

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN

CO₂-Emissionen im Luftsport

Vermeiden, reduzieren, kompensieren, kommunizieren

Kreiseldrift im Kopf

Was die 3. Dimension mit unseren Sinnen macht

Wenn der Vater mit dem Sohne

Gordon-Bennett-Cup für Eimers & Eimers



Freude



Liebe Luftsportlerinnen, liebe Luftsportler,

lange habe ich überlegt, ob man in diesen Zeiten „Freude“ als Überschrift wählen kann. Aber ich finde, bei so großartigen Leistungen, die unsere Fliegerkameraden erbringen, kann, darf und sollte man sich freuen.

Spontan fallen mir dazu unsere neuen Weltmeister im Langdistanz-Gasballonfahren ein: Wilhelm und Benjamin Eimers haben mit ihrem Ballon ein tolles Rennen von St. Gallen bis nach Bulgarien gewonnen. Ebenso freuen wir uns mit unseren Segelfliegerinnen, die bei der WM in England gut abgeräumt haben. Und auch im Modellflug gibt es Welt- und Europameister zu feiern. Viele Wettbewerbe, die wir gemeinsam bejubeln können, gab es zudem im nationalen Bereich. Doch nicht nur Siege sind ein Grund zur Freude, sondern auch die vielen Veranstaltungen im Luftsport, die von Ehrenamtlichen auf die Beine gestellt werden. Wie der 79. Deutsche Segelfliegertag in Koblenz.

Der Aero Club Koblenz e. V. richtet ihn am 29. Oktober bereits zum zweiten Mal aus und hat ein tolles Programm vorbereitet. Das geht nur mit vielen freiwilligen Helfern. Wir vom LuftSport freuen uns, euch an unserem Stand C6 im EG zu begrüßen und mit euch ins Gespräch zu kommen. Ein besonderes Schmankerl am Segelfliegertag hat mein Vorgänger Klaus Fey parat: Am Stand vom Equip-Verlag (B5 EG) wird um 12:45 Uhr der LuftSport-Flugsicherheitspreis verliehen. Ich kann versprechen: Auch hier wird sich ein Verein, in dem Ehrenamtler eine großartige Leistung erbracht haben, sehr freuen.

Ich wünsche Ihnen allen auch Grund zur Freude!

Herzliche Grüße
Ihre Ricarda Helm

Inhalt

News	4
Termine	7
Elektroflug	
Elektroflugnews	8
Flieg mal hin	
Koblenz EDRK	9
Segelflug	
Airbus und DLR forschen mit Segelflugzeugen	12
Gasballon	
Gordon Bennett 2022	14
Landesverbände	
Bremen	LV 15 - 18
Hamburg	LV 19 - 21
Niedersachsen	LV 22 - 30
Rheinland-Pfalz	LV 31 - 38
NRW	NRW 15 - 38
Frauen im Luftsport	
Ladies Day am Flugplatz Borghorst-Füchten	39
Luftsportjugend	
Vier Nordlichter erkunden den Süden	40
Flugsicherheit	
Wenn der Kurskreisel im Kopf wegdriftet ...	42
Ultraleichtflug	
UL Infotag	44
Recht	
Wenn der Sprit nicht reicht	46
Modellflug	
Modellflugnews	48
Die Leserseite	
Leserbrief, In eigener Sache	50
Impressum	50

Modellflug: Geländetool veröffentlicht

Ab sofort steht ein Portal bereit, über das Vereine und Geländebetreiber ihre Modellfluggelände anzeigen können. Sowohl bestehende als auch neu auszuweisende Gelände können dem Verband ab sofort bekannt gemacht werden.

Auf diesem Wege ist es jetzt ganz einfach möglich, Modellfluggelände anzuzeigen, auf denen Flugmodelle bis 12 kg Abflugmasse betrieben werden sollen. Sofern keine luftrechtlichen oder zivilrechtlichen Argumente dagegen sprechen, gilt das Gelände mit der Anzeige als vorläufig angezeigt und es darf sofort als solches genutzt werden.

Für eine Ausweisung von Geländen bis 25 kg oder gar bis 150 kg

kann im ersten Schritt des Verfahrens das geplante Gelände ebenfalls über das neue Tool bekannt gemacht werden. Der Verband geht dann in den Austausch mit dem Geländebetreiber und leitet alle notwendigen Schritte für die Ausweisung ein. Dahingehend wird das Tool in den kommenden Wochen weiter ausgebaut, sodass auch das Übermitteln von notwendigen Dokumenten automatisiert geschehen kann.

Das neue Tool ist unter gelaende.mfsd.de erreichbar und wird in den nächsten Wochen noch weiter ausgebaut. Die Anzeige von Geländen bis 12 kg funktioniert bereits vollumfänglich.

Modellflug im DAeC

Navigationsflug: Unnötiges Wissen oder vergessene Weisheit?

Von allen erwartet, jedoch von vielen gemieden: die präzise Navigation mit Karte, Stoppuhr und ganz ohne GPS. Warum dies gerade in Zeiten von elektrischen Hilfsmitteln nicht nur sehr lehrreich sein kann, sondern auch unglaublich viel Freude bereitet, möchten Robin Shearer (Pilot) und Oliver Meindl (Navigator) mit ihrer Idee „navgeeks“ zeigen. Die beiden haben mit dem Fliegen

als passionierte Segelflieger begonnen. Vor über einem Jahr haben sich die beiden in den Navigationsflug verliebt und sind seither auf verschiedenen Flugevents am Start. Wer Fragen zum oder Interesse am Navigationsflug hat, kann die beiden per Mail info@navgeeks.com oder auf ihrem Instagram-Account kontaktieren und sich informieren.

Die deutschen Damen haben bei der WM der Segelfliegerinnen mächtig abgeräumt Deutsche Segelfliegerinnen sind Teamweltmeister

Bei der WM der Segelfliegerinnen in England flog Cornelia Schaich in der Standardklasse auf den ersten Platz. Sabrina Vogt wurde Vize-Weltmeisterin und in der Clubklasse sicherte sich Ines Engelhardt die Bronze-Medaille. Mit diesem hervorragenden Ergebnis gehen drei von neun Podiumsplätze an die deutschen Pilotinnen! Auch die anderen Sportlerinnen konnten mit ihren Leistungen glänzen: Ulrike Teichmann wurde Siebte in der Clubklasse, Christine Grote erreichte den gleichen Platz in der Standardklasse. In der 18-Meter-Klasse wurde Steffanie Mühl Vierte vor Katrin Senne auf Platz fünf und Sandra Malzacher auf Platz neun. Darüber hinaus wurden die deutschen Segelfliegerinnen Teamweltmeister! Das Team und der DAeC bedanken sich bei Teamchef Bernd Schmid und bei Charly Bauder sowie den vielen Helfern vor Ort, ohne die dieser Erfolg nicht möglich gewesen wäre. **Quelle: DAeC**



▲ v.l.n.r. Bernd Schmied (Coach), Sabrina Vogt, Christine Grote, Conny Schaich, Ines Engelhard, Steffi Mühl, Katrin Senne, Ulricke Teichmann. (Sandra Malzacher ist leider nicht auf dem Foto, da sie sich auf Grund ihrer Coronainfektion vom Team isolieren musste.)



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.



LuftSport-Flugsicherheitspreis Verleihung auf dem Deutschen Segelfliegtage



Zum vierten Mal verleiht das Magazin den LuftSport-Flugsicherheitspreis. In den vergangenen Jahren wurden bereits 20 Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit mit Urkunden und Geldpreisen bedacht. Redaktion und Jury freuen sich, die aktuellen Preisträger während des Deutschen Segelfliegtages am **29. Oktober in Koblenz** zu ehren. Die Preisverleihung findet um 12:45 Uhr am Stand des Eqip Verlages (B5 im Erdgeschoss) statt.



Infos zum 79. Segelfliegtage

KF

Segelfliegen Grundausbildung

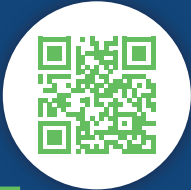


Mit dem Buch „Segelfliegen Grundausbildung“ hat das Referat Ausbildung/Lizenzen in der Bundeskommission Segelflug im DAeC 2019 eine Anleitung für die Segelflugausbildung bis zum ersten Alleinflug herausgegeben und inzwischen mit über 16.700 Exemplaren an Segelfluglehrer und -schüler verteilt. Mittlerweile ist der Inhalt auch unter www.segelfliegengrundausbildung.de online. Ergänzt wird diese Veröffentlichung auf derselben Website durch die gesamte Segelflugtheorie bis zur SPL-Prüfung, erarbeitet von mehr als 40 Segelfluglehrern aus ganz Deutschland. Eine Expertengruppe erstellt derzeit eine E-Learning-Plattform mit Fragen zur SPL-Prüfung, die ebenfalls auf derselben Website für alle Segelfluglehrer und -schüler im DAeC zur SPL-Prüfungsvorbereitung zu nutzen sein wird. Alle Projekte werden auf dem Segelfliegtage 2022 vorgestellt. **Text: Günter Forneck**



#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.

Mehr als 140 Jahre Erfahrung – aber kein bisschen von gestern!



EISENSCHMIDT
DPS GROUP



30 BMW Dixi auf der Wasserkuppe



- ▲ Hans Jacobs in seinem BMW Dixi auf dem Weg zur Wasserkuppe
- ◀ Die 30 Oldtimer auf der Südwiese des Museums

Die Interessengemeinschaft DIXI war zu Besuch auf der Wasserkuppe. Nicht einfach diesen hohen Berg zu erklimmen, denn in den kleinen Oldtimern arbeitet ein Motor von ca. 15 PS. Diese Autos wurden ab 1927 in Eisenach am Fließband in verschiedenen Ausführungen produziert – nachzulesen auf der Homepage <https://dixi-ig.de/>. Der bekannte Segelflugzeugkonstrukteur Hans Jacobs fuhr ebenfalls einen BMW 3/15 „Dixi“. Dabei handelte es sich um einen von jenen fünf Stück des Dixi, die an der „Internationalen 10000

Kilometerfahrt“ des AvD – Automobilclub von Deutschland teilgenommen hatten. Vom 21. Mai bis 7. Juni 1931 ging die Fahrt von Deutschland über Ungarn, Jugoslawien, Italien, Frankreich, Spanien nach Portugal und wieder zurück nach Deutschland. Die Dixi-Gruppe besuchte auf der Wasserkuppe anschließend das Museum und ließ sich die Geschichte des Segelfluges und die Technik der Segelflugzeuge ausführlich erklären.

**Pressemitteilung und Fotos:
Deutsches Segelflugmuseum Wasserkuppe**

PERSONEN RETTUNGSFALLSCHIRME

JUNKERS

Workshops

Jetzt anmelden:

Fliegen, Familie, Fulltime-Job – mit guter Selbst- und Vereinsführung den Dreifach-Spagat meistern

Wer in der Luft ist, kann nicht gleichzeitig Dinge am Boden erledigen. Fliegen, Beruf und Familie sind nicht immer leicht unter einen Hut zu bringen. Hier ist gute Selbstführung gefragt.

Aber auch Vereinsstrukturen und -rituale spielen eine wichtige Rolle. Sie sind im Luftsport häufig noch eher traditionell – und vor allem männlich – geprägt. In Zukunft sind hier mehr Flexibilisierung und Agilität gefragt. Angebote für Mitglieder, aber auch für ehrenamtliches Engagement müssen sich an den Lebenswelten der Mitglieder orientieren.

Der AEROCLUB|NRW e. V. lädt alle interessierten Mitglieder zu einem Wochenend-Workshop ein, um hierzu erste Lösungsansätze – für sich selbst und auf Vereinsebene – zu erarbeiten. Externe Gäste sind im Rahmen der Kapazitäten herzlich willkommen.

Datum: 04.–05. März 2023

(Anreise Samstagmittag, Abreise Sonntagmittag)

Ort: wird noch bekannt gegeben

Trainerin: Dr. Angela Daalman,

Training · Strategien · Empowerment

Weitere Informationen:

<https://www.aeroclub-nrw.de/>

luftsportlerinnen-workshop-2023-1

Anmeldung: bis 15. Dezember 2022 hier

<https://www.aeroclub-nrw.de/>

anmeldung-luftsportlerinnen-workshop-2023-1

Rückfragen an Sybille Krummacher oder Angelika Rebischke,

gender@aeroclub-nrw.de

Noch Plätze frei

Resilienz – Stressige Zeiten als Frau managen

Der AEROCLUB|NRW e. V. lädt interessierte Luftsportlerinnen seiner Mitgliedsvereine zu einem weiteren eintägigen Workshop – diesmal rund um das Thema Resilienz – nach Aachen ein. Luftsportlerinnen anderer Vereine und Verbände sind im Rahmen der Kapazität herzlich willkommen.

In Drucksituationen ruhig bleiben, auch bei Problemen und Rückschlägen innerlich positiv bleiben und Handlungskompetenz bewahren – darum geht es in diesem Workshop.

Termin und Ort: 19. November 2022, 10:00–18:00 Uhr in Aachen

Anmeldung und weitere Informationen unter

<https://www.aeroclub-nrw.de/events/fif2022-2/>

Rückfragen an Sybille Krummacher oder Angelika Rebischke,

gender@aeroclub-nrw.de

Veranstaltungen

16.10.2022	Segelfliegertag NRW	Sankt Augustin	www.aeroclub-nrw.de/events/segelfliegertag-nrw-2022/
29.10.2022	Deutscher Segelfliegertag	Koblenz	www.segelfliegertag.com
12.11.2022	DFS-VFR-Pilotentag	Langen	www.dfs.de
13.11.2022	Niedersächsischer Segelfliegertag	Walsrode	https://www.lsvni.de/index.php/terminesegeflug



NEU

OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

WICKELBÄNDER ENTFALLEN

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

OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSSE

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

KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

MODERNES GEWEBE

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



DESIGN CHANGE

DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

ZULASSUNG ERTEILT für ROBIN, JODEL, PIPER

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

Wollen auch Sie Ihre
Maschine umrüsten?

Dann kontaktieren Sie uns!



Neuer Weltrekord für den e-Genius Hybrid

Forschungsflugzeug der Universität Stuttgart schafft erstmals mehr als 2000 km nonstop

Der e-Genius Hybrid der Universität Stuttgart, ein elektrisch angetriebenes Forschungsflugzeug mit seriellem Range Extender, flog auf einem Demonstrationsflug erstmals 2002 Kilometer. Der Flug ging vom Heimatflugplatz Mengen-Hohentengen bei Sigmaringen bis Biarritz an der spanischen Grenze und ohne Zwischenlandung wieder zurück. Damit ist der e-Genius das erste Hybrid-Elektroflugzeug der Welt, das mehr als 2000 Kilometer nonstop flog.

Der e-Genius Hybrid wurde in diesem Jahr auf eine Version mit verlängerter Reichweite umgerüstet. Dies ermöglicht es nun, längere Strecken mit der gleichen Effizienz wie bisher zu fliegen. „Der Flug hat gezeigt, dass unser hoch automatisiertes Hybridsystem tatsächlich funktioniert und die vorhergesagte Effizienz entlang der gesamten Antriebskette aufweist“, freut sich Prof. Andreas Strohmayer, Leiter des Bereichs Flugzeugentwurf am Institut für Flugzeugbau (IFB) der Universität Stuttgart. „Dies ist ein notwendiger Schritt auf dem Weg zur praktischen Nutzung des Hybrid-Elektroflugs als mögliche Lösung zur Verringerung der CO₂-Bilanz des Fliegens in der Zukunft.“ Jonas Lay, Gruppenleiter Bemannte Flugzeugprojekte am IFB ergänzt: „Wir konnten redundante Systeme und die allgemeine Zuverlässigkeit validieren, sie zeigen ein hohes Maß an Sicherheit.“

Da der Flug so lang war, entschieden die Piloten, nicht am besten Effizienzpunkt zu fliegen, sondern etwas schneller. Zudem wurde die Rekordhitze dieses Sommers zu einer Herausforderung für die Kühlsysteme, was die erreichbare Geschwindigkeit des e-Genius ein-



schränkte. Doch selbst unter diesen Bedingungen verbrauchte das Forschungsflugzeug auf der gesamten Strecke nur 81 Liter Treibstoff – zwei Liter pro Passagier und 100 Kilometer. Tatsächlich wäre der Flieger noch weitergekommen, hätten die Piloten bei Tank und Batterien nicht eine Sicherheitsreserve von drei Stunden Flugzeit einkalkuliert. „Die hohe Reichweite zeigt, dass die Technologie jetzt für den breiten Einsatz bereit ist“, sagt Lay. „Reichweitenängste oder zu geringe Zuladung sollten damit der Vergangenheit angehören.“

Quelle und Foto: Institut für Flugzeugbau Universität Stuttgart

Electrify-in Switzerland in Bern kam gut an



Am 10. und 11. September fand zum ersten Mal das Electrify-in am Airport Bern statt. Bei Europas einzigem Fly-in für elektrisch und hybrid angetriebene Luftfahrzeuge treffen sich Fachleute und e-Fans. In der Ausstellungshalle wurde intensiv gefachsimpelt und die verschiedenen Projektfortschritte wurden begutachtet. Von großem Interesse war das abwechslungsreiche Symposium mit fachspezifischen Vorträgen. Zu den diversen Projekten fand ein reger Informationsaustausch statt. Außerdem wurden E-Schnupperflüge angeboten. Einer der Höhepunkte war die Verleihung der eTrophy. Die Gewinner waren in der Kategorie Elektrik: der Elektra Trainer D-MYET (Flug von Pfullendorf nach Bern), in der Kategorie Hybrid: der eGenius D-KGEN (Flug von Donaueschingen nach Bern) und bei den Glidern siegte Klaus Ohlmann mit der Antares 20E (Flug von Serres nach Bern). Zum Abschluss der Veranstaltung flogen Electrify-in-Botschafterin und Olympiasiegerin Dominique Gisin gemeinsam mit Flugpionier Bertrand Piccard über die Stadt Bern.

Weitere Infos unter www.electrify-in.ch

Text: RH; Foto: Electrify-in

TOST

Flugzeuggerätebau

Flugzeugräder · Hydraulisches Bremssystem · Flugzeugreifen
 Schleppkupplungen · Schleppseileinziehwinde mit Kappvorrichtung · Startausrüstung · Sicherheitskupplungen · Wartung

www.tost.de

Flieg mal hin: EDRK Koblenz-Winningen



„Was für eine herrliche Gegend! Es war das erste Mal, dass ich Rhein und Mosel so gesehen habe. Am spannendsten aber war die Landung mit Anflug neben der riesigen Moseltalbrücke der Autobahn 61, dann über die Weinbau-Terrassen von Winningen, hierher.“ So begeistert berichtete meine Frau von ihrem ersten Rundflug über das Mittelrheintal.

Der Flugplatz Koblenz-Winningen

Offenbar steht sie nicht alleine mit ihrer Meinung, denn rund fünf- unddreißig- bis vierzigtausend Flugbewegungen verzeichnet der Flugplatz Koblenz-Winningen in jedem Jahr. Damit ist er einer der verkehrsreichsten Landeplätze in Deutschland. Es wird schnell klar, wie attraktiv die Lage des seit 1970 hier betriebenen Flugplatzes ist: oberhalb der Weinberge der Gemeinde Winningen – etwa fünf Kilometer vom Stadtzentrum entfernt.

Die große und lang asphaltierte Landebahn ermöglicht das Starten und Landen größerer Flugzeuge bis 5,7 Tonnen. Im kommenden Winter soll sie komplett erneuert werden. Mit einem Rolltor an der Schwelle der Startbahn 06 kann diese heute schon auf 1210 Meter verlängert werden.

Zur Platz-Infrastruktur gehören neben einer Flugwerft und Hangars eine Flugschule mit Charter und eine Firma, die Hubschrauber für alle Zwecke bereithält. Eine Polizei-Hubschrauberstaffel ist hier ebenfalls stationiert und der Aero-Club Koblenz hat seit 1970 ein neues Domizil am nordöstlichen Rand des Platzes.

Das Flugplatz-Restaurant „Delphi“ mit griechischen Spezialitäten



▲ Koblenz mit der Festung (links) und dem Deutschen Eck
Foto: Harald Helm

▲ Anflug auf die 06, Foto: Flughafen Koblenz-Winningen GmbH

ist weithin bekannt und sehr beliebt. Gäste, die mit dem Flugzeug anreisen, können unmittelbar vor der Gartenterrasse auf der grasbewachsenen Abstellfläche des Flugplatzes parken.

Und wer etwas Zeit mitgebracht hat, um die nähere Umgebung zu erkunden, der kann direkt neben dem Flugplatzgebäude in einen Mietwagen umsteigen. Mit dem Smartphone kann über www.app2drive.de jederzeit und überall ein Fahrzeug gebucht werden.

Einige Besonderheiten von EDRK

Die exponierte Lage bringt einige Besonderheiten für den Verkehrslandeplatz mit. Michael Kley von der Luftaufsicht spricht deshalb auch von einem „Flugzeugträger“, der hoch über der Mosel liege und von seiner Stadtrandlage dominiert werde. Der Flugplatz verfügt über zwei Platzrunden für den Motorflug, die immer gleichzeitig in Betrieb sind – was ziemlich einmalig in Deutschland ist. Sie liegen nördlich und südlich des Platzes und erfordern die besondere Aufmerksamkeit der Piloten, insbesondere wegen der aktuellen Lärmschutzbedingungen für die angrenzenden Stadt-

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

• Diamanttrennscheiben • Band- und Sticksägeblätter • Fräser und Lochsägen aller Art

Unsere Spezialität:

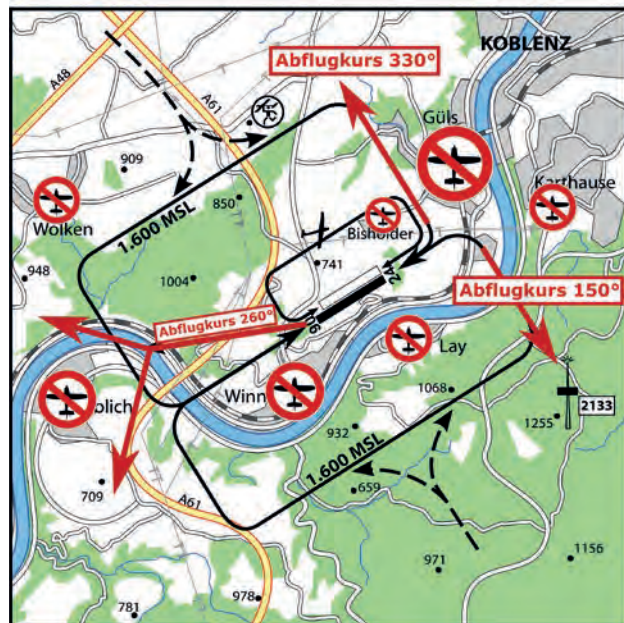
Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG
Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein
Telefon 0 67 84 / 90 48 48 • Fax 0 67 84 / 90 48 50
www.persch-diamant.de • info@persch-diamant.de



Piloteninfos zu EDRK

Beschreibung	Verkehrslandeplatz; 2,7 NM SW Koblenz
ICAO-Code	EDRK
Öffnungszeiten UTC	
SOM (1 MÄR-31 OKT)	Mo-Fr 0600 – SS+30/1900 Sa-So+HOL 0700 – SS+30/1900, O/T PPR
WIN (1 NOV-28/29 FEB)	800 – SS+30, O/T PPR
Koordinaten	50°19,53 N / 007° 31,72 E
Platzhöhe	640 ft MSL
Rufzeichen	Koblenz - INFO
Frequenz	122,655 MHz (DE/EN)
Landebahnen	1.175 m x 20 m ASPH
RWY 06	TKOF 1.175 m, LDG 995 m
RWY 24	TKOF 995 m, LDG 1.175 m
Luftfahrzeuge	LFZ bis 5.700 kg MTOM (darüber PPR), HEL, GLD (P), dreiachsgesteuerte UL (andere UL PPR)
Tanken	AVGAS 100LL, Jet A-1, Super PLUS
Kontakt (Flugleitung)	02606 1030
Weitere Infos	www.flugplatz-koblenz-winningen.de



▲ Wegen Lärmschutz ist die Platzrunde einzuhalten
Grafik: Flughafen Koblenz-Winningen GmbH

teile und Gemeinden. Die Segelflieger starten und landen auf der Grasbahn und haben ihre eigene Platzrunde nördlich, aber „innerhalb“ der Motorflugplatzrunde. Bei gemischtem Flugbetrieb, besonders an Wochenenden, ist hier Umsicht erforderlich.

Der Aero-Club Koblenz e. V.

Bereits 1951 fanden sich Luftsportbegeisterte in Koblenz und gründeten den Aero-Club. „Wir können auf eine erfolgreiche fliegerische Vergangenheit zurückblicken und sind solide aufgestellt“, resümiert der 1. Vorsitzende, Frank Ortmann. „Nachwuchssorgen, besonders in der Segelfliegerei, haben wir keine; für die Schulung in allen Klassen können wir auf zahlreiche erfahrene, ehrenamtliche Fluglehrer zurückgreifen. Wir fliegen mit modernen, sparsamen und umweltverträglichen Fluggeräten. Damit sind wir zukunftssicher. Wir freuen uns besonders, in diesem Jahr den Deutschen Segelfliegertag in Koblenz – übrigens schon zum zweiten Mal – ausrichten und am 29. Oktober rund 2000 segelflugbegeisterte Besucher und Freunde begrüßen zu dürfen.“ (www.segelfliegertag.com)

Der Aero-Club gliedert sich in drei Abteilungen, in denen Segelflug, Motor- und Motorsegelflug, sowie das Ultraleicht-Fliegen praktiziert werden. Aktuelle Clubnachrichten sind: der erfolgreiche Einsatz der Robin DR 401 seit 2021 für schnelles Reisen und sicheres Schleppen von Segelflugzeugen, Strecken- und Leistungsflüge der

Segelflieger/-innen und die geplante Anschaffung eines neuen Ultraleicht-Flugzeugs, einer Aeroprakt A 32L, die ab Oktober 2022 verfügbar sein soll.

Die nähere Umgebung von EDRK

Schon am Rande des Flugplatzes gibt es im traditionellen Weinort Winningen viel zu entdecken. Da etwas Bewegung gut tut, empfehle ich einen kurzen Spaziergang in die nahen Weinberge zu bekannten Aussichtspunkten im „Winninger Brückstück“ (keine 250 Meter entfernt!) oder aber eine Wanderung auf dem jungen „Traumpfadchen Moseltraum“ mit Einstieg unterhalb des Flugplatzes. Zur Erholung geht's dann an die Mosel in den Biergarten des Hotels Moselblick oder auf den sonnigen Marktplatz im Herzen des historischen Dorfkerns.

Sportliche Naturen leihen sich an der Mosel ein Standup-Paddelbrett oder ein Kanu, Genussmenschen entern eines der zahlreichen Ausflugsschiffe für eine gemütliche Rundfahrt auf der Mosel. Und abends locken zahlreiche urige Winzerkneipen, Restaurants und Cafés; Weinliebhaber kommen in der Vinothek auf ihre Kosten. Und: Kennen Sie „berggolfen“? Am Ortsrand in einem ehemaligen Weinberg unterhalb des Flugplatzes können Sie diesen einmaligen Sport testen. (www.berggolf.de) Weitere Informationen hält das Touristikbüro im Rathaus parat. (info@winningen.de)



Sehenswertes Koblenz

Die Entscheidung steht: Flug nach EDRK, Leihwagen über www.app2drive.com gebucht, Übernachtung in Winningen geplant, am Folgetag Rückflug. Bleibt also viel Zeit für eine Tour ins nahe Kowelenz (mundartlich): Rhein und Mosel, Deutsches Eck, Altstadt, Festung usw. Am Moselufer nahe der Altstadt laden weitläu-

▲ Mitglieder des Aero-Club Koblenz e. V.
Foto: Stephan Biwald



Festung Ehrenbreitstein mit der Seilbahn; Foto: Willi Probstfeld



▲ Weinhexbrunnen im historischen Ortskern von Winningen
Foto: Conrad Flachsbarth

fige Promenaden an beiden Flüssen zum Flanieren ein. Sie wurden anlässlich der Bundesgartenschau 2010 nochmals verschönert. Wenige Minuten entfernt erreicht man das Deutsche Eck mit dem gewaltigen Denkmal von Kaiser Wilhelm I. Über dem staunenden Besucher thront rund 120 Meter über dem Rhein die Preußenfestung Ehrenbreitstein. Der Weg dort hinauf ist vielfältig: mit dem Auto oder mit dem Fährboot über den Rhein und dann mit dem Aufzug oder zu Fuß. Oder man nimmt die neue Kabinenseilbahn und schwebt spektakulär über den Rhein aufwärts in die Festung hinein.

Wieder zurück geht der Spaziergang weiter am Rhein entlang bis zum Kurfürstlichen Schloss und von dort direkt in die Altstadt mit ihren wunderschönen Plätzen und Gebäuden: neben dem Rathaus, spuckt der „Kowelenzer Schängel“ neugierige Touristen mit Wasser an und der Raubritter Johann von Kobern rollt auf dem Florinsmarkt als „Augenroller“ im Takt der Uhr mit den Augen und streckt seine Zunge heraus.

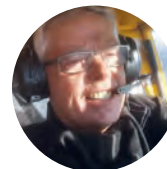
Ich empfehle nach so viel Kultur die Einkehr in einem der typischen Restaurants der Stadt. Zum Beispiel: Alt Coblenz, Weinhaus Hubertus oder Altes Brauhaus, um nur einige zu nennen. Und da schließt sich der Kreis: Flug nach EDRK, Winninger Aussichtspunkte über die Terrassenmosel, Koblenzer Panoramablicke über Rhein und Mosel. Der Text wurde aus Platzgründen gekürzt. Den Originalbeitrag finden Sie hier:

Text: Conrad Flachsbarth



Der Autor:

Conrad Flachsbarth, 67, ist seit drei Jahren Mitglied im Aero-Club Koblenz und Ultraleicht-Flugschüler. Beruflich war er als Soldat der Bundeswehr auch in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt.



WIR BETREUEN ZUVERLÄSSIG IHR LUFTFAHRZEUG!

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

Komplette Instandhaltung, Überwachung, Nachprüfung u. Instandhaltungsprogramme für:

alle ein- und zweimotorigen Flugzeuge bis 2730 kg MTOW

Motorsegler

Segelflugzeuge

Annex-1-Flugzeuge

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

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

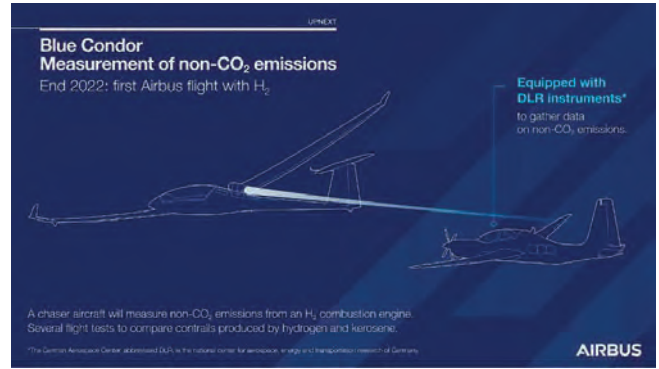
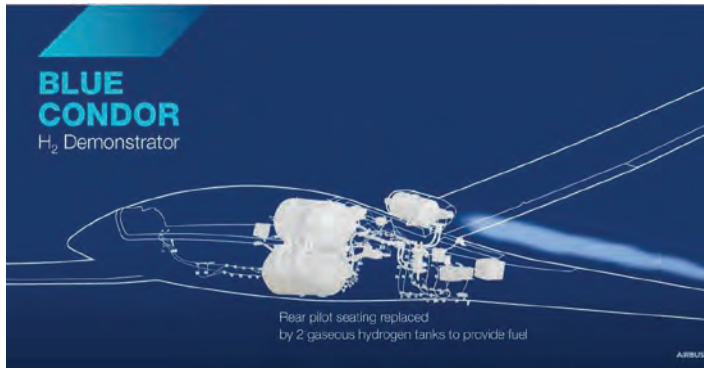
CAO GmbH • Zum Gerlen 17 • D-66131 Saarbrücken

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



Mitarbeiter/innen für die Bereiche CAMO und Instandsetzung gesucht

Airbus und DLR forschen mit Segelflugzeugen



Blue Condor ist ein von Airbus UpNext initiiertes Projekt, mit dessen Hilfe die Auswirkungen der Wasserstoffverbrennung in großen Höhen analysiert werden soll. Das Ergebnis der Untersuchungen wird im Vorfeld der ZEROe-Demonstrator-Flugtests wichtige Informationen über die CO₂-freien Emissionen der zukünftigen Luftfahrt liefern, auch, indem es zu weiteren Aufschlüssen über Bildung, Zusammensetzung und Eigenschaften von Kondensstreifen verhilft.

Für das Projekt werden zwei Arcus-J eingesetzt. Bob Carlton von der US-Firma Desert Aerospace baute 2016 einen Arcus-M in einen ersten Arcus-J mit einem einziehbaren PBS TJ-100-Strahltriebwerk um. Dieses Triebwerk dient nicht nur als Heimkehrhilfe, sondern erlaubt auch Eigenstarts. Mit den beiden Arcus-J will das Airbus

UpNext-Team die vom Wasserstoffantrieb emittierten Rückstände in der Atmosphäre mit denen eines herkömmlichen Kerosintriebwerks der gleichen Leistungsklasse vergleichen. Dazu wird das bereits mit den Perlan-Höhenflügen (2017/2018) befasste Projektteam in der ersten Phase von „Blue Condor“ einen der beiden Arcus-J modifizieren. Airbus-Ingenieure ersetzen den hinteren Pilotensitz durch einen Wasserstoffantrieb. Zwei 700-bar-Tanks für gasförmigen Wasserstoff werden den Turbojet-Wasserstoffverbrennungsmotor mit Kraftstoff versorgen. Der zweite Arcus-J wird unverändert bleiben und mit seinem bestehenden Strahltriebwerk arbeiten. Da Segelflugzeuge keine weiteren Emissionen erzeugen, sind sie für Airbus in dieser Projektphase die idealen Erprobungsträger.

Ziel der ersten Testflüge ist es, das verbaute System als Plattform zu konfigurieren und das Flugverhalten des modifizierten Arcus-J unter realen Bedingungen zu erproben. Für November 2022 ist eine zweite Flugversuchskampagne geplant, bei der der modifizierte Arcus ausschließlich mit Wasserstoff betrieben wird. Bei der dritten Testreihe, die für Anfang 2023 geplant ist, wird eine Grob G 520 Egrett die beiden Segelflugzeuge auf die Testhöhe von FL 330 (!) schleppen. Nach dem Ausklinken wird sie den Flugwegen der beiden Arcus bei Geschwindigkeiten von 80-85 kt dicht und exakt folgen. Dabei wird die Grob Egrett mit ihren von der DLR bereit gestellten Emissionssensoren und Messinstrumenten die gesuchten Daten erfassen und ermitteln.

„Das Blue Condor-Projekt ist ein wichtiger Meilenstein auf unserem Weg zu ZEROe-, da es die erste Reihe von Flugversuchen mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor bei Airbus starten wird“, erklärt Mathias Andriamisaina, Leiter der emissionsfreien Demonstratoren bei Airbus. „Diese Flugtestkampagnen werden uns wertvolles Wissen über die Auswirkungen von Wasserstoff auf das Triebwerksverhalten, Kondensstreifen und andere Nicht-CO₂-Emissionen bieten. Die Erkenntnisse daraus werden zweifellos die Richtung zukünftiger Flugtests mit der kommenden ZEROe A380-Testplattform bestimmen.“

Tiefer Einblick in Kondensstreifen aus Wasserstoffverbrennung

Die Analyse von Kondensstreifeneigenschaften ist ein Kernziel des Blue Condor-Projekts. Tatsächlich gibt es derzeit nur sehr wenige Forschungen über Kondensstreifen, die durch Wasserstoffverbrennung erzeugt werden.

Kondensstreifen sind Wolken aus Eiskristallen, die sich hinter einem Flugzeug in großer Höhe bilden können. Obwohl bei der

Spornräder Flächenräder Cockpit-Komponenten Display und PDA-Halterungen



Von Piloten für Piloten

Komponenten für Flugzeug und Cockpit

Produziert auf modernsten Industriedruckern mit höchster Qualität und Stabilität

PA6 CFK ist bis 160° Celsius Formstabil, sehr Abriebfest bei einer sehr hohen Festigkeit. Sonderanfertigungen auf Wunsch.



Shop: www.VOCUS3D.com

Info: www.VOCUS3.de

<https://www.instagram.com/vocus3.de>





▲ **Schleppflugzeug Grob G 520 NG; Foto: Grob Aircraft SE**
 ▶ **Arcus-J; Foto: AIRBUS / James Darcy**



Wasserstoffverbrennung je nach atmosphärischen Umgebungsbedingungen Kondensstreifen entstehen können, unterscheiden sie sich deutlich von denen, die von herkömmlichen Verbrennungsmotoren erzeugt werden. Da die Verbrennung von Wasserstoff im Vergleich zum herkömmlichen Kerosin etwa 2,6-mal mehr Wasser emittiert, ist eine eingehende Analyse erforderlich, um die vollen Auswirkungen auf Entstehung, Ausbreitung und Fortbestand von Kondensstreifen zu verstehen.

Die Kondensstreifenbildung und -messung ist hochkomplex. Große Höhen und kalte Umgebungen bieten ideale meteorologische Bedingungen für die natürliche Bildung von Kondensstreifen. Eine Vielzahl von Elementen ist bei der Analyse von Kondensstreifeneigenschaften von Interesse, darunter die Größe, Dichte, Anzahl und Verteilung der Eiskristalle und der Wasserdampfgehalt in den gemessenen Höhen. Die ersten beiden Testreihen von Blue Condor werden in Nevada, USA, durchgeführt. Die dritte wird in North Dakota, USA, in Zusammenarbeit mit der University of North Dakota durchgeführt, um die dortigen idealen meteorologischen Bedingungen dort zu nutzen.

Kondensstreifencharakterisierung: ein zentrales Forschungsgebiet von Airbus

Die Kondensstreifencharakterisierung ist für jedes zukünftige Wasserstoffverbrennungs-Flugzeugprogramm von großem Interesse. Das Blue Condor-Projekt ist somit ein Eckpfeiler der ZEROe Initiative und beleuchtet einen Schlüsselaspekt des wasserstoffbetriebenen Fliegens. Tatsächlich werden die Ergebnisse

der drei Flugtestkampagnen von Blue Condor eine wesentliche Rolle bei der Vorbereitung der Grundlagen für die Flugerprobungsphasen der „ZEROe demonstrator using the A380 platform“. Darüber hinaus ergänzen die Ziele des Blue Condor-Projekts die allgemeine Klimastrategie von Airbus, die darauf abzielt, Kondensstreifen aus alternativen Kraftstoffquellen besser zu verstehen. Derzeit laufen mehrere Airbus-Initiativen in dieser Hinsicht, darunter die ECLIF3- und VOLAN-Flugdemonstrationsprojekte mit A350 bzw. A319neo. Beide Initiativen konzentrieren sich auf die Charakterisierung von Emissionen, einschließlich Kondensstreifen, im Zusammenhang mit der Verwendung von 100% nachhaltigem Flugkraftstoff (SAF). „In Partnerschaft mit dem Perlan-Projekt und dem DLR verfolgen wir wirklich einen wissenschaftlichen Ansatz zur Kondensstreifencharakterisierung“, sagt Mathias Andriamisaïna. „Der Einsatz innovativer Methoden – wie ein modifiziertes Segelflugzeug, um größere Höhen und unverfälschte Ergebnisse zu erzielen, und ein Verfolgerflugzeug zur Erfassung von Emissionen – beweisen auch, dass wir bereit sind, neue Dinge auszuprobieren, um die Daten zu erhalten, die wir benötigen, um uns ein vollständiges Bild der Klimaauswirkungen der Luftfahrt zu geben.“

AIRBUS / RMH



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

**Seit über 50 Jahren
der Spezialist im Anhängerbau**

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



Schwingeachse

Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

- Große Reparaturen
- Einbau von Avionik
- Cockpitgestaltung

Prüfleistungen

- Wartung & Reparaturen an Motoren
- Oberflächenpflege
- Lufttuchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Gordon-Bennett-Cup geht nach Gladbeck



- ◀ Die Gasballone am Startplatz
Foto: Matthias Schlegel
- ▼ Die Weltmeister Wilhelm und Benjamin Eimers
Foto: Dennis Straub



Wilhelm und Benjamin Eimers aus Gladbeck sind die neuen Weltmeister im Langdistanz-Gasballonfahren. Das Gladbecker Vater-Sohn-Duo gewinnt das wohl prestigeträchtigste Ballonrennen der Welt.

Neben den Weltmeistern kamen zwei weitere Deutsche aufs Siegerpodest: Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl haben nach den Vizeweltmeistern aus der Schweiz, Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger, die Bronzemedaille gewonnen.

Die zweieinhalbtägige Fahrt der Gasballon-Weltmeister führte von St. Gallen in der Schweiz über die ungarische Puszta, Serbien und Rumänien bis nach Zarewo an der Schwarzmeerküste Bulgariens. Insgesamt legten sie eine Distanz von 1572,36 km zurück. Der Ballon der Eimers durfte losbedingt erst zuletzt aufsteigen. Der Nachteil, deswegen 45 Minuten zurückzuliegen, wurde bei der Landung zum Vorteil, denn: Im Gegensatz zu anderen Teams, die bei völliger Dunkelheit landen mussten, konnte das Vater-Sohn-Duo bei morgendlichem Tageslicht sicher runtergehen. „Die Nacht zuvor war hart“, erzählt Wilhelm Eimers. „Die Temperatur fiel auf bis zu -6° C. An Schlaf war nicht zu denken. Es galt eine Höhe zu finden, wo wir nicht zu schnell waren und die uns eine sichere Landung am unbewaldeten bulgarischen Küstentreifen ermöglicht. Vom Schwarzen Meer aus kam bei 60 km Fernsicht aus 5000 m Höhe der ‚Goldstrand‘ frühzeitig in Sicht. Um 05:35 Uhr setzten wir hart, aber sicher auf“, so Eimers. Den Sieg konnten die beiden jedoch erst um 08:05 Uhr feiern. Da war der letzte Ballon gelandet.

Wilhelm Eimers (72) hat den Gordon-Bennett-Cup bereits zum fünften Mal gewonnen – doch erstmalig gemeinsam mit seinem Sohn, der zuvor auch schon zweimal erfolgreich an dem aufwendigen und kostspieligen Rennen teilgenommen hat. Laut Eimers sprechen die Schweizer Organisatoren von einem Budget von rund 400.000 SFR. Die Kosten der Teilnehmer liegen zwischen 5.000 und 10.000 Euro und sind dabei nicht mit eingerechnet. Eimers blickt wegen der Energiekrise für seinen Sport besorgt in die Zukunft: „Wasserstoff wird mehr und mehr als Energieträger gefragt. Ob da noch Luft für den 238 Jahre alten Gasballonsport ist, bleibt zu hoffen.“

Der Gordon-Bennett-Cup fand erstmalig 1906 statt. Die FAI-Langdistanzweltmeisterschaft gilt als die ultimative Herausforderung für die Teilnehmer. Die Wettbewerbsregeln: die größte Distanz ohne Unterbrechung zurückzulegen und Länder, die nicht zum Wettkampfbereich gehören, nicht zu passieren. Eine Nation darf drei Mannschaften stellen und der Sieger hat das Recht, dass zwei Jahre später die nächste Weltmeisterschaft in seinem Land stattfindet.

Ricarda Helm



FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF

City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 7001890
www.friebe.aero · info@friebe.aero



BOSE A20
AVIATION HEADSET



BOSE PROFLIGHT SERIES 2
AVIATION HEADSET





Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an

Stürmische Zeiten

Länder überfallen einander, eine Pandemie entlässt uns langsam aus dem Würgegriff und die mobile Welt befindet sich im Umbruch zur Elektrifizierung.

Obwohl uns der Sommer mit (zu) wenig Regen und (fast zu) viel Sonne eine tolle Flugsaison beschert hat und nach zwei schwierigen Jahren luftfahrerisch beinahe zum Alltag zurückgekehrt werden konnte, lassen uns welt-, energie- und sozialpolitische Unebenheiten persönlich, aber auch in unserem Sport nicht unberührt.

Während die durch die Pandemiesituation blankliegenden Nerven langsam wieder gerüstet werden und die Toleranzschwelle wieder eine einem gesunden sozialen Miteinander zuträgliche Höhe einnimmt, beginnt ein Kampf gegen eine steigende Inflation sowie steigende Energiepreise. Bereits in dieser Saison spürbar sind wir aufgefordert Lösungen zur Kostendämpfung zu finden.

Ich bin absolut sicher, dass wir in einem starken Verband mit gegenseitiger Unterstützung auch diese herausfordernden Zeiten bewältigen werden.

Wir alle als der Luftsportverband AEROCLUB|NRW, und in unserem Auftrag das Präsidium, werden gemeinsam mit der Landespolitik weiterhin Förderungen schaffen. Mit dem Förderprogramm „Moderne Sportstätte“ beispielsweise wurden 40 Maßnahmen für NRW-Luftsportvereine bei Gesamtkosten von 3.626.080,00 Euro mit 2.326.609,00 Euro unterstützt. In diesem Jahr investierten unsere Vereine z. B. in die energetische Modernisierung durch Photovoltaikanlagen oder in die Anschaffung von umweltfreundlichen und energiesparenden Elektrowinden.

Durch die entspanntere Pandemiesituation konnten wieder – auch internationale – Wettbewerbe mit beeindruckenden Erfolgen nordrhein-westfälischer Luftsportler:innen durchgeführt werden und

es wurden wieder tolle Veranstaltungen realisiert wie Flugplatzfeste und das Jugendvergleichsfliegen, um nur einige zu nennen. Wir hatten wieder Gelegenheiten miteinander in den sportlichen Vergleich zu treten und uns bei einem Kaltgetränk am Grill auszutauschen. Dass genau dies ein nicht unerheblicher Teil unseres sportlichen Miteinanders ist, ist uns nach den letzten zwei „Dürre-jahren“ bewusster denn je.

Damit möchte ich, ohne die Herausforderungen der Gegenwart und nahen Zukunft zu vernachlässigen, das Positive hervorheben und euch alle auffordern, rückblickend eine tolle Saison mit herausragenden Leistungen und einer erfüllten Freizeit mit Freunden wahrzunehmen.

Lassen wir nicht zu, dass so nötige positive Erlebnisse den aktuell zu bewältigenden Herausforderungen zum Opfer fallen, sondern stärken wir uns daran.

**In diesem Sinne, mit fliegerischen Grüßen,
Eure Tamara**




INHALT

VERBAND

Editorial	15
Termine	16
Einladung Verbandstag	17
CO ₂ -Emissionen im Luftsport	33
Nachruf	36
NRW aktiv	37
Eure Ansprechpartner:innen	38
Impressum	38

AUS DEN VEREINEN

Bielefelder Kinderflugtag	32
---------------------------	----

JUGEND, NRW BEWEGT

Flieger-Kibaz	27
Online-Umfrage zu SFG	27
Ergebnis JVf NRW	27
Airlebnis NRW	28
Streckenfluglager	30
SG38-Fliegen	31

FALLSCHIRMSPORT

Nachwuchskader trainiert in Klatovy	25
DM Canopy Piloting	26

MOTORFLUG, UL

Reisebericht UL-Sommertour	23
----------------------------	----

SEGELFLUG

D-Kader in Pui	17
Mein erster Tausender	18
Salzmann-Cup	19
DM im Segelkunstflug	20
Michael Spitzer im Porträt	21

TERMINE 2022

Datum	Veranstaltung	Ort/Zeit
VERBAND		
20.11.2022	Verbandstag	Duisburg
AUSBILDUNG Ansprechpartner: Hermann-J. Hante, hante@aeroclub-nrw.de		
07.11.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 19-20 Uhr
05.12.2022	Virtueller Lean Coffee Ausbildung	Online, 19-20 Uhr
24.03. – 07.04.2023	SPL-FI-Lehrgang 1	Oerlinghausen
08.09. – 22.09.2023	SPL-FI-Lehrgang 2	Oerlinghausen
FRAUEN IM LUFTSPORT Ansprechpartnerin: Sybille Krummacher, gender@aeroclub-nrw.de		
19.10.2022	Virtueller Lean Coffee Gender	Online, 19:30-20:30 Uhr
17.11.2022	Digitaler Stammtisch für Luftsportlerinnen	Online, ab 19:30 Uhr
19.11.2022	Workshop für Luftsportlerinnen, Thema: Resilienz	Aachen, 10-18 Uhr
04.03. – 05.03.2023	Workshop: Fliegen, Familie, Fulltime-Job	Oerlinghausen
KOMMUNIKATION UND MARKETING Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, blobel@aeroclub-nrw.de		
25.10.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
12.11.2022	PR-Workshop	Online, 10-17 Uhr
29.11.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
27.12.2022	Virtueller Lean Coffee PR	Online, 19-20 Uhr
04.02.2023	PR-Workshop	Duisburg, 10-17 Uhr
LUFTSPORTJUGEND www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de		
05.11.2022	Luftsportjugendtag	Duisburg
18.11. – 20.11.2022 & 17.03. – 19.03.2023	Jugendleiterlehrgang	Viersen
MODELLFLUG Ansprechpartnerin: Evelyn Höfs, wue.hoefs@t-online.de		
13.11.2022	Modellfliegertagung NRW	Online
25.11. – 27.11.2022	Trainer-C-Seminar	Oerlinghausen
SEGELFLUG Ansprechpartner: Thomas Kurz, kurz@aeroclub-nrw.de		
16.10.2022	Segelfliegertag NRW	Sankt Augustin
29.10.2022	Deutscher Segelfliegertag 2022	Koblenz
TECHNIK Ansprechpartner: Walter Linden, ta@aeroclub-nrw.de		
06.11.2022	Fortbildung (FB) (LT-22-08)	Lindlar
12.11. – 13.11.2022	Grundmodul (GM) (LT-22-07)	Lindlar
19.11. – 04.12.2022	Motorenwart (M1+M2 kombiniert) (LT-22-09)	Hünsborn (3 Wochenendtermine)
10.12. – 11.12.2022	Grundmodul (GM) (LT-22-10)	Lünen
21.01. – 29.01.2023	Zellenwart Metallbauweise (Z3) (LT-23-02)	Hünsborn (2 Wochenendtermine)
04.02. – 12.02.2023	Zellenwart Faserverbundkunststoff (LT-23-03)	Aldenhoven (2 Wochenendtermine)
25.02. – 05.03.2023	Zellenwart Holz- und Gemischtbauweise) (Z1) (LT-23-03)	Hünsborn (2 Wochenendtermine)
MOTORFLUG, ULTRALEICHTFLUG Ansprechpartner: Volker Engelmann, engelmann.daec@gmx.de		
02.06. – 12.06.2023	Sommertour 2023	
04.08. – 06.08.2023	UL-Infotage	Ort wird noch bekannt gegeben

Einladung zum 72. Verbandstag

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

Ort: Duisburg

Termin: Sonntag, 20. November 2022

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

Mit freundlichen Grüßen

Boris Langanke
AEROCLUB | NRW
Geschäftsführer

SEGELFLUG

84 Starts, 456 h, 19.583 km

D-Kader NRW Trainingslager in Puimoisson 2022



▲ v.l.: Sebastian Hefner, Hubertus Huttel, Florian Zink, Linus Baur, Alfred Spindelberger, Thomas Dahmann, Kevin Lippold, Renate Litzelmann, Tobias Bieniek, Ulrich Schulze, Michael Breitbart, Rainer Schmadel, Benjamin Krug, Marvin Schüfer, Francois Ferenschütz, Timo Angenendt, Jean-Luca Geier, Frank Beckmann, Fynn Beverungen

Lange ist es her! Nach nun etwas mehr als zwei Jahren hat wieder eine Trainingsmaßnahme des D-Kaders NRW in Südfrankreich stattgefunden. Wie auch die Jahre zuvor ging es dabei auf den Flugplatz Puimoisson, direkt an die Ausläufer der Seealpen. Neben einem breit aufgestellten Trainerstab waren auch Junioren aus allen Ecken des Bundeslandes vertreten. Von Aachen und der Eifel über die Rheinebene bis ins Sauerland, alles dabei. Somit war die Maßnahme nicht nur fliegerisch äußerst weiterbildend, auch das Wiedersehen und Kennenlernen der anderen Kadermitglieder und Trainer hat allen nach der Zeit unter der noch immer andauernden Pandemie spürbar gutgetan.

Zu Beginn wurden wie üblich einige Einweisungsflüge vorgenommen. Dabei flog jeweils ein Junior mit einem erfahrenen Trainer in einem Doppelsitzer zusammen durch die Berge. Auf diese Weise konnte so das in der Theorie Erlernte direkt und ohne großen



▲ Diga di Rochemolles

Stress auf die Realität übertragen werden. Dadurch wurde erfolgreich sichergestellt, dass in den kommenden einsitzigen Flügen im Team keine großen Überraschungen mehr auf die Junioren zu kommen würden und der Lernerfolg somit von Grund auf positiv konnotiert war. Mit von der Partie war dafür unter anderem der Arcus T des Fördervereins für Leistungssegelflug NRW e. V. Hier lässt sich besonderer Dank aussprechen im Namen aller Junioren, welche die Gelegenheit bekamen, eine Alpenflugeinweisung der höchsten Klasse zu bekommen.

Des Weiteren sorgte das abwechslungsreiche Wetter dieses Jahr dafür, dass neben den Flugtagen wie gewohnt auch diverse theoretische Vorträge in der großen Runde erörtert wurden. So haben nicht nur Trainer des Kaders über spannende Themen wie „Meteorologie“ oder „die Außenlandung“ referiert, auch die Junioren selbst hielten Vorträge über relevante Angelegenheiten, die einen jeden betreffen. Darunter „Simulatortraining“ und „Split-Flow“, aber auch eine Präsentation über die Tätigkeiten der Akaflieg Aachen.

Das Allerwichtigste liegt jedoch auf der Hand, ohne das man die Strapazen der meist sehr weiten An- und Abreisen nicht erklären kann. Jeder Einzelne ist voll auf seine Kosten gekommen und

besonders die Erwartungen derjenigen, welche das erste Mal in Südfrankreich flogen, wurden von vorne bis hinten übertroffen.

„Einfach nur Wahnsinn: Die Landschaft, die Energie in den Aufwinden, die Vielfalt der Möglichkeiten.“ Timo Angenendt, Junior im D-Kader NRW.

Darüber hinaus konnten auch anderweitig Erfolge erzielt werden, denn der Trainerstab hat Nachwuchs erhalten. Durch das Trainingslager in Puimisson konnten zwei Traineranwärter ihre Ausbildung abschließen und von nun an voll und ganz die Junioren in ihrem fliegerischen Werdegang unterstützen.

De facto war die Trainingsmaßnahme also ein voller Erfolg, denn nicht nur die erzielten Meilensteine sprechen für sich, auch die generelle Atmosphäre war einfach nur Spitze und der Spaßfaktor war dauerhaft bei 100 %. Somit lässt sich stolz und voller positiver Erwartungen verkünden: Auf ein nächstes Jahr!

Text: Jean-Luca Geier, LSG Erbslöh Langenfeld e. V.

Termine 2023

D-Kader Training Puimisson: 18.3. - 1.4.2023

Wettbewerbstrainings Leverkusen:

voraussichtlich 7.-11.6.2023

LSJ Streckenfluglehrgänge: in Planung



Mein erster Tausender



Am 11. Juni 2022 war es so weit und ich konnte meinen ersten Flug über 1000 Kilometer in Weißenburg absolvieren. Ein riesen-großer Meilenstein für mich.

Aber noch mal kurz zurück: Wie war es eigentlich dazu gekommen, dass ich als Kölner spontan in Weißenburg gewesen bin? Angefangen hatte alles am letzten Wertungstag der Militärmeisterschaft in Romorantin. Dort haben wir ins Wetter geguckt und ich habe schon zu Patrick (meinem Sportsoldatenkollegen) gemeint, dass es bei diesem Wetter in Süddeutschland ja keinen Sinn mache nach Köln zu fahren.

Bis zum Ende der Abschlusszeremonie am 10. Juni hatte ich mich allerdings noch nicht entscheiden können, wo es jetzt final hingehen sollte. Ich wusste jedoch, dass Patrick zum Lima-Lehrgang des LV Bayern nach Weißenburg fahren würde. Auf der Fahrt entschied ich mich auch nach Weißenburg zu fahren und habe dann herumtelefoniert, bis alles für den nächsten Tag organisiert war. Vielen Dank an der Stelle noch mal an alle, die die Startmöglichkeit in Weißenburg so unkompliziert sichergestellt und geholfen haben!

Am nächsten Morgen klingelte der Wecker um 6:30 Uhr. Als Erstes guckte ich ein letztes Mal in die Wettervorhersage von SkySight. Die PFD war nicht schlechter geworden und mit der Funktion XC Speed war vorhergesagt, dass die Thermik an unserem Standort mit als Erstes beginnen würde und die Fränkische Alb schon sehr früh sehr gut fliegbar sein sollte. Außerdem sah unser grober Plan, die



Schwäbische und Fränkische Alb als Jojo zu fliegen, sehr gut aus. Danach ging's ans übliche Prozedere. Flugzeug aufrüsten, abkleben, tanken. Darin bin ich mittlerweile sehr geübt von den Wettbewerben. In der Zwischenzeit kam auch Patrick vorbei. Ich habe ihn noch überredet, auch die 18-Meter-Ohren zu fliegen mit der Begründung, dass wir am Ende vielleicht doch lange Gleitstrecken haben würden. Die Entscheidung sollten wir nicht bereuen.

Als wir die Flugzeuge endlich zum Start nach oben gezogen hatten, kam der erste Schock. Ich hörte Patrick nur schreien: „Max, schnell Max!“. Als ich mich umdrehte, sah ich Patricks LS8 am abschüssigen Start auf den Discus zurollen und wir sprinteten beide um sie zu stoppen. An diesem Punkt sah ich den OLC-Discus schon kurz ohne Seitenruder vor meinem inneren Auge. Naja, zum Glück alles gut gegangen. Jetzt waren wir auch wach fürs Fliegen.

Um 10 Uhr ging's dann endlich los. Der Schleppflieger zog den Discus bis auf 900 Meter, der erste Bart ging sagenhaft mit 2 m/s und wir wussten, dass das ein guter Tag werden würde. Auf dem ersten Schenkel nach Osten lief auch alles brutal schnell, der Schnitt war sofort über 100 km/h. Patrick war sogar noch deutlich schneller und hatte mich mit 10 Minuten Vorsprung am Anfang des zweiten Schenkels bereits eingeholt. Auf dem zweiten Schenkel lief bei mir leider nichts so richtig gut. Auf jeden Fall war mei-

ne Motivation irgendwie im Keller. Die Schwäbische Alb ging den ganzen Tag auch schwächer als die Fränkische, was die Laune am Anfang nicht verbessert hat.

Als mal wieder ein guter Bart bis ganz oben ging, besserte sich meine Motivation sehr, denn es war 12:30 Uhr und wir hatten schon 250 km auf dem Zähler stehen. Der Schenkel vom Klippeneck wieder zurück lief dann mit der neuen Motivation schon deutlich besser. Als ich auf dem nächsten Schenkel nach Westen realisiert habe, dass der Pulk der 18 m-Klasse von der Quali in Winzeln vor mir war, wurde der Schnitt immer schneller. Die ganzen Wettbewerbsflugzeuge haben oft gute Bärte markiert, welche auf der Schwäbischen Alb echt nicht gut zu finden waren und haben mir somit noch einen Geschwindigkeitsboost gegeben.

Gegen 18:00 Uhr hatte ich dann einen Gesamtschnitt von knapp über 100 km/h und entschied, es zu probieren und erst zu wenden, wenn ich 1000 km optimiert auf den Flugplatz hätte. Mit dem Turbo im OLC-Discus eine leichte Entscheidung, da keine lästige Rückholtour zur Debatte stand. Nach dem zweiten Umdrehen am Klippeneck ist die Wolkenoptik leider schon deutlich zurückgegangen. Die Wolken wurden weniger und wir nahmen jetzt schon schwache Bärte an. Gegen 19 Uhr habe ich das gesamte Wasser

geschmissen, noch mal Mücken geputzt und dann auf genug Bärte fürs Nach-Hause-Kommen gehofft.

Per WhatsApp bekam ich schon die ersten Glückwünsche, obwohl ich noch keinen Endanflug gekurbelt hatte und mir selbst nicht sicher war, ob es klappen würde. Am Ende konnte ich dann Gott sei Dank genug Höhe in den letzten 0,5 m/s-Bärten gewinnen, um den Endanflug zu kurbeln mit genug Sicherheit. Dann ging es in den langen Endanflug durch meist thermisch inaktive Luft. Das Gefühl – der Hammer. Die Sonne stand tief am Himmel und Abendstimmung kam auf.

Nach der Landung standen die Weißenburger und die Teilnehmer des Lima-Lehrgangs schon bereit, um Patrick und mich zu empfangen. Mit WeGlide Live war auch schon bekannt, welche Flugroute wir geflogen waren. Der Empfang war wirklich super nett. Vielen Dank noch mal, ihr habt den Tag perfekt gemacht!

Vielen Dank an dieser Stelle auch an alle anderen, die mich unterstützen und diesen Flug möglich gemacht haben. Vielen Dank an Wilfried für den wunderschönen Flieger und die Flexibilität, die damit einhergeht. Vielen Dank an meinen Vater für die Unterstützung die ganzen Jahre!

Text, Fotos: Max Maslak

Salzmann-Cup



Nach zwei Jahren Coronapause fand 2022 wieder ein Salzmann-Cup statt. Für alle, die davon noch nie etwas gehört haben: Der Salzmann-Cup ist ein Kunstflugwettbewerb, bei dem sowohl Anfänger als auch erfahrene Piloten mitfliegen können.

Der Wettbewerb findet (normalerweise) jährlich am Fronleichnam-Wochenende statt und wird jedes Mal von einem anderen Verein ausgetragen. Geflogen wird in drei Klassen: Sportsman, Advanced und Unlimited. Die Sportsman ist eine Einsteigerklasse. Dort werden Programme geflogen, die auch mit einer ASK 21 fliegbar sind – der perfekte Einstieg in die Wettbewerbsszene, auch wenn man erst kürzlich die Kunstflugberechtigung erhalten hat und neue Figuren erfliegen möchte. Bei anspruchsvolleren Programmen fliegt

ein Safety-Pilot mit. Bei der Advanced ist das Figurenrepertoire schon deutlich größer – dieses kann man nicht mehr mit einer ASK 21 fliegen. Ausgeschlossen sind z. B. gerissene Figuren und Rollenkreise. In der Unlimited wird dann das ganze Repertoire an Figuren geflogen.

In diesem Jahr waren wir beim Aeroclub Ansbach in Bayern zu Gast. Der Wettbewerb war super organisiert und auch das Wetter zeigte sich von seiner besten Seite. Die Hitze trainierte uns schon mal für die Deutsche Meisterschaft in Oschatz. Das wussten wir zu dem Zeitpunkt aber natürlich noch nicht.

Am 16. Juni ging es mit den Wettbewerbsflügen los. Gestartet wurde bei der Sportsman mit dem Programm des bronzenen Leistungsabzeichens. In der Advanced und Unlimited wurde die

Free Known geflogen. Die Free Known ist ein Programm, welches von jedem Piloten selbst zusammengestellt wird, und entspricht dem, was früher die Kür im Kunstflug war. Im Anschluss daran wurden an den nächsten beiden Wettbewerbstagen in allen Klassen unbekannte Programme geflogen. Außergewöhnlich war, dass wir in diesem Jahr nicht von lästigen Wolken in der Box gestört wurden und so die Sportsmen vier und die Advanced und die Unlimited jeweils drei Programme fliegen konnten. Und das mit der Box ist gar nicht so einfach. Neben den Orientierungsproblemen vergaß der ein oder andere auch mal eine Fi-

gur oder machte einfach ein paar Rückenkreise mehr als auf dem Programmzettel stand. Aber als Kunstflieger ist man flexibel und ein Teilnehmer schaffte es sogar, sein beim Turnen verlorenes Gebiss während des Fliegens wieder einzufangen. Neben diesen (bis auf das Gebiss) üblichen Kleinigkeiten ist alles reibungslos verlaufen und das Ergebnis kann sich aus NRW-Sicht sehen lassen. In der Sportsman gewann Marvin Baun (FV Aachen), in der Advanced gewann Holger Geusen (LSV Hegenscheid e. V.) und in der Unlimited konnte Sebastian Dirlam (FSG Bork) den dritten Platz belegen.

Text und Fotos: Nora Geusen

Deutsche Meisterschaft



Dieses Jahr konnte mit einer zweijährigen Verzögerung auch die Deutsche Meisterschaft im Segelkunstflug ausgetragen werden – oder, wie es ein Teilnehmer formulierte: „Das etwas bessere Fliegerlager!“ Ausrichter war in diesem Jahr der Fliegerclub Oschatz (das liegt in Sachsen). Es fanden 39 Piloten den – aus NRW-Sicht – weiten Weg nach Oschatz. Von den 39 Piloten starteten 24 in der Advanced und 15 in der Unlimited. Das Briefing umfasste nicht nur das Übliche, sondern enthielt auch jeden Morgen eine Lektion „Sächsisch für Anfänger“, damit wir uns den dortigen sprachlichen Gepflogenheiten anpassen konnten. Neben den kunstflugspezifischen essenziellen Wörtern wie „Luubing“ oder „Dörn“ lernten wir Teilnehmer auch Wörter wie Motschekiebschen (Marienkäfer) oder ähnliches. Aber wir waren ja nicht nur für die Sprachkurse nach Oschatz gekommen, sondern auch zum Fliegen. Der erste Tag musste dann prompt aufgrund des Wetters neutralisiert werden, sodass erst am Sonntag das erste Programm (die Free Known) geflogen werden konnte. Regen war zum Ende der DM aber nicht mehr unser Problem: Es wurde heiß und zwar sehr heiß! Wie es bei Kunstfliegern üblich ist, war die Hilfsbereitschaft ausgesprochen hoch und da taten 38 Grad keinen Abbruch. Hier lautet das Motto: „Man fliegt in erster Linie gegen sich selbst“. Und so wurde das Flugzeug von den Konkurrenten, die schon geflogen waren, in die Startreihe gestellt und dem Piloten Schatten gespendet, sodass

dieser möglichst frisch und ausgeruht in den nächsten Durchgang starten konnte. Die Hilfsbereitschaft hört nicht bei der Bodenpersonal-Arbeit auf: Als ein Flugzeug ausfiel, flog der Pilot die nächsten Durchgänge halt mit einem Flugzeug eines anderen Teilnehmers. Und das gemeinsame Abhängen und Schnacken macht so eine Meisterschaft auch erst zu dem, was anfangs bereits erwähnt wurde: ein „Deluxe-Fliegerlager“.

Neben dem fliegerischen Programm hatten die Oschatzer auch ein Abend- bzw. Schlechtwetterprogramm vorbereitet. So gab es ein Whisky-Tasting oder eine Tour auf die Türme der Oschatzer Kirche. Am Ende setzte sich in der Advanced der Lokalmatador Richard Münzberger vom FC Oschatz durch (da muss man schon Nerven aus Drahtseilen haben, um als Organisator auch noch zu gewinnen). Platz zwei und drei belegten David Tempel und Ines Pfabe. In der Unlimited wurde Wolfgang Schieck Deutscher Meister. Deutscher Vizemeister wurde Eberhard Holl und Sebastian Dirlam sicherte NRW die Bronzemedaille.

Zum Schluss kann ich mich nur bei allen Organisatoren, Helfern und Judges beider Wettbewerbe bedanken. Und wenn du (frischgebackener) Kunstflieger bist und das mit den Wettbewerben mal ausprobieren willst, kann ich dir versichern, dass neue Gesichter in der Kunstflugszene immer herzlich willkommen sind!

Text und Fotos: Nora Geusen

Michael Spitzer im Porträt



- **Im Verein LSV Sauerland seit 2017**
- **Aktuelle Funktion:** Ausbildungsleiter, Fluglehrer, Schlepppilot
- **Lizenzen:** ATPL A, SPL, UL
- **Fliegerische/ehrenamtliche Meilensteine:**
 - 2002 PPL-C
 - 2008 erste DM Segelkunstflug und Segelfluglehrer-Lehrgang
 - 2012 erste WM Unlimited
 - 2016 erste Unlimited Team-Medaille
 - 2018 Bronze Unlimited Free Unknown auf dem NRW Fox D-1187
 - 2019 Gesamtbronze, Team Gold, Bronze Free Unknown 2020 FIA
 - 2022 Bronze Free Known, Silber Free Unknown und Bronze in der Teamwertung

Das habe ich beim Sport gelernt:

Verantwortung für mich und andere zu übernehmen, Fairplay.

Ich fliege Wettbewerbe, weil:

die Segelkunstflugszene ihre ganz eigene Dynamik hat. Liebgewonnene Freundschaften, konstruktiver Austausch und sich

selbst nicht ganz so ernst zu nehmen, das machen für mich die (nationalen) Wettbewerbe aus. Gleiches gilt im Prinzip auch für die Weltmeisterschaften, neben dem sportlichen Wettkampf ist auch dies das Wiedersehen von Freunden.

Ausbildungsleiter sein heißt für mich/bedeutet mir:

Natürlich gibt es die Beschreibung des Vereinsausbildungsleiters im Ausbildungshandbuch. Diese will aber mit Leben gefüllt werden. Als Verein nicht bloß Lizenzinhaber, sondern Flieger hervorzubringen, die dem Sport erhalten bleiben, ist ein Ziel, das ich gerne erreichen möchte.

Das mache ich beruflich:

Fliegen! Ich darf mich glücklich schätzen, für eine größere norddeutsche Firma Embraer Legacy 650 fliegen zu dürfen.

Wie bist du zum Luftsport gekommen?

Bei einem Rundflug über Ostholstein durfte ich mit 13 Jahren das erste Mal Falke steuern. Michael Wendt, einer meiner späteren Lehrer, ließ mich an den Knüppel und ich habe erstmal ausgiebig das Höhenruder ausprobiert ... Auch wenn es sicherlich keine Schwerelosigkeit war: Dieses Leichtwerden im Sitz hat mich seitdem nicht mehr losgelassen.

Wann bist du deinen ersten Wettbewerb geflogen?

2004 Vergleichsfliegen Repke (mein erstes 300er) und Heidepokal Roitzschjora (das erste Mal 500 km), 2006 mein erster Salzmänn-Cup, 2008 die erste DM Segelkunstflug.

Meine fliegerischen Vorbilder

Sicher waren es über die Jahre einige, zu denen ich aufgeschaut habe und heute noch aufschau. Viele kannte ich früher nur von Erzählungen oder aus Videos ... Über die Jahre konnte ich ein paar kennenlernen und aus einigen wurden Freunde. Beispiel: mit Eugen auf Wettbewerbe fahren und den ein oder andern Trick von ihm mitzunehmen zu dürfen. Seine fliegerische Leistung, sei-

ne ruhige Art sowohl auf dem Platz als auch abseits des Wettbewerbes bewundere ich noch heute.

Dieses Jahr mit Ferenc Toth während der WM gemeinsam Programme zu entwerfen und die Positionierung der Unbekannten Programme zu diskutieren erscheint mir noch immer unfassbar.

Mein Wettbewerbsritual

Das Programm immer und immer wieder im Kopf durchzugehen ist wohl bei jedem Kunstflieger so.

Schuhe wechseln. Vor dem Flug in halbwegs kühle, trockene, nicht durchgeschwitzte Schuhe zu schlüpfen hat sich in den letzten Jahren als kleines Ritual gefestigt. Den ganzen Tag in der Hitze am Start hilft es zusammen mit einem nassen Kopftuch/Hut zumindest ein wenig die Körpertemperatur zu regulieren. Und wenn es bloß die Nerven beruhigt ...

Das Wesentliche an der Wettbewerbsvorbereitung ist für mich

Ein Programm finden, das zum eigenen Stil – und in die Höhe – passt.

Die FreeKnown, eine Mischung aus Pflicht und Kür, wird jedes Jahr aufs Neue erstellt. Fünf vorgegebene Figuren müssen mit fünf selbst ausgewählten kombiniert werden. Das hat dieses Jahr extrem gut funktioniert, auch wenn wir bis zuletzt daran gearbeitet und immer wieder Kleinigkeiten geändert haben.

Für nächstes Jahr hoffe ich ein ähnlich gutes Programm zu finden und mich stärker auf Unbekannte Programme konzentrieren zu können.

Herausforderungen bei der WGAC in diesem Jahr

Der für mich spannendste Aspekt nach 2019 und diesem Jahr: Der Wettkampf findet ausschließlich im eigenen Kopf statt. Man fliegt eigentlich nur gegen sich selbst. Die eigene vergangene Leistung und die Ergebnisse der anderen bedeuten nichts für den bevorstehenden Flug. Sie setzen einen höchstens unter Druck, und dieser findet nur im eigenen Kopf statt ... Sich auf den Moment zu konzentrieren, ggf. nach tagelangem Warten, und sein (zugegebenermaßen nervöses) Ich lesen und führen zu lernen, das unterscheidet die guten von den sehr guten Piloten. Das erklärte Ziel für mich ist es, dies im nächsten Jahr besser zu machen! Im nächsten Jahr etwas bessere Vorbereitung, auch mental, und dann die eigenen und die vermeintlichen Erwartungen der anderen ausblenden – das ist noch ausbaufähig.

Meine sportlichen Ziele für die nächsten drei Jahre

Nach der Überraschung 2019 nächstes Jahr wieder auf dem Treppchen zu stehen und die ein oder andere Einzelmedaille.
Ein besseres mentales Training ... siehe oben

Tipps an alle, die ihren ersten Wettbewerb noch vor sich haben

Wenn ihr Bronze oder Silber sicher fliegen könnt, meldet euch an! Doppelsitzer-Wettbewerbe oder der Salzman Cup bieten eine gute Möglichkeit in anspruchsvollere Programme zu schnuppern. Hier könnt ihr auch mit Safetypilot fliegen. Als nächsten Schritt z. B. den Salzman Cup in der Advanced. Egal für welchen Wettbewerb ihr euch entscheidet, auf allen wird euch weitergeholfen und lernt ihr unheimlich schnell dazu!

Segelkunstflug:

- Min. 40 h oder 120 Starts nach Lizenz
- 5 h oder 20 Starts Ausbildung

Segelkunstflug-Wettbewerbe:

- Bis zu sechs Programme
- FreeKnown:
 - 5 Pflichtfiguren + 5 freie Figuren (mit bestimmten Bedingungen, die zu erfüllen sind)
 - werden im Herbst für das folgende Jahr veröffentlicht
 - ist das anspruchsvollste und für gewöhnlich höhenkritischste Programm
- Unbekannte 2-4:
 - unbekannte Programme werden mindestens 12 h vor dem Flug veröffentlicht und dürfen nicht trainiert werden
- FreeUnknown:
 - Figuren werden während des Wettbewerbs bekanntgegeben
 - Jeder Pilot darf daraus sein „eigenes“ Programm bauen
 - Bewertung:
 - Bewertet wird die Ausführung mit 0 - 10
 - Abweichungen von bspw. 5° führen zu einem Punktabzug
 - Jede Figur hat einen Schwierigkeits-Koeffizienten
 - Daraus ergeben sich die erzielten Punkte

Segelkunstflug-Flugzeuge:

- ASK-21, DG-1000, ... für die Anfängerausbildung und erste Doppelsitzer Wettbewerbe
- Pilatus B4, Lo100, Salto: national bedingt wettbewerbsfähig in der Advanced
- SZD 59 national wettbewerbsfähig, international in der Advanced nur noch bedingt
- Fox: +9g/-6g, national voll wettbewerbsfähig, international Advanced, Unlimited mit starken Einschränkungen
- Swift: das aktuelle Maß der Dinge, +10g/-7,5g

**Michaels Frage
an alle Wettbewerbspilotinnen
und Wettbewerbspiloten:**

**Mit welchen Mechanismen/Ritualen
begegnet ihr Wettbewerbs-Stress/Druck?**
Die Antworten werden im Luftsportmagazin
NRW Februar 2023 veröffentlicht. Bitte bis
zum 15. Dezember 2022 per Mail an
blobel@aeroclub-nrw.de

Ergebnisse der Weltmeisterschaft Kunstflug 2022

UNLIMITED

Teamwertung BRONZE

Einzelmedaille

- Michael Spitzer Bronze
für die Free Known (Bekannte Kür)
- Michael Spitzer Silber
für die Free Unknown (Unbekannte Kür)

Gesamtplatzierung UNL Mannschaft:

5. Platz Michael Spitzer
9. Platz Wolfgang Schieck
14. Platz Eberhard Holl
15. Platz Sebastian Dirlam

ADVANCED

Teamwertung SILBER

Gesamtplatzierung ADV Mannschaft:

4. Platz Mathias Mühlbacher
11. Platz Holger Geusen
12. Platz David Tempel

Reisebericht Sommertour 2022



men, dass die Piloten ohne ICAO-Level ausschließlich in einer Formation unter der Führung eines Piloten mit der benötigten ICAO Language Proficiency fliegen.
Fazit: Der Controller in Kjevik empfand die M-Formation als „very professional and easy to handle“. Die E-Formation wurde verabschiedet mit den Worten: „Ihr seht schön aus beim Abflug!“ („What a beautiful sight.“)

Endlich war es wieder so weit: Am 3. Juni startete die diesjährige neuntätige Sommertour des AEROCLUB|NRW. Es ging nach Skandinavien – von Deutschland aus flogen wir nach Dänemark, Norwegen, Schweden und von dort aus wieder zurück nach Hause.

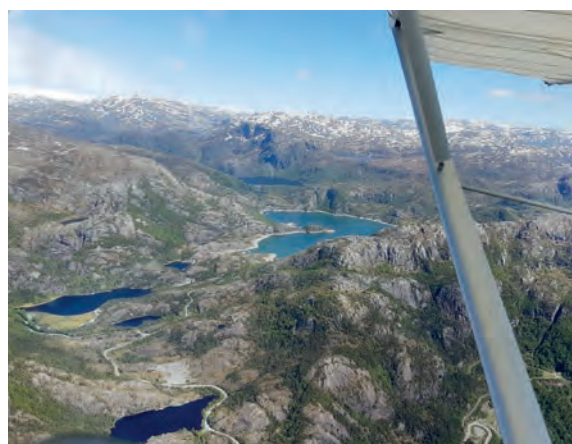
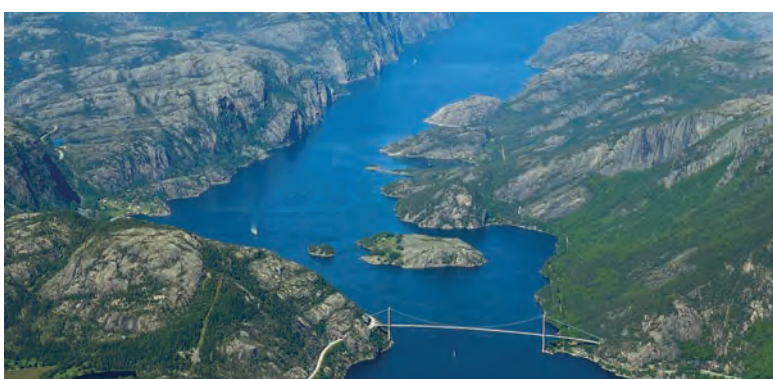
3. Juni Eine bunte Truppe aus fünf UL-Flugzeugen sowie fünf Echoklasse-Fliegern und einem Motorsegler mit Pilot:innen (und Flugschüler:innen!) aller Altersklassen und Erfahrungsstufen kamen in EDXJ Husum zusammen. Es wurden zwei Formationen gebildet, in denen es weiter nach EKSX Sindal in Dänemark ging. Wie bei grenzüberschreitenden Flügen üblich musste mindestens eine Stunde vor Einreise ein Flugplan aufgegeben werden. Für den Einflug mit UL nach Dänemark wurde außerdem eine (am besten 14 Tage vorher anzufragende) Einfluggenehmigung benötigt.

Fazit: Die deutsche Aussprache von dänischen Ortsnamen ist schwierig, kein Däne findet einen in „Sindaaal“, weil es wohl „Sindäääl“ heißt (oder so ähnlich).

4. Juni Am zweiten Tag ging die Reise von Sindal nach ENCN Kjevik/Kristiansand. Wir flogen über das Skagerrak in FL 90 und wählten einen Kurs entlang der Schiffsrouten, um bei einer Notwasserung besser gesehen zu werden. In Kristiansand wurden wir für die Zollkontrolle mit einem Bus quer über das Flugfeld gefahren, der eigentliche Zoll bestand in einem Parcourslauf entlang abgesperrter Bahnen durch das Flughafengebäude, die Zollbeamten wünschten uns einen schönen Tag, und das war's. Von Kristiansand ging es dann an der Südwestküste entlang über Lista an Haugesund vorbei nach ENSO Stord Sørstokken. Dort wurden wir vom örtlichen Flygklubb und dem Präsidenten der norwegischen UL-Vereinigung bereits erwartet und sehr nett mit Pizza und Getränken begrüßt. Zum Hotel flogen wir noch eine halbe Stunde nach ENBR Bergen weiter. Das Hotel befand sich in unmittelbarer Nähe zum Flughafen, wir wurden mit einem riesigen Gelenkbus über das Gelände gefahren. Für den Einflug mit einem UL nach Norwegen war ebenfalls eine Einfluggenehmigung erforderlich. In Norwegen war außerdem ein ICAO-Level vorgeschrieben. Es war aber möglich, eine Genehmigung unter dem Vorbehalt zu bekom-

5. Juni Von Bergen ging es zurück nach Stord, um von hier aus zu einer geführten Tour durch die Fjorde aufzubrechen. Organisiert hatte das Sigurd, der Präsident der UL-Vereinigung. Der Flug ging von Stord über Ripel i Omvikdal (170 m Graspiste! Privatplatz des Präsidenten mit eigener Aeroprakt A32 und kleiner Yacht) zum Turning Point bei Eidfjord und dann nach ENBM Voss Bømoe. Der Flug war anspruchsvoll, aber wirklich atemberaubend. Der Flugplatz in Voss Bømoe lag im Nirgendwo, trotzdem war dort sehr viel los. Es gibt dort eine große Fallschirmspringer-Community. Wie bei vielen anderen kleineren Plätzen in Norwegen kann und sollte man sich vorher über <https://myppr.no> anmelden, denn neben der PPR-Anmeldung finden sich dort auch Detail-Infos zu den Plätzen. Im Falle von Voss Bømoe beispielsweise liegt die Platzrunde im Süden, während der Bereich nördlich der Piste streng freizuhalten ist, denn dort landen ständig Fallschirmspringer. Solche Informationen sind z. B. über SkyDemon nicht erhältlich. Die Dokumente auf myppr.no liegen nur auf Norwegisch vor, aber das Übersetzen mit dem Smartphone ist problemlos möglich, weil fast überall in Norwegen perfekte Internetabdeckung herrscht. Die Nacht verbrachten wir in ENKL Klanten, der Flug dorthin führte uns über schneebedeckte Bergspitzen und ausgedehnte Gletscherflächen – wirklich beeindruckend. Unser Hotel für die Nacht war ein Ski-Resort mitten in der Natur mit sehr gutem Essen und Live-Musik, ein perfekter Ausklang für einen perfekten Tag.

Fazit: Vor Gletschern, schneebedeckten Gipfeln und bewaldeten Hängen sind rote und gelbe Flugzeuge (wie die unserer Tour Guides) deutlich besser sichtbar als weiße oder dunkle Flieger – ein unschätzbare Vorteil in engen Situationen. Die Natur in Norwegen ist atemberaubend. Ich habe bisher nichts Vergleichbares gesehen. Allerdings gibt es wenige bis keine Notlandefelder und in weiten Teilen auch keinerlei Infrastruktur. Man sollte also eine Notration dabei haben sowie Zelt, Schlafsack, wetterfeste Kleidung und Schuhwerk – dress for egress! Außerdem sollte man mit FIS fliegen, auch unterhalb des kontrollierten Luftraums, und einen ELT oder PLB an Bord haben, damit man gesehen und – im worst case – schneller gefunden wird.



6. Juni Die Reise ging heute weiter von ENKL Klanten nach ENKJ Kjeller in der Nähe von Oslo. Anders als im Rest von Norwegen wurde hier die air-to-air-Frequenz 122.000 sehr aktiv von allen anderen Pilot:innen im unkontrollierten Luftraum benutzt. Der Luftraum war sehr stark frequentiert, und wir hatten mit Funk, Navigation und Luftraumbeobachtung auf diesem Flug wirklich viel zu tun.

Fazit: Funkdisziplin ist in vielbesuchten Regionen wie um Oslo sehr wichtig, ein ICAO-Level und Funksprechroutine ebenfalls.

7. Juni Heute verbrachten wir einen Tag in Oslo, schauten uns die Stadt an und machten eine Bootstour durch den Hafen und den Oslo-Fjord. Der Commander machte dort eine Umschulung vom Piloten zum Kapitän.

Fazit: Der Commander kann nicht nur Air Force, sondern auch Navy.

8. Juni Die Reise ging weiter von ENKJ Kjeller nach ESGK Falköping in Schweden. Für den Einflug war wie üblich ein Flugplan erforderlich, aber im Gegensatz zu Dänemark und Norwegen durften auch ULs ohne weitere Genehmigungen einfliegen. Aufgrund des Wetters mussten die M-Formation und die als „Späher“ eingesetzte TB20 zunächst nach ESGL Lidköping diverten und flogen von dort aus nach Falköping weiter. In Falköping waren MoGas und AvGas erhältlich. Die E-Formation tankte unterwegs im strömenden Regen in ENRK Rakkestad – Regenschirme als Tankschutz inklusive.

Fazit: Auf kleineren Flugplätzen in Schweden werden kaum Start- oder Landegeühren erhoben – welcome to Sweden!

9. Juni Von ESGK ging es über ESMI Sjöbo Sövde und ESME Eslöv nach EDCG Rügen. In ESME ist self-service-Tanken möglich (Jet A1, AvGas 100LL, Hjelmcö 91/96 UL). Die Echo-Formation flog nun zur Insel Bornholm. Dort angekommen ließ sich die Küste in einem Fußmarsch von 40 Minuten erreichen. Dort ist man spektakulär unmittelbar unter dem Endanflug auf den Flughafen, nur unweit vom Flugplatzgelände. Kurze Zeit später ging es dann schon weiter. Die Pferde wurden gesattelt gen Rügen. Hier nun recht gutes Wetter. Zunächst über die offene Ostsee, über unglaubliche Off-Shore-Windparks hinweg. Sicherlich bei schlechtem Wetter ein nicht zu unterschätzender Risikofaktor. Etwas, das man so auf See nicht erwarten würde, hätte man es nicht mit eigenen Augen gesehen. Dann tauchte Rügen am Horizont auf. Wunderschöne Steilküsten und grüne Landschaft „on top“.

Fazit: Süd-Schweden ist wunderschön und erstaunlich flach. Bei der tiefen Ceiling während unseres Fluges war das von Vorteil, in Norwegen hätten wir so gar nicht fliegen können.

10. Juni Von Rügen ging es für uns und zwei weitere Maschinen über EDVM Hildesheim wieder nach Hause, während andere Teile der Formationen noch einen Tag an der Ostsee verbracht haben. Der Rest erkundete am nächsten Morgen die Insel entlang der Küsten. Neben der tollen Insel besticht der Flugplatz Peenemünde, den man unbedingt besucht haben muss. Neben dem Platz ist das Museum mit der Raketentechnik sehr sehenswert.

11. Juni Rückflug durch die Kontrollzone Hamburg, „Sierra Romeo Formation fliegen Sie Linkskreis. Vor Ihnen kreuzt Airbus A380. Nach dem Airbus folgen Sie der Elbe, Vorsicht Wirbelschleppen!“ Vorbei an Hafen, Elbphilharmonie, Airbuswerken – Kontrollzone verlassen.

Fazit Tag der Tour

Es war eine sehr schöne Tour mit vielen atemberaubenden Eindrücken und fliegerischen Momenten. Wenn Piloten mit unterschiedlichen Skills zusammenkommen, dauert es zwei bis drei Tage, bis sich die Formationen wirklich zusammenfinden und alles funktioniert. Durch den Austausch untereinander lernt man eine Menge über Flugvorbereitung, Vorflugkontrollen, Flugpläne und Fliegen in einer Formation. Rücksichtnahme und Teamgeist waren vorbildlich, obwohl die Herausforderungen der Tour sicherlich manchem Piloten einiges abverlangt haben. Vielen Dank dafür! In Skandinavien ist die Einstellung zum Fliegen sehr liberal. Fliegen ohne Flugleiter ist die Regel. In Schweden wird an kleinen Plätzen oft keine Start- oder Landegebühr erhoben.

Es ist nicht überall Treibstoff erhältlich, Faltkanister sind eine super Erfindung. Vor allem MoGas ist oft schwer zu bekommen, sodass wir UL-Flieger öfter AVGAS tanken mussten. Zum Anfliegen internationaler Flughäfen sowie für den Grenzübergang war ein Flugplan erforderlich, der mindestens eine halbe bzw. eine Stunde vor Abflug aufzugeben war. In Westskandinavien war es trotz sonnigen Wetters sehr windig und kühl. Durch die Ausrichtung der Plätze stand der Wind allerdings sehr oft auf der Bahn und stellte

somit für Starts und Landungen kaum ein Problem dar. Essen und Unterkünfte sind in Skandinavien teuer. Norwegen führt die Liste unangefochten an, gefolgt von Schweden und Dänemark. Ein Geldumtausch ist nicht nötig, Kreditkarten werden überall akzeptiert. Sogar Euro-Bargeld (wenn auch zu einem ungünstigen Kurs) ist oft möglich.

Alles in allem war es eine sehr schöne Tour, alle sind gut gelandet und werden jetzt sicherlich ein paar Tage brauchen, um die vielen neuen Eindrücke zu verarbeiten.

Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr – nach der Tour ist vor der Tour! Vielleicht fliegen wir aber doch in etwas wärmere Gefilde?

LINK

European Microlight Federation (EMF):
MLA flying in Europe

Text: Dr. Bianca Kruse
Fotos: Volker Engelmann



FALLSCHIRMSPORT

Trainingscamp des Nachwuchskaders im Canopy Piloting in Klatovy



◀ Larissa Stricker ▶

Vom 26.05. bis zum 29.05.2022 hatte der Nachwuchskader im Canopy Piloting vom Landesleistungszentrum Marl in Klatovy (Tschechische Republik) seine Zelte für ein Trainingscamp mit Tobi Koch aufgeschlagen. Neben den Teammitgliedern des Nachwuchskaders Anabel Brugger, Bernd Chmielewski und Tim Kirscht durfte auch ich, Larissa Stricker, am Trainingscamp teilnehmen. Nico Vilter, Felix Mauell und Dennis Feldkamp machten unsere Truppe komplett. Gleichzeitig mit unserem Trainingscamp fanden mehrere Events statt, weshalb am Sprungplatz super viel los war. Neben Tryouts für einen Freestyle-Rekord und RW-Bigways waren auch zahlreiche Marler, ob Funjumper oder Kaderspringer, am Start. Drei PINK Skyvans und zwischendrin die Cessna 182 brachten die Springer in die Luft. Die Organisation des Manifests war so gut, dass uns trotz der Menge von 400 Springer die Cessna 182 im 10-Minuten-Takt auf 1.500 Meter bringen konnte. Leider machte uns der Wind einen Strich durch die Rechnung, sodass wir meistens nur früh morgens oder noch spät abends unsere Trainingssprünge absolvieren konnten. Dies drückte natürlich auch etwas auf die Sprunganzahl (jeder hat in den vier Tagen um die 20 Sprünge insgesamt gemacht), aber keinesfalls auf den Spaß und

die Stimmung. Auch unser Ziel, sich am Schirm zu verbessern und neue Dinge auszuprobieren, konnten wir erreichen. Hier waren besonders die Videos im Fokus, die von der Landung gemacht wurden und von Tobi Koch ausgewertet und mit uns besprochen wurden. So konnte durch hilfreiche Tipps an der Technik gefeilt und dies am Schirm direkt umgesetzt werden. Neben den Morgensprüngen und den Sunsetsprüngen konnten wir auch gemeinsam zwei Sprünge aus der PINK Skyvan aus über 4.000 Metern machen.

Das Trainingscamp ist gerade für den Nachwuchs eine klasse Gelegenheit, um die Skills am Schirm zu verbessern, aber auch um mehr Sicherheit zu erlangen. Ich bin wirklich froh, dass ich an dem Camp teilnehmen durfte, weil man hier in kurzer Zeit so viel lernt und schnell sichtbare Fortschritte macht. Auch wenn es teilweise anstrengend war, gerade durch die schnelle Taktung der Loads, hat es super viel Spaß gemacht. Ich nehme viel aus Klatovy mit und freue mich schon auf das nächste Mal.

Ein großes Dankeschön an den AEROCLUB | NRW und den Landessportbund NRW, die uns dieses Trainingscamp ermöglicht haben.

Text: Larissa Stricker, Fotos: Reinhold "Django" Hertel

Deutsche Meisterschaften im Canopy Piloting 2022



▲ Siegerehrung
 ▲ Action Nico
 ▲ Action Tobi
 Fotos: Kirsten Koch



Vom 11.08.–14.08.2022 fanden die Canopy Piloting Pink Open in Klatovy bei der Skydive Pink statt. Zugleich war dieser Wettkampf die Tschechische, Britische und Deutsche Meisterschaft.

Insgesamt gingen 71 Teilnehmer aus 21 Nationen an den Start. Wie schon in den letzten Jahren, war auch unter diesen Athleten wieder die Weltspitze angereist. Auch Nico Vilter und Tobi Koch, beheimatet im Verein für Fallschirmsport Marl e. V., waren wieder vor Ort, um an der Deutschen Meisterschaft teilzunehmen und sich mit der Weltelite zu messen.

Bei sonnigem Wetter und einem perfekt errichteten Parcours konnten die Teilnehmer viel springen und trainieren. Die Windbedingungen waren entgegen den letzten Jahren, und auch entgegen dem angelegten Parcours, nicht zum Vorteil der Sportler. Dies sollte sich auch im Wettkampf zeigen und widerspiegeln. Trotz dieser Bedingungen, oder vielleicht gerade wegen dieser Bedingungen, gingen alle Athleten mit Spaß und Freude in den Wettkampf. Bei bester Stimmung und Atmosphäre war klar, die Athleten wollen sich bei diesen Bedingungen beweisen und auch die zahlreichen Zuschauer unterhalten. Die absolut überraschenden Ergebnisse in den einzelnen Runden zeigten schnell, dass nicht jeder Favorit vorne enden würde.

Die Wettkampfleitung entschied zum Start folgerichtig, bei diesen schwierigen Bedingungen den ersten Wettkampftag mit der Disziplin Zone Accuracy zu starten. Die erste Runde konnte schnell und problemlos absolviert werden. Während der zweiten Runde frischte der Wind auf, es wurde wegen des Windlimits gestoppt und auf die Disziplin Distance umgeschwenkt. Zwei Runden in dieser Disziplin konnten ohne Probleme durchgeführt werden. Nach einer sehr langen Mittagspause wurde bei weniger Wind die zweite Runde Zone Accuracy noch am Abend durchgeführt.

Am zweiten Wettkampftag wurden wieder unter schwierigen Windbedingungen alle drei Runden Speed geflogen und noch die Disziplin Zone Accuracy mit der dritten Runde komplementiert. Am letzten Wettkampftag musste noch die letzte Runde Distance geflogen werden. Max Manow stand schon seit dem Vortag als Deutscher Meister fest. Jetzt ging es noch um die letzten beiden Podiumsplätze. Chris Schäfer, Kai Bunkus, Patrick Ruhl und Tobi Koch konnten sich noch alle einen Platz auf dem Treppchen sichern. Bei besten Bedingungen und sehr knappen Ergebnissen wurde Kai Bunkus Deutscher Vizemeister und Tobi Koch konnte die Bronze-Medaille nach NRW holen.

An der obligatorischen „Speedcarve-Distance“-Runde nach dem offiziellen Wettkampf nahmen fast alle Athleten teil. Curt Bartholomew konnte diese Runde in seinem neuen Mutant-Gurtzeug mit wenigen Zentimetern Vorsprung gewinnen und wurde von allen Springern und Zuschauern gefeiert. Zum Abschluss wurde noch ein Freestyle-Event über drei Runden durchgeführt. Besonders die Piloten, die nicht trocken blieben, wurden von den Zuschauern bejubelt. Mit Musik zeigten die „Swooper“ ihre „Moves“. Gewinnen konnte diesen Event ebenfalls Curt Bartholomew aus den USA.

Direkt im Anschluss folgte die Siegerehrung der Pink Open Gesamtwertung und des Freestyle-Event. Beide Wettkämpfe konnte Curt Bartholomew gewinnen. Dicht gefolgt vom Weltmeister Cedric Veiga Rios aus Frankreich und Cornelia Mihai aus den Vereinigten Arabischen Emiraten.

In der deutschen Wertung belegte Nico Vilter Platz 9 und Tobi Koch Platz 3. Deutscher Meister wurde Max Manow, gefolgt von Kai Bunkus.

Vielen Dank an das PINK Team, den DAeC NRW sowie den Landessportbund NRW.

ONLINE-UMFRAGE ZU SCHÜLERFLUGGEMEINSCHAFTEN

Liebe Luftsportfreunde, den Vereinsvorständen unserer Mitgliedsvereine wurde Mitte September eine Mail inklusive Link zu einer knapp zehnmütigen Online-Umfrage rund um das Thema Schülerfluggemeinschaft (SFG) geschickt. Mit der Bestandserhebung wird das Ziel verfolgt, eine aktuelle Liste über existierende Schülerfluggemeinschaften in NRW sowie deren Inhalte und Umsetzung zu erhalten. Die Ergebnisse werden anschließend zusammengefasst und durch Diagramme veranschaulicht, um dann anonym auf unserer Verbandshomepage sowie in einem der Magazine 2023 veröffentlicht zu werden.

Nebst der Umfrage für bereits existierende SFG gibt es ebenso eine Umfrage für Vereine, die derzeit ein passive SFG haben, mit dem Gedanken spielen eine SFG einzurichten oder sich diesbezüglich unsicher sind. Ihr habt bis zum 31. Dezember dieses Jahres Zeit, an der Umfrage teilzunehmen. Unter folgenden QR-Codes gelangt ihr direkt zu den Online-Umfragen:

Aktive SFG



Passive/Keine SFG



FLIEGER-KIBAZ

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

Ein von euch gewähltes Organisationsteam, welches die Abwicklung von Planung bis hin zur Durchführung steuert und koordiniert, wird von zehn Helfern eurerseits für den Aufbau und Abbau sowie Betreuung an den Stationen unterstützt. Ihr habt somit nicht nur die Chance, Kleinkinder und Kinder im Vorschulalter und deren Begleitpersonen für die Fliege-



Kinderbewegungsabzeichen NRW

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

Janina Nentwig

nentwig@aeroclub-nrw.de 0203/77844-31



Jugendvergleichsfliegen NRW 2022

Das Jugendvergleichsfliegen NRW 2022 hat vom 09. bis 11. September auf dem Flugplatz Borken-Hoxfeld stattgefunden.

Auf den ersten drei Plätzen:

- Platz 1: Michael Luzanov von der LSG Steinfurt e. V.
- Platz 2: Carl Vogt von der Luftfahrtvereinigung Greven e. V.
- Platz 3: Jannik Kipar vom LSC Oeventrop e. V.

Herzlichen Glückwunsch!

Der ausführliche Bericht folgt im nächsten Luftsportmagazin!

Text und Foto: Nina Int-Veen



Endlich wieder AIRleben!

Nach 2-jähriger Corona-Pause konnte das AIRLEBNIS NRW wieder stattfinden. Vom 26. bis 28. August trafen sich Jugendliche aus Luftsportvereinen in ganz NRW am Flugplatz Goch-Asperden, um in andere Sparten zu schnuppern.



▲ Die Seilmannschaft bringt das Gummiseil nach dem SG38 Start zurück

Nachdem alle Vorbereitungen abgeschlossen waren, reisten am Freitagnachmittag die ersten Teilnehmer: innen an. Es dauert sicherlich eine Weile bis man den so ziemlich westlichsten Punkt NRW erreicht hat. Startet man auf der Piste 28 und fliegt zu weit raus, dann befindet man sich auf einmal über niederländischem Staatsgebiet. Passend dazu kam zum Abendessen ein niederländischer Pommeswagen und brachte jegliche niederländische Spezialitäten mit: Pommes, Frikandel, Bami, Nasi, Bitterballen, Kipcorn, usw. Viele der Teilnehmenden werden ein paar Sachen davon mit Sicherheit zum ersten Mal probiert haben.

Freitagnachmittag kamen zudem bereits die ersten Flieger an. Der OSC Wasserkuppe e. V. reiste mit einem SG38 an, welcher am nächsten Tag noch für große Aufregung und Spaß sorgen sollte. Jens-Uwe Beyer, erster Vorsitzender des LSV Goch e. V. und erfahrener Kunstflugpilot, holte die Extra in Aachen ab. Jan Eikmeier, Mitglied der Landesjugendleitung, unterstützte mit einer Schleppmaschine aus Paderborn-Haxterberg und schleppte am nächsten Morgen einen weiteren Programmpunkt nach Goch:

eine Slingsby T21 von einem befreundeten Verein aus Venlo (NL). Kurz vorm Briefing am Samstagmorgen wurden die jeweiligen Flüge verlost. Die Teilnehmer:innen konnten im Voraus drei Wünsche für eine Sparte angeben. Einer der Wünsche sollte dann in Erfüllung gehen. Neben Motor- und Segelkunstflug wurden zahlreiche UL-Rundflüge gemacht. Die Flüge mit der Slingsby und dem SG38 gehörten in diesem Jahr zum Rahmenprogramm und konnten für einen kleinen Betrag von den Teilnehmenden erworben werden. Die Windenstarts mit der Slingsby baten ein besonderes Erlebnis. Der Oldtimer hat keine Haube und der Wind weht einem ins Gesicht: pures Freiheitsgefühl! Aber dann setzte man noch einen oben drauf: Mit dem SG38 wurden nicht nur Gummiseilstarts, sondern tatsächlich auch Windenstarts gemacht. Nachdem sich der erste getraut hatte, gingen die Starts weg wie warme Semmeln. Die Pilot:innen berichten von einem sehr spektakulären und aufregenden Erlebnis. Am Nachmittag berichtete Ben Fest, Gewinner des ersten virtuellen Sailplane Grand Prix, in einem Vortrag von der virtuellen Segelflugweltmeisterschaft und der anstehen-



Aufregend: der SG38 beim Windenstart



▲ Modellflug mit einer Schüler-Lehrer-Steuerung

▲ Die Oldies vereint: links der SG38 und rechts die Slingsby T21

den Landesmeisterschaft des AEROCLUB | NRW e. V., die zurzeit in Planung ist. Sobald es dazu genauere Infos gibt, wird der Verband dies auf seinen Kanälen publizieren. Nach dem Vortrag hatten einige Teilnehmer die Möglichkeit, seinen Condor Soaring Simulator 2 vor Ort zu testen.

Im Anschluss an das Flug- und Rahmenprogramm gönnten sich einige das erste Landebier. Bis tief in die Nacht wurde gefeiert. Das wurde auch mal wieder Zeit. Aufgrund der Corona-Pandemie mussten alle lange genug darauf verzichten. Am nächsten Morgen blickte man daher in das ein oder andere müde Auge. Aber: Pflicht und Tradition müssen sein. Und so liefen alle Teilnehmenden, angeführt von Jan und Arne, Mitglieder der Landesjugendleitung, in einer Menschenkette über den Flugplatz, um den Flugplatz zu kontrollieren und ggf. Müll einzusammeln. Mit diesem letzten Programmpunkt endete das AIRLEBNIS 2022. Zufrieden und sehr erfreut darüber, dass es nach zwei Jahren wieder stattfinden konnte, traten wir alle die Heimreise an.

Wir sagen Dankeschön!*

*eine Musikempfehlung der Teilnehmenden (Interpret: Die Flippers)

Text: Nina Int-Veen

Fotos: Arne Schmieding

Mit fliegerischer Unterstützung von:

- Jens-Uwe Beyer, LSV Goch e. V., Motorkunstflug mit einer Extra 330 LX
- Robert Bartsch, LSV Brilon e. V., Segelkunstflug mit einer ASK21 vom LSV Goch
- Niklas Wagener, LSG Lippe-Südost e. V., Segelkunstflug mit einer ASK21 vom LSV Goch
- Jan Eikmeier, Mitglied der Landesjugendleitung, mit einer Morane MS 880 von der LSG Paderborn-Haxterberg e. V. für F-Schlepps und Rundflüge
- Christian Funda, LSV Goch e. V., mit einer DR400 als Schleppmaschine
- Jos Theunissen, LSV Goch e. V., Ultraleichtflug mit einer Dynamic WT9
- Stephan Becks, LSV Goch e. V., Ultraleichtflug mit einer Pioneer 200
- Christian Schücker, Vorsitzender der Ultraleichtflugkommission, mit einem Kiebitz
- Jan-Felix Götschmann, Vertreter der jungen Generation für Motor- und Ultraleichtflug, mit Speedcruiser Sc07
- Jörg Nadolski und Dietmar Helms vom RCMC Düsseldorf mit Modellfliegern und Lehrer-Schüler-Steuerungen
- Frank und Maurice Thies vom OSC Wasserkuppe e. V. mit einem SG38
- Ton van Rijswijk, Robert Stikkelbroeck, Luc Stalman vom Venlo Eindhoven zweefvliegclub (NL) mit einer Slingsby T21

Streckenfluglager 2022 der Luftsportjugend NRW



Nach dem erfolgreichen Wiederaufleben des LSJ Streckenfluglehrgangs 2021 in Borkenberge und Oerlinghausen wurde dieses Jahr der Lehrgang vom 01.07. bis zum 09.07.2022 vom LSC Erftland auf dem Flugplatz in Bergheim ausgerichtet.

Der Lehrgang begann am Freitag, 01.07.2022. Nachdem die jungen Pilot:innen ihre Anhänger abgestellt und ihre Zelte aufgebaut hatten, wurde beim ersten gemeinsamen Abendessen in entspannter Atmosphäre über den Ablauf und die Erwartungen des Streckenfluglehrgangs geredet.

Samstagsmorgen um 7:30 Uhr ging es dann richtig los. Nach dem Frühstück wurden zunächst einmal die Flugzeuge aufgerüstet und die Pilot:innen bereiteten sich auf den ersten Flug vor. Hierfür unverzichtbar war natürlich auch das Briefing, welches pünktlich um 10 Uhr startete. Bei diesem Briefing wurde nicht nur ausführlich über die Wettervorhersage gesprochen, sondern auch über die unterschiedlichen Erfahrungsstufen, in die die Teilnehmenden des Streckenfluglehrgangs einzusortieren waren. Dabei wurde deutlich, dass das Erfahrungsspektrum der Teilnehmenden breit gefächert war. Von Jungscheinpiloten mit wenigen Flugstunden nach Scheinerhalt bis hin zu Pilot:innen mit erster Wettbewerbserfahrung war alles dabei. Um hierbei jedem gerecht zu werden, wurden die Teilnehmenden in Gruppen mit ähnlichen Erfahrungswerten aufgeteilt. Letztendlich wurden so vier Gruppen aufgestellt, bestehend aus jeweils zwei Teilnehmenden und einem Trainer. Das Wetter war gut vorhergesagt und eine erste Aufgabe wurde erstellt.

Es konnte losgehen! Nun galt es, die vier Gruppen mit immerhin zehn Flugzeugen so in den Vereinsbetrieb zu integrieren, dass Trainer und Trainees möglichst gleichzeitig innerhalb ihrer Gruppe in die Luft kamen. Zunächst gestaltete es sich als kleine Herausforderung, sich als Gruppe in der Luft zu finden, eine gemeinsame Höhe zu erkurbeln und dann gemeinsam abzufliegen. Nachdem sich die Teams aber aufeinander eingestellt hatten, wurde der erste Streckenflug sehr gut gemeistert.

Nach dem Flug wurde dann beim Debriefing über die unterschiedlichen Erfahrungen des Fluges gesprochen und die Trainer gaben den Trainees Tipps für die kommenden Flüge. Zudem wurde auch das Wetter nochmals beleuchtet und über die Abweichungen von der Vorhersage gesprochen.

Das Wetter wurde von Tag zu Tag besser und auch das Fliegen im Team verbesserte sich stetig. So war es möglich in den darauffol-

genden Tagen Aufgaben zu stellen, die die Gruppe für sich selbst optimieren konnte. So wurden selbst bei starker Abschirmung und geringer CU-Bewölkung anspruchsvolle Aufgaben geflogen.

Die Flüge erstreckten sich nicht nur durch die Eifel bis in den Hunsrück, sondern auch durch das Sauerland und das Bergische Land. Dabei wurden sowohl die fliegerischen Fähigkeiten geschult als auch auf die besonderen Bedingungen mit den Lufträumen Düsseldorf und Köln eingegangen. Ebenso konnte bei den Wetterlagen mit niedriger Basishöhe demonstriert werden, wie Bodenbeschaffenheit, Bewuchs und Topographie zum Vorteil genutzt werden können. Auf diese Weise wurden Strecken bis über 600 km geflogen.

Durch die drei zur Verfügung stehenden Doppelsitzer, Duo Discus, Arcus und ASG 32, konnten alle Teilnehmenden täglich fliegen, auch wenn sie ohne Flugzeug angereist waren. Das doppelsitzige Fliegen bot zudem den Vorteil, taktische Entscheidungen zu erklären und gezielt an den Fähigkeiten der Teilnehmenden zu arbeiten. Aus diesen Gründen wurden auch die Plätze im Doppelsitzer gerne in Anspruch genommen.

Am Ende des Lehrgangs standen insgesamt 11.000 geflogene und dokumentierte Streckenkilometer auf der Uhr. Es gab keine Außenlandungen und jede:r Pilot:in konnte für sich neue Erfolge im Streckenflug verbuchen.

Das Feedback der Trainer und des LSC Erftland war durchweg positiv. Der Streckenfluglehrgang hat allen ausgesprochen gut gefallen und viel Spaß gemacht. Insbesondere das Interesse und die Lernbereitschaft sowie die gelungene Umsetzung der Tipps durch die Teilnehmenden ist positiv in Erinnerung geblieben.

An dieser Stelle geht ein großer Dank an alle Helfer:innen, die jeden Tag als Windenfahrer:in, Flugleiter:in oder auch als Starthelfer:innen und Rückholer:innen mit hohem Engagement mitgearbeitet haben.

Selbstverständlich müssen in diesem Kontext auch die Trainer Christian Lang, Thomas Wartha und Oliver Knischweski Erwähnung finden, die ihre weitreichenden fliegerischen Erfahrungen an die nächste Generation weitergegeben haben und so den Lehrgang zu einer gewinnbringenden Erfahrung für alle Teilnehmenden gemacht haben.

Von der Seite des LSC Erftland besteht auf jeden Fall Wiederholungsgefahr.

Wir wünschen allen schöne und vor allem unfallfreie Flüge.

Text und Fotos: Uwe Benkens

Ein Wochenendausflug in die Vergangenheit – SG38-Fliegen auf dem Fliegerberg Wasserkuppe



30 Jugendliche aus verschiedenen Luftsportvereinen in ganz NRW machten sich vom 10. bis 12. Juni auf den Weg zur Wasserkuppe, um den Wurzeln des Segelfluges auf den Grund zu gehen.

Als wir freitags an der Jugendherberge Oberbernhards eintrafen, fanden wir dort schon deutlich mehr Trubel vor als in den vergangenen zwei Jahren. Die meisten Corona-Maßnahmen waren abgeschafft, die Hütte war voll! Daher mussten wir auch beim traditionellen Lagerfeuer unsere Feuerstelle (die wir letztes Jahr vorab noch fleißig mähen mussten, weil sie wegen mangelnder Nutzung zugewachsen war) mit anderen Gruppen teilen. Das stellte sich aber als sehr positiv heraus, denn eine der Gruppen entpuppte sich als Musikverein und sorgte dementsprechend mit Gitarrenklängen und Gesang für die passende Lagerfeuermusik. Auch Teilnehmende von unserer Seite durften mal ans Mikro und sangen Hits von Top Gun oder der Flugplatzkapelle Stölln. Dafür wurden sie sehr gefeiert (auch wenn Felix Winter, Mitglied der Landesjugendleitung und gleichzeitig Musiklehrer, ihnen wohl kein „Sehr gut“ dafür gegeben hätte).

Am nächsten Morgen fuhren wir dann alle auf die Wasserkuppe. Für 9 Uhr stand die „Luftfahrzeugführereinsatzbesprechung“ auf dem Plan (wer zu oft das Wort „Briefing“ nutzt, darf einen Kasten Bier ausgeben). Nach einer ausführlichen Einweisung vom ersten

Vorsitzenden Frank (auch liebevoll Opa genannt) und unserem Fluglehrer Sepp ging es zu unserem Startplatz. Der Schulleiter wurde in Position gebracht, das Gummiseil wurde ausgerollt und schon bald machte unser Fluglehrer den ersten Start. Nun durften der Reihenfolge nach alle einen Start machen, einige auch schon einen zweiten. Für die anderen ging es dann nach dem Abendessen weiter. Denn obwohl die Gummiseilstarts für die Seilmannschaft sehr anstrengend sind, war noch reichlich Motivation da. Den Abend ließen wir noch mit einem Bierchen vor den Vereinsgebäuden des OSC Wasserkuppe e. V. ausklingen.

Am Sonntagmorgen wieder das gleiche Spiel. Um 9 Uhr ging es weiter, denn wir wollten schließlich noch einen dritten Start machen, um die Gummiseilstartberechtigung zu erhalten. Und das schafften, bis auf ein paar Wenige, die leider schon eher abreisen mussten, auch alle. Dafür gab es natürlich eine Urkunde und die dementsprechende Eintragung durch den Fluglehrer im Flugbuch. Nach einer Abschiedsrunde war noch etwas Zeit für einen Museumsbesuch, einen Besuch des Fliegerdenkmals oder einen Snack im Weltensegler. Diese Zeit konnte jeder individuell für sich nutzen, bevor es nach Hause ging.

See you next year!

Bericht: Nina Int-Veen

Fotos: Selina Tietz

Luftsportverein Bielefeld-Gütersloh Bielefelder Kinderflugtag

8. September 2003. An diesem Tag wurde der erste Kinderflugtag durchgeführt. Ins Leben gerufen wurde dieser von Gerd Hirschberg. Unterstützt wird er seitdem vom Luftsportverein Bielefeld-Gütersloh, zahlreichen Sponsoren und privaten Spendern. Was damals als Idee begann, feiert nächstes Jahr sein 20. Jubiläum.

Aus diesem freudigen Anlass folgt ein Bericht über die Kinderflugtage vom Gründer selbst:

„Nach langen Überlegungen und Planungen, wie wir Kinder einen schönen Tag auf dem Flugplatz Bielefeld bereiten könnten, war es nun endlich so weit. Schnell hatte ich noch Gleichgesinnte gefunden. So habe ich dann den ersten Kinderflugtag am 8. September 2003 durchgeführt. Von da an wurde der Kinderflugtag immer weiter ausgebaut. Inzwischen haben wir bis jetzt 2550 Kinder in die Luft gebracht.

Ziel ist es, Kindern einen besonderen Tag auf dem Flughafen in Bielefeld-Senne zu beschern. Die ehrenamtlichen Mitarbeiter möchten den Kindern den Traum vom Fliegen erfüllen. Besonders wichtig ist es für die Organisatoren, dass Kinder aus unterschiedlichen Verhältnissen, gesunde, kranke und Kinder mit Handicap, diesen Tag gemeinsam erleben. So lernen schon die Jüngsten Toleranz gegenüber jedem Kind, egal ob es im Rollstuhl sitzt oder sonst ein Handicap hat. Auch die Eltern der Kinder macht es glücklich, in die lachenden Gesichter zu schauen und den Tag mit den unterschiedlichen Teilnehmern zu verbringen.

Ich lade auch immer Kinder aus sozial schwachen Familien über die Sozialämter ein, damit auch diese Kinder die Möglichkeit bekommen nicht nur vom Fliegen zu träumen, sondern es selbst zu erleben.

Besonders am Herzen liegen mir die Kinder aus der Krebsklinik. Sie sollen für einen Tag die Krankheit vergessen und glücklich sein. Wenn es mir und den Helfern möglich ist, versuchen wir auch die besonderen Wünsche der Kinder zu erfüllen, da es auch immer ihr letzter Wunsch sein kann. Auch mit wenigen Mitteln (Sachleistungen) können wir häufig ihre Wünsche erfüllen.

Alle Helfer freuen sich am Ende der Veranstaltung, wenn die Kinder fröhlich nach Hause gehen und ihre Krankheit vergessen haben oder noch begeistert von ihrem Flug erzählen. Auch die Eltern sagen uns immer wieder, wieviel Spaß die Kinder hatten. Die glücklichen, fröhlichen Kinder beschern uns jedes Mal Vorfreude auf den nächsten Kinderflugtag.

2023 planen wir unser zwanzigjähriges Bestehen. Das soll für die Kinder ein ganz besonderer Tag werden!“

Die Kinderflugtage sind für Eltern und Kinder immer kostenlos – Fliegen, Kaffee, Kuchen, Beiprogramm und das Grillen. Der Kinderflugtag wird immer vom Gründer, Organisator und Planer Gerd Hirschberg in Verbindung mit dem LSV Bielefeld-Gütersloh durchgeführt. Neben den Rundflügen haben Kinder die Möglichkeit sich schminken zu lassen, Kuchen und Getränke zu sich zu nehmen, mit den Klinik-Clowns zu scherzen und auf der Hüpfburg zu toben. Gerd Hirschberg bringt jedoch nicht nur die Kinder in die Luft, sondern sammelt auch Spenden für die SyltKlinik,



eine kideronkologische Fachklinik mit familienorientierter Rehabilitation. Zusätzlich unterstützt er Einrichtungen in Bethel und Schwerin sowie ein Waisenhaus in Tansania.

Weitere Unterstützer der Kinderflugtage sind u. a. Ulrike Steinmann, Dietmar Matzdorf, Dr. Hans-Joachim Wigro, Frank Lütke, Klaus Danwerth und Frank Maser. Alle sind Piloten, welche die Kinder im 20-Minuten-Takt in die Lüfte bringen. Dr. Hans Joachim Wigro und Frank Lütke sind seit den Anfangsjahren des Kinderflugtags vor nahezu 20 Jahren als Piloten dabei.

„Wir Piloten machen da sehr gerne mit und sind dankbar, das Leuchten in den Kinderaugen zu sehen. Den Kindern auf diese Art eine Freude machen zu können ist für uns ein Privileg.“

Ulrike Steinmann



Dietmar Matzdorf



Klaus Danwerth



Frank Maser



Martin Morris



Gerd Hirschberg



CO₂-Emissionen im Luftsport

Die Autorin

Mara Linn Becher begann 2014 mit dem Segelfliegen und stieg zwei Jahre später beruflich in das Thema Nachhaltigkeit ein. Wirtschaftsethik, Dekarbonisierung und Kommunikation gehören zu ihren Schwerpunkten. Neben dem Job studierte sie Responsible Management in Berlin. Aktuell ist sie bei H2FLY, einem Entwickler für wasserstoffelektrische Flugzeugantriebe, beschäftigt und hält seit diesem Jahr eine Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge.

Um alle Optionen und Perspektiven zukunftsfähigen Fliegens zu beleuchten, reichen die nächsten Seiten nicht mal annähernd aus. In ihrer Unvollkommenheit helfen sie vielleicht trotzdem bei Meinungsbildung und ersten Schritten.

Darf ich das?

In aktuellen Zeiten CO₂ zu emittieren, wirft bei uns selbst und anderen die Frage auf: darf man das? Darf ich zum Beispiel eher ein Pferd als ein Flugzeug halten, auch wenn die jährlichen Emissionen vielleicht gleich hoch sind? Welcher Zweck legitimiert eigentlich eine Handlung und die resultierenden Emissionen?

Kolbengetriebenen Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt machen geschätzt 0,13 % der globalen CO₂-Emissionen aus. Wir müssen trotzdem reden.

Der Umwelt ist es egal, wodurch Treibhausgase entstehen. Sie ächzt unter der Last absoluter Zahlen. Statt Fakten zu reflektieren, ziehen wir im Alltag häufig eine moralische, subjektive Bewertung des Verhaltens anderer vor. Unsere Gedanken über Fernreisen, SUVs und Fleischkonsum anderer verselbstständigen sich. Durch die emotionale Einordnung von guten und schlechten Emissionen stressen wir uns selbst und andere. Dass es ungemütlich wird, ist eine wichtige Komponente, um Wandel zu beschleunigen. Nachsicht mit uns selbst und anderen aber auch. Eine faktenbasierte Debatte hilft, sich auf das gemeinsame Ziel zu konzentrieren:

Unseren wilden, blühenden Planeten langfristig zu bewohnen und zu bewirtschaften. Oder sogar – wie die Natur es uns seit Millionen Jahren vorlebt – einen Ort besser zu hinterlassen, als wir ihn vorgefunden haben.¹

Eine Welt ohne moralische Emissions-Diskussionen

Gut wäre vielleicht ein Emissions-Budget, also eine gewisse Menge an CO₂, die jeder Mensch in Deutschland jährlich emittieren darf. Ein Budget, was auf dem Weg zwischen dem, was wir jetzt emittieren und den zwei Tonnen pro Kopf liegt, die wünschenswert wären.² Es könnte sich im Gleichschritt mit Innovationen zur Reduzierung aller Emissionen nach und nach verkleinern. So wäre jeder in der Lage sein Budget einkommensunabhängig für die Dinge auszugeben, die ihm oder ihr wichtig sind. Ganz ohne schlechtes Gewissen und mit immensem Effekt. So weit sind wir noch nicht, also geht's erstmal weiter mit der nächsten Überlegung.

Wie sieht's überhaupt vor meinem eigenen Hallentor aus?

Der Blick auf den fliegerischen CO₂-Fußabdruck

Den größten Batzen der Emissionen stellt das Bewegen des Flugzeugs dar. Durch genaue Aufzeichnungen der getankten Mengen und Flugzeiten haben wir schon das Allerwichtigste zur Bilanzierung zur Hand: die Datengrundlage.

So kann die vereinfachte Bilanzierung pro Flugzeug aussehen:

Ø Verbrauch Kraftstoff in l/h x CO₂/l je Kraftstoffart = CO₂-Emissionen/h

Kraftstoff	kg CO ₂ /l	verbleit
Mogas	2,37	
Avgas	2,2	x
Diesel	2,65	

Die Ergebnisse lassen sich für die individuelle Bilanz nutzen, können zusammen mit Mitgliedszahlen, Betriebsstunden und Anzahl der Flugzeuge eine Möglichkeit für Vereine darstellen, verschiedene Kennzahlen zu etablieren. So lässt sich ein Fortschritt gut nachvollziehen. Auf der Website von Diamondo Earthrounding gibt es einen Rechner für Jet A-1 und Avgas, den man direkt mit Flugdauer und Verbrauch füttern kann.³

Beispielhafte Berechnung der CO₂-Emissionen im Flug ohne Berücksichtigung von Roll- und Steigphase

Muster	Kraftstoff	Reiseflug Verbrauch l/h	CO ₂ -Emissionen/h
Cessna 172R	Avgas	36	79,2 kg
Aquila A210	Mogas	22	52,14 kg
Diamond DA40 NG	Diesel	19,5	51,68 kg
C42	Mogas	14	33,18 kg

Ligeia Paletti vom Royal Netherlands Aerospace Center sagt: „Die vereinfachte Kalkulation der Emissionen ist weit von einer umfassenden Herangehensweise entfernt, die man anwenden müsste, um den gesamten CO₂-Fußabdruck zu berechnen. Doch sie versetzt Pilot:innen in die Lage, sich auf unkomplizierte Weise einen ersten Überblick über den größten Teil der entstehenden CO₂-Emissionen zu verschaffen.“

(Quelle: <https://www.eflight.nl/blogs/e-flight-notice/e-flight-academy-vliegt-nu-met-4-elektrische-vliegtuigen>)



Im Rahmen einer Ökobilanz würden Herstellung und Entsorgung des Flugzeugs, aber auch die Fahrt zum Flugplatz sowie die Instandhaltung einkalkuliert. Es gibt noch keine allgemeingültigen Systemgrenzen, um CO₂-Emissionen in der Luftfahrt zu berechnen, also: was wird mit einberechnet, was nicht?

Wie geht es weiter?

Die Hierarchie der Dekarbonisierung lautet „**Vermeiden vor Reduzieren vor Kompensieren** (neben **Kommunizieren**)“. Sie hilft dabei, nicht den letzten vor dem ersten Schritt zu machen und Greenwashing-Fettnäpfchen zu umgehen.

Vermeiden

Hobbys dienen der mentalen Gesundheit und dem gesellschaftlichen Zusammenhalt. Ein Leben ohne Freude ist keine Option. Ob die Suche nach einer neuen Freizeitbeschäftigung mit geringeren

Emissionen ein Weg wäre, muss jede:r für sich selbst entscheiden. Wichtig ist, genau hinzuschauen. Statt zu fliegen kann man auch jedes Wochenende mit dem Auto 100 km zum Wandern fahren, was je nach Flugzeug und Entfernung zum Flugplatz aufs Gleiche hinauskommen kann.

Reduzieren

Fliegerische Anpassung

Flugstunden zu reduzieren ist nicht nur in wenigen Fällen sinnvoll, sondern vielmehr gefährlich. Einige Pilot:innen sitzen eher zu wenig als zu viel im Cockpit, um eine sichere Flugpraxis zu bewahren.

Welches Flugzeug wir dann fliegen macht jedoch einen Unterschied. UL und Segelflugzeug sind hervorragende Emissionsminderer. Optimierungen an bestehenden Flotten sind eigentlich nur noch durch verantwortungsvolles Fliegen und das wichtige Thema Leanen (bis zu 20 % Einsparung⁴) möglich.

Alternative Antriebssysteme

Der Luftsport ist an dieser Stelle in komfortabler Position. Die batterieelektrische Zukunft der Luftfahrt wird an anderer Stelle als nicht skalierbar eingeschätzt. Neue Antriebslösungen werden häufig erst an kleineren Flugzeugen erprobt, um irgendwann für die Großen weiterentwickelt zu werden. Ob die Allgemeine Luftfahrt das Rennen um die Klimaneutralität wohl so gewinnt? Positiv beeinflussen können wir Entwicklungen insgesamt durch unser Interesse und viele unbequeme Fragen.

Vielversprechend sind die angestellten Berechnungen der Leibniz Universität Hannover. Diese zeigen wirtschaftliche und auf CO₂-Emissionen bezogenen Einsparpotenziale einer Umstellung auf elektrischen Flugbetrieb. Bisher sind Auswahl und Verfügbarkeit von E-Flugzeugen stark begrenzt, doch der herausgegebene Leitfaden⁵ zeigt anschaulich, wie der (zukünftige) Wandel gelingen kann.

Elektrowinden und Elektro-Heimkehrhilfen machen die saubere Sparte Segelflug aus ökologischer Sicht jetzt schon noch attraktiver.

Für alle elektrischen Optionen gilt, dass sie nur sinnvoll sind, wenn zukünftig gesamtwirtschaftlich eine ausreichende Versorgung mit Strom aus regenerativen Quellen sichergestellt wird.

Nicht lange gefackelt wurde bei der niederländischen Flugschule E-Flight Academy. Die 4 Pipistrel Velis werden mit erneuerbarer Energie versorgt. Durch ein Netzwerk aus Flugplätzen mit Lade-Stationen im Umfeld muss nach 45 Minuten Flugzeit nicht der eigene Flugplatz angefliegen werden. Die Tatsache, dass auch am Simulator trainiert wird, lässt Mineralölkonzernen endgültig das Blut in den Adern gefrieren. Seit Gründung sind 18 Monate, 1200 Flugstunden und 5000 Landungen problemlos vergangen.

Alternative Kraftstoffe

Für Gasturbinen wird aktiv nach Alternativen wie SAF (Sustainable Aviation Fuel) und der Direkteinspritzung von Wasserstoff geforscht. Für Kolbenmotoren sieht es an dieser Stelle nicht so gut aus. Momentan ist es wenn überhaupt Bleifreiheit, die Nutzer aufgrund der kommenden Einschränkung bewegt. Abweichende Anforderungen an den Kraftstoff lassen die Nutzung von E10 nicht zu.

Modernisierung

Cessna 172R raus, Diamond DA40 NG rein. Dieser Tausch spart ein Drittel CO₂-Emissionen im Betrieb. So ist es nicht unbedingt notwendig, auf technische Entwicklungen der nächsten Jahre zu warten.

Nicht jeder Verein ist finanziell in der Lage, die gesamte Flotte auszutauschen, doch eine Kalkulation kann sich lohnen.

Die hohen Einsparpotenziale der Emissionen sind vielleicht auch eine Motivation für die Politik, dieses Thema anzugehen und Fördertöpfe zu schaffen. Denn wo Fluggesellschaften und Hersteller um jedes Prozent Energieeffizienz ringen, können Vereine und Flugschulen kurzfristig drastisch CO₂-Emissionen senken und durch Diesel- und Mogas-taugliche Motoren verbleites AVGAS verdrängen, welches auch schon in geringen Mengen neurotoxisch wirken kann. So weit die veraltete Motorentechnik mit viel Hubraum und vergleichsweise wenig Leistung verbreitet ist, so wenig zukunftsfähig ist sie. Aufgrund des schlechten Wirkungsgrades bleibt sie das auch, selbst wenn eine nachhaltige Alternative zu fossilem Brennstoff gefunden wird.

Einsparungen Infrastruktur

Auch wenn die meisten Emissionen im Flug und auf dem Weg zum Flugplatz entstehen, gibt es weitere Optionen für Einsparungen. Auf der Website des Deutschen Olympischen Sportbunds finden sich hierzu Tipps („Klimaschutz im Sport“).⁶

Unkompliziert und oft kostenneutral ist die Umstellung vom Strommix auf einen Ökostromtarif.

Kompensieren

Wir haben unseren fliegerischen CO₂-Fußabdruck oder den unseres Vereins berechnet, diskutiert, abgewogen, motiviert Ideen umgesetzt und fragen uns: wollen wir die verbleibenden Emissionen kompensieren? Ist das sinnvoll, helfen wir damit dem Klima und der Gesellschaft oder wird uns am Ende noch vorgeworfen, uns eine weiße Weste erkaufte zu haben?

Wer sich dafür entscheidet, kann sog. Emissionsminderungszertifikate erwerben, mit denen Klimaschutzprojekte finanziert werden. Emissionen werden so an anderer Stelle durch den Bau von Windkraftanlagen oder die Aufforstung von Wäldern vermieden oder eingebunden. Völlig unerheblich ist der Standort der Projekte. Veränderungen des Klimas spielen sich global ab. Die Qualität dagegen ist wesentlich. Wer tiefer in das Thema einsteigen möchte, dem hilft der Ratgeber „Freiwillige CO₂-Kompensation“ des Umweltbundesamts.

Eine Tonne CO₂ kann mit unterschiedlichem sozialem und ökologischem Nutzen kompensiert werden – oder gar keinem. Die wertvollen Nebeneffekte sind für die ausführende Organisationen mit unterschiedlich hohem Aufwand verbunden. Entsprechend bewegen sich die Preise für den Erwerb hochwertiger Zertifikate zwischen 10 und 30 € pro Tonne. 30 Stunden C42 fliegen entsprechen zum Beispiel ca. einer Tonne CO₂, sodass die Kompensation pro Stunde fliegen 1 € bei einem Zertifikatspreis von 30 € kostet. Übrigens: Autofahren mit einer Kilometerleistung von 10.000 km/Jahr schlägt durchschnittlich mit 1,5 Tonnen CO₂ zu Buche, einen Hund zu halten 0,6 Tonnen CO₂, unser Leben in Deutschland insgesamt mit durchschnittlich 12,5 Tonnen pro Jahr. Warum eine Kompensation aller Emissionen nicht die Lösung ist, erklärt der Deutschlandfunk anschaulich.⁷



⁸ Quelle: <https://www.baeren-waerme.de/wp-content/uploads/2018/12/Heizael-ProKlima-Prinzip-Kompensation.jpg>

Wie erkenne ich hochwertige Projekte?

- Der Anbieter stellt Informationen über Projekte sowie zur Verwendung der Gelder zur Verfügung (hier hilft zur Orientierung das DZI-Spendensiegel).
- Das Projekt entspricht einem der führenden internationalen Standards wie Gold Standard oder Verified Carbon Standard (VCS).
- Das Projekt erfüllt das Kriterium der Zusätzlichkeit, die Einbindung von CO₂ hätte sonst nicht stattgefunden. Maßnahmen, die bereits aus sich heraus wirtschaftlich sind und deshalb ohnehin durchgeführt worden wären, kommen daher zur Kompensation nicht in Betracht.
- Es handelt sich um „Ex-Post-Zertifikate“, welche erst nach der tatsächlichen Minderung ausgegeben und nach dem Verkauf nachweislich stillgelegt wurden.

Kommunizieren

Emissionen zu reduzieren ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern fördert auch regional die Akzeptanz unseres Sports. Vorurteile können ggf. ausgeräumt werden, wenn medial sowie auf Veranstaltungen informiert wird und es zu einem Austausch mit Anwohner:innen und Gemeinden kommt. Falls nicht, kann frühzeitig im Diskurs nach Lösungen gesucht werden, auch wenn die Standpunkte manchmal weit voneinander entfernt zu liegen scheinen.

Keine Ahnung, wie wir das alles allein umsetzen sollen

- Deutscher Aero-Club (DAeC): die Bundesgeschäftsstelle unterstützt bei Fragen rund um eine nachhaltige Entwicklung. Ansprechpartner für Umwelt und Natur ist Karsten Schröder (k.schroeder@daec.de, 0531 23540-40). Bei Interesse zur Anwendung des Leitfadens „Umstellung von Luftsportvereinen auf elektrischen Flugbetrieb“ sowie bei Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen stellt der DAeC gerne Kontakt zum Herausgeber Institut für Elektrische Energiesysteme (IfES) der Leibniz Universität her.
- Der AEROCLUB | NRW veranstaltet am 25.10.2022 ein Onlinetreffen im Lean-Coffee-Format zum Thema zukunftsfähiges Fliegen
- Erfahrungen mit der Modernisierung der Flotte hat z.B. der Badisch-Pfälzischer Flugsportverein (BPFV) e. V.
- Umweltbundesamt: Klimaneutral leben im Alltag? ⁹ und „Freiwillige CO₂-Kompensation“
- WWF-Klimarechner¹⁰: Berechnung des eigenen CO₂-Fußabdrucks
- Deutscher Olympischer Sportbund: „Klimaschutz im Sport“.¹¹

Das Angebot ist noch überschaubar. Vereinen werden aktuell noch Höchstleistungen in Bezug auf Motivation und Eigenleistung abverlangt.

So lässt sich der Spagat zwischen Tradition und Umbruch vielleicht angehen:

- **Drüber sprechen:** Das Thema zukunftsfähiges Fliegen auf die Tagesordnung von Versammlungen nehmen und Interessierte/Botschafter:innen finden und benennen.
- **Sich des eigenen Weges bewusst werden:** Themen im hier und jetzt besprechen, aber auch ein übergeordnetes Ziel für den Verein festlegen, um Klarheit für alle zu schaffen: machen wir weiter wie bisher oder wollen wir etwas ändern?
- **Netzwerken:** Arbeitsgruppen bilden und Interesse in Richtung Verbänden signalisieren, um Wissen aufzubauen und mittelfristig mehr Unterstützung zu bekommen.
- **Umsetzen:** was jetzt wahrscheinlich noch schwammig wirkt, kann in ein paar Monaten schon Form angenommen haben: z.B. Wechsel des Stromanbieters, die Staffelfung von Mitgliedsbeiträgen ab Segelflug aufwärts, das klimafreundliche Reinvestieren der Erlöse.

Häufig wirken Anreize wesentlich besser als Verbote. Die Entscheidung selbst in der Hand zu haben und das Fliegen von morgen aktiv zu steuern, beflügelt im Zweifel viel mehr als darauf zu hoffen, dass niemand merkt, dass wir noch fliegen.

Eine Zwischenbilanz

Den Status Quo können wir mittelfristig nicht mehr rechtfertigen. Was wir aber sehr gut können, ist die Zukunft durch unsere Handlungen zu gestalten.

Die Fliegerei vereint Menschen mit den unterschiedlichsten Hintergründen und einem unglaublichen Know-How. Richtig eingesetzt ist es möglich, eine umweltfreundliche Fliegerei zu etablieren, die einen Mehrwert schafft, statt zu polarisieren. Wir sind technikaffine, erfinderische, oft bodenständige Menschen, fast immer stolz auf das, was wir tun. Es wäre toll, wenn wir es gemeinsam schaffen würden, die Zukunft des Luftsports nicht mit Flugscham, sondern durch Lösungen zu prägen und Vorbild für andere Bereiche des Lebens zu werden. Wir haben die besten Voraussetzungen.

Begriffserklärung

Dekarbonisierung - Umstellung zur Vermeidung fossiler Energieträger

Greenwashing - Bezeichnung für PR-Methoden, die darauf zielen, ein umweltfreundliches Image zu verleihen, ohne dass es dafür eine hinreichende Grundlage gibt.

Sustainable Aviation Fuel – nachhaltige Flugkraftstoffe



- ¹ Leen Gorissen: Discovering the way life works, Juli 2022
- ² Greenpeace: unser CO2-Fußabdruck, 20.06.2017
- ³ Diamond Earthrounding: Warum wir fliegen, <https://de.diamondo-earthrounding.com/why-we-fly>
- ⁴ Patrick Holland-Moritz/aerokurier: Auf die Mischung kommt es an, 21.05.2021
- ⁵ Dr.-Ing. Boris Bensmann, Prof. Dr.-Ing. Richard Hanke-Rauschenbach: Klimaneutral. Energieeffizient. Nachhaltig – Innovationen im Luftsport - Leitfaden Umstellung von Luftsportvereinen auf elektrischen Flugbetrieb, März 2019
- ⁶ Deutscher Olympischer Sportbund Geschäftsbereich Sportentwicklung: Klimaschutz im Sport <https://klimaschutz.dosb.de/>
- ⁷ Robert B. Fishman/Deutschlandfunk: Schlechtes Gewissen, gutes Geld und faule Kompromisse, 24.11.2020
- ⁸ Stephan Wolters, Stella Schaller, Markus Götz/Umweltbundesamt: Freiwillige CO2-Kompensation durch Klimaschutzprojekte, Juli 2018
- ⁹ Umweltbundesamt: Klimaneutral leben im Alltag, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klimaneutral-leben-im-alltag>
- ¹⁰ WWF Klimarechner: <https://www.wwf.de/themen-projekte/klima-energie/wwf-klimarechner>
- ¹¹ Deutscher Olympischer Sportbund Geschäftsbereich Sportentwicklung: Klimaschutz im Sport <https://klimaschutz.dosb.de/>

Eine Gemeinschaft ist nicht die Summe von Einzelinteressen, sondern die Summe an Hingabe

Dieses (gerne von ihm genutzte) Zitat von Antoine de Saint-Exupéry hat sicherlich auch das Leben unseres Ehrenpräsidenten

Erich Heckelmann

geprägt, der uns im Alter von 87 Jahren nach langer Krankheit im Juni dieses Jahres für immer verlassen hat.

Mit Eintritt in den Verein am 01.07.1967 zählte er zu den Gründungsmitgliedern des am 22.07.1967 aus der Fusion des LSV Erftland und der Interessengemeinschaft für Segelflug des RWE Frimmersdorf entstandenen Aero-Club Grevenbroich e. V. Er sollte diesen Verein bis zur erneuten, von ihm mitgestalteten Fusion mit den Turmseglern Neuss über 40 Jahre lang aktiv begleiten.

Als Pädagoge übernahm er schon bald die Position des Vereinsjugendleiters und intensivierte in dieser Funktion die seit 1965 bestehende Beziehung zur AAVO, einem Partnerverein auf dem Flugplatz von Mantes-Chérence in Frankreich. Mangels eigenen Fluggeländes veranstaltete der Aero-Club Grevenbroich mit Unterstützung des deutsch-französischen Jugendwerkes bis in die 90er-Jahre unter seiner Leitung regelmäßig Fliegerlager mit Ausbildungs- und Streckensegelflug in Chérence. Er konnte hier im Kleinen seine Ideen von einem vereinten Europa verwirklichen – und so manches Vereinsmitglied hat hier seine Liebe zu Frankreich entdeckt und persönliche Beziehungen zu Mitgliedern des Partnervereins aufgebaut.

Erich war Pädagoge und auch Politiker. Nach anfänglich nebenberuflichem politischem Engagement auf Kreisebene war er viele Jahre als Landtagsabgeordneter tätig und trat hier



bereits in den 1980er-Jahren nachdrücklich für die Belange des Luftsports in NRW ein. Von 1988 bis 1991 bekleidete er die Funktion eines Vizepräsidenten des AEROCLUB | NRW.

Seinem Verein, dem damaligen Aero-Club Grevenbroich, stand er von 1992 bis 2006 als Präsident zur Verfügung. Er konnte so seine Vorstellungen in die weitere Vereinsentwicklung einbringen und insbesondere den Aufbau von Modell- und Segelflugplatz auf der Gustorfer Höhe in Grevenbroich entscheidend voranbringen – dies auch in seiner langjährigen Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Segelflugplatzgesellschaft Grevenbroich mbH und in den letzten zwei Jahren seiner beruflichen Tätigkeit als Bürgermeister der Stadt Grevenbroich.

Wir verdanken ihm viel und werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Aero-Club Grevenbroich-Neuss e. V.

NRW AKTIV

16.5. – 16.9.2022

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

Ausbildung

13.6., 4.7., 1.8.2022 Virtuelle Lean Coffees Ausbildung unter Leitung von Ausbildungsleiter H.-J. Hante und Matthias Podworny

2.9.–16.9.2022 SPL-FI-Lehrgang 2 in Oerlinghausen durchgeführt u. a. von Werner Scheckermann und Eric Engelsman

Frauen im Luftsport

15.8., 14.9.2022 Online Ausschusssitzung Gender unter Leitung von S. Krummacher unter Teilnahme der Präsidentin T. Neumann

22.6.2022 Virtueller Lean Coffee Gender unter Leitung von S. Krummacher

9.6.2022 S. Krummacher und D. Blobel besprechen aktuelle Themen, anstehende Termine und Aufgaben des Genderausschusses in einer Online-Sitzung

Kommunikation und Marketing

26.7., 30.8.2022 Virtuelle Lean Coffees PR unter Leitung von VP H.-H. Blomeyer, Moderation D. Blobel

20.6., 5.9.2022 Online-Info-/Austauschrunden zum virtuellen Luftsport unter Leitung von VP H.-H. Blomeyer, Teilnehmende: B. Fest, J. Sellerbeck, H.-R. Finke, D. Daletzki, R. Röder, G. Harmann, N. Int-Veen, D. Blobel

Motorflug, UL

15.6.-19.6.2022 VP M. Podworny nimmt teil am Deutschlandflug

12.-14.8.2022 UL-Infotage am Flugplatz Schmallenberg-Rennefeld unter Leitung von V. Engelmann

LSJ/NRW bewegt seine KINDER!

17.5.2022 Treffen zwischen der Landesjugendleitung und den Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle in Steinfurt.

18.5.2022 Teilnahme Laura Blega am Online-Meeting Landesjugendleiter/innen und Bundesjugendleitung

2.6.2022 Online-Planungstreffen für das AIRLEBNIS 2022

7.6.2022 Online-Planungstreffen für das Jugendvergleichsfliegen NRW 2022

10. bis 12.6.2022 SG38 Fliegen auf der Wasserkuppe. Felix Winter und Nina Int-Veen haben die Maßnahme betreut.

7.7.2022 Laura Blega und Nina Int-Veen besuchen den LSJ-Streckenfluglehrgang in Bergheim

21.7.2022 Planungstreffen Jugendvergleichsfliegen NRW 2022

22.8.2022 Planungstreffen Jugendvergleichsfliegen NRW 2022

23.8.2022 Sportjugend NRW: Austauschtreffen im Projekt Vereinsentwicklung. Nina Int-Veen hat teilgenommen.

26. bis 28.8.2022 AIRLEBNIS NRW 2022 auf dem Flugplatz Goch

30.8.2022 Digi Dates - Virtuell kompetent agieren. N. Int-Veen und J. Nentwig haben teilgenommen.

31.8.2022 Fachkräftetreffen der Fachverbände. J. Nentwig hat teilgenommen

31.8.2022 Planungstreffen Streckenfluglehrgänge 2023

9. bis 11.9.2022 Jugendvergleichsfliegen NRW 2022 auf dem Flugplatz Borken-Hoxfeld

15.9.2022 Online-Besprechung der Luftsportjugend

Umwelt und Luftsport

6.7., 23.8., 26.8., 30.8.2022 Sitzungsvorbereitungen und -teilnahme von K. Kosmalla und D. Blobel der IG Natursport NRW und dem Bündetreffen,

Präsidium/Geschäftsleitung

20.-21.5.2022 T. Neumann und B. Langanke nehmen teil an der Sitzung der Ständigen Konferenzen der Bünde und Verbände in Hachen

9.-10.6.2022 B. Langanke nimmt an der DAeC Geschäftsführertagung in Braunschweig teil

8.9.2022 Präsidentin T. Neumann hält das Grußwort beim Kinderflugtag Bielefeld und ehrt F. Maser, D. Matzdorf und U. Steinmann mit der Ehrenurkunde des Verbandes als Zeichen des Dankes und der Anerkennung für ihr vorbildliches Engagement im Rahmen der Kinderflugtage des LSV Bielefeld-Gütersloh. Vizepräsident J. Frese ist auch vor Ort.

10.6.2022 B. Langanke beim Strategiegespräch Projekt SFS Oerlinghausen

10.8., 24.8., 25.8., 31.8., 1.9., 12.9.2022 Online-Arbeitsrunden des Präsidiums zur Erarbeitung der Richtlinie der Good Governance, Moderation D. Blobel. Das Ergebnis wird dem Verbandstag 2022 zur Abstimmung vorgelegt.

Segelflug

16.5., 11.7., 15.8.2022 Videokonferenztermine der Segelflugkommission NRW, Protokolle sind veröffentlicht: <https://www.aeroclub-nrw.de/segelflug/>

Modellflug

26.7.2022 Videokonferenz der Verbände zur Verbandsbetriebsurlaubnis für den Modellflug, Teilnehmende für NRW: E. Höfs und B. Langanke

Technik

9.6., 8.9.2022 Online-Sitzungen des Technischen Ausschusses unter Leitung von W. Linden

Eure Ansprechpartner:innen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Marcus Maul
Leiter der Technischen Betriebe
· Prüfaufträge und Abrechnung
Tel.: 0203 / 77844-22
maul@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
Fallschirmsport Gerhard Währisch,
gw@wfnetz.de
Förderverein für Leistungssegelflug
NRW e. V. info@foerdervereinrw.de
Fragen der Gleichstellung
Dr. Sybille Krummacher,
gender@aeroclub-nrw.de
Luftsportjugend Laura Blega,
laura@lsj.de
Luftsportschule des Verbandes
info@segelflugschule-oerlinghausen.de
Modellflug Evelyn Höfs,
wue.hoefs@t-online.de
Motorflug/Ultraleichtflug
Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug Thomas Kurz,
kurz@aeroclub-nrw.de

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

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

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

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

Ladies Day am Flugplatz Borghorst-Füchten – Frauen ins Cockpit!



- ▲ Gruppenfoto der Teilnehmerinnen am Ladies Day mit dem Fluglehrer Jens und der Geschäftsführerin Claudia Kegel (Mitte), Bürgermeisterin Claudia Bögel-Hoyer (3. von rechts) und Heidi Balkenhol (LSG, rechts)
- ◀ Die Teilnehmerinnen des Ladies Day bringen den Doppelsitzer zur Halle und beteiligen sich bis zum Schluss

„Auch Frauen können fliegen!“ Unter diesem Motto stand am Sonntag, 14. August der Ladies Day der Luftsportgemeinschaft Steinfurt e. V. (LSG).

Die LSG hatte interessierte Mädels und Frauen angesprochen und wollte ihnen das faszinierende Hobby hautnah zeigen. So trafen Frauen von 18 bis 64 Jahren am Flugplatz ein und wurden von der Bürgermeisterin der Stadt Steinfurt, Frau Bögel-Hoyer, die die Schirmherrschaft für die Veranstaltung übernommen hatte, begrüßt. Sie machte ganz klar: Schon seit langer Zeit haben Frauen gezeigt, dass sie in der Luftfahrt durchaus mitreden und etwas leisten können. Dies wollte auch die LSG Steinfurt möglich machen: Frauen können genauso gut fliegen wie Männer!

Nach einer kurzen Theorieeinweisung mit den Erklärungen, warum ein Flugzeug fliegt, welche Ruder es hat und wie die Segelflugausbildung organisiert ist, haben wir erklärt, wie man sich sicher auf dem Flugplatz bewegt und worauf zu achten ist. Dann wurden die Flugzeuge aufgerüstet, gecheckt und an den Start gebracht. Der LSG war wichtig, keine Gaststarts zu machen, sondern den Ablauf eines Tages am Flugplatz erlebbar zu machen mit allem, was dazu gehört. Wir haben die Teilnehmerinnen kontrolliert eingebunden, wann immer es möglich war.

Alles war ja neu: Wie holt man die Seile von der Winde? Was ist eine Sollbruchstelle? Der Telefon- und Funkkontakt und die Platzrunde wurden erklärt – alles, was uns so selbstverständlich ist. So erlebten die Frauen auch mal eine Startunterbrechung und dass das kein Problem ist.

Es gab viele Thermikflüge, die klar machten, dass Segelflugzeuge ohne Motor eigenständig in der Luft steigen können, leise und ohne Benzin. Lautlos am Himmel schweben und wie ein Vogel durch die Luft gleiten – das ist Segelfliegen.

Die Wärme, 34°, war belastend, aber der Wind und ein Pavillon machten die Hitze erträglicher und die LSG hatte für ausreichend Getränke und Verpflegung in der Mittagspause gesorgt. Unser neues Clubheim war kühl und hat sich erneut gut bewährt.

Es war ein schöner runder Tag, bei dem die Mitglieder der LSG gemeinsam dafür sorgten, dass alle Interessierten mehrere Starts vom vorderen Sitz der Doppelsitzer machen und das Münsterland von oben erleben konnten. Die Teilnehmerinnen halfen dann auch bis zum Schluss noch mit, die Flieger zu waschen, die Fallschirme und Akkus sachgerecht zu lagern, die Flugzeuge einzuhalten und mit Bezügen zu versehen.

Im anschließenden Debriefing äußerten alle Anerkennung für das, was die Mitglieder der LSG auf die Beine stellen. Sie haben sich alle gefreut, diesen Tag zu erleben, und sagten ein aufrichtiges Dankeschön an alle, die dies möglich gemacht hatten. Sie hoben hervor, dass sie den Zeitaufwand anders eingeschätzt hatten und erst jetzt erkannt hätten, was alles dazu gehört. Manch eine überlegt das Fliegen anzufangen (eventuell zusammen mit dem Partner), das lässt uns auf neue Mitglieder hoffen.

Übrigens: Ganz so eng sehen die Luftsportlerinnen das mit dem Ladies Day nicht. Die Damen durften auf Wunsch gerne ihre männlichen Begleiter mitbringen. Davon hat aber keine Gebrauch gemacht.

Text und Fotos: Heidi Balkenhol

Die Autorin

Heidi Balkenhol ist seit 1976 aktive Pilotin. Sie fliegt bevorzugt mit dem Segelflugzeug, hat jedoch auch die Motorflug-, TMG- und UL-Lizenz. Sie war Geschäftsführerin und später Vorsitzende der LSG Steinfurt. Heute ist sie als Fallschirmwartin aktiv.



OHNE ABLENKUNG
MÜCKENPUTZEN



ÜLIS SEGELFLUGBEDARF



anemoi
live wind indication

IMMER DIE
BESTE WINDANZEIGE

Vier Nordlichter erkunden den Süden



- ▲ Unser Motorsegler vor der Zugspitze
 - Blick aus dem Motorsegler zum UL-Flugzeug
 - ▶ Der Bodensee von oben, kurz nach dem Abflug in Konstanz
- Fotos: Thomas Scharschmidt (1), Leonie Naber (2 u. 3)



Was macht man, wenn der Flugschein frisch in der Tasche steckt? Fliegen natürlich. Wohin fliegt man, wenn man eher im Norden zu Hause ist? Richtung Süden natürlich. Wie ist man unterwegs? Ganz klar: mit Gleichgesinnten. Vier junge Luftsportler berichten von ihrem Ausflug an einem langen Wochenende.

Speyer, Konstanz, Zugspitze und Rothenburg ob der Tauber in drei Tagen: Um mit unseren noch relativ frisch erworbenen Flugscheinen mehr Erfahrung sammeln zu können, entschlossen wir uns für eine dreitägige Reise bis an die südliche Landesgrenze Deutschlands. Wir, das sind Thomas Scharschmidt (UL, TMG und SPL), Thorben Wendt (SPL), Maik Krüger (SPL und TMG) und Leonie Naber (SPL und TMG). Auf dem von der UL-Gruppe neu erworbenen Sirius flogen Thomas und Thorben voran und mit der Super Dimona HK36 ging es für Maik und Leonie hinterher.

Der erste Stopp war Speyer, wo wir gegen 12 Uhr landeten. Gerade als wir angekommen waren, fielen auch schon die ersten Regentropfen – perfektes Timing. Da wir einige Zeit im berühmten Technikmuseum gleich gegenüber vom Flugplatz verbringen wollten, hat uns der Regen gar nicht gestört und wir haben uns in Ruhe verschiedenste Ausstellungsstücke im Museum angeschaut. Gegen 16 Uhr ging es dann weiter nach Konstanz an den Bodensee. Besonders der Anflug über den Bodensee war sehenswert. Glücklicherweise konnte man sich am Flugplatz gegen eine kleine

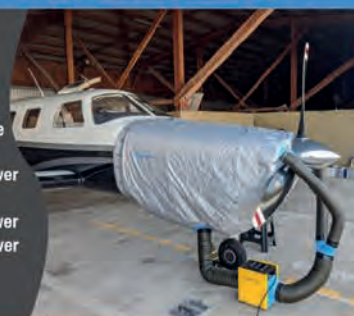
Segelflug



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

Individuelle Logos auf Wunsch!

Motorflug



- Cowlplugs
- Staubbezüge
- Propellerschutz
- WingEdge protection
- Allwetterschutzbezüge
- Heatable Cowling Cover
- Canopy Cover
- Canopy Cowling Cover
- Front Fuselage Cover

Extras



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

Gebühr Fahrräder ausleihen, sodass wir flexibel unterwegs waren. Den Abend verbrachten wir bei gutem Essen und Getränken an der Uferpromenade und ließen uns von der Lebendigkeit der Stadt begeistern.

Für den Nachmittag des Pfingstsonntag waren Gewitter vorausgesagt, sodass wir nach ausführlichem Briefing beim Frühstück beschlossen, dass es für uns gegen 10 Uhr weiter in Richtung Zugspitze und im Anschluss nach Rothenburg ob der Tauber gehen würde. Das Fliegen in höherem Gebirge war eine Erfahrung, die wir so noch nicht gemacht hatten und wir waren alle hellauf begeistert von der schönen Landschaft. Nachdem wir ein paar Kreise um die hohen Berge geflogen waren, mussten wir langsam weiter, damit wir nicht von der Gewitterfront eingeholt wurden. Auf dem Weg nach Rothenburg konnten wir die Gewitterfront schon sehen, hatten jedoch genug Abstand, sodass wir nur ein paar Schauer abbekamen und wieder trocken landen konnten. In Rothenburg angekommen liehen wir uns erneut Fahrräder aus – dieses Mal sogar kostenlos. Erstaunlicherweise haben wir den ganzen Tag kaum etwas von den angesagten Gewittern mitbekommen. Auch in Rothenburg zogen lediglich einige leichte Schauer durch, sodass wir ziemlich Glück mit dem Wetter und unserer eingeschlagenen Flugroute hatten.

Den letzten Tag unserer Flugtour verbrachten wir noch in Rothenburg, genossen die wunderschöne Altstadt und kauften das ein oder andere Mitbringsel. Nachdem wir uns in der Stadt noch einen Eisbecher gegönnt hatten, ging es gegen 13 Uhr mit dem Fahrrad zurück zum Flugplatz. Um 16 Uhr kamen wir wieder unversehrt in Hamm an. Es war ein rundum gelungenes Pfingstwochenende, bei dem wir viele Eindrücke und Erfahrungen sammeln und uns fliegerisch deutlich weiterbilden konnten. Wir können die nächste Reise schon kaum erwarten – vielleicht als Nächstes in den Norden?

Text: Leonie Naber



▲ v.l.n.r Maik, Leonie, Thorben und Thomas

Die Autorin

Leonie Naber - Infos siehe Steckbrief



Steckbrief

	Maik	Leonie	Thorben	Thomas
Alter	21	21	22	27
Fliegerisch aktiv	2015	2014	2014	2010
Verein	LSC Hamm	LSC Hamm	LSC Hamm	LSC Hamm
Aufgabe im Verein	Mitglied	Jugendleitung	Segelflugvorstand	Segelflugleitung
Lizenz	SPL, TMG	SPL, TMG	SPL	SPL, TMG, UL-Lizenz



Kennst du jemanden aus der Luftsportjugend, die/den wir im Magazin vorstellen sollen? Voraussetzung: Sie/er zeigt viel Engagement für den Verein oder unser schönes Hobby. Dann schreib uns eine E-Mail an redaktion@luftsportmagazin.de



Portable Ground Power Units

Schon mal versucht, ein Flugzeug anzuschleiben?

DigitAS Startkoffer 24/28 Volt

- Computergesteuertes Ladegerät mit Plug-and-Play-Funktion
- geeignet für Kolbenmotoren und Turbinen
- mit wartungsfreien Spezialakkus
- Zwei Typen mit Kaltstartstrom von max. 1500 oder 2200 Ampere
- Aufladung an allen Steckdosen weltweit (100-240 Volt)
- zertifiziert für Transport bis FL 500
- stationär oder mobil einsetzbar
- Gewicht rund 28 kg



Profil Aviation GbR | Gabi Aubele & Klaus Bachmann
 Cäsariusstr. 83 | 53639 Königswinter
 Tel. +49 2223 – 908 747 | Fax +49 2223 – 908 737
 Mail: profil.aviation@t-online.de | www.profil-aviation.de

Wenn der Kurskreisel im Kopf wegdriftet ...

Einfliegen in schlechtes Wetter durch Piloten, die nicht für Instrumentenflug ausgebildet sind – das ist eine der Hauptursachen für Abstürze in der Allgemeinen Luftfahrt. Versuche haben gezeigt, dass es durchschnittlich drei Minuten dauert bis zum Orientierungs- und Kontrollverlust. Um zu verstehen, wieso unsere interne Sensorik bei diesen Schlechtwettersituationen solche Probleme bereitet, müssen wir deren Funktionsweise erläutern.

Unser Gehirn nutzt drei Informationsquellen zur Bestimmung der räumlichen Orientierung: die Augen als visuelle Referenz, das im Innenohr befindliche Gleichgewichtsorgan und das altbekannte Hosenbodengefühl (Propriozeption). Unsere Augen haben hierbei eine dominierende Rolle inne.

Konzentrieren wir uns jedoch zuerst auf unser Innenohr. Das Innenohr besteht zum einen aus den Bogengängen. Pro Ohr gibt es drei Bogengänge, einen für jede Raumachse, welche der Detektion von Drehbeschleunigungen dienen. Weiterhin verfügt das Innenohr für die Wahrnehmung von linearen Beschleunigungen über das Otolithenorgan (auch Makulaorgan genannt), unterteilt in Utriculus für horizontale Beschleunigung und Sacculus für vertikale Beschleunigung. Evolutionär ist dieses Gleichgewichtsorgan für den aufrechten Gang optimiert – aber leider nicht für die schnelle Fortbewegung im dreidimensionalen Raum.

Vergleichbar mit dem Kurskreisel in unserem Cockpit benötigt das Organ eine weitere Referenz. Nach ein paar Kurven müssen wir den ausgewanderten Kurskreisel unter Zuhilfenahme des Kompasses nachstellen.

Unser Gleichgewichtsorgan muss ebenfalls von einer weiteren Referenz, unserem visuellen System, korrigiert werden. Um diese Abhängigkeit zu verdeutlichen kann gleich hier und jetzt ein kleines Experiment durchgeführt werden:

Balancieren Sie auf einem Bein, halten Sie das andere Knie hoch. Führen Sie mit offenen Augen folgende Kopfbewegung durch: langsam den Kopf in einer Art Nickbewegung von ganz hinten im Nacken nach vorne zur Brust vor und zurück bewegen. Kein Problem. Jetzt machen Sie einfach langsam weiter und schließen dabei die Augen. Nach wenigen Sekunden ohne korrigierende visuelle Referenz werden Sie das Gleichgewicht verlieren. Oder?

Man muss sich die Funktionsweise der Bogengänge und des Otolithenorgan wie folgt vorstellen. (Der medizinisch geschulte Leser möge verzeihen, dass bestimmte Erklärungen simplifiziert und für das fliegerische Verständnis optimiert werden.)

Die Bogengänge sind halbrunde Strukturen, fest im Schädelknochen verbaut, und mit einer Flüssigkeit gefüllt. Wenn wir den Kopf drehen, bleibt die Flüssigkeit aufgrund der Massenträgheit zurück und es kommt zu einer Relativbewegung zum umschließenden Bogengang. Dies wird durch ausgelenkte Sinneszellen detektiert und als entsprechende Drehbewegung ans Gehirn gemeldet. Nach einigen Sekunden richten sich die Sinneszellen wieder auf und das „Gefühl“ der Drehung geht verloren.

In den Abbildungen auf der nächsten Seite sieht man ein recht einfaches Flugmanöver: geradeaus fliegen, Linkskurve einleiten, Linkskurve fliegen und die Linkskurve ausleiten. In den ersten

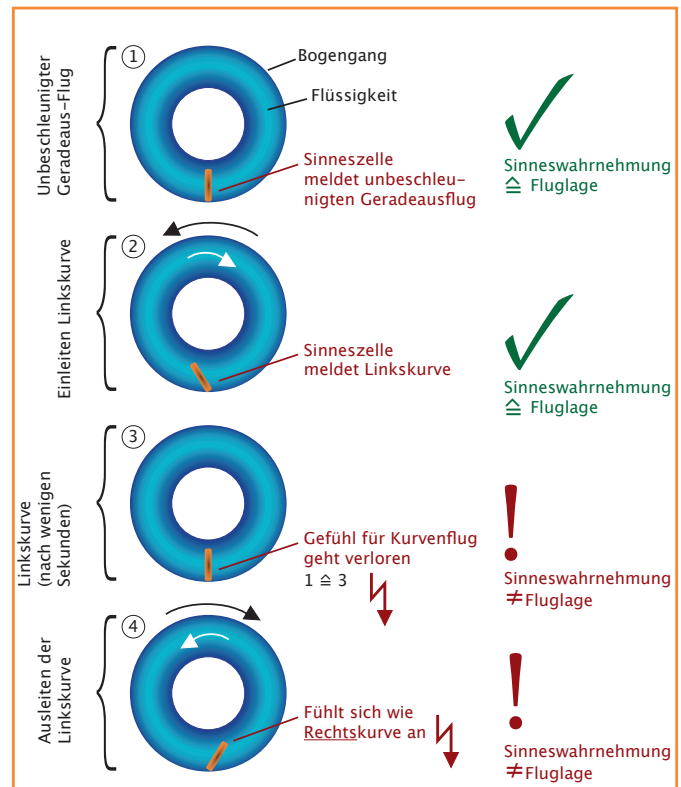
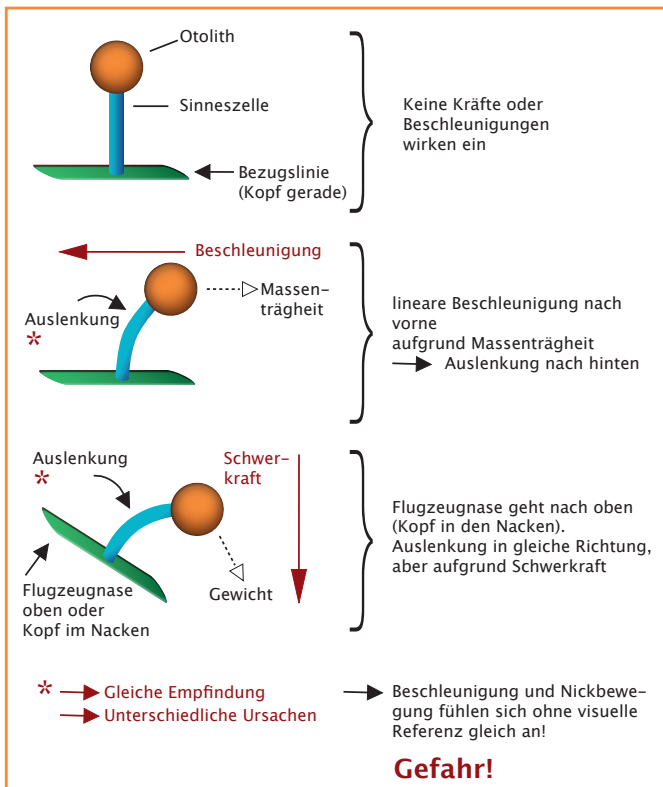


▲ **Unter oder über den Wolken fliegen kein Problem – aber niemals in den Wolken**

beiden Phasen stimmt die Wahrnehmung mit der tatsächlichen Flugbewegung überein. In den beiden letzten Phasen leider nicht. Normalerweise nehmen wir dies beim Sichtflug nicht wahr, da die Augen ständig korrigierend unterstützen. Wenn jedoch dieses Korrektiv aufgrund schlechter Sichtverhältnisse verloren geht, ist der Orientierungsverlust greifbar nah. Viele Piloten haben hunderte von Stunden am heimischen Flugsimulator verbracht. Diese sind tolle und realistische Verfahrenstrainer. Bei all den Stunden vor dem Computer gab es aber keine Beschleunigungen, Turbulenzen oder andere Einflussgrößen, die das Gleichgewicht irritieren.

Unser Otolithenorgan ist bei fehlender visueller Referenz ähnlich unzuverlässig. Die Funktionsweise ist simpel. Ein kleines Steinchen, der Otolith, unterliegt der Massenträgheit und lenkt bei linearen Beschleunigungen eine Sinneszelle aus. Nun erhalten wir den gleichen Eindruck, wenn der Otolith (der Schwerkraft folgend) bei Nickbewegungen des Kopfes ebenfalls die Sinneszelle auslenkt. Dies ist der Grund, warum wir ohne visuelle Hilfe positive Beschleunigung (schneller werden) mit Pitch-up (die Flugzeugnase hebt sich) verwechseln können und negative Beschleunigung (langsamer werden) als Pitch-down (Flugzeugnase senkt sich) interpretieren.

Das gute alte Hosenbodengefühl bleibt noch übrig. Schon einmal Kunstflug ausprobiert? Dieses sehr unangenehme Gefühl auf dem Rücken zu fliegen, während das ganze Blut in den Kopf steigt. Und wie erleichternd es sich dann anfühlt, wenn man nach unten wegzieht und sich wieder positive Beschleunigungskräfte aufbauen: Der Kopf ist immer noch unten, aber durch die Beschleunigungskräfte wird das Blut wieder vom Kopf in Richtung Körper verlagert. Mit anderen Worten: Ob man in den Sitz gedrückt wird oder sich aus dem Sitz hebt, hat nichts mit der räumlichen Ausrichtung zu



tun. Es sagt nur, in welche Richtung die Beschleunigungskräfte beziehungsweise die Massenträgheit wirken. Fliegen Sie einmal mit einem anderen Piloten, schließen Sie die Augen und lassen ihn einige koordinierte Kurven fliegen. Mal schauen, wie treffsicher Sie nach kurzer Zeit die jeweilige Fluglage noch benennen können! Jede einzelne dieser beschriebenen möglichen Illusionen und Fehlinterpretationen scheint für sich betrachtet für viele Piloten nicht sonderlich bedrohlich. Jedoch können diese Illusionen in einer wetterbedrohlichen Situation zusammenwirken, sich verstärken und innerhalb kurzer Zeit zum Orientierungs- und Kontrollverlust führen. Eine unbemerkte Erkältung oder Infektion, Restalkohol und vielfältige andere Faktoren können die Anfälligkeit für Desorientierung ebenfalls signifikant verstärken.

Fliegen ist ein traumhaftes Hobby. Wenn jedoch das Wetter für die dritte Dimension nicht mitspielt und die Sicht schwindet, gibt es mit Sicherheit viele zweidimensionale Alternativen.

Autor und Foto: Dirk Farsch

Der Autor

Dirk Farsch ist Diplombiologe, CRM-Trainer und Theorielehrer u. a. für Human Factors. Flugstunden: >8000. Er hat den ATPL(A) und verschiedene Ratings. Seine Lehr- und Prüfberechtigungen: FI(A) PPL & CPL, NFG (Nachtflug), IRI (Instrumentenfluglehrer), FII (Fluglehrer-Lehrer), FE PPL & CPL



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!

Dritte Auflage der UL-Infotage war ein voller Erfolg

Zahlreiche Experten und UL-Piloten trafen sich zum Austausch auf dem Flugplatz Schmollenberg-Rennefeld



- ◀ Volker Engelmann, Frank Einführer, Felix Götschmann, Matthias Gudorf, Hermann-Josef Hante, Christian Schücker (v.links)
- ▶ Vorträge und aktuelle Stunde LSGB

Die dritten UL-Infotage, die von den Motorflug- und Ultraleichtflugkommissionen (MOTKO/ULK0) des Aeroclub NRW vom 12. bis 14. August auf dem Flugplatz Schmollenberg-Rennefeld ausgerichtet wurden, zogen erneut viele interessierte UL-Piloten mit mehr als 150 Flugzeugen zum Flugplatz EDKR. Während der Samstag ganz im Zeichen von Vorträgen und Diskussionen stand, nutzten die Besucher die beiden anderen Tage, um sich auszutauschen und UL-Flugzeuge wie Bristell, Legend 600, C42, Lightwing Aircraft AC4, Vampire, Kitplanes for Afrika, RUWE Aero, Skyleader, Alpi Aviation Pioneer, Luscombe Aircraft, Groppo, German Gyro, Aeroprakt A-32 oder ULF2 (um nur einige zu nennen) anzuschauen und auch teilweise Probe zu fliegen.

Frank Einführer als Leiter des Luftsportgerätebüros (LSGB) war einziger Vertreter der Beauftragten, da Jo Konrad in diesem Jahr leider nicht vor Ort war. Daneben gaben zahlreiche Experten aus den Bereichen UL, Sicherheit, ATO NRW und des technischen Ausschusses NRW Auskunft.

Das waren die Kernthemen der UL-Infotage:

Wann kommt der Autopilot?

Die technische Entwicklung und Umsetzung scheinen die Zulassung zu überholen. Frank Einführer trug sehr dezidiert zum Verfahren und Fortgang der Pilotenassistenzsysteme (Autopilot) vor und erläuterte das weitere Vorgehen. Nicht allen Herstellern war bekannt, dass sie bereits Anträge auf Vorläufige Verkehrszulassungen (Technische VVZ) stellen können. Bisher ist der deutsche Musterbetreuer der Legend 600, Michael Hin, einziger Teilnehmer am Erprobungsprogramm. Er verfügt bereits über umfassende Erfahrungen und erste Ergebnisse zum Einsatz des Assistenzsystems von GARMIN. Bis die Bauvorschriften zur Genehmigung eingereicht werden können, müssen zunächst die verschiedenen Systeme erprobt, Erfahrungen gesammelt und zusammengefasst werden. Frank Einführer stellte klar, dass es keine VVZ für Einzelpersonen geben wird, sondern die Anträge durch die Hersteller bzw. Musterbetreuer gestellt werden müssen.

Ist das Instandhaltungsprogramm für UL bindend?

Mit der Einführung der 600 kg-Klasse sind nun auch für jeden UL-Hersteller für Neuzulassungen (auch 472,5 kg) Wartungs-/Instandhaltungsprogramme zu erstellen. Frank Einführer informierte darüber, dass der Halter für die Umsetzung des rechtsverbindlichen Programms verantwortlich ist. Das bedeutet konkret, dass bei einer ROTAX 2000 Std. TBO die Empfehlung des Herstellers verbindlich wird, wenn der Hersteller/Musterbetreuer in seinem IHP aufführt, dass der Motor nach ROTAX-Vorgaben zu warten ist. Natürlich ist auch hier die weitere Nutzung „on condition“ möglich, was bedeutet, dass nach Erreichen der TBO der Motor nicht zwangsweise komplett überholt werden muss, sondern auch Teilüberholungen bzw. intensivere Kontrollen einen Weiterbetrieb ermöglichen. Hier steht die Eigenverantwortung des Halters im Vordergrund. Frank appellierte an die Zuhörer, Kontrollen, Inspektionen und besondere Inspektionen zu dokumentieren und dann ggf. auch eine Anlage zum IHP zu erstellen, wie derartige verstärkte Kontrollen durchgeführt werden sollen, wenn z.B. TBO überschritten werden. Bernhard Altekemper von FK Service hielt dazu passend einen Vortrag zum Sachstand der ROTAX-Wartung.

Fliegen im Luftraum Charlie mit UL/Annex 1-Flugzeugen

Derzeit gibt es mit der Einführung des ROTAX 915 IS immer mehr Pilot*innen, die gern die Vorzüge dieses Triebwerks vollends auskosten möchten und daher über FL 100 fliegen wollen. Volker Engelmann wies daraufhin, dass gemäß Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV) ein Betrieb mit Luftfahrzeugen im Airspace Charlie sowie über geschlossenen Wolkendecken ein VOR- oder Flächennavigationsgerät voraussetzt. Darüber hinaus besagt die FSAV jedoch auch, dass die dazu erforderliche Ausrüstung als Luftfahrtgerät zugelassen sein muss. Eine Zulassung bedingt jedoch ein sogenanntes „Form One“ und einen zertifizierten Einbau, was in Luftsportgeräten allerdings nicht möglich ist. Natürlich lässt die Flugsicherung auch immer wieder ULs in den Luftraum Charlie. Verantwortlich für die Einhaltung der Bedingungen ist jedoch der/die verantwortliche Luftfahrzeugführer*in und



▲ Kiebitz: UL Pur! Selbstbau Christian Schücker (Vors. ULKO NRW)

nicht der/die Lotse*in. Die Problematik wurde bereits vor Jahren bei der Luftraumnutzerkonferenz durch Volker Engelmann ange-mahnt. Das zuständige Ministerium hatte seinerseits zugesagt, die antiquierte und nicht EASA-konforme Vorschrift entsprechend anzupassen. Dieses ist bisher immer noch nicht erfolgt, obgleich z. B. UL-Hubschrauber in die Vorschrift aufgenommen wurden. Da wir wissen, dass im Ministerium auch die Fachpresse gelesen wird, gehen wir davon aus, dass der Vorgang zügig aufgenommen werden wird. Vor allem weil explizit in der Vorschrift steht, dass das LBA Ausnahmen oder gesonderte Regeln erlassen kann.

Wann kommen Turbine, Nachtflug, Kunstflug, Autonomes Fliegen?

Die Devise lautet wie so oft im Leben: „schneller, höher, weiter“. Wir vergessen dabei jedoch, dass es dafür Klassen jenseits der ULs gibt. Frank Einführer wie auch Jo Konrad hatten im Vorgespräch zur AERO bereits geäußert, dass sich weder der DULV noch der DAeC grundsätzlich Neuerungen, Erweiterungen oder dem Fortschritt kategorisch in den Weg stellen werden. Jedoch bringen jede Änderung der Bauvorschriften und jede technische Entwicklung auch eine Prüfung und ggf. Anpassung von Verfahren wie z. B. auch der Ausbildung mit sich. Wie kompliziert eine Anpassung ist, zeigte der Vortrag von Marc Palm zur Problematik der Auflastung von Bestandsflugzeugen der Comco Ikarus-Serie C42 A, B, C und CS. Trotz allen Aufwands hat Comco Ikarus seine Zusage eingehalten und die Aufrüstung von Bestandsmaschinen erfolgreich umgesetzt. Selbst die betagte C42 A lässt sich in Verbindung mit einer ORATEX-Bespannung auflasten. Der Vortrag zeigte den Aufwand, den Hersteller betreiben müssen, bis dann endlich das ersehnte Gerätekenntblatt ausgestellt werden kann. Ob und wann Kunstflug und Nachtflug möglich sein werden, wird die Zeit zeigen. Autonomes Fliegen hingegen geht bereits, so Professor Dr. Wolfram Schiffmann, ehemals FernUni Hagen. Er schaltete sich auch in die Debatte ein, ob Rettungsgeräte zukünftig nicht vielleicht verzichtbar oder fakultativ denkbar wären. Er

forscht seit Jahren sehr erfolgreich an einem Notlandesystem, dass eine Besatzung mit dem Fluggerät zu einem geeigneterm Landefeld dirigieren kann und bis zur Schwelle als Aufsetzpunkt leitet.

Neue Prüfungsfragen UL

Zur Umsetzung der Prüfungen haben das LSGB und die Firma Eisenschmidt eine Kooperationsvereinbarung angekündigt, wonach es künftig möglich sein wird, die Fragenkataloge zu nutzen und viele der deckungsgleichen bzw. ähnlichen Fragen aus dem LAPL/PPL Bereich nutzen zu können.

In diesem Zusammenhang wurde die Initiative des Vizepräsidenten Ausbildung NRW Matthias Podworny noch einmal aufgegriffen, die Anerkennung von UL-Theorie und UL-Praxis für den Erwerb des LAPL-A bzw. PPL-A wieder zu forcieren.

Im kommenden Jahr finden die UL Infotage am ersten Augustwochenende statt.

Aus Platzgründen können wir nur einen Auszug drucken. Den vollständigen Bericht finden Sie hier:



Text Volker Engelmann/red

Fotos: Volker Engelmann

Der Autor

Volker Engelmann (58), u.a. Ausbildungsleiter Fluglehrerausbildung in NRW für UL. FI (PPL, CRI und PPL FI), Vors., bzw. stellvertr. Vors. MOTKO/ULKO NRW. Mitglied Bundesausschuss Flugsicherheit.



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



Saft- und kraftlos Richtung Boden oder: Wenn der Sprit nicht reicht

Am 12. Juli 2000 startete auf dem Flughafen Chania (Insel Kreta) der Hapag-Lloyd Flug 3378, ein Airbus A310-300, unter dem Kommando von Flugkapitän Wolfgang Arminger zu seinem Flug nach Hannover-Langenhagen. Dort sollte das Flugzeug aber nie ankommen. Kurz nach dem Start ließ sich nämlich eines der beiden Hauptfahrwerke nicht vollständig einfahren. Auf dem Flug Richtung Hannover verbrauchte die Maschine 60 % mehr Kerosin als vorgesehen. Kapitän Arminger plante, den Flughafen München anzufliegen. Unterwegs entschied er sich gegen die von seinem Copiloten vorgeschlagene (sichere) Landung in Graz und versuchte dann auf Anraten seiner Verkehrsleitzentrale, den Flughafen Wien zu erreichen. München schien ihm nicht mehr machbar. Irgendwann ging der Sprit aus. Er landete im Segelflug kurz vor dem Flughafen Wien und „schlug“ neben der Landebahn 34 auf. Arminger wurde zunächst für seine Heldentat, das Flugzeug segelnd nahezu bis auf die Bahn in Wien gebracht zu haben, gefeiert. Im Ergebnis wurde ihm die Lizenz entzogen. Darüber hinaus wurde er wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr gem. § 315 des Strafgesetzbuches zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten auf Bewährung verurteilt. Alles in allem noch Glück im Unglück und eine recht milde Strafe für etwas, was viel schlimmer hätte ausgehen können. Warum? Einfach gesagt ist dem Flugzeug der Sprit ausgegangen. Ursache dafür war eine Kraftstoffmenge, die für das Fliegen mit einem ausgefahrenen Fahrwerk und dem dadurch induzierten Widerstand schlichtweg nicht berechnet war.

Die auch heute noch häufigste Unfallursache, insbesondere in unserer Kleinflugzeugfliegerei, ist fehlerhaftes Kraftstoffmanagement. Was gilt nun verbindlich, was ist richtiges Kraftstoffmanagement? Antwort geben die sog. SERA, die Standardized European Rules of the Air, im Juristendeutsch die DVO (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26.09.2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung.

Aber wo findet sich zum Thema „Kraftstoff“ nun etwas in dieser SERA? Im Anhang zur SERA, Abschnitt 2, SERA.2010 heißt es unter „b) Flugvorbereitung“ relativ oberflächlich: „Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen. Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurenkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.“ Also: Ohne ordentliche Flugvorbereitung läuft nichts! Bei Flügen mit Flugplanpflicht ist im Übrigen immer die kraftstoffbedingte Höchstflugdauer anzugeben (SERA.4005). Viel mehr findet sich dazu nicht. Gleichwohl hilft die „gute alte“

Ohne ordentliche Flugvorbereitung läuft nichts!



▲ Weil sich bei einer Passagiermaschine ein Hauptfahrwerk nicht einfahren ließ, ist dem Flugzeug der Sprit ausgegangen (Symbolbild); Foto: Pexels auf Pixabay

LuftVO vom 29.10.2015 in der Fassung vom 14.06.2021 weiter. Sie gilt immer dann, wenn SERA nicht anwendbar ist, keine Regelungen enthält oder auf das nationale (deutsche) Recht verwiesen wird. In Abschnitt 2 regelt § 27 LuftVO, dass der Luftfahrzeugführer auf Verlangen den für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen oder Stellen nachzuweisen hat, dass er den Flug ordnungsgemäß vorbereitet hat. Ein Verstoß wird zumeist nicht bestraft, stellt aber eine Ordnungswidrigkeit (OWi) im § 44 Abs. 2 Nr. 2 LuftVO dar. Die OWi besteht in einem Verstoß gegen SERA.2010 Buchstabe b (Flugvorbereitung).

Auch die LuftBo (Betriebsordnung für Luftfahrtgerät i. d. F. v. 29.10.2015) hilft weiter. Deren § 29 regelt Folgendes zu den Betriebsstoffmengen: „*Motorgetriebene Luftfahrzeuge müssen eine ausreichende Betriebsstoffmenge mitführen, die unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen und der zu erwartenden Verzögerungen die sichere Durchführung des Fluges gewährleistet. Darüber hinaus muss eine Betriebsstoffreserve mitgeführt werden, die für unvorhergesehene Fälle und für den Flug zum Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, sofern ein Ausweichflugplatz im Flugplan angegeben ist.*“ Dies gilt für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge, also auch für E-Flugzeuge (dazu in einem gesonderten Beitrag mehr), unabhängig davon, ob man VFR oder IFR fliegt.

Wichtig zur Flugvorbereitung: Immer in das Flughandbuch hineinsehen und die dortigen Angaben verinnerlichen. Doch sind diese eher theoretischer Natur, sodass immer auch eigene Überlegungen anzustellen sind, ob denn der Kraftstoff für den geplanten Flug reicht. Aber was ist ein solches Kraftstoffmanagement? Es lässt sich an sechs Punkten festmachen, die Thomas Borchert schon sehr schön im Fliegermagazin 4/2020 dargestellt hat. Verkürzt aufgezeigt sind dies die folgenden Punkte:



▲ **Das Volltanken alleine ist keine Lösung. In jedem Fall ist eine Weight-and-Balance-Berechnung durchzuführen.**
Foto: Delta Mike auf Pixabay

1. Für den Kraftstoffverbrauch ist nicht die Strecke maßgebend, sondern der Treibstoffverbrauch pro Zeit.
2. Das Volltanken allein ist keine Lösung, denn in jedem Falle ist eine Weight-and-Balance-Berechnung durchzuführen. Auf die Tankanzeigen ist bei älteren Mustern kaum Verlass. Hier sollte ein Peilstab aus Plastik (Fuel Finger) weiterhelfen. (Vor dem Flug, denn während des Fluges gibt es nur bei Uraltflugzeugen so eine Anzeige. Moderne Flugzeuge sind da deutlich genauer.)
3. Der kritische Blick in den Tank hinein ist unerlässlich, ob Hoch- oder Tiefdecker.
4. Auch nach dem Flug ist der Verbrauch zu prüfen (Debriefing).
5. Der Pilot muss die Feinheiten des Tanksystems an Bord kennen und beherrschen.
6. Das „Going-Home-Syndrom“ verleitet dazu, in jedem Falle nach Hause kommen zu wollen. So verständlich das ist: Im Zweifel ist zu landen und zu tanken.

All dies ergibt sich letztlich auch aus den zitierten Vorschriften. Es existieren übrigens keine verbindlichen Vorschriften für die Reservemenge, um etwa zu einem Ausweichplatz zu gelangen. 30 Minuten geplante Reserve sind eine Empfehlung des LBA, mehr

nicht. Das kann mehr oder auch (etwas) weniger sein. Alle nur möglichen Katastrophenfälle kann wohl niemand vorhersehen. Aber den Flug zu einem von zwei vorgesehenen Alternates sollte man schon einplanen. Wichtig ist im Einzelfall natürlich auch, dass man die Planung nachweisen kann. Der Jurist sagt dazu: „Wer schreibt, der bleibt.“

Beachtet man dies nicht, kann es sehr gefährlich und teuer werden: Vor vielen Jahren ist ein gut ausgebildeter und im Besitz eines ATPL befindlicher Pilot mit Fluggästen und (zunächst wohl) ausreichendem Sprit losgeflogen. Aufgrund unerwartet starken Gegenwindes dauerte der Flug erheblich länger als geplant. Anstatt auf dem naheliegenden Flugplatz zu landen, ist er in Richtung seines Zielflughafens weitergeflogen. Dort ist er dann ca. 500 Meter vor der Schwelle auf einer Wiese gelandet, zum Glück ohne Personenschaden. Der Mann hat jahrelang einen damals noch sechsstelligen DM-Betrag an die vorleistungspflichtige Versicherung im Wege des Regresses zahlen müssen.

Weder die hohe Zahlung noch die Gefährdung von Menschenleben ist es wert, die genannten Vorschriften nicht einzuhalten. Denn es wird in jedem Falle teuer, wenn die Nichtbeachtung der Regeln zu Schaden führt. Entweder in Form von Schadensersatz und/oder wegen einer hohen Geldbuße, gegebenenfalls kann sogar, wenn eine Straftat nach § 315a StGB vorliegt, ein Verlust von Freiheit oder Geld in Form von Geldstrafen infrage kommen. Das Geld lässt sich besser in Flugstunden investieren. Und mal ehrlich: Niemand möchte wohl die Lizenz verlieren und nur noch Rad fahren oder schwimmen gehen, oder?

Rechtsanwalt Turgut Pencereci, Bremen

Im Zweifel ist zu landen und zu tanken.

Der Autor

Turgut Pencereci ist seit 1989 Rechtsanwalt in Bremen. Er besitzt einen PPL/A, eine UL-Lizenz und ist PPL/A CRI. Von 2008–2012 war er erster Vorsitzender des Bremer Vereins für Luftfahrt e. V., heute leitet er dessen Motorfluggruppe.



irlshop
LUFTFAHRTZUBEHÖR
by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de
Dieter Schwenk e.K.
Hauptstr.16 72525 Münsingen
irlshop@dieterschwenk.de T:07381/938760



Der Deutsche Meister der Klasse F3A steht fest!



Die Deutsche Meisterschaft in der internationalen Fernlenkflugklasse F3A fand am letzten Juliwochenende in Werdenfels/Bayern statt. 21 Piloten kämpften um den Titel des Deutschen Meisters und zur Ermittlung der Nationalmannschaft für das Jahr 2023.



Deutscher Meister wurde zum dritten Mal in Folge Christian Nicklaß (Bayern). Die Plätze zwei und drei belegten Robert Forster (Bayern) und Alberto Cantu (Bayern).

Alle Ergebnisse unter: <http://www.mfvw.de/ergebnisse-1.html>

Quelle: Modellflug im DAeC

Hangflug F1E Europameisterschaft 2022 in Rumänien

Gold für die deutsche Nationalmannschaft

Das deutsche Seniorenteam kehrt als Europameister aus Rumänien zurück. Bei der Europameisterschaft, die vom 8. bis 11. August stattfand, ließen die Junioren und Senioren ihre Magnetmodelle den Hang hinabgleiten. Und das mit Erfolg: Kristin Winker (BW), Alexander Winker (BW), Florian Winker (BW) und Werner Ackermann (HE) holten Gold. In der Einzelwertung schaffte es Florian Winker als bester Deutscher auf Platz sieben. Unsere beiden Nachwuchstalente Leon Rink (HE) und Carlos Lammersmann Gonzales (NRW) belegten gemeinsam Platz sieben in der Teamwertung. Einen Blog von der WM mit Fotos und den kompletten Ergebnissen gibt es hier: <https://www.thermiksense.de/2022-f1e-em-rumaenien/>

Text: Christian Neumann, Foto: Christiane Ackermann



▲ Das Senioren- und Junioren-F1E-Team mit Betreuern

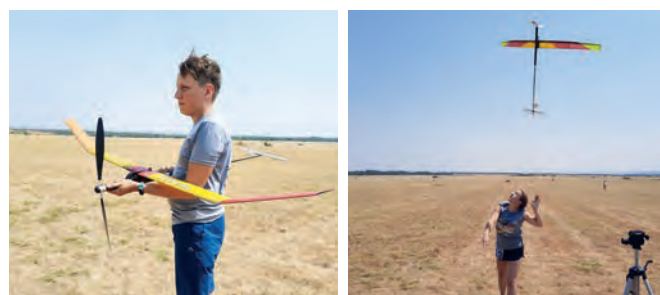
Freiflug-Juniorenweltmeisterschaft 2022 in Bulgarien

Zweimal Bronze für das deutsche Junioren-Team

Mit zwei Bronzemedailien kehren die acht deutschen Junioren und Juniorinnen von der Weltmeisterschaft in Bulgarien vom 25.-30. Juli 2022 zurück. Jonas Wiesiolek (14, BW) wurde Dritter in der Gummimotorklasse F1B, Clara Lammersmann-Gozalo (18, NW) kam in der gleichen Klasse in der Frauenwertung auf den dritten Platz. In der Seglerklasse F1A erreichte Lars Rink (14, HE) Rang sieben. Teamchef war Michael Jäckel (SN).

Einen Blog von der WM mit Fotos und den kompletten Ergebnissen gibt es hier: www.thermiksense.de/2022-f1abp-wm-bulgarien

Text: Bernhard Schwendemann, Fotos: Thomas Wiesiolek



▲ Die deutschen Teilnehmer an der Freiflug-Weltmeisterschaft

Bei den FAI F4 World Championships für Scale

Bei den FAI F4 World Championships für Scale-Modelle in Norwegen wurde das Scale-Team Germany Weltmeister in der Teamwertung der Klasse F4H. Martin Erhard erreichte den 2. Platz in der Einzelwertung F4H. Marcus Hausmann hingegen konnte seinen Weltmeistertitel nicht verteidigen und wurde Zehnter.

Text: Ludwig Feuchtner, Foto: Team Erhard

V.l.n.r.: Tom Schönwetter, Marcus Hausmann, Carolin Simon (Teammanager), Thomas Heimes, Martin Erhard



Deutsche Saalflugmeisterschaft in Frankenheim/Rhön

Vom 22.-24.7.22 traten zwölf Starter gegeneinander an

Klaus Fröba (BY), Hans Kordubel (HE), Peter Kuttler (BY) und Zenon Mokras (NI) heißen die neuen Deutschen Saalflugmeister. In fünf Klassen ging es um die längsten Flugzeiten. Unter den zwölf Startern, die meist in mehreren Klassen antraten, waren auch drei Junioren. Mit Flügen über 10 Min. in der Klasse F1M-L war Lukas Jörges (HE) der Beste von ihnen, in der Gesamtwertung erreichte er den dritten Rang. Mit Flügen über 6 Min. kam Youssef Mghari (BW) in F1M auf den dritten Platz.

Die kompletten Ergebnisliste und viele Fotos gibt es auf der Webseite der Thermiksense:

www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2022

Text, Fotos: Bernhard Schwendemann



▲ Die Sieger in der Klasse F1M-L (v.l.): Uwe Bundesen (2.), Hans Kordubel (1.), Lukas Jörges (3. und Jugendsieger)

Freiflug-Europameisterschaft 2022 in Nordmazedonien

Deutsches F1B-Team und die Gesamtmannschaft gewinnen Bronze bei der EM

Nach zwei Jahren EM- und WM-Pause kam die deutsche Freiflugmannschaft mit zweimal Bronze von der F1ABC-Europameisterschaft im August aus Nordmazedonien zurück. Groß war die Überraschung bei der Siegerehrung, als das deutsche Team (Andreas Gey, Michael Seifert, Bernhard Schwendemann) bei der Bronzemedaille aufgerufen wurde. Team-Europameister wurde Polen. Das beste Einzelergebnis erreichte der Deutsche Meister Volker Bajorat (BW) mit seinem vierten Platz in der Seglerklasse F1A.

Die kompletten Ergebnisse, weitere Details und Fotos gibt es unter <https://www.thermiksense.de/2022-f1abc-em-nord-mazedonien/>

Quelle: Modellflug im DAeC



Deutsche F3K Junioren sind Weltmeister

Das deutsche Team konnte bei der Weltmeisterschaft in der Slowakei überzeugen



Vom 24. bis 31.07. fand die Weltmeisterschaft der Modellflugklasse F3K (Schleudersegler) in Martin in der Slowakei statt. Das deutsche Team war als Titelverteidiger in der Mannschaftswertung und mit dem amtierenden Weltmeister Henri Sander in die Slowakei gereist. Das Juniorenteam gewann die Teamwertung auf Platz 1 und wurde somit Junioren-Weltmeister F3K. Aaron Hausmann erflieg Platz 4 der Einzelwertung und Colin Angermann und Leo Bednarz belegten die Plätze 6 und 9.

Nachdem das Treppchen für Henri Sander zunächst nicht mehr erreichbar schien, flog er bei der letzten der drei finalen Runden der Senioren die Maximalzeit und sorgte so für eine spannende Entscheidung. Am Ende reichte es für Sander für die Bronzemedaille.

Quelle: DAeC, Foto: Izabela Krawczyk

Onlineshop
www.pureplanes.de

NEU

Deko-Holzflugzeugmodelle

- Segelflugzeuge
- Motorsegler
- Ultraleichtflugzeuge
- Motorflugzeuge

Gerhard Wulff | Dürerstr. 56 | 42781 Haan | info@pureplanes.de

In eigener Sache

Seit einiger Zeit ist der Papiermarkt in Aufruhr – es gibt Versorgungsengpässe und die Preise steigen rasant an. Während viele Zeitungen und Zeitschriften wegen der deutlich gestiegenen Herstellungskosten immer dünner werden, wollen wir den gewohnten Umfang erhalten. Extraseiten können aber auch wir uns nicht (mehr) leisten. Damit alle zu Wort kommen, müssen hin und wieder einzelne Beiträge gekürzt werden. Das geschieht in Abstimmung mit den Landesverbänden bzw. für den Mantelteil mit den Autorinnen und Autoren. Oft bleibt aber die vollständige Fassung online zugänglich. Bei in der Regel gut gefüllten Rubriken wie z. B. Gratulationen bitten wir, von vornherein Bild und Text aufs Wesentliche zu reduzieren. So bleibt mehr Platz für die interessanten und spannenden Beiträge der vielen „Freiwilligen“.

Leserbrief

**Ob Echo, Kilo oder Mike:
Alle sind prima, auch das Trike!
(LuftSport August/September 2022)**

Zuerst ein Lob an die Redaktion: Sie haben uns allen einen wichtigen Artikel präsentiert! Woanders kann man solche Inhalte oft nur zwischen den Zeilen lesen oder besser (wenn überhaupt) nur erahnen. Wie wichtig die Stimmung am Platz zwischen den Fliegerinnen und Fliegern für unser aller Sicherheit ist, macht Dr. Schöffners Beitrag eindrücklich klar. Ich bin mir sicher, dass jede und jeder schon Situationen erlebt hat, die die Stimmung zunächst am Platz und dann auch im Cockpit verändert haben!

Schöffner hat den Nagel auf den Kopf getroffen und mir und ganz sicher vielen anderen auch aus der Seele gesprochen. Es braucht respektvollen und vorurteilsfreien Umgang von „big“ bis Delta-Mike. Das muss stets unser Ziel sein. Nur dann ist der Kopf frei fürs Fliegen.

„Good airmanship“ unter allen Pilotinnen und Piloten und somit unter allen Fliegerklassen, das ist Ehrensache. Unser aller Sicherheit zuliebe! **„Geduld, Wertschätzung und Respekt“**, schreibt Schöffner, **„und ein hinreichendes Maß an fliegerischem Können“** sowie von Anfang an ein Mindestmaß an Disziplin und Professionalität sind notwendig. Dann passt es – an jedem Flugplatz! So werden und bleiben wir eine starke und besondere Gemeinschaft: WIR Fliegerinnen und Flieger!

Viele Fliegergrüße aus Pforzheim

Tobias Dauenhauer

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

IMPRESSUM

LuftSport Oktober/November 2022

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

Herausgeber:

DAeC-Landesverband Bremen e.V.
Detlev Thamm, Am 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: steven.dehne@lsvni.de, www.lsvni.de
Verantwortlicher Redakteur: Steven Dehne

LuftSportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Am Flugplatz Domberg, Postfach 164, 55561 Bad Sobernheim
Tel.: 06751-856324-0 Fax: 06751-856324-1
Mail: presse@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, Ulrich Braune, Simone Bürkle, Steven Dehne, Benjamin Eimers, Wilhelm Eimers, (W.E.), Frank Einführer, Ernst Eymann, Ludwig Feuchtnr (LF), Klaus Fey (KF), Alexander Gilles, Regina Glas, Peter Hamann, Harald Helm, Jörg Henkel-Ernst, Nina Int-Veen, Mario Jeschke, Jürgen Knüppel, Kristian Kröger, Dr. Sybille Krummacher, Boris Langanke, Wolfgang Lintl (WL), Erwin Metz, Tamara Neumann, Manfred Petry, Steffen Rogoll, Tim Rührenbeck, Lothar Schwark, Bernhard Schwendemann, Peter F. Selinger (PFS), Dr. Alfred Ultsch

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Heidi Balkenhol, Ali Barati, Mara Linn Becher, Uwe Benkens, Stephan Biwald, Luisa Blaffert, Stefan Braniek, Soufian El Allouki, David Engelbert, Volker Engelmann, Dirk Farsch, Conrad Flachsbarth, Günter Forneck, Bernhard Frettlöh, Annemarie Frühauf, Klaus-Peter Gehrig, Jean-Luca Geier, Nora Geusen, M. Groth, H. Grothkopp, Marcus Hausmann, Alexander Heim, Reinhold „Django“ Hertel, Holger Jahns, Markus Klemmer, Kirsten Koch, Stephan Kopelke, Izabela Krawczyk, Dr. Bianca Kruse, Sebastian Lüdtkke, Ralf Mahler, Tim Marholz, Max Maslak, Björn-Christian Michaelis, Guido Mittag, Carsten Möller, Karol Müller, Leonie Naber, C. Österheld, Ralf Paulsen, Turgut Pencereci, Tom Poreda, Klaus Preen, Willi Probstfeld, Peter Resagk, Thomas Scharschmidt, Matthias Schlegel, Markus Schmidt, Arne Schmieding, Christian Schwind, Dennis Straub, Larissa Stricker, Selina Tietz, Dieter Vogt, Thomas Wabinski, Harald Weber, Thomas Wiesiolek u.v.m.

Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich, in NRW 3 Mal jährlich; Auflage dieser Ausgabe: 28.000 Exemplare
Bezugspreis: In den oben genannten Landesverbänden im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Einzelabonnement: Inland 25 €, Europa 38 €, Welt 48 €

Anzeigen:

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

Es gilt die Anzeigenliste Nr. 22 vom April 2022

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 02. Dezember 2022*,
Redaktionsschluss ist der 24. Oktober 2022*.

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

Lieferprogramm 2022

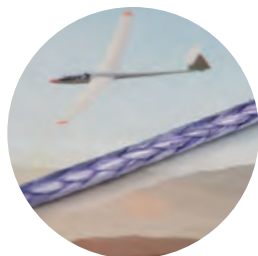
Dynatec Hoistline®

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



NEU! Hoistline „Max“

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



Hoistline „orange“

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



Hoistline „yellow“

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

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

Vorseilssystem

Vorseil

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



Zwischenseil

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



Lippmann
German Ropes

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

Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung
Partner der Vereine*

Saisonstart 2023 in den Alpen

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

Segelflug in Oerlinghausen

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

Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

Die Zusatzausbildungen für Segelflieger zum Pauschalpreis

Weitere Informationen unter:

www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie