hat. Leider konnte aufgrund von Corona-Restriktionen jedoch die VR-Brille hierzu nicht eingesetzt werden, sondern es musste ein herkömmlicher Monitor zum Einsatz gebracht werden. Trotzdem zeigte sich schon allein hierdurch, dass mit einem beweglichen Sitz eine größere Realitätsnähe von Simulationen erzeugt werden kann.

Im nächsten Jahr geht's weiter

Die UL-Infotage des Landesverbandes NRW sollen aufgrund des großen Zuspruchs und der durchweg positiven Rückmeldung auch im nächsten Jahr fortgeführt werden.

Es wäre schön, wenn sich auch andere Hersteller der Diskussion stellen und ihre ULs im Alltagstest unter Beweis stellen würden.

Zum Autor: Volker Engelmann, Jahrgang 1964, war bis 2016 als Berufsoffizier der Luftwaffe in verschiedenen Funktionen der Ausbildung und Weiterentwicklung eingesetzt. Als Jägerleitoffizier/Fighter Controller hat er seit Beginn seiner Offizierstätigkeit immer an und mit der Fliegerei gearbeitet. Er war Lehrer, Prüfer, CRM Trainer, Assessor und Erstprüfer ICAO Level 4 und 5. 1978 als 14-Jähriger mit dem Segelflug begonnen ist er nun als Fluglehrer im Bereich Motorflug und Ultraleichtflug tätig. Als Sicherheitsbeauftragter der ATO des Aeroclub NRW führt er Aus- und Fortbildungen für Fluglehrer im Bereich Motor- und Ultraleichtflug durch. Als ehemaliger Leiter des Nationalen Lage- und Führungszentrum Sicherheit im Luftraum kennt er die besonderen Belange und Herausforderungen für Sicherheitsbehörden, Polizei und Luftwaffe zum Schutz des Luftraumes in Deutschland und darüber hinaus. Jährlich führt er die Sommertour des Landesverbandes mit bis zu 38 Motorflugzeugen, ULs und Motorseglern quer durch Europa.

Text, Fotos: Volker Engelmann

MODELLFLUG

Deutsche Jugendmeisterschaft Freiflug



von links: Stefan Richter (SN), Simon Pietzko (NW), Maria Tanner (SN)

Vom 31. Juli bis zum 1. August fand in Freienhufen in der Lausitz die Meisterschaft der Jugend und Junioren statt. Am 30. Juli stand das rekultivierte Braunkohlegelände zum Training zur Verfügung. Die Wetterprognose für den Samstag sagte zu viel Wind für die Jugendlichen voraus. Mehr als 5 m/s sind nicht zulässig. So wurden kurzfristig alle Mannschaftsführer davon in Kenntnis gesetzt, dass der Tag anderweitig geplant werden könne. Sonntag dann herrschten gute Bedingungen. Aber der kaum noch vorhandene Wind machte es den Jüngsten auch nicht einfacher, die zumeist kleinen Modelle in den Himmel zu bekommen. Wurde noch im letz-

ten Jahr das Wiesengelände gemäht, stand es dieses Jahr den kleinen Piloten teils bis zum Bauch, was das Ganze wiederum schwieriger gemacht hat. Weil nur noch ein Wettbewerbstag zur Verfügung stand, entschied die Wettbewerbsleitung, dass auch die Junioren nur fünf Wertungsflüge statt sieben zu absolvieren hatten. Geflogen wurden die FAI Klassen sowie F1H (kleine Segler) und auch F1S (kleine Elektromotor-Segler). Im Laufe des Wettbewerbstages zogen Regenwolken auf und der leichte Wind drehte

für die gewählte Startstelle in eine sehr ungünstige Richtung. So beschloss man eine Pause einzulegen. Nach einer guten Stunde drehte der Wind wieder und man flog die letzten zwei Runden zu Ende. Simon Pietzko von den Luftsportfreunden Kamen/Dortmund wurde Zweiter in der Juniorenwertung F1A. In der Jugendwertung belegte Carlos Lammesmann vom Aeroclub Düsseldorf Rang 3. Clara Lammersmann wurde ebenfalls Dritte in der Juniorenwertung der Klasse F1B (Modelle mit Gummimotor).

Text: Bernd Hoenig

23. Lippeweiden Pokal

Internationaler Modellflugwettbewerb der Klasse F3B



1: Windenlinien. Der Helfer wartet auf das Startsignal der Piloten beim Speedflug. Foto: Axel Kappenhagen



2: Start eines F3B-Modells. Der Helfer wirft das Modell kraftvoll ab. Foto: Andreas Leutsch

Vom 18. bis 19. September 2021 fand auf dem Flugplatz Lünen-Lippeweiden unter Pandemiebedingungen und entsprechenden Hygieneauflagen nach zwei Jahren wieder ein Wettbewerb statt. 43 Piloten aus sieben Nationen haben teilgenommen: Tschechien, Österreich, Frankreich, Schweiz, Dänemark, Niederlande und Deutschland.

Alle Teilnehmer waren sehr dankbar für die perfekte Organisation des Wettbewerbs. Die Stimmung unter den Piloten, Helfern und Familien war sehr gut. Die AHA-Regel wurde von allen Teilnehmern beachtet und eingehalten.

An zwei Tagen wurden in vier Durchgängen die Sieger ermittelt. Mit ein- und demselben Modell müssen drei verschiedene Flugaufgaben erfüllt werden, als da wären Zeit-, Strecken- und Speedflug. Die ersten beiden Aufgaben werden in Gruppen geflogen. Beim Speedflug startet einer nach dem anderen. Im Speed-Flug erreichen die Modellflugzeuge eine durchschnittliche Geschwindigkeit von über 160 km/h. Die schnellste Zeit in Lünen 2021 war 13,75 sec.

Am ersten Wertungstag lag morgens noch ein Bodennebel über dem Flugplatz Lünen, der sich im Laufe des Vormittags auflöste. Danach wurde bis in die frühen Abendstunden geflogen. Die Piloten zeigten in den einzelnen Disziplinen interessante Rennen. Am ersten Tag konnten 2,5 Durchgänge geflogen werden.

Der zweite Wertungstag begann mit Sonnenschein. Die erste Disziplin an dem Tag war der Zeitflug.

Am Sonntagnachmittag konnte dann bei gutem Wetter die Siegerehrung stattfinden.

1. Christoph Sarter GER
2. Thomas Kübler SUI
3. Andreas Böhlen SUI

Der mit 16 Jahren jüngste Pilot kam aus Deutschland und belegte den 19 Platz.

Speed Knock-out

Einmalig in Lünen ist das „Speed Knock-out“ – das Highlight, auf das alle Piloten hinarbeiten. Bei dieser Disziplin treten die acht besten Piloten aus den vorherigen Entscheidungen in einem direkten Vergleich an. In diesem Ausscheidungsfliegen messen sich immer zwei Piloten in einem Durchgang, bei einer Rahmenzeit von fünf Minuten sind sie fast gleichzeitig in der Luft bzw. auf der Strecke.

Die Gewinner kommen eine Runde weiter, bis am Ende zwei Piloten (in diesem Jahr Jeroen Smits, NED, und Andreas Herrig, GER) um den Sieg kämpften.

Der Sieger in diesem Jahr ist Andreas Herrig.

Text: Uwe Schlaffke-Mowinkel, FSG Lünen e. V.

Erfolgreiche NRW Freiflieger

Mit zwei Meistertiteln und drei Vizemeistertiteln kehrten die zehn Modellflieger aus NRW von der Deutschen Meisterschaft aus dem bayrischen Manching zurück. Da in der Woche vor der Meisterschaft Starkregen in der Region um das Fluggelände herrschte, stand sehr viel Wasser in den Wiesen. Was zu vielen Ausfällen bei den von Elektronik beherrschten Freiflugmodellen führte. Vom Mannschaftsführer Bernd Hönig angeführt wurde wieder auf hohem Niveau geflogen. Das Wetter war nicht immer einfach. So errang Gerd Aringer vor dem Teamkollegen Daniel Seifert Rang 1 in der internationalen Klasse F1C. In der Teamwertung reichte es leider nur zu Rang 2, da der dritte Pilot ausgefallen war. Großer Jubel brach bei der Mannschaft in der Klasse F1B aus, mit Karl Desinger, Hubert Pietzko und Kai Lammersmann am Start wurden doch einige Verlustpunkte erlitten. Es reichte aber dann in der Endabrechnung noch zum dritten Meistertitel in Folge. Auch die F1A-Mannschaft mit den Piloten Jörg Schellhase, Gerd Aringer und Bernd Hönig wurden mit dem Vizemeistertitel belohnt. Da wenig Wind herrschte, wurde den Piloten dieser Klasse doch Einiges an Laufarbeit abverlangt.

Eine Überraschung dann kurz vor der Siegerehrung für die Wettbewerbsleitung. Als Mannschaftsführer durfte ich Peter Mönninghoff für 49 Jahre als erster Vorsitzender des LSV Schwelm, langjähri-



stehend v. l.: Hubert Pietzko, Karl Desinger, Kai Lammersmann, Daniel Seifert, Jörg Schellhase
kniend v.l.: Bernd Hoenig, Gerd Aringer

ger Freiflugreferent im LV NRW sowie 20 Jahre hauptverantwortlicher Ausrichter des größten deutschen Weltcup-Wettbewerbs (Eifelpokal) sowie mehrfaches Nationalmannschaftsmitglied die Dädalus Medaille in Gold des DAeC überreichen. Da solch ein Engagement nicht ohne die Unterstützung der Ehefrau einhergeht, bekam Karin einen Blumenstrauß überreicht.

Text: Bernd Hönig

**Endlich wieder Sport,
endlich wieder persönliche Begegnungen,
endlich wieder Jugendvergleichsfliegen!**



1: Foto: Holger Altmann
2: Die ersten drei Platzierungen, v.l. Platz 2: Laurin Lemke, Platz 1: Michael Foos, Platz 3: Michael Luzanov.
Foto: Nina Int-Veen

Vom 3. bis 5. September 2021 fand das Jugendvergleichsfliegen NRW auf dem Flugplatz Borkenberge unter Pandemiebedingungen und entsprechenden Hygieneauflagen statt.

Es war an jenem Montagabend vor dem Wettbewerbswochenende, an dem man eine endgültige Entscheidung treffen musste. Ziehen wir es durch oder sagen wir es ab? Nach langer Diskussion und genauer Betrachtung der Ausgangssituation kamen wir zu dem Entschluss, dass das Jugendvergleichsfliegen stattfinden wird. Wie sich nachher herausstellen sollte, die richtige Entscheidung! Nichtsdestotrotz standen der ausrichtende Verein, die FSG Datteln Bork e. V., und wir, die Luftsportjugend NRW, vor einer riesigen Herausforderung.

Glücklicherweise konnte man bereits am Freitag alle Einweisungsstarts absolvieren. Das Wetter war, ganz anders als am Wochenende zuvor, traumhaft schön. Zumindest bis auf den Samstagmorgen. Dieser zeigte sich mit Nebel und einer sehr niedrigen Wolkenuntergrenze, sodass der Wettbewerb erst gegen 13 Uhr starten konnte. Somit war besiegelt, dass wir höchstens zwei Wertungsflüge pro Pilot:in durchführen konnten, was für die Auswertung aber mehr als ausreichend war.

Der anstrengende und erfolgreiche Flugtag am Samstag wird traditionell eigentlich mit einer glorreichen Party beendet. Leider hatte das Ordnungsamt zuvor bereits ein Tanzverbot ausgesprochen, was natürlich schon erahnen ließ, dass eine Feierstimmung nicht richtig aufkommen würde. Aber die Jugend hat das Beste

daraus gemacht und sich gemütlich vor einem Lagerfeuer versammelt, sodass trotz Ausfall der Party der ein oder andere bei der Siegerehrung ein bisschen müde ausschaute.

Eröffnet wurde die Siegerehrung von Rolf Woelke, dem ersten Vorsitzenden der FSG Datteln Bork e. V. Er begrüßte die zahlreich erschienenen Ehrengäste, unter ihnen Landrat Dr. Christian Schulze Pellengahr, Landrat a. D. und Vorsitzender des Aufsichtsrates der Borkenberge Gesellschaft Hans Pixa, DAeC- und Landessportbund NRW-Präsident Stefan Klett, Sportwart des Polizeisportvereins Klaus Jockheck, Bürgermeister von Haltern am See Andreas Stegemann, stellv. Bürgermeisterin von Dülmen Annette Holtrup, Bürgermeister von Lüdinghausen Ansgar Mertens und Geschäftsführer des AEROCLUB | NRW e. V. Boris Langanke. In ihren Grußworten waren sich alle Ehrengäste einig: Alle sind froh, dass Sport wieder stattfinden kann!

Gemeinsam mit den Ehrengästen verkündete Landesjugendleiterin Laura Blega die Platzierungen des Jugendvergleichsfliegens. Nachdem Platz 4 bekanntgegeben war, wurde es spannend: Wer wird wohl auf dem Treppchen stehen? Auf Platz 1 durchsetzen

konnte sich Michael Foos vom Aero-Club Ratingen e. V. mit 31 Fehlerpunkten, dicht gefolgt von Laurin Lemke vom AERO-CLUB Mülheim an der Ruhr e. V., der mit 32 Fehlerpunkten den 2. Platz belegte. Den 3. Platz konnte Michael Luzanov von der LSG Steinfurt e. V. mit 34 Fehlerpunkten für sich erobern. Herzlichen Glückwunsch!

Das Resümee: tolles Wetter und richtig viel Spaß! Nach einem anstrengenden, aber erfolgreichen Wochenende haben alle zufrieden die Heimreise angetreten.

Ganz herzlich bedanken möchten wir uns bei allen Helfern und Helferinnen der Segelflugvereine des Flugplatzes Borkenberge. Ein besonderer Dank geht an den Hauptorganisator Guido Hartmann und den Vorstand der FSG Datteln Bork e. V., bestehend aus Rolf Woelke, Ralf Radix und Monika Jebavy, für die gelungene Organisation und die sehr angenehme Zusammenarbeit. And last but not least wieder einmal ein großes Dankeschön an den Mr. Jugendvergleichsfliegen Frank Hofmann, der als Fluglehrer jedes Jahr den Wettbewerb mitkoordiniert.

Text: Nina Int-Veen

Back to the Roots – SG38 Fliegen auf der Wasserkuppe



1: Einfach wunderschön – Fliegen bei Sonnenuntergang
Foto: Florian Kry

„Im nächsten Jahr dann wieder wie immer!“, hoffte man, nachdem das SG38 Fliegen bereits im Jahr 2020 unter Corona-bedingten Einschränkungen stattfand. Niemand rechnete damit, dass wir auch in diesem Jahr mit einem Hygienekonzept in das Wochenende auf der Wasserkuppe starten würden. Negative Schnelltests und ein paar Impfungen in den Reihen versprachen jedoch etwas mehr Sicherheit als im Vorjahr.

Nachdem wir das Wochenende mit Familienpizzen und Marshmallows gemütlich am Lagerfeuer an der Jugendherberge eingeläutet hatten, ging es Samstagmorgen hoch auf die Kuppe, wo wir bereits an den Vereinsgebäuden des OSC Wasserkuppe e. V. erwartet wurden. Erster Vorsitzender „Opa“ Frank ließ es sich wieder einmal nicht nehmen uns persönlich zu begrüßen.

Nach der „Luftfahrzeugführereinsatzbesprechung“ (so nannte man die Einführung, die die meisten von uns unter dem Wort „Briefing“ kennen) ging es rauf auf den Hügel, von dem aus wir starten sollten. Der Flugbetrieb musste jedoch aufgrund von stark zunehmendem Wind vorerst abgebrochen werden. Das Wetter für den Abend war hingegen vielversprechend, sodass die Hoffnung groß



2: Absolutes Freiheitsgefühl – der Flug mit dem SG38
Foto: Torben Hesse

war, dass wir noch mal auf die Kuppe hinaufkönnen. Bis dahin verschlug es die meisten auf die Sommerrodelbahn oder ins Deutsche Segelflugmuseum, beides ein Muss für Besucher der Wasserkuppe. Glücklicherweise konnten wir abends dann tatsächlich bis zum Sonnenuntergang weiterfliegen, wobei vom „Hügel hopen“ den Flug besser umschreiben würde. Bei Gummiseilstarts hebt der SG38 nur kurz ab und landet nach 15 bis 30 Sekunden wieder. Dennoch zaubert es jeder Pilotin und jedem Piloten ein Lächeln ins Gesicht. Ein Gefühl von absoluter Freiheit macht jeden Flug zu 100 % lohnenswert. Die Sonnenuntergangskulisse machte dieses Erlebnis rundum perfekt.

Nach einem gemütlichen Abend im Vereinsheim des OSC ging es am nächsten Morgen noch einmal rauf auf die Wasserkuppe, denn die Teilnehmenden hatten neben ganz viel Spaß auch noch ein anderes Ziel: die Gummiseilstartberechtigung, für welche man drei Starts benötigt. Das Wetter war dieses Mal auf unserer Seite, sodass wir alle Durchgänge schaffen konnten. In einer Abschlussrunde ließ man das Wochenende Revue passieren, wir verabschiedeten uns voneinander und traten die Heimreise an.

Text: Nina Int-Veen

Den Streckensegelflug fördern – Lehrgänge für junge Segelflieger:innen



1: Teilnehmende und Trainer des Streckenfluglehrgangs in Oerlinhausen.



2: Teilnehmende und Trainer des Streckenfluglehrgangs in Borkenberge.

Schon seit mehreren Jahren bietet die Luftsportjugend im AEROCLUB | NRW e. V. Streckenfluglehrgänge für Jugendliche an. Ursprünglich fanden diese im Ausland, u. a. in Frankreich statt. Nachdem die Nachfrage für die Lehrgänge in den letzten Jahren vermutlich aufgrund der Entfernung und der hohen Ansprüche deutlich gesunken war, sollte das Konzept überarbeitet werden. Der Streckensegelflug musste weiter gefördert werden! Das stand fest!

Gemeinsam mit der Segelflugkommission und den Trainern des Landesverbandes erarbeitete man in mehreren Videokonferenzen eine neue Konzeption. Aufgrund des zahlreichen Engagements der Trainer konnten gleich zwei Lehrgänge in NRW, auf den Leistungsstützpunkten Borkenberge und Oerlinghausen, auf die Beine gestellt werden.

Trainer Philipp Bagus über den Lehrgang in Borkenberge

Nach einer langen Zeit der Planung und Covid-Unsicherheit stand endlich die Woche des Streckenfluglehrgangs der LSJ vor der Tür. Mit insgesamt neun Trainees, drei Trainern des Landesverbandes, acht Einsitzern und zwei Doppelsitzern war der Lehrgang gut aufgestellt. Am auf der Grenze zwischen Ruhrgebiet und Münsterland gelegenen Flugplatz Borkenberge fanden wir zudem eine gute Infrastruktur und Ausgangslage für das Vorhaben vor, beherbergt wurden die Teilnehmer dabei vom Luftsportclub Castrop-Rauxel e. V. Anreisen konnten die Teilnehmer am Freitagnachmittag bzw. -abend. Bei einem gemütlichen Grillabend konnten sie einander kennenlernen und ihr Lager einrichten und auch das Eröffnungs- bzw. Sicherheitsbriefing konnten durchgeführt werden. Obwohl die Wetteraussichten für die kommende Streckenflugwoche nicht gut aussahen, konnten wir bereits am ersten Tag mit gutem Wetter die ersten Kilometer fliegen. Der Tagesablauf sollte jeden Tag derselbe sein (natürlich mit kleinen Änderungen, die sich manchmal nicht vermeiden lassen). Nachdem Aufstehen um 8.00 Uhr sollten die Flugzeuge vorbereitet und in das Grid gestellt werden, um 9.00 Uhr folgte das gemeinsame Frühstück, an das sich dann um 10.00 Uhr das tägliche Briefing in den Räumlichkeiten der FSG Datteln Bork anschloss. Der Inhalt des Briefings bestand immer aus einem ausführlichen Wetter- und Streckenbriefing, einer Nachbesprechung des Vortages und Hinweisen zur Sicherheit bzw. Betriebsabläufen. Startbereitschaft war dann üblicherweise ab 11.00 Uhr, gestartet wurde allerdings aufgrund der teils anspruchsvollen Wetterbedin-

gungen später. Nach einem Flugtag wurden dann die Flugzeuge gereinigt und gesichert, und der Tag klang bei einem leckeren Essen im am Flugplatz ansässigen Restaurant „Futtern wie bei Vattern“ aus. Hierbei konnten die Trainees den Tag in angeregten Gesprächen Revue passieren lassen und auch das erste Streckenfluglatein spinnen. Sicher in die Luft brachte uns unter der Woche die Viertrommelwinde der Borkenberge Gesellschaft, die durch die beiden Helfer Miroslav Landser (AGS Bochum Wattenscheid) und Reinhard Weber (LSC Castrop-Rauxel) betrieben wurde. Geflogen wurde immer in kleinen Teams bestehend aus 2–3 Flugzeugen inkl. Trainer. Dabei flog meistens der Trainer vor und die Trainees folgten. Während des Fluges tauschten sich die Teams über Wettersituation und Flugweg aus und flogen trotz geteilter Teams doch gemeinsam. Besonders in den Doppelsitzern war der Wissenstransfer effektiv und die Teilnehmer konnten dabei extrem profitieren. Während des Lehrgangs gab es auch die ein oder andere Außenlandung, die aber ohne Schaden, souverän – trotz der angespannten Bewuchssituation – durch die Teilnehmer (teils zum ersten Mal) gemeistert wurde. Leider war uns das Wetter stellenweise nicht gut gesonnen, sodass auf ein Alternativprogramm ausgewichen werden musste. Dieses bestand aus Theorieinhalten wie Streckenplanung mit diversen Tools, Wetteranalyse mit TopMeteo, Bestimmung der idealen Vorfluggeschwindigkeit, Teamflug, Sicherheit im Segelflug, Clean Image (Öffentliche Wahrnehmung unseres Sportes), Anfliegen von Aufwinden unter Berücksichtigung des Windes und der Sonne und Flugstil McCready Theorie vs. Blockspeed vs. Hybrid. Aber auch das Programm außerhalb des Streckenfluges fand Gefallen. So besuchten die Teilnehmer gemeinsam die Therme, sahen sich die Spiele der Nationalelf beim Public Viewing an oder guckten sich die schöne Umgebung des Flugplatzes beim Wandern an.

Zum Ende der Woche hatten die Teilnehmer in einer Feedbackrunde die Möglichkeit ihr Empfinden über die Woche auszudrücken. Dabei sollten gute wie auch verbesserungswürdige Punkte aufgezeigt werden. Alles in allem war das Fazit daraus aber, dass der Streckenfluglehrgang gelungen war und allen Beteiligten Spaß gemacht hatte. Es gab nur wenige Punkte, die bei zukünftigen Events mehr Berücksichtigung finden müssen und das ist für eine Auftaktveranstaltung ein guter Start!

Aus meiner Sicht war die Woche eine äußerst gelungene Veranstaltung, die den Teilnehmern, Trainern und Veranstaltern sichtlich Spaß gemacht hat. Am Ende stehen zudem etwa 50 Starts, 106

Stunden und fast 5.500 km auf dem Zähler – und dass trotz durchwachsenen Wetters. Eine Fortsetzung im nächsten Jahr am Flugplatz Borkenberge wird nicht ausgeschlossen.

Bedanken möchte ich mich bei den Veranstaltern der LSJ und des Landesverbandes um Nina Int-Veen und Laura Blega für die Initiative und Idee, der Borkenberge Gesellschaft e. V. und dem LSC Castrop-Rauxel e. V. sowie der FSG Datteln Bork für die Gastfreundschaft und Bereitstellung der Infrastruktur und der Räumlichkeiten. Ein ganz besonderer Dank geht an die Trainer Merlin Bögershausen und Thomas Dahmann, die sich für das Event freigenommen und während der gesamten Woche tatkräftig unterstützt haben und an die beiden Starthelfer und Windenfahrer Reinhard Weber und Miroslav Landser, die uns auf Abruf am Start unterstützt und sicher in die Luft gebracht haben.

Teilnehmer Fynn Beverungen über den Lehrgang in Borkenberge

Streckenfliegen – das große Ziel vieler junger Scheininhaber, doch trotz vieler Streckenflugprofis im eigenen Verein ist es oft schwer, den Anschluss an diese Art des Fliegens zu bekommen. Junge Piloten aus kleineren Vereinen, in denen der Streckenflug kaum gefördert wird, fehlt es zudem auch an Ansprechpartnern, um der Scheu vor dem Wegfliegen entgegenzuwirken.

Um genau dieses Problem zu lösen fand vom 03.07 bis 10.07.2021 der erste der beiden Streckenfluglehrgänge in Borkenberge statt, der sich genau an die Leute richtet, die zwar Lust auf Streckenflug haben, allerdings noch nicht den richtigen Einstieg darin gefunden haben.

Wir waren eine zehnköpfige Truppe im Alter von 17–24 Jahren aus kleinen und großen Vereinen aus ganz NRW, die sich im Laufe der einen Woche stark verbunden hat.

Unterstützt von drei Trainern mit jahrelanger Streckenflugerfahrung begann jeder Tag mit einem ausführlichen Wetterbriefing, das durch ein Sponsoring von TopMeteo möglich gemacht wurde. Dabei wurde die Strecke geplant, Wetterkarten erklärt und analysiert und eine umfangreiche Einweisung in das Handling von TopMeteo gegeben. Da jeder der Teilnehmer einen TopMeteo Premiumzugang für einen Monat erhielt, konnten wir auch nach dem Lehrgang die gelernte Flugvorbereitung durchführen, was unsere geflogenen Strecken deutlich steigerte.

Leider hatten wir ziemliches Pech mit dem Wetter, sodass wir insgesamt nur auf 3,5 Flugtage kamen. Diese waren jedoch sehr intensiv und lehrreich, da wir in 3er- bis 4er-Teams zusammen mit einem Trainer die Tagesaufgabe im Teamflug bewältigten. Dabei lernten wir grundlegende Dinge wie kurze, aber präzise Kommunikation, sowie Teamflug für mehrere Stunden und bekamen natürlich jede Menge Tipps, um die größtmögliche Strecke zu fliegen. Auch wenn die oftmals schwierigen Wetterverhältnisse zu einigen Außenlandungen führten, kam jeder mit einem strahlenden Gesicht nach Hause, da jeder Flug durch die Hilfe der Trainer ein Erfolg wurde. Neben den Tipps, die die Trainer uns während des Fluges über Funk gaben, wurde ein ausführliches Debriefing gehalten, bei dem alle Flüge miteinander verglichen wurden, um auf verschiedene Taktiken und Probleme einzugehen.

An den unfliegbaren Tagen gab es jeweils einige Stunden Theorieunterricht, bei dem es um Themen wie Sicherheit, Berechnung des Endanflugs und meteorologische Aspekte ging. Dieser Unterricht wurde durch die Trainer jedoch sehr entspannt und stressfrei gehalten, sodass auch hier jeder von uns mit Freude einiges an Tipps und Tricks mitnehmen konnte. Zudem achteten die Trainer sehr da-

rauf, dass wir nicht mit Theorie gequält wurden, sondern auch viel Zeit für Gemeinschaftsausflüge hatten. So waren wir mehrmals in der Therme und erkundeten das Gebiet rund um den Flugplatz.

Wir sind innerhalb der Woche nicht nur als Gruppe zusammengewachsen, sondern haben trotz der wenigen Flugtage enorm viel gelernt, da die Trainer uns ihre Erfahrungen und ihr Wissen extrem gut vermitteln konnten. Sei es das Abfliegen eines FAI-Dreiecks oder die Planung und Ausführung deutlich größerer Flüge, die wir hoffentlich im Laufe unserer Fliegerkarriere selber durchführen werden.

Durch die gute Organisation und der noch besseren Verwirklichung werden wir alle diese Woche noch lange in Erinnerung halten und der Lehrgang wird sicher die Grundlage für alle zukünftigen Streckenflüge sein.

Der Streckenfluglehrgang ist definitiv jedem zu empfehlen, der seinen WeGlide Account mit schönen, langen Flügen füllen möchte.

Trainer Christian Lang über den Lehrgang in Oerlinghausen

In Oerlinghausen wurde der Lehrgang mit Unterstützung der Segelflugschule durchgeführt. Hier konnten wir sowohl auf die Kantine als auch auf den vorhandenen Startbetrieb zurückgreifen. Am Wochenende, an dem die Flugschule nicht aktiv ist, hat uns der Segelflugverein Oerlinghausen sehr nett und engagiert in seinen Startbetrieb integriert. Auch die Briefings konnten wir in den gut ausgestatteten Räumen der Segelflugschule abhalten. Der Campingplatz in Oerlinghausen hat einen großen Bereich für Gäste, den wir ohne zusätzliche Vorbereitung direkt für den Lehrgang nutzen konnten. Den Tagesablauf hatten wir ähnlich wie im Wettbewerb organisiert. Morgens um 07:30 Uhr gab es Frühstück, dann wurden die Flugzeuge aufgebaut und ins Grid gezogen. Nach dem Briefing um 10:00 Uhr war dann um 11:00 Uhr Startbereitschaft. Nach dem Abendessen um 19:00 Uhr gab es noch ein Debriefing in der Runde. Je nach Bedarf hatten die Trainer mit ihren Teams noch weitere Gespräche.

Für die angemeldeten Teilnehmer waren wir mit drei Trainern (Christine Grote, Francois Ferenschütz, Christian Lang und zeitweise Uwe Benkens) gut aufgestellt. Zusätzlich zu den Einsitzern der Trainer und Teilnehmer hatten wir noch einen Duo Discus zur Verfügung. So hatten wir jeweils zwei Teams mit den Einsitzern der Trainer und Trainees, sowie einen Platz im Doppelsitzer. Dieses Setup hat sich im Lehrgang als ideal herausgestellt. Für spezifische Übungen wie Kurbeltechnik war der Doppelsitzer hilfreich. Andere Inhalte wie z. B. das selbstständige Vorfliegen waren wiederum mit den Einsitzern im Team gut zu üben. Für schlechtes Wetter hatten wir uns auch in Oerlinghausen mit Präsentationen zu verschiedenen Streckenflugthemen munitioniert, auf die wir allerdings nicht zurückgreifen mussten. Wir hatten das Glück, eine etwas bessere Woche zu erwischen. Trotz Hochdruckeinfluss hatten wir zwar fast jeden Tag mit morgendlichen Feuchtefeldern zu kämpfen, gegen Nachmittag wurde es aber meistens fliegbar. So standen wir jeden Tag mit aufgebautem Gerät in den Startlöchern. Lediglich an zwei Tagen mussten wir nachmittags nach langem Warten schließlich neutralisieren, weil sich die Feuchte zu hartnäckig gehalten hat. So hatten alle Teilnehmenden ihre eigenen Erfolge, Erfahrungen und Abenteuer. Alles in allem eine sehr schöne und gelungene Woche.

Teilnehmerin Janina Hohnholz über den Lehrgang in Oerlinghausen

Vom 17.7. bis zum 24.7. fand der Streckenfluglehrgang am Flugplatz Oerlinghausen statt. Teilnehmen konnte dabei jeder, der das 27. Le-

bensjahr nicht überschritten hatte und mindestens zehn Flugstunden nach dem Scheinerhalt nachweisen konnte. So kam letztendlich eine sehr gemischte Gruppe aus Piloten und Pilotinnen mit unterschiedlichsten Streckenflugerfahrungen zustande.

Am ersten Tag war das Wetter nicht besonders gut, genutzt wurde der Tag aber dennoch um den Flugplatz und dessen Umgebung kennenzulernen. Weiterhin wurde die Zeit am Boden – wir haben uns mit einem ansässigen Verein die Startstrecke geteilt – genutzt um sich untereinander besser kennenzulernen.

In den darauffolgenden Tagen folgten fünf Überlandflugtage. Häufig war es so, dass erst gegen Nachmittag das Wetter gut genug war, um wirklich abfliegen zu können. Geübt wurde so neben der richtigen Flugwettervorbereitung und dem Fliegen auch die Geduld. Nicht selten schien die Aufgabe für das Wetter sehr ambitioniert, doch am Abend zeigte sich, dass die meisten die Aufgabe geschafft hatten, trotz oder gerade wegen eines späten Starts.

Auch die Kehrseite des Streckenflugs, die Außenlandung, wurde geübt. Außerhalb des Gleitbereiches vom Flugplatz wurde ein Maisacker zum Landen genutzt. Mais ist oftmals nicht die erste Wahl

als Landefeld, aber im Vergleich zu einem Truppenübungsplatz und einem Wald die bessere Option. Eine Landung im Mais sieht häufig dramatischer aus als es eigentlich ist, denn die Halme brechen ab, bzw. knicken um. Viele weitere Mythen, die in Vereinen zum Beispiel über Kurbelgeschwindigkeiten von Fliegern rumgeistern, wurden besprochen und widerlegt. Es zeigte sich beispielsweise auch, dass man eine LS4 slippen kann. Mit einer ASK13 wäre die Wirkung mit hoher Wahrscheinlichkeit besser, aber es wurde bewiesen. Es funktioniert.

Am Abend wurden nach dem gemeinsamen Abendessen die Flüge besprochen. Spannend waren die Erlebnisse der anderen Teams und die Erkenntnis, wie viel Unterschied eine halbe Stunde beim Abflug zum Erreichen der Aufgabe machen kann.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass es viele lehrreiche Flüge und Gespräche für die Trainees als auch für die Trainer gab. Nach der Woche haben wir alle viel Neues ausprobiert und herausgefunden, an welchen Stellen wir noch trainieren müssen, um unseren Streckenflug zu optimieren.

NRW BEWEGT SEINE KINDER!

„UNTERWEGS MIT KIBAZ UND JOLINCHEN“

Sonderaktion 2021 für Kinder und Familien der Sportjugend NRW mit AOK Rheinland/Hamburg und AOK NORDWEST

Auch in diesem Jahr gibt es wieder eine Sonderaktion im Bereich Kibaz. Vereine haben die Möglichkeit eine Outdoor-Bewegungs- und Spielrallye in ihrem Quartier zu gestalten und dafür eine Förderpauschale in Höhe von 400 € zu beantragen.

Die Zielgruppe umfasst Kinder aus Verein, Kita, Schule und Familien (Schwerpunkt unter sieben Jahre). Für eure Rallye könnt ihr eine fertige Spielidee von der Sportju-

gend NRW nehmen oder ihr gestaltet sie individuell mit beispielsweise QR-Codes oder Geocaching. Darüber hinaus könnt ihr auch eure Praxiserfahrungen und bewährte Ideen und Aufgaben vom Flieger-Kibaz mit einbeziehen. Eure Rallye sollte mindestens zehn Stationen (Kibaz-Aufgaben) beinhalten und kann bis Dezember 2021 durchgeführt werden.

Der QR-Code führt zum Förderantrag und weiteren Infos.



„EXTRA-ZEIT FÜR BEWEGUNG“

Gegen Bewegungsarmut von Schülerinnen und Schülern

Das Schulministerium NRW hat eine Förderrichtlinie unter dem Titel „Extra-Zeit für Bewegung“ veröffentlicht. Bis voraussichtlich Ende der Sommerferien 2022 werden 2 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, um der Bewegungsarmut von Schülerinnen und Schüler aufgrund der Corona-Pandemie mit zusätzlichen Bewegungs-, Spiel- und Sportangeboten entgegenzuwirken.

Ihr habt die Möglichkeit für sportpraktische Gruppenangebote für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufe 1 bis 13 aller allgemeinbildenden Schulformen beim Landessportbund NRW einen Antrag auf Förderung zu stellen. Ziel ist es, eine individuelle sport- und bewegungsorientierte Förderung zum Ausgleich von motorischen Defiziten zu schaffen und für die gesundheitliche und soziale Potenzialentwicklung zu sorgen.

- Mindestens zehn Teilnehmende
- Unterrichtsbegleitend oder in den Ferien als Blockmaßnahme
- Förderung von maximal 500 €
- Kein Eigenanteil



Die Antragsstellung erfolgt über das Förderportal des Landessportbundes NRW. Antragsberechtigt sind die Jugendvertreter der Mitgliedsorganisationen sowie Sportvereine.



Kontakt: Janina Nentwig

Fachkraft NRWbsK! / Sachbearbeiterin Luftsportjugendbüro
AEROCLUB | NRW e. V.
nentwig@aeroclub-nrw.de
0203/77844-31



Fallschirm-Zielsprung-Elite beim Stelldichein – Musikbands auf Kulturbühne



- 1: Klaus Mathies in Aktion: Der Präsident des FS C Remscheid zeigt auf der Landematte mit dem Finger auf die nur wenige Zentimeter große Marke, die die Fallschirm-Zielspringer möglichst exakt treffen müssen.
- 2: Volltreffer: Höchste Konzentration bei der Fallschirm-Zielspringer-Elite. Die Mitte zu treffen war das Ziel.
- 3: Erster Bühnenauftritt seit längerer Zeit: Die Band „No Escape“ aus dem Raum Northeim begeisterte in Bodenfelde auf der mobilen Bühne des Uslarer Kulturbahnhofs mit eigenen Stücken.

Bodenfelde – Das Motto „Sport trifft Kultur“ ging in Bodenfelde am Wochenende beim internationalen Deutschland-Cup der Fallschirm-Zielspringer offensichtlich auf. Dabei traten die Top-Springer in zehn Mannschaften und im Einzelwettbewerb an.

Als Ausrichter des Wettkampfes von Freitag bis Sonntag war Klaus Mathies als Präsident des Fallschirmclubs Remscheid sehr zufrieden. Auch die Organisatoren des kulturellen Rahmenprogramms von der Jugendpflege über den Verein „Kulturbahnhof Uslar“ bis hin zu örtlichen Kirchengemeinden und Vereinen freuten sich über den Zuspruch.

Glücksgefühle beim Fall aus etwa 3000 Meter Höhe hatten an allen Tagen etliche Mutige, die Tandem-Fallschirmsprünge gebucht hatten. Es sei ein einmalig schönes Erlebnis gewesen, hieß es öfter auf der Wiese neben dem Freibad, auf der auch die Spitzenspringer landeten. Abgesprungen sind die Tandemspringer in etwa 3000 Meter Höhe, sodass sie den Ausblick über das Weserbergland etliche Minuten lang genießen konnten.

Als Pilot des Hubschraubers vom Typ Airbus AS 350 B 3 sorgte Andreas Goldhofer (Füssen/Allgäu) außerdem für jeweils fünf Personen mit an Bord für atemberaubende Rundflüge über der Weser und den Solling. Auch dieses Angebot sei sehr gut angenommen

worden, hieß es, vor allem, weil Flüge für 65 Euro pro Person auch noch spontan gebucht werden konnten. Start- und Landeplatz war unweit des Freibades, das bei dem meist sonnigen Wetter am Wochenende gut besucht war, wie es von Bodenfeldes Bürgermeister Mirko von Pietrowski hieß. Er hatte sich unter anderem auch um das Schutzkonzept für die Großveranstaltung wegen der Coronavirus-Pandemie gekümmert, lobte Mathies vom Fallschirmclub.

In der Veranstaltungsreihe „Solling Festival“ sorgten von der mobilen Bühne des Uslarer Vereins „Kulturbahnhof“ an allen drei Tagen etliche Gruppen und Bands für musikalische Abwechslung. Zum Auftakt spielte die Reggae-Band „Blessed & Irie“ am Freitag. Am Samstag gab es dann Applaus für Stefano Turano und Lauris Rott, die als „Attenti aquei due“ auftraten, für Andreas Hannig und Holger Stüber als Lagerfeuer-Duo sowie die Northeimer Band „No Escape“ und die Einbecker Rockformation „Wasted Origin“.

Nach der Siegerehrung der Fallschirmspringer mit Übergabe des Weserbogen-Pokals traten am Sonntag zum Abschluss neben dem Musikverein Bodenfelde die örtliche Gruppe „Agrotterra“ sowie „Pink Poison“ und „Malus“ (beide Göttingen) auf der mobilen Bühne auf.

Text: Jürgen Dumnitz, HNA

Fotos: Hessische/Niedersächsische Allgmeine

Deutsche Meisterschaften im Canopy Piloting 2021



1: Nico Vilter



2: Nico Vilter



3: Tobi Koch

Vom 29. bis 31. Juli 2021 fanden auch dieses Jahr wieder die Deutschen Meisterschaften im Canopy Piloting (CP) zusammen mit den Österreichischen und Tschechischen Meisterschaften und unter Ergänzung einer hochkarätig besetzten internationalen Open Kategorie am Sprungplatz in Klatovy (CZ) bei den PINK CANOPY PILOTING OPEN statt. An diesem Top Event nahmen insgesamt 47 Teilnehmer aus 17 Nationen teil. Athleten aus den USA, aus Argentinien usw. reisten an, um sich mit dem an den Start gehenden Weltmeister aus Frankreich zu messen.

Bei diesem Wettkampf flogen auch wieder zwei Teilnehmer des Vereins für Fallschirmsport Marl e. V. mit, einem Verein aus dem Herzen von NRW. Namentlich handelte es sich dabei um Nico Vilter und Tobi Koch.

Die Dropzone in Klatovy war wieder einmal mit ihrem tollen und freundlichen Team bestens darauf vorbereitet mehrere Events gleichzeitig zu absolvieren. Die Flugzeuge standen bereit, Verpflegungszelte waren aufgebaut, Packzelte hergerichtet und bestes Wetter bestellt. Somit konnten Großformationen, die Tschechische Meisterschaft im Formationsspringen und die Canopy Piloting Open problemlos gleichzeitig durchgeführt werden. Selbst Spaßspringer am Platz kamen mehr als genug in die Luft.

Die Tage vor dem Wettkampf konnten beide Athleten nutzen und viel trainieren. Hierbei zeigte sich schnell, dass Nico noch etwas mit der Umstellung auf einen Ultra-High-Performance-Schirm zu kämpfen hatte. „Diesen Schirm bei allen Windstärken und Windrichtungen fliegen zu können ist nicht so einfach wie gedacht“, war Nicos Aussage nach dem ersten Trainingstag unter Wettkampfbedingungen. Doch Unterstützung von allen Seiten aus dem deutschen Team halfen ihm ungemein und die nächsten Trainingstage waren gleich viel erfolgreicher. Auch wenn der Wind oft am Limit war, konnten alle Sportler viel und gut trainieren. Trotz der Kon-

kurrenz im bevorstehenden Wettkampf gaben sich alle gegenseitig Tipps und besprachen die Sprünge untereinander. Das ganze deutsche Team war gut gelaunt und ging mit viel Spaß in den Wettkampf.

Der erste Wettkampftag wurde direkt morgens mit der Disziplin Zone Accuracy gestartet. Nach Besichtigung des Parcours und Besprechung der Vorgehensweise wurde schon früh gestartet und die erste Runde verlief problemlos und war schnell absolviert. Während der zweiten Runde frischte der Wind auf und es gab mehr und mehr Sprünge über dem Windlimit, also gab es etliche „Rejumps“. Unter den betroffenen Springern war auch unser Coach Tobi. Diese Sprünge sollten jedoch erst am späten Nachmittag nachgeholt werden, da der Wind noch stärker wurde. Somit entschied die Wettbewerbsleitung auf die Disziplin „Distance“ umzusteigen, da hier höhere Windstärken im Wettkampf erlaubt sind. Die drei Runden in dieser Disziplin verliefen problemlos und wurden sehr zügig gesprungen. Max Manow sicherte sich hier den Deutschen Meistertitel vor Kai Bunkus und Tobi Koch. Nach einer Mittagspause flaute der Wind wie gehofft ab und es wurden die Rejumps in Zone Accuracy gesprungen. Tobi hatte mit seiner zweiten Runde nicht viel Glück und holte weniger Punkte als im ersten Versuch dieser Runde. Somit gab es ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit vier Sportlern in dieser Disziplin um den Titel. Da alle Springer sehr nah beieinander in der Sprungreihenfolge waren, sollte das Ergebnis binnen Minuten feststehen. Durch die nahezu perfekten Swoops aller vier Athleten konnte nicht durch einfaches Rechnen am Pond der Sieger ermittelt werden. Somit mussten alle auf das Ergebnis in der „Scoringtabelle“ warten. Das Warten lohnte sich für Tobi Koch, der mit einem Vorsprung von 0,19 Punkten aus diesen drei Runden hervorging und Deutscher Meister in Zone Accuracy wurde. Somit wurde der erste Tag für unsere beiden Sportler erfolgreich mit Edelmetall gefeiert. Viele



4: Tobi Koch
 5: Deutsche Meisterschaft, Nico und Tobi nach der Siegerehrung
 6: Fabrice, der Flying Cook macht Steaks
 7: Pondbegehung und Besprechung der Vorgehensweise im Wettkampf
 8: Siegerehrung DM Canopy Piloting 2021 Zone Accuracy
 9: Siegerehrung DM Canopy Piloting 2021 overall

Zuschauer bejubelten und feierten die Springer wieder einmal bei diesem Wettkampf und man merkte erneut, dass das Canopy Piloting zum Publikumsmagneten an diesen Tagen wurde. Unter den Zuschauern waren mitgereiste Freunde wie z. B. Fabrice (Flying Cook aus Dillingen – La Bécasse) aus dem Saarland, der nicht nur Jean Fonck bei seinem ersten Wettkampf unterstützte, sondern uns auch abends verköstigte. So konnte man ganz entspannt den ersten Abend der Pink Open ausklingen lassen.

Am zweiten Tag wurde die Disziplin Speed geflogen, welche auch Max Manow für sich entscheiden konnte. Danach ging es noch an die obligatorische Speedcarve-Distance-Runde, hier muss der Athlet den Speedparcours durchfliegen und danach noch so weit wie möglich fliegen. Den perfekten Flug legte Timmi Thomsen aus Dänemark hin und wurde von allen Springern und Zuschauern gefeiert.

Zum Abschluss gab es noch für die Zuschauer einiges zu sehen – bei einer Freestyle-Runde zeigten noch viele Swooper einige ihrer Moves auf dem Pond. Nicht jeder ging trocken aus dieser Runde,

wurde aber durch den Applaus der vielen Zuschauer dafür belohnt mitgemacht zu haben. Den Sieg konnte hier Mario Fattoruso aus Italien erringen.

Die Siegerehrung am Nachmittag schloss den Wettkampf ab und Sportler freuten sich auf das wohlverdiente Bier unter Freunden. Wie bereits im Vorjahr ging der Gesamtsieg an den Weltmeister Cedric Veiga Rios (FRA), der zweite und dritte Platz an Marcos Darman (ARG) und Cornelia Mihai (UAE).

In der deutschen Wertung konnte Nico den 10. Platz belegen und unser Coach Tobi mit Platz 3 auf dem Podium abschließen. Gesamtsieger wurde Max Manow, gefolgt von Kai Bunkus.

Die beiden Disziplinen Speed und Distance gewann Max Manow. Den deutschen Meistertitel in Zone Accuracy konnte sich der Marler Sportler Tobi Koch sichern.

Vielen Dank an das PINK Team für diesen großartigen Event. Ein weiterer großer Dank gilt den beiden Verbänden DFV und DAeC, sowie dem Landessportbund NRW.

Text: Kaderteam

Erster Freefly Nachtrekord



Quelle: Foto 1 von Wolfgang Lienbacher, Fotos 2 und 3 von Django.

Bereits 2016 hatte Philipp Exner vom Verein für Fallschirmsport Marl e. V. und Initiator der Facebookseite „German Vertical Records“ die Idee den ersten Freefly Nachtrekord zu organisieren. Doch so schnell die Idee geboren war, so schnell war sie auch wieder verworfen. Zu viele Unsicherheiten galt es damals zu überwinden, um die Verantwortung für ein Event dieser Art zu übernehmen. Vier Jahre später flammte der Gedanke wieder auf und so wurde, nach einem Jahr Planung, am 16. September 2021 das Projekt tatsächlich umgesetzt, als gegen 22:20 Uhr 14 Springer plus ein Videomann die Caravan auf dem Flugplatz Loemühle in Marl bestiegen ...

Doch zurück zum Anfang: Als erstes galt es ein so starkes Team aufzustellen, dass ein Scheitern nahezu unmöglich war. Das Team, bestehend aus Julian Barthel, Joeseeph Grealy, Johannes Heptner, Christian Kleinheinz, Dominic Leser, Maximilian Martin, Thomas Müller, Sebastian Robak, Joß Schmid, Rafael Schwaiger, Markus Schwarz, Lion Trautvetter, Sascha Weiß, Philipp Exner und Wolfgang Lienbacher als Videobegleitung kam bis aus den USA anreisend in Marl zusammen, um in den Nächten vom 16. bis 18. September zwei noch nicht offiziell bestehende Weltrekorde im Nachtspringen aufzustellen. Die lange Vorbereitungszeit wurde genutzt um ein eigens speziell für den Rekord entwickeltes Equipment herzustellen. Die eingeladenen Springer mussten lediglich anreisen, um alles Weitere kümmerte sich Philipp im Vorfeld. So wurde dem gesamten Team das LED-Leuchtsystem inkl. Befestigungsmanschetten gestellt, zudem eine eigens angefertigte Fußhalterung für eine Back-up-Taschenlampe inkl. der passenden Lampe und eine selbst entwickelte Fußhalterung für die Pyrotechnik. Jetzt musste nur noch das Wetter mitspielen – und das tat es. Drei Tage Sonnenschein mit klaren Nächten erwarteten die Angereisten. Am späten Nachmittag des ersten Tages probte das Team „bei Licht“ die 14er Headdown Formation, die dann bei Nacht geflogen werden sollte. Gegen 22:40 Uhr wurde es ernst, als der Videomann Wolfgang Lienbacher auf 4.600 Meter das Rollo der Exit-tür der Cessna Grand Caravan D-FSRT hochschob. In Sekunden baute sich die Exitaufstellung im kühlen, schwarzen Nachthimmel über Marl auf. READY, SET, GOOO! Die Zuschauer am Boden sa-

hen die leuchtenden Kombis der Springer wie „Glühwürmchen“ am dunklen Himmel umeinander fliegen und zu einer Formation zueinander finden. Als bei 2.900 Meter fast alle zusammen waren, zündete der Kameramann Wolfgang Lienbacher per Fernzünder die an den Füßen der Springer angebrachte Pyrotechnik gleichzeitig. Ein gigantisches Bild wurde den unten Stehenden geboten. Die aus bunten Leuchten bestehende Formation verwandelte sich urplötzlich in einen brennenden Kometen, der bei der Separation in einzelne Sternschnuppen zerbrach. Ein paar Minuten später landeten alle Springer sicher auf der extra dafür vom THW Marl ausgeleuchteten Landwiese von über 20.000 m². Als sich das Team bereits auf der Landwiese in den Armen lag, war jedem Springer klar, dass der erste Weltrekord geschafft ist. Und das beim ersten Versuch! Die routinierte FAI-Schiedsrichterin Gundel Klement hatte das Vergnügen, diesen Sprung kurze Zeit später nach Sichtung des Video-Beweises auch ganz offiziell zu bestätigen: Erster nationaler, europäischer und Weltrekord im Vertical Formation Skydiving At Night. Das Märchen setzte sich schon am nächsten Tag fort mit einem zweiten Weltrekord, dieses Mal im Sequential-Fliegen mit drei Punkten. Nun wurde die Formation von 14 Springern innerhalb eines Sprunges dreimal „umgebaut“ und erleuchtete so den Marler Nachthimmel mit drei unterschiedlichen Formationen. Nur zwei Versuche waren hierfür notwendig, sodass das Event mit einem weiteren Sprung, nun „just for show“ für die über 1000 spontan gekommenen Zuschauer, beendet wurde. Drei Tage und vor allem Nächte waren nun vorbei, drei Tage, in denen eine außergewöhnliche Mannschaft Außergewöhnliches geleistet hat. So konnten alle Beteiligten gesund verabschiedet werden, was immer das oberste Ziel war. Ein besonderer Dank gilt den Sponsoren, dem Verein für Fallschirmsport Marl e. V. und Indoor Skydiving Bottrop, dem THW Marl sowie den öffentlichen Stellen für die unkomplizierte Erteilung der nötigen Genehmigungen, der Mithilfe der Vereinsmitglieder vor Ort und allen begeisterten Besuchern, die uns so motiviert haben Bestleistung zu zeigen. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen!

Weitere Bilder und Videos sind zu finden auf:

<https://www.facebook.com/germanverticalrecord>

Text: Thomas Vilter

Neuigkeiten aus der Technik

Gebührenordnung Technik überarbeitet

Für den Bereich Technik wurde einerseits der Leistungsumfang umformuliert wie vom AEROCLUB NRW angeboten. Andererseits wurden die Preise nach letztmaliger Änderung vor sechs Jahren der fortgeschrittenen Zeit angepasst. Positiv ist der Aspekt, dass wir nun wieder für alle Luftfahrzeug-Eigentümer, sowohl für Vereine als auch Privathalter, unseren Service „CAMOdata“ anbieten können. Die entsprechenden Konditionen sind nun ebenfalls aufgelistet und einsehbar: komplettiert neben den Aktivitäten der Prüforganisation (CAO) und den Prüfungen von Startwinden und Fallschirmen.

Text: Emil Pluta

CAMOdata wieder in vollem Umfang verfügbar!

Die CAMOdata war nach Umstellung von Air Software zu AMOffice im Sommer nur bedingt einsatzfähig. Wir konnten die Halter jedoch laufend über die sogenannten Update-Protokolle zu veröffentlichten Technischen Mitteilungen und Lufttüchtigkeitsanweisungen informieren und auf dem Laufenden halten. Sollten trotz gebuchter CAMOdata diese Mitteilungen, welche per E-Mail versendet werden, nicht bei euch angekommen sein, so bitten wir um Kontaktaufnahme unter technik@aeroclub-nrw.de

Neben den Vereinen, für die zunächst der direkte Zugang und die Einsicht der Luftfahrzeugdaten möglich war, können nun auch Privathalter in altbekanntem Umfang von einem Zugang Gebrauch machen. Dadurch können wie in der Air Software der Status des Luftfahrzeugs und anstehende Instandhaltungsmaßnahmen eingesehen werden.

Text: Emil Pluta

Neuer Vizepräsident Technik stellt sich vor

Mein Name ist Jan Frese, ich bin 26 Jahre alt und fliege seit 2010 bei der Flugsportgruppe Lünen. Primär bin ich Segelflieger, verfüge aber auch über die TMG-Berechtigung. Innerhalb des Vereins arbeite ich seit 2012 ehrenamtlich im Bereich der Technik und konnte so bereits verschiedene Erfahrungen sammeln. Von normaler Wartung bis hin zu größeren Reparaturen war bisher einiges dabei. In den letzten Jahren hatte ich im Rahmen der Neukonstruktion bzw. Grundüberholung unserer beiden Startwinden die Gelegenheit, einiges über ihre Konstruktion und Wartung zu erlernen.

Neben den praktischen Tätigkeiten habe ich mich auch – im für die Wartung von Segelflugzeugen notwendigen Umfang – mit den rechtlichen Rahmenbedingungen befasst. Die verschiedenen europäischen und nationalen Gesetzestexte wirken in der Regel wenig ansprechend bis abschreckend. Allerdings habe ich die Erfahrung gemacht, dass die Gesetzeslage meist unkomplizierter ist als zuerst angenommen, wenn man sich etwas mit ihr beschäftigt hat.

Ich freue mich die technische Arbeit des Landesverbands in den nächsten Jahren begleiten zu dürfen und auf die Zusammenarbeit mit dem technischen Ausschuss sowie allen anderen, die sich in diesem Bereich engagieren.

Jan Frese



Neuer Leiter der Technischen Betriebe

Marcus Maul nimmt als hauptamtlicher Leiter der Technischen Betriebe des AEROCLUB NRW zum 1. November 2021 seinen Dienst in der Geschäftsstelle in Duisburg auf.

„Luft- und Raumfahrttechnik habe ich an der FH-Aachen studiert und abgeschlossen. Gleich zu Beginn meines Studiums 2004 startete ich mit dem Segelfliegen und war auch sofort in der Werkstatt tätig. Nach dem Studium fing ich 2011 bei der Firma Gomolzig Flugzeug- und Maschinenbau GmbH an. Meine Zuständigkeitsbereiche waren zunächst Entwicklung, Herstellung und Wartung der General Aviation. In den letzten 10 Jahren war ich als Projektleiter und Ingenieur Bindeglied zwischen Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung tätig. Diese solide Grundlage bringe ich nun mit in den Verband. Auf die gemeinsame Arbeit unter der Leitung des neuen Vizepräsidenten für Technik, Jan Frederik Frese, freue ich mich, bin gespannt auf die anstehenden Aufgaben und bereit loszulegen.“

Marcus Maul



AUS DEN VEREINEN

Seit 50 Jahren eine luftige Arbeitsgemeinschaft am Dürener Stiftischen Gymnasium

Die SchülerFlugGemeinschaft SFG Düren feiert Jubiläum – eine nachhaltige Pilotenschmiede

Der Initiator – Pädagoge, Sportler und Flieger mit dem Sinn für Neues

Seit dem Jahr 1971 können Schülerinnen und Schüler in der SchülerFlugGemeinschaft SFG Düren das Fliegen lernen. Die Basis bildet der Segelflugsport, und oftmals führt der Weg der SFG-Teilnahme die jungen Fliegerinnen und Flieger auch in die komplexe Welt der motorisierten und professionellen Fliegerei. Dank eines damals jungen Gymnasiallehrers an der Trägerschule Stiftisches Gymnasium Düren werden seit nunmehr 50 Jahren schulübergrei-

fend die verschiedensten Fliegerträume junger Menschen wahr. Ende der Sechzigerjahre lag es dem Sport- und Geografiereferendar Bernd Malzbender am Herzen, seinerzeit noch als Randsportarten wahrgenommene Aktivitäten in den Schulsport zu implementieren. Der Volleyballsport zum Beispiel war zu dieser Zeit völlig unpopulär, und es gelang dem damals schon segelfliegenden Pädagogen, seine Schülerinnen und Schüler für diese Ballsportart zu interessieren. Die wachsende Begeisterung für den

Volleyballsport setzte sich in der Gründung einer neuen Abteilung in dem renommierten Dürener Turnverein DTV 47 fort, aus dem der nun schon lange qualifizierte Erstbundesligist Powervolleys Düren hervorgegangen ist. Für einen Sportlehrer ist diese Entwicklung sicher schon eine Erfolgsgeschichte an sich.

Mittlerweile als fertig ausgebildeter Studienrat stadintern an das Stiftische Gymnasium gewechselt, reifte bei B. Malzbender Anfang der Siebzigerjahre der Gedanke, auch seine große Leidenschaft für den Flugsport den Schülerinnen und Schülern seiner Stadt im Rahmen des Schullebens zugänglich zu machen. Mit 14 Jahren war der Ausbildungsstart zum Segelflugpiloten bzw. zur -pilotin schon damals möglich, und das Vorbild einer bereits bestehenden Kölner SFG bewog ihn letztendlich, den damaligen als Direktor des Stiftischen Gymnasiums Düren tätigen Dürener Bürgermeister Dr. Heinz Kotthaus davon zu überzeugen, am „Stift“ eine SFG gründen zu dürfen. Als Mitglied der Luftsportabteilung des Kölner Sportvereins PSV Köln 1922 e. V. schaffte Malzbender für seine Flugschüler einen optimalen Zugang zu Vereinsstrukturen mit Ausbildungsorganisation und geeignetem Flugzeugpark auf dem Flugplatz Butzweiler Hof, bis 1981 existierender Verkehrslandeplatz im Kölner Westen und von den Kölnern liebevoll „Butz“ genannt. Unter diesen Voraussetzungen konnte die SFG Düren ihre Aktivitäten zum Sommer 1971 aufnehmen.

Die Siebzigerjahre – Pionierzeit am Butzweiler Hof

Die Siebzigerjahre waren das prägende Jahrzehnt für die SFG Düren. B. Malzbender gelang eine erfolgreiche Rekrutierung von Flugschülern, gleich eine Handvoll angehender Abiturienten erlangte in kurzer Zeit den Erhalt der Segelfluglizenz PPL C, und einigen dieser jungen Piloten wurde die Möglichkeit gewährt, die Sportart Segelfliegen auch als viertes Abiturfach zu wählen. Mit der Anschaffung des Segelflugeinsitzers Ka 8 besaß das Stiftische Gymnasium sein erstes eigenes Segelflugzeug, welches auf den Namen Stift I getauft wurde. Aus den ersten Flugschülern formten sich schnell begeisterte Streckensegelflieger und Segelfluglehrer, die teilweise auch den Motorflug für sich entdeckten. Durch wirksame Öffentlichkeitsarbeit in Form von Flugtagen, Schnupperkursen, Schulfesten und der Darstellung erlangter fliegerischer Erfolge über die lokale und überregionale Presse gelingt es den SFG-Verantwortlichen bis heute immer wieder, die nächste Generation von Nachwuchspilot/-innen an den Start zu bringen. Der „Butz“ wurde in den Siebzigern für die SFG-Teilnehmer durch den generationsübergreifenden Sport Segelfliegen mit all seinen Nebenaktivitäten wie Winterarbeit, zünftige Grillabende, Vereinsheimleben zu einer Stätte des Erwachsenwerdens und Ausgangspunkt für viele segelfliegerische Abenteuer, wie z. B. erste Überlandflüge in die Regionen Eifel, Aachener und Bergisches Land. Doch die Tage dieser tollen fliegerischen Heimat am Butz waren für den PSV Köln und damit auch für die SFG Düren gezählt.

Die Achtzigerjahre – neuer Heimatflugplatz und modernes Material

Für den Abschlussgottesdienst beim Papstbesuch im Jahr 1981 wurde der „Butz“ gesperrt, und, die Kölner Flieger ahnten es schon, vom damaligen Regierungspräsidenten nur noch zum Abfliegen der dort stationierten Flugzeuge temporär geöffnet. Damit hieß es auch für die SFG Düren zusammen mit dem PSV Köln eine neue fliegerische Bleibe zu suchen. Nach einem kurzen Intermezzo auf dem Flugplatz Bonn/Hangelar wurde der Verkehrslandeplatz Dahlemer Binz im südwestlichsten Zipfel von NRW die neue fliege-



Flugzeug Stift III LS7WL bei der Taufe 2011 im Stiftischen Gymnasium Düren, rechts der damalige Leiter der SFG Düren, OSTR Helmut Kreymborg, links der Autor Dirk Wagner, Geschäftsführer und Fluglehrer der Luftsportabteilung PSV Köln 1922 e. V., SFGler von 1981 bis 1986. Foto: Helmut Kreymborg

rische Heimat. Durch entsprechende Fahrgemeinschaften ließ sich die Distanz von 60 Kilometern meistens problemlos bewältigen, auch am traditionellen SFG-Mittwoch, wo sich immer um 13:00 Uhr nach dem Schulunterricht am Stift für die Abfahrt zur „Binz“ getroffen wurde. Im F-Schleppbetrieb wurde dann nachmittags geschult, glücklich kehrten die Schüler von April bis Oktober erst am späteren Abend nach Hause zurück und nahmen dafür gerne in Kauf, auch zu später Stunde noch ihre Schulaufgaben machen zu müssen. Hierbei gab es immer ein ungeschriebenes Gesetz zwischen SFG und Schulleitung des Stifts: Die Teilnehmer durften durch die fliegerischen Aktivitäten nicht in ihren schulischen Leistungen abfallen. Aber das ist seit jeher kaum zu befürchten, denn die SFGler wissen, wofür sie lernen. Einen Beruf in der Luftfahrt wahrzunehmen ist für die meisten von ihnen ein priorisiertes Ziel. Einer der ersten SFG-Schüler aus den Siebzigern nimmt nach einer vorangegangenen Lehramtsausbildung aufgrund des Einstellungsstopps für Lehrer Mitte der Achtzigerjahre die Chance wahr und nimmt im Cockpit einer Lufthansa-Tochtergesellschaft Platz. Aber auch handwerklich werden die SFGler in den Achtzigern gefordert. Nicht nur dass man Reparaturen am schuleigenen Einsitzer, mittlerweile Stift II in Form eines Grob Jeans Astirs in GFK-Bauweise, ausführt, sondern dass fast ausschließlich aktuelle und ehemalige SFGler und SFGlerinnen einen Rohling vom Typ Grob G103 Acro komplett inklusive Lackierung aufbauen und stolz dem Trägerverein PSV Köln 1922 e. V. als Ersatz für den zu Bruch gegangenen TWIN II übergeben können.

Von den Neunzigern ins 21. Jahrhundert – Kulturwandel im Vereinsleben, Digitalisierung im Cockpit

Mit Beginn der Neunzigerjahre lernen auch die SFGler, sich mehr und mehr über Vereinsgrenzen zu vernetzen. Die einzelnen Vereine auf dem Flugplatz Dahlemer Binz schließen sich immer mehr zu Kooperationen zusammen, Fluglehrer kommen so vereinsübergreifend zum Einsatz, und die SFG Schüler/-innen nutzen auch immer öfter das Fluggerät des Partnervereins. Das schafft Effizienz und Flexibilität in der Ausbildungsstruktur. Damit wird auch dem geänderten Schulalltag Rechnung getragen, geprägt von Regel-Nachmittagsunterricht und anderen neuen, sozialen Verpflichtungen. Aber auch diese ambitionierten Maßnahmen können nicht vermeiden, dass die Teilnehmer/-innen der neuen Generationen weniger Zeit aufbringen können. Ein unterwöchiger Flugunterricht am Nachmittag ist schon länger nicht mehr möglich, oftmals fällt die Endphase der fliegerischen Ausbildung in die entscheidende



Junger SFG Pilot im Jahr 1974 im Flugzeug Stift I vom Typ ASK 8 bei der Startvorbereitung zu einem Überlandflug auf dem damaligen Heimatflugplatz Butzweiler Hof in Köln. Foto: Bernd Malzbender



Der Gründer der SFG Düren, STD a.D. Bernd Malzbender, 2016 in der Turnhalle des Stiftischen Gymnasiums Düren beim Papierfliegerwettbewerb. Die Gewinner werden jährlich zu einem Schnupperflug auf die Dahlemer Binz eingeladen – Werbung für den Flieger Nachwuchs. Foto: Jenny Conzen

Phase von schulischen Abschlussprüfungen und die Zahl der erfolgreichen Lizenzempfänger sinkt auch in der SFG Düren. Durch Innovationen bei Flugmaterial und Vermittlung der theoretischen Lerninhalte halten die SFG-Verantwortlichen die Attraktivität bis heute auf einem hohen Niveau. Digitale Lernmethoden tragen dazu ebenso bei wie modernes GPS und Flugrechnerequipment in den Cockpits der für die Ausbildung eingesetzten Segelflugzeuge. Und auch das Stift-eigene Flugzeug hat sich zum Stift III gewandelt – seit 2011 in Form einer leistungsfähigen LS7W.

Sportliche Erfolge, kleinere Rückschläge und ein tragischer Fall in 50 Jahren

Mehrere Dutzend SFGler und SFGlerinnen haben in ihrer Schulzeit ihre Segelfluglizenz erhalten, manche sogar noch vor ihrem Autoführerschein. Dem folgten oft die Leistungsabzeichen wie die Silber- oder Gold-C oder die ersten Pokale und Urkunden bei regionalen Segelflugwettbewerben im Streckensegelflug. Ein junger Pilot konnte sich sogar für den Nachwuchskader des DAeC qualifizieren. Dem Wettbewerb im OLC stellen sich alljährlich viele ehemalige Piloten/-innen der SFG Düren und ziehen dabei wieder die aktuellen SFGler und SFGlerinnen in den Bann der Wettbewerbsfliegerei. Auch die Gebirgsfliegerei in den südfranzösischen Hautes Alpes vermittelt die SFG Düren durch die Organisation von Fliegerlagern in Gap-Tallard während der Gesamtzeit ihres Bestehens. Ohne Zwischenfälle ging es aber im fünfzigjährigen Bestehen auch nicht ab. So musste die Stift II mehrmals nach Außenlandeunfällen in einen luftfahrttechnischen Betrieb zur Reparatur, alle Zwischenfälle gingen aber ohne Personenschäden ab. Allerdings haben die Dürener in den Siebzigerjahren während eines Fliegerlagers in Sisteron/Südfrankreich einen Kameraden verloren, als dieser auf dem Weg zum gemeinsamen Abendessen als Fußgänger angefahren und dabei tödlich verletzt wurde.

Die SFG Düren – Weichenstellerin für Beruf und Privatleben

Dem voran erwähnten ersten aus der SFG Düren hervorgegangenen Lufthansapiloten sind im Laufe der Jahrzehnte viele fliegerische Berufskarrieren gefolgt. Mehrere Verkehrspilot/-innen, drei Piloten bei der Bundesluftwaffe, einen Hubschrauberpiloten beim Heer, einen technischen Offizier bei der Luftwaffen-Flugbereitschaft, eine Dipl.-Meteorologin an der deutschen Verkehrsfliegerschule in Bremen, einen Fluglotsen bei der Deutschen Flug-

sicherung sowie eine Logistikfachkraft im Bereich Luftfracht hat die SFG Düren hervorgebracht. Auch der Partnerverein PSV Köln 1922 e. V. profitiert von der fliegerischen Nachwuchsschmiede des Stiftischen Gymnasiums, denn neben dem stabilen Stamm von Piloten und Pilotinnen ist auch der Bedarf an Fluglehrern immer wieder von ehemaligen SFGlern bedient worden. Die aktuelle Leitung der Luftsportabteilung des PSV besteht sogar ausschließlich aus ehemaligen Mitgliedern der SFG Düren. Neben langjährigen Freundschaften ist aber auch verschiedenes Familienglück aus der SFG entstanden. Und bezogen auf den Initiator und Gründer B. Malzbender zeigt sich die Nachhaltigkeit der von ihm geschaffenen Institution im ganzen Umfang. Seine Tochter hat ebenfalls mit 14 Jahren hier das Fliegen begonnen, später mit einem lieb gewonnenen Vereinsfliegerkameraden eine Familie gegründet und nunmehr sind zwei von Malzbenders Enkelkindern ebenfalls Piloten, einer von ihnen ist auch gestandener Fluglehrer und letztlich sogar Kommissar bei der Kölner Polizei geworden.

Luftsportabteilung des PolizeiSportVerein Köln 1922 e. V.

Gründungsyear 1958 im Mehrsparten-Verein PSV Köln 1922 e. V.
Mitgliederzahl: 83 Mitglieder/davon ca. 50 aktive Piloten und Pilotinnen

Ausbildungsbetrieb für Segelflug SPL, Tourenmotorsegler TMG, Motorflug PPLA, Nachtflug NVFR, fünf Fluglehrer

Heimatflugplatz: Dahlemer Binz EDKV Kreis Euskirchen/Eifel
Flugzeuge: HK 36 Super Dimona (Schleppflug/Nachtflug)
 DG 1000 T
 Mistral C
 LS 7 WL (SFG Düren)

Partnerverein: LSV Rodenkirchen als Kooperationspartner
www.psv-luftsport.de

Text: Dirk Wagner, Geschäftsführer Luftsport PSV Köln 1922 e. V.

Fotos: Luftsport PSV Köln 1922 e. V.

Ihr wollt eine Schülerfluggemeinschaft ins Leben rufen oder wiederbeleben? Dann meldet Euch bei

Schülerfluggemeinschaft ins Leben rufen oder wiederbeleben?
 Janina Nentwig Fachkraft „NRW bewegt seine KINDER!“
 AEROCLUB NRW e. V.

E-Mail: nentwig@aeroclub-nrw.de Tel. 0203 77844-31

70 Jahre Luftsportverein Düren-Hürtgenwald e. V.



Erster Start in Bergstein, Gerd Langen in der Ka7 am 20.11.1971



Über dem Nationalpark Eifel, Rursee, südlich unseres Flugplatzes

Am 22.06.1951 wurde der Luftsportverein Düren Stadt und Land e. V. gegründet. Noch hatte der Verein kein Flugzeug, doch bereits nach zwei Jahren Bauzeit stand ein eigenes Fluggerät, ein SG 38, bereit. Im Jahr 1952 stellte die Stadt Düren ein Grundstück in Düren-Rölsdorf zur Verfügung. Ein in Eigenleistung errichtetes Gebäude diente als Werkstatt und Unterstellplatz für Winde und Fluggerät. Die ersten „Rutscher“ (vom Fliegen konnte man noch nicht sprechen) wurden auf der Merzenicher Heide durchgeführt und man freute sich über ein paar Sekunden Flugzeit.

Schon 1954 konnte dann ein selbst gebautes „Grunau-Baby“ in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig wurde der erste Doppelsitzer, ein „Doppel-Raab“, für die Schulung angeschafft. Dieses Flugzeug war die Grundlage für eine erfolgreiche Ausbildung der Schüler mit dem Fluglehrer auf dem zweiten Sitz und wurde vom Verein bis 1969 als verlässliches Schulflugzeug eingesetzt.

Als Fluggelände dienten die Drover Heide, der Fliegerhorst Nörvenich, der Schornbusch bei Euskirchen oder die Dahlemer Binz. Jedes Wochenende mussten die Flugzeuge auf- und abgerüstet und zu den jeweiligen Flugplätzen transportiert werden, jedes Mal ein großer Zeit- und Kraftaufwand für alle Mitglieder.

Die Idee für die Erschließung eines Flugplatzes in der Nordeifel ging von dem damaligen Rektor der Grundschule Hermann Stollenwerk aus. Er hatte eine starke Modellflug-Gruppe aufgebaut und suchte nach einem geeigneten Gelände für seine Schüler. In Gerd Langen, unserem damaligen Schriftführer, fand er einen glühenden Verfechter dieser Idee. Diese beiden zogen durch Bergstein und Brandenburg und konnten innerhalb weniger Monate 19 Landwirte überzeugen Pachtverträge mit dem LSV-Düren abzuschließen.

Im Jahr 1971 erhielten wir vom RP die Genehmigung für eine Außenstart- und Landeerlaubnis. Am 20.11.1971 war es so weit, Gerd Langen machte den ersten Start mit der Ka7 auf dem Gelände unseres heutigen Flugplatzes, also vor 50 Jahren. Man kann Hermann Stollenwerk und Gerd Langen als die Väter des Flugplatzes in Bergstein bezeichnen.

Im Jahre 1972 erhielten wir die Genehmigung zum Anlegen und

zum Betrieb eines Segelflugplatzes in Hürtgenwald-Bergstein. Mit Unterstützung der Gemeinde Hürtgenwald, der Stadt und des Kreises Düren sowie der Landesregierung in Düsseldorf konnten unsere Mitglieder mit viel Eigenleistung eine Flugzeughalle mit Tower und Tankanlage im Jahre 1982 in Bergstein errichten. Ein Objekt im Wert von immerhin 350.000 DM. Nun hatte der Verein zum ersten Mal eine eigene Heimat und das Wandern von Flugplatz zu Flugplatz hatte endlich ein Ende.

In den folgenden Jahren entwickelte sich der Verein stetig. Durch eine Flurbereinigung konnten die zwischenzeitlich erworbenen Grundstücke zusammengelegt werden. Heute sind die Flugzeughalle, der Tower und das Fluggelände komplett in Vereinsbesitz. Im Jahr 2005 erfolgte wegen der geografischen Lage die Umbenennung des Vereins in Luftsportverein Düren-Hürtgenwald e. V. Aktuell hat der LSV Düren 52 Mitglieder, davon zwölf in der Ausbildung. Es stehen fünf vereinseigene Segelflugzeuge zur Verfügung. Der LSV kooperiert mit dem Luftsportverein Aachen, der Segelfluggruppe Nordstern und der Flugwissenschaftlichen Vereinigung, die am Flugplatz EDKA in Aachen-Merzbrück beheimatet sind. Alle Mitglieder der kooperierenden Vereine können zu gleichen Bedingungen die Flugzeuge der jeweils anderen Vereine nutzen. In Aachen wird in erster Linie Flugzeugschlepp durchgeführt, in Bergstein ausschließlich Windenstart (bis auf wenige F-Schlepps mit Sondergenehmigung in den Flugwochen). Unsere letzte große finanzielle Anstrengung war der Bau unserer neuen Doppeltrommel-Winde, die wir in Eigenbau 2018 für den Flugbetrieb in Betrieb nehmen konnten. Die Planung und die konstruktive Umsetzung lag in Händen unseres viel zu früh verstorbenen Mitgliedes Dieter Wimberger. Da unser Platz „Düren-Hürtgenwald“ im Naturpark Nordeifel liegt, hat man von hier aus auch gute Möglichkeiten, die nähere Umgebung nicht nur aus der Luft, sondern auch zu Fuß zu erkunden. Die Rurtalsperre, das Hohe Venn, Nideggen oder Monschau sind in wenigen Minuten mit dem Auto zu erreichen. Über einen Besuch von euch würden wir uns freuen.

Mehr Informationen auf unserer Homepage www.lsvdueren.de

Text, Fotos: Bernd Jäger

60 Jahre Mitglied im LSV Düren-Hürtgenwald e. V.

Unser Ehrenmitglied Gerd Langen ist seit dem 01.04.1961 im LSV-Düren Mitglied. In dieser Zeit hat er über 40 Jahre als Fluglehrer, 14 Jahre als Schriftführer und 12 Jahre als 1. Vorsitzender die Geschicke des Vereins wesentlich geprägt und gestaltet. Besondere Verdienste hat er sich bei der Zulassung unseres Flugplatzes in Bergstein und danach beim Bau unserer Flugzeughalle erworben.

Er hat in seiner Zeit als Fluglehrer vielen Jugendlichen das Fliegen beigebracht. Aber auch in der eigenen Familie hat er für fliegerischen Nachwuchs gesorgt. Seine Ehefrau Trude, die Tochter Irene, der Schwiegersohn Lothar und der Enkel Joscha sind von ihm infiziert worden und haben alle den PPL in der Tasche. Das muss man erst mal nachmachen!

Gerd hat sich vor zwei Jahren vom aktiven Vereinsleben zurückgezogen. Die Mitglieder des Vereins wünschen ihm alles Gute und noch viele schöne Jahre im Kreise seiner Familie.

Text: Bernd Jäger Luftsportverein Düren-Hürtgenwald e. V.



Gerds liebster Arbeitsplatz

70 Jahre Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e. V.

70 Jahre Fliegerclub Gladbeck u. Kirchhellen e. V.

Segelflugzeuge

SG 38 1952-1955	Doppelraab 1957-1961	Ka 7 D-5153 1961-1998	Ka 8 D-5259 1963-1998	Ka 8 D-5435 1965-1978	Ka 6 CR D-5654 1959-1979	LS1-C D-1054 1972-1982
--------------------	-------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	-----------------------------	---------------------------

Cobra 15 D-0929 1973-1987 Mistral C D-4931 1981-1988 Twin-Astir D-7810 1979-1983 ASK 21 D-3866 1983- Astir CS D-7386 1981-1990 Astir CS D-7292 1990-1991 Astir CS D-6978 1992-2003 LS4a D-5004 1988-

LS4a D-1494 1990 - DUO Discus D-6104 2004-2016 DUO Discus XLT D-KX6D 2017 -

Motorflugzeuge

Piper Pa18 Super Cub D-EFCG 1964-1980	Scheibe SF 25 C D-KNAV 1998-2001	Scheibe SF 25 C D-KBUE 2001 -
---	--	-------------------------------------

Seilwinden

SW-5123 1959-1996	SW-003 1996-2016	SW-144 2016-
-------------------	------------------	--------------

17.07.2021 Vero & Johannes Wackmayer

Die Entwicklung des Flugzeugparks des Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e. V.

Der Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e. V. ist am 17.07.2021 70 Jahre alt geworden. „Wir feiern einen Geburtstag, den nicht viele Vereine feiern können!“, verkündete Klaus Berger (1. Vorsitzender des Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen) stolz gegenüber allen Mitgliedern. Der tatsächliche Ursprung liegt allerdings noch deutlich weiter zurück. Bereits im November 1930 (vor 91 Jahren!) wurde die „Flugsportvereinigung Gladbeck in der Vestischen Luftfahrtvereinigung“ ins Leben gerufen. Geflogen wurde damals noch nicht in der Schwarzen Heide, sondern am Flugplatz Borkenberge. Nach dem Krieg fanden sich die Se-

gelflieger Paul Sartor, Hans Kissenbeck und Karl Katzner aus Gladbeck zusammen und gründeten am 17.07.1951 den „Fliegerclub Gladbeck“, welcher einige Jahre später in „Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e. V.“ umbenannt wurde. Am 08.12.1951 trat der Verein dem Deutschen Aeroclub (DAeC) bei. Geflogen wurde in den ersten Jahren am Flugplatz Essen-Mülheim mit einem selbst gebauten Schulgleiter SG 38. Die Baukosten betragen damals 347,70 DM. Erst Mitte 1959 wurde der Flugbetrieb in der Schwarzen Heide (EDLD) aufgenommen. Mit Solidarität, Muskelkraft und eisernem Willen hat sich der

Verein zusammengefunden und den Gemeinschaftsgedanken des Flugsports vorangebracht. Anfangs noch mit bescheidenen Mitteln – aber nach und nach wurden immer mehr und bessere Fluggeräte angeschafft. Der Flugzeugpark wurde kontinuierlich aufgestockt und eine Doppeltrommelwinde sowie eine Schleppmaschine wurden angeschafft. Mit dieser hervorragenden Infrastruktur war man bestens ausgerüstet, um die Ausbildungsquote zu erhöhen.

Heute verfügt der Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen über vier Segelflugzeuge. Für die Ausbildung werden eine ASK21 und eine LS4 eingesetzt. Für Leistungs- und Überlandflüge stehen den Piloten eine LS4neo sowie ein Duo Discus XLT zur Verfügung. Komplettiert wird der Flugzeugpark mit einem Motorsegler SF25C, der sowohl für die Ausbildung LAPL(A) als auch PPL(A) genutzt wird.

Gefeiert wurde der 70. Geburtstag am 11.09.2021 im Rahmen der Veranstaltung „Flying for Friends“.



Der 2017 angeschaffte Hochleistungsdoppelsitzer Duo Discus XLT

Weitere Informationen zum „Fliegerclub Gladbeck und Kirchhellen e. V.“: www.fcgk.de.

Kinderhospiz Regenbogenland LSV Goch macht Rundflüge für Geschwisterkinder



In der Halle: Organisator Stephan Becks erläutert, was man alles auf einem Flugplatz beachten muss und welche Rundflüge auf die Kinder zukommen

Das Kinderhospiz Regenbogenland in Düsseldorf betreut kranke Kinder, deren Lebenszeit begrenzt ist. Für deren Geschwister bot der Luftsportverein Goch bereits zum achten Mal einen Rundflug-nachmittag an – in Absprache mit dem Ordnungsamt Goch und natürlich gemäß den Corona-Regeln.

Alle Kinder, Betreuer, Helfer und Piloten mussten, auch wenn geimpft, einen aktuellen Corona-Test vorlegen. Ein Team des Hospizes Kevelaer-Wetten testete vor Ort die Helfer und Piloten des LSV Goch sowie ein Team von RTL West. Von 15 angemeldeten Kindern hatte ein Kind abgesagt und eine Familie mit drei Kindern musste wegen eines positiven Corona-Tests ebenfalls kurzfristig absagen. Glücklicherweise hielt sich das Wetter an die Vorhersagen des Deutschen Wetterdienstes: Pünktlich kurz vor 13 Uhr riss der hochnebelverhangene Himmel auf und die Sonne erschien. Nach der Begrüßung der Kinder und der Erläuterung von Verhaltensweisen auf dem Fluggelände wurden die elf anwesenden Kinder sofort mit einem Hubschrauber EC 120 zu ihrem ersten Rundflug des Tages in die Luft befördert. Herzlichen Dank hiermit an die Bezirksregierung Düsseldorf,



Pioneer 200, D-MUHB: Pilot Johannes Hetjens erklärt den umstehenden Kindern, wie man ein Flugzeug steuert und welche Teile sich dabei bewegen

die kurzfristig die ansonsten auf zwei Starts und Landungen pro Tag begrenzten Hubschrauberrundflüge für alle Kinder ermöglichte. Bereits nach dem ersten der drei Hubschrauberrundflüge begann der Stress für die Kinder. Kaum mit dem Hubschrauber gelandet wurden die Kinder auf die bereitstehenden Segelflugzeuge, Ultraleicht-Flugzeuge und das Motorflugzeug verteilt. Die Kinder hatten die Eindrücke eines soeben erlebten Rundflugs kaum verarbeitet, da ging es schon zum nächsten Flug in einer anderen Flugsportart. In den Genuss aller angebotenen Rundflugarten kamen mit Ausnahme eines kleinen Zwillingspaars alle elf Kinder. Die beiden Zwillinge waren einfach zu klein, um ihnen einen Fallschirm beim Segelfliegen anzulegen. Die Reißleine hätten sie sicherlich auch nicht ziehen können. Als Ersatz wurde ihnen ein weiterer Motorrundflug angeboten, was auch eines der beiden Mädchen gerne annahm. Zeit um den zahlreich gespendeten Kuchen zu genießen hatten die Kinder kaum. Falls sie doch einmal eine kurze Pause hatten, konnten sie sich am von Jugendlichen des LSV selbst gebauten Flugsimulator oder mit den Spielen des von der Gemeinde Weeze kostenlos zur Verfügung gestellten Spielmobils die Zeit vertreiben. Zum Schluss erhielt



DR-400, D-EKYF: Die von einem Club-Piloten gecharterte Vereinsmaschine mit drei Kindern auf dem Weg zum nächsten Start



Der private Hubschrauber mit vier Kindern an Bord kurz vor der Landung. EC-120, D-KHLE war für die Kinder das Highlight des Tages

ten alle Kinder noch eine Fliegerkappe, Schlüsselanhänger und ein kleines Plastikflugzeug geschenkt. Die Resonanz der Kinder war überwältigend. Aussagen wie „Ich würde am liebsten sofort noch mal alles fliegen“ oder „Das war der schönste Nachmittag, den ich je erlebt habe“ waren für alle Beteiligten die Bestätigung, alles richtig gemacht zu haben. Ein Pilot, der zum ersten Mal bei der Veranstaltung Kinder geflogen hat, versprach sofort seine

Teilnahme am nächsten Geschwisterkinder-Rundflugnachmittag – wie immer am ersten Samstag im September. Allen Piloten und Helfern des LSV Goch, aber auch den Betreuern des Kinderhospizes Regenbogenland, ging bei den glücklich strahlenden Augen der Kinder das Herz auf.

Text: Stephan Becks

Fotos: Amelie Kroll

Ben Fest

Ein Interview mit dem ersten Weltmeister eines eSport-Wettbewerbs im Segelflug

Der virtuelle Sailplane Grand Prix wurde zeitgleich mit dem 10. FAI Sailplane Grand Prix World Final X vom 5. bis 11. September in Saint-Auban, Frankreich ausgetragen. Insgesamt nahmen 20 virtuelle Piloten aus 20 Ländern teil. Veranstaltet und organisiert wurde der Wettbewerb von der FAI, FAI Sailplane Grand Prix, FFVP und dem Condor Team.

Ben Fest, LSG Erbslöh Langenfeld e. V.
Beruf: Volontariat zum Aufnahmeleiter bei der Ausbildungsgemeinschaft für Medienberufe (Öffentlich-rechtlich, Fernsehen und Hörfunk). Vorher: Studium Bachelor of Engineering Medientechnik an der Hochschule Düsseldorf

Fliegerischer Lebenslauf, Lizenz: SPL seit 26.10.2018



Seit wann fliegst Du?

Als Kind habe ich Leichtathletik gemacht. Direkt neben dem Auestadion in Wesel ist der Flugplatz, sodass ich den Segelfliegern beim Starten zugucken konnte. Mit einer Sondergenehmigung konnte ich im Alter von 13 ½ Jahren anfangen. Ich fliege seit dem 22.08.2009, damals noch bei den LSF Wesel Rheinhausen. Die Fliegerei war zwar nicht das Hobby meiner Eltern, aber sie haben mich immer unterstützt und auch viel Zeit auf oder nahe bei Flugplätzen verbracht.

Seit wann bist Du virtueller Segelflieger?

Da man auch schon jünger mit dem virtuellen Fliegen beginnen darf, legte ich damit schon 2008 los, als ich das erste Mal von Condor hörte. In einem kleinen Laden in Wesel bestellte ich mir damals die Condor 1 CD-Version. Ich hatte zu der Zeit schon andere Flugsimulatoren gespielt (Microsoft Flight Simulator 2004) und bin dann im Internet auf Condor gestoßen.



- 1: Ben Fest im Discus der LSG Erbslöh-Langenfeld e. V. beim Überlandflug. Foto: Privatbestand
- 2: Ben Fest World Champion. Foto: FAI Sailplane Grand Prix
- 3: Das Design des deutschen Ventus 3 beim ersten virtuellen SGP in Saint-Auban. Foto: FAI Sailplane Grand Prix

Benötigt virtuelles Segelfliegen auch Training?

Auf jeden Fall. Einfach so mitfliegen funktioniert auch, aber man entwickelt sich erst von Flug zu Flug weiter. Im Condor geht es nicht so sehr um Sicherheitsaspekte, was ich schade finde. Hier ist jeder selbst für sich verantwortlich, wie ernst er mit seinem „virtuellen Leben“ und Fliegen umgeht. Und natürlich muss man keine Startunterbrechungen üben oder Trudeln. Beim Training im Condor geht es vielmehr darum, die virtuelle Umgebung zu verstehen. Wie ist die Thermik aufgebaut? Wie funktioniert der Hangwind oder die Welle im Condor? Wo steigt es am besten sowohl in der Thermik als auch am Hang? Wie kann ich am besten in die Thermik einsteigen und die Thermik verlassen? Wie schnell fliege ich wann?

Was war das Besondere an diesem Wettbewerb?

Es war das erste Mal, dass ein Condor-Wettbewerb von einer „offiziellen Stelle“ ausgerichtet bzw. unterstützt wurde. Hinzu kam, dass wir die echten Tagesaufgaben des Sailplane Grand Prix X im Condor nachgeflogen sind. Dabei wurde versucht, das Wetter so realistisch wie möglich einzustellen. Am ersten Renntag hatten wir sogar fast genau die gleichen Durchschnittsgeschwindigkeiten wie beim echten Wettbewerb. Hier wäre es mal interessant die IGC-Dateien zu vergleichen und Unterschiede festzustellen.

Was waren die Herausforderungen?

Das wohl Schwierigste für uns Condor-Piloten war die Regel, dass maximal 170 km/h Ground Speed beim Überqueren der Startlinie erlaubt waren. Da wir im Condor oft schneller als 170 km/h vorfliegen, sind wir es von den klassischen Wettbewerben nicht gewohnt eine bestimmte Geschwindigkeit einzuhalten. Normalerweise starten wir mit Vne am besten einen Meter un-

terhalb der Abflughöhe. Da gab es einige Penalties für einige Piloten inklusive mir. Zudem war das „schlechte“ Wetter eine Herausforderung. Man ist es im Condor nicht gewohnt langsam zu fliegen. Durchschnittsgeschwindigkeiten unter 120 km/h sind sehr selten in der 18m-Klasse im Condor. Die schlechte Thermik einiger Tage zu finden und die Energie der Hänge zu nutzen fiel mir zum Teil schwer. Auch einzuschätzen welches Risiko man noch eingehen möchte. Würde man das noch in echt machen? Ich habe versucht so zu fliegen, dass ich all meine Entscheidungen auch in echt vertreten könnte. Und bis auf einmal ist das auch gelungen. Den Sprung ins Blaue am vierten Renntag hätte ich in echt so nicht gemacht. Zudem war es schwierig sich auf die verschiedensten Flugstile der anderen einzustellen. Es gibt den ein oder anderen, der gerne zu viel Risiko geht, es gibt welche, die sich ums Hinterherfliegen kümmern und es gibt andere, die ihren Weg fliegen und ihrem Plan folgen.

Macht das virtuelle Fliegen dem Fliegen Konkurrenz?

Ich würde auf keinen Fall sagen Konkurrenz. Eher bietet es neue Möglichkeiten, Dinge auszuprobieren, Gegenden zu erkunden, verschiedene Flugzeugmuster zu fliegen und „gut über den Winter zu kommen“. Ich bin davon überzeugt, dass jeder Condor-Pilot, wenn er dafür Zeit und die nötigen Mittel und Voraussetzungen mitbringt, auf jeden Fall auch in echt fliegen würde. Vice versa kann jeder Luftsport-Interessierte mit der nötigen Geduld seinen Winter mit Condor verbringen, um die Fluglust zu stillen.

**Das Interview führte Daniela Blobel.
Hier sind einige ausgewählte Fragen aufgeführt.
Das vollständige Interview finden Sie auf www.aeroclub-nrw.de**



NRW AKTIV

11.5. – 12.09.2021

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

Ausbildung

23.6.2021 Matthias Podworny, Hermann-J. Hante, sowie Carsten Koppseker und Achim Richter von der Segelflugschule Oerlinghausen sind zu Abstimmungsgesprächen bei der Bezirksregierung Münster. Im Anschluss fand die Verabschiedung von Bernhard Uhr statt, welcher in den Ruhestand verabschiedet wurde.

24.6.2021 Matthias Podworny und Achim Richter von der Segelflugschule Oerlinghausen besprechen das weitere Vorgehen der ATO in Oerlinghausen ab.

27.6.2021 Matthias Podworny, Hermann Hante und Volker Engelmann besprechen in einer Telefonkonferenz den ersten FI(A) Lehrgang ab.

28.6.2021 Matthias Podworny und Boris Langanke besprechen den Einsatz der Simulatoren und das weitere Vorgehen.

14.8.2021 Matthias Podworny besucht den UL-Infotag am Flugplatz Schmallenberg.

16.8.2021 Matthias Podworny und Hermann Hante besprechen die ATO-NRW Ausbildungsnews 07/2021.

19.8.2021 Matthias Podworny und Hermann Hante führen Abstimmungsgespräche bezüglich ATO.

24.8.2021 Matthias Podworny und Hermann Hante besprechen die neuen Ausbildungsinhalte „Trainings-Manual-Segelflug“ SFCL und passen das Ausbildungshandbuch an.

26.8.2021 Matthias Podworny und Volker Engelmann besprechen den neuen FI(A)/CRI(A) Lehrgang 2022.

27.8.2021 Matthias Podworny besucht den Motorflieger- und Ultraleichtfliegertag in Brilon.

30.8.2021 Matthias Podworny und Hermann Hante führen Abstimmungsgespräche bezüglich ATO-NRW und Ausbildungsnews.

Frauen im Luftsport

11.5.2021 Sybille Krummacher und Daniela Blobel besprechen per Videokonferenz Themen des Gender-Ausschusses.

9.6.2021 11. Sitzung des Genderausschusses in diesem Jahr unter Leitung von Sybille Krummacher.

17.6.2021 Sybille Krummacher und Daniela Blobel besprechen per Videokonferenz Themen des Gender-Ausschusses.

22.6.2021 Sybille Krummacher und Daniela Blobel besprechen per Videokonferenz Themen des Gender-Ausschusses.

14.7.2021 12. Sitzung des Genderausschusses unter Leitung von Sybille Krummacher.

6.9.2021 Sybille Krummacher und Nina Int-Veen nehmen teil an Video-Besprechung zur Dekadenstrategie 2022/2027/2032 des LSB-Handlungsfelds 11 „Gleichberechtigte Teilhabe verwirklichen“.

Kommunikation und Marketing

25.5., 29.6., 27.7., 31.8.2021 Virtuelles Lean Coffee PR

31.5., 28.6., 2.8.2021 PR-Austausch zur Initiative „Wir bleiben EDLE“. Christian Schäfer, Constantin Budny und Daniela Blobel tauschen sich aus und besprechen mögliche weitere Synergien.

21.5., 24.6.2021 Ressortbesprechung Charly Lerch, Daniela Blobel

26.5., 16.7.2021 Redaktionskonferenzen Herausgeberverbände Luftsportmagazin. Für NRW hat Daniela Blobel teilgenommen.

5.8.2021 An der LSB-Sitzung zur Dekadenstrategie im Handlungsfeld 11, teilgenommen hat Daniela Blobel.

Luftsportjugend NRW und NRW bewegt seine KINDER!

17.5.2021 Seminar Jugendgerechte Kommunikation – Social Media & Co. Janina Nentwig hat daran teilgenommen.

31.5.2021 Meeting „Wir bleiben Flughafen“. Nina Int-Veen & Janina Nentwig haben daran teilgenommen.

7.6.2021 Fachkräftetreffen „NRW bsK!“ der Fachverbände. Janina Nentwig hat daran teilgenommen.

11. bis 13.6.2021 SG38-Fliegen auf der Wasserkuppe. Felix Winter und Nina Int-Veen waren als Betreuer mit dabei.

15.6.2021 Planungstreffen AIRLEB-NIS. Die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen der LSJ haben daran teilgenommen.

21.6.2021 Planungstreffen Jugendvergleichsfliegen. Die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen der LSJ haben daran teilgenommen.

28.7.2021 Meeting „Wir bleiben Flughafen“. Nina Int-Veen und Janina Nentwig haben daran teilgenommen.

5.8.2021 Dekadenstrategie 2022/2027/2032: Sport für alle Geschlechter im Handlungsfeld 11 verwirklichen. Janina Nentwig hat daran teilgenommen.



→

17.8.2021 Planungstreffen Jugendvergleichsfliegen. Die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen der LSJ haben daran teilgenommen.

24. und 25.8.2021 Prävention sexualisierter Gewalt: Berater:innen-Schulung. Nina Int-Veen hat an der Schulung teilgenommen.

30.8.2021 Planungstreffen Jugendvergleichsfliegen. Die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen der LSJ haben daran teilgenommen.

30.8.2021 Web-Konferenz der AG Natursport. Janina Nentwig hat daran teilgenommen.

3. bis 5.9.2021 Jugendvergleichsfliegen NRW 2021

Präsidium/Geschäftsleitung

27.5.2021 Onlinesitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

10.6.2021 Onlinesitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

11.6.2021 Boris Langanke nimmt teil an der Sitzung der Ständigen Konferenzen der Bünde und Verbände.

26.6.2021 Onlinesitzung des Präsidiums

28.6.2021 Boris Langanke nimmt teil an der LSB-Veranstaltung Grundsätze guter Verbandsführung.

23.7.-25.7.2021 Internationaler Deutschland Cup im Zielspringen, Tamera Neumann war vor Ort.

19.8.2021 Onlinesitzung des Geschäftsführenden Präsidiums

2.9.2021 Matthias Podworny und Boris Langanke besprechen verschiedene Themen aus dem Bereich der Geschäftsstelle.

12.9.2021 Mülheim: Verbandstag NRW 2021. Präsidiumsmitglieder und Mitarbeiter:innen der Geschäftsstelle waren geschlossen vor Ort. Ebenso teilgenommen haben die an diesem Tag gewählten neuen Vizepräsidenten Henning Blomeyer und Jan Frese.

Segelflug

19.5.2021 Thomas Kurz, Sigi Baumgartl, Teilnahme am Online-Seminar Safety Officer

1.6.2021 Sigi Baumgartl, Videokonferenz, Bundesausschuss Flugsicherheit

25.6.2021 Seko Videokonferenzen, Teilnehmende: Sigi Baumgartl, Thomas Kurz, Tobias Bieniek

26.6.2021 Sigi Baumgartl, Teilnahme an der Präsidiumssitzung

6.7.2021 Digitale Sitzung des Arbeitskreises DMST

7.7.2021 Sigi Baumgartl, Viko Bundesausschuss Flugsicherheit

8.7.2021 Seko Videokonferenzen, Teilnehmende: Sigi Baumgartl, Thomas Kurz, Tobias Bieniek

20.7.2021 Einweisung in VotesUp

30.7.2021 Thomas Kurz, Sigi Baumgartl, Teilnahme am Online-Seminar Safety-Officer

3.8.2021 Sigi Baumgartl, Viko, Bundesausschuss Flugsicherheit

6.8.2021 Sigi Baumgartl, Viko, Bundesausschuss Flugsicherheit, Arbeitsgruppe Windenstart

23.8.2021 Sigi Baumgartl, Daniela Blobel, Einweisung Homepage

24.8.2021 Seko Videokonferenzen, Teilnehmende: Sigi Baumgartl, Thomas Kurz, Tobias Bieniek

31.8.2021 Thomas Kurz, Sigi Baumgartl, Teilnahme am Online-Seminar Safety Officer

1.9.2021 Sigi Baumgartl, Viko, Bundesausschuss Flugsicherheit

3.9.2021 Sigi Baumgartl, Viko, Bundesausschuss Flugsicherheit, Arbeitsgruppe Windenstart

6.9.2021 Segelfliegertag NRW 2021, Online, Sigi Baumgartl, Thomas Kurz, Tobias Bieniek

12.9.2021 Sigi Baumgartl, Teilnahme Verbandstag AEROCLUB|NRW

Technischer Ausschuss

20.5., 24.6., 22.7.2021 Ausschusssitzungen unter Leitung des Vorsitzenden Walter Linden.

2.000 x 1.000 Euro Förderprogramm für das Engagement

Die Landesregierung NRW startet in diesem Jahr mit ersten Maßnahmen zur Umsetzung der Engagementstrategie. Hierzu gehört auch das neue Förderprogramm »2.000 x 1.000 Euro für das Engagement«, das im Jahr 2021 das Schwerpunktthema »Gemeinschaft gestalten – engagierte Nachbarschaft leben« hat. Bewerbungen sind seit dem 1. Oktober 2021 möglich, **Bewerbungsschluss ist 1. November 2021.**

<https://www.engagiert-in-nrw.de/foerderprogramm-2000-x-1000-euro-fuer-das-engagement>



Text, Bild: Land NRW

Eure Ansprechpartner:innen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Luftsportjugend NRW

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

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

Luftsportschule des Verbandes

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

Impressum

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

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

Redaktionsleitung
Daniela Blobel
redaktion@aeroclub-nrw.de

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

Ausbildung Matthias Podworny,
matthias.podworny@t-online.de
Ballonsport Wilhelm Eimers,
Benjamin Eimers, ballon@ballon.org
D-Kader Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Fallschirmsport Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Förderverein für Leistungssegelflug
NRW e. V. info@foerderevereinrw.de
Fragen der Gleichstellung
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Interdisziplinäre Fachbeiträge
Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend Laura Blega,
laura@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug Evelyn Höfs,
wue.hoefs@t-online.de

Motorflug, Ultraleichtflug
Volker Engelmann, Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Technik Jan Frederik Frese,
frese@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

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

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

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

Fliegendes weibliches Netzwerk

Pilotinnen-Treffen in Oerlinghausen und Bielefeld



1: Am Flugplatz Oerlinghausen - links Heike Käferle, Präsidentin, rechts daneben Helga Strack, Organisatorin
 2: Abendveranstaltung vor der Kulisse schöner Oldtimerfahrzeuge im Lenkwerk
 Quelle: VDP

Bielefeld gibt es wirklich. Um alle Zweifel zu zerstreuen (vgl. die Bielefeld-Verschwörung), fand die Jahreshauptversammlung 2021 in der 800 Jahre alten Universitäts- und Leineweber-Stadt am Teutoburger Wald statt. Die Veranstaltung startete Freitag zunächst auf dem traditionsreichen Flugplatz Oerlinghausen.

Zum 53. Mal trafen sich die Fliegerinnen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen zu ihrer Jahreshauptversammlung. Über 50 Teilnehmerinnen waren angemeldet. Nach der Begrüßung am Platz durch die Präsidentin der Vereinigung, Heike Käferle, den Bürgermeister Oerlinghausens sowie den Geschäftsführer des Flugplatzes ging es weiter nach Bielefeld. Die Sparrenburg stand als erstes kulturelles Highlight zur Besichtigung an.

Die JHV am Samstag fand im Lenkwerk, vor der Kulisse herrlicher alter Automobile statt, gefolgt von einer Besichtigungstour durch die Stadt. Am Abend feierten die Fliegerinnen ein ausgelassenes Fest. Musikalisch untermalte die junge VDP-Helikopterpilotin und Saxophonspielerin Lena Maier den Aufenthalt im Lenkwerk.

Als Ehrengast besuchte Stefan Klett gemeinsam mit seiner Frau Anja die Pilotinnen. Der sympathische, fliegerisch aktive Präsident des Deutschen Aero Clubs und des Landessportbundes NRW unterstrich in seiner Rede, dass ihm die Förderung von Mädchen und Frauen im Luftsport sehr am Herzen liege. Die VDP ist Mitglied im DAeC. Gemeinsam will man sich auch in Zukunft intensiv weiter für die Frauenförderung engagieren. Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) versteht sich als ein fliegendes Netzwerk und beherbergt mit ihren rund 250 Pilotinnen sämtliche Sparten der Luftfahrt: Motor-, Segel-, Hubschrauber- und Ultraleichtflug sowie Ballonfahrerinnen. Die Erlöse der diesjährigen Fliegerinnen-Tombola und Auktion kommen im Übrigen nicht nur der Nachwuchsförderung junger Pilotinnen zugute, sondern auch den Opfern der Hochwasserkatastrophe. Am Sonntag rundeten Flüge über die Sparrenburg, die liebliche Landschaft Westfalens und den Teutoburger Wald sowie die Chance, den Segelflug zu erschnuppern, das Wochenende ab. Organisiert wurde das Treffen in diesem Jahr von der Pilotin Helga Strack. Im nächsten Jahr ist die Jahreshauptversammlung in Leipzig geplant. „Die Liebe und Leidenschaft zu unserem Hobby bringt viele wunderbare und interessante – junge wie ältere – Frauen zusammen, die als Pilotinnen gerne den Logenplatz am Himmel auch mit interessierten Fußgängerinnen teilen“, so die Sprecherin der Vereinigung, Ruth Haliti. „Bei Interesse einfach mal auf unsere Webseite schauen und Kontakt aufnehmen. Für die Fliegerei ist frau nie zu alt.“

Als weibliche Flieger in den männerdominierten Vereinen noch nicht sehr gern gesehen waren, wurde die VDP am 06. April 1968 von neun deutschen Pilotinnen gegründet. Darunter so berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn oder Hanna Reitsch. Heute muss frau im Besitz einer gültigen Fluglizenz oder in Ausbildung zur selbigen sein und kann so Mitglied werden. Die Pilotinnen der VDP stehen auch mit den vielen europäischen Pilotinnen in engem Austausch. Jedes Jahr findet in einem europäischen Land ein Jahrestreffen der FEWP (Federation of European Women Pilots, www.FEWP.info) auf dem Programm.

Zielsetzung der VDP war und ist es:
 Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie sichere, adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen.

Im Netz: www.pilotinnen.de (VDP)
 Vereinigung Deutscher Pilotinnen – VDP Pressesprecherin: Ruth Haliti – 0172-5308999
Per @: VdP.pilotin.haliti@gmail.com oder presse@pilotinnen.de
Für weitere Informationen: www.pilotinnen.de www.fewp.info

A1 Schwatzer Düvel 1920-29

Der Schwatzer Düvel war das erste Flugzeug, das mit einem Gummiel gestartet wurde.

Konstrukteur:	Wolfgang Klemperer
Hersteller:	Akaflieg Aachen
Erstflug:	1920
Exemplare:	1
Rüstmass:	62kg

J4 AS 33 2010-20

Spannweite:	18,0m
Flügelfläche:	10,0m²
Gleitzahl:	55

Quartett

100 Jahre Segelflugzeuge
 Von 1920 bis 2020

www.pureplanes.de

Ingrid Blechers besonderes Jubiläum: Erster Alleinflug vor 60 Jahren

Erster Alleinflug vor 60 Jahren, so steht es in Ingrid Blechers sportlichem Lebenslauf. Das war 1961 auf dem Flugplatz Eisernhardt bei Siegen im jugendlichen Alter von 16 Jahren. Da habe ich leider noch überhaupt nicht ans Segelfliegen gedacht. Ich sah Ingrid zum ersten Mal auf dem Flugplatz Fayence im Frühjahr 1973. Ingrid war mit einem Kestrel am Start und war schon bekannt als erfahrene engagierte Segelflugpilotin, souverän und selbstbewusst. Sie erzählte mir, dass 1975 in Kassel-Calden bei der Deutschen Segelflugmeisterschaft der Clubklasse erstmalig ein Frauen-Segelflugwettbewerb integriert werden soll und ob ich nicht Lust hätte, daran teilzunehmen. Das war der Auslöser für eine andauernde Begeisterung für das Segelfliegen unter Wettbewerbsbedingungen. Danke Ingrid!

Ingrid war schon frühzeitig eine emsige Netzwerkerin. Sie hatte gute Kontakte zu Fred Weinholtz. Zusammen setzten sie Ziele, wie die Segelfliegerinnen in der damaligen Bundesrepublik Deutschland für die Wettbewerbsfliegerei motiviert, besser gefördert, wettbewerbserfahrener werden könnten. Internationale Frauenwettbewerbe wurden etabliert als Vorläufer von FAI-sanktionierten Europa- und Weltmeisterschaften der Frauen. Ingrid war von Anfang an dabei und konnte sich ein Urteil bilden, was zu tun ist, um den Anschluss an das Niveau der osteuropäischen Segelfliegerinnen im Wettbewerb zu erreichen oder mit mehr Selbstvertrauen bei Deutschen Segelflugmeisterschaften anzutreten.

So lud sie 1975 zum Segelfliegerinnen-Treffen auf dem Flugplatz Siegerland zum ersten „Hexentreffen“ ein. Segelfliegerinnen aus Nord und Süd der Bundesrepublik, sogar Pilotinnen aus Belgien reisten an, einige trugen die Gold C mit 3 Diamanten! Es war ein beeindruckendes Treffen mit reger Diskussion über Maßnahmen und Einflussnahme im DAeC für den Werdegang „Frauen im Luftsport“. Nach über 40 Jahren haben die Treffen der Luftsportlerinnen sogar an Bedeutung und Interesse zugenommen und sind fester Bestandteil im Terminkalender. Informationsaustausch unter den Segelfliegerinnen, Kommunikation, Tipps und Anregungen, interessante Vorträge aus allen Bereichen des Luftsports und der Luftfahrt sind das Markenzeichen der Veranstaltung.

Ingrid hat maßgeblich dazu beigetragen, dass in den 70er Jahren eine erfolgsversprechende Strategie entwickelt wurde, Segelfliegerinnen zu ermuntern, sich Wettbewerben zu stellen, auch selbstbewusst gegen die starke männliche Konkurrenz anzutreten. Dazu gehörten auch die Schaffung eines Frauen-Kaders und die Einbeziehung der Spitzenpilotinnen in das Förderkonzept des Deutschen Sportbundes. Ingrid war Vorbild und Macherin, treibende Kraft, die sich Gehör verschaffte bei den sportpolitischen Entscheidungsträgern des DAeC. So kennen wir seit Jahrzehnten unsere Ingrid, die sich immer wieder für Chancengleichheit im Segelflugsport der Frauen einsetzte und immer noch darüber wacht. Und das mit großem Erfolg!

Segelfliegerinnen kamen in den 70er – 80er Jahren nicht in den Genuss finanzieller Förderungen oder gar zu der Chance, ein Förderflugzeug des DAeC für ein Jahr kostenfrei fliegen zu dürfen. Das hat Ingrid durch großzügige Spenden aus eigener Tasche ge-



Ingrid Blecher
Foto: FH Aachen (C. Hertz)



Ingrid auf einem VDP-Treffen
um 1970

ändert. Die Siegerin der DMSt (Frauenwertung) erhielt den gleichen Geldpreis wie die männlichen Mitstreiter, die die allgemeine DMSt-Wertung anführten.

Mit der Gründung des AMF „Angelika Machinek Förderverein“, in dem Ingrid sogleich ins Präsidium einzog und das Finanzressort übernahm, wurde die Möglichkeit geschaffen, Förderflugzeuge zu kaufen. Die Siegerin der DMSt in der Frauenwertung hatte nun die gleiche Chance, ohne großen Kostenaufwand zu trainieren und Wettbewerbe zu fliegen. All die verschiedenen Maßnahmen trugen zur Leistungssteigerung bei. Das Ziel, auf hohem sportlichen Niveau Paroli bieten zu können, sei es bei allgemeinen Qualifikationswettbewerben oder bei Segelflug-Weltmeisterschaften der Frauen, wurde weitestgehend erreicht. Ingrids Engagement war eine Blaupause für andere Segelfliegerinnen, die in ihre Fußstapfen traten und in vielen Bereichen des Segelflugsports für Chancengleichheit eintraten, an Selbstständigkeit, Selbstvertrauen, auch Kampfgeist und Durchsetzungskraft appellierten und das auch vorlebten.

Wenn man glaubt, Ingrid kämpfte mit schierer Verbissenheit, der täuscht sich. Ihre Art zu helfen und Frauen im Sport zu unterstützen waren gute Argumente, die auch bei manchen Spitzenpiloten Anklang fanden. Die effiziente Netzwerkerin hatte viele mit ins Boot geholt. Man kann sie gar nicht alle nennen. In frühen Jahren waren es unter anderen Heinz Huth, Hans Zacher und der Europameister der Clubklasse Werner Müller. Unterstützung fanden wir bei vielen Nationalmannschaftspiloten. Sie haben sich als Trainer und Coaches zur Verfügung gestellt. Einfach großartig! Allerdings gab es auch Verteilungskämpfe, wenn es ums liebe Geld ging. Deshalb wollte man die Frauen-Segelflugmeisterschaften abschaffen und die Fördermittel allein der Nationalmannschaft für Weltmeisterschaften zugutekommen lassen. Die Segelfliegerinnen seien über viele Jahre gefördert worden, jetzt sei es an der Zeit, sich in gemischten Meisterschaften zu beweisen, so der Tenor. Ingrid hielt in den Gremien dagegen. Die Women World Gliding Championships sind in der IGC / FAI etabliert und die besten Pilotinnen der Welt fliegen um den Titel Frauensegelflug-Weltmeisterin. Auch dafür brauchen sie ein Budget, was Ingrid eisern verteidigt hat.

Eine kleine Anekdote am Rande möchte in Erinnerung bringen, was Ingrid so alles „drauf“ hatte. 1977 wurde der 3. Internationale



1



2



3



4



5

- 1+5: Ingrid in der ASK 21
- 2: „Deutschlands jüngste Gold-C-Pilotin Ingrid Blecher“ – Aus dem VDP-Fotoalbum
- 3: Auf der Wasserkuppe
- 4: Hexentreffen 2015 in Berlin - die Hexe wird immer an die nächste Veranstalterin weitergegeben

Frauen-Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen ausgetragen, parallel dazu der Deutsche Frauen-Segelflugwettbewerb. Ingrid flog erfolgreich in eine gute Platzierung. Der Veranstalter hatten sich ein lustiges Schlechthetterprogramm ausgedacht. Er stellte reichlich bunte Stoffe für eine Modenschau zur Verfügung. Alle waren emsig. Abends begann die Show. Die Mädels waren die tollsten Verkleidungskünstlerinnen. Aber eine fiel besonders aus dem Rahmen. Ingrid Blecher trippelte über den Laufsteg als femme fatale im Charleston-Look der goldenen 20er Jahre, tolles Kleid mit Fransen, lange Handschuhe im Audrey-Hepburn-Stil, dazu der langstielige Zigarettenhalter, den sie graziös in der Hand hielt. Blonde kurze (echte) Haare mit Stirnband und Perlenschmuck, was für ein Auftritt! Brausender Beifall!

Was uns natürlich mehr in Erinnerung bleibt, sind ihre erfolgreichen Flüge, ob Höhenrekorde oder ein Deutscher Klassenrekord, Teilnahme an deutschen und internationalen Wettbewerben. Wir sind dankbar für ihre Unterstützung und Stimme, wenn es in der Bundeskommission Segelflug des DAeC um sportpolitische Entscheidungen geht, die die Frauen betreffen. Selbstverständlich bleiben die sogenannten Hexentreffen für immer das Erbe Ingrid Blechers! Ingrid war aber auch erfolgreich im Berufsleben. Man schätzte sie als Vorstandsmitglied einer angesehenen Firma. Ebenso setzte sie ihr Wissen und Können als Kassenwart ein und tut es immer noch, genannt seien heute AMF und die Traditionsgemeinschaft Alte Adler.

Ingrid ist sehr früh in die Vereinigung Deutscher Pilotinnen ein-

getreten und hat die Mitgliedsnummer 26. Sie hat immer wieder für die VDP geworben. Es war und ist ihr ein aufrichtiges Anliegen, Frauen im Luftsport, in der Luftfahrt zu unterstützen, genau so, wie es die Vereinigung Deutscher Pilotinnen in ihren Statuten festgeschrieben hat. Liebe Ingrid, wir haben dir viel zu verdanken!

Gisela Weinreich – VDP Vereinigung Deutscher Pilotinnen e. V.
Artikel erscheint in den VDP Nachrichten 21/22

Zitat des Präsidenten des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann:

Ingrid hat mit ihrem Engagement und ihren fliegerischen Leistungen dem Luftsport in Deutschland eine besondere Note verliehen. Insbesondere am Stellenwert und Etablieren der Pilotinnen hat sie einen maßgeblichen Anteil. Auch im Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V. hatte sie sich unter anderem als Schatzmeisterin verdient gemacht. Ich hoffe und wünsche, dass Ingrid noch lange fliegerisch aktiv sein kann und dass sie weiterhin mit ihrer ehrenamtlichen Unterstützung für den Luftsport in Deutschland zur Verfügung steht. Vielen Dank.

Zitat der Präsidentin des AEROCLUB NRW e. V., Tamara Neumann:

„Ingrid hat mit ihren eigenen fliegerischen Leistungen und ihrem unermüdeten Einsatz in diversen Gremien vielen Frauen Mut gemacht und die Grundlage für zahlreiche weitere beeindruckende weibliche Fliegerkarrieren gelegt. Wir sind stolz, dass so eine erfolg- wie einflussreiche Karriere ihren Anfang in NRW genommen hat.“

*...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



Lom 61 Favorit siegte



Segelflugzeug-Oldtimertreffen in Strausberg

1

Ungeachtet des regenreichsten Sommers seit 1961 wagten die Strausberger Segelflieger Ende August die Austragung ihres traditionellen Kleinen Segelflugzeug-Oldtimertreffens. Als Gäste fanden sich auch viele ehemalige Segelflieger aus Altglietzen, Eisenhüttenstadt und Strausberg ein. Sie genossen den abwechslungsreichen Flugbetrieb mit historischen Segelflugzeugen und waren begeistert. Vielleicht finden einige von ihnen zu unserem schönen Sport zurück?

Als der erste morgendliche Böllerschuss zum Briefing aufrief, hatten immerhin 42 Gleit- und Segelflugzeuge ihre Teilnahme gemeldet. Dieser überraschend große Zuspruch – fast in Konkurrenz zur berühmten internationalen Vintage Glider Club Rally – erschreckte die Organisatoren um Livia und Sven Brandhorst von der Oldtimer-IG „Fliegende Sträube“. Aber ganz so viele Flugzeuge wurden es dann doch nicht, denn zehn Oldtimer-Besitzer reisten aus verschiedenen Gründen nicht an.

Acht der 32 mitgebrachten Flugzeuge wurden auch gar nicht aufgebaut. Doch gehörten deren Besitzer zu den 47 Piloten aus 26 Vereinen nebst vielen Helfern und Gästen, die auf dem hervorragend gemähten und damit wesentlich vergrößerten Start-, Vorflug- und Parkbereich der Segelflugbetriebsfläche erfolgreich ihren Flugbetrieb absolvierten.

Die 24 Gleit- und Segelflugzeuge starteten immerhin 74-mal an der Herkules IV oder der Drachenwinde sowie 42-mal im Flugzeugschlepp hinter der FK 9 Mark IV. Alexander Görnitz vom AK Hoyerswerda hatte die ursprünglich angesagte PZL-104 Wilga 35 und den doppelsitzigen Bocian zu Hause gelassen. Stattdes-



2

- 1: Der Phoebus C von Björn Suren und Volker Reye (SFS Oerlinghausen) landete vor den begeisterten Zuschauern ständig mit ausgefahrenem Bremsschirm; Foto: Horst Pattky
- 2: Der Doppelraab V von Hans Joachim Sommer (AC Hagen), Sieger des 22. und 23. KSO, startete mit seiner Seitenwandkupplung am Gabelseil; Foto Horst Pattk

sen brachte Alexander aber den SG 38 mit der Drachenwinde aus Nardt mit und das F-Schlepp-Aufkommen bewältigte die FK 9 gut allein.

Die vier Startarten der beiden im Jahre 1938 konstruierten Schulgleiter beeindruckten die Piloten und Zuschauer gleichermaßen. So ging es an der Drachenwinde und der Herkules IV hoch hinauf und die ganz Mutigen starteten im offenen Schulgleiter im Flugzeugschlepp bis fast auf 1000 m Höhe. Den Gleitflugwettbewerb am Gummiseil, der auch den „Gummihunden“ viel Spaß bereitete, bestritten 13 Piloten. Hier siegte Felix Quitschau mit neun Sekunden Flugzeit vor Udo Heidelberger mit acht Sekunden (beide FC



3

Strausberg) und Benjamin Präger mit sieben Sekunden (AC Pirna). Für den Concours d'Élegance, die Wahl des interessantesten Gleit- oder Segelflugzeugs, stellte Jury-Chef und Luftfahrt-Ingenieur Matthias Mählmann einen Katalog mit vielen harten Kriterien für das Bewerten der historischen Segelflugzeuge zusammen. Zugleich durfte jeder Pilot eine Stimme für das aus seiner Sicht interessanteste Segelflugzeug abgeben. Aber beide Entscheidungen endeten konform, denn einhellig siegte Sandro Rutz aus Zossen mit seiner Lom 61 Favorit (DM-2700). Dieser Hochleistungs-Einsitzer aus dem VEB Apparatebau Lommatzsch in der DDR war 1962 für seine beiden ersten 500 km-Dreiecksflüge unter Adolf Daumann in Europa berühmt geworden und hat nach seiner Restaurierung seinen erneuten Erstflug in diesem Jahr absolviert. Den zweiten Platz errang Bartłomiej Kot aus Wrocław auf seiner wunderschönen SZD-12 Mucha 100 (SP-1742), die auch andere Piloten des Treffens begeistert flogen. Bartłomiej war immerhin der erste polnische Teilnehmer in 24 Jahren KSO-Geschichte, obwohl sich die Organisatoren seit vielen Jahren um die Teilnahme von Oldtimer-Piloten aus unserem Nachbarland bemüht hatten – bis heute nur mit diesem einzigen Erfolg. Auf den dritten Platz gelangten Per Thorsten Kessler und Andrea Schönemeier aus Hannover auf Reinhard Cumulus IIF (D-6026), dessen Landeanflüge – weil das Flugzeug keine Luftbremsen besitzt – einige Zuschauer mit den Worten kommentierten: „Der slipt, bis der Arzt kommt!“ Aber alles ging gut. Weit vorn in der Gunst der Piloten landeten im Concours



4

3: Grunau Baby IIB von Rainer Schardt (LSG Fallersleben) im Landeanflug; Foto Horst Pattky
 4: Udo Heidelberger startet auf SG 38 am Gummiseil
 Foto: Horst Pattky

d'Élegance auch der Doppelraab V von Hans Joachim Sommer – dem Sieger der beiden Treffen zuvor – und die ebenso bestens restaurierte SZD-36A Cobra 15 (D-8300) von Jens Jordan aus Speyer. Die ex-DDR-2300 war die erste Cobra 15, die 1972 von der Gesellschaft für Sport und Technik (DDR) eingekauft worden war. Für die ursprünglich drei Cobra- und einen Jantar 2B-Piloten sowie für die Piloten anderer leistungsfähiger Segelflugzeuge hatte die Oldtimer-IG „Fliegende Sträube“ sogar eine Streckenwertung vorbereitet, aber das Wetter erlaubte dann doch keine Flüge über Land.

Den undankbaren Trostpreis für das Flugzeug in schlechtestem Zustand erhielt Oliver Rau von der Oldtimer-IG „Fliegende Sträube“. Er hat sich bereiterklärt, die Siebert Ka 6CR-Si (D-1613), die Thomas Schröder vom Verein historischer Flugzeuge Allersberg mitgebracht hatte, zur weiteren Pflege zu übernehmen.

Für das 25. Kleine Segelflugzeug-Oldtimertreffen vom 24. bis 28. August 2022 hat die Oldtimer-IG „Fliegende Sträube“ bereits den Flugplatz Schwarzheide, der gute Unterstell- und Flugbetriebsbedingungen bietet, ins Auge gefasst und erste Gespräche geführt.

Frank-Dieter Lemke (FC Strausberg, Akaflieg Dresden)



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

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



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

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

Prüfleistungen

- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



100 Jahre Segelflug in Hannover

Vierter Teil:

Fritz Papenmeyer



Fritz Papenmeyer mit dem „Greif“ beim Zugspitzflug

Fritz Papenmeyer wird am 12.06.1898 in Hameln geboren. Im Januar 1920 schreibt er sich an der TH Hannover für die „Abteilung Maschinen-Ingenieurwesen“ ein. Das Datum seines Eintritts in die AFH ist nicht belegt, er ist aber bereits auf einem Foto zu sehen, dass AFH und HVF bei der Winterschulung auf der Wasserkuppe 1923/1924 mit der H 7 zeigen. Die H 7 ist ein Doppeldecker-Schulflugzeug, dessen Halter der HVF ist.

Erst ab 1925 fliegt Papenmeyer durchgängig für die AFH, erstmals beim sogenannten Zugspitzflug bei Garmisch-Partenkirchen, als er mit dem „Greif“ bei der Landung in einen Bretterzaun gerät. Der „Greif“ wird daraufhin aufgegeben. Zuvor nimmt er am Alpen-

fliegen in Asagio teil, er fliegt den Darmstädter „Konsul“ und zusammen mit Martens auf dessen Doppelsitzer „Deutschland“. Im selben Jahr kann Papenmeyer beim Rhön-Wettbewerb 1924 die „Margarete“ der Akaflieg Darmstadt steuern. Dort ist er im Jahr darauf auch auf „Alter Dessauer“ beim Rhön-Wettbewerb erfolgreich. Ebenfalls 1925 fliegt er den „Phönix“ (H 8) in Rossitten. Dieses Flugzeug ist eine Weiterentwicklung des „Pelikan“ (H 6) und wiederum von der Hannoverschen Waggonfabrik (HAWA) gebaut. Der „Phönix“ soll insbesondere wissenschaftlichen Versuchen dienen. Prof. Pröll berichtet im Dezember 1924 auf der Tagung der Hannoverschen Hochschulgemeinschaft, dass „die wichtigsten flugtechnischen Ziffern (Geschwindigkeit, Neigung, Anstellwinkel usw.) durch selbstaufzeichnende Messgeräte im Fluge ermittelt werden können“. Dazu wurden in den Rumpf hinter dem Führersitz eingebaut: zwei selbstschreibende Geschwindigkeitsmesser, ein Längsneigungsschreiber, ein Querneigungsschreiber, ein selbstschreibendes Variometer. Beim Erstflug im Mai 1925 wird die H 8 in Rossitten bei der Landung beschädigt. Zum „Allrussischen Segelflugwettbewerb“ auf der Krim kann Papenmeyer mit dem „Phönix“ jedoch schon wieder teilnehmen (neben Martens, der mit „Moritz“ und „Witwe Bolte“ dort erscheint, beides Varianten des „Vampyr“). 1927 ist Papenmeyer wieder dabei, als der „Phönix“ zum zweiten Male in Rossitten eingesetzt wird. Dazu heißt es im FLUGSPORT 1927: „Die Technische Hochschule in Hannover meldet den bekannten „Phönix“, die akademische Fliegergruppe Darmstadt die „Margarete“ und „Konsul“ (...). Von den bekannten Segelfliegern erscheinen dieses Mal in Rossitten: Nehring, Papenmeyer, Dittmar, Espenlaub, Ferdinand Schulz, Kegel u. a.“ Bei Peter Riedel („Vom Hangwind zur Thermik“, S. 50) ist ein Gruppenfoto dieser Piloten mit der Unterschrift „Die Kanonen von Rossitten“ abgebildet. Für seine Flüge erhält Papenmeyer dort einen „Führerpreis“ über 250

LTB-Follmann

... der Oldtimer-Spezialist

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



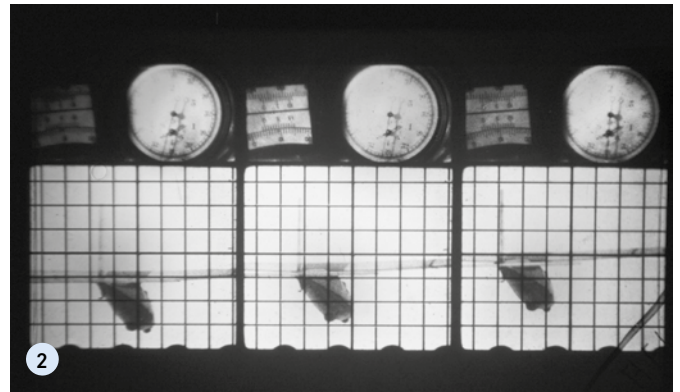
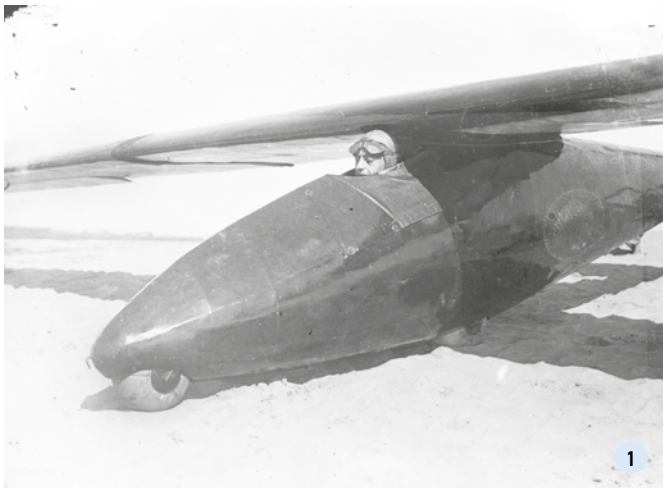
LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlem

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

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

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



1: Papenmeyer mit dem „Phönix“ in Rossitten (1925 oder 1927)
2: Messflüge in Rossitten

Reichsmark. Heinrich Weber, der dort für den HVF fliegt, erhält immerhin 100 Reichsmark Preisgeld. Leider haben beide Piloten Pech: Weber macht mit der „Witwe Bolte“ von Martens Bruch. Papenmeyer kann zwar mit dem „Phönix“ mehrere Messflüge durchführen, bei denen photometrische Aufnahmen entstehen, jedoch gerät Papenmeyer in einem schmalen Aufwindfeld zu nah an die Düne und zerschellt. Papenmeyer erleidet einen schweren Oberschenkelhalsbruch, der zu einem bleibenden Beinleiden führt.

Kurz vor der Abfahrt nach Rossitten hatte er an der TH sein Vordiplom bestanden. Papenmeyer ist das erste Mitglied in den Aufzeichnungen der AFH, das ausdrücklich als Vorsitzender der Gruppe bezeichnet wird. Im März 1928 verlässt er ohne Diplom Hannover und zieht nach Hamburg-Fuhlsbüttel, wo er Geschäftsführer der Bäume Aero GmbH wird. Zuvor hatte er nach dorthin bereits Kontakte geknüpft und den Bau der ASF 1 „Schnecke“ nach dorthin vermittelt. Bei der Bäume Aero GmbH waren bereits der Motorsegler „Roter Vogel“ und der „Sausewind“ entstanden unter Mitwirkung Hannoverscher Studenten. Unter Leitung von Papenmeyer wird die B VI „Libelle“ gebaut, die an den „Sausewind“ anknüpfen soll – die „Libelle I“ wird aber schon Anfang 1930 kurz nach ihrem Erstflug zerstört. Die Libelle II ist für den Internationalen Rundflug, den der Aero-Club von Deutschland ausrichtet, als „Bäume B VI“ nachbenannt und Papenmeyer dort als Melder gelistet. Als Pilot ist er – wahrscheinlich aufgrund seiner bleibenden Beinverletzung, die er sich 1927 zugezogen hatte - jedoch nicht vorgesehen, sondern der Chefpilot der Deutschen Verkehrsflieger-

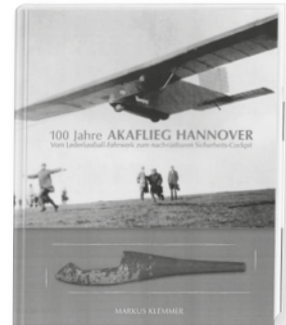
schule Hermann Steindorf. Dieser stürzt allerdings noch vor Veranstaltungsbeginn am 13.07.1930 aus geringer Höhe tödlich mit der Libelle ab – aus der angedachten Werbe-Kampagne wird somit nichts, stattdessen stellt die Bäume Aero GmbH ihren Betrieb ein. Papenmeyer wird Konstrukteur bei der 1933 gegründeten Flugzeugbau Kiel GmbH. Dort entwickelt er ein Schulungsflugzeug, das sich an die Bäume-Konstruktionen anlehnt.

In einem Buch von Brütting aus dem Jahre 1940 („Segelflug erobert die Welt“) ist Papenmeyer als Gast des Rhön-Wettbewerbs 1937 erwähnt, als dort auch die Akaflieg als Teilnehmer – nunmehr als FFGs – erstmals wieder zugelassen sind.

Über sein weiteres Schicksal ließ sich bislang nichts in Erfahrung bringen.

Markus Klemmer

Das Buch über die Geschichte der Akaflieg Hannover ist in Kürze erhältlich. ISBN: 978-3-00-070197-9, Format 21 x 26 cm, 345 Seiten, ca. 200 Abbildungen, Zeichnungen und Skizzen. Preis 35,00 € plus Porto. Erhältlich beim Autor Markus Klemmer unter mwklemmer@gmx.de



TOST

Flugzeuggerätebau

Flugzeigräder · Hydraulisches Bremssystem · Flugzeugreifen
Seile · Schleppseileinziehwinden · Sicherheitskupplungen
Start- / Schleppausrüstung · Wartung

www.tost.de

Inhaltsverzeichnis

Zehn nach zwölf – EASA-Gesetz fordert Maßnahmen	58	Flugsicherheitslauf	61
European Plan for Aviation Safety (EPAS) für den Luftsport		Einstellungs- und Verhaltensentwicklung für mehr Sicherheit im Flugsport	
Revolution für die Flugsicherheit oder ein Papiertiger?	58	Wolkenphänomen	62
Arbeit nimmt Fahrt auf		Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit bei Streckensegelflugehrgängen	
Bundesausschuss Flugsicherheit im DAeC	59	am Beispiel des Lehrgangs „Impuls-Streckensegelfliegen“	63
Hazardous Attitudes:		Umsetzung der EASA Regulierung aus Sicht des BMVI	65
Gefährliche Einstellungen in der Luftfahrt	60	Neu: LuftSport's fliegende Sprüche	65

Zehn nach zwölf

Wenn wir Luftsportler nicht selbst sehr bald Lösungen finden, die Unfallzahlen drastisch zu senken, wird der Gesetzgeber Maßnahmen ergreifen. Tagespresse, Veröffentlichungen der Bundesanstalt für Flugunfalluntersuchungen und Statistiken der EASA machen deutlich: Wir fliegen weiterhin viel zu unsicher! Sicherheitsexperte Dr. Alfred Ultsch erklärt dies folgendermaßen: „Erfolgreiche Methoden, wie zum Beispiel das Lernen aus Unfällen (statische Flugsicherheit) sorgen dafür, dass es weniger Unfälle gibt, die genau mit dieser Methode herausgefiltert werden. Nach einiger Zeit gibt es also den erfolgreich herausgefilterten Typ von Unfällen, aus dessen Untersuchung etwas zur Verhinderung von anderen Unfällen lernbar ist, praktisch nicht mehr. Leider kommen die anderen Unfälle, die von dieser Methode nicht erfasst werden, immer noch vor. Dies ist im Luftsport mit der statischen Methode bereits vor Jahrzehnten passiert. Die Unfallzahlen sind seit Jahren nahezu konstant geblieben.“

Wirtschaftlicher Druck (Unfälle sind schlecht fürs Geschäft) brachte die kommerzielle Luftfahrt dazu, eine neue Methode der Flugsicherheit zu entwickeln, die dynamische Flugsicherheit. Diese wartet nicht mehr auf Unfälle, sondern verhütet sie, indem sie in der jeweiligen Organisation, in der das Fliegen stattfindet, aktiv nach Sicherheitslücken sucht und sie professionell stopft. Via ICAO und EASA ist diese Art der Flugsicherheit inzwischen weltweit für „Service Provider“ vorgeschrieben. Unter diesem Begriff versteht die

EASA im Luftsport Ausbildungsbetriebe und kommerzielle Anbieter. Leider wurde dabei völlig übersehen, dass unsere hauptsächlichlichen Organisationsformen, der Verein bzw. der Verband, gänzlich anders als Airlines funktionieren.

Und in unserem föderalistisch organisierten Land tun sich weitere Hürden auf. Sechzehn Landesluftfahrtbehörden beaufsichtigen die Ausbildung in den Flugschulen (ATO/Air Training Organisation), die wiederum oft von den Landesverbänden organisiert in Vereinsflugschulen stattfindet. Wie kann man also in Luftfahrtbehörden, Flugschulen und Vereinen koordinierte Maßnahmen ergreifen? „Die qualifizierte Ausbildung von Fachkräften auf allen Ebenen wäre der Schlüssel“, stellt Flugmediziner und Sicherheitsexperte Jürgen Knüppel fest und geht in seinem Beitrag auf Seite 58 dieser Sonderveröffentlichung näher darauf ein.

Das vorliegende Heft bietet nur eine kleine Auswahl sicherheitsrelevanter Themen. Wir hätten deutlich mehr aufnehmen können, sind aber in der Seitenzahl limitiert und hatten in der Redaktion auch Bedenken, unsere Leserinnen und Leser mit zu viel Theorie zu belasten. Trotzdem: Wir betrachten die Seiten zum Thema Sicherheit als Anregung und Anstoß, sich ernsthaft mit der Thematik auseinanderzusetzen.

In der Hoffnung, dass wir schon bald von ersten Erfolgen berichten können, grüßen

Herausgeber und Redaktion

European Plan for Aviation Safety (EPAS) für den Luftsport Revolution für die Flugsicherheit oder ein Papiertiger?

Die bedenkliche Ausgangslage

Seit Jahren haben wir europaweit im Luftsport die gleich hohen Flugunfallraten und zu viele Flugzwischenfälle. In FAI/IGC-Wettbewerben kommt es statistisch alle drei Jahre zu einem „major incident“ und das bei einer eher geringen Anzahl von Wettbewerbs-Teilnehmern. Auch 2020/2021 waren wieder Tote im Vereinssegelflug zu beklagen, u. a. beim Windenstart oder auch in den Alpen.

Der ehemalige Segelflugweltmeister Bruno Gantenbrück hat schon vor Jahren den Spruch kritisiert, dass „Segelfliegen weniger gefährlich als die Fahrt mit dem Auto zum Segelflugplatz“ sei. Er sagte: „Im Gegenteil, ich habe viele Segelfliegerfreunde, die tödlich verunfallt sind; kenne aber keinen, der bei der Fahrt mit dem Auto zum Segelflugplatz einen tödlichen Unfall hatte.“

Was ist neu?

Der EPAS, der European Plan for Aviation Safety (Edition 2020) der EASA, enthält neue Vorgaben. Vorbilder sind wissenschaftlich erarbeitete Erkenntnisse u. a. aus der Sicherheitsforschung und aus der Praxis der Raumfahrt, der Airlines und der Nuklearindustrie:

SMS: Safety Management System (angepasst an den Luftsport)

TEM: Threat and Error Management

CRM: Crew Resource Management

HF: Human Factors

und für alle, die fliegerische Entscheidungen treffen, eine proaktiv professionelle Ausbildung in den Grundlagen der Flugsicherheit.

Luftverkehrssicherheitsprogramm der Bundesrepublik Deutschland (BMVI 2020)

Dieses 29 Seiten umfassende Schriftstück zum Download beschreibt die geplante gesetzliche Umsetzung von EPAS mit Anmerkungen zur Anpassung an das föderale Deutschland. Jeder Interessierte, Pilot, Vereinsfunktionär und Luftfahrt-Politiker sollte dort einmal hineinschauen:

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/luftverkehrssicherheitsprogramm.pdf?_blob=publicationFile

Umsetzung von EPAS

Wenn EPAS Gesetz werden soll, werden Anpassungen nötig sein, die auch daraus resultieren, dass Deutschland föderal strukturiert ist. Im Folgenden sind einige Punkte aufgeführt, die mögliche Schwierigkeiten beschreiben und die bei der Umsetzung bedacht werden müssen:

1. In welchem Umfang und mit welchen Mitteln soll EPAS grundsätzlich in Deutschland umgesetzt werden?
2. Wo ist in Deutschland die neue, professionelle Flugsicherheits-Fachexpertise aktuell zu finden? Wissenschaftlich hochqualifizierte Kompetenz auf internationalem Niveau gibt es primär in den USA, in England und Kanada. Wie kann in Deutschland sichergestellt werden, dass solches Wissen auch hier für EPAS eingesetzt werden kann?
3. Auf Basis von EPAS sollen nach dem Willen des BMVI die ca. 80 Luftfahrtreferenten der Länder Flugsicherheits-Aufgaben übernehmen. Wer kann wo diese Referenten für die neuen Standards qualifizieren?
4. Werden die Länderreferenten, deren Kompetenz gemäß BMVI verbessert wird, dann die Vereine ausbilden? Eine professionelle Ausbildung der Ausbilder (GA) kann nicht ehrenamtlich geleistet werden.
5. Verantwortlich für die gesetzliche Umsetzung von EPAS ist die jeweilige nationale Regierung, wobei die Behörden dieses Gesetz regional, inhaltlich, organisatorisch und finanziell absichern müssen. Sind die Konsequenzen, die sich daraus ergeben, schon durchdacht?

Arbeit nimmt Fahrt auf

Der Bundesausschuss Flugsicherheit im DAeC hat sich Ende 2019 unter Beteiligung engagierter Flieger(innen) und Fachleute neu konstituiert und nach Bestätigung durch den DAeC-Vorstand unter der Leitung von Jona Keimer, Aachen, die Arbeit aufgenommen. Der Kontakt zu den z. T. noch im Aufbau befindlichen Arbeitsgruppen bei den zuständigen Behörden und beim Bundesverkehrsministerium wird von Mike Morr (Referent Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit) wahrgenommen.

Die Bestandsaufnahme ließ schnell deutlich werden, dass die bisherige Flugsicherheitsarbeit des DAeC nicht ausreichte, ein akzeptables Sicherheitsniveau zu erreichen. Inzwischen hat sich der BA FluSi einen Fahrplan für die weitere Arbeit gegeben.

Flugsicherheitsarbeit im DAeC muss vor dem Hintergrund der völlig unbefriedigenden Situation, geänderter gesetzlicher Regeln und aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse neu konzipiert werden. Die gewerbliche und die militärische Luftfahrt haben es vorgemacht, die dort angewandten und erfolgreichen Methoden können aber

6. Es ist ratsam, die EPAS-Umsetzung oberhalb der Länderverantwortung zu organisieren. Gemäß EASA soll es national nur „eine zentrale Behörde“ zur Umsetzung und Auditierung geben.

7. Von welcher Ebene aus wird EPAS „auditiert“? EASA, BMI, BMVI, Länder, LBA, BFU ...?

8. Wie soll die Ausbildung der Flugsicherheits-Ausbilder für die All-gemeine Luftfahrt außerhalb des DAeC aussehen? Vor zehn Jahren gab es ca. acht FSI (Länder-Flugsicherheits-Inspektoren). Die Finanzierung wurde damals durch das Innenministerium gewährt. Es gibt keine haushaltsmäßige Absicherung im DAeC.

9. Die alten Vereinbarungen zwischen dem BMVI und den Luft-sportverbänden zur Flugsicherheit im Luftsport müssten überholt werden. Ehrenamtlich sind die EPAS-Vorgaben nicht umsetz- und finanzierbar.

10. Der Luftsport findet zzt. in Deutschland im Rahmen des DOSB statt. Die Vereinspräsidenten haben bisher keine gesetzliche Vorgabe zur Durchsetzung von Flugsicherheit im Verein. Aus diesem und anderen Gründen ist das Vereinsgesetz im Luftsport für Anwendung von EPAS zu überdenken.

11. Verkehrsminister Scheuer erwähnt im oben angegebenen Pa-pier, dass in Konfliktfällen zwischen den Ländern bei der Umset-zung von Regelungen das Bundesverfassungsgericht angerufen werden kann. Ist dies zielführend?

12. Wie sollen die gesetzlichen deutschen Besonderheiten der Luft-sport-Geräteköhrer (Fallschirm, Gleitschirm, UL etc.) im Sinne des EPAS umgesetzt werden?

Zusammengefasst: Es wird besonders im Föderalstaat Deutschland schwierig sein, die modernen EASA Flugsicherheitsstandards national einzuföhren und produktiv im Sinne einer modernen Flugsicherheits-Arbeit umzusetzen. In zentral strukturierten Ländern wie Schweden oder Frankreich scheint die Umsetzung, sowohl von Seiten der Exekutive als auch in den Luftsportverbänden selbst, leichter zu sein und nachhaltig besser geregelt.

Jürgen Knüppel

nicht 1:1 in das Umfeld der Luftsportvereine und der Individuellluft-sportler übertragen, sondern müssen an deren Anforderungen und Möglichkeiten angepasst werden. Es bedarf eines langen Atems, viel Geduld und zäher Arbeit, um eine angemessene und Erfolg ver-sprechende Sicherheitskultur im Luftsport unter Einbeziehung und mit Zustimmung der für die Aufsicht zuständigen Behörden zu etab-lieren. Das geht in einem ehrenamtlich geprägten Umfeld allerdings nicht von heute auf morgen, aber die ersten Schritte sind getan, und die Arbeit nimmt inzwischen Fahrt auf.

Der Bundesausschuss trifft sich regelmäßig alle vier Wochen in einem Online-Meeting, um Aufgaben an die verschiedenen Arbeits-gruppen zu vergeben, die Ergebnisse zu diskutieren und daraus Entscheidungen abzuleiten bzw. die Agenda neuen Erkenntnissen anzupassen.

Wir vom Bundesausschuss Flugsicherheit bitten um Vertrauen und Unterstützung.

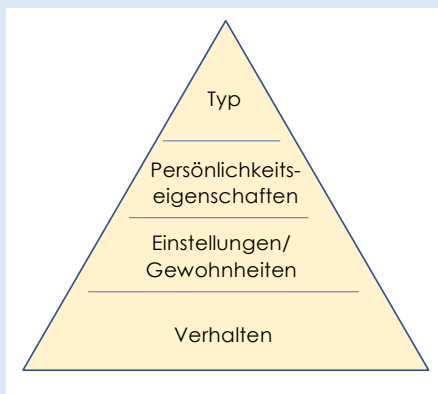
Mit fliegerherzlichen Grüßen

Claus Cordes

Hazardous Attitudes: Gefährliche Einstellungen in der Luftfahrt

Im September 2019 kollidierte ein Gyrocopter bei bestem Wetter während des Reisefluges in rund 20 Meter Höhe mit einer Stromleitung. Beide Insassen, hocherfahrene Piloten, kamen dabei ums Leben. Bei der Untersuchung des Unfalls stellte man keine technischen Fehler beim Gerät oder medizinische Einschränkungen der Crew fest. Jedoch fand man bei der Auswertung einer an Bord gefundenen Kamera Videosequenzen, die große Teile des Flugverlaufs in teilweise wenigen Metern Höhe dokumentierten. Sowohl aus luftrechtlicher Sicht als auch nach gesundem Menschenverstand lag ein komplett regelwidriges Verhalten vor, das dann leider auch tragisch endete. Was treibt Menschen an, derart unvernünftig zu handeln?

Kennt das nicht jeder von uns? Ab und an handeln wir einfach besonders irrational, suchen vielleicht den „Kick“. Um diese Verhaltensweisen zu erklären, müssen wir uns kurz mit der Persönlichkeit des Menschen beschäftigen.



In einem vereinfachten Modell lassen sich vier Persönlichkeitsebenen unterscheiden. Die Persönlichkeit, ein Synonym dafür ist „Charakter“, wird zum Großteil vererbt, in den ersten Lebensmonaten entwickelt und ist nicht veränderbar. Die Eigenschaften sind dabei konstante, überdauernde Arten des Verhaltens, die zur Beschreibung und zur Vorhersage des Verhaltens von Personen verwendet werden.

Gewohnheiten und Einstellungen werden später in der Entwicklung erworben und vor allem durch die Umwelt und das soziale Umfeld eines Menschen geprägt. Das Verhalten ist schließlich für andere Menschen beobachtbar, während das Innere zunächst verborgen bleibt. Ein Individuum kann sein Verhalten generell frei wählen, aber es ist schwierig, innewohnende Persönlichkeitscharakteristika zu ändern.

Für die Luftfahrt relevant ist, dass bestimmte Einstellungen als sicherheitsrelevant angesehen werden müssen und Gefahren in sich bergen. Piloten müssen sich der Einstellungen bewusst werden, die ihr Urteilsvermögen und ihre Entscheidungsfindung beeinflussen. Jeder Mensch trägt Persönlichkeitsmerkmale in sich, die individuell unterschiedlich stark ausgeprägt sind, aber auch innerhalb eines Individuums zeitlich variieren können. Ab einer gewissen Ausprägtheit lassen sie den Einsatz eines Piloten als Entscheidungsträger in der Luftfahrt nicht mehr zu. Airlines versuchen mit psychologischen Einstellungstests Menschen mit

diesen zu stark ausgeprägten Merkmalen von vornherein auszusieben. In der Privatfliegerei gibt es aber dieses Korrektiv (außer vielleicht das Gespräch beim Fliegerarzt) nicht. Umso wichtiger, sich damit auseinanderzusetzen.

In der Literatur haben sich sechs gefährliche Einstellungen herauskristallisiert, die eine Bedrohung für sicheres Fliegen darstellen:

1. Da wäre zunächst die **Antiautorität**. Diese entstammt einem Unmutgefühl oder einem Unverständnis gegenüber Regeln und Standard Operating Procedures, gepaart mit einer zu ausgeprägten Selbstwirksamkeitsüberzeugung. Auch bloße Ignoranz kann zu der Einstellung führen: „Vorschriften sind für andere da, nicht für mich!“
2. „Jetzt aber schnell!“ Mit **Impulsivität** wird der Drang beschrieben, vorschnell zu handeln, ohne vorherige Situationsanalyse und unter Nichtbetrachtung von Alternativen, obwohl Zeit und Überlegungen notwendig wären um eine korrekte Entscheidung zu treffen.
3. „Das kann mir nicht passieren“ beschreibt den Glauben an die eigene **Unverwundbarkeit**. Unfälle und Zwischenfälle passieren demnach nur anderen. Besonders ausgeprägt ist diese Einstellung bei jungen Piloten mit wenig Erfahrung und bei sehr erfahrenen, älteren Piloten.
4. **Resignation** bezeichnet die Tendenz, sich bedenkenlos unterzuordnen und schwierige Entscheidungen oder die Übernahme von Verantwortung zu meiden. Personen, die sich mit dem scheinbar Unvermeidbaren abfinden, sehen keine große Möglichkeit der Einflussnahme, getreu dem Motto: „Was bringt das schon?“
5. **Selbstüberschätzung** bedeutet hier, eine exzessiv hohe Meinung von sich selbst zu haben und äußert sich durch die Demonstration von Arroganz und Ignoranz. Personen, die diese Einstellung an den Tag legen, zeigen oft ein Verhalten, das darauf aus ist anderen zu beweisen, dass sie etwas Besonderes leisten können oder besser sind als andere. „Ich kann das (besser)“ zeichnet also diese gefährliche Einstellung aus.
6. Und schließlich wäre noch die **Selbstzufriedenheit** oder neudeutsch **Complacency** zu nennen. „Das passt schon“ ist häufiger von erfahreneren Piloten zu hören und zeigt sich im Nachlassen des Wunsches in Übung zu bleiben. Preflight Checks und Checklisten werden unvollständiger abgearbeitet, mögliche Eventualitäten werden nicht mehr vorausgeplant.

Keiner von uns ist vor diesen Einstellungen gefeit. Jedoch sollten wir uns täglich beim Fliegen selbst überprüfen, ob unsere Einstellung nicht gerade in eine gefährliche Richtung tendiert. Das Wissen um die Einstellungen ist das eine, das bewusste Anwenden von Gegengedanken (Antidotes), durch die eine zu ausgeprägte Grundhaltung entschärft werden kann, ist das andere. Wenn mir z. B. beim Segelfliegen oder beim Schulen gerade besonders gut gefällt, wie ich den Flug manage, gehen mittlerweile bei mir die Alarmglocken an und ich hole mir ins Bewusstsein, dass ich dabei bin, mich selbst zu überschätzen oder zu selbstzufrieden zu werden. Dies schärft dann wieder den Blick für die Gefahren der Fliegerei.

Mögliche Gegengedanken wären:

1. Antiautorität: „Folge den Vorschriften und Gesetzen (diese sind meist mit Blut geschrieben)!“
2. Impulsivität: „Nicht so schnell – erst mal nachdenken!“
3. Unverwundbarkeit: „Es könnte mir auch passieren!“
4. Resignation: „Das lässt sich ändern, ich bin dafür wichtig!“
5. Selbstüberschätzung: „Kein Risiko eingehen!“
6. Selbstzufriedenheit: „Es ist wichtig, immer wachsam, aufmerksam und kritisch zu bleiben!“

Wenn wir zum Abschluss auf den Gyrocopter-Unfall zurückkommen, stellen wir fest, dass hierbei mindestens drei dieser gefährlichen Einstellungen vorlagen: Antiautorität, Unverwundbarkeit sowie Selbstüberschätzung.

Diese Themen sind unter anderem Grundlagen vom Single Pilot

Ressource Management Training (SRM). Nicht nur in der kommerziellen Fliegerei sollte Crew Ressource Management verpflichtend sein. Auch in der Privatfliegerei führt dieses Training zu einem sichereren und effizienteren Fliegen.

Marco Dürbrook

Der Autor ist Verkehrspilot, Fluglehrer und Flugprüfer. Mit seinen Partnern von Human Factors Training bietet er unter anderem SRM-Seminare an.

www.humanfactorstraining.de



Human Factors Training
HAMBURG
GEMEINSAM. SICHER. ERFOLGREICH.

Flugsicherheitslauf

Einstellungs- und Verhaltensentwicklung für mehr Sicherheit im Flugsport

Unsere persönliche Sicherheit ist ein hohes Gut, und es gibt zahlreiche Institutionen, deren Aufgabe es ist, uns vor Gefahren jedweder Art zu schützen. Technik, Organisation und Person sind dabei die zentralen Elemente aller Bemühungen. Im Alltag stellt man dagegen leider allzu häufig fest, dass der Gedanke „Sicherheit“ in einer Schmutzdecke steht. Das Sicherheitsthema poppt regelmäßig dann auf, wenn sich ein Unfall ereignet hat. Danach werden immer wieder Schuldfragen zwischen den Beteiligten hin- und hergeschoben, und am Ende wird die Schuld regelmäßig demjenigen zugewiesen, der ohnehin schon unter den Unfallfolgen leidet. Es leuchtet unmittelbar ein, dass in diesem Klima „Sicherheit“ negativ besetzt ist. Aber auch Sicherheitsbelehrungen sind nicht immer hilfreich, geben sie doch häufig ein unüberschaubares, lebloses Regelwerk wieder und heben allzu häufig auf Analysen von Unfällen ab.

Unfallzahlen sinken nicht mehr

In vielen Bereichen kann man beobachten, dass die Unfallzahlen nicht mehr sinken. Und dies, obwohl erhebliche technische und organisatorische Verbesserungen auf den Weg gebracht wurden. Dies gilt auch für den Flugsport – man betrachte nur einmal die technischen und organisatorischen Entwicklungen auf diesem Sektor der letzten 30 Jahre. Es erhebt sich die Frage, ob wir nun an einem Punkt angelangt sind, an dem es nicht mehr weitergeht und wir die Situation als schicksalhaft akzeptieren müssen.

Null Unfälle

Wenn man kein Ziel hat, dann kann man auch keine zielorientierten Maßnahmen generieren. Dieses Ziel kann nur Null Unfälle heißen. Dies gebietet alleine schon die Achtung vor der Würde des Menschen. Aus einer anderen Perspektive betrachtet: Formulieren wir etwa zwei tödliche Unfälle beim Flugsport als Ziel, bringen wir dann gegenüber den Angehörigen zum Ausdruck, dass wir im Zielkorridor liegen und trotz des bedauerlichen Ereignisses eigentlich alles gut ist?

Bekenntnis

Das Ziel „Null Unfälle“ ist sehr anspruchsvoll und bedarf des Engagements aller. Dabei ist es von besonderer Bedeutung, dass sich die obersten Repräsentanten der jeweiligen Organisation hierzu laut und vernehmbar bekennen. Menschen orientieren sich an ihren Vorbildern und Repräsentanten. Wenn bei diesen ein Thema nicht glaubwürdig besetzt ist, wird es auch in ihrem Bewusstsein kaum eine Rolle spielen.

Darüber hinaus muss deutlich erkennbar werden, dass Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorrangig unterstützt werden. Sicherheit ist Ziel Nummer eins.

Einstellungs- und Verhaltensentwicklung

Eine große Zahl der Unfälle nicht nur im Sport geht auf die bewusste oder unbewusste Akzeptanz unsicherer Zustände und unsicherer Handlungen zurück. So können aus 50.000 unsicheren Handlungen und Zuständen vielleicht 5.000 gefährliche Situationen entstehen. Aus diesen wiederum 500 leichte Unfälle, hieraus wiederum 50 schwere Unfälle und schließlich 5 Unfälle mit Todesfolge. Der Blick auf die tödlichen Unfälle verstellt den Blick auf die zu Grunde liegenden unsicheren Handlungen und Zustände. Erfolgsorientiert ist es daher, genau diese zu vermeiden. Hier muss eine Einstellungs- und Verhaltensentwicklung ansetzen. Dabei sollte klar sein, dass keiner der Beteiligten früh morgens mit dem Vorsatz aufsteht, tagsüber einen Unfall zu erzeugen. Unfallverhütung muss davon ausgehen, dass grundsätzlich eine Bereitschaft zu sicherem Handeln gegeben ist. Um diese weiter zu entwickeln, bedarf es eines bewussten Fokus auf sichere Zustände und sicheres Handeln. Hierzu dient der Aufbau einer **Verantwortungsgemeinschaft Sicherheit** und das Instrument des **Flugsicherheitslaufs**.

Verantwortungsgemeinschaft Sicherheit

Der Grundgedanke der hier vorgestellten Herangehensweise zur Weiterentwicklung der Einstellungen und des Verhaltens zur Si-

cherheit besteht darin, dass alle unmittelbar wie mittelbar am Flugbetrieb Beteiligten eine Verantwortungsgemeinschaft Sicherheit bilden. Diese geht weit über die Flugsicherheit hinaus, wenn auch diese den Schwerpunkt bildet. Denn Unfälle können auch bei Arbeiten zur Vor- oder Nachbereitung des Fliegens, in der Werkstatt, auf dem Weg zum und vom Flugplatz oder sonstwo geschehen. Dabei geht die Verantwortungsgemeinschaft Sicherheit über Zuständigkeiten hinaus und macht Sicherheit zu einem bewussten Anliegen aller.

Der Flugsicherheitslauf

Ziel des Flugsicherheitslaufs ist es, sichere Zustände und Handlungen zu identifizieren und durch Rückkopplung zu verstärken. (Nur) am Rande werden auch unsichere Zustände und Handlungen thematisiert. Nur so kommt das Sicherheitsthema aus der Schmutzdecke.

Konkret wird etwa an einem Flugtag ein Flugsicherheitslauf im Rahmen des morgendlichen Briefings angekündigt. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, dass die Beteiligten diese Methode kennen. Es bedarf einer vorgängigen fundierten Einführung. Konkret werden zwei Personen beauftragt, in einem bestimmten Zeitraum, maximal 30 Minuten, Vorgänge im Flugbetrieb auf sichere Zustände und Handlungen zu beobachten. Die Beobachtungen werden in einem entsprechenden Erfassungsbogen dokumentiert. Obwohl der Fokus zunächst den sicheren Zuständen und Handlungen gilt, werden natürlich auch unsichere Zustände und Handlungen miterfasst. Ihre Anzahl dürfte jedoch weit unterhalb der der Erstgenannten liegen.

Nach Ende der Beobachtung stimmen die beiden Sicherheitsläufer ihre Beobachtungen ab. Diese werden beim Debriefing dann vorgetragen, wobei wiederum der Schwerpunkt auf der Behandlung der sicheren Zustände und Handlungen liegt. Warum eine bestimmte Handlung als sicher eingeschätzt wurde, muss dabei begründet werden. Es reicht nicht die Alltagsfloskel („Der Umgang mit dem Windenseil war sehr sicher“).

Nachgehend werden auch ein bis zwei unsichere Zustände und Handlungen angesprochen.

Ein ausführliches Feedback kann letzten Endes auch zur Formulie-

rung von Aufträgen an Verantwortliche führen, im Sinne bestimmter Sicherheitserfordernisse tätig zu werden.

Methodische Einführung

Der Flugsicherheitslauf ist eine sehr anspruchsvolle Methode zur Weiterentwicklung der Einstellungen und Verhalten von Flieger*innen zur Sicherheit. Er bedarf daher im Vorfeld einer methodischen Einführung, die insbesondere auch kommunikatorische Kompetenzen vermittelt.

Wertschätzende Kommunikation

Kernelement der Verantwortungsgemeinschaft Sicherheit ist die wertschätzende Kommunikation. Zum Aufbau einer solchen sind die nachstehenden fünf Stichworte sehr hilfreich.

1. Ich interessiere mich für dich
2. Ich akzeptiere dich
3. Ich sage, was ich denke, du darfst/sollst das auch
4. Wie vereinbaren uns – ohne geheime Vorbehalte
5. Wir halten unsere Vereinbarungen ein

Diese Stichworte mögen banal klingen. Deshalb sind sie noch lange nicht gelebt. Eine auf gegenseitigem Interesse und gegenseitiger Akzeptanz aufbauende Kommunikation, in der wertschätzend auch schwierige Sachverhalte zeitnah angesprochen werden, ist bei Weitem nicht überall gewährleistet. Häufig werden wichtige, insbesondere positive sicherheitsrelevante Sachverhalte eben nicht angesprochen. Dies mit möglicherweise schlimmen Folgen, bei denen dann die Frage im Raum steht: Warum habe ich nichts gesagt?

Flugsicherheitslauf übertragbar auf andere Lebensbereiche

Unsichere Zustände und Handlungen gibt es in allen Lebensbereichen. Deshalb ist dies Methode bei Weitem nicht auf den Flugsport beschränkt. Wer den Grundgedanken des Flugsicherheitslaufs verinnerlicht hat, wird sich auch in anderen Situationen wirkungsvoll für mehr Sicherheit einsetzen. Gerade dies hebt diese Methode von anderen ab.

Dr. Hermann Bolz



Wer würde wohl angesichts dieser Wolkenwand noch einen Start wagen oder zur Landung nicht einen sicheren Ausweichplatz anfliegen?

Wir fragen unsere Leserinnen und Leser: In welchem Teil der Welt ist mit solchen bedrohlichen Wetterphänomenen zu rechnen und wo könnte Ihrer Meinung nach dieses Foto aufgenommen worden sein?

Geben Sie gerne Ihren Tipp ab an:

redaktion@luftsportmagazin.de

Die Auflösung bringen wir im nächsten Heft.

Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit bei Streckensegelflughergängen

Am Beispiel des Lehrgangs „Impuls-Streckensegelfliegen“

Aufbau des Lehrgangs

Das Lehrgangsangebot ist immer von 10-tägiger Dauer. Die Ausschreibung legt Wert darauf, dass Teilnehmer/-innen mit Streckenflugerfahrung im mittleren Leistungsniveau ohne Altersbeschränkung angesprochen werden. Die Teilnehmer/-innen sind altersmäßig hauptsächlich dem Seniorenbereich zuzuordnen. Sie kommen in der Regel aus dem Breitensport, verfügen meist über ein größeres Leistungsspektrum, häufig auch über breiter gefächerte Start- und Streckenflugerfahrung und sie agieren mit einer beeindruckenden Motivationslage.

Entscheidend für den ersten Erfolg der Sicherheitskultur eines jeden Lehrgangs ist das sukzessive Hineinwachsen der Teilnehmer/-innen schon vor Beginn des Lehrgangs und das anschließende, auch aktive Mittragen der Flugsicherheitsaspekte während des Lehrgangs. Wenn diese Identifizierung gelingt, dann ist tragfähiger Boden für eine gute Nachhaltigkeit gelegt.

Vor dem Lehrgang: Information und Vorbereitung nach Trainingsbarometer

In der Regel werden drei Infos in zeitlichen Abständen vor jedem Lehrgang versandt. Ein Hauptinhalt ist dem Thema Sicherheit vorbehalten. Hierzu werden Schwerpunktthemen mit zentraler Aussagekraft ausgewählt, welche im Wesentlichen sein können: Mitteilungen der DFS, der BFU, des LBA, der Segelflugverbände. Zentralinhalte aus Artikeln in Segelflugzeitschriften mit deutlichen Appellen zur Flugsicherheit werden für den Lehrgang situativ erfasst.

Das Trainingsbarometer fordert die Eigenverantwortung eines jeden Piloten, denn es liegt in seiner Pflicht, sich spätestens bis zu Lehrgangsbeginn in eine akzeptable Übungsform zu bringen.

Nach der Anreise: erstes Briefing

Zuallererst muss anerkannt werden, dass die Flugsicherheit als integralen Bestandteil des Lehrgangs anzusehen ist. Wichtiges Sicherheitsthema ist das klare Ansprechen in mindestens zwei Bereichen.

Erstens: Hier geht es um die Aktualisierung des Wissens zu relevanten Luftraumgegebenheiten im Streckenfluggebiet und diesbezügliche Verhaltensgrundsätze (z. B. keine Luftraumverstöße, Verbleib unterhalb festgelegten Luftraumhöhen, Air to Air als Dual-Watch, TMZ-Einflug mit Handlungsverpflichtung).

Zweitens: Jeder Pilot wird seinen Erfolg durch sein sicheres Mitwirken anstreben wollen. Deshalb gelten persönliche, sicherheitsbetonte Verhaltensweisen als selbstverständlich. Dennoch kann es eine Hilfe sein, sie als Verstärkung deutlich zu artikulieren (z. B. gesunder Schlaf, Wirkung von Alkohol, Start- und Landecheck, Außenlandeverfahren, Absprache mit Teampartner, Einstieg und sicheres Fliegen in der Thermik, Luftraumbeobachtung, Rededauer im Funk).

Während des Lehrgangs: Tagesbriefing Safety talk

Während des Lehrgangs wird an jedem Lehrgangstag (nicht Flugbetriebstag) ein Safety talk eingebaut. Jede Pilotin und jeder Pilot

Ulf Bartkowiak gehörte mit seinen Lehrgängen zu den Preisträgern des LuftSport-Flugsicherheitspreises 2020/2021



kann bereits vor dem Lehrgang den Kurzvortrag ausgearbeitet haben oder spontan halten. Der Inhalt liegt auf dem Gebiet einer sicheren Flugdurchführung. Die Vortragsdauer beträgt maximal 120 Sek. Und – wichtig! – es werden nur Fakten berichtet, keine Geschichten.

Ganz im Sinne der Lerneffektivität gilt, dass jede Pilotin und jeder Pilot den Mini-Vortrag zweimal hält, während des morgendlichen Briefings und am Ende des Flugbetriebstages, wenn die Nachbesprechung damit eingeleitet wird. Das Thema schließt mit der Fragestellung, inwieweit der Vortragsinhalt die Aufmerksamkeit der Teilnehmer/-innen erreicht hat.

Startvorbereitung: Einige sicherheitsmethodische Maßnahmen

F-Schlepp-Ausklinkprobe: Um Zeitverzögerungen durch zweimaliges Einklinken des Schleppseiles zu vermeiden, wird ein kurzer Tampen mit Ringpaar für die Ausklinkprobe deutlich vor Startbeginn eingesetzt. Der mentalen Vorbereitungsphase wird eine kleine Störung entnommen.

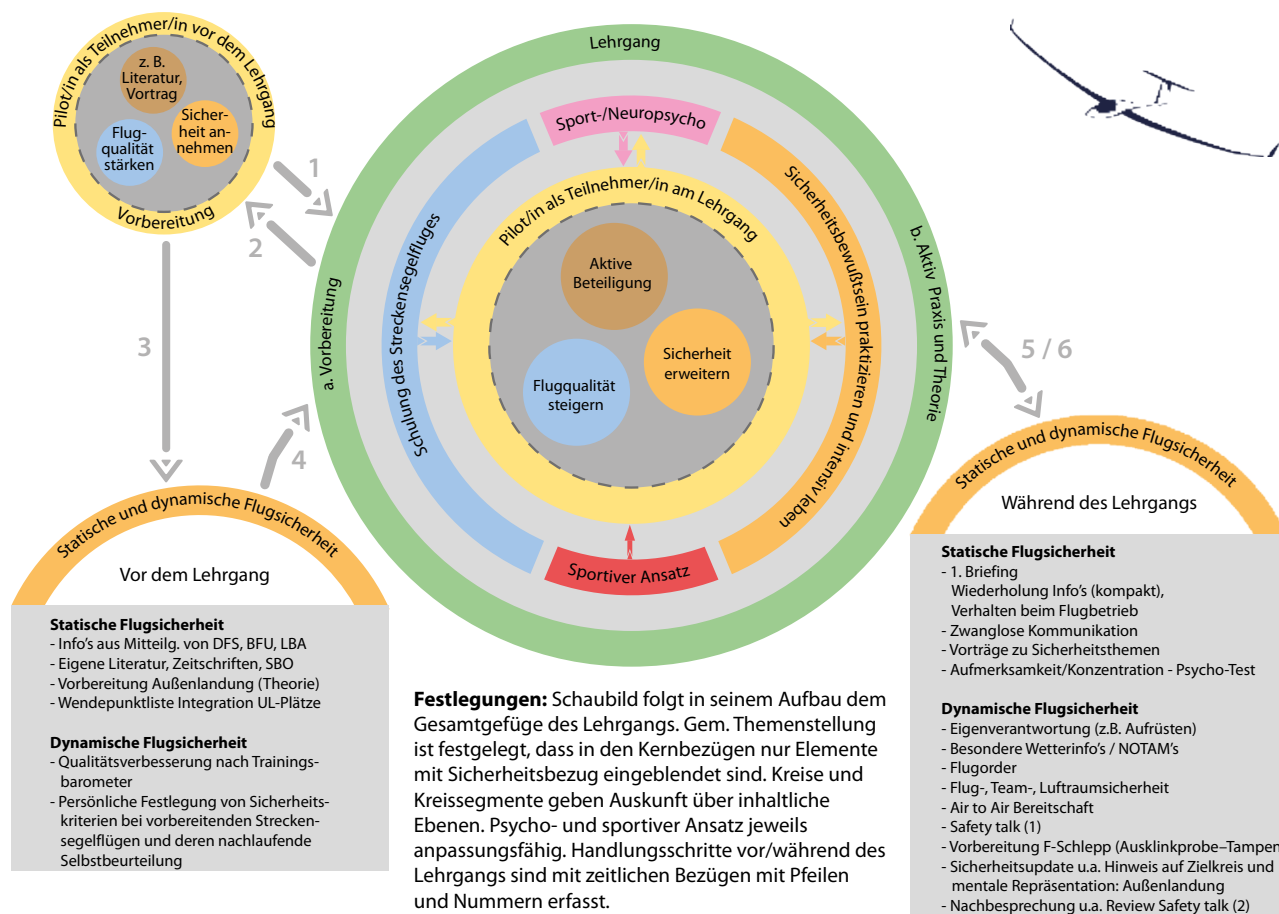
Feldbriefing: Eine allerletzte Gruppenansage widmet sich einem Sicherheitsupdate mit maximal fünf kurzen Punkten. Kurz vor Startbeginn werden die individuellen Pilotenpflichten in die Aufmerksamkeit gerückt: dem des mentalen Vorcheckings, einschließlich der Handlungsfähigkeit bei einer möglichen Startunterbrechung, dass richtige und umsichtige Verhalten im Luftraum des Platzbereiches, das Fliegen der Aufgabe frei von Luftraumverstößen, die Teamsicherheit und mit Blick voraus der zweifache Appell für ein sicheres, umsichtiges Landeverfahren am Platz sowie bei einer möglichen Außenlandung. Die Gruppenansage endet einer positiv stimulierenden Schlussbemerkung.

Letzter Starter: Durch den abgesprochenen Startaufbau wird sichergestellt, dass der Lehrgangsleiter die letzte Startposition einnimmt. Damit wird für das Sicherheitsempfinden der Teilnehmer/-innen erreicht, dass bei Bedarf helfende Hände zur Verfügung stehen oder bei einer Nachfrage noch eine kurze persönliche Kommunikation Klärung bringen kann.

Nachbesprechung: Auswertung und Feedbackkultur

Erstes Ziel ist ein kurzer Review zum Safety talk. Zweites Ziel ist die Einschätzung zur persönlichen Beurteilung im Teamflug und zum Verhalten im Luftraum mit möglichen Folgen für die Flugorder zum nächsten Streckenflugtag.

Abbildung (eigene Darstellung): Überblick zum Konzept **Lehrgang im Streckensegelfliegen** (mittleres Leistungsniveau); wechselseitige Arbeitsinhalte mit gezielten Fördereinsätzen sowie mit Spannweiten der statischen und dynamischen Flugsicherheit; Aufbau folgt dem Text



Zur Abbildung

Angebot Lehrgang, Anmeldung Pilot/in: Angebot Lehrgang im Internet (Spätherbst); Anmeldung Pilot mit Akzeptanz der Lehrgangsvorgaben (1); Datenerfassung teilw. mit Empfehlungen zur Verbesserung der flugsportlichen Voraussetzungen (2).

Vorbereitung Pilot/in: Info's zur Einstimmung auf Schwerpunkte des Lehrgangs in zeitlichen Abständen (3/stat. Flugsicherheit). Eigentätigkeiten zur Festigung/Verbesserung des flugsportlichen Standards (3/dyn. Flugsicherheit).

Durchführung Lehrgang in erster Saisonhälfte: Pilot kommt mit aufgefrischter und praktisch aktualisierter Flugsicherheit (stat./dyn.) zum Lehrgang (4). Lehrgang bietet in seiner Förderungsverantwortung sein Lehr-/Lernniveau an (4). Kommunikationsbereitschaft der Teilnehmer/innen trägt zur Förderung der Nachhaltigkeit mit bei (4).

Spannweiten der Flugsicherheit: Thema Flugsicherheit erfasst als statischer Faktor d. theoretische Auseinandersetzung i.d. Vorbereitung (3/4) und in Präsenzmaßnahmen (3/4); als dynam. Faktor ist es integraler Bestandteil des Streckensegelfluges über gemeinsame Kommunikation der zentralen Inhalte (5/6). – Eine Auswahl der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen ist mindestens abhängig von den Notwendigkeiten der Gesetzes- und Verordnungslage, der Lage des Lehrgangsortes, einem zentralen/dezentralen Lehrgangsansatz, der Teilnehmerstruktur, der segelflugsportlichen Erfahrung, der Startart, einer praxisbezogenen Relevanz, dem Leitmotiv in der Sportausübung.

Zusammenfassung

Das umfassende Sicherheitskonzept beginnt mit der Vorplanung, läuft über die Vorbereitung, erfasst die Einarbeitung in den Ablauf der geplanten Streckensegelflüge, reicht bis in die Nachbesprechung und kommt letztendlich innerhalb einer abschließenden Gesamtbetrachtung zum Abschluss. Jeder Lehrgang ist mit aufbauendem Charakter konzipiert und der Ganzheitlichkeit verpflichtet. Sein Ansatz geht von der Mitteilungsform bis hin zur aktiven Besprechung und den nachfolgenden Handlungstätigkeiten.

Das Konzept ist zu sehen in variabler Anpassung sowohl an die individuellen Motivationslagen, ebenso an die landschaftsbezogenen Strukturen, sodann in der Bedeutung des Leitmotivs in der Sportausübung (Freizeit-, Breiten- oder Leistungssport), als auch

in der Offenheit an erforderliche Modifikationen.. Es ist zwar festgefügt, aber nicht starr.

Für die Sicherheitskultur ist ein jeden Lehrgang überspannendes Netz entwickelt. Es reicht von den banalen und selbstverständlichen Dingen bis hin zu Punkten mit Tiefenwirkung. In ihrer Durchführung und Wertigkeit sind die Maßnahmen umfassend, mehrschichtig und pragmatisch.

Ulf Bartkowiak



Aus Platzgründen mussten wir das Konzept stark kürzen. Die ungekürzte Fassung kann auf www.luftsportmagazin.de gelesen und heruntergeladen werden.

Flugsicherheitspreis 2021/2022

Kaum ein Monat während der Flugsaison vergeht, ohne dass die Zeitungen über einen Unfall in der Allgemeinen Luftfahrt berichten müssen, oft genug mit Personenschäden. Die Sonderseiten im vorliegenden Heft zum Thema „Flugsicherheit“ wollen den Fokus noch einmal auf diesen Problembereich richten.

Mehr Flugsicherheit und dadurch weniger Unfälle im Luftsport liegen auch Herausgebern und Redaktion seit jeher sehr am Herzen. Mit dem LuftSport Flugsicherheitspreis prämiieren wir deshalb seit 2019 Maßnahmen und Ideen, die geeignet sind, die Sicherheit im Luftsport zu erhöhen. Durch großzügige Spenden von Einzelpersonen und Firmen konnten wir bisher insgesamt mehr als 6.000 € Preisgelder verleihen.

Für 2021/2022 schreibt das Magazin LuftSport jetzt zum vierten Mal seinen Flugsicherheitspreis aus. Während in den bisherigen Wettbewerben sowohl Vereine als auch Gruppen und Einzelpersonen Ideen einreichen konnten, die geeignet sind einen Beitrag zu mehr Flugsicherheit zu leisten, hat sich die Jury in diesem Jahr darauf geeinigt, die Kriterien zu spezifizieren. Bewerbungen können sich Organisationen, bei denen Flugbetrieb stattfindet, also Vereine, Flugplätze und Flugschulen. Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass sie einen maßgeblichen Anteil an mehr oder weniger Sicherheit im Luftsport haben. Erstmals wird die Jury deshalb in ihrem Bewertungsschema die folgenden Kriterien höher bewerten:



- Verständlichkeit
- Einfache Umsetzbarkeit
- Für Vereine/Flugplätze/Flugbetrieb geeignet
- Innovativ
- Proaktive Maßnahme

Die Bewerber sollten ihre Idee/n auf maximal 1-2 DIN-A4-Seiten zusammenfassen. Gibt es zusätzliche Dokumente, Formulare, Schaubilder oder Fotos, können diese gerne beigefügt werden. Die Bewerbung muss bis spätestens zum 31.3.2022 per E-Mail an flugsicherheit@luftsportmagazin.de eingereicht werden. Eine fünfköpfige Jury entscheidet über die Preisvergabe. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Preise und Preisgelder können aufgeteilt werden.

Die Bekanntgabe der Gewinner und die Preisverleihung findet während der AERO 2022 in Friedrichshafen statt.

Umsetzung der EASA Regulierung aus Sicht des BMVI

Der Luftverkehr in Deutschland wird durch internationales, europäisches und nationales Recht geregelt. Zunächst gilt das „Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt“ (ICAO) und ist damit in Deutschland als unmittelbar geltendes Recht anzuwenden. Es steht im Rang eines Bundesgesetzes. Gemäß Art. 288 „Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union“ (AEUV) sind Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates bzw. der Kommission unmittelbar geltendes Recht und in den Mitgliedstaaten ohne gesonderte Regelungen zur nationalen Umsetzung anzuwenden. Neben dem europäischen Recht wird der Luftverkehr durch nationales Recht geregelt. Hier sind insbesondere das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und die aufgrund der Ermächtigung des § 32 LuftVG erlassenen Rechtsverordnungen maßgeblich.

Als oberste Behörde für den Luftverkehr hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine 32-seitige Broschüre mit dem Titel „Luftverkehrssicherheitsprogramm der Bun-

desrepublik Deutschland – mit dem Ziel einer stetigen Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr“ vorgelegt. Die Lektüre sei allen Fliegern herzlich nahegelegt. Sie erläutert die Rechtsgrundlagen, beschreibt die notwendigen Schritte und geplanten Maßnahmen. Zudem erklärt sie die Vielzahl der verwendeten Fachbegriffe und Abkürzungen. Nicht zuletzt frischt sie anschaulich unsere Kenntnisse über die Struktur und Aufgabenerfüllung der Luftverkehrsverwaltung auf.



Link zum Download der Broschüre

LuftSport's fliegende Sprüche

Der Spiegel bringt auf seiner letzten Seite den beliebten „Hohlspiegel“ – Stilblüten und aus ungeschickten Formulierungen entstandene Missverständlichkeiten.

Wir beginnen mit dieser Ausgabe „LuftSport's fliegende Sprüche“. Damit wollen wir nicht den Finger in die Wunde unglücklicher Wortwahlen anderer legen, sondern Aussprüche und Bemerkungen rund ums Fliegen vorstellen. Passend zum Themenschwerpunkt ‚Flugsicherheit‘ in dieser Ausgabe haben wir für den Beginn dieser Serie ein Zitat ausgewählt, das nachdenklich stimmen sollte.

Ich hasse die Gefahr, besonders wenn sie unnötig ist.

Neil Armstrong

Neil Armstrong

Unglaublich, aber wahr – oder – gut gemeint ist nicht gut gemacht

Bei uns, seit einem Jahr glückliche Besitzer einer Hornet aus Braunschweig, stand die erste Jahresnachprüfung an. Wir hatten den mit getönter Haube und Winglets wunderschönen Glasflügler komplett durchgesehen, wiederkehrende LTAs und Wartungen durchgeführt, die Außenflächen schön gemacht, die zu fettenden Augen und Bolzen mit Silikon-Armaturenfett geschmiert und uns einen Tag vor dem großen Termin getroffen, um den Flieger zusammenzustecken.

Für uns war es nicht ganz einfach, das erste Mal eigenverantwortlich die einzelnen Teile so hin- und herzuschieben und zu tragen, bis alles im Rüstraum richtig stand und lag zum Stecken. Noch eine Gerstenkaltschale, die Rüstschürze angelegt, einen anderweitig Beschäftigten zur Mithilfe gebeten und los. Linker Flügel rein, Ruder- und Klappenhebel in die Hänletüten eingeführt, weiter bis Anschlag, rechter Flügel rein, ausgerichtet dass die kegeligen Flügelverbindungsbolzen mittig in den Augen stehen, Meinungsverstärker (Hebel zum Zusammenziehen und Auseinanderdrücken der Flächen) angesetzt und Flächen zusammengezogen. Aber warum gehen die denn nicht ganz zusammen? Da fehlt doch noch der letzte Zentimeter.

Hm, wir sind doch schon auf der zylindrischen Fläche der Bolzen???
Drei Stunden später, harte Landung?, Bolzen mit Querriefen?, Weißbruch an Bolzenaufnahme?, Bolzen der Gabelseite parallel?, als auch der vorherige Besitzer des Fliegers, der diesen sehr lange und mindestens einmal um die Welt ritt, nach missglücklichem Versuch, die Flächen ohne Rumpf zusammenzustecken, nicht mehr weiterwusste, seine nachher alles entscheidende Frage: Was habt ihr anders gemacht als sonst auf dem Platz? Meine Antwort: Bremszugverlegung geändert, das honigähnliche, schön haftende Silikon-Armaturenfett, die Rüstschür-

ze und wir sind nicht auf dem Rumpfwagen. Also Rumpf weiter auf den Rumpfbock geschoben, sodass er nicht mehr auf dem Rad steht, Bremse und Fett fallen als Grund aus, ach – ich habe trotzdem die Rüstschürze ausgezogen, mit einem Lappen das Fett abgewischt, wieder mit normalem Wälzlagerfett benetzt – zusammengesteckt – und fertig.

Das verwendete superhaftende Silikon-Armaturenfett ließ sich bei der super Passung der Flügelverbindungsbolzen in den Augen nicht wegschieben. Ich hoffe, wir können mit dieser Anekdote andere „Superschlaue“ vor ähnlichen Aktionen bewahren.

Lutz Fasterling

Leserbriefe sind keine redaktionellen Meinungsäußerungen. Die Redaktion behält sich vor, diese zu kürzen oder abzulehnen. Zuschriften bitte über die Website oder an leserbrief@luftsportmagazin.de

Kleinanzeige

Luftfahrt-Zeitschriften zu verkaufen

Teilweise ab No 1 und gebunden: Aerokurier, FlugRevue, Jet&Prop, Flugzeug Classic, FliegerMagazin, Air International, Flugkörper, Aeroplane monthly (engl.), Interavia, DFLR-Nachrichten, FliegerRevue, FlugKörper, Flugwelt, Jägerblatt, Luftfahrt, Luft u. Raumfahrt, Der Flieger, Flugzeug, Modellflug International, Treffpunkt, Aero International, Modell Fan, Kit, Scale, Preis VS, e.-m.paech@WEB.de//0224141672

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2021

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

Herausgeber:
DAeC-Landesverband Bremen e.V.
Detlev Thamm, Am Bienenschauer 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.
Hainhölzer Straße 5, 30159 Hannover
Tel.: 0511/601060, Fax: 0511/6044929
E-Mail: guenter.bertram@lsvni.de, www.lsvni.de
Verantwortlicher Redakteur: Günter Bertram

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

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

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

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jörg Bachmann, Django, Jürgen Dumnitz, Volker Engelmann, Jan Frese, Carolin Fuhr, Marcus Hausmann, Carsten Heine, Evelyn Höfs, Bernd Hoenig, Louise Marén Huttel, Bern Jäger, Axel Kappenhagen, Jan Erik Karwacik, Ulrich Kaiser, Hannelore Keßler, Justus Künanz, Thomas Kurz, Andreas Leutsch, Wolfgang Lienbacher, Armin Lobeck, Marcus Maul, Max Mensing, Burkhard Müller, Hilmar Peitz, Max Pitzier, Klaus Preen, Tobias Richters, Gerd Rudolph, Ilona Rühlenbeck, Thomas Sachtleben, Florian Scheuner, Tim Schindler, Uwe Schlaffke-Mowinkel, Timmy Schwarz, Bernd Schwehm, Marc Thöne, Thomas Viltter, Joël Wagner, Rolf Wagner, Hanna Wendtlandt, Michael Willner, Andreas Wüst, u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 28.000 Exemplare
Bezugspreis: In oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 35 €, Welt 45 €

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 19 vom September 2020; Kontakt: anzeigen@luftsportmagazin.de
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge und Leserbriefe zu kürzen. Das Urheberrecht liegt beim Verlag, Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung. Beiträge unserer Leser nehmen wir gerne entgegen. Für die Regionalteile sind die jeweiligen Landesverbände zuständig. Beiträge und Bilder sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt.

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 30. November 2021*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 25. Oktober 2021*.

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

Neues Lieferprogramm 2021!

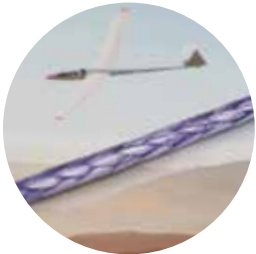
Dynatec Hoistline[®]

Das Windschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



NEU! Hoistline „Max“

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



Hoistline „orange“

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



Hoistline „yellow“

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

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

Vorseilsystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



Lippmann
German Ropes

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

Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung
Partner der Vereine*

Segelflug intensiv

Für jede Ausbildungsphase
haben wir die Lösung, gut, sicher und effizient.
Aber natürlich sind wir auch für Training und reines
Genussfliegen da, in Oerlinghausen, Sondrio (Italien)
und La Motte (Frankreich).

Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

Für Segelflieger (SPL-Inhaber) bieten wir die Ausbildung
für die Motorsegler-Berechtigung und die
Light Aircraft Pilot Licence LAPL(A) jeweils zum
Pauschalpreis an.

Flugreise Bodensee

In der Saison 2021
planen wir eine Flugreise mit mehreren Motorseglern
zum Bodensee, aber auch gern zu einem anderen
Ort im In- und Ausland.

Weitere Informationen unter:
www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie