

AUSGABE FEBRUAR/MÄRZ 2021

LEBE DEINEN TRAUM.



LUFTSPORTMAGAZIN



LUFTSPORTPIONIERS NRW
FRÄULEIN AGATHE AUS DUISBURG

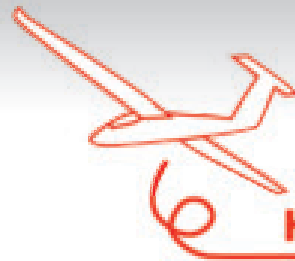
HANGAR-7
AUSFLUG NACH SALZBURG

WEGLIDE
DIE ZUKUNFT IM SEGELFLUG

Neues Lieferprogramm 2020!

Dynatec Hoistline®

Das Windenschleppseil aus Kunststoff!



Mit Sicherheit
mehr Höhe!

HOISTLINE.DE



NEU! Hoistline „Max“

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



Hoistline „orange“

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



Hoistline „yellow“

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

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

Vorseilsystem

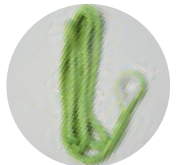
Vorseil

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



Zwischenseil

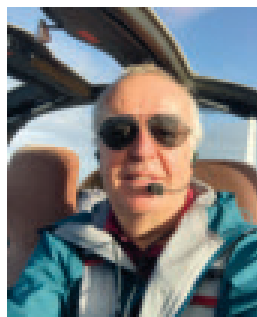
- ca. 14 mm
- 10 Meter lang
- Beiderseits Schlaufen
- Optimale Dehnung
- roter oder grüner Kennstreifen



Lippmann
German Ropes

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

DA HINTEN WIRD'S SCHON HELL!



LIEBE LUFTSPORTLERINNEN UND LUFTSPORTLER, LIEBE LESERINNEN UND LESER,

wer kennt ihn nicht, diesen aufmunternden Spruch bei Nebel oder aufliegender Bewölkung? Oder den Kommentar vom Segelflug-Co bei eher miesen thermischen Konditionen "Die nächste Wolke zieht!"? Optimismus und Zuversicht sind eine wesentliche fliegerische Charaktereigenschaft. Ohne sie hätten unsere Pioniere ihre Apparate nicht gebaut, sich nicht damit den Hang hinuntergestürzt oder zunächst unlösbare Projekte in Angriff genommen. Und einen langen Atem mussten sie haben, wenn sie am Ende erfolgreich sein wollten.

Am Ende eines langen Winters (und ungewöhnlichen Jahres, wem sage ich das) und nicht wirklich wissend, was uns die Zukunft wann bringt, brauchen wir von all diesen Eigenschaften einiges.

Unser aktuelles Heft wirft schon mal einen Blick in eine hellere Zukunft: Irgendwann werden wir endlich bei einem Besuch im Hangar-7 staunen und uns kulinarisch verwöhnen lassen. Demnächst werden wir uns wieder bei Wettbewerben und Veranstaltungen treffen. Bald werden wir unsere Segelflüge nicht nur im neuen Portal WeGlide, sondern auch abends im Clubraum teilen können.

Sicher? Na ja. Wir hoffen und wünschen es. Sicher ist aber, dass alles, was wir selber sicherer machen können, unser Thema bleibt. Sigi Baumgartl z. B. setzt sein unermüdliches Engagement für mehr Sicherheit im Segelflug in diesem Heft fort. Und der nächste LuftSport-Sicherheitspreis wartet auf seine Bewerber.

Zum Schluss hier noch ein Zitat eines sehr geschätzten Fliegerfreundes zu den momentan von sehr geschätzten Fliegerfreunden beklagten schlimmen Einschränkungen: Ist dein Kühlschrank voll? Die Wohnung warm und trocken? Geht es den Kids gut? Ist Geld auf dem Konto? Auto vollgetankt? Sind im Supermarkt die Regale gefüllt? Und für Piloten: Ist deine Lizenz gültig? Kannst du fliegen gehen?

Bis zur nächsten Vorstellung in diesem Theater wünsche ich uns allen, Euch und Ihnen eine ausgewogene Mischung aus all den oben erwähnten Charaktereigenschaften und ganz besonders, dass wir dabei eins nicht verlieren: positives Denken und gute Laune.

Mit luftsportlichen Fliegergrüßen

Klaus Fey

INHALT

NEWS	4
LUFTSPORTGERÄTEBÜRO	
DIE ZAHLEN DES VERGANGENEN JAHRES	9
ELEKTROFLUGNEWS	10
TECHNIK	
TIPPS UND TRICKS (2)	12
AUSFLUG	
DINNER IM HANGAR	14
SEGELFLUG	
DIE ZUKUNFT IM SEGELFLUG – WEGLIDE	17
FLUGSICHERHEIT	
WENIGER UNFÄLLE IM SEGELFLUG	20
ULTRALEICHTFLUG	
DEUTSCHE MEISTERSCHAFT	24
MEISTERSCHAFT UND GEMEINSCHAFT	25
KULTUR	
WOLKEN IN KUNST UND LITERATUR	26
BALLON	
BLIND ÜBER DEN ATLANTIK	28
MODELLFLUG	
DROHNENVERORDNUNG IN KRAFT	30
EU-RECHT – ZWISCHENSTAND	30
FALLSCHIRM	
MEHR ALS NUR ADRENALIN (7)	31
REFERAT FÜR JUGEND & NACHWUCHS	32

LANDESVERBÄNDE

IN DER HEFTMITTE

NORDRHEIN-WESTFALEN	NRW	1 – 32
BREMEN	LV	1 – 4
HAMBURG	LV	5 – 7
NIEDERSACHSEN	LV	8 – 17
RHEINLAND-PFALZ	LV	18 – 24

LESERBRIEFE	34
KLEINANZEIGEN	34
IMPRESSUM	34

AERO VERSCHOBEN



Am 21.01.2021 entschied die Messe Friedrichshafen, die Luftfahrtmesse AERO, die zunächst für April geplant war, zu verschieben. Sie soll nun vom 14.–17. Juli 2021 erstmals als „Sommer Edition“ stattfinden.

MEHR GELD FÜRS EHRENAMT

Seit dem 1. Januar 2021 gelten neue Übungsleiter- und Ehrenamtszuschüsse. Die Übungsleiterzuschüsse wurden auf jährlich 3000 Euro, die Ehrenamtszuschüsse auf jährlich 840 Euro angehoben. Der Bundesrat billigte die Erhöhung im Rahmen des Jahressteuergesetzes 2020 am 18. Dezember. Zuletzt wurden diese Zuschüsse mit dem Ehrenamtsstärkungsgesetz 2013 angehoben.

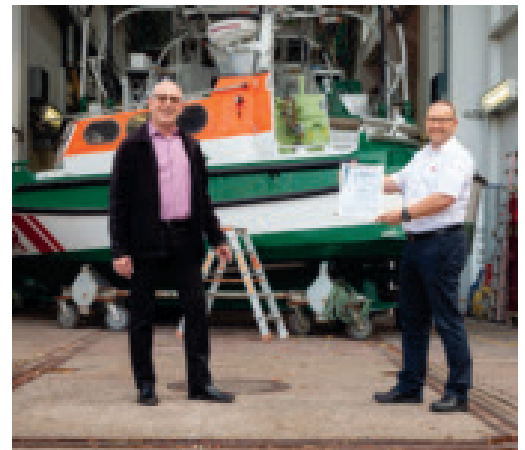
LUFTSPORT FLUGSICHERHEITSPREIS

Zum zweiten Mal konnten wir im Herbst letzten Jahres den LuftSport-Flugsicherheitspreis verleihen, damals leider nicht persönlich, sondern „nur“ per Urkunden- und Scheckpostversand. Hier die Antworten und Bilder von zweien unserer Preisträger. Die Vorsitzende der Vereinigung Deutscher Pilotinnen, Heike Käferle, schreibt: Ganz herzlichen Dank für diese Auszeichnung! Das Geld wird wieder sicherheitsbringend eingesetzt. Auch Olaf Salzbrunn von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger freute sich sehr und dankte für die DGzRS, die sich ausschließlich aus Spenden finanziert.



Links: Heike Käferle, Vorsitzende der Vereinigung Deutscher Pilotinnen

Unten: Olaf Salzbrunn von der Deutschen Gesellschaft erhält die Urkunde von unserem Bremer Redakteur Ralf-Michael Hubert in der Werfthalle der DGzRS

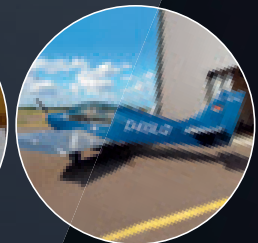


Noch bis 31.3.2021 können sich Vereine, Gruppen oder Einzelpersonen für den Flugsicherheitspreis bewerben. Bitte die Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit beschreiben, falls vorhanden Bilder und Dokumente hinzufügen und an sicherheit@luftsportmagazin.de senden.



**DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG
FÜR ALLE ROBIN / JODEL FLUGZEUGE
FÜR ALLE PIPER FLUGZEUGE IN VORBEREITUNG**

**LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE MIT ORATEX® 6000
ALLE ROBIN / JODEL: UNVERNÄHT**



Kundenmaschine, von der Flugwerft Steinle im LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE mit ORATEX 6000 Bespannung eingerichtet

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

- Besser geht es aerodynamisch nicht.
- Die Wickelbänder entfallen und 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.
- Die punktuelle Auftriebseinleitung über die Vernähpunkte entfällt.
- Durch das DESIGN CHANGE entfallen auch die beim Vernähen obligatorischen Verstärkungsbänder und Abdeckbänder, was optimale Strömungsverhältnisse am Flügel garantiert.
- Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.
- Bespannt wird mit ORATEX 6000 UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.

AUCH SIE WOLLEN IHRE MASCHINE UMRÜSTEN? DANN KONTAKTIEREN SIE UNS!

CAO UND CAMO SÜDWEST

Neue Regeln, bewährte Teams

Schon seit dem Erscheinen der GA Road Map durch die EASA vor mehreren Jahren hat sich die CAMO Südwest GmbH mit dem Thema Part ML befasst und ihre Planungen in diese Richtung geleitet. Nach Inkrafttreten des Part ML im letzten März hat die CAMO Südwest GmbH für die Funktion der „Combined Airworthiness Organisation“ die komplette Neuzulassung für ein völlig neues Unternehmen erwirkt: die CAO GmbH.

Die CAO ist zuständig für Luftfahrzeuge bis 2730 kg MTOW und für Hubschrauber bis 1200 kg MTOW, die nicht gewerblich betrieben werden. Die CAO GmbH ermöglicht wie gewohnt die Prüfung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, nun aber auch zusätzlich die Instandhaltung nahezu aller Lfz. bis 2730 kg. Zu diesem Zweck geht am 01.03.2021 die Werfthalle am Flugplatz in Trier-Föhren (EDRT) in Betrieb. Im Verbund mit

Partnerbetrieben, die unter der gleichen Genehmigung arbeiten, ist die Instandsetzung und Wartung von Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen an mehreren Standorten möglich: Sehlen, Trier, Eggenfelden Bremgarten, Gießen und Hildesheim. Ein weiterer Standort am Flugplatz Marpingen ist in Vorbereitung. Lufttüchtigkeitsprüfungen am Flugplatz direkt beim Kunden werden aber auch weiterhin angeboten!

(Für Luftfahrzeuge, die gewerblich betrieben werden oder die unter den Part M fallen, also typischerweise schwerer als 2730 kg sind, sowie wie für Annex I Luftfahrzeuge ist weiterhin die CAMO Südwest zuständig.)

www.camo-suedwest.de

www.cao-suedwest.de

STARTWINDENSEILE VON SEILFLECHTER TAUWERKE

Dieser Ausgabe von LuftSport liegt ein Flyer der Firma SEILFLECHTER Tauwerk GmbH bei. Das traditionsreiche Familienunternehmen – seit 1745 – aus Braunschweig fertigt die Start-

windenseile NOVOLEEN® PU 12 und NOVOLEEN® SUPER 32 aus High-Tech-Fasern. Wir bitten um Beachtung! Weitere Informationen unter www.seilflechter.de.

JUNKERS

Für mehr
Sicherheit in der Luft!
Mit unseren Personenrettungsfallschirmen



Das Rundum-sorglos-Paket
für Ihren Personenrettungsfallschirm



Mit einem
Wartungsvertrag
von Junkers Profly



Im Wartungsvertrag inbegriffen:



- > Packen u. Prüfen
- > Kleinere Reparaturen
- > Schmierung der Verschlüsse
- > Pflege



ATL 90 jährlich ab 145 EURO



ATL 15 jährlich ab 189 EURO



Andere Modelle
auf Anfrage

www.junkers24.de

Phone: +49 (0) 9221 / 5444

LENA ETZKORN NEUE BUNDESJUGENDLEITERIN



Die Herbsttagung der Luftsportjugend fand in diesem Jahr digital statt. Lena Etzkorn ist neue und quasi alte Bundesjugendleiterin. Sie hatte das Amt seit einigen Monaten bereits kommissarisch ausgeübt. Julia Jansen, die im Frühjahr 2021 wieder von ihrem mehrjährigen Aufenthalt in den USA nach Deutschland zurückkehrt, ist weiterhin als stellvertretendes Mitglied in der Bundesjugendleitung tätig. Neu dazu stößt Niklas Ulrich. Neben seiner Aufgabe in der Öffentlichkeitsarbeit wird er nun als stellvertretender Bundesjugendleiter agieren. Fabian Finster vervollständigt das Team, das er bereits seit vielen Jahren als stellvertretender Bundesjugendleiter begleitet. Max Heilmann, der das Amt des Bundesjugendleiters seit 2016 innehatte, verlässt die Bundesjugendleitung zwar, aber nicht den Jugendausschuss; diesen wird er weiterhin im Team „Jugend fliegt“ tatkräftig unterstützen. Außerdem



Bundesjugendleiterin
Lena Etzkorn
Foto: Luftsportjugend

bleibt Heilmann der Jugend als Referent Segelflug erhalten. Weitere Themen der Konferenz bildeten der Rückblick auf das „Corona-Jahr 2020“ und der Finanzbericht. Auch das Projekt „Jugend fliegt“ stand auf der Agenda.

Quelle: DAeC

33. DEUTSCH-FRANZÖSISCHE ALPENFLUGEINWEISUNG FÜR MULTIPLIKATOREN

Der Multiplikatoren-Lehrgang wird von der Luftsportjugend des DAeC vom 15. August bis 28. August 2021 in Saint-Auban (Frankreich) durchgeführt und bietet eine fundierte Einweisung in den Alpensegelflug. Zielgruppe dieses Lehrgangs sind im Alpensegelflug unerfahrene Segelflugehrer, die in der Jugendarbeit aktiv sind beziehungsweise werden wollen und die französischen Seealpen als Ort für ein Vereinslager, eine Jugendbegegnung oder ein Trainingslager in Erwägung ziehen. Der Lehrgang wird wie in den vergangenen Jahren als Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte FI(S) gem. FCL.940.FI und LuftPersV §96(4) bei der Behörde zur Anerkennung beantragt.

Folgende Voraussetzungen werden von den Teilnehmern erwartet:

- Fluglehrerberechtigung
- Streckenflugerfahrung im Segelflug
- Ausstattung des Segelflugzeuges mit FLARM & Farbwarnmarkierung (Pflicht für die Teilnahme!)

Interessierte Teilnehmer, die in der kommenden oder nächsten Saison eine Maßnahme in den Seealpen planen, werden bei sonst gleichen Voraussetzungen bevorzugt. Weitere Informationen bezüglich Lehrgangsplan, Teilnehmerbeitrag, Unterkunft und Verpflegung erfolgen nach der Anmeldung.

Den Anmeldebogen bitte bis spätestens 30.04.2021 bei der Geschäftsstelle der Luftsportjugend in Braunschweig einreichen.

LTB-Follmann

...der Oldtimer-Spezialist

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



LTB Follmann
Inh. Marc Kön

Bahnhofstr. 44
54518 Sehlen

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

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

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

FAI – ANGEBOTE DES WELTLUFTSPORTVERBANDES NUTZEN

Unser Leser Klaus Strienz empfiehlt allen Luftsportlern, das vielfältige Angebot der FAI (Fédération Aéronautique Internationale), des Weltraumsportverbandes mit Sitz in Lausanne, zu nutzen.

Auf den ersten Blick scheint die FAI weit von uns weg zu sein, aber man darf nicht vergessen, dass wir alle über unsere Beiträge an die Vereine, Landesverbände und den DAeC die Arbeit der FAI mitfinanzieren. Die Website www.fai.org ist gut strukturiert und bietet sehr vielfältige Informationen. Zwar muss man zur Nutzung über Kenntnisse der englischen Sprache verfügen, aber weniger Geübten kann die kostenlose Übersetzung mittels www.deepl.com empfohlen werden. Sie liefert – auch für andere Sprachen – erstaunlich gute Ergebnisse.

Pädagogische Materialien zur Heranführung junger Menschen an die Luftfahrt – vom Modellflug bis zur Raumfahrt – hat die FAI unter diesem Link zusammengefasst:

<https://www.fai.org/page/instructional-aids>



Struktur der FAI

Die FAI organisiert die verschiedenen Luftsportdisziplinen in Kommissionen und ist somit ähnlich strukturiert wie unsere nationalen Luftsportverbände. Es gibt beispielsweise eine Kunstflugkommission, eine Raumfahrtkommission, die oben erwähnte „Education“-Kommission sowie Kommissionen für Technik und Medizin.

Um nur ein Beispiel herauszugreifen: Den Modellflug innerhalb der FAI vertritt die Modellflugkommission CIAM. Hier findet der interessierte Modellflieger viele Informationen rund um den Modellflugsport, dessen Klassen, Wettbewerbe und Regelwerke. Informationen zu Rekordversuchen finden genauso Raum wie Berichte über Modellworkshops für Kinder.

Malwettbewerb für Kinder und Jugendliche

Jedes Jahr schreibt die FAI einen Malwettbewerb für Kinder und Jugendliche verschiedener Altersklassen aus, der immer wieder zu sehr schönen Ergebnissen aus aller Welt führt. Die prämierten Einsendungen des letztjährigen Wettbewerbes zum Motto „Fliegen – gestern und morgen“ kann man unter folgendem Link finden: <https://www.fai.org/yac-results>

News, Fotos und Videos aus der Welt des Luftsports

Wer im Newsarchiv stöbert, findet nicht nur Neuigkeiten aus allen Luftsportdisziplinen, zu Rekorden und Meisterschaften aus aller Welt, sondern immer wieder auch Jubiläen und Erinnerungen an, bahnbrechende oder auch kuriose Ereignisse in der Geschichte der Luft- und Raumfahrt. Die News lassen sich komfortabel nach Sportarten, Jahren und bestimmten Kategorien filtern.

Schließlich seien allen Interessenten an guten Fotos aus dem Luftsport die Alben empfohlen, die von der FAI auf der Fotoplattform Flickr eingestellt sind. Hier befinden sich zum Teil herausragende Fotos, die unter Nennung der Quelle auch für eigene Zwecke verwendet und veröffentlicht werden dürfen.

Gerade in Zeiten, in denen wir weniger fliegerisch aktiv sind, bietet das Angebot der FAI eine gute Gelegenheit, über den sportlichen, regionalen und historischen Tellerrand zu schauen.

KF mit Dank an Klaus Prienz für diese Hinweise



Helena Histrova aus Serbien reichte ihr Werk zum Thema „Flying yesterday and tomorrow“ in der Senior-Kategorie ein

BÜROKAUFFRAU/-MANN IN VOLLZEIT 55126 Mainz

**Wir suchen ab sofort für unser Verlagsbüro
auf dem Flugplatz Mainz-Finthen:**

**Bürokauffrau/-mann in Vollzeit für unsere
Abonnenenverwaltung und Buchhaltung.**

Die Airwork Press GmbH gibt seit 39 Jahren das unabhängige Fachmagazin Pilot und Flugzeug heraus, das monatlich auf 114 Seiten zu Themen der Allgemeinen Luftfahrt berichtet und als einziges Branchenmagazin eigene Leserflugzeuge „beschäftigt“.

Die komplette Stellenausschreibung senden wir Ihnen gern auf Anfrage an: maren.thomas@pilotundflugzeug.de

Airwork Press GmbH
Maren Thomas
Am Finther Wald 5884
55126 Mainz-Finthen



Tel: 0 6131 9303 790
Mobil: 0 176 3451 1923
maren.thomas@pilotundflugzeug.de
www.pilotundflugzeug.de

DIGITAL FLY-IN VON EISENSCHMIDT

Am 19. Februar 2021 von 16 bis 20 Uhr findet auf dem YouTube-Kanal von Eisenschmidt wieder das Online-Live-Event Digital Fly-in statt. Experten berichten über Änderungen der Luftraumstruktur 2021, bieten Auffrischung zu Theoriewissen und Trainingsstand und präsentieren Interessantes zu den Themen Versicherung und Luftrecht. Zu sehen ist das Event unter www.youtube.com/eisenschmidt-pilotshop. Zuschauer können sich mit Fragen und Kommentaren unmittelbar be-



140 YEARS
EISENSCHMIDT
DFS GROUP

teiligen. Auf www.eisenschmidt.aero/digital-fly-in wird in Kürze das genaue Programm vorgestellt. Dort können dann auch vorab Fragen an die Experten eingereicht werden.



SERIENBAU FÜR „BIRDY“ ANGELAUFEN

Nach dem erfolgreichen Erstflug des 120 kg-Motorseglers „Birdy“ und über 50 Test-Flugstunden im vergangenen Jahr sind neben den parallelen Zulassungsarbeiten die ersten Serienbauteile in Tschechien in Auftrag gegeben worden. Klenhart Aerodesign in Spalt meldete schon im Dezember den erfolgreichen Abschluss des Flügelbruchtests. In Arbeit ist nun eine Vorserie von sechs Flugzeugen. „Birdy“ basiert auf einem Entwurf von Norbert Klenhart und der aerodynamischen Auslegung durch Professor Loek Boermans. Die CFK-Teilefertigung wurde nach Tschechien an einen Betrieb vergeben, der zuvor Bauteile für marktführende Flugzeughersteller fertigte. Das erste Serienflugzeug soll auf der AERO im Juli präsentiert werden.

H.P.



Prototyp des „Birdy“; Foto: H.P.

DAeC TERMINSERVICE

Verbände und Vereine können nun ihre Termine, beispielsweise Weiterbildungen, Wettbewerbe, Flugplatzfeste, Tage der offenen Tür, aktiv auf der DAeC-Website melden. Diese werden nach kurzer Prüfung von der Redaktion freigeschaltet. Die Termine werden in einer Übersichtsliste veröffentlicht. Sie können neben Datum, Ort und Thema auch Details zur Veranstaltung enthalten.

Alle Termine werden mit den Websites der Veranstalter verlinkt.

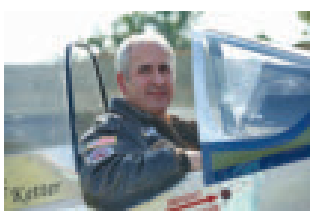
Über die Suchfunktion können Benutzer Angebote gezielt nach Thema und Zeitraum auswählen. Für die Angaben übernimmt der DAeC keine Gewähr.



Quelle: DAeC



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:

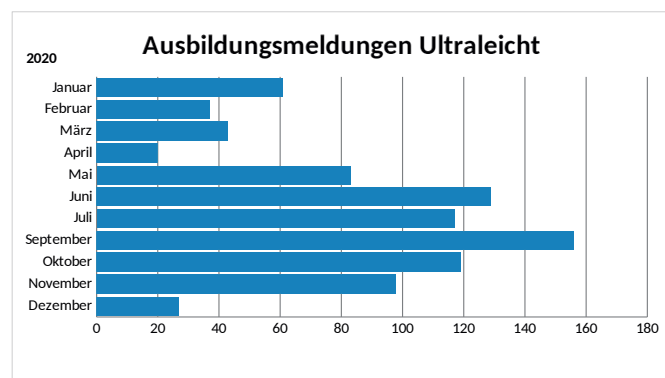
- Unser Kombiprodukt Flugzeug-Kasko-SB umfasst Kasko-Selbstbeteiligung,
- Piloten-Unfall und -Rechtsschutz. Diese Versicherung übernimmt oder reduziert im Schadenfall die Selbstbeteiligung.



DIE ZAHLEN DES VERGANGENEN JAHRES IM LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

688 UL-Lizenzen haben wir im vergangenen Jahr ausgestellt und damit 81 mehr als im vorausgegangenen Jahr. Das ist bemerkenswert und aufgrund der fliegerischen Einschränkungen so nicht zu erwarten gewesen. 2018 und 2017 waren es auch weniger Neuausstellungen. Die Hälfte der Lizenzerwerber 2020 sind bereits PPL-Inhaber.

1014 Ausbildungsmeldungen für die UL-Lizenz gingen im Laufe des vergangenen Jahres bei uns ein, davon sind 540 Flugschüler gleichzeitig auch gemeldete Mitglieder im DAeC.



Mit 98 neuen Verkehrszulassungen für Ultraleichtflugzeuge (94) und UL-Tragschrauber (4) wurde im Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) die Zahl des Vorjahres erreicht. Insgesamt 6 neue Musterzulassungen mit 600 Kilogramm und eine für 560 wurden bereits erteilt. 48 bestehende Verkehrszulassung sind schon „aufgelastet“ und geändert. Und es geht in 2021 weiter. Das LSG-B hat 2800 UL und 130 UL-Tragschrauber im laufenden Bestand. Dazu kommen 89 Leichte Luftsportgeräte bis 120 kg Leermasse, motorisiert und nicht motorisiert.

Ein Jahresrückblick mit allen statistischen Zahlen wird Anfang Februar wie gewohnt im [Geschäftsbericht des Luftsportgeräte-Büros](#) veröffentlicht.

Dieser Bericht wird aber leider auch nicht an der Corona Pandemie vorbeikommen. Gewohnte Abläufe, das Büro, Dienstreisen, Theorie- und Praxisprüfungen mussten umorganisiert werden.

Auch gab es im März 2020 unter den beauftragten Verbänden abgestimmte Fristverlängerung für Lizenzen und Berechtigungen.



UL-Doppeldecker Kiebitz, bekannt aus dem Kinofilm „Grüner wird's nicht, sagte der Gärtner und flog davon“ über Dresden und Frauenkirche; Foto: Frank Einführer

ungen. Diese haben wir zum Ablauf am Ende des Jahres noch bis 30.04.2021 verlängert (UL).

Mittlerweile ist es bereits der 13. Geschäftsbericht in dieser Form und erinnert beim Blättern in älteren Exemplaren an vielleicht schon vergessene Ereignisse und Entwicklungen. Alle Jahresberichte seit 2007 sind vollständig als PDF im Internet publiziert:

www.daec.de → **Luftsportgeräte-Büro** → **Service** → **Statistiken**.

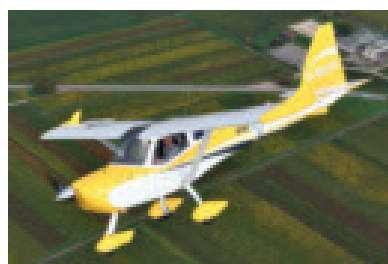


Ob und wie die nächsten Fluglehrerlehrgänge stattfinden, können wir noch nicht sagen. Geplante und unter Vorbehalt weiterer behördlicher Auflagen genehmigte Lehrgänge sind jedoch rechtzeitig auf den Internetseiten des LSG-B veröffentlicht. Immerhin konnten in 2020 zeitweise Ausbildungen und Prüfungen stattfinden, so dass 47 neue UL-Lehrer (genauso viele wie 2019) und 11 neue Fluglehrerassistenten hinzukamen. 13600 unbefristete UL-Lizenzen werden aktuell beim LSG-B verwaltet, darunter 1230 mit gültiger Lehrberechtigung. Hinzu kommen noch 2285 unbefristete Lizenzen für Fallschirmspringer und 538 Steuererausweise für Großmodellflieger.

Frank Einführer, LSG-B

FK9 MARK VI – ZULASSUNG NACH LTF UL2019 MIT 600 KG MTOW

Zum Jahresende 2020 konnte sich FK AIRCRAFT in Speyer über die Musterzulassung ihrer neuen FK9 Mark VI durch das LSG-B freuen. Entwicklung und Zulassung hatten sich über mehr als drei Jahre erstreckt. Den Status der deutschen Zulassungsverfahren für die früheren FK9 Typen sowie der anderen FK-Muster ist auf der Firmen-Webseite unter <http://www.fk-aircraft.com/news.htm> nachzulesen. Die Typ-Zulassungen für die neue FK9 in Frankreich (525 kg MTOW) und Belgien (472 kg MTOW) sind ebenfalls angelaufen und sollen im Quartal I/2021 abgeschlossen werden. Im Jahr 2020 ist auch die Serienherstellung der neuen FK9 beim Produktionsbetrieb Avia Service Krosno (ASK) angelaufen. ASK gehört seit 2018 zur Unternehmensgruppe Rheinische Luftfahrttechnik in Bonn.

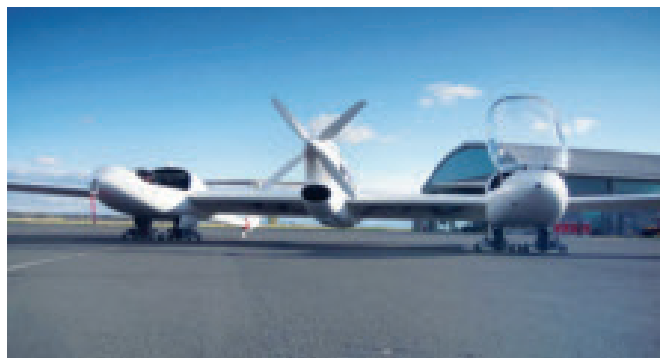


Die Fertigungsrate soll verdoppelt werden, um die Lieferzeiten von derzeit etwa 8–10 Monaten verkürzen zu können.

Die FK9 Mark 6, hier mit Dreibein-Fahrwerk, verfügt über Winglets und elektrisch betätigte Klappen. Als Triebwerke kommen die bewährten Rotax 912 UL (80 PS) oder 912 ULS (100 PS) zum Einsatz.
Foto: FK AIRCRAFT / Frank Martini

ERPROBUNGSTRÄGER HY4 MIT ERWEITERTEN EINSATZMÖGLICHKEITEN

2016 wurde auf dem Stuttgarter Flughafen das Brennstoffzellen-Flugzeug HY4 zum ersten Mal vorgestellt. Die Idee kam von Professor Dr. Josef Kallo, der an der Universität Ulm sowie beim DLR an Wasserstoffantrieben forscht und mit der DLR H2 die ersten Untersuchungen mit Brennstoffzellen schon 2009 begann. Die Kooperationspartner sehen sich jetzt mit dem Permit-to-fly für die neue Version des HY4 bestätigt. Das emissionsfreie und im Passagierbereich sehr geräuscharme Fliegen rückt damit in greifbare Nähe. Die Tests in Stuttgart werden sich bis Mai 2021 auf das Zusammenspiel der neuen Antriebskomponenten fokussieren. Die sechste Generation des Systems umfasst Redundanzkonzepte für Wasserstofftank, Brennstoffzelle, Energieverteilung und den elektrischen Antrieb. Professor Kallo sieht schon in absehbarer Zukunft wasserstoffbetriebene Flugzeuge für bis zu 40 Passagiere und mit Reichweiten von 2000 Kilometern.



HY4 ist zur Zeit Deutschlands einziger Versuchsträger mit Wasserstoff-Brennstoffzellen. Die komplette Antriebseinheit mit Wasserstofftank, Brennstoffzellen, Pufferbatterie, Steuerelektronik und dem Elektromotor mit einem Vierblattpropeller befindet sich im Mittelteil der Maschine.

BILL GATES UND BRITISH AIRWAYS GLAUBEN AN DIE WASSERSTOFF-REVOLUTION

Microsoft-Gründer Bill Gates hat kürzlich 21,4 Millionen Dollar in den von ihm gegründeten Fond Breakthrough Energy Venture investiert, um die Wasserstoff-Technologie von Zero Avia High Flyer II-Projekt zu forcieren. Auch Amazon hat sich an der Firma beteiligt. 12,3 Millionen Pfund kamen von der britischen Regierung. Nach Ansicht von Experten sind Batterieflugzeuge für größere Maschinen nicht realisierbar, da selbst noch in Entwicklung befindliche Lithium-Zellen nicht die Energiedichte haben werden, die Wasserstoff in sich birgt. Wasserstoff ist das leichteste Element im Periodensystem und hat eine geringe Energiedichte, gemessen am Volumen. Pro Liter beträgt sie drei Wattstunden. Ein Liter Kerosin kommt auf 10.000 Wattstunden. Gemessen am Gewicht ist die Energiedichte beim Wasserstoff aber dreimal so hoch – denn er ist federleicht: Ein kg (mit 300 bar komprimierter) Wasserstoff liefert so viel Energie wie drei kg Benzin. Darauf setzt die Entwicklung von Zero Avia, für das sich neuerdings auch Bristish Airways interessiert, die mithilfe des Hangar 51 Tech Accel-



Noch ist die Piper-Malibu nur ein Versuchsträger. Sie eignet sich besonders gut für skalierbare Brennstoffzellen-Systeme in kleineren Maschinen. Umrüstungen größerer Flugzeuge könnten bald folgen.

rator-Programms der IAG die Entwicklung zu beschleunigen versuchen. Zero Avia will jetzt einen Antriebsstrang für einen Zehnsitzer entwickeln.



FRIEBE
seit 1951

**Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an.**





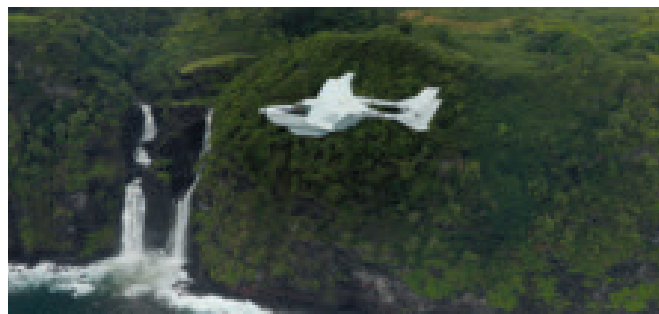





Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH · City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 700 189-0 · www.friebe.aero · info@friebe.aero

CESSNA 337 EIGNET SICH ZUR UMRÜSTUNG AUF PARALLEL-HYBRID-ANTRIEBSSYSTEME

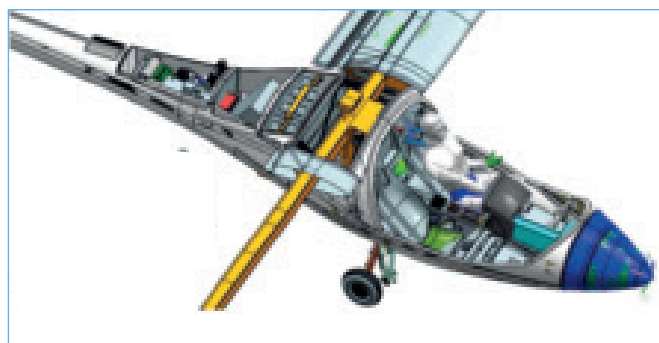
Ampaire EEL ist eine zum Hybridflugzeug umgebaute Cessna 337, deren vorderer Continental IO-360-Kolbenmotor mit 157 kW durch einen slowenischen Emrax-E-Motor mit 120 kW ersetzt wurde. Die Energie erhält die Maschine aus einem unter den Rumpf gehängten Pod, in dem sich die Batterien befinden. Die Kühlung des mit 650 Volt betriebenen Motors erfolgt mit Luft und Wasser. Am 10. September 2020 startete der zweite Prototyp mit Pilot Justin Gillen vom Flugplatz Camarillo. Anschließend wurde das Flugzeug nach Hawaii überführt, wo auf der Insel Maui eine Art Streckenerprobung mit der Inselfluggesellschaft Mokulele Airlines durchgeführt wird. Nach der Zulassung wollen mehrere Gesellschaften ihre alten Cessna 337 auf den Hybridantrieb umrüsten lassen.



Ampaire hat sich auf E-Antriebe spezialisiert. Vorhandenes übernehmen und einfach nur umrüsten: Die Ampaire EEL ist der Beweis.

ÜBERARBEITETES STEMME ELFIN 20.E.-PROJEKT MIT UND OHNE RANGE EXTENDER

Dr. Reiner Stemme entschuldigte sich im Januar dieses Jahres in einem persönlichen Schreiben an seine Kunden für die Verlangsamung des Projektes seiner Stemme Elfin 20.e, die eigentlich im letzten Jahr hätte flügge sein sollen. In der Zwischenzeit sei aber auch die Finanzierung durch eine „große Institution im Gange“, um die endgültige Entwicklung für den Produktionsstart abzudecken. Im Detail zeigt sich die Stemme elfin 20.e rein äußerlich in einem ähnlichen Design wie die Stemme S10 und S12, mit dem patentierten Propeller-Faltsystem, der sich bei Nichtbenutzung unter dem verschiebbaren Propellerdom zusammenfaltet und so einen umlaufenden Spalt für den Propeller schließt. Der Verzicht auf einen Pod unter dem Flügel für einen Range Extender, in dem ein Generator mit der Wankel-Motoreinheit AE 50 R von Austro Engines untergebracht werden sollte, machte grundsätzliche Änderungen nötig. Der integrierte Range Extender ist jedoch nur eine Option. In der Standardversion werden drei statt der ursprünglich nur zwei Batterien vorgesehen. Zu den Batterien gibt RS.aero bekannt, dass sie „State of the Art 2021“ sein werden, was bedeutet, dass es sich um Lithium-Ionen-Batterien mit mindestens 265 Wh/kg handeln



Hinter dem konvertiblen Aircraft mit Dreiblatt-Prop verbirgt sich ein vollkommen neues Design. König Kunde erhält modernste E-Antriebstechnik. Als Option gibt's auch einen Range-Extender.

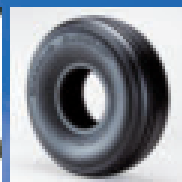
wird. Was bei Segelflugzeugen im Gegensatz zu ULs noch als recht ungewöhnlich gilt, ist der Verbau eines serienmäßigen Rettungssystems von BMS in dem doppelsitzigen Hochleistungsmotorsegler. Die Fertigstellung der Elfin 20.e ist nun für April und der Erstflug für Mai dieses Jahres vorgesehen.

Redaktion Elektroflugnews: H.P.

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

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



Wir sind EASA Maintenance-Betrieb

Wartung und Reparatur

- ♦ Kupplungen
- ♦ Schleppseileinziehwinden
- ♦ Räder und Bremsen

Ersatzteile ab Lager erhältlich

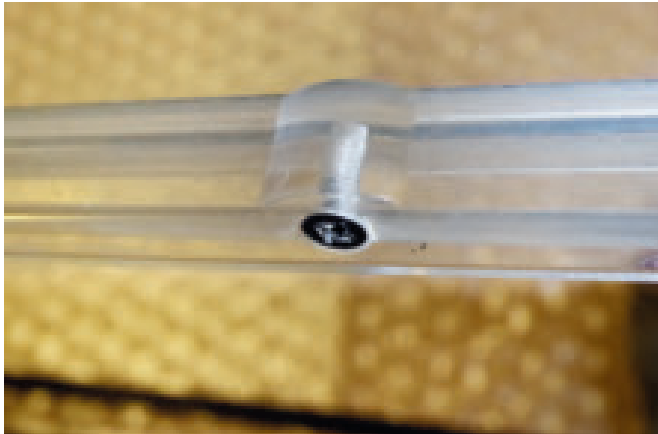
- ♦ Steuerseile und Seilverbindungen
- ♦ Werkzeuge zur Seilbearbeitung
- ♦ Reifen und Schläuche
- ♦ Räder, Achsgarnituren
- ♦ Mechanische/hydraulische Bremssysteme

TIPPS UND TRICKS AUS DER INSTANDHALTUNGSKISTE (2)

Nach überaus positiver Resonanz aus der Leserschaft setzen wir die im letzten Heft begonnene Reihe mit Ratschlägen aus der Werkstattpraxis fort. Initiator Jörg Henkel-Ernst hat weitere Ratschläge. Jürgen Niedenführ, technischer Leiter im Luftsportverein Bad Neuenahr-Ahrweiler e. V., steuert Tipps bezüglich Flugzeugverglasungen bei.

Sicher gibt es in der Leserschaft viele technisch Versierte, die ihre Verbesserungsvorschläge gerne mit anderen teilen möchten. Text und Bilder bitte einfach an technik@luftsportmagazin.de mailen.

FLUGZEUGHAUBEN



Fensterschiene mit schwarzer Kunststoffschraube befestigt

Flugzeughauben aus Acrylglas sind empfindlich und teuer, das ist auch den meisten Piloten bekannt. Eine Schwachstelle sind die Fenster, die meist in Führungsschienen gehalten sind, die wiederum mit kleinen Senkkopfgewindeschrauben befestigt sind. Jürgen empfiehlt, statt der üblichen Metallschrauben Kunststoffschrauben zu verwenden. Kommt es – warum auch immer – zu einer Überlastung, reißen diese Schraubchen ab und nicht die gesamte Haube oder die Schiene. Die Schrauben aus Polyamid gibt es in Weiß oder Schwarz. Empfehlenswert



Senkkopfschraubchen M4 aus Metall und Nylon

sind die schwarzen, weil das als Farbstoff verwendete Graphit als Schmierstoff das Ein- und Ausschrauben erleichtert. Außerdem schützt die Farbe vor schädlicher UV-Strahlung. Apropos UV-Strahlung: Diese setzt der Flugzeugverglasung im Gegensatz zu eventuellen Misshandlungen durch Piloten dauerhaft zu. Im Flug können wir nichts dagegen tun. Wenn die Flugzeuge aber am Boden in der Sonne stehen, ist ein abdeckendes Haubentuch ein absolutes Muss. Lebensdauer und perfekter Durchblick danken es uns!

Jürgen Niedenführ

FÜLLEN DER BREMSANLAGE

Um die Bremssysteme zu füllen ist es vielerorts üblich, ein Ölkännchen zu verwenden, mit welchem die Hydraulikflüssigkeit über einen Schlauch in den Einfüllnippel der Bremszangen gepumpt wird. Einerseits ist der Pumpvorgang für die beteiligten Finger ein echter Belastungstest, zum anderen können durch den Pumpmechanismus auch Luftblasen entstehen, die in einem Hydrauliksystem nichts verloren haben. Ich habe daher eine einfache und wirkungsvolle Alternative zum Pumpkännchen gefunden:

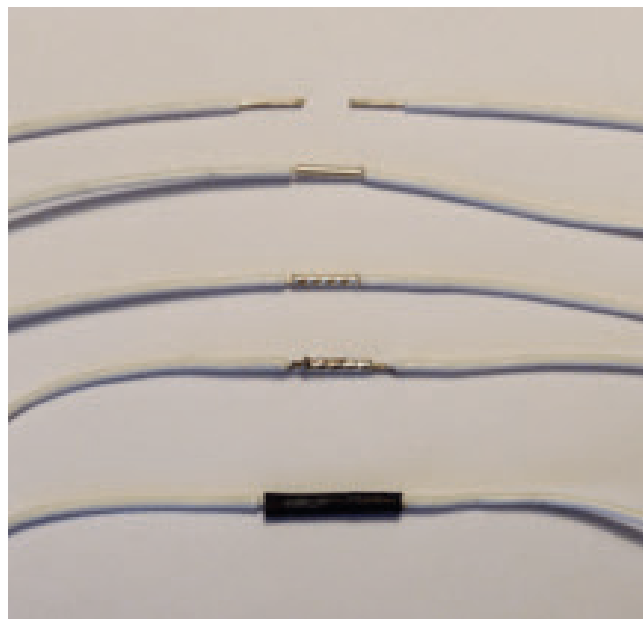
Zum Füllen der Bremsanlage verwende ich eine große Einwegspritze, die gibt es für ein paar Cent in jeder Apotheke. Die Spritze wird gefüllt und über einen Schlauch in das Füllventil der Bremszange entleert. Der Vorgang ist ggf. mehrfach zu wiederholen, bis das Bremssystem gefüllt ist. Luftblasen können durch diese Vorgehensweise ausgeschlossen werden.



LÖTVERBINDUNG VON FLUGZEUGKABELN

Eine gute Möglichkeit, zwei oder mehrere Flugzeugkabel miteinander zu verbinden, ist nach wie vor die Lötverbindung. Leider hat diese Verbindungsart einen Nachteil: Eigentlich braucht man dazu vier Hände. Zwei Hände halten die Kabelenden, eine Hand das Lötzinn und die vierte Hand ist für den LötKolben da. Berücksichtigt man, dass die Zugänglichkeit der Lötstellen oftmals sehr eingeschränkt ist, kann es durchaus sein, dass die einfache Verlotung zweier Kabel z. B. im hintersten Eck hinter dem Panel eine echte Herausforderung darstellt. Für solche Fälle kann folgendes Verfahren die Arbeit erleichtern:

1. Die Kabelenden werden abisoliert, ohne Verletzung der Einzeladern.
2. Die abisolierten Kabel werden von beiden Seiten in eine Adernendhülse aus Kupfer (ohne Plastikkragen) eingeführt.
3. Die Hülse wird mit einer Aderendhülsenzange leicht gekrimpt.
4. Die Verlotung erfolgt so, dass auch Zinn in die Endhülse läuft.
5. Abschließend wird die Lötstelle mit einem Schrumpfschlauch überzogen – eine perfekte Kabelverbindung liegt vor. Dabei bitte beachten, dass der Schlauch lang genug ist, um auch den Kabelansatz abzudecken. Im Bild wurde bewusst ein etwas zu kurzer Schlauch verwendet.



Noch ein kleiner Hinweis: Ein Tropfen Lötzinn ins Auge kann die Flugtauglichkeit mit sofortiger Wirkung beenden. Ich empfehle daher bei derartigen Arbeiten – z. B. unter dem Panel über Kopf – eine entsprechende Schutzbrille zu tragen.

WÄRMEFESTES SILIKON

Ein wichtiger Helfer in unserer Werkstattausrüstung ist ein Tube wärmefestes Silikon. Das gibt es in fast jedem Baumarkt. Die Anwendungsmöglichkeiten sind vielfältig, hier möchte ich zwei beschreiben:

Die Federn, mit denen bei Rotax-Motoren der Auspuff befestigt ist, brechen unverhältnismäßig oft, obwohl die statische Last, die die Federn aushalten müssen, relativ klein ist. Das Problem ist die dynamische Belastung der Federn, die durch die Vibrationen des Motors entsteht. Es kommt zu Schwingungen und Resonanzerscheinungen. Eine Raupe Silikon längs über die Federn beseitigt das Schwingen und somit die Bruchanfälligkeit.

Bei Flugmotoren der Reihen O-200, O-300 etc. sind die Stoßschutzrohre fest mit dem Zylinderkopf verbunden. Wenn an dieser Trennstelle eine Undichtigkeit entsteht, muss zum Abdichten normalerweise der Zylinder gezogen werden, d. h. entsprechender Aufwand ist angesagt. Alternativ kann die Trennstelle auch mit wärmefestem Silikon rund um das Rohr abgedichtet werden. Hierzu ist es allerdings erforderlich, vorher den Bereich peinlichst von Schmutz und Fett zu befreien.

Jörg Henkel-Ernst

Flugzeugausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

Flugplatzausrüstung

lx nav Beratung/Verkauf

Karten Sammelbestellungen

irlshop

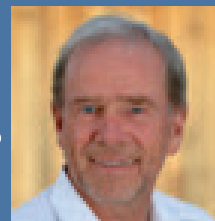
LUFTFAHRTZUBEHÖR

by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de

irlshop@dieterschwenk.de

07381-938760





DINNER IM HANGAR

Eventlocation mit Fliegerambiente

1

1: Die B-25 „Mitchell“ im typischen „Red Bull Hochglanzformat“. In der Threesixty-Bar in der Kuppel kann man bei einem kühlen Drink oder erlesenen Champagner auch das namensgebende 360°-Panorama genießen.

Der Hangar-7 hat sich seit seiner Eröffnung 2003 schnell einen festen Platz unter den TOP 10 der Sehenswürdigkeiten der „Mozart-Stadt“ erobert und zählt heute zu den meistbesuchten Orten in Salzburg. Das multifunktionale Gebäude ist nicht nur als Museum für Flugzeuge und Helikopter der Flying Bulls sowie für seine Sammlung von Formel 1-Rennwagen bekannt, sondern erhält auch mit seinen Kunstausstellungen und Musikveranstaltungen sowie seiner Spitzen-gastronomie und TV-Präsenz internationale Beachtung.

Der österreichische Unternehmer Dietrich Mateschitz entdeckte in den Achtzigerjahren eine gewisse Affinität des Werbeslogans seiner Getränkemarkte zur Fliegerei und entwickelte mit der Idee der „Flying Bulls“ eine Leidenschaft für hochkarätige Flugzeugveteranen. Ende der Neunzigerjahre reichte der Platz auf dem Heimatflughafen Innsbruck für die expandierende Flotte nicht mehr aus, die Flying Bulls brauchten ein neues Zuhause.

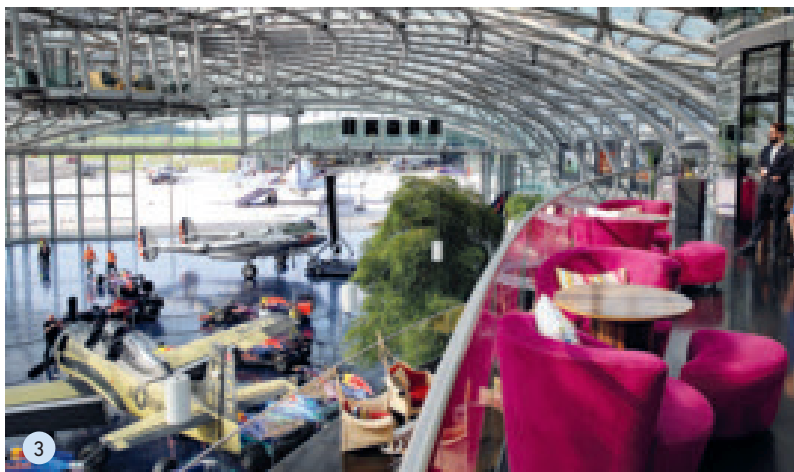
Mit seinem Entwurf eines „Flügels aus Stahl und Glas“ hat der Salzburger Architekt Volkmar Burgstaller alle Erwartungen an die Designvorgabe „... nicht allein eine Halle zum Unterstellen von Flugzeugen zu bauen, sondern einen Raum zu schaffen, der alle Sinne der Besucher anspricht und den Geist von Red Bull vermittelt ...“ weit übertroffen.

Ohne diese futuristische Architektur und das von ihr generierte emotionale Potenzial wäre die „Faszination Hangar-7“ so nicht möglich. Trotz einer Länge von ca. 100 m und einer Breite von 67 m wirkt das freitragende Gittergewölbe fast filigran. Je nach Tageslicht taucht die Hülle aus 1.754 unterschiedlichen Glastafeln den ca. 65.000 m³ großen offenen Innenraum in ein Wechselspiel aus Licht- und Schatteneffekten und erzeugt somit Synergien mit den Exponaten. Die Sterne am Himmel des Eröffnungstags als Spots im Hallenboden, riesige exotische Pflanzen, diverse Red Bull-Exponate wie z. B. Flugrequisiten des Extremsportlers Felix Baumgartner, der mit seinem Stratosphärensprung aus 39 km Höhe für internationale Aufmerksamkeit sorgte, und viele weitere Details leisten ihren Beitrag zum besonderen Flair des Hangars.

Die Gastronomie spielt im Hangar-7 eine große Rolle. In zwei Glastürmen, die teilweise in die elliptische Kuppel integriert sind, befinden sich das „Carpe Diem“ Lounge-Café, das Restaurant „Ikarus“ und die „Mayday“-Bar. Unter der Leitung von Patron Eckart Witzigmann und Executive Chef Martin Klein praktiziert das „Ikarus“ seit 2003 erfolgreich ein einzigartiges kulinarisches Experiment: Im monatlichen Wechsel sorgt ein internationaler Spitzenkoch mit ausgefallenen Menüs und seinem ganz persönlichen Stil für höchsten Gourmet-Genuss. Mit exzellenten Frühstücksversionen, speziellen Lounge- und



2



3



4

- 2: Die North American T-28 „Trojan“ ist Baujahr 1954 und gilt als Keimzelle der „Flying Bulls“. Im Hintergrund die beiden Glastürme mit der Gastronomie.
- 3: Der Blick von der Terrasse der „Mayday“-Bar in Richtung Hangar-8
- 4: Diese Lockheed P-38 „Lightning“ Baujahr 1944, ist das einzige flugfähige Exemplar in Europa und das besterhaltene weltweit

Bar-Food-Gerichten für zwischendurch und Grillspezialitäten in der bei gutem Wetter geöffneten Outdoor Lounge wird ganz-tätig für das Wohl der Gäste gesorgt. Darüber hinaus bietet das Ikarus-Team mit dem „Hangar-7 Take-away“ aber auch eine Auswahl kulinarischer Köstlichkeiten zum Selberkochen für Zuhause an.

Wegen der multifunktionalen Nutzung als „Event-Hangar“ sind fast alle Exponate ständig in Bewegung, müssen zwischen Bühnen, Sitzgruppen oder Ausstellungswänden neu arrangiert oder zwischen den Hangars geparkt werden.

Die Douglas DC-6B, die North American B-25J „Mitchell“, die Lockheed P-38 „Lightning“, die North American T-28B

„Trojan“ und die Chance Vought F4U-4 „Corsair“ sowie vier Fairchild Dornier „Alpha Jet“ – die ersten demilitarisierten und zivil zugelassenen Jets überhaupt – gehören zu den Top Klassikern bei den Flächenflugzeugen der Sammlung. Aber auch die Helikopter können mit der Bristol Sycamore 171, der Bell 47 G-3B-1 „Soloy“, dem ehemaligen Kampfhubschrauber „Cobra“ TAH-1F, zwei MBB BO105 – den beiden einzigen für Kunstflug zugelassen Helikoptern in Europa – außergewöhnliche Exemplare vorweisen.

Den Besucher erwartet also immer ein anderes Ausstellungsangebot, denn die gesamte Flotte der „Flying Bulls“, von der jedes Exemplar über seine eigene, z.T. abenteuerliche Ge-



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

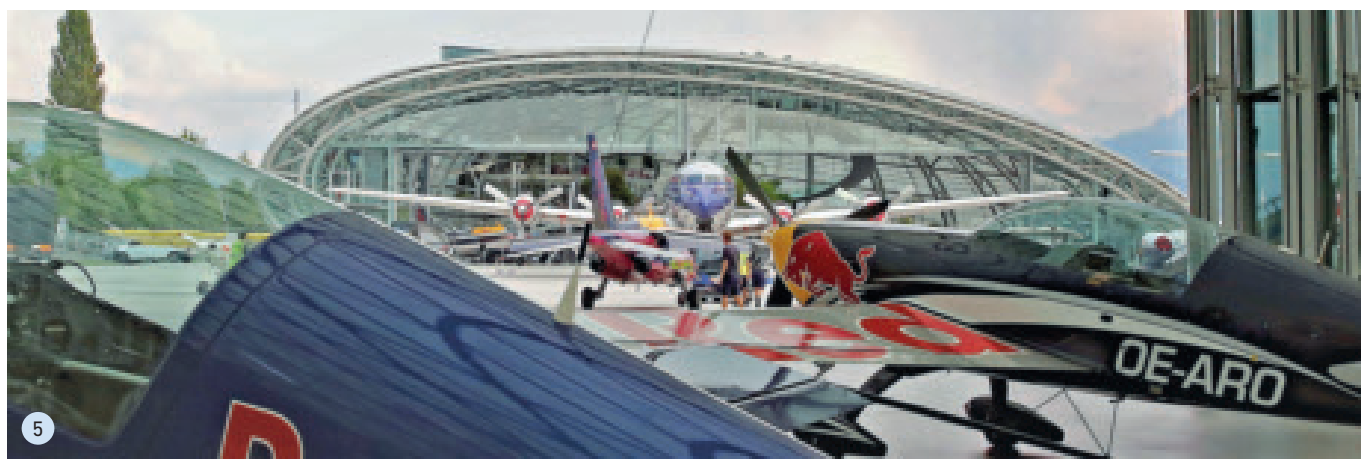
Standorte in Saarbrücken (EDDR) und Trier-Föhren (EDRT), Eggenfelden (EDME),

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-südwest.de • info@cao-suedwest.de



5: Zwischen den Hangars ist immer Betrieb. Das Portal der charakteristischen Ostseite wurde mit einer Breite von 40 m und einer Klappscheibe für das Seitenleitwerk an die Ausmaße der Douglas DC-6B angepasst.

6: Diese Bristol Sycamore 171, Baujahr 1959, mit Rotorblättern aus Holz, ist das ist das letzte noch flugfähige Exemplar

7: Intensive Maintenance an der F4U-4 „Corsair“. Der 18 Zylinder-Doppelsternmotor leistet 2100 PS.

schichte verfügt, passt schon längst nicht mehr in den Hangar-7. Ein Teil ist regelmäßig im Einsatz bei Flugveranstaltungen oder befindet sich im gegenüberliegenden „Hangar-8“, der 2002 eigens als Werft für die Restaurierung und Instandhaltung der Flugzeuge der „Flying Bulls“ gebaut wurde. „Quadratisch, praktisch, nützlich“ war auch hier nicht angesagt: Als freitragende Stahlrohrkonstruktion mit ca. 1650 Spezialglasscheiben ergänzt der Hangar-8 mit dem gegenüberliegenden Schwesterhangar das architektonische Gesamtkonzept. Die Arbeitsbedingungen und die technische Ausstattung der ca. 26.700 m³ großen Werft sind nicht nur wegen der Fußbodenheizung weit über den international gängigen Standards angesiedelt. Das ist auch notwendig, denn die Wartung der historischen Flugzeuge ist sehr intensiv und unterscheidet sich vollkommen von der sonst üblichen Maintenance. Um ihre vollständige Funktionsfähigkeit zu garantieren, werden alle Systeme beinahe ständig überholt – eine Restaurierung kann durchaus mehrere Jahre dauern! Dabei werden Spezialisten aus der ganzen Welt tätig, die sich mit dem nötigen Know-how noch auf die Anatomie dieser seltenen Vögel verstehen. Es stimmt also doch: Der „Spirit“, hier nicht aus der sprichwörtlichen Flasche, sondern aus der markentypischen blausilbernen Dose, verleiht zumindest diesen sonst schon längst ausgestorbenen Aviatik-Dinos wieder neue Flügel.

Text und Fotos: Ludwig und Florian Feuchtnner

Hangar-7 befindet sich am:

Salzburg Airport
Wilhelm-Spazier-Straße 7A
5020 Salzburg Österreich
Tel.: +43 662 2197 -0
E-Mail: office@hangar-7.com

Öffnungszeiten – nach Ende der Pandemiebeschränkungen – täglich von 9 bis 22 Uhr auch an Sonn- und Feiertagen. Der Eintritt ist frei. Einschränkungen der Öffnungszeiten sind bei Veranstaltungen möglich, deshalb vor der Anreise die News auf der Website beachten,

Hangar-8 kann nicht besichtigt werden. Webcams unter www.flyingbulls.at/de/webcam geben allerdings einen guten Einblick auf die Flugzeuge und Arbeiten dort.

Die hervorragend gemachte Website <https://www.hangar-7.com/de/> gibt alle notwendigen Informationen und Einblicke. Besonders sehenswert dort auch der Menüpunkt „Flying Bulls“ mit Fotos und Videos ihrer Shows aus aller Welt.





DIE ZUKUNFT IM SEGELFLUG – WEGLIDE

1

1: ASW-27 im Streckenflug über Norddeutschland; Foto: Tobias Barth

Seit Anfang des Jahres gibt es mit WeGlide ein neues Online-Portal für den Segelflug. Die Idee einer solchen Plattform ist nicht neu – der OLC und Skylines haben mit ihrer Arbeit das Teilen und Vergleichen von Flügen überhaupt erst möglich gemacht.

Mit modernsten Technologien wird nun eine interaktive und soziale Plattform geschaffen, die Pilot*innen ungeahnte Möglichkeiten bietet und den Segelflugsport in die Zukunft begleiten wird.

Die Auswertung und Planung von Flügen, der Vergleich mit anderen und das Teilen der eigenen Erfahrungen – all dies soll nur wenige Klicks benötigen und allen offen stehen. Bewährte Features wie die numerische Auswertung und Abbildung verschiedener Ranglisten werden gepaart mit Neuerungen, die erst durch Technologiesprünge in den letzten Jahren möglich wurden. Hierzu zählen interaktive Kartenansichten und effiziente Auswertungs-Algorithmen.

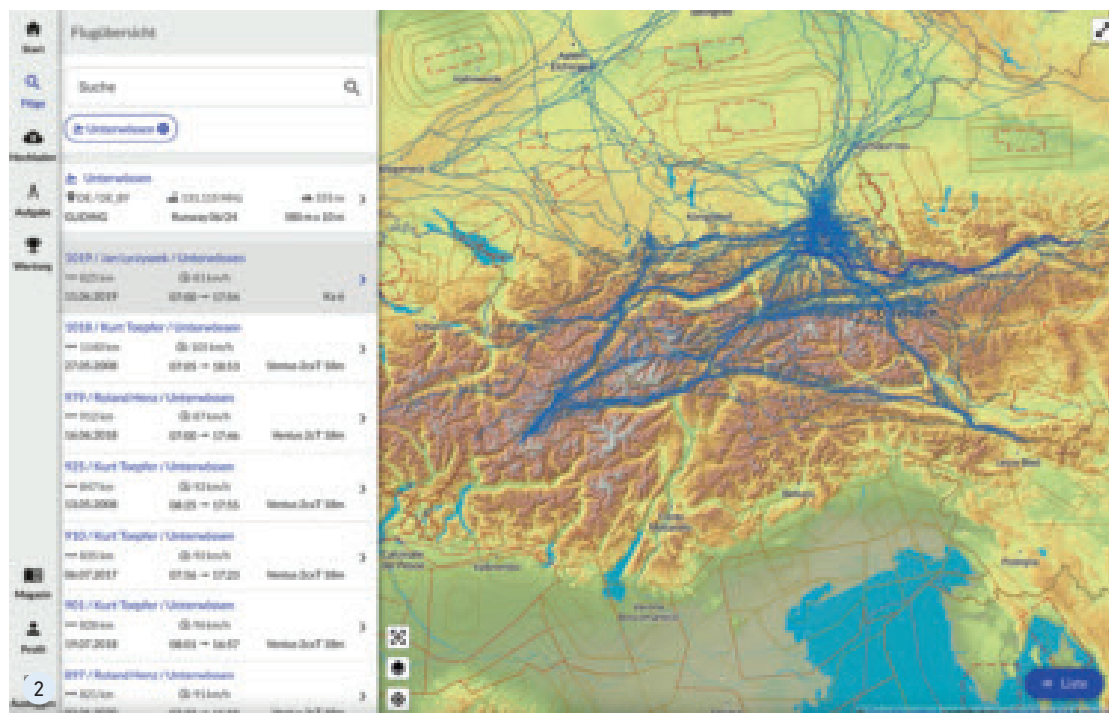
Die DMSt wird ab 2021 von WeGlide ausgerichtet. Diese Chance nutzt der DAeC, um einige Neuerungen einzuführen. Großen Mehrwert für Pilot*innen verspricht dabei die Online-Deklaration. Diese ergänzt die Möglichkeit, Aufgaben weiterhin im Logger zu deklarieren. Pilot*innen können Aufgaben selber planen, bestehende Aufgaben hochladen oder Aufgaben anderer Pilot*innen auswählen. Mit einem Klick werden diese vor

Flugbeginn deklariert. Dies lässt sich auch kurz vor dem Start mit dem Handy erledigen.

Viel debattiert wurde darüber, was „flächiges Fliegen“ bedeute. Am Ende wurde sich darauf verständigt, auch Ziel-Rückkehr-Flüge zur Wertung hinzuzufügen und diese mit einem Bonus zu versehen. Wer sich also weit von seinem Flugplatz entfernt und unterschiedlichste Wetterräume durchquert, hat in Zukunft die Chance, sich vorne in den Ranglisten wiederzufinden. Der bisherige Bonus für angemeldete Flüge von 30 % wird beibehalten. Für Dreieck und Viereck gibt es wie bisher einen zusätzlichen Bonus von 40 %, Ziel-Rückkehr-Flüge werden mit einem zusätzlichen Bonus von 30 % bewertet. Auch angemeldete Mehrfach-Umrundungen von Drei- und Vierecken sind wieder möglich und werden mit einem Bonus von 20 % zusätzlich zum Anmeldebonus bewertet.

Die DMSt 2021 wird erstmals neben der Streckenwertung auch eine Geschwindigkeitswertung beinhalten. Über einen Zeitraum von zwei Stunden werden die schnellsten drei Schenkel gewertet. Dabei ist es unerheblich, ob die Landung auf dem Startplatz erfolgt.

Mit der DMSt-Liga wird vom DAeC eine Wochenend-Wertung für Vereine geschaffen, die sich aus Strecke und Geschwindigkeit zusammensetzt. Ziel ist, die unterschiedlichen fliegerischen Schwerpunkte der Piloten in einem Verein in einer Wertung zusammenzuführen.



2: Karte und Flugliste lassen sich nach Verein, Region, Flugplatz, Pilot und vielem mehr filtern. Dabei lassen sich Filter beliebig kombinieren.

Diese Wochenend-Wertung für den Verein setzt sich zusammen aus den drei schnellsten Flügen der Geschwindigkeitswertung eines Verein und den drei punkthöchsten DMSt-Flügen des Vereins, deren Punkte mit 10 % zu den Geschwindigkeitspunkten aufaddiert werden. Dabei kann der Flug eines Piloten sowohl für die Geschwindigkeitswertung als auch für die Streckenwertung herangezogen werden.

In 2021 wird an 17 Wochenenden vom 01./02.05. bis zum 21./22.08. eine Vereinsrangliste (inkl. Deutscher Meisterschaft) erstellt.

Passend zum Deklarieren bietet WeGlide zudem einen eigenen Aufgaben-Planer. Dafür werden auch Wettervorhersagen von externen Providern wie zum Beispiel SkySight eingebunden.

Dabei ist es den Entwicklern ein Anliegen, Nutzer*innen keinesfalls auf den eigenen Planer einzuschränken. Vielmehr kann jeder externer Aufgabenplaner die passende Schnittschnelle implementieren und so Aufgaben deklarieren. Aktuell bietet SeeYou dies bereits an.

Nach der Landung haben Pilot*innen viel im Kopf. Das Flug-

zeug will geputzt und eventuell abgerüstet werden, der Magen knurrt und man möchte anderen vom Flug berichten. Unpraktisch, wenn dann gerade der passende Adapter fehlt, um den Flug aus dem Logger auszulesen und hochzuladen. Zumindest für Kund*innen von SeeYou und LXNav gibt es gute Neuigkeiten: Der „Hier klicken für deine Punktzahl“-Knopf kommt. Diese Lösung ist für alle Gerätehersteller offen und WeGlide freut sich, diese Schnittstelle in Zukunft weiter auszubauen. Dabei haben Nutzer*innen die volle Kontrolle, welche Dienste mit WeGlide verknüpft werden und welche Datenzugriffe diese erhalten.

Jeder Flug erzählt eine Geschichte und ist zuallererst ein besonderes Erlebnis, das nur sehr wenigen Menschen vergönnt ist. Oft sind die Eindrücke schwer in Worte zu fassen. WeGlide ermöglicht Pilot*innen deswegen, Bilder, Videos und Texte zur interaktiven Flugspur hinzuzufügen und mit anderen zu teilen.

Ziel ist es, den „Sport Segelfliegen“ auch Außenstehenden leichter zugänglich zu machen. Zudem sind so nicht nur große Streckenflüge spannend anzusehen, sondern das Er-



www.anschau.de

ANSCHAU TECHNIK GMBH

Seit über 50 Jahren der Spezialist im Anhängerbau

- Anhängerbau
- Anhänger-Service + Renovierung

- Anhänger Reparatur + Instandhaltung
- Bau von Sonderanhängern

Neue Form



Wartung, Reparatur & Prüfleistungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen

Wartung

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

- Cockpitgestaltung
- Oberflächenpflege

Prüfleistungen

- Lufttüchtigkeitsprüfung
- Instandhaltungsprüfung
- Avionik



Ein frohes und GESUNDES neues Jahr 2021!

Es ist schon lange keine Überraschung mehr, dass zu diesem Jahresübergang vor allem ein gesundes neues Jahr gewünscht wurde. Dass wir mit dem Jahreswechsel in das Jahr 2021 auf ein besseres Jahr hoffen und das vorangegangene vergessen möchten, ist keine Verwunderung. Neben dem Alltag mussten wir im letzten Jahr auch in unserer gemeinsamen Leidenschaft, dem Fliegen, viel zurückstecken. Das hat nicht zuletzt auch die Jugend hart getroffen. Während wir die Planung für unser Jugendvergleichsfliegen und AIRLEBNIS im Jahr 2019 noch ganz gewöhnlich angestoßen haben, wurden wir 2020 von einer anderen Realität eingeholt. Nach vielen, langen Video-Konferenzen der Landesjugendleitung, in welchen geplant und gleichzeitig gehofft wurde, dass und in welchem Umfang wir unsere Veranstaltungen für die jungen Pilotinnen und Piloten in NRW trotz der aktuellen Situation sicher durchführen können, lautete die Schlussfolgerung meist leider „absagen“.

Allein unser SG38-Fliegen auf der Wasserkuppe konnte unter den an die Auflagen angepassten Voraussetzungen mit ca. 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern erfolgreich stattfinden. Das Juniwochenende kam bei den Teilnehmern trotz aller Einschränkungen sehr gut an, bereitete ihnen nach eigenen Aussagen viel Freude und half dabei, ein wenig Abwechslung in die Gesamtsituation zu bringen – was uns als Landesjugendleitung in diesem Jahr sehr wichtig war.

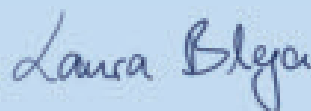
Das letzte Jahr hat uns alle unter anderem zwei wichtige Dinge gelehrt: zu schätzen, wen man um sich hat, und kreativ zu werden, wenn man sich diese Beziehungen so weit wie möglich bewahren möchte. So haben sich die jungen Luftsportler aus NRW verschiedenste Alternativen zum gemütlichen Beisammensitzen nach dem Flugbetrieb oder den Aktivitäten in der Wintersaison überlegt. Überall war von Plattformen wie Discord, virtuellen Multiplayer-Spielen wie z. B. Among Us oder Skribbl.io und gemeinsamen Abenden via Videokonferenz die Rede. All diese Kommunikationswege erleichterten uns die Zeit der Kontaktverbote und machten es der Jugend – oftmals zur Verwunderung vieler anderer Vereinsmitglieder – trotz der Distanz gut möglich, in Verbindung zu bleiben. Und trotzdem sind und sollten sie noch immer nur Alternativen bleiben.

Auch in dieser Luftsportausgabe findet ihr einige Beiträge dazu, wie mithilfe digitaler Alternativen über den Winter hinweg trotz Lockdown Lehrgänge und wichtige Veranstaltungen umgesetzt werden konnten. Von der Segelflug-Trainerfortbildung und der Jahrestagung der UL-Chef-Fluglehrer bis hin zum Jugendleiterlehrgang der LSJ. Der Vorstand der FAG Aachen berichtet darüber, wie sie ihre Mitgliederversammlung digitalisiert haben. Zu den Fragen, ob und in welcher Form ein Verein seine Mitgliederversammlung in 2021 durchführen kann und was es bei einer virtuellen Versammlung zu beachten gibt, berichtet Patrick Kreimer, Justiziar des Verbandes, in seinem Beitrag „Mitgliederversammlungen und Abstimmungen in Zeiten der Pandemie“. Zudem findet Ihr in dieser Ausgabe auch die Ausschreibung zum Webinar „Rechtsichere Planung und Durchführung von Mitgliederversammlungen in 2021“, welches der AEROCLUB | NRW seinen Mitgliedsvereinen am 1. März anbietet.



Besonders hervorheben möchte ich auch den Beitrag zur Beantragung von Fördermitteln für Kinder- und Jugendfreizeitveranstaltungen. Denn trotz der augenblicklichen Situation der Pandemie und den einhergehenden Einschränkungen sind wir noch immer guter Hoffnung, dass zum Sommer hin Jugendveranstaltungen stattfinden können, welche wir gerne finanziell unterstützen möchten.

Ich wünsche uns allen erneut ein frohes, gesundes neues Jahr und hoffe, dass es allmählich wieder ein wenig Normalität in unseren Alltag bringen wird, sodass wir uns alle schon bald wieder ohne digitale Hilfe begegnen und unserer Leidenschaft gemeinsam nachgehen können!



Laura Blega
Landesjugendleiterin NRW

TERMINE 2021

Datum	Veranstaltung	Ort/Zeit
VERBAND	Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, redaktion@aeroclub-nrw.de	
23.2.2021	Lean Coffee der Vereinspressesprecher	online, 19-20 Uhr
1.3.2021	Webinar Mitgliederversammlung 2021 rechtsicher planen und durchführen (siehe Ausschreibung Seite 3)	online, 18-19:30 Uhr
30.3.2021	Lean Coffee der Vereinspressesprecher	online, 19-20 Uhr
GENDER	www.aeroclub-nrw.de/frauen-im-luftsport	
	Workshop-Reihe Frauen führen mit Erfolg (siehe Ausschreibung Seite 3)	
27.2.2021	Moderieren und präsentieren von Besprechungen	online
2.10.2021	Thema wird noch bekannt gegeben	Aachen
19.-20.11.2021	Resilienz - Stressige Zeiten als Frau managen	Aachen
LUFTSPORTJUGEND	www.lsj.de Ansprechpartnerin: Nina Int-Veen, int-veen@aeroclub-nrw.de	
20.3.2021	Luftsportjugendtag NRW	online
1.-6.6.2021	Jugendcamp im Rahmen der Ruhr Games	Hachen
11.-13.6.2021	SG38-Fliegen	Wasserkuppe
18.-20.6.2021	AIRLEBNIS NRW	Flugplatz Meschede
3.-5.9.2021	Jugendvergleichsfliegen	Flugplatz Borkenberge
27.-28.11.2021	Wintertreffen 2021	Duisburg
LUFTSPORTMAGAZIN NRW	Ansprechpartnerin: Daniela Blobel, redaktion@aeroclub-nrw.de	
15.4.2021	Redaktionsschluss für die Juni-Ausgabe 2021	
15.8.2021	Redaktionsschluss für die Oktober-Ausgabe 2021	
TECHNISCHE LEHRGÄNGE	Ansprechpartnerin: Pamela Surmiak, surmiak@aeroclub-nrw.de	
Die für das Frühjahr 2021 geplanten Lehrgänge wurden Corona-bedingt auf den Herbst 2021 verschoben. Die neuen Termine werden ab Mitte des Jahres bekannt gegeben.		

INHALT

VERBAND

EDITORIAL	1
INHALT	2
TERMINE	2
LEAN COFFEE	4
AUSGEZEICHNET	5
NACHRUF	12
SOFTWAREWECHSEL	25
RECHT: MV UND ABSTIMMUNGEN	
IN ZEITEN DER PANDEMIE	26
NRW AKTIV	29
EURE ANSPRECHPARTNER	32
IMPRESSUM NRW	32

JUGEND

ONLINE-JL-LG	16
WINTERTREFFEN@HOME	17

NRW BEWEGT

INFOS ZU FÖRDERMITTELN	17
KIBAZ	18

TECHNIK

NEUIGKEITEN UND HILFESTELLUNGEN	13
CAO	13
UMSCHREIBUNG L-LIZENZ	14

SEGELFLUG

TRAINER-FB IM DIGITALEN GEWAND	6
AKTUELLES VOM FÖRDERVEREIN	7

LUFTSPORTSCHULE

C. KOPSIEKER IM INTERVIEW	19
SOLL ICH ODER SOLL ICH NICHT?	20

AUSBILDUNG, MOTORFLUG, UL

JAHRESTAGUNG UL-CHEFFLUGLEHRER	8
SCHLÜSSEL ZU MEHR FLUGSICHERHEIT	9

MODELLFLUG

NEUER FÖRDERTOPF TEILNAHME DM	12
-------------------------------	----

GENDER

FRAUENPOWER AKAFLIEG KÖLN	21
FRAUEN FÜHREN MIT ERFOLG	22

AUS DEN VEREINEN

FAG AACHEN: DIGITALISIERUNG DER MV	27
------------------------------------	----

LUFTSPORTPIONIERS NRW

AUFRUF	5
FRÄULEIN AGATHE	23

DIE WORKSHOPREIHE „FRAUEN FÜHREN MIT ERFOLG!“ GEHT IN DIE ZWEITE RUNDE

Für interessierte Luftsportlerinnen der Mitgliedsvereine des AEROCLUB | NRW e. V. gibt es auch 2021 wieder eine Reihe inspirierender Workshops zu frauenspezifischen Anliegen rund um die Themen Kommunikation und Führung. Entsprechend den Wünschen aus der ersten Runde 2020 wird es zwei ganztägige Termine am Samstag und einen eineinhalbtägigen Termin Freitag/Samstag geben:

Wir beginnen am Samstag, 27. Februar 2021, 10:00 bis 18:00 Uhr mit dem Thema „Moderieren & Präsentieren von Besprechungen, Vereins-, AG- oder Mitgliedersitzungen“. Die weiteren Termine sind Samstag, 2. Oktober 2021, ebenfalls von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr, sowie der Doppeltermin Freitag 19. November 2021, 15:00 bis 18:00 Uhr/ Samstag, 20. November, 10:00 bis 18:00 Uhr.

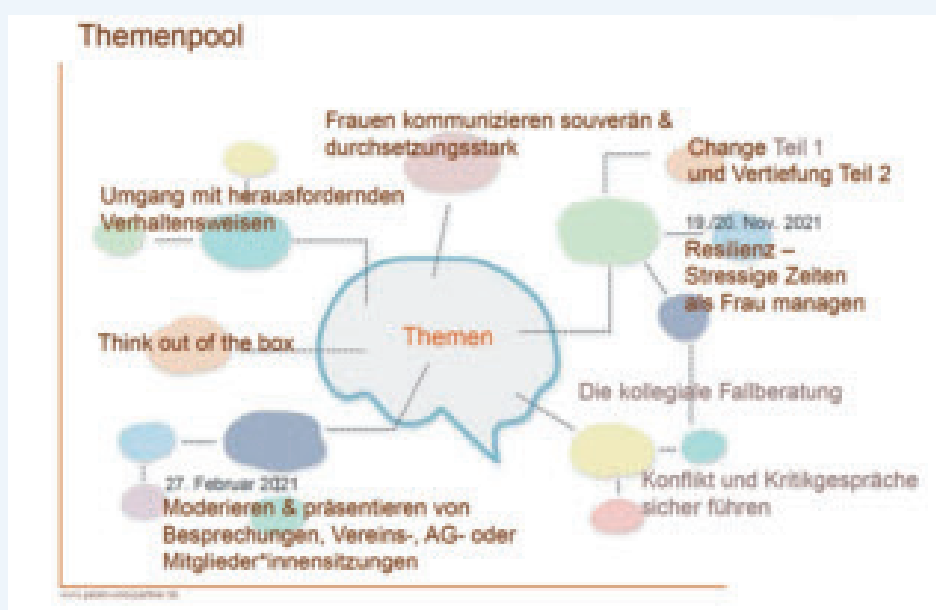
Alle Workshops finden in einer kreativen, motivierenden und vertrauensvollen Atmosphäre statt. Der erste aufgrund der aktuellen Lage online, die späteren nach Möglichkeit wieder bei INFORM in Aachen.

Pro Präsenzworkshop wird eine Unkostenbeteiligung von 20 Euro erhoben (Studentinnen 15 Euro), online-Termine sind kos-

tenfrei. Ausführliche Informationen und Anmeldung unter <https://www.aeroclub-nrw.de/2020/12/02/luftsportlerinnen-workshops-2021/> oder gender@aeroclub-nrw.de

Wie die Teilnehmerinnen die bisherigen Workshops erlebt haben, könnt Ihr in dieser Ausgabe auf S. 22 bzw. im LuftSport Magazin vom Oktober/November 2020 auf Seite 32-33 nachlesen.

Text: Sybille Krummacher, Vorsitzende des Genderausschusses



Webinar

MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2021: RECHTSSICHERE PLANUNG UND DURCHFÜHRUNG

Für die Vorstände seiner Mitgliedsvereine bietet der AERO-CLUB NRW e. V. das Seminar kostenfrei an. Stefan Wagner, Jurist und Dozent der DOSB-Führungsakademie, führt durch die Inhalte.

Anmeldung unter: www.aeroclub-nrw.de

1. MÄRZ 2021

18:00 – 19:30 UHR

Inhalte

- Wie und auf welcher Grundlage können Mitgliederversammlungen 2021 überhaupt stattfinden?
- Ist es möglich, ein weiteres Jahr auf die Durchführung zu verzichten?
- Anwendung der Regelungen in der Vereinssatzung zur Durchführung einer Mitgliederversammlung
- Verhalten bei dringenden Entscheidungen, z. B. Neuwahlen, Satzungsänderungen oder Investitionsentscheidungen

Nutzen

- Überblick erhalten über das Zusammenspiel der Regelungen der eigenen Vereinssatzung und gesetzlicher Sonderregelungen
- Notwendigen Handlungsbedarf für den eigenen Verein erkennen, insbesondere für die Planung einer Mitgliederversammlung 2021

LEAN COFFEE

Agiles PR-Meeting für Vereinspressereferenten

Jeden letzten Dienstag im Monat veranstaltet der AEROCLUB NRW für eine Stunde ein virtuelles Meeting namens „Lean Coffee“ für die Pressereferenten der Mitgliedsvereine.

Mit der Auftaktveranstaltung im Januar ist das neue Kommunikationsformat mit 13 Teilnehmenden erfolgreich gestartet. Eine Stunde lang tauschten sich die Anwesenden aus über vier Themen. Der Reihe nach sprachen sie jeweils für acht bis zehn Minuten über

- Rechtsicherheit bei Online-Mitgliederversammlungen und Wahlen im Lockdown
- Ob und wie Winterarbeit in Lockdown-Zeiten möglich ist
- Was gute Pressearbeit für einen Verein auszeichnet
- Zuschussgelder seitens der Städte/Gemeinden für ausgefallene Veranstaltungen in 2020

Wer nun sagt, all diese Themen seien zu umfangreich, um sie in nur einer Stunde abwickeln zu können, der hat recht. Ein Lean Coffee erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit oder abschließende Klärung. Vielmehr ist das Ziel, ein Thema für eine kurze, intensive Zeit gemeinschaftlich in den Fokus zu nehmen, um es mit Wissen und Erfahrungswerten der anwesenden Personen anzureichern. Bestenfalls nimmt am Ende der Austauschrunde jeder etwas mit, beispielsweise eine Erkenntnis, ein Fazit, eine Antwort oder eine Aufgabe, mit der er seine Arbeit fortsetzen kann. Ergebnisse unseres Lean Coffee im Januar: ein langjährig wirkender Pressesprecher konnte einem neuen Vereinspressereferenten einen Tipp geben, ein anderer Teilnehmer hörte bei dem Thema Zuschussgelder von einer neuen Vorgehensweise. Informationen über das Thema „rechtssichere Mitgliederversammlung“ wurden durch die Pressesprecher als Bedarf angemeldet. Daraufhin hat der AEROCLUB NRW einen Termin für ein Webinar zum Thema festgelegt: 1. März 2021. Eine Anmeldung ist noch möglich (siehe Ausschreibung S. 3)

Seit 2014 findet im Frühjahr und Herbst je ein PR-Treffen für die Vereinspressesprecher statt. Das virtuelle Meeting Lean Coffee wird für das Jahr 2021 als zusätzliches Format angeboten. Ziel ist es, den Pressereferenten eine Plattform zu bieten, die es ermöglicht, das ganze Jahr über vernetzt zu bleiben und sich auszutauschen über Aktuelles in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Ob sich Lean Coffee als Kommunikationsplattform auch über die Pandemiezeit hinaus bewährt, wird sich zeigen.

Teilnahmebedingung

Teilnehmen kann jeder Vereinspressereferent und jeder, der an der Öffentlichkeitsarbeit des Luftsports in NRW beteiligt ist oder mitwirken will. Eine Anmeldung vorab ist nicht erforderlich. Wer da ist, ist da.



Terminübersicht 2021

Die Zugangsdaten werden jeweils einen Monat vor dem nächsten Termin unter www.aeroclub-nrw.de online gestellt.

- | | |
|---------------|-----------------|
| - 23. Februar | - 31. August |
| - 30. März | - 28. September |
| - 27. April | - 26. Oktober |
| - 25. Mai | - 30. November |
| - 29. Juni | - 28. Dezember |
| - 27. Juli | |

Kontakt:

Daniela Blobel, Tel 0203 77844-52,
E-Mail: blobel@aeroclub-nrw.de

Was ist „Lean Coffee“?

- agendaloses Meeting-Format
- Tagesordnung wird durch die Teilnehmer gemeinsam festgelegt

Lean Coffee ist eine agile Methode für Wissens- und Erfahrungsaustausch. Ein Treffen, bei dem es keine vorab festgelegte Agenda gibt, bei dem wir jedoch trotzdem strukturiert und effizient vorgehen. Zum Zeitpunkt der Einladung sind lediglich Ort, Zeit und Dauer (Timebox) bekannt. Jeder, der teilnimmt, bringt das Thema mit, das er für wichtig erachtet. Zu Beginn sammeln und priorisieren wir gemeinsam die Themen. Dann arbeiten wir sie in kleinen Timeboxen (ca. 10 Minuten) ab. Bestenfalls können im gesamten Zeitfenster alle Themen behandelt werden. Themen, die nicht zum Zuge kommen, werden nicht dokumentiert. Sie können von den Teilnehmern jedoch bei den nachfolgenden Lean Coffees wieder vorgeschlagen werden. Entwickelt wurde diese Herangehensweise von Jim Benson und Jeremy Lightsmith im Jahr 2009. Ihr Ziel war es, eine schlanke, einfache Herangehensweise zu entwickeln, um den kollegialen Wissensaustausch zu fördern.

- „Lean“, weil es den Lean Thinking-Prinzipien verpflichtet ist (u. a. Verschwendung vermeiden, Lernen verstärken, Eigenverantwortung fördern, das Ganze sehen ...)
- „Coffee“, weil eine lockere, informelle Atmosphäre wie in einem Coffee-Shop erreicht werden soll. „Bring Deinen eigenen Kaffee mit!“



LUFTSPORTPIONIERE NRW

Neue Veröffentlichungsreihe

Mit dem Beitrag über Agathe Gerdes auf den NRW-Seiten 23-25 in diesem Magazin starten wir eine neue Serie, die wir „Luftsportpioniere NRW“ nennen. Unser Ziel ist es, in jeder Ausgabe einer Pionierin/einem Pionier des Luftsports in NRW einen gebührenden Platz im Luft-Sportmagazin zu schaffen. Wir rufen dazu alle Vereine auf, sich an uns zu wenden. Reicht uns Eure Beiträge ein. Meldet euch auch bei uns, wenn ihr eine Idee für einen Artikel habt. Wir freuen uns auf eure Nachricht. Charly Lerch, lerch@aeroclub-nrw.de Daniela Blobel, blobel@aeroclub-nrw.de, Tel. 0203 77844-52

VOTESUP

VotesUp ist ein Online-Abstimmungstool für virtuelle Mitgliederversammlungen, das kostenfrei genutzt werden kann.

VotesUp ist ein ehrenamtliches Projekt. Die Sportjugend NRW und der Landessportbund NRW haben mit dem VotesUp-Team eine Nutzungsvereinbarung für ihre Mitgliedsverbände und -vereine geschlossen.

Vorteile des Tools:

- VotesUp bietet die Möglichkeit der Nutzung von bis zu 300 Usern gleichzeitig.
- Die Aufteilung der Anzahl von Veranstaltungen ist beliebig.
- Das Standardlimit pro Veranstaltung wird im Rahmen dieser Vereinbarung automatisch auf 150 Teilnehmende erhöht.
- Nutzungsspitzen von bis zu 600 Usern werden im Einzelfall abgedeckt.
- Eine Durchführung von Veranstaltungen von über 150 Usern muss eine Woche vorher angemeldet werden.

Zugang zur Webseite

<https://www.votesup.eu/create?nrw-sport>

Quelle: LSB NRW e. V.



VORSITZENDER DES VERBANDSGERICHTS AUSGEZEICHNET

Auf Vorschlag von Herrn Ministerpräsident Laschet hat Herr Bundespräsident Steinmeier den Vorsitzenden unseres Verbandsgerichts, Dr. Ralf Flügge, mit dem Verdienstkreuz am Bande geehrt. Gewürdigt wird damit seine über 60-jährige Tätigkeit für den Sport.



Dr. Ralf Flügge, seit 2018 Vorsitzender Verbandsgericht des AEROCUB | NRW e. V.

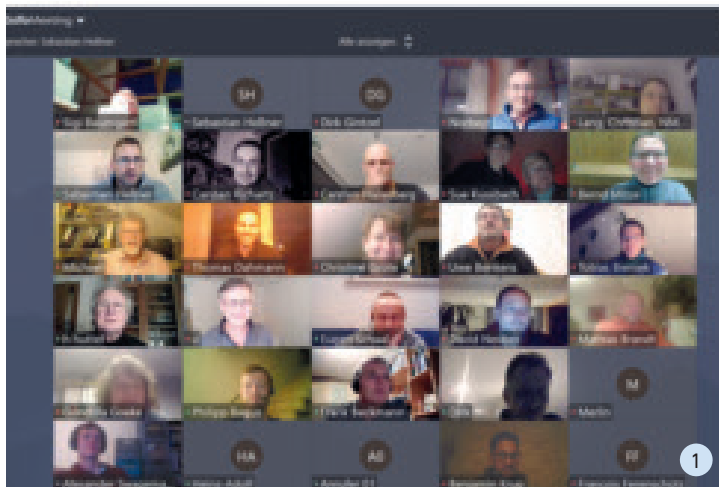
Schon früh hat er sich für den Flugsport in all seinen Facetten interessiert. Als Gründungsmitglied des erfolgreichen Fallschirmclub

Remscheid ist er noch immer mit Engagement als Justiziar des FSC bei der Sache. „Sport macht nicht nur persönlich Freude, sondern ist auch durch seine soziale Funktion ein wichtiger Bestandteil unserer Gesellschaft“, betont er.

Über den Flugsport hinaus hat er sich zwölf Jahre als Mitglied des Kontrollausschusses des Deutschen Fußballbundes und als Mitglied des Beirates des Westdeutschen Fußballverbandes für den Fußball engagiert und ist noch heute tätig als Stellvertretender Vorsitzender des Sportbundes Remscheid, sachkundiger Bürger im Rat der Stadt im Sportausschuss, Vorsitzender des Lennepers Schützenvereins 1805, Präsidiumsmitglied des Bergischen Schützenbundes und in weiteren Organisationen, wie zum Beispiel dem Deutschen Bundesverband Tanz.

Immer wieder stellt Dr. Ralf Flügge seine besonderen Kenntnisse im Sport- und Vereinsrecht dem Sport zur Verfügung, und ist noch immer in eigener Rechtsanwaltskanzlei. Ein im wahrsten Sinne des Wortes ein bewegtes Leben.

TRAINERFORTBILDUNG IM DIGITALEN GEWAND



1: Screenshot während der Online-Trainerfortbildung am 05.12.2020 (Quelle: Sebastian Heßner)



2: Trainingspyramide aus dem Trainingskonzept – Leistungssegelflug NRW (Quelle: Sebastian Heßner)

Am Samstag, 05.12.2020, hat im Zeitraum von 10–17 Uhr die NRW Trainerfortbildung stattgefunden. Traditionell trifft man sich an einem Flugplatz in NRW, lässt die abgelaufene Saison Revue passieren und plant die Trainingsmaßnahmen der kommenden Saison. Dank Corona war ein Vis-à-vis-Treffen nicht möglich, so dass man – wie in dieser Zeit Usus – in einem digitalen Meetingraum zusammenkam.

Nach anfänglicher Skepsis – wie soll man denn mit 30 Leuten in einer Telefonkonferenz Themen kontrovers diskutieren?!? – habe ich aufgehört mich über die Nachteile aufzuregen und festgestellt, dass eine Online-Konferenz auch Vorteile zu bieten hat. Zunächst entfällt schon mal die Anreise und das bietet die Chance externe Referenten zu akquirieren, die neue Aspekte und Blickwinkel in das Forum bringen.

Nach der Durchführung eines B-Trainer-Lehrgangs im Januar enthält die Trainerfortbildung auch Lerneinheiten zur Ausbildung der Traineranwärter. Ein Kernbestandteil ist die Trainingslehre, dieses Mal mit dem Schwerpunkt auf der Periodisierung des Trainingswesens.

Unter Periodisierung versteht man die systematische Planung und Durchführung des sportlichen Trainings mit dem Ziel, zum gewünschten Zeitpunkt die bestmögliche Leistung zu erbringen. Hierzu wird das Training sowohl langfristig (mehrjährige Trainingsplanung) als auch im Jahreszyklus und bis in die einzelne Trainingswoche zyklisch angelegt. Heruntergebrochen auf den Segelflug bedeutet das, dass man die Saison zunächst in ihre einzelnen Bestandteile (Saisonstart, Hochsaison, Saisonende und Wintersaison) unterteilt und diesen dann Trainingsthemen zuordnet (Theorie, Praxis, Wettbewerbsvorbereitung), was schlussendlich in einem Trainingsplan endet.

Das Trainingskonzept in NRW wurde in den letzten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und enthält sowohl theoretische als auch praktische Elemente (Bild 2). Während man sich im Winter auf die Theorie konzentriert, widmet man sich im Sommer den praktischen Trainingsmaßnahmen. Während das Grundlagentraining noch in den Vereinen stattfindet, sieht das

Trainingskonzept für die kommende Saison 2021 drei Veranstaltungen für das Nachwuchs-, Aufbau- und Leistungstraining vor.

Nachdem in den letzten Jahren kein LSJ Streckenfluglehrgang stattfand, hat sich Nina Int-Veen im Sommer 2020 dafür eingesetzt, diese Veranstaltung für das Nachwuchstraining wieder aufleben zu lassen. Die Veranstaltung bietet die Chance für interessierte Jungscheininhaber unter Anleitung von erfahrenen Trainern an den Streckensegelflug herangeführt zu werden. Damit lässt sich das Scheinloch überwinden, insbesondere, wenn eine solche Förderung innerhalb des Vereins nicht möglich ist. Aufgrund des starken Interesses der Trainer an dieser Maßnahme konnten sogar zwei Lehrgänge organisiert werden. Der erste Lehrgang findet vom 3.–10.7.2021 am Landesleistungszentrum Borkenberge unter der Leitung von Philipp Bagus statt. Der zweite Lehrgang findet vom 17.–24.7.2021 am Landesleistungszentrum Oerlinghausen unter der Leitung von Christian Lang statt. Für beide Maßnahmen erfolgt die Anmeldung in Kürze über die Internetseite der Luftsportjugend www.lsj.de.

Über Ostern findet dann traditionell das D-Kader-Alpenflugtraining in Puimoisson statt, welches in die Kategorie Aufbau-Training fällt. Bleibt zu hoffen, dass uns im Gegensatz zu 2020 die zukünftigen Coronamaßnahmen bis Ostern eine Durchführung dieser Trainingsmaßnahme in 2021 erlauben. Die vorbereitende Alpenflugeinweisung wird Anfang/Mitte Februar stattfinden.

Die dritte Säule, auf der unser Trainingskonzept beruht, ist das Leistungstraining in Leverkusen, welches zur Wettbewerbsvorbereitung dienen soll. Ihr Debut hat diese Veranstaltung in 2019 gehabt und ist (nach einer coronabedingten Unterbrechung 2020) auf dem Weg, eine etablierte Maßnahme zu werden. Auch im kommenden Jahr ist analog zur Auftaktveranstaltung in 2019 für diese Trainingsmaßnahme wieder das lange Wochenende über Fronleichnam Anfang Juni geplant. Bereits am 07.02.2021 soll es ein Vorbereitungstreffen geben.

Termine im Trainingswesen:

- 31.01.2021 – Workshop zum Leistungssegelflug
- Anfang/Mitte Februar – Alpenflugeinweisung
- 29.03. – 10.04.2021 – D-Kader-Training in Puimoisson
- 3.–6.6.2021 Wettbewerbstraining in Leverkusen
- 3.–10.7.2021 LSJ-Streckenfluglehrgang in Borkenberge
- 17.–24.7.2021 LSJ-Streckenfluglehrgang in Oerlinghausen

Nach der digitalen Mittagspause ging das Aus- und Fortbildungsprogramm in die zweite Runde. Zunächst wurde ein Konzept für weniger Unfälle im Segelflug diskutiert. Dieses Konzept wurde im Vorfeld von Sigi Baumgartl erarbeitet und an die Teilnehmer versendet, damit sich diese im intensiven Selbststudium damit beschäftigen konnten.

Einer der Kernansätze dieses Konzepts ist die Implementierung einer Plattform zur Erfassung und Aufarbeitung von Unfällen und Störungen, welche eine Ableitung von konkreten Maßnahmen zur zukünftigen Vermeidung dieser ermöglicht. Eine Häufigkeitsanalyse der Unfälle lässt den Schluss zu, dass der größte Hebel zur Reduktion der Unfallzahlen wie seit langem bekannt immer noch in der Start- und Landephase anzusetzen ist. So stellen Regeln und Checklisten ein Instrument dar, aber auch die Intensivierung der jährlichen Überprüfung von Piloten, ein Cockpitmanagement für Doppelsitzer und nicht zuletzt ein Safety Management in den Vereinen.

Im weiteren Verlauf war das folgende Programm davon geprägt, dass uns eine Reihe von externen Referenten abwechslungsreiche und interessante Themen vorgestellt haben.

So hat Habbo Brune als Vorsitzender des Bundesausschuss Unterer Luftraum das Thema Sicherheit beim Segelflug auf-

gegriffen und die Teilnehmer bezüglich der Diskrepanz zwischen Verkehrsfluffahrt und Privatfliegerei im gemeinsamen Luftraum sensibilisiert.

Christof Geißler als Vizepräsident der IGC hat die Tätigkeitsfelder der FAI vorgestellt und als aktiver Wettbewerbsflieger (zweifacher Deutscher Meister in der Doppelsitzerklasse) auch kritische Fragen zum Regelwerk auf Meisterschaften beantwortet.

Philipp Lettau hat als Fliegerarzt Untersuchungen zur Hypoxie vorgestellt, welche den Schluss zulassen, dass eine Sauerstoffnutzung bereits bei Flügen ab einer Höhe über 1.500 m sinnvoll ist, um die Leistungsfähigkeit über eine längere Flugdauer zu gewährleisten und auch nach dem Flug bzw. am nächsten Flugtag 100 % fit starten zu können.

Abgeschlossen wurde die Veranstaltung mit Erläuterungen von Ulrich Simon, ehemaliger Karlsruher Akaflieger und Konstrukteur bei Alexander Schleicher, zu Entwicklungsstand und Tendenzen im Segelflugzeugbau. Durch eine Abfrage der Teilnehmer, was sie besonders interessiert, konnte Simon seine Akzente im Vortrag entsprechend setzen und alle Fragen rund um den Schwerpunkt Möglichkeiten der Neuentwicklungen kompetent beantworten.

An dieser Stelle möchte ich allen Referenten und Teilnehmern für die produktive und konstruktive Teilnahme sowie die disziplinierte Diskussion danken. Statt des üblichen Gruppenfotos gibt es dieses Jahr nur den obligatorischen Screenshot der Videokonferenz (Bild 1).

Mögen alle unsere Vorstellungen in 2021 unfallfrei in Erfüllung gehen! Ich wünsche euch einen guten Start in die Saison 2021.

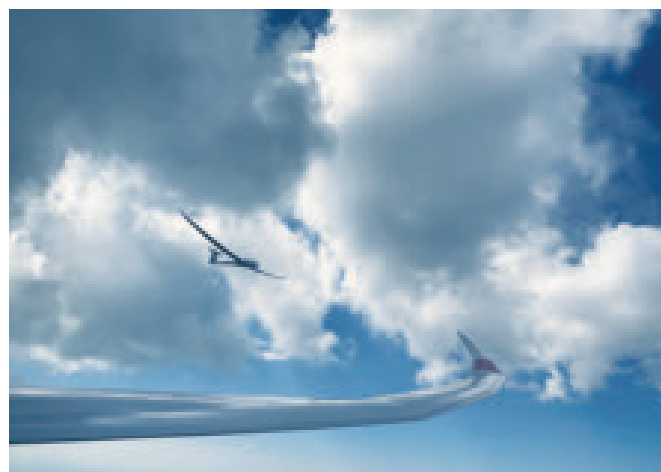
Sebastian Heßner (Landestrainer Segelflug NRW)

AKTUELLES AUS DEM FÖRDERVEREIN LEISTUNGSSEGELFLUG NRW E. V.

Vergabe 2021

Am 12.11.2020 hat die erste Sitzung des Vergabegremiums für unseren neuen Arcus stattgefunden. Thema war die Vergabe des Arcus für das erste Förderjahr 2021. Teilnehmer des Vergabegremiums sind neben dem Vorsitzenden des Gremiums (Max Mensing, Mentor des Fördervereins) der Landestrainer (Sebastian Heßner), ein delegiertes Mitglied der Seko (Sigi Baumgartl), der Ausbildungsleiter (Hermann Hante) und zwei aus der Mitgliederversammlung gewählte Mitglieder des Fördervereins (Josh Jarosch & Steffen Trapp). Die erste Vergabe war ein Erfolg und im Zeitraum zwischen 01.03. bis 30.09.2021 wurden 25 Wochen vergeben. Im Anschluss wurde noch drei weitere Wochen in den freien Zeiträumen beantragt und vergeben, sodass wir mit einer Auslastung von annähernd 100 % rechnen. Auch über den 30.09.2021 hinaus können Anträge für Wellenflugcamps oder gar einen Südafrikaurlaub gestellt werden. Dazu aber in der nächsten Ausgabe voraussichtlich mehr.

Der Arcus wird im Frühjahr und Herbst für ca. 17 Wochen in Südfrankreich für Gebirgsflugeinweisungen und Streckenflüge unterwegs sein. In der Mitte des Jahres werden von Vereinen in Deutschland interne Streckenfluglehrgänge stattfinden, und der Flieger wird bei dem internationalen Wettbewerb auf



der Hahnweide sowie bei der Deutschen Meisterschaft in Bayreuth an den Start gehen. Zum Stand am 06.01.2021 könnte der Arcus noch für zwei Wochen im Zeitraum vom 06.06. bis 19.06.2021 in Deutschland genutzt werden. Besonders interessant wären noch die letzten beiden Septemberwochen ab 19.09., wo der Flieger direkt in Südfrankreich übernommen werden könnte.

Trotz der sprunghaften Fördererweiterung durch den neuen Arcus ist und bleibt es uns weiterhin eine sehr große Herzensangelegenheit, talentierte Jugendliche zu unterstützen. Hierfür stehen, wie allgemein bekannt, zwei Discus 2b in einem wettbewerbsfähigen Zustand zur Verfügung. Leider können wir nicht immer alle Bewerbungen berücksichtigen. Aber die Flieger werden auch dieses Jahr wieder in den Nebensaisonzeiten an Jugendliche vergeben, die nicht in der primären Wettbewerbs-saison berücksichtigt werden konnten. Insgesamt werden 2021 sechs nationale und internationale Wettbewerbe mit den Fliegern geflogen, dazu zahlreiche Trainingsmaßnahmen im In- und Ausland.

Wir freuen uns sehr über das Interesse an unserem neuen Arcus und über die engagierten Aktivitäten unserer jungen Nachwuchspiloten auf den beiden Discus. Wir hoffen, dass die geplanten Maßnahmen unter den erschwerten Bedingungen durch die Corona-Pandemie hoffentlich alle stattfinden können. Des Weiteren wollen wir alle Vereine bzw. Euch ermutigen, zum gegebenen Zeitpunkt einen Antrag auf den Arcus für die nachfolgenden Jahre zu stellen und diese Chance zu nutzen. Wir wünschen allen einen guten und sicheren Start in die neue Flugsaison 2021 und bleibt gesund!

Euer Vorstand des Fördervereins

Text, Foto: Förderverein Leistungssegelflug NRW e. V.

AUSBILDUNG, MOTORFLUG, UL

JAHRESTAGUNG 2020 DER UL-CHEFFLUGLEHRER

Am 22. November 2020 kamen die Cheffluglehrer Ultraleicht des Landesverbandes NRW zu ihrer jährlichen Tagung zusammen, diesmal den Umständen entsprechend als ganztägige Online-Veranstaltung. Eingeladen werden grundsätzlich die Vertreter der DAeC-angehörigen Vereinsflugschulen, die sich der UL-Flugschule Reg.-Nr. 2095 des Landesverbandes als Dachorganisation angeschlossen haben.

Dieser jährliche Erfahrungsaustausch ist von besonderer Bedeutung, dient er doch der aktuellen Information, der Fort- und Weiterbildung der Fluglehrer und damit der Qualitätssicherung in der UL-Ausbildung. Eine ganz besondere Rolle spielt das Instrument der Standardisierung. Nicht die Gleichmacherei oder gar das Führen am Gängelband, sondern die Festlegung und gemeinsame Durchsetzung von Qualitätskriterien ist dabei maßgebend. Letztlich steht als oberstes Ziel die Erhöhung der Flugsicherheit.

Der Ausbildungsleiter NRW, Hermann-J. Hante, und der Vorsitzende der Sportfachgruppe Motorflug, Volker Engelmann, hatten ein umfangreiches Programm vorbereitet. Auf der Grundlage ausgewerteter BFU-Berichte wurden einige Aspekte der Sicherheitsstrategie vermittelt. Für die Praxisschulungen wurden in diesem Zusammenhang wichtige Themenfelder bzgl. erkannter Fehler im Rahmen von Stall-Übungen sowie bei Landungen erörtert. Neben den Berichten sind darüber hinaus die Erkenntnisse aus Prüfungen wichtige Indikatoren. Die Prüfer stellen vor allen Dingen immer wieder fest, dass grundlegende Verfahren, z. B. das Verhalten in der Platzrunde, offensichtlich recht unterschiedlich ausgebildet werden. Diesbezüglich konnten den anwesenden Fluglehrern nützliche Tipps für die Schulung mitgegeben werden.

Da die Ausbildung in 2020 durch Covid-19 erheblich beeinflusst wurde, durfte der diesbezügliche Erfahrungsaustausch nicht fehlen. Abgesehen davon, dass für einige Wochen im Frühjahr 2020 die praktische Flugausbildung nicht durchgeführt werden konnte, musste natürlich die Theorie-Ausbildung weiterhin sichergestellt werden. Es ist beeindruckend, wie schnell sich Schulen und einzelne Fluglehrer mit der Online-Schulung vertraut gemacht haben und gute Ergebnisse erzielen konnten.

Da das Ende der Pandemie nicht absehbar ist, wird man sich auch in naher Zukunft weiterhin auf den Fernunterricht stützen müssen. Bisherige Gegner dieser Ausbildungsvariante erfahren, dass die Ausbildung gut funktioniert und der Aufwand insgesamt geringer wird. Auch ohne Pandemie hätte man schon zuvor viel stärker auf das Instrument der Online-Schulung zurückgreifen können. Mittlerweile sind u. a. Behörden, Unternehmen und Vereine im Lernprozess und realisieren, dass mit überschaubarem technischem Aufwand Online-Veranstaltungen möglich sind.

Auch diese Jahrestagung der Cheffluglehrer erforderte in der Vergangenheit einen wesentlich höheren Ressourcenaufwand. Ein ausreichend großer Besprechungsraum mit entsprechender Vortragstechnik bis hin zur Pausenorganisation und der damit verbundenen Versorgung für das leibliche Wohl mussten vorbereitet werden. Die An- und Abreise erforderte für jeden einzelnen Teilnehmer bisweilen einige Stunden, ganz zu schweigen von Eventualitäten wie einem Stau oder gar einem Unfall. Die Tagungsteilnehmer zeigten sich positiv überrascht, dass selbst Ganztagesveranstaltungen so diszipliniert und inhaltlich erfolgreich sein können, und das Ganze auch noch ohne störende Nebengeräusche wie z.B. dem Klingeln der Mobiltelefone, Husten und Räuspern sowie Nebengespräche mit dem Tischnachbarn.

Der Fernunterricht, die Online-Besprechung, das Homeschooling haben große Zukunft. Diese Thematik wird im Rahmen unserer fliegerischen Ausbildung mit hoher Priorität auf der Agenda bleiben müssen. Technik, Verfahren, Organisation und Standards in Methodik und Didaktik bis hin zur Zertifizierung werden noch mehr in den Fokus zu rücken sein.

Die Tagungsteilnehmer waren sich aber bzgl. der positiven Entwicklung einig: Es ist den Aufwand wert. Nach einem fordernden Weiterbildungstag ist es nun an den Cheffluglehrern, in ihrer Funktion als Multiplikatoren zu Hause in den Vereinen die Erkenntnisse und Informationen in geeigneter Weise an die Fluglehrer weiter zu vermitteln.

Die Teilnehmer sagen Danke für eine mal wieder gelungene Veranstaltung.

Text: Harald Rattay, Fluglehrer und Ausbilder für Fluglehrer im AEROCLUB | NRW e. V.

INFORMATIONEN ZUR UL-AUSBILDUNG IM LANDESVBAND NRW

Die UL Ausbildung im Landesverband erfolgt auf Grundlage der Zulassung des Luftsportgerätebüros (LSGB) beim DAeC in Braunschweig. Das LSGB ist als Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) behördliche Aufsicht. Inhaber der Genehmigung Nr. 2095 ist für den Landesverband Hermann-Josef Hante, gleichzeitig Leiter der Approved Training Organisation (ATO mit der Nummer DE.ATO.NWDU.150), der somit der Ausbildungsleiter UL ist. Die Vereine bilden folglich in seinem Namen aus und zeichnen als Verein, gegenüber dem Landesverband, durch den Chef-Fluglehrer UL verantwortlich. Die Vereine sparen sich hierdurch einen Großteil an administrativer Arbeit und an Kosten.

Die Ausbildung wird auf Grundlage des Ausbildungshandbuchs des LSGB für Flugschüler („Fußgänger“), Umschüler (SPL, PPL, LAPL, HPL) und für Fluglehrer durchgeführt. Die Vorgaben für die Ausbildung werden einmal jährlich in der Chef-Fluglehrertagung standardisiert und ausgegeben oder bei Bedarf auch zwischendurch angepasst und abgeglichen.

Jeder Fluglehrer, Fluglehrerassistent und jedes Ausbildungsgerät müssen vor Aufnahme der Ausbildung gemeldet und genehmigt sein.

Das Ausbildungsniveau wird wo immer möglich aufgrund der engen Verzahnung mit dem Bereich Motorflug diesem

angeglichen. Wir fliegen gemeinsam im gleichen Luftraum mit ähnlichen oder teils fast gleichen Fluggeräten. Dem trägt die UL Schule 2095 durch hohe Standards Rechnung. Die Fluglehrerausbildung im Landesverband ist seit Jahren etabliert sowie standardisiert und genügt höchsten Ansprüchen.

Fluglehrerassistenten bilden zunächst unter Aufsicht und in Verantwortung des Chef-Fluglehrers in den Vereinen aus.

Durch unsere Vereinsstrukturen gelten auch die Hinweise, Empfehlungen und Vorgaben unseres Sicherheitsbeauftragten der ATO für die UL Ausbildung gleichermaßen, wenn zutreffend. Hierdurch haben wir im Landesverband eine besondere Sicherheitskultur auch im Bereich UL.

Unmittelbar nach der Pandemie wollen wir die Standardisierungen und die Qualität in der Ausbildung dadurch weiter verbessern, dass wir praktische Sicherheits- und Standardisierungstrainings für die Chef-Fluglehrer bzw. von denen beauftragte Fluglehrer durchführen – nach dem Prinzip: „Train the Trainers“. Insbesondere sollen hierdurch auch möglicherweise aufgetretene Unsicherheiten im Nachgang zur Pandemie ausgeglichen werden und ein hoher Trainingsstand gerade für Fluglehrer erhalten bzw. wiedererlangt werden.

Text: Volker Engelmann

Sicherheitsbeauftragter der ATO des AEROCLUB | NRW e.V.

DER SCHLÜSSEL ZU MEHR FLUGSICHERHEIT?

Wir alle sind abhängig von Schlüsseln. Für Auto, Flugzeug, Haustür, Werkstatt, Flugzeughalle ... „Nichts geht“ ohne Schlüssel.

Weil wir unsere Schlüssel so lieben (auch suchen bzw. verlegen), zieren wir sie gerne mit Anhängern. So findet man sie besser und individualisiert sie. Hundebesitzer hängen sich ein Foto oder sonstiges Abbild ihres treuen Begleiters an den Schlüsselbund, Motorradfahrer häufig die Motorradmarke, andere schmücken ihren Fahrzeugschlüssel mit einem Stern oder vier Ringen.

Viele Piloten jedoch haben einen REMOVE BEFORE FLIGHT-Anhänger als Zeichen ihrer Passion für die Luftfahrt. Kaum etwas symbolisiert, indirekt, charakteristischer die Fliegerei so sehr wie dieser kleine rote Streifen mit den drei Worten.

Nichts wurde früher übrigens häufiger als Souvenir „mitgenommen“ als dieser rote Lappen!

Wie wichtig jedoch ein solcher „roter Lappen“ für unsere Luftfahrt sein kann, soll der folgende Artikel darstellen.

Die Flugvorbereitung nach längerer Pause

Der Winter und der Lockdown vorbei, nichts wie zum Flugplatz und den Flieger startklar machen. Die ersten Sonnenstrahlen

seit langem erwärmen wieder den Boden unseres tollen Planeten Erde. Das Leben erwacht ... nicht nur in unseren Vereinen, an den Flugplätzen, den Kinderspielflächen und in den Gärten der Häuser – nein, auch die Natur erwacht aus dem Winterschlaf.

Überall raschelt es und die ersten Insekten tummeln sich im Sonnenschein. Frühlingsgefühle!

Kaum zu glauben, wie sehr wir uns darauf gefreut haben, die Wärme, die Sonne, die Gerüche – die Natur.

So geht es jedoch nicht nur uns Menschen, sondern eben auch den anderen Bewohnern unseres Planeten. Alles kriecht und fleucht und die Winterschläfer verlassen ihre Winterquartiere.

Jetzt gilt es für uns besondere Sorgfalt bei der Vorflugkontrolle walten zu lassen, um auszuschließen, dass sich ein anderer Erdbewohner ausgerechnet unser Flugzeug als Winterquartier gesucht hat.

Spuren von Nistmaterial sind genauso sichtbare Zeichen wie Mäusekot oder sonstige Fäkalien in Motorraum, Rumpfröhre, Tragflächen oder Cockpitbereich.

Aber da gibt es noch ganz andere, die wir so gar nicht wirklich auf unserer Liste der „Mitbewohner“ haben. Insekten suchen



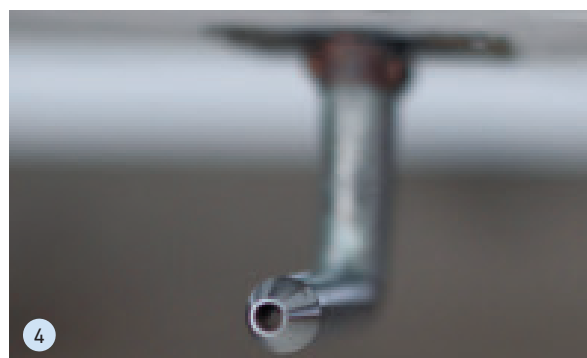
1



2



3



4

- 1: Zeichen unserer Passion: der Schlüsselanhänger
2: Sicher fliegen: Ergebnis von Schulung, Training, Einstellung und Technik

- 3: Nicht nur im Winter: Staurohr und Öffnung für den statischen Druck sichtbar verschlossen
4: Was soll da am Boden schon reinfliegen? Pitot-Rohr einer Robin DR 400

sich kleine Spalte, Löcher, Hohlräume und dunkle Plätze, um dort zu überwintern. Da bieten sich Zylinderrippen, Luftfilter, Heizungseinlässe und Öffnungen des Drucksystems genauso hervorragend an wie Ecken in Fahrwerksschächten und innerhalb von Tragflächen und Leitwerken.

Im Zeitalter erschwinglicher endoskopischer Kamerasysteme mit flexiblen „Schwanenhälsen“ kommt man so dem ein oder anderen Eindringling schnell und sicher auf die Spur.

Wo bleibt jetzt der Link zu den REMOVE BEFORE FLIGHT-Anhängern?

Der Verschluss von Öffnungen am Flugzeug

Die Anhänger sind deutlich sichtbares Zeichen dafür, dass hier etwas entfernt werden muss, bevor das Luftfahrzeug geflogen oder angelassen wird.

Staurohrabdeckungen, Lufteinlässe, Static-Ports etc. werden durch Verschlüsse gegen Eindringlinge gesichert.

Genauso muss es uns jedoch auffallen, wenn diese Abdeckungen beim Abstellen des Flugzeuges fehlen.

Was soll denn bitteschön da reinkommen?

Ich habe mich früher gefragt, warum ein Staurohr am Boden mit einem Schutz versehen werden muss.

Erst ein vor Jahren erschienener Bericht in der Zeitschrift „Flugsicherheit“¹ der Bundeswehr hat mir genau diese Frage mehr als eindringlich beantwortet:

„Bei einer Zwischenfluginspektion [nach Landung auf einem anderen Flugplatz] stellte ein Pilot Verunreinigungen im Be-

reich des rechten Static-Port fest. Daraufhin versuchten Techniker, mit einer Pinzette die zunächst nicht zu identifizierenden Fremdkörper zu entfernen. Einzelne Teile dieser Fremdkörper wurden dabei weiter in die Druckleitung geschoben, sodass eine komplette Ausblasung der Stau- und statischen Druckanlage erforderlich war. Das Ausblasen brachte ca. 3 cm lange Rückstände eines Insektennestes zu Tage. (...)“

Im Rahmen der Zwischenfalluntersuchung wurde das Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr, Abteilung Biologie (AGeoBw Biologie), mit der Bestimmung der Insektenart beauftragt: „Bei den Überresten, die auf den Bildern zu sehen sind, handelt es sich um Nester der Blattschneiderbiene (Familie der Megachilidae). Diese Bienen, auch Tapezierbienen genannt, bauen ihre Nester in Hohlräumen (Baumlöcher, Mauerspalt, sonstige vorhandene Hohlräume) oder graben ihre Nester selber in Pflanzenstengeln, Totholz oder Boden. Die Brutzellen werden mit abgeschnittenen Blattstücken verschiedener Laubbäume, Sträucher oder Kräuter tapeziert; in jede Zelle wird ein Pollenvorrat und ein Ei gelegt und anschließend mit weiteren Blattstücken verschlossen. Die entwickelten Larven spinnen in ihrer Zelle einen Kokon und überwintern dort, um im nächsten Frühjahr als Bienen zu schlüpfen. Blattschneiderbienen sind fast weltweit verbreitet und häufig in der Umgebung menschlicher Behausungen und Gärten anzutreffen. Sie sind wichtige Bestäuber vieler Kultur- und Wildpflanzen; einige Arten werden sogar speziell zur Bestäubung bestimmter Pflanzen gezüchtet. Die Beeinträchtigung der Pflanze durch das Herausschneiden eines Blattstückes ist



6

5: Hier sollen und dürfen Insekten sich wohlfühlen: Insektenhotel

6: Schlüsselanhänger als Gedankenstütze

minimal, eine Bekämpfung daher nicht sinnvoll. Zudem ist die Blattschneiderbiene in Deutschland gesetzlich geschützt. Sobald die Biene nach ihrer Überwinterung schlüpft, wird sie mit dem Nestbau beginnen, also im Frühjahr bis in den Sommer hinein.

Die Nester, die von [dem entsprechenden Luftfahrzeug] entfernt wurden, sind also wahrscheinlich vom letzten Jahr.

Wird ein Flugzeug für längere Zeit abgestellt, so wird empfohlen, alle für die Blattschneiderbiene infrage kommenden Hohlräume abzudecken.“²

Flugzeuge inmitten unserer Natur

In dem Open Source Wissenschaftsmagazin Plos One³ wird über eine besondere Insektenart berichtet, die eine große Gefahr für die Luftfahrt darstellen kann: die *Pachodynerus nasidens* Latreille (Hymenoptera: Vespidae).

Die Keyhole Wasp oder zu deutsch Schlüssellochwespe kam früher nur in Süd- und Zentralamerika vor. Zwischenfälle in Australien mit verstopften Staurohren ergaben jedoch eine Untersuchungsnotwendigkeit, bei der festgestellt wurde, dass sich tatsächlich die Wespenart auch immer mehr in Australien ausbreitet und „Übeltäter“ für zahlreiche Zwischenfälle mit verstopften Staurohren und damit einhergehenden falschen oder fehlenden Geschwindigkeitsanzeigen wurde.

Im Rahmen einer Studie sollte dem Phänomen nachgegangen werden. Eine Reihe von Replik-Pitot-Sonden wurde unter Verwendung der 3D-Drucktechnologie konstruiert, die verschiedene Flugzeugstaurohre darstellten und an vier Orten am Flughafen montiert wurden. Die Sonden wurden 39 Monate lang überwacht und bei Benutzung durch Insekten ausgetauscht und erneuert.

Insgesamt wurden während der Studie 93 Fälle vollständig blockierter Sonden registriert. Da die meisten Nester in Pitot-Sonden in Brisbane nur einzellig sind, ist der Nestbau erheblich schneller als die sonst ermittelten Werte von ca. 2,5 - 4,75 Stunden und kann sich auf die Bereitstellung einer einzelnen Zelle und das Aufbringen eines schließenden Schlammpropfens beschränken. In Bezug auf die Gefahren für Flugzeuge muss das Nest jedoch nicht vollständig sein: Die erste Zugabe von Schlamm für die hinterste Zellwand (falls erforderlich)

oder die Einführung des ersten Beuteguts reicht aus, um anormale Fluggeschwindigkeitsmesswerte zu verursachen. Es wurden Wespen beobachtet, die innerhalb weniger Minuten nach Ankunft am Gate die Flugzeugnasen inspizierten, was auf ein Erfahrungslernen und die Erinnerung an die Nistressource schließen lässt. Das Risiko, das diese Art von Beeinflussung für Flugzeuge am Flughafen Brisbane darstellt, ist erheblich. Um dieses Risiko zu verringern, müssen die Pitot-Sonden bei Ankunft des Flugzeugs abgedeckt werden, empfehlen die Untersucher folglich nun auch für Australien.

Was lernen wir aus den Erfahrungen in Australien?

Diese Untersuchung ist sehr bemerkenswert, weil sie uns vor Augen führt, dass gerade wir an unseren teils wunderschön gelegenen Flugplätzen inmitten der Natur auch Teil der Natur sind. Unsere Fluggeräte können so, sehr schnell, von Insekten als tolle Brutstätte entdeckt und genutzt werden.

Die Bundeswehr hat in ihrer Untersuchung sehr eindringlich dargelegt, dass auch wir in Deutschland Insekten haben, die unsere Flugzeuge genauso lieben wie wir ...

Probleme zu verhindern ist recht einfach! So erinnert uns unser Schlüsselanhänger indirekt auch an unsere Aufgabe nach dem Flug: COVER AFTER FLIGHT! Verschließen/Anbringen nach dem Flug!

Pitot- und Statik-Drucköffnungen immer verschließen! Auch wenn der Flieger nur kurz abgestellt wird!

Jede Vereinskasse freut sich über 5 Euro Erinnerungsgeld ...

In diesem Sinne Euch allen einen baldigen und sicheren Start in die neue Flugsaison

Text: Volker Engelmann

Sicherheitsbeauftragter der ATO des AEROCLUB | NRW e.V.

¹ Nachfolgend Auszüge des Berichtes mit freundlicher Genehmigung der Bundeswehr

² Zwischenfallbericht der Bundeswehr, Auszüge mit freundlicher Genehmigung des Luftfahrtamtes der Bundeswehr (LuFABw)

³ <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0242063> abgerufen am 23.12.2020

ABSCHIED VON HERBERT SCHMIEDNER



Der AEROCUB | NRW e. V. betrauert den viel zu frühen Tod von Herbert Schmiedner, der seit 2018 als Mitglied des technischen Ausschusses ehrenamtlich für unseren Verband tätig war.

Herbert nahm diese Aufgabe mit seinem vielseitigen, präzisen Fachwissen gerne wahr. In Fragen rund um das Thema Holz- und Gemischtbauweise war er für uns und unsere Mitgliedsvereine ein verlässlicher und kompetenter Ansprechpartner. Als Dozent und Lehrgangsleiter hat er in seiner eigenen Werkstatt in Kierspe Zellenwarte und Werkstattleiter ausgebildet.

Als echtes Flugplatzkind hat er am Flugplatz erst laufen und später fliegen gelernt. Seine fliegerische Laufbahn begann 1983 am Flugplatz Iserlohn-Sümmern.

Herbert Schmiedner war zunächst Mitglied in der Luftsportgemeinschaft Westfalen e. V. (vormalig Fliegergruppe Hemer), nach 2005 fand ein Wechsel zum LSV Ruhr-Lenne statt, später dann zum LSV Halver.

Obwohl ihn die meisten als Techniker kannten, war er doch in vielen Bereichen interessiert und engagiert, unter anderem als sehr aktiver Jugendleiter, Fallschirmpacker, Windenfahrer und Pilot, Flugzeughalter und vieles mehr. Auch mit schwerem Gerät konnte er von Berufs wegen umgehen.



Der Bau der Werkstatthalle am Flugplatz Sümmern wäre ohne ihn kaum denkbar gewesen. In Kreisen der Luftsportjugend war er Ende der Neunziger in vielen Vereinen in NRW bekannt.

In dankbarer Erinnerung gilt unser Mitgefühl seiner Familie.

AEROCUB | NRW e. V.

LSV Halver e. V.

MODELL

WICHTIGE INFORMATION FÜR ALLE MODELLFLIEGER

Da im Jahr 2020, aufgrund Covid 19, keine großen internationalen und nationalen Wettbewerbe stattgefunden haben, sieht unsere Finanzlage gut aus.

Daher hat die Modellflugkommission beschlossen, für 2021 einen Fördertopf zur Verfügung zu stellen. Bezuschusst werden erwachsene Teilnehmer an Deutschen Meisterschaften.

Die Piloten müssen selber einen Antrag stellen, und zwar an die stellvertretende Vorsitzende der Modellflugkommission Evelyn Höfs: wue.hoefs@t-online.de
Voraussetzung ist die Vorlage der Ergebnisliste.

Stichtag ist der 31.10.2021. Die Verteilung erfolgt im Herbst nach Eingang der Anträge.

TECHNIK: NEUIGKEITEN UND HILFESTELLUNGEN

An dieser Stelle versorgen wir euch mit reichlich Informationen zur Technik

Tätigkeiten nachweisen, mit Technischem Ausweis und mit L-Lizenz

Jede Person, die sich im Verein oder am eigenen Flugzeug technisch engagiert, sollte darüber Nachweise sammeln. Dies gilt für das Führen eines sogenannten „Logbuchs“, in dem durchgeführte und freigegebene Tätigkeiten gelistet sind. Darüber hinaus empfehlen wir dringend, dass ihr Dokumente aufhebt, wie unter anderem entsprechende Befund- und Arbeitsberichte sowie Freigabebescheinigungen als Kopien.

Dies ist oftmals Voraussetzung für den weiteren Erhalt der Berechtigungen. Bei den Fortbildungen wird die Thematik angesprochen. Weitere Infos zu Tätigkeitsnachweisen findet ihr im entsprechenden Artikel auf der Internetseite: [LINK](#) ⁽¹⁾

Instandhaltungsprogramme, neu AMP, müssen angepasst werden

Die Einführung des Part-ML, der unsere „kleinen“ Luftfahrzeugklassen betrifft, hat Halter und Vereinsmitglieder weitgehend nicht berührt. Eine wichtige Maßnahme ist dennoch erforderlich. Aufgrund von neuen Paragraphen und teilweise geänderten Rechtsbezügen müssen die Instandhaltungsprogramme angepasst werden.

Es sind keine inhaltlichen Änderungen erforderlich, stattdessen müssen neue Verweise eingesetzt werden.

Weitere Infos zu geänderten Instandhaltungsprogrammen findet ihr im entsprechenden Artikel auf der Internetseite: [LINK](#) ⁽²⁾

Technische Ausweise: Umwandlung in L-Lizenzen

Seit mehr als einem Jahr (01.10.2019) lassen sich die Technischen Ausweise in europäisch vereinheitlichte L-Lizenzen umwandeln. Warum nur diejenigen Ausweis-Inhaberinnen und -Inhaber umschreiben sollten, die in Zukunft intensiv in der Werkstattarbeit beteiligt sind, haben für euch kompakt zusammengefasst.

Des Weiteren versorgen wir euch selbstverständlich mit Informationen zu den Lizenzen und beantworten eure Fragen.

Weitere Infos zur Frage „L-Lizenz: Wer sollte die Umschreibung beantragen?“ findet ihr im entsprechenden Artikel auf der Internetseite: [LINK](#) ⁽³⁾

Gebührenordnung Technik

Im Laufe des ersten Quartals soll eine Gebührenordnung für unsere Technischen Lehrgänge eingeführt werden. Die Preise unserer Lehrgänge werden dazu übersichtlich zusammengefasst. Aufgrund der aktuellen Pandemie-Situation wird dies vorerst nur für Online-Seminare zum Thema Fortbildung interessant.

Für die Prüforganisation gibt es bereits eine veröffentlichte Gebührenordnung, die aber noch überarbeitet wird. Entsprechende Ergebnisse werden selbstverständlich rechtzeitig angekündigt. Die Anpassungen sollen hauptsächlich eine dem zeitlichen Aufwand gerechte Einordnung der unterschiedlichen Prüfmaßnahmen ermöglichen.

Weitere Infos zur Gebührenordnung findet ihr bei Gelegenheit auf der Internetseite.

Bei Fragen oder Anregungen im Bereich Technik:
pluta@aeroclub-nrw.de

Emil Pluta, VP Technik

Links:

⁽¹⁾ Tätigkeitsnachweise für Inhaber/innen von Technischen Ausweisen und L-Lizenzen (AEROCUB | NRW e. V.)

⁽²⁾ Die Instandhaltungsprogramme, neu AMP, müssen angepasst werden (AEROCUB | NRW e. V.)

⁽³⁾ Technischer Ausweis zur L-Lizenz, Wer sollte die Umschreibung beantragen? (AEROCUB | NRW e. V.)



NEUES VON DER CAO

Technischer Betrieb im Umbruch: Auf dem Weg zur neuen Genehmigung

Wie bereits in einem vorherigen Artikel beschrieben, wird die Prüforganisation des AEROCUB | NRW e. V. zu einer CAO. Diese Organisationsform entstammt dem neuen Part-ML, seit März 2020 gültig, und führt unsere CAMO und unseren Instandhaltungsbetrieb zusammen. Für unsere Mitglieder und Halter ändert sich erst einmal nichts.

Das neue Handbuch (CAE) liegt zur Genehmigung vor

Im Hintergrund tut sich jedoch so einiges. Aufgrund der organisatorischen Umwandlung müssen formale Prozesse geändert und angepasst werden. Wir benötigen ein neues Handbuch, an dem wir in den vergangenen Monaten fleißig gearbeitet haben und welches nun bei der Bezirksregierung zur Genehmigung vorliegt.

Die Grundlage des Handbuchs entstammt dem DAeC Bundesausschuss Technik, wo eine Vorlage für alle Landesverbände erschaffen wurde. Dies hilft uns ungemein. An dieser Stelle möchte ich indirekten Dank aussprechen und nochmals die Wichtigkeit dieses nationalen Zusammenschlusses betonen. Besonders auf technischer Ebene funktioniert der Austausch einwandfrei und bereichert die Landesverbände. Neben dem Ausschuss-Vorsitzenden Prof. Dahmann (FH Aachen) darf ich als zweiter NRWler die Runde der vier Stellvertretenden ergänzen.

Unsere Prüfer

Darüber hinaus verabschieden wir unsere bewährten Prüfer Alexander Lehmann und Helmut Behrendt, die langjährig für

uns tätig waren. Für euer Engagement und die Treue gegenüber dem Landesverband wollen wir uns bedanken!

Abgänge auf der einen, Zugänge auf der anderen Seite. Parallel sind wir mit neuen Prüferkandidaten im Gespräch, um auch diese in unsere Prüforganisation aufnehmen zu können. Das stärkt unser Prüferkollegium von aktuell etwa 45 Lufttüchtigkeitsprüfern.

Umstellung auf AMOffice und Vereinsflieger (LSVplus)

Wie bereits in einem weiteren Artikel „Software-Wechsel im Bereich Technik“ vom 07. Januar auf der Website des AERO-CLUB beschrieben, arbeiten wir außerdem mit Hochdruck an der Umstellung der Software im Bereich der Technik. Wie der gesamte Landesverband verlässt auch die Prüforganisation des Landesverbandes die Air Software. Details im oben genannten Artikel.

Personalie CAO-Leitung

Aufmerksame Leserinnen und Leser der Website oder auch des

LuftSportmagazins haben mit Sicherheit die Stellenausschreibung des AEROCLUB gesehen. Wir suchen zur Verstärkung des Teams eine Vollzeitstelle. Dadurch soll die Qualität unserer Leistungen im Bereich Technik und vor allem der CAO gesteigert werden. Hierzu konnten bereits drei Bewerbungsgespräche geführt werden. Zum Redaktionsschluss des LuftSportmagazins Mitte Januar standen weitere aus.

Wir sind sehr erfreut über interessante Bewerberinnen und Bewerber sowie das entgegengebrachte Interesse. Optimistisch blicken wir in die Zukunft und sind zuversichtlich, die Stelle Ende des ersten Quartals besetzen zu können.

Emil Pluta, VP Technik

Bei Fragen oder Anregungen im Bereich Technik: pluta@aero-club-nrw.de

Links:

⁽¹⁾ Software-Wechsel im Bereich Technik, AEROCLUB | NRW e. V.:



TECHNISCHER AUSWEIS ZUR L-LIZENZ

Wer sollte die Umschreibung beantragen?

Seit mehr als einem Jahr (01.10.2019) lassen sich die Technischen Ausweise in europäisch vereinheitlichte L-Lizenzen umwandeln. Warum nur diejenigen Ausweis-Inhaberinnen und -Inhaber umschreiben sollten, die in Zukunft intensiv in der Werkstattarbeit beteiligt sind, lest ihr im Folgenden.

Die Umschreibung

Grundsätzlich können alle Inhaberinnen und Inhaber eines durch einen DAeC-Landesverband ausgestellten Technischen Ausweises diese Umschreibung durchführen. Eine entsprechende Veröffentlichung zum Thema L-Lizenzen findet ihr auf der Website oder unten als Link. ⁽¹⁾

Darüber hinaus empfehlen wir sehr stark einen Blick in den Umwandlungsbericht des Luftfahrt-Bundesamtes zum Thema „Umwandlung nationaler Prüflizenzen“. ⁽³⁾

Die Beantragung der Umschreibung haben wir für unsere Mitglieder in Form einer Ausfüllanleitung bereits zusammengefasst. ⁽²⁾

Wer sollte nun wirklich umschreiben?

Im Dokument haben wir uns dafür ausgesprochen, dass alle Ausweis-Inhaberinnen und -Inhaber umschreiben sollten.

An dieser Stelle wollen wir Empfehlungen aussprechen, für wen eine Umschreibung „wirklich“ lohnt. Denn Freigaben mit der L-Lizenz sind nicht vergleichbar mit der Durchführung einer Instandhaltung mit einem Technischen Ausweis.

Die L-Lizenzen haben deutlich strengere Anforderungen an die Aufrechterhaltung der Berechtigung, daher zunächst die eindringliche Empfehlung: Schreibt nur auf eine L-Lizenz um, sofern ihr in Zukunft eine konstante Tätigkeit im Bereich der Instandhaltung und verbundenen Freigaben anstrebt.

Genauere Betrachtung der umzuschreibenden Berechtigungen Werkstattleiter

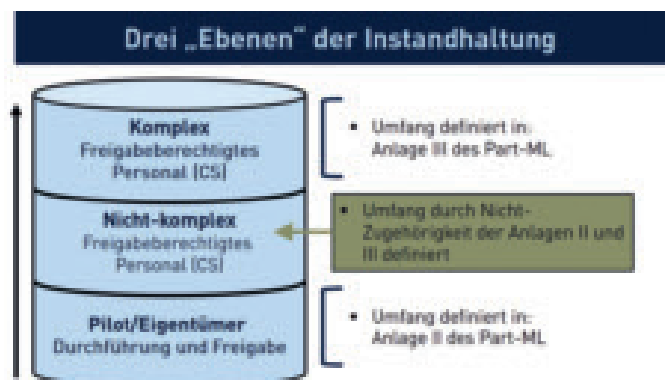
Werkstattleiter haben den Vorteil, dass sie mit der Umschreibung auf eine L-Lizenz einen Zugewinn an Berechtigungen erlangen. Beschränkt auf die Bauweise dürfen sie im Bereich der nicht-komplexen Instandhaltung Freigaben tätigen. Ausschließlich gibt es jedoch auch hier, weswegen man nicht von einem vergleichbaren Berechtigungsrahmen wie bei den ehemaligen „Prüfern Klasse 3“ sprechen kann.

Vorteile:

- Freigabe von nicht-komplexen Instandhaltungsmaßnahmen als Zugewinn
- Erweiterung zur uneingeschränkten Lizenz durch Ablegen von wenigen Theorie-Modulen und durch den Nachweis von Praxistätigkeiten möglich

Nachteile:

- Freigaben von Standard Changes und Standard Repairs gem. CS-STAN bleiben ausgeschlossen



Exkurs: Drei Ebenen der Instandhaltung definieren, wer die Freigabe der Instandhaltungsmaßnahme durchführen darf

- Freigaben von komplexen Instandhaltungsmaßnahmen (Anlage III) bleiben ausgeschlossen
- Motoren dürfen nur im Rahmen der Piloten-Eigentümer-Instandhaltung (Umfang Anlage II) freigegeben werden
- Beschränkung auf die Bauweise wie im Technischen Ausweis angegeben

Die entsprechenden Anlagen können in der Verordnung, unten verlinkt ^[5], auf Seiten 67 und 68 nachgelesen werden. Darüber hinaus gibt es im AMC-Material zur Anlage II eine konkrete Taskliste nachzulesen ^[4].

Zellenwart

Die Zellenwarte haben kaum Zugewinn an Berechtigungen. Die Ausübung der L-Lizenz ist ausschließlich auf den Rahmen des ML.A.803 beschränkt, was der eingeschränkten Pilot/Owner-Instandhaltung entspricht. Damit fällt hingegen die Forderung weg, dass die/der Durchführende als Eigentümer/Halter des entsprechenden Luftfahrzeugs auftreten muss.

Vorteile:

- Pilot/Owner-Instandhaltung kann auch durchgeführt und freigegeben werden, wenn man nicht (Mit-)Eigentümer bzw. Vereinsmitglied ist
- Eine L-Lizenz ist bereits ausgestellt und kann erweitert werden
- Die bei einer Neu-Beantragung geforderten Nachweise werden deutlich erleichtert

Nachteile:

- Tätigkeiten nur auf die Eingeschränkte Pilot/Owner Instandhaltung gem. ML.A.803 beschränkt (siehe unten)
- Tätigkeiten nur auf die Zelle und die dem Technischen Ausweis entsprechende Bauweise beschränkt

ML.A.803 a) Qualifizierte Personen	
1.	im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz mit der entsprechenden Muster-/Klassenberechtigung
2.	entweder alleiniger oder Mit-Eigentümer des Lfz
I.	im Eintragungsschein angegebene natürliche Personen, oder
II.	Mitglied einer Rechtsperson zu Freizeit Zwecken ohne Erwerbsabsicht (= Verein) [...] und von dieser [zur Durchführung der Instandhaltung] bestimmt sein muss

Maßgebliche Liste der Befähigungen:

Part-ML, **Anlage II** (Eingeschränkte Piloten/Eigentümer-Instandhaltung)

Exkurs: Welche Bedingungen sind an die Freigaben des Pilot/Owner (dt.: Piloten/Eigentümer) gestellt?

Motorenwart

Die Motorenwarte haben wie auch schon die Zellenwarte kaum Zugewinn an Berechtigungen. Die Ausübung der L-Lizenz ist ausschließlich auf den Rahmen des ML.A.803 beschränkt, was der eingeschränkten Pilot/Owner-Instandhaltung entspricht. Damit fällt hingegen die Forderung weg, dass die/der Durchführende als Eigentümer/Halter des entsprechenden Luftfahrzeugs auftreten muss.

Vorteile:

- Pilot/Owner-Instandhaltung kann auch durchgeführt und freigegeben werden, wenn man nicht (Mit-)Eigentümer bzw. Vereinsmitglied ist

- Eine L-Lizenz ist bereits ausgestellt und kann erweitert werden
- Die bei einer Neu-Beantragung geforderten Nachweise werden deutlich erleichtert

Nachteile:

- Tätigkeiten nur auf die Eingeschränkte Pilot/Owner Instandhaltung gem. ML.A.803 beschränkt (siehe unten)
- Tätigkeiten nur auf die Instandhaltung der Motoren beschränkt

Anforderungen zur Lizenzzerhaltung

Hierzu holen wir zunächst kurz aus. Der Part-66, dem Anhang III der EU VO 1321/2014, ist die rechtliche Grundlage für das freigabeberechtigte Personal. Das Durcharbeiten dieses Verordnungsteiles ist ebenfalls wärmstens empfohlen. Hierzu eignen sich besonders die „Easy Access Rules“ der EASA, die ebenfalls unten verlinkt sind ^[4].

Im Paragraph 66.A.20 (b) werden die Ausübungsvoraussetzungen definiert. Hierbei gilt, wie auch bei den Fluglizenzen, dass bei zu wenig Praxis die Gültigkeit der L-Lizenz verfällt. Die L-Lizenz wird damit nicht direkt eingezogen, jedoch muss die Inhaberin oder der Inhaber bei einer entsprechenden Stichprobenkontrolle durch das LBA oder eine autorisierte Stelle entsprechende Nachweise über die Tätigkeiten erbringen können. Dazu hier ein Ausschnitt aus dem AMC Material (AMC 66.A.20 (b) (2) Privileges).

AMC 66.A.20(b)(2) Privileges	
The 6 months of maintenance experience in the preceding 2-year period should be understood as consisting of two elements, duration and nature of the experience. The minimum to meet the requirements for these elements may vary depending on the size and complexity of the aircraft and type of operation and maintenance.	
I.	Duration:
	Within an approved maintenance organisation:
	— 6 months of continuous employment within the same organisation; or
	— 6 months split up into different blocks, employed within the same or in different organisations.
The 6-month period can be replaced by 100 days of maintenance experience in accordance with the privileges, whether they have been performed within an approved organisation or as independent certifying staff according to ML.A.801(b)(1), or as a combination thereof.	
When a licence holder maintains and releases aircraft in accordance with ML.A.801(b)(2), in certain circumstances this number of days may even be reduced by 50% when agreed in advance by the competent authority. These circumstances consider the cases where the licence holder happens to be the owner of an aircraft and carries out maintenance on his/her own aircraft, or where a licence holder maintains an aircraft operated for low utilisation, that does not allow the licence holder to accumulate the required experience. This reduction should not be combined with the 20% reduction permitted when carrying out technical support, or maintenance planning, continuing airworthiness management or engineering activities. To avoid a too long period without experience, the working days should be spread over the intended 6-month period.	

Quelle: EASA, Easy Access Rules Continuing Airworthiness, Juni 2020

Anhand dieses Paragraphen wollen wir die L-Lizenzen Inhaberrinnen und Inhaber erinnern, dass Tätigkeiten nachvollziehbar sein müssen und die entsprechenden Ausübungsvoraussetzungen bestehen.

Fortbildung zu eurer Informationen und Unterstützung

Für alle Interessenten und diejenigen, die bereits auf eine L-Lizenz umgeschrieben haben, raten wir zu einer Teilnahme am Workshop „Fortbildung L-Lizenz“, der aufgrund von Corona in das neue Jahr geschoben werden musste. Hier werden für die Tätigkeit relevante Informationen vermittelt.

Emil Pluta, VP Technik

Bei Fragen zu den L-Lizenzen: pluta@aeroclub-nrw.de

Links:

⁽¹⁾ AEROCLUB | NRW Info L-Lizenzen:



⁽²⁾ Ausfüllanleitung Umschreibung Technischer Ausweis zur L-Lizenz:



⁽³⁾ LBA Umwandlungsbericht L-Lizenzen:



⁽⁴⁾ EU Verordnung 1321/2014 als „Easy Access Rules“ (= Verordnungstext inkl. Erklärender Anmerkungen):



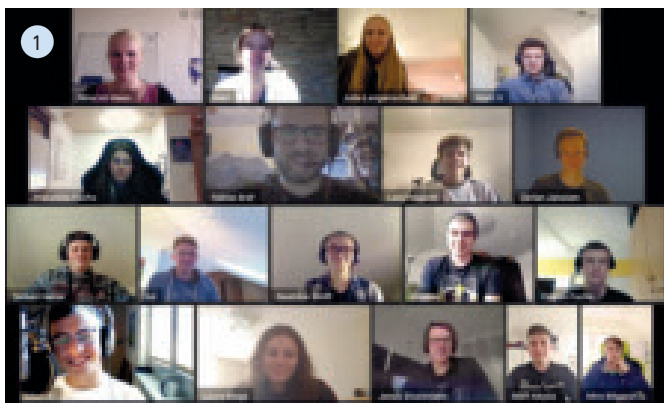
⁽⁵⁾ EU Verordnung 2019/1383 im Original, Änderungen zur Einführung des Part-ML



Text, grafische Darstellungen: Emil Pluta, Vizepräsident Technik



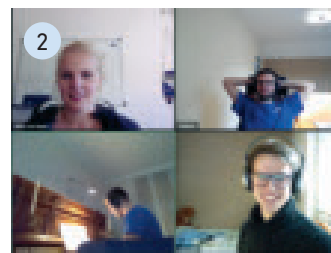
ERSTER ONLINE-JUGENDLEITERLEHRGANG DER LUFTSPORTJUGEND | NRW



Besondere Zeiten erfordern besondere Maßnahmen. Anders als ursprünglich geplant fand der erste Teil unseres Jugendleiterlehrgangs 2020/2021 nicht in Winterberg, sondern am 28. und 29. November online statt.

Aufgrund der niedrigen Infektionszahlen im Sommer vorerst noch positiv gestimmt, gingen wir Ende des Sommers davon aus, dass wir uns womöglich tatsächlich persönlich in Winterberg treffen könnten. Alles war bereits organisiert. Ein nur für uns gebuchtes Haus versprach eine gesellige Atmosphäre. Beim Kochen in kleinen Gruppen hätte der eine oder andere seine Teamfähigkeit unter Beweis stellen oder auch ein paar Kochtipps mit nach Hause nehmen können. Auch die Abendgestaltung wäre zum Networking und Kennenlernen ideal gewesen.

Aber es sollte nicht so sein. Schon im Oktober schwand unsere Hoffnung auf eine Präsenzveranstaltung. Anfang November wurde dann endgültig eine Alternative in Form einer Online-Veranstaltung beschlossen. Vorab ließ die Luftsportjugend NRW den Teilnehmern und Teilnehmerinnen jeweils ein Über-



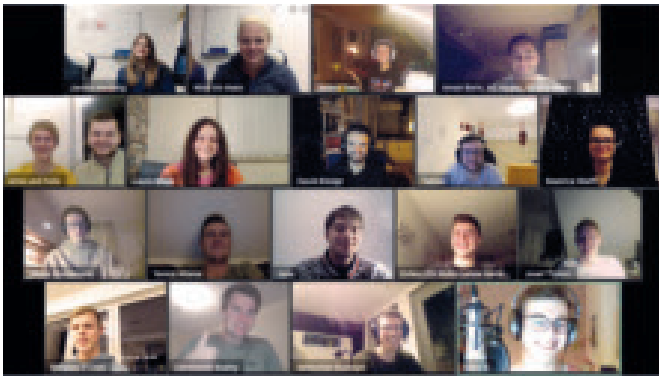
1: Viele neue Gesichter!
Auch online ist eine Kennenlernrunde wichtig!
2: Musikalische Untermauerung während der Pause

raschungspäckchen zukommen, in dem sich neben Informationsmaterialien, Giveaways und Arbeitsmaterialien auch ein paar Leckereien befanden. So waren alle perfekt gerüstet! Bis auf vereinzelte Kameraprobleme blieb uns die Technik wohlgesonnen und wir konnten die eingeplante Theorie problemlos referieren. Nachdem Landesjugendleiterin Laura Blega zunächst den AEROCLUB | NRW e. V. und die Luftsportjugend vorgestellt hatte, ging es mit grundlegenden Themen, wie z. B. den Aufgaben der Jugendleitung und der Aufsichtspflicht, weiter.

Obwohl es viel Spaß gemacht hat und alle Themen intensiv behandelt werden konnten, bleibt ein Online-Jugendleiterlehrgang aus unserer Sicht nur eine Notlösung. Leider kann auch der zweite Teil im Februar nicht als Präsenzveranstaltung stattfinden. Aktuell suchen wir nach einem Ersatztermin für Herbst/Winter. Denn eine reine Online-Veranstaltung möchten und dürfen wir laut der Richtlinien nicht durchführen, weil sie niemals das vermitteln kann, was einen Jugendleiterlehrgang ausmacht!

Jugendleiter/innen, Stellvertreter/innen und die, die es werden möchten, können an unseren Lehrgängen teilnehmen. Bei Interesse wendet Euch bitte an unsere Jugendbildungsreferentin Nina Int-Veen unter nina@lsj.de!

WINTERTREFFEN@HOME



Die Teilnehmer/innen des Wintertreffens. Der/die eine oder andere war richtig im „Bingofieber“.

Das Wintertreffen der Jugendleiter/innen & Stellvertreter/innen fand am 12.12.2020 online, also @home, statt. Der Luftsportjugendtag 2020 musste verschoben werden.

Genau wie der Jugendleiterlehrgang konnten auch Luftsportjugendtag & Wintertreffen nicht wie geplant durchgeführt werden. Anders als in den vergangenen Jahren sollte beides an einem Tag stattfinden. Als dann anhand der Coronaschutzverordnung deutlich wurde, dass eine Präsenzveranstaltung nicht möglich ist, war in Stein gemeißelt, dass der Luftsportjugendtag 2020 verschoben werden muss. Ein einfacher Umstieg auf ein Online-Format erwies sich als unrealistisch, weil in der fristgerecht versendeten Ladung auf eine Präsenzveranstaltung hingewiesen wurde. Somit mussten wir auch für ein Online-Format des Luftsportjugendtages neu einladen, nämlich fristgerecht sechs Wochen im Voraus. Mittlerweile haben wir einen neuen Termin für den Luftsportjugendtag 2020 gefunden. Dieser wird am Samstag, den 20.03.2021, um 10 Uhr online stattfinden.

Nachdem wir uns darüber ausgetauscht hatten, wie und ob es stattfinden kann, haben wir uns kurzerhand für ein Online-Wintertreffen entschieden. Man hatte die Jugendleiter/innen & deren Stellvertreter/innen schließlich fast das ganze Jahr nicht gesehen. Der Fokus richtete sich also ganz klar auf einen formlosen Austausch. Nach einem kurzen Brainstorming über die inhaltliche Gestaltung haben wir uns, neben einem Jahresbericht 2020 und einem Vorausblick 2021, dafür entschieden, Weihnachtsbingo zu spielen. Anhand der dann noch eintrudelnden Anmeldungen konnte man erkennen, dass diese Entscheidung Zuspruch gewann.

Eigentlich besuchen wir nach jedem Wintertreffen den Weihnachtsmarkt in Dortmund. Auch wenn es in diesem Jahr Duisburg gewesen wäre, ändert es leider nichts daran, dass dies nicht möglich war. Das heißt aber nicht, dass man komplett auf die weihnachtliche Stimmung verzichten musste. Diese haben wir den Teilnehmer/innen per Post nach Hause geliefert. Lebkuchen, Spekulatius, Tee, Kakao, Mandarinen, Kerzenschein und viel viel mehr brachten den Weihnachtsmarkt ins Wohnzimmer. Mit den beigelegten Bingokarten konnte das Spiel dann beginnen. Wir haben zwei Runden gespielt. Pro Runde hatten wir jeweils drei Preise zu vergeben:

Platz 1: 1x AIRLEBNIS Eintritt inkl. passendes T-Shirt

Platz 2: 3 Starts beim SG38 Fliegen inkl. Thermikhut

Platz 3: 1 Ausschnitt der ICAO Karte 2021

Nach zwei Runden Bingo hatten wir demnach sechs stolze Gewinner/innen.

Anschließend hatten die Teilnehmer/innen noch Zeit sich über Luftsport und die Vereinsarbeit auszutauschen. Auch wenn es persönlich natürlich viel schöner gewesen wäre, hat es eine Menge Spaß gemacht!

Die Luftsportjugend | NRW freut sich auf die nächste Präsenzveranstaltung mit Euch!

Text, Foto: Nina Int-Veen, Jugendbildungsreferentin

FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG VON KINDER- UND JUGENDFREIZEITEN: KJFP-FÖRDERMITTEL

Die Luftsportjugend im AEROCUB | NRW e. V. erhält von der Sportjugend NRW jährlich auf Antrag Mittel aus dem Kinder- und Jugendförderplan NRW (KJFP, Pos. 1.1.3), die u. a. der finanziellen Förderung von Kinder- und Jugendfreizeiten dienen. Ein Teil dieser Mittel wird den Sportjugenden der Mitgliedsvereine des AEROCUB | NRW e. V. auf Antrag gewährt. Förderungszweck der Kinder- und Jugendarbeit im Sport ist die Entwicklung körperlich-motorischer, persönlicher und sozialer Kompetenzen im Kinder- und Jugendalter. Zudem wirkt die Kinder- und Jugendarbeit im Sport als außerschulisches Bildungsangebot darauf hin, dass junge Menschen aktive sowie eigen- und sozialverantwortlich gestaltende Bürger werden.

Voraussetzung ist die Anerkennung des Zuwendungsempfängers als Träger der freien Jugendhilfe. Dies trifft auf die Luftsportjugend NRW zu, da sie ein eigenständiges Mitglied in der Sportjugend NRW ist. Für den einzelnen Verein bedeutet dies, dass die Jugendgruppe ihre Eigenständigkeit in einer Jugendordnung dokumentiert haben muss. Darüber hinaus sind noch weitere formale Kriterien vonnöten, die in unserem Leitfaden zu finden sind. Dieser wird auf Anfrage sehr gerne verschickt. Im Jahr 2020 konnten mithilfe der KJFP-Mittel trotz Corona und unter strengen Hygienekonzepten insgesamt 25 Veranstaltungen gefördert werden. Darunter fallen zwei Veranstaltungen, die von der Luftsportjugend NRW selbst organisiert wurden. Die anderen 23 Veranstaltungen waren Kinder- und

Jugendfreizeiten von Mitgliedsvereinen, welche durch die Zuschüsse in Bereichen wie z. B. Unterkunft und Verpflegung unterstützt werden konnten. Im Jahr 2019 waren es 42 Veranstaltungen, wovon drei von der Luftsportjugend bzw. vom Landesverband ausgerichtet wurden. Wir hoffen, dass im Jahr 2021 wieder mehr Kinder- und Jugendfreizeiten stattfinden und finanziell unterstützt werden können.

Jugendleiter/innen von Mitgliedsvereinen können ab sofort wieder Fördergelder für anstehende Ferienlager, Jugendausflüge etc. beantragen. Diese beziehen sich u. a. auf Unterkunfts- und Verpflegungskosten, Verbrauchsmaterial, Miete und Sonstiges. Auf Anfrage werden die entsprechenden Formulare verschickt, welche ausgefüllt wieder einge-

reicht werden müssen. Nach einer vorläufigen Förderzusage werden zeitnah nach Beendigung der Freizeitmaßnahme die Verwendungsnachweise wie Quittungen, Belege, TN-Liste(n) seitens der Jugendleiter/innen eingereicht. Nach Prüfung der Unterlagen auf Stimmigkeit werden die Fördergelder an den Verein für die Jugendgruppe ausgezahlt.

Ansprechpartnerin für weitere Informationen und zum Erhalt der Formulare:

Janina Nentwig

Fachkraft NRW bSK! / Sachbearbeiterin Luftsportjugendbüro

E-Mail: nentwig@aeroclub-nrw.de

Tel: 0203 / 77844-31

NRW BEWEGT SEINE KINDER!

KIBAZ VARIATIONEN

Trotz der SARS-CoV-2-Pandemie konnten im Jahr 2020 vereinzelte Kibaz-Variationen in Zusammenarbeit mit der Sportjugend NRW stattfinden. Neben der Sonderaktion „Macht doch Kibaz mal anders!“, die gut angenommen wurde, haben die Sportjugend und deren offizielle Gesundheitspartner AOK Rheinland/Hamburg und AOK NORDWEST unter der Kampagne #trotzdemSPORT des Landessportbundes NRW einen digitalen Adventskalender online veröffentlicht. Hinter jedem Türchen befanden sich verschiedene, einfach umzusetzende Spielbeschreibungen, Bewegungsimpulse, Rezepte, Malvorlagen, Bau- und Bastelanleitungen sowie ein Hörspiel. Einige Landesverbände haben sich an dieser Aktion beteiligt – so auch wir. Hinter einem Türchen befand sich eine Flieger-Kibaz-Variation mit dem Titel „Rentier-Vertretung“. Diese verschiedenen Aktionen sorgten dafür, dass sich Familien spielerisch sowohl zuhause als auch draußen bewegen konnten. Wir hoffen, dass im Jahr 2021 auch wieder das „normale“ Flieger-Kibaz von Vereinen durchgeführt werden kann. Hiermit 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 stehen nicht die Leistungen im Vordergrund, sondern verschiedene Entwicklungsbereiche wie z. B. Motorik und Wahrnehmung, die durch die einzelnen Stationen spielerisch geschult werden.

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



Ansprechpartnerin

Janina Nentwig

Fachkraft „NRW bewegt seine KINDER!“ /

Luftsportjugendbüro

E-Mail: nentwig@aeroclub-nrw.de

Tel.: 0203 / 77844 -31

FAZIT NACH 100 TAGEN

Schulleiter Carsten Kopsieker im Interview

Carsten Kopsieker ist seit September 2020 Leiter der Segelflugschule Oerlinghausen. Dem LuftSportmagazin erzählt er, wie die ersten 100 Tage waren und wie er die zukünftige Zusammenarbeit mit den Verbänden und ihren Mitgliedsvereinen sieht.

Carsten, Du bist jetzt 100 Tage Leiter der Segelflugschule Oerlinghausen. Ist der Start gelungen?

Aufregend und intensiv. Mein Start in der Segelflugschule fällt in eine Zeit großer Herausforderungen und Veränderungen. Auch für uns stand das Jahr 2020 im Zeichen von Covid19 und den notwendigen Maßnahmen. Viele unserer langjährigen Gäste sind trotzdem zu uns gekommen und neue Gäste haben den Weg zu uns gefunden. Der goldene Oktober machte seinem Namen alle Ehre und war für uns mit der Durchführung von Bundeswehr-Lehrgängen noch sehr erfolgreich.

Ich fühle mich gut aufgenommen und gut aufgehoben im Kreis von sehr engagierten Mitarbeitern, und es gibt eine sehr gute Zusammenarbeit mit dem Vorstand. Prof. Dr. Rudolf Mathar als 1. Vorsitzender und Jens Böske als Schatzmeister wurden in diesem Jahr neu in den Vorstand gewählt. Die ersten gemeinsamen Projekte mit dem Landesverband NRW und die Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle sehen sehr vielversprechend aus.

Das neu entstandene Team um den neuen Vorstand macht es mir möglich, die notwendigen Veränderungen abgestimmt durchzuführen.

Die Chemie unter uns passt. Rudi, Jens und ich kennen uns seit der Landesmeisterschaft 1995 15M FAI in Greven. Es war damals für uns alle drei jeweils die erste Meisterschaft. Das wir 25 Jahre später gemeinsam in Oerlinghausen in dieser Form an der Zukunft der Segelflugschule arbeiten werden, hätten wir bestimmt nicht gedacht – umso schöner, dass es jetzt so ist.

Hilfreich ist die Unterstützung von vielen meiner Fliegerfreunde bei meiner neuen Aufgabe.

Besonderen Dank an Gerhart Berwanger, der mir einen Einblick in seine Zeit als Schulleiter gegeben hat.

All die positiven Dinge machen mir Mut, das Notwendige anzugehen.

Ist der Job so, wie Du ihn Dir vorgestellt hast? Was hat Dich am meisten überrascht?

Vom ersten Tag an fühlte es sich durch die bekannte Umgebung gut und richtig an, diese Aufgabe übernommen zu haben, eine Schonfrist in den ersten 100 Tagen gab es nicht. Gleich eine Menge von Aufgaben, Unterstützung bei der Suche nach einem 1. Vorsitzenden und einem Schatzmeister, Mitgliederversammlung unter Covid 19, die gesamte Verwaltung wurde neu strukturiert, Einführung Vereinsflieger und Datev Online, Planung 2021, Jahresabschlüsse, Preislisten



Schulleiter
Carsten Kopsieker,
E-Mail:
info@segelflugschule-
oerlinghausen.de

mit neuen Kampagnen u.v.m. Überrascht hat mich nicht die Komplexität, allerdings doch die Menge der Aufgaben.

Erleichternd wirkt, dass diese gravierenden Umstellungen in der Organisation im Winter umgesetzt werden können. Mit dem hohem Engagement aller Mitarbeiter und der sehr kompetenten und engagierten Unterstützung durch den gesamten Vorstand der Segelflugschule werden wir zu Saisonbeginn ein neues Bild der Schule sehen.

Wie ist der Unterschied zu Deiner früheren beruflichen Tätigkeit als Geschäftsführer eines Unternehmens, das als Zulieferer für die Automobilindustrie tätig ist?

Grundsätzlich komme ich natürlich aus einer ganz anderen Berufskultur. Ich habe viele Jahre ein Unternehmen geleitet, Höhen und Tiefen überwunden, und habe Entscheidungen im Prinzip auf sehr kurzen Wegen treffen können. Jetzt bin ich eingebunden in eine komplexere Entscheidungsstruktur, einmal die Vereinsstruktur der Segelflugschule, dann die Verbandsstruktur des AEROCLUB NRW und zusätzlich gibt es die Vereine als Partner.

Trotzdem bin ich erleichtert, wie schnell man tragfähige Lösungen gemeinsam erarbeiten kann. So konnten schon relativ schnell erste Entscheidungen zur Optimierung unseres Flugzeugparks gefällt werden, ferner haben wir erfolgversprechende Aktionen zu den Themen Ausbildung und Förderung mit dem Verband gestartet.

Was wird für Dich die größte Herausforderung im Jahr 2021 sein?

Die größte Herausforderung wird sehr wahrscheinlich immer noch sein, die Einschränkungen durch Covid19 zu bewältigen. Die nötigen Umstrukturierungen kundenorientiert umzusetzen, dabei die unterschiedlichen Interessengruppen für unsere neuen Ziele zu begeistern.

Ziel ist es, mit schlankeren Strukturen interessante Lehrgänge anzubieten.

Hierzu werden wir im ersten Quartal 2021 neue Produkte anbieten.

Wenn Du einen Blick in die Zukunft wirfst: Wo siehst Du die Segelflugschule Oerlinghausen in fünf oder sogar in zehn Jahren?

Wir wollen für die Aus- und Weiterbildung im Luftsport deutschlandweit und international eine Ankerrolle übernehmen. Im Segelflug bieten wir neben der Grundausbildung auch noch mehr Lehrgänge für den Leistungssegelflug an. Mein Ziel ist es, dass die Verbände mit ihren angeschlossenen Vereinen und die Segelflugschule Oerlinghausen perfekt aufeinander abgestimmt sind und sich als Partner ergänzen mit gemeinsamen Zielen und Vorgehensweisen. In diesem Umfeld wollen wir die Vereine in Belangen unterstützen, welche die normalen Vereinsstrukturen überfordern.

Carsten, Du bist ein begeisterter Leistungssegelflieger, was hast Du Dir für 2021 im Streckensegelflug vorgenommen?

Aus zeitlichen Gründen habe ich sicher wenige Möglichkeiten. Ist aber nicht schlimm, darauf verzichte ich gern, um die Schule voran zu bringen. Danach ist es aber auch mein Ziel, selbst meine fliegerischen Erfahrungen weiterzugeben und zu verbessern. Die Zeit mit Ingo Renner an der Segelflugschule hat mich als junger Segelflieger geprägt, unser Ziel ist es, eine moderne Form mit heutigen erfolgreichen Segelfliegern zu installieren.

„SOLL ICH ODER SOLL ICH NICHT?“

Segelflugschule Oerlinghausen, 12. April 2019, 16:23 Uhr:

„Das Blinklicht auf dem Dach der Seilwinde beginnt zu blinken und mit einem Ruck geht es auch schon los. Ich spüre, wie die Luftströmung langsam die Tragflächen zu lupfen beginnt und wie mich kurze Zeit später unsichtbare Kräfte höher und höher tragen.“

Das war der Start zu meinem ersten Alleinflug, im Alter von 63 Jahren.

Flugzeuge begeisterten mich schon von frühester Kindheit an. Und so kam es, dass ich 1971 einem Segelflugverein beitrug. Wie damals üblich, kamen sechs Flugschüler auf ein Flugzeug. Damit schaffte jeder von uns meist einen Flug am Vormittag und einen am Nachmittag. Dass ich an manchen Tagen nur einen Start machen konnte, z. B. wenn Seilrisse den Betrieb aufhielten, verleidete mir bald die Freude am Segelfliegen. Nach zwei Jahren gab ich, ohne mich freigeflogen zu haben, auf. So ganz ließ mich aber die Fliegerei nie los. Immer wieder zog es mich zu Flugplätzen, Flugzeugmuseen oder an Orte, die mit Flugzeugen zu tun hatten. Schließlich wollte ich es noch einmal wissen und buchte 2018, also 48 Jahre nachdem ich als Vierzehnjähriger mit dem Fliegen angefangen hatte, an der Segelflugschule Oerlinghausen einen Schnuppertag. Das hieß, einen ganzen Tag am Schulbetrieb teilnehmen und dabei drei Starts mit einem Fluglehrer zu machen.

Das Fliegen, die Gemeinschaft, die Technik, der Umgang mit den Flugzeugen – ich war begeistert! Alle Fluglehrer waren freundlich, hilfsbereit und engagiert – kurz, ein tolles Team. Aus den vorgesehenen drei Platzrunden wurden, zu meiner großen Freude, am Ende des Tages sechs Flüge, einer davon sogar mit einer Flugzeit von 49 Minuten.

Die Frage: „Soll ich oder soll ich nicht?“ war schnell beantwortet. Einen Monat nach dem Schnuppertag hatte ich mein Medical und Mitte August 2018 fand ich mich, jetzt als richtiger Flugschüler, in der Segelflugschule Oerlinghausen ein.

Mein Fluglehrer war ein sympathischer und vor allem geduldiger Mann. Mit durchschnittlich sieben bis acht Flügen am Tag machte ich schnell Fortschritte. Genau dieses hätte ich mir damals im Verein gewünscht. Am Ende der ersten vier Tage



führte ich bereits die Starts weitgehend eigenständig durch. Auch konnte ich das Horizontbild schon gut halten und war in der Lage, saubere Kurven zu fliegen.

Die nächsten Wochen und Monate zog es mich immer wieder zum Flugplatz. Dass ich während dieser Zeit teilweise mit zwei weiteren Fluglehrern flog, empfand ich als Bereicherung, immer lernte ich Neues dazu. Geflogen wurde bei jedem Wetter, außer bei Dauerregen. So wuchsen im Laufe der Zeit meine Flugerfahrungen.

Als ich schließlich auch Landungen, die Platzrundeneinteilung und Seilrissübungen beherrschte, war es soweit: An meinem 18. Flugtag als Segelflugschüler saß ich das erste Mal als Pilot allein im Cockpit. Ich war überrascht, wie schnell das ging.

„... Glück im Herzen löse ich nach dem letzten der drei ersten Alleinflüge die Anschnallgurte und nehme den Fallschirm ab. Jetzt genieße ich die wenigen Minuten neben meiner ASK 21, die mich eben noch so leicht durch die Luft trug, bis mein Mitschüler mit seinem Caddy kommt, um das Flugzeug zurückzuziehen. Nun ist er noch einmal mit einem Start dran, denn er hatte heute lange darauf warten müssen.“

Glücklich steckte ich am Abend die Anstecknadel mit einer weißen Möwe auf blauem Grund an meine Jacke.

Inzwischen habe ich die C-Prüfung bestanden und mein Flugbuch weist 420 Flüge aus. Schon jetzt freue ich mich auf den Saisonstart 2021 an der Segelflugschule Oerlinghausen.

André Heldner

FRAUENPOWER BEI DER AKAFLIEG KÖLN



Fünf Herzstücke der Akaflieg Köln (v. l. n. r.): Gina Seehoff, Mareike Maurer, Patricia Schneider, Julia Pössinger und die LS11

„Das ist ja mal was ganz Neues!“, freut sich Patricia Schneider. Sie wurde kürzlich zur neuen Vorsitzenden des auf der Dahlemer Binz ansässigen Segelflugvereins Akaflieg Köln e. V. gewählt. Patricia Schneider fliegt bereits seit mehreren Jahren bei den Akafliegern und hat ein abgeschlossenes Chemie- und Physikstudium. Auf den Verein ist sie, genau wie die beiden anderen neu gewählten Vorstandsmitglieder, Mareike Maurer und Julia Pössinger, über die Universität zu Köln aufmerksam geworden, an welche der Verein angegliedert ist.

Der kleine Kölner Verein ist durch die nun zu 100 % weibliche Besetzung der Vorstandsposten zu einer richtigen Besonderheit unter den deutschen Luftsportvereinen geworden. Wenn es um (weibliches) Engagement und fliegerisches Talent geht, stehen die Pilotinnen ihren männlichen Kollegen bei der Akaflieg Köln in nichts nach. So liegt die Quote der Flugschülerinnen im Verein zum Beispiel bei 50 %.

Julia Pössinger kümmert sich, neben ihrem Studium der erneuerbaren Energien, bereits im zweiten Jahr in Folge um die Finanzen des Vereins. Sie weiß selbst nicht genau, wie es zu der ausgeglichenen Verteilung von Flugschülerinnen und Flugschülern in dem Verein kommt. „Wir nehmen aber an, dass die neuen (weiblichen) Mitglieder merken, dass sie bei uns sehr willkommen sind und dann auch bleiben. Aber wenn die Mädels morgens in den Lepos mit unseren Flugzeugen und dem Wohnwagen an den Start rollen, da kommt von unserem Nachbarverein schonmal der ein oder andere blöde Spruch.

Wir mussten uns z. B. schon Sachen anhören wie ‚der Küchenwagen kommt‘, aber das juckt uns Damen herzlich wenig.“

Und auch der Ausbildungsleiter Siegfried Piontkowski erzählt: „Wenn an einem Schultag die Herren einmal aussetzen und der Betrieb in weibliche Hand fällt, dann fällt schon mal ein unpassender Kommentar.“

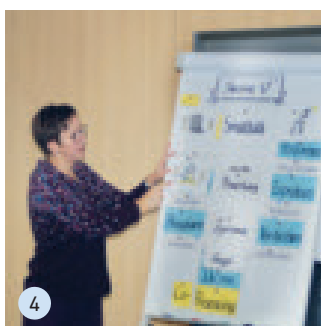
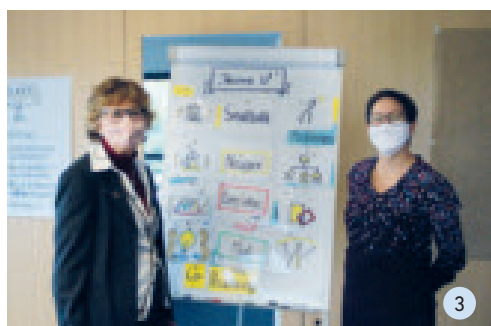
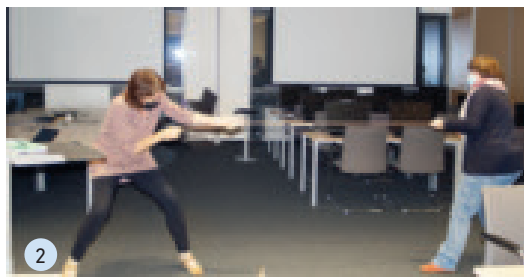
Die starke weibliche Präsenz im Verein färbt jedoch ab. So antwortete die siebenjährige Tochter eines Mitglieds ganz selbstverständlich auf die Frage ihres Vaters „Glaubst du, Fliegen ist ein Sport für Jungen oder Mädchen?“ selbstbewusst mit „Ein Mädchensport natürlich!“.

Mareike Maurer ist als Vertreterin der Studentenschaft das dritte Vorstandsmitglied. Sie kümmert sich um die Werbung neuer Mitglieder und somit um den Nachwuchs des Vereins. Die angehende Lehrerin freut sich über so viel Frauenpower in der sonst eher von Männern dominierten Sportart. „Ich erlebe es immer wieder, dass mich Freundinnen und Bekannte voller Interesse auf mein Hobby ansprechen. Ich merke also, dass bei vielen Frauen ein großes Interesse an der Fliegerei besteht, was mich persönlich sehr freut, da ich mit Leidenschaft dabei bin. Ich freue mich sehr über die Entwicklungen in unserem Verein und es würde mich sehr freuen, wenn wir in der Zukunft auch mal eine Fluglehrerin in unseren Reihen hätten.“ Aktuell nehmen die drei Vorstandsmitglieder an der Workshopreihe „Frauen führen mit Erfolg“ des AEROCLUB NRW teil und fiebern voller Freude der kommenden Flugsaison entgegen.

Text, Foto: Akaflieg Köln

FRAUEN FÜHREN MIT ERFOLG!

Eine Workshopreihe für Frauen im AEROCLUB | NRW e. V.



- 1: Masken und ausreichend Abstand: endlich wieder eine Präsenzveranstaltung!
- 2: Trainerin Kerstin Peren und Teilnehmerin Jessica Preuss-Becker demonstrieren eine gängige, aber wenig konstruktive Konfliktlösungsstrategie
- 3: Vorsitzende des Gender-Ausschusses und Organisatorin der Workshopreihe, Sybille Krummacher, mit Trainerin Petra Sohnus, Peren & Partner GbR
- 4: Trainerin Petra Sohnus erläutert die „Methode U“

Um mehr weibliche Mitglieder zur Übernahme von Vorstands- und anderen Schlüsselfunktionen im Verein zu motivieren und die Vernetzung untereinander zu fördern, hat der Gender-Ausschuss eine vom LSB entwickelte Workshop-Reihe zu verschiedenen Führungsthemen eingeführt. Über die Auftaktveranstaltung, die Corona-bedingt von März auf Juni und in den virtuellen Raum verschoben werden musste, hat Ruth Haliti im LuftSport Magazin vom Oktober/November 2020 berichtet.

Heute berichten zwei weitere Teilnehmerinnen über ihre Eindrücke aus den Präsenzterminen Ende Oktober und Ende November:

Vom zweiten Workshop Ende Oktober berichtet Nina Int-Veen, Jugendbildungsreferentin des AEROCLUB | NRW e. V.:

Nachdem der erste Workshop virtuell stattfinden musste, war man froh und stolz, dieses Mal eine Präsenzveranstaltung durchführen zu können. So konnten sich die Teilnehmerinnen aus verschiedenen Mitgliedsvereinen des AEROCLUB | NRW e. V. endlich persönlich kennenlernen. Das überzeugende Hygienekonzept der gastgebenden Firma INFORM GmbH sorgte für ein Gefühl von Sicherheit.

Unsere Trainerin Petra Sohnus von Peren & Partner GbR startete den Workshop „Change gestalten durch Kommunikation und Motivation“ mit einer Willkommens- und Vorstellungsrunde, dem „Check-in“. Jede der elf Teilnehmerinnen stellte sich kurz vor, berichtete von ihrem Verein und ihrer Luftsportart.

Ganz nach dem Motto

Nachhaltige Veränderung braucht die Verbindung von Denken, Fühlen und Handeln

setzte die Trainerin den Workshop mit einer Einführung in die

„Theorie U – Von der Zukunft her führen“ fort, einem Rahmenwerk für die Gestaltung von Veränderungsprozessen von Dr. Claus Otto Scharmer vom Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Nach ausführlicher Erklärung des „U-Prozesses“ ging es weiter mit einer Schreibübung, also einem inneren Dialog, wobei jede Teilnehmerin durch die Beantwortung von vier Fragen zu eigenen Herausforderungen und Ressourcen sich selbst reflektierte.

In der nächsten Dialogübung ging es dann darum, in Kleingruppen etwas über sich zu erzählen. Selbstverständlich waren alle dazu angehalten nur das zu erzählen, was man auch erzählen mochte.

Die Zuhörerinnen hatten die Aufgabe, den Schilderungen aufmerksam zu folgen, und nahmen eine wertschätzende und offene Haltung gegenüber der Erzählerin ein. So wurde eine sehr angenehme und wohltuende Atmosphäre von Vertrauen und Verbundenheit geschaffen. Danach sollten sie das Erzählte dann in ihren Worten zusammenfassen, um so der Erzählerin zu zeigen, dass sie verstanden wird. Als Unterstützung hat jede Teilnehmerin ein Arbeitsblatt mit Empfehlungen zur Ausrichtung der eigenen Aufmerksamkeit beim Hinhören bekommen. In der abschließenden Feedbackrunde, dem „Check-out“, wurde deutlich, dass gerade die Gespräche in den Kleingruppen sehr wertvoll waren. Das umfangreiche Konzept der „Theorie U“ war kompakt zusammengefasst und das Verhältnis von Theorie und Praxis war ebenfalls gut abgestimmt. Alle sind sich im Endeffekt einig, dass der Workshop zeitlich zu kurz war. Viele der Teilnehmerinnen wünschen sich ein Tages- oder gar Wochenendseminar. Mehr als die Hälfte würde sich gerne inhaltlich vertieft mit dem Thema Konfliktmanagement/ Konfliktlösung befassen. Auf dieses Feedback hat der Gender-

Ausschuss bereits reagiert und wird 2021 zwei Tages- und eine Wochenendveranstaltung organisieren. (siehe Seite 3)
Ziemlich zu Beginn des Workshops haben wir Leitgedanken für unsere Zusammenarbeit im Workshop erarbeitet. Lustigerweise wurde als letztes „Humor/Spaß“ angesprochen. Davon war übrigens sehr viel dabei!

Julia Grünewald von der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen e. V. (FVA) erzählt vom dritten Workshop Ende November:

Nach den ersten beiden bereits sehr erfolgreichen Terminen der Workshop-Reihe „Frauen führen mit Erfolg“ traf sich Ende November erneut eine Runde von Verantwortungsträgerinnen und Ehrenamtlerinnen der nordrhein-westfälischen Luftsportvereine. Das Thema, auf Wunsch der Teilnehmerinnen der vorigen Termine, sollte Konfliktmanagement sein.

Die Trainerin Kerstin Peren zeigte anhand von Tafelbildern und praktischen Übungen anschaulich auf, wie Konflikte entstehen können, und gab den Teilnehmerinnen Werkzeuge mit auf den Weg, wie sie zukünftig mit dieser Thematik umgehen können. Der theoretische Einstieg begann mit der Definition von Konflik-

ten, anschließend wurde auf die Eskalationsstufen nach Glasl und das Eisberg-Modell eingegangen. Anhand der folgenden praktischen Übungen wurden Lösungs- und Gesprächsstrategien erarbeitet, um Konflikte konstruktiv lösen zu können.

Zum Abschluss wurden im Rahmen der kollegialen Fallberatung zwei „mitgebrachte“ Fälle der Teilnehmerinnen bearbeitet. Der dritte Termin der Workshop-Reihe gab erneut viele gute Impulse für die Verbesserung der eigenen Vereins- und Vorstandsarbeit und darüber hinaus auch wieder die Möglichkeit, Erfahrungswerte mit den anderen Teilnehmerinnen auszutauschen und das Netzwerk zu vertiefen.

Das Themenangebot für die kommenden Termine in 2021 klingt bereits vielversprechend, und ich bin mir sicher, auch dort wieder viele bekannte und hoffentlich auch einige neue Gesichter zu sehen!

Text: Nina Int-Veen, Aeroclub NRW e. V., und Julia Grünewald, Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen e. V. (FVA)

Fotos: Angelika Rebischke und Sybille Krummacher, Luftsportverein Aachen e. V. (LVA)

LUFTSPORTPIONIERE NRW

DAS „FRÄULEIN AGATHE“ AUS DUISBURG

ein Interview mit dem Neffen der vermutlich ersten Pilotin Duisburgs

Das Gespräch führte Ruth Haliti, LSV Eschendorf e. V. und Vereinigung deutscher Pilotinnen VdP

Guten Tag Herr Dr. Gerdes,

Sie sind ein Neffe von „Fräulein“ Agathe Gerdes. Vielleicht kurz zu Ihrer Person: Sie studierten an der Deutschen Sporthochschule Köln mit Abschluss als Diplomsportlehrer und im Anschluss wurden Sie nach einem Studium der Medizin in Köln und Düsseldorf Sanitätsoffizier bei der Bundeswehr. Dort bildeten Sie sich zum deutschen und amerikanischen Fliegerarzt in Fürstentfeldbruck und San Antonio (School of Aerospace Medicine) sowie in Cape Canaveral weiter. Obwohl Sie selber keinen Pilotenschein machten, hatten Sie während Ihres Berufslebens häufig Gelegenheit, in Propellermaschinen und mehr noch in Jets mitzufliegen.

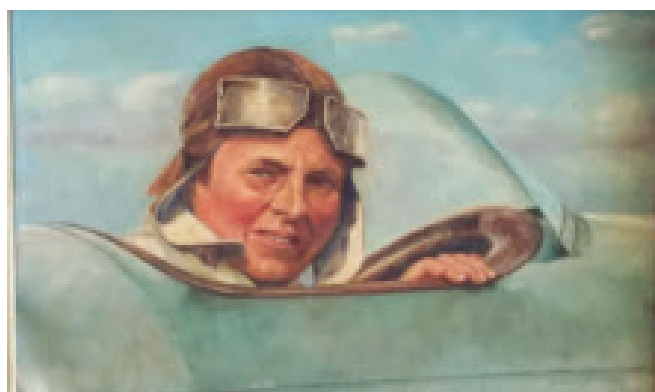
Damit sind Sie, wie auch Ihr Vater Edmund Gerdes als Ballonfahrer und Ihr leider verstorbener älterer Bruder als Segelflieger der Fliegerei verbunden.

Das Familienmitglied, über das wir uns heute unterhalten wollen, ist Ihre Tante Agathe Gerdes. Sie, Ihr Bruder und ihre beiden Schwestern haben das „Fräulein Gerdes“ noch kennengelernt.

Ja, wir hatten noch das Vergnügen, diese besondere Frau kennenlernen zu dürfen!

Ihre Tante war nach vorliegenden Aufzeichnungen die erste Pilotin Duisburgs. Hat sie Ihnen oder Ihrer Familie davon erzählt?

Was ich von meiner Tante hinsichtlich der Fliegerei zu berichten weiß ist, dass sie bereits ab 1924 an der (im September 1925 erfolgten) Gründung und dem Aufbau des Duisburg-Mülheimer Flugsportvereins in der Gruppe West des Deutschen Luftschiffahrt-Verbandes (DLV) beteiligt war.



Der Vater unseres Interviewpartners, Edmund Gerdes, hat dieses Ölgemälde seiner Schwester nach einem Foto aus den Jahren um 1926/1927 erstellt

Soweit wir als Familie das wissen, war sie damals auch das erste weibliche Mitglied im Duisburger Verein.

(Anm. der Red.: 1912 gegründet als „Niederrheinischer Verein für Luftschiffahrt“, der später den Namen „Flugverein Niederrhein“ annahm. Da die Versailler Verträge den Motorflug in Deutschland nach dem Krieg fast ganz verboten, konnten weitere Aktivitäten erst nach über zehn Jahren aufgenommen werden. Im Jahr 1925 beschlossen flugbegeisterte Duisburger, wieder als Segelflieger aktiv zu werden. Am 6. September 1925, wenige Tage nach dem Abzug der französisch-belgischen Besatzungstruppen, wurde ein Duisburg-Mülheimer Flugsportverein e. V. in der Gruppe West des Deutschen Luftschiffahrt-Verbands neu gegründet (<https://tinyurl.com/y2ly5yj7>)



„Fräulein“ Agathe Gerdes, erste Pilotin Duisburgs, geboren im März 1890 in Duisburg, dort verstorben im September 1978

Tante Agathes erste Begegnung mit der Fliegerei war im Segelflugzeug. Tante Agathe war – soweit uns bekannt ist – auch die erste Frau, die dort die Segelflugausbildung begann. Leider endete ihre Karriere als Segelflugpilotin mit einem Absturz, als sie damals auf der Wasserkuppe/Rhön 1929 ihre Segelflugzeugprüfung ablegen wollte.

Und das war das Ende der Fliegerei für Ihre mutige, abenteuerlustige Tante?

Nein, meine Tante war wohl so schnell nicht kleinzubekommen. Nach eigenen Angaben erlitt sie beim Absturz zwölf Knochenbrüche (!). Da der Zusammenwuchs der Knochen, u. a. eines Beins, für Tante Agathe nicht „gerade genug“ war, ließ sie einige Knochen wieder „brechen“ und korrigieren. Das Bein allerdings blieb verkürzt.

Dies hielt sie nicht davon ab, der Fliegerei die Stirn zu bieten. Nachdem alles verheilt war, machte sie alsdann ihren Motorflugschein als Pilotin. Nach meiner Kenntnis war sie die erste Motorpilotin in Duisburg. Wie meine Familie zu berichten weiß, soll sich später eine Freundschaft zwischen Hanna Reitsch und ihr entwickelt haben.

Herr Dr. Gerdes, in allen Texten und auch aus Ihrem Mund spricht man nicht einfach nur von Agathe Gerdes, sondern von dem „Fräulein“ Agathe Gerdes.

Ja, in der Tat. Darauf hat die Tante zeitlebens bestanden. Ihr Verlobter ist leider nicht aus dem 1. Weltkrieg zurückgekehrt. Sie hat dann nie geheiratet und immer Wert daraufgelegt, als „Fräulein Gerdes“ angesprochen zu werden.

Interessant ist, dass Tante Agathe ihren Beruf als Lehrerin bis zu ihrer Pensionierung ausgeübt hat, denn damals durften nur unverheiratete Frauen diesen Beruf ausüben. Verheirateten Frauen war der Beruf als Lehrerin per Gesetz verboten.

Anfang des Jahres haben Sie dem Aeroclub NRW ein Ölgemälde angeboten, das Ihre Tante Agathe zeigt.

Das Ölgemälde meiner Tante entstand nach einem Foto aus den Jahren um 1926/27 und wurde von ihrem zwei Jahre jüngeren Bruder Edmund – meinem Vater – laut dessen Erinnerung

im Jahre 1956 gemalt. Für die Flughistorie am Niederrhein und damit in NRW würde ich mir wünschen, dass das Gemälde dieser besonderen Pionierin in gute Hände kommt und Wertschätzung und Erinnerung wachhält.

Übrigens, um die Zeit, als das Gemälde entstand, feierte der Verein in Duisburg ein Jubiläumsfest, soweit ich erinnere. Ein festlicher Ball im damaligen Duisburger Hof. Meine Tante Agathe wurde anlässlich dieses Festes als 1. Duisburger Pilotin geehrt und erhielt eine Auszeichnung. Da sie gebeten worden war, den Ball mit einem Walzer zu eröffnen, aber keine Begleitung hatte, nahm sie mich (ca. 16 Jahre alt) mit. Wir waren ein sehr ungleiches Paar, aber ich war stolz auf meine Tante.

Trotz meiner geringen Musikalität bestand meine Tante im Übrigen darauf, mir über einige Jahre hinweg wöchentlich Klavierunterricht zu erteilen. Damals für mich schwierig, dennoch bin ich ihr im Nachhinein bis heute dafür dankbar.

Ihre Tante scheint wirklich ein bemerkenswerter Mensch gewesen zu sein und vor allem eine Frau, die ihrer Zeit voraus schien.

Oh ja, das war sie wohl. Insgesamt würde ich sie als resolute, durchsetzungsfreudige, aber liebenswerte Frau mit viel Humor und Witz bezeichnen. Noch eine kleine Anekdote, die ihren Charakter wunderbar skizziert: Sie trug zu einem echten Skandal in Duisburg bei (lacht). Als junge Frau war sie eine der ersten Motorradfahrerinnen in Duisburg. Sie fiel der Polizei auf, weil sie zu allem Überfluss auch noch Motorrad in Männerhosen fuhr. Wegen des Tragens von Männerkleidung wurde sie verwarnt und musste Strafe zahlen! Ob es sie gehindert hat, dies erneut zu tun, ist leider nicht überliefert.

Vielen herzlichen Dank für diesen sehr persönlichen Einblick, und wir als Aeroclub NRW werden das Portrait Ihrer Tante in Ehren halten. Haben Sie nochmals vielen Dank, dass Sie an uns gedacht haben und uns das Gemälde zur Verfügung stellen wollen.

Literaturhinweis für weiter Interessierte:

Agathe Gerdes wird in folgenden Publikationen erwähnt:

„Schneidige deutsche Mädel: Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945“ von Evelyn Zegenhagen, Wallstein Verlag, 2007, ISBN 3-8353-0179-9

„Königinnen der Lüfte. Biographien berühmter Fliegerinnen“ von Ernst Probst, GRIN Verlag, 2010, ISBN 10: 3640677579 / ISBN 13: 9783640677573

Anmerkung:

Flugplatz Duisburg-Neuenkamp:

Der Flugplatz Neuenkamp wurde im Jahre 1912 eröffnet. Im Jahre 1927 erhielt er den Namen „Paul-Bäumer-Flugplatz“, benannt nach dem aus Duisburg stammenden und 1927 tödlich verunglückten Flieger Paul Bäumer, welcher auch Träger des Ordens „Pour le Mérite“ gewesen ist. Überwiegend fand hier Motor- und Segelflugsport statt. In den 1930er Jahren wurde der Flugplatz baulich erweitert und später während des Zweiten Weltkrieges auch von der deutschen Luftwaffe genutzt, welche hier einige Ausbildungseinrichtungen führte. So ist die Ausbildung von Sturzkampffliegern (STUKA) auf diesem Platz während des Krieges bekannt. Auch während der Westfeld-

züge der deutschen Wehrmacht spielte der Platz eine kleine Rolle, als dort eine Sturzkampffliegereinheit stationiert wurde, welche von hier zu Einsätzen gegen Belgien und die Niederlande geflogen ist. Der Flugplatz Neuenkamp wurde auch als Basis (Notlandeplatz etc.) für Jagdflugzeuge genutzt, welche bei anglo-amerikanischen Luftangriffen gegen die Ruhrgebietsstädte die Bomber bekämpften. In den 1950er Jahren wurde dort der wieder zugelassene Flugsport für kurze Zeit ausgeübt. Ab Mitte der 1950er Jahre wurden auf dem Gelände verschiedene Indus-

triebetriebe angesiedelt und später auch ein Tanklager errichtet. Nach 1960 existierte der Flugplatz Neuenkamp praktisch nicht mehr. Quelle: wikipedia.de https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_der_Luftfahrt_im_Ruhrgebiet
Weitere Infos auch im Online-Magazin des Aeroclub NRW unter AEROCLUB|NRW-100JahreFlugvereinNiederrheinDuisburg.e.V. <https://www.aeroclub-nrw.de/2012/10/27/100-jahre-flug-verein-niederrhein-duisburg-e-v/>

SOFTWAREWECHSEL

Der Software-Wechsel des Verbandes hat wie angekündigt im Herbst/Winter 2020/2021 stattgefunden.

Während der Wechsel schrittweise vollzogen wurde, wurden parallel Voraussetzungen geschaffen, um Handlungsfähigkeit gewährleisten zu können:

- Sicherstellung des Datentransfers der einen zur anderen Software
- Workshop-Termine und Schulungen

Mitgliedsausweise

Seit dem 1. Januar sind die neuen Mitgliedsausweise des AEROCLUB NRW für das Jahr 2021 gültig. Die Software-Umstellung ermöglicht dazu eine neue Handhabung. Für die Bereitstellung der Mitgliedsausweise gelten ab diesem Jahr folgende Regelungen:

- **Vereine, die Vereinsflieger nutzen**
Diejenigen Vereine, die die Onlineverwaltung Vereinsflieger.de nutzen, können ihren Mitgliedern den Mitgliedsausweis wie folgt elektronisch zusenden: „**Verband → Mitgliedsausweise → An alle Mitglieder per Mail versenden**“. Diese können ihren Ausweis dann bequem selbst ausdrucken.
- **Vereinsmitglieder, die Vereinsflieger nutzen**
Vereinsmitgliedern, die einen eigenen Zugang zu Vereinsflieger.de haben, steht der Mitgliedsausweis unter „**Mein Profil → Verbandsmitgliedschaft: AEROCLUB | NRW e. V.**“ zur Verfügung. So hat das Mitglied die Wahl, die Darstellung in der Online-Verwaltung als ausreichend zu handhaben oder den Ausweis auszudrucken.
- **Vereine, die Vereinsflieger nicht nutzen**
Vereine, welche die Onlineverwaltung Vereinsflieger.de nicht nutzen, bekommen die Mitgliedsausweise auf formlosen Antrag durch ein Mitglied des Vereinsvorstandes per E-Mail zugesendet. Den Antrag bitte senden an schubutz@aeroclub-nrw.de
- **Einzelmitglieder**
Einzelmitglieder (ohne Vereinszugehörigkeit) bekommen ihren Mitgliedsausweis auf formlosen Antrag per E-Mail zugeschickt. Den Antrag bitte senden an schubutz@aeroclub-nrw.de

Pionierarbeit in der Verbandssoftware

Unser Dank gilt der Firma Airsoftware, insbesondere Hans-Otto Edelhoff, der über zwei Jahrzehnte Pionierarbeit geleistet hat. So konnte der AEROCLUB NRW bereits früh sowohl die Mitgliederverwaltung als auch die CAMO/CAO auf ein solides und sicheres online-basiertes Datenverwaltungsprogramm stellen.

Text, Grafik: Daniela Blobel

VERBAND

MEILENSTEINE DER

SOFTWARE UMSTELLUNG

Meilensteine der Software-Umstellung im Zeitraum November 2020 bis Februar 2021

MITARBEITERSCHULUNG

2 Tage, 7 Fachabteilungs-schulungen (Vereinsflieger) der **Geschäftsstellenmitarbeiter**

VEREINSWORKSHOPS

7 Vereinsflieger-Workshops für **Vereinsvorstände / -Admins** (Freemium-/Vollversion)

ATO NRW

Workshops für **Bezirksausbildungsleiter, Vereinsausbildungsleiter, Fluglehrer, Mitarbeiter der Bezirksregierungen** Düsseldorf und Münster (Vereinsflieger)

TECHNIK

Für die **Prüfer** des Verbandes gab es 2 Workshops zu Vereinsflieger und 4 Workshops zur Software AMOffice

EINZELCOACHINGS

unbezahlte Termine zur individuellen Beratung und Schulung im Vereinsflieger für **Vereinsvorstände/-admins**

MITGLIEDSAUSWEISE

Zum 1.1.21 können die Ausweise online generiert und vom **Verein** selbst ausgedruckt werden

RECHNUNGEN

Seit Februar werden auch Rechnungen und die Prüfauftragsverwaltung über Vereinsflieger erzeugt

LBA-REGISTRIERUNG MODELLFLUG

Über Vereinsflieger ist zum 31.12.20 die **Sammelregistrierung** über den AEROCLUB NRW freigeschaltet.

fortlaufender Prozess

Wir sind sicher, dass weitere Meilensteine folgen werden...



NUN ENDLICH AUCH DER VERBAND „Wir arbeiten schon länger mit Vereinsflieger“

Jetzt eine Fortbildung besuchen, durch Schneeverwehungen? Danke, lieber nicht ... außer sie findet online statt, wie so vieles in diesem verrückten Jahr, in dem ich schon so manches Konferenzprogramm kennenlernen durfte. Die Vorstellung des Vereinsfliegers (VF), den mein Verein schon ein paar Jahre nutzt und mit dem nun auch der AEROCLUB | NRW arbeitet, fand mit einem mir noch unbekannten Video-Tool statt. Etwas familiärer IT-Support erlöste mich zum Glück noch rechtzeitig von meiner medialen Taubheit. Wie oft im Leben war es auch hier nur eine Frage der Einstellung.

Zunächst wurde uns von Frank Bender von der Fa. Breitenbach und Otero GbR der zeitliche Ablauf der Umstellung von der Air-Software auf VF dargelegt, der Datenabgleich ist inzwischen erfolgt. Auf das wichtige Thema Datenschutz wurde eingegangen und schon ging es direkt auf die Maske des VF, wo sich heimlich vor ein paar Tagen der neue Reiter „Verband“ eingeschlichen hat.

Uns wurde beispielsweise gezeigt, wie man im VF das Mitgliedermanagement macht, wie man noch vorhandene Datenunterschiede, z. B. bei den Adressen, anpassen kann, wie wir demnächst Schnupper- und Zweitmitgliedschaften anlegen können und wie wir den Bezug der Verbandszeitung an- und abmelden können. Die Mitglieder können demnächst ihre Mitgliedsausweise sogar selbst ausdrucken, und auch Anmeldungen zu Lehrgängen und Fortbildungen sind hierüber digital möglich.

Frank Bender ging auf alle Fragen der online anwesenden Mitglieder, die meist als Geschäftsführer oder Schatzmeister in den Vorständen tätig sind, sofort ein und sprach noch viele weitere Themen an. Nach zwei Stunden war ich geistig überflutet und letztlich werden viele weitere Fragen in der Praxis



Diese grafische Darstellung zeigt das Ergebnis der Gesamtbewertung der sieben Vereins-Workshops zur neuen Software. Die Workshops der ATO und Technik sind hier noch nicht erfasst. Die Teilnehmenden konnten online eine Bewertung der Workshops vornehmen in Bezug auf die Organisation, den Inhalt und die Referenten der Veranstaltung, und zudem frei formulieren, was ihnen gut oder nicht so gut gefallen hat und was sie verändern würden.

auftauchen. Aber auch dafür gibt es eine Lösung, denn es folgen noch weitere Fortbildungen – auch die ATO betreffend für Fluglehrer – und Frank Bender ist bereit, uns per E-Mail zu helfen, was ich aus meiner Erfahrung in der Vergangenheit nur bestätigen kann.

Die Fortbildung als Online-Veranstaltung war sehr hilfreich und niemand musste noch nach Hause fahren. Es war auch schön, bekannte Gesichter – wenigstens auf dem Monitor – mal wiederzusehen.

Text: Irene Kesper, Fliegergruppe an der RWTH Aachen e. V.

MITGLIEDERVERSAMMLUNG UND ABSTIMMUNGEN DER VEREINSMITGLIEDER IN ZEITEN DER PANDEMIE

„Die Angelegenheiten des Vereins werden, soweit sie nicht von dem Vorstand oder einem anderen Vereinsorgan zu besorgen sind, durch Beschlussfassung in einer Versammlung der Mitglieder geordnet. Zur Gültigkeit des Beschlusses ist erforderlich, dass der Gegenstand bei der Berufung bezeichnet wird.“

„Auch ohne Versammlung der Mitglieder ist ein Beschluss gültig, wenn alle Mitglieder ihre Zustimmung zu dem Beschluss schriftlich erklären.“

So steht es wörtlich in § 32 BGB, und vielen Vorständen und Vereinsmitgliedern sind diese Vorgaben aus der bisherigen Handhabung mehr oder weniger bekannt und vertraut. Und es ist auch bekannt und vertraut, dass eine nach BGB schon eh und je zulässige, rein schriftliche Abstimmung nicht praktikabel

ist, da eine sehr große Gefahr besteht, dass nicht alle Mitglieder dieser Beschlussart schriftlich zustimmen. Bedenke: Der schriftliche Beschluss außerhalb der Mitgliederversammlung ist ungültig, wenn nur ein Mitglied nicht schriftlich zustimmt. Das Mittel der Wahl ist daher die ordnungsgemäß eingeladene Mitgliederversammlung, in der gültige Beschlüsse auch dann getroffen werden können, wenn nicht alle Mitglieder erscheinen und zustimmen.

In vielen Vereinssatzungen ist angeordnet, dass die Mitgliederversammlung mindestens einmal im Jahr stattzufinden hat. Und ebenso ergibt sich aus vielen Satzungen, dass viele Entscheidungen in Mitgliederversammlungen zu erfolgen haben. Dies können Vorstandswahlen sein, aber auch die Entscheidung über Gebührenerhöhungen, über die Anschaffung oder den Verkauf von Fluggerät und vieles mehr. Letztlich hat die Mitglieder-

versammlung über alles zu entscheiden, was laut Satzung nicht ausdrücklich dem Vorstand oder einem anderen Vereinsorgan zur Entscheidung ohne Beschluss der Mitgliederversammlung zugewiesen ist.

Die Covid-19-Pandemie und die dazu von der Politik erlassenen Verordnungen lassen bekanntlich größere Versammlungen derzeit nicht zu. Dies gilt auch für die Mitgliederversammlungen der Vereine. Soweit Entscheidungen durch die Mitglieder zu treffen sind, sind die Vereine also handlungsunfähig.

Damit die Vereine weiter handlungsfähig bleiben, wurde bereits zu Beginn der Pandemie in § 5 des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht vom 27.3.2020 die gesetzliche Grundlage geschaffen für Entscheidungen außerhalb einer als Präsenzveranstaltung abgehaltenen Mitgliederversammlung. Ferner wurden die Voraussetzungen für einen gültigen Beschluss außerhalb der Mitgliederversammlungen vereinfacht:

Für Mitgliederversammlungen gilt derzeit:

1. Vereine können Mitgliedern die Teilnahme an der Mitgliederversammlung ohne Anwesenheit am Versammlungsort ermöglichen und zulassen, dass Mitgliederrechte, insbesondere die Teilnahme an Abstimmungen, im Wege der elektronischen Kommunikation ausgeübt werden.
2. Vereine können Mitgliedern gestatten, ohne Teilnahme an der Mitgliederversammlung ihre Stimmen vor der Durchführung der Mitgliederversammlung schriftlich abzugeben.

Für Beschlussfassungen außerhalb von Mitgliederversammlung gilt derzeit:

Außerhalb der Mitgliederversammlung gefasste Beschlüsse sind gültig, wenn alle Mitglieder an der Beschlussfassung beteiligt wurden, die Hälfte der Mitglieder ihre Stimme in Textform abgegeben hat und der Beschluss mit der erforderlichen Mehrheit gefasst wurde.

Ein außerhalb der Mitgliederversammlung gefasster Beschluss kann derzeit also nicht von einem einzelnen Mitglied, das nicht zustimmt, blockiert werden. Für einen gültigen Beschluss genügt es, dass a) mindestens die Hälfte der Mitglieder ihre Stimme abgeben und b) mindestens 25 % + eine Stimme der Mitglieder für den Beschluss sind.

Diese geänderte Rechtslage galt zunächst bis zum 31. Dezember 2020. Mit Verordnung vom 20.10.2020 wurde die Gültigkeit um ein Jahr, also bis zum 31. Dezember 2021, verlängert.

Zum Schluss noch ein Hinweis zur Notwendigkeit von Vorstandswahlen:

Derzeit bleiben gewählte Vorstandsmitglieder auch nach Ablauf der in der Satzung vorgesehenen Amtszeit bis zu einer Abberufung oder bis zur Bestellung eines Nachfolgers im Amt. Sofern das Vorstandsmitglied zur weiteren Ausübung des Amtes bereit ist, ist es daher nicht notwendig, ausschließlich aufgrund des Ablaufens der Amtszeit eine Mitgliederversammlung durchzuführen.

Text: Patrick Kreimer, Justiziar des AEROCUB NRW e. V.

HOW-TO: DIGITALISIERUNG DER MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN

Das Jahr 2020 kam mit guten Flugtagen, aber leider auch mit Deutschlands mangelhafter Digitalisierung und Corona – zwei Dinge, die uns als Verein vor schwierige Aufgaben stellten.

Neben den plötzlichen Flugbeschränkungen für Privatpiloten und den anschließend dringend benötigten Hygienekonzepten standen vermutlich alle Vorstände vor der gleichen Frage – wie gehen wir mit Mitglieder- und Jahreshauptversammlungen und den damit einhergehenden Abstimmungen um? Online, offline oder doch ganz verschieben?

Wir hatten das große Glück, dass diese Frage erst in der zweiten Jahreshälfte akut wurde. Unsere Jahreshauptversammlung haben wir noch vor dem ersten Corona-Fall in Deutschland als Präsenzveranstaltung abhalten können.

Durch den eingeschränkten Flugbetrieb und die dadurch ausbleibenden Erfolge für unsere Flugschüler haben wir uns im April für eine Online-Version der ABC-Theorie entschlossen – sehr erfolgreich. Sowohl die Teilnehmer als auch unsere Dozenten waren begeistert und haben schon nach einem weiterführenden Online-Kurs gefragt. Mehr dazu könnt ihr gerne in der Juni/Juli 2020 Ausgabe des Luftsportmagazins auf Seite 36 lesen.

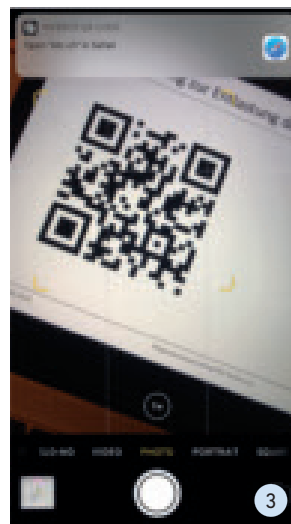
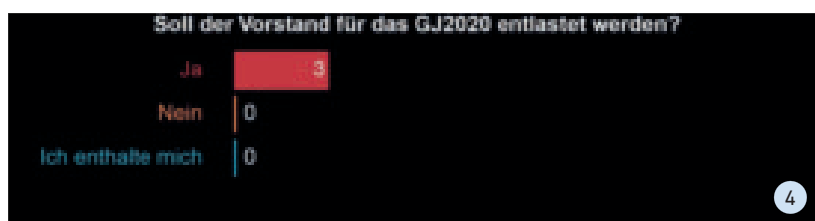
Die wohl größte Herausforderung wartete allerdings noch auf uns. Um unsere Außenwirkung zu modernisieren und um einige Punkte der Satzung neu zu verabschieden, musste eine außerordentliche Mitgliederversammlung stattfinden. Glücklicherweise hat diese genau zwischen den zwei bundesweiten

Lockdowns stattgefunden, wodurch wir nicht gezwungen waren, alles online zu veranstalten. Denn seien wir mal ehrlich – für Ungeübte ist es wirklich ein seltsames Gefühl, einen Computer zu bequatschen, oder?

Somit haben wir ein Hybridmodell auf die Beine gestellt. Als studentischer Verein erfreuen wir uns über eine weit verteilte Alt-Herrenschaft, von denen leider einige bereits in Risikogruppen einzuordnen sind. Durch eine hybride Form haben wir unseren Alt-Herren die Möglichkeit geboten, per WebEx an der Veranstaltung teilzunehmen und sich keinen unnötigen Gefahren auszusetzen. Unsere aktive Vereinsjugend und einige Alt-Herren waren – unter Einhaltung eines Hygienekonzeptes – während der Versammlung in einem Hörsaal der FH Aachen ebenfalls anwesend, was es für uns deutlich einfacher machte, da man trotz der Umstände noch vor „realen“ Menschen sprechen konnte.

Da, wie bereits erwähnt, einige Abstimmungen anstanden, stellte sich uns als Vorstand die Frage, wie man diese während eines „Hybrid-“ beziehungsweise reinen Online-Meetings anbieten kann.

Glücklicherweise bietet der DAeC eine Reihe von Veranstaltungen an, welche das Ziel verfolgen, Vereine zusammenzubringen und Austausch zu ermöglichen. Aber auch Events, bei welchen man eigentlich aus einem anderen Zweck zusammenkommt, eignen sich hervorragend, um den eigenen Verein voranzubringen. Denn Vorstandsarbeit in modernen Vereinen zeichnet sich



1: Benutzeroberfläche zum Erstellen einer Abstimmung

Neben einem Link erhält man auch die Möglichkeit, einen QR-Code herunterzuladen, welcher direkt in eine wahrscheinlich sowieso vorhandene PowerPoint-Präsentation eingefügt werden kann. Hierdurch verringert sich der Aufwand, da die Anzeige des Links sowie die anschließende Auszählung automatisch erfolgt.

2: In die Präsentation integrierter QR-Code

Die Abstimmung erfolgt ganz einfach über das Smartphone. Je nach Betriebssystem kann mit der Kamera oder einer speziel-

len App der QR-Code gescannt werden. So kann jedes Mitglied, egal welchen Alters oder technischen Kenntnisstands, an der Umfrage teilnehmen.

3: Öffnen der Abstimmung mit dem Smartphone

Das Resultat der Abstimmung zeigt DirectPoll in einem eigenen Fenster, welches man während der Versammlung übertragen kann. Durch die Liveticker-Funktion kann der aktuelle Stand jederzeit verfolgt werden.

4: Ergebnis der Abstimmung

unter anderem dadurch aus, dass gute Ideen mitgebracht und auf Probleme oder Herausforderungen im eigenen Verein übertragen werden. Hat sich die neue Herangehensweise bewährt, sollte sie etabliert werden.

Dies ist in unseren Augen der beste Weg für Vereine, sich weiterzuentwickeln und voneinander zu lernen.

Ideenfindung

Neben dem von uns sehr gerne besuchten Presseseminar des AEROCUB NRW hatten wir in diesem Jahr das Glück, von einer anderen Veranstaltung zu profitieren – dem Fluglehrerlehrgang in Oerlinghausen.

Dieser brachte nicht nur einen neuen Fluglehrer hervor, welcher seit September sehr erfolgreich unsere Schüler in ihrer Ausbildung weiterbringt, sondern auch eine Idee mit viel Zukunftspotenzial.

Aber worum geht es genau?

Einer der Lehrgangsteilnehmer nutzte in seiner Lehrprobe ein Online-Abstimmungs-Tool, welches später noch seinen Einsatz in der FAG finden sollte.

Umsetzung in der FAG

Wer seine Mitgliederversammlung online abhält, muss sich für die Abstimmung etwas überlegen, da das klassische Handzeichen nur schwierig umzusetzen ist. Aus vielen weiteren Angeboten für Online-Votings fiel die Entscheidung für das von Felix mitgebrachte Tool „DirectPoll“.

Die Umsetzung einer solchen Abstimmung ist einfach. Auf der Website kann ohne Registrierung oder sonstige Pflichten eine kostenlose Abstimmung erstellt werden. Hierzu gibt man einfach seine Fragestellung und die Antwortmöglichkeiten in die entsprechenden Felder ein und kann neben weiteren Einstellungen beispielsweise auch mehrere Stimmen pro Teilnehmer vergeben. Je nach Thema könnte dies relevant sein, wenn beispielsweise über Fluglagerziele abgestimmt wird und den Mitgliedern eine mehrfache Stimmabgabe ermöglicht werden soll.

Geht die Online-Abstimmung mit der vereinseigenen Satzung konform? Wie wird das Stimmergebnis kontrolliert?

Mit diesen Fragen haben auch wir uns auseinandergesetzt. Durch die vollkommen anonyme Abstimmung bei DirectPoll können auch geheime Wahlen durchgeführt werden. Laut unse-

rer Satzung ist jedes Mitglied – welches seit mindestens einem halben Jahr im Verein ist – stimmberechtigt. Durch eine Anwesenheitsliste der Präsenzveranstaltung sowie einer Teilnehmerliste bei WebEx hatten wir einen guten Überblick über alle teilnehmenden Mitglieder und dadurch ebenfalls einen Überblick über die stimmberechtigten Anwesenden.

Um eine einheitliche Abstimmung realisieren zu können, haben wir uns dazu entschlossen, dass auch die Teilnehmer vor Ort online abstimmen.

Durch die gezählten Stimmen innerhalb des Tools und die Anwesenheitsliste konnten wir nachvollziehen, ob alle Mitglieder ihre Stimme abgegeben hatten. Jede Abstimmung wurde mit einem Screenshot, auf dem durch die Laptopanzeige automatisch ein Zeit- und Datumstempel eingefügt ist, festgehalten und als – durch den gesamten Vorstand unterzeichnetes – Dokument an das Protokoll der Versammlung angehängt.

Da das Protokoll – auf Grund einiger Änderungen in der Satzung – ebenfalls dem Notar und dem Amtsgericht vorgelegt wurde, können wir – jedenfalls für die FAG – sagen, dass es keine rechtlichen Probleme mit dieser Art der Abstimmung gibt. Allerdings wird dies vermutlich keine allgemeingültige Aussage sein, daher prüft bitte vor der Nutzung solcher Tools dringend eure Satzung auf Konformität.

Deutschlands Digitalisierung ist durch Corona vermutlich ein bisschen vorangeschritten, unsere vereinsinterne jedoch sehr. Wir sind unfassbar dankbar für die Entwicklungen in unserem Verein und die neu entdeckten Möglichkeiten, mit unseren Altherren in engerem Kontakt zu bleiben.

Nach zahlreichen positiven Rückmeldungen der online und offline Teilnehmenden haben wir uns entschlossen, in Zukunft immer mehr Abstimmungen über das vorgestellte Tool durchzuführen. Keine aufwändigen Auszählungen, keine uneindeutigen Stimmen, keine Fehler mehr bei den Auswertungen (vor allem bei den Handstimmen) – noch einfacher kann es nicht sein.

Den krönenden Abschluss setzte im vergangenen Jahr allerdings unsere digitale Weihnachtsfeier bei Discord. Ein Grund mehr, die Digitalisierung auch im Verein voranzubringen – jedenfalls für uns.

Aber dazu gerne ein andermal mehr ;o)

**Text, Fotos: FAG Aachen e. V.,
Jessica Preuss-Becker (1. Vorsitzende),
Felix A. Bauschat (2. Vorsitzender)**

NRW AKTIV

10.9.20 – 10.1.21

Die Rubrik „NRW aktiv“ führt Termine auf, die von den ehrenamtlich Engagierten und den Mitarbeitern der Geschäftsstelle für den organisierten Luftsport in dem oben definierten, vergangenen Zeitraum wahrgenommen wurden. Die Überschriften der Termine haben wir neu festgelegt, sodass darin der Fachbereich erkennbar ist.

Gender, 7. - 11.9.2020

Sybille Krummacher nimmt an der „4. St. Galler Diversity & Inclusion Tagung“ teil.

Technik, 17.9.2020

Emil Pluta (Vizepräsident Technik) und Walter Linden (Vorsitzender Technischer Ausschuss) begrüßen 14 Dozenten der Technischen Lehrgänge der Lehrgangssaison Herbst/Winter 2020/2021. Pamela Surmiak und Daniela Blobel begleiten die Veranstaltung.

GFP, 17.9.2020

Präsidentin Tamara Neumann und Geschäftsführer Boris Langanke nehmen teil an der Eröffnungsfeier der Start- und Landebahn Aachen-Merzbrück teil.

GFP, 19.9.2020

Matthias Podworny nimmt als NRW-Vizepräsident Ausbildung an der Videokonferenz der BUKO Motorflug teil.

Gender, 24.09.2020

Sybille Krummacher nimmt an dem LSB-Seminar „Digitale Projektleiterin – agiles & digitales Projektmanagement für deine Sportorganisation“ teil.

Technik, 25./26.9.2020

Emil Pluta nimmt an der Jahrestagung des Bundesausschusses Technik in Bautzen teil. Ebenfalls anwesend sind NRW TA-Vorsitzender, Walter Linden, und Hartmut Stadermann, TA-Mitglied.

Gender, 26.09.2020

Sybille Krummacher nimmt an dem LSB-Seminar „Schweigen schützt die Falschen“ teil.

Luftsportjugend, 30.9.2020

Nina Int-Veen nimmt an dem von der Sportjugend NRW angebotenen Workshop „Social Media“ teil.

Technik, 30.9.2020

Unter der Leitung des Vorsitzenden Walter Linden und Teilnahme der Mitglieder um VP Technik Emil Pluta findet die Sitzung des Technischen Ausschusses online statt.

Seko, 2.10.2020

Unter Leitung des Vorsitzenden Sigi Baumgartl treffen sich die Mitglieder der Segelflugkommission NRW zur Online-Sitzung.

→



Luftsportjugend, 6.10.2020

Nina Int-Veen nimmt an dem von der Sportjugend NRW angebotenen Workshop „Pink gegen Rassismus“ teil.

Luftsportjugend, 8.10.2020

Janina Nentwig und Nina Int-Veen nehmen an der Videokonferenz zur Vorbesprechung des Jugendcamps im Rahmen der Ruhr Games 2021 teil, um Unterstützungsmöglichkeiten mit der Sportjugend NRW zu besprechen.

Lutsportjugend, 10.10.2020

Nina Int-Veen führt im Projekt-rahmen „Vereinsentwicklung“ die Profilierung und Beratung mit dem Verein durch.

Luftsportjugend, 13.10.2020

Gemeinsam mit den Trainern/Trainierinnen beginnt die Luftsportjugend, einen Streckenfluglehrgang zu planen. Laura Blega, Constantin Budny und Nina Int-Veen nehmen an dem Online-Meeting teil.

UL-/Motorflug, 14.10.2020

Volker Engelmann, Hermann-J. Hante und Daniela Blobel besprechen die anstehende erste Online-Fortbildung für Fluglehrer.

GFP, 16.10.2020

Online-Sitzung des Geschäftsführenden Präsidiums.

Gender, 20.10.2020

Sybille Krummacher nimmt am Seminar der Universität St Gallen „Generationenvielfalt erfolgreich nutzen“ teil.

Gender, 21.10.2020

Online-Sitzung des Genderaussschuss: Nina Int-Veen stellt die Entwürfe für Interventionsschritte vor.

Gender, 22.10.2020

Sybille Krummacher nimmt am Stammtisch des Netzwerks der Frauen im Sport in NRW zum Thema „Kaffeekränzchen oder Seilschaften: Was brauchen Sportfrauen im Netzwerk“ teil.

GFP/MF, 24.10.2020

Matthias Podworny (NRW VP und BUKO Ausbildung) und Volker Engelmann (MOKO/LV NRW) nehmen an der Videokonferenz des 97. Motorfliegtages teil.

Luftsportjugend, 28.10.2020

Nina Int-Veen nimmt an dem von der Sportjugend NRW angebotenen Online-Workshop „J-Team“ teil.

Luftsportjugend, 29.10.2020

Die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle treffen sich zu einem virtuellen Austausch.

Geschäftsstelle, 29.10.2020

Geschäftsführer Boris Langanke nimmt teil an der Online-Fortbildung zum Thema „Online-Meetings moderieren“.

Gender, 30.10.2020

Sybille Krummacher und Angelika Rebischke organisieren den zweiten Workshop der Reihe „Frauen & Führung“ zum Thema „Change gestalten durch Kommunikation und Motivation“. Von der GS nimmt Nina Int-Veen teil.

Präsidium, 2.11.2020

Zur veröffentlichten CoronaSchVO tauschen sich die Sportfachgruppenvorsitzenden, das geschäftsführende Präsidium, der Geschäftsführer und der Ausbildungsleiter in einer Online-Besprechung untereinander aus.

Gender, 3.11.2020

Sybille Krummacher nimmt am LSB/DOSB-Seminar „Digitale Methodenvielfalt“ teil.

Geschäftsstelle, 4.-5.11.2020

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Geschäftsstelle nehmen teil an der intensiven Online-Schulung der ab Januar neuen Verbandssoftware. Die Vizepräsidenten Emil Pluta (Technik) und Matthias Podworny (Ausbildung) sind bei der jeweiligen Fachbereichsschulung mit dabei.

Ausbildung, MF, UL, 5.11.2020

Volker Engelmann, Hermann-J. Hante und Daniela Blobel sprechen in einer Videokonferenz die anstehende erste Online-Fortbildung für Fluglehrer final ab.

Fallschirmsport, 6.11.2020

Gerd Währisch und Tobi Koch nehmen teil an der Online-Konferenz der Landesreferenten Fallschirmsport.

Ausbildung, MF, UL, 7.-8.11.2020

Matthias Podworny, Hermann Hante und Volker Engelmann führen das erste Online-Auffrischungsseminar für FI der ATO NRW durch.

Präsidium, 8.11.2020

Das Gesamtpräsidium trifft sich online zur Herbsttagung.

NRW bewegt, 10.11.2020

Bevor es in die einzelnen virtuellen Workshops in Microsoft Teams geht, findet ein allgemeiner Austausch über das Jahr 2020 im Bereich NRW bsK! statt. Projekte einiger Fachkräfte, die seit März in der Schule stattfinden, werden vorgestellt und Erfahrungsberichte in Bezug auf das Projekt VE2020 werden mitgeteilt. Janina Nentwig nimmt an dem Treffen teil.

Technik, 11.11.2020

Online-Sitzung des Technischen Ausschusses unter der Leitung des Vorsitzenden Walter Linden und Teilnahme der Mitglieder um VP Technik Emil Pluta.

Luftsportjugend, 17.11.2020

Nina Int-Veen nimmt an dem von der Sportjugend NRW angebotenen Workshop „Jugendpolitik“ teil.

Gender, 20.-21.11.2020

Sybille Krummacher nimmt an der Online-Konferenz „Critical Gender & Diversity Knowledge. Challenges & Prospects“ der Fachhochschule Nordwestschweiz und des Think Tank Gender & Diversity der Schweizer Hochschulen teil.





Luftsportjugend, 25.–26.11.2020

Nina Int-Veen nimmt an der digitalen Tagung „Internationaler Jugendaustausch“ teil.

Gender, 27.11.2020

Sybille Krummacher und Angelika Rebeschke organisieren den dritten Workshop der Reihe „Frauen & Führung“ zum Thema „Konflikt- und Kritikgespräche sicher führen“. Von der GS nimmt Nina Int-Veen teil.

Technik, 28.11.2020

Zweite Prüfertagung der Prüforga-nisation des Landesverbandes unter der Leitung von VP Technik Emil Pluta und CAO-Leitung Julian Hilbig unter konstruktiver Mitarbeit von bis zu 28 Prüfern.

Luftsportjugend, 28.–29.11.2020

Der erste Teil des Jugendleiterlehrgangs findet aufgrund der Corona-Pandemie erstmalig online via GoToMeeting statt. Alle Teilnehmenden haben im Vorlauf ein Paket mit u. a. Arbeits- und Informationsmaterialien zugeschickt bekommen. Laura Blega, Constantin Budny, Janina Nentwig und Nina Int-Veen (Leiterin) sind anwesend.

GFP, 3.12.2020

GFP-Sitzung online

Ausbildung, 3.–4.12.2020

Matthias Podworny und Hermann Hante treffen sich mit dem GF des Luftsportverbandes RLP Peter Hamann bezüglich der ATO Anwendung im Vereinsflieger.

Verband, 11.12.2020

Vizepräsident Emil Pluta eröffnet den Online-Workshop für die Admins und Vorstände der Mitgliedsvereine. Geschäftsführer Boris Langanke und Nicole Schubutz beantworten allgemeine Fragen. Frank Bender führt inhaltlich durch den Workshop.

Luftsportjugend, 12.12.2020

Landesjugendleiterin Laura Blega nimmt für NRW an der Online-Tagung „Jugendausschuss der Luftsportjugend Deutschland“ teil.

Verband, 12.12.2020

Präsidentin Tamara Neumann begrüßt die Admins und Vorstände der Mitgliedsvereine zum Online-Workshop für Vollversion-Nutzer Vereinsflieger. Emil Pluta begleitet als technischer Support die Veranstaltung. Manuela Mauter und Daniela Blobel beantworten allgemeine Fragen. Frank Bender führt inhaltlich durch den Workshop.

Verband, 12.12.2020

Schatzmeisterin Evelyn Höfs begrüßt die Admins und Vorstände der Mitgliedsvereine zum Online-Workshop für Freemium-Nutzer Vereinsflieger. Boris Langanke begleitet als technischer Support die Veranstaltung und beantwortet allgemeine Fragen. Frank Bender führt inhaltlich durch den Workshop.

Luftsportjugend, 12.12.2020

Das Wintertreffen@home mit den Jugendleitern und Jugendleiterinnen findet erstmalig online über GoToMeeting statt. Vorab wurde den Teilnehmern/Teilnehmerinnen jeweils ein Paket mit weihnachtlichem Inhalt geschickt. Neben dem allgemeinen Austausch wird auch Weihnachtsbingo gespielt. Laura Blega, Constantin Budny, Felix Winter, Nina Int-Veen und Janina Nentwig nehmen daran teil.

Gender, 16.12.2020

Sybille Krummacher und Daniela Blobel besprechen in einer Videokonferenz aktuelle Themen des Gender-Ausschusses.

Luftsportjugend, 17.12.2020

Landesjugendleiterin Laura Blega vertritt die Luftsportjugend beim digitalen Jugendtag der Sportjugend NRW.

Technik, 17.12.2020,

Bewerbungsgespräche CAO-Leitung
Die Bewerbungsgespräche werden, gemäß ausgeschriebener Stelle „Cao-Leitung“, geführt von Präsidentin Tamara Neumann, VP Technik Emil Pluta, Geschäftsführer Boris Langanke und Julian Hilbig.

Luftsportjugend, 18.12.2020

Die Landesjugendleitung und die Mitarbeiterinnen der Geschäftsstelle treffen sich virtuell und besprechen den Haushalt sowie geplante Termine für das Jahr 2021.

Verband, 19.12.2020

Das jährliche, winterliche Treffen der Vereinspressesprecher zum Thema „Videokonferenztools“ findet themennah online statt. Referenten sind Torsten Beyer (LSV Grenzland), Nina Int-Veen, Janina Nentwig, Volker Engelmann und Hermann-J. Hante (ATO), Sybille Krummacher leitet das Treffen, Daniela Blobel moderiert durch die Veranstaltung.

Technik, 5.1.2021

Emil Pluta, Julian Hilbig und Boris Langanke tauschen sich aus zum aktuellen Stand der Softwareumstellung für den Bereich Technik.

Technik, 6.1.2021

Online-Sitzung des Technischen Ausschusses unter der Leitung des Vorsitzenden Walter Linden und Teilnahme der Mitglieder um VP Technik Emil Pluta.

Verband, 8.1.2021

Boris Langanke begrüßt die Vereinsvorstände und -admins zum Online-Vereinsworkshop für Freemium-Nutzer Vereinsflieger, begleitet als technischer Support die Veranstaltung und beantwortet allgemeine Fragen. Frank Bender führt inhaltlich durch den Workshop.

Verband, 9.1.2021

Boris Langanke begrüßt die Vereinsvorstände und -admins zum Online-Vereinsworkshop für Vollversion-Nutzer Vereinsflieger, begleitet als technischer Support die Veranstaltung und beantwortet allgemeine Fragen. Frank Bender führt inhaltlich durch den Workshop.

EURE ANSPRECHPARTNER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jan Westphal
Koordination Technische Betriebe
Tel.: 0203 / 77844-22
pruefleitung@aeroclub-nrw.de

Pamela Surmiak
Koordination Technische Lehrgänge
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 Dr. Karl-Dieter Lerch
(Vizepräsident)
Friedrich-Alfred-Allee 25
47055 Duisburg
Tel.: 0203 / 77844-0
VR-Nr. 50680 Duisburg
redaktion@aeroclub-nrw.de
www.aeroclub-nrw.de

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

Redaktionsleitung:
Daniela Blobel
redaktion@aeroclub-nrw.de

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

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

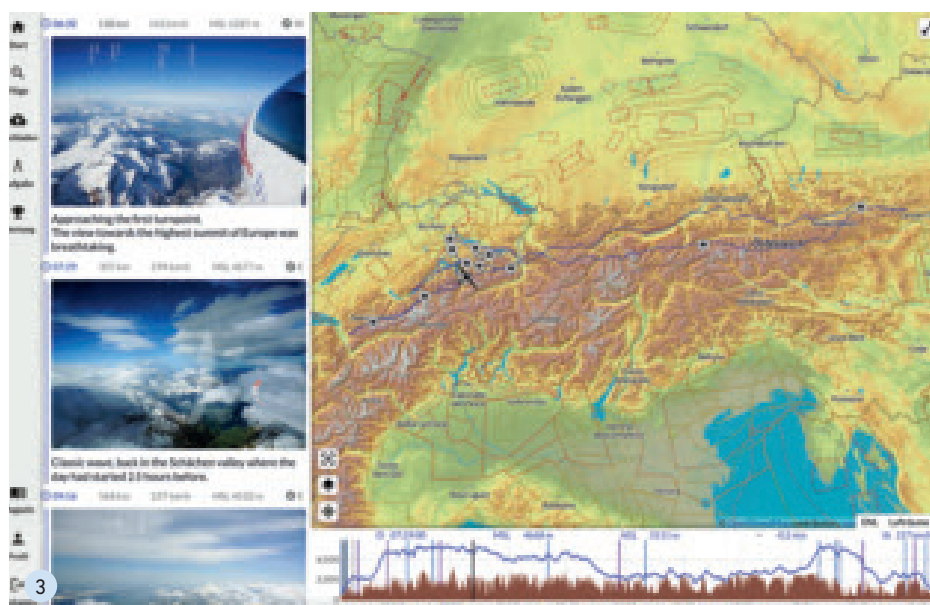
Motorflug, Ultraleichtflug:
Volker Engelmann, Christian Schücker,
ultraleichtfliegen@aeroclub-nrw.de
Segelflug: Dr. S. Baumgartl,
baumgartl@aeroclub-nrw.de
Technik: Emil Pluta,
pluta@aeroclub-nrw.de
Umweltbeauftragter: Klaus Kosmalla,
klaus.kosmalla@dokom.net

Verlag:
Equip Werbung & Verlag GmbH, Bonn
Gestaltung: Rosa Platz, Köln
Druck:
Graphischer Betrieb Henke, Brühl
Lektorat: Elisabeth Sänger,
Georg Bungter, Heike Schiemann

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

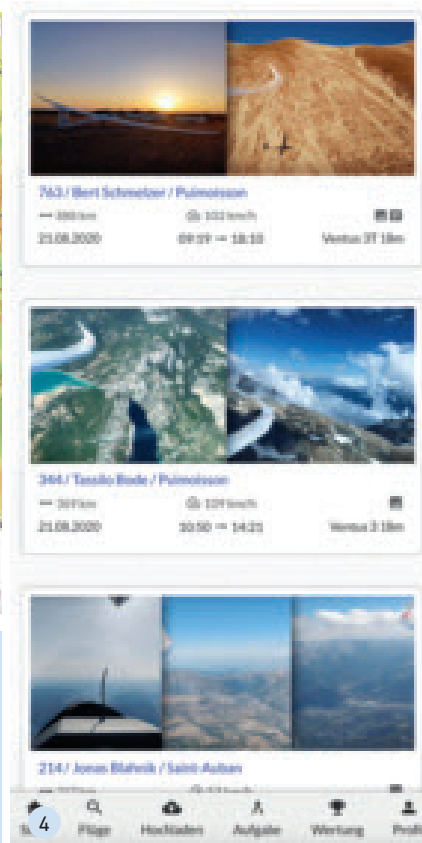
Das Luftsportmagazin erscheint in diesem Jahr dreimal
als offizielles Mitgliedsmagazin des AERoclub | NRW
e. V. Alle Inhalte des Magazins sind urheberrechtlich
geschützt. Wiedergabe – auch in Auszügen – nur mit
vorheriger, ausdrücklicher Zustimmung des Verbandes.





3: Rekordflug von Bert Schmelzer in den Alpen mit interessanten Bildern und Kommentaren

4: Der Story-Feed ist speziell für die mobile Nutzung optimiert und lässt sich ebenfalls filtern



lebens jeden Flugs rückt in den Vordergrund, unabhängig ob Flugschüler*innen oder Profis unterwegs waren. Egal ob Platzrunde oder Rekordflug, Profi-Spiegelreflex oder Smartphone-Kamera, kurzer Kommentar oder ganzes Buch: Alles, was den Sport zugänglicher und interessanter macht, erhält seinen Platz.

Durch ausgeklügelte Such- und Filtermöglichkeiten entstehen in Zusammenhang mit einer interaktiven Karte völlig neue Erlebnis- und Analyse-Möglichkeiten. Alle Flüge eines Tages auf einer Karte zu sehen, ermöglicht die Beantwortung vieler interessanter Fragen.

Welcher Pilot hat es geschafft, seinen Wendepunkt am weitesten in den Bereich mit unklarem Wetter zu strecken? Hat sich jemand getraut, auf der Alb eine nördliche Route zu fliegen?

Traditionell wäre es nötig, für die Beantwortung dieser Fragen alle Flüge mit passendem Startplatz anzugucken. Auf der WeGlide-Plattform genügt ein Blick. Ein Feature, das man nicht mehr missen möchte.

Aktuell ist WeGlide in Deutsch, Englisch, Französisch, Niederländisch, Italienisch und Tschechisch verfügbar. Eine dedizierte nationale Wertung ist mit der DMSt ab 2021 für Deutschland verfügbar. WeGlide steht mit einer Reihe von Verbänden in engem Austausch, um ab 2022 weitere nationale Wertungen abzubilden. Ziel ist, eine einheitliche Plattform für alle (Segel-

flug-)Piloten weltweit zu schaffen und so globale Vergleichbarkeit zu ermöglichen. Dabei freut sich WeGlide, auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Verbände einzugehen und spezielle Anforderungen und Wertungen zu implementieren.

Zahlreiche weitere Features befinden sich in Planung. Priorität genießen Live-Tracking und Live-Scoring, das zu Beginn der kommenden Saison stehen soll. Zudem wird mit Partnern in den Bereichen Wetter-Einbindung und Geräteanbindung zusammengearbeitet, um die Plattform stetig zu verbessern. Neben all den Möglichkeiten, Flüge schöner und interaktiver darzustellen, gibt es aber auch Funktionen, die im Zweifelsfall Leben retten können. WeGlide plant, Tools und Schnittstellen in Kooperation mit bestehenden Organisationen zu entwickeln, die im Notfall Such- und Rettungsketten durch Automatisierung beschleunigen.

Seit dem Jahreswechsel wurden von mehr als 1.000 Piloten bereits über 10.000 Flüge hochgeladen. Viele von ihnen haben Bilder zu ihren Flügen hinzugefügt und lassen WeGlide so zu einer lebendigen Plattform heranwachsen.

Gut zu wissen ist zudem, dass alle erläuterten Funktionen für Nutzer*innen kostenlos sind. Die drei Entwickler sind offen und dankbar für weitere Ideen, Vorschläge und konstruktive Kritik für die Zukunft.

Text: Samuel Leihkamm

Bilder: ©WeGlide

EIN KONZEPT ZU WENIGER UNFÄLLEN IM SEGELFLUGSPORT

TEIL 1 VON 2

Muss Segelfliegen so gefährlich sein? Nein! Aber du musst hart daran arbeiten, um beispielsweise der Forderung der Institute für Risikobewertung nachzukommen. Diese sehen das Risiko nur bei einem Totalunfall pro einer Million Starts. Der Segelflugsport hat 15 Totalunfälle bzw. Tote, die sich in den letzten 30 Jahren nicht verringert haben. Die berufliche Luftfahrt hat mit Stand 2017 0,3 Totalunfälle. Die Unfallhäufigkeit wurde in den letzten vier Jahrzehnten um 90 % verringert.

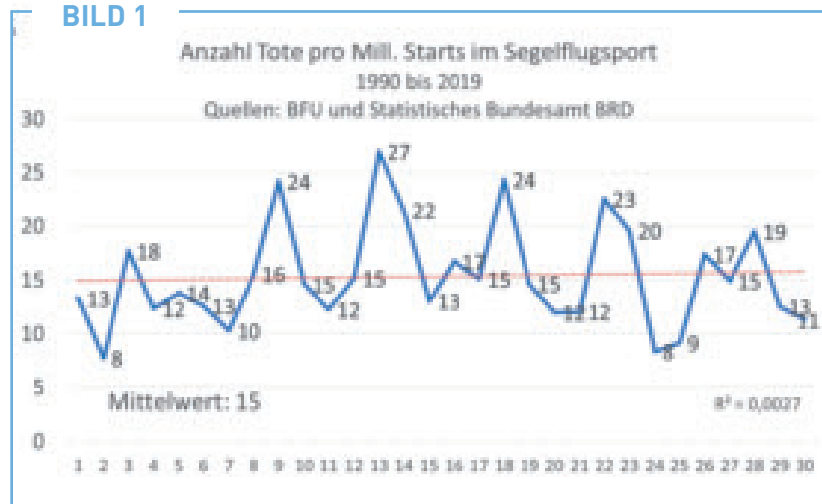
Die erschreckend hohe Rate an Unfällen in einem Freizeitsport steht somit in einem krassen Missverhältnis zum Erlebnis und zum Gedanken des Sportes im öffentlichen Sinn. Kann der Segelflugsport, als Freizeitgestaltung einerseits und getrieben vom sportlichen Leistungswillen andererseits, zu mehr Sicherheit gelangen, obwohl die Zahl der Unfälle seit Jahrzehnten gleichbleibend ist? Ja, der Segelflugsport sollte es können, wenn er andere Wege einschlägt und die Erkenntnis von Albert Einstein bedenkt: „Die Definition von Wahnsinn ist, stets dasselbe zu tun und andere Ergebnisse zu erwarten.“ Welche Wege es sein könnten und warum wir sie gehen sollen, wird in diesem Artikel behandelt und als Konzept zu weniger Unfällen vorgelegt.

Segelflug als Sport bzw. Freizeitgestaltung ist nur eine Facette. **Vielmehr betreiben wir Flugbetrieb in einem hochkomplexen Umfeld.** Das so manchen nicht bewusst ist. Zu oft wird gedacht, wir machen NUR Sportausübung bzw. Freizeitgestaltung.

Wer sich mit dem Thema mehr Flugsicherheit (FS) im Segelflugsport (Segelflug) beschäftigt, steht einem verwirrenden Szenario gegenüber mit Geschichten, Meinungen, Beispielen, Emotionen, Wunschvorstellungen, Vorschlägen, um nur einiges zu nennen, die von meist ehrenamtlich tätigen Personen mit sehr unterschiedlichem Fachwissen, Erfahrungen, Interessen und Funktionen geäußert bzw. vertreten werden, um dann festzustellen zu müssen, dass FS im Segelflug diffizil ist. Umso schwieriger ist es, ein geeignetes Konzept zu finden, das von den Akteuren gemeinsam vertreten, von den Verbänden unterstützt und schließlich von den Vereinen, Flugschulen und Piloten angenommen und umgesetzt wird.

Wege zu weniger Unfällen mit Toten wurden im deutschen Segelflug seit mehreren Jahrzehnten nicht gefunden oder wurden nicht konsequent beschritten. **Seit 30 Jahren hat sich die Zahl der tödlich Verletzten nicht verringert, Bild 1.** Beim Vergleich der Historie und Häufigkeit von

BILD 1



Unfällen pro Start zwischen Segelflug und beruflicher Luftfahrt kommen Fragen auf, Bild 2. Der kommerzielle Luftverkehr hat seine Totalunfälle in der Zeit von 1977 bis 2017 von 4 auf 0,3 pro Million Flüge reduziert. Das sind 88 %. Der Segelflug stagniert bei 15 Toten – annähernd gleichzustellen mit Totalunfällen. Bei zentralen Titel-Wettbewerben und internationalen Wettbewerben sind es gar 220 Tote pro Million Flüge (Quelle: IGC). Diese 15-fach höhere Zahl der Toten wird selten wahrgenommen, weil der Anteil dieser Wettbewerbsflüge an allen anderen Flügen kleiner als 1 % ist.

Der Autor ist Teilnehmer an Wettbewerben seit 50 Jahren und beschäftigt sich mit der Vermeidung von Segelflugunfällen bei zentralen Wettbewerben seit 35 Jahren. Hier und da konnte erfolgreich Einfluss zu weniger Unfällen durch neue Wettbewerbsregeln genommen werden. Zum Beispiel kann jetzt, was früher nicht möglich war, ein Wettbewerbstag auch nach dem Abflug und auch nachträglich neutralisiert werden, wenn z. B. Sichtflugminima unterschritten sind, schlechtes Wetter herrscht oder die Chancengleichheit nicht gegeben ist. Bei ei-

BILD 2

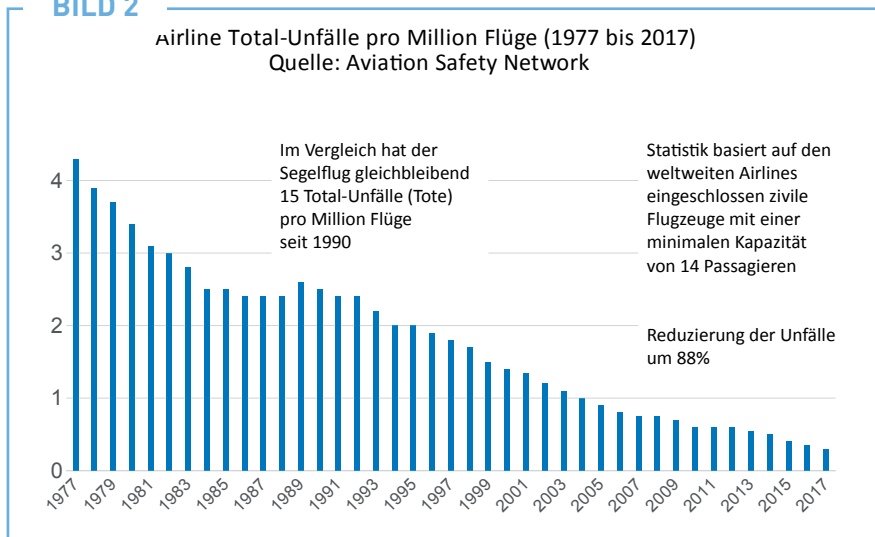
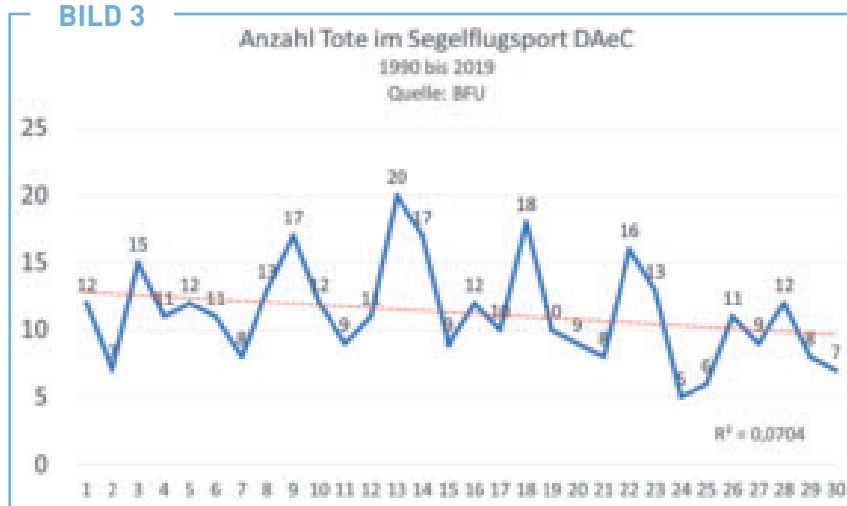


BILD 3



nem Zusammenstoß in der Luft sind früher 50 % der Piloten tödlich verunglückt, heute sind es nur noch 10 %. (Quelle: Tjil Schmelzer, Belgien)

Insbesondere hat die Regelung in der DAeC-Segelflugsport-Wettbewerbsordnung durch einen Zielkreis mit Mindesthöhe die Unfälle, die in der Anflug- und Überflugphase des Zieles passierten, gegen null reduziert. Sie hatten einen Anteil von Zweidrittel aller Unfälle in Wettbewerben. Dabei ist das Ziel, nach einem Wettbewerbsflug einen Kreis mit einem Radius von fünf Kilometer und mehr, von der Flugplatzmitte ausgehend, in einer Mindesthöhe von beispielsweise 300 m AGL zu überfliegen. Der Pilot wird angehalten, seinen Anflug früh genug abubrechen, wenn die Sicherheitshöhe unterschritten wird und nicht wie früher unfallträchtig fortzusetzen. Vor dieser Regelung war das Ziel eine Linie am Boden quer zur Landeschwelle an der Flugplatzgrenze und manchmal sogar in der Flugplatzmitte. Bei diesen früheren Zielflügen und Landungen wurden von den Piloten weder die Luftverkehrsordnung, noch die DAeC-Segelflugbetriebsordnung, noch die im öffentlichen Verkehr erforderliche Sorgfaltspflicht, § 276 Abs. 2 BGB, eingehalten. Das Resultat waren jährlich mehrere Unfälle, auch mit Toten und Schwerverletzten. Der Zielkreis mit Mindesthöhe als erfolgreiche Regelung könnte für den allgemeinen Segelflug angepasst und übernommen werden. Vermutlich haben die Unfälle bei Wettbewerben in den letzten 30 Jahren insgesamt abgenommen. Aber es sind mit 220 Toten pro Millionen Starts immer noch 15-mal mehr als ohne Wettbewerb.

Statistiken zu Unfällen und tödlich Verletzten, wie sie oft dargestellt werden, zeigen eine abnehmende Zahl von Unfällen und Toten, **Bild 3**. Aber sie sind irreführend, weil darin nicht die abnehmende Anzahl von Starts oder hilfsweise die Anzahl Mitglieder des DAeC berücksichtigt werden, **Bilder 4 und 5**. Solche Statistiken suggerieren eine frohe Botschaft, die im Unterbewusstsein, das 80 % der Entscheidungen eines Menschen beeinflusst, willig aufgenommen wird. Daher wirken sie nicht sensibilisierend für Maßnahmen zu mehr Flugsicherheit. Bei der Suche nach Wegen zu weniger Unfällen

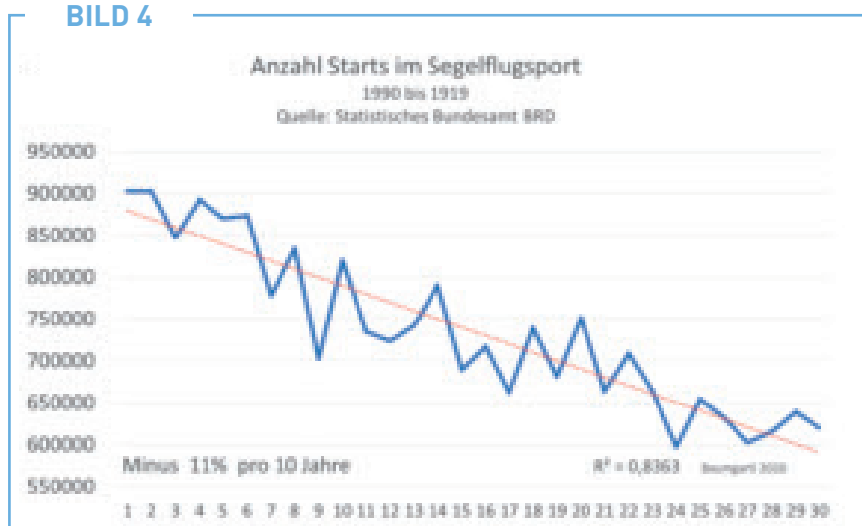
beim Segelflugsport liegt es nahe, auf Vorbilder zu sehen, wie die kommerzielle Luftfahrt bzw. Airlines. Schnell werden eine Vielzahl Unterschiede, wie sie in **Kasten 1** aufgeführt sind, deutlich, die zu mehr Unfällen führen. Offensichtlich existieren verschiedenartige Systeme für die Flugsicherheit im Segelflugsport und in der kommerziellen Luftfahrt bzw. bei den Airlines, was eigentlich nicht neu ist. Auffallend ist beim System Airlines gegenüber dem System Segelflug unter anderem, dass dem Flugbetrieb und damit einhergehend der Selbstverantwortung des Piloten deutlich weniger Freiheiten gelassen werden. Das hat Rainer Kemmler, der als Unfallpsychologe für die Lufthansa tätig

war, beim DAeC-Flugsicherheitsseminar 2019 mit den Worten manifestiert: **Mehr Freiheit – mehr Risiko. Daraus folgt: mehr Regeln – weniger Unfälle.**

Bekanntlich sind Unfälle die Folge von mehreren nacheinander gemachten falschen Entscheidungen. Entscheidungen werden im System Segelflug gegenüber dem System Airlines wesentlich öfter intuitiv getroffen, also unbewusst, gelenkt durch die kognitiven Eigenschaften eines Menschen. Damit wird im Segelflug die individuelle Wahrscheinlichkeit zu Unfällen gesteuert und bedeutet, dass der eine mehr und der andere weniger zu Unfällen neigt. Insgesamt gibt es im System Segelflug mehr Unfälle, weil die meisten Entscheidungen emotional getroffen werden. Das ist bei den Airlines anders, weil die meisten Entscheidungen logisch, basierend auf dem akkumulierten Wissen der Luftfahrt, sind. Zudem wird das praktische und theoretische Können der Piloten halbjährlich gecheckt. Es stellt sich auch die Frage nach Vorauswahl, Screening und jahrelanger Sozialisation im System Airlines, was bisher im System Segelflug keinen Eingang gefunden hat und wahrscheinlich auch in Zukunft schwer umzusetzen ist.

Bemerkenswerterweise zeigt die Erfahrung, dass im System Segelflugsport, Betonung auf Sport, fliegende Airline-Piloten ihr beruflich hohes Niveau an Flugsicherheit verlassen und nicht auffallend weniger Unfälle aufweisen, wie das aus dem **Bild 2** gefolgert werden könnte. **Das bei den Airlines geschulte**

BILD 4



Safety-Management führt, so gesehen, nicht zu weniger Unfällen im Segelflugsport.

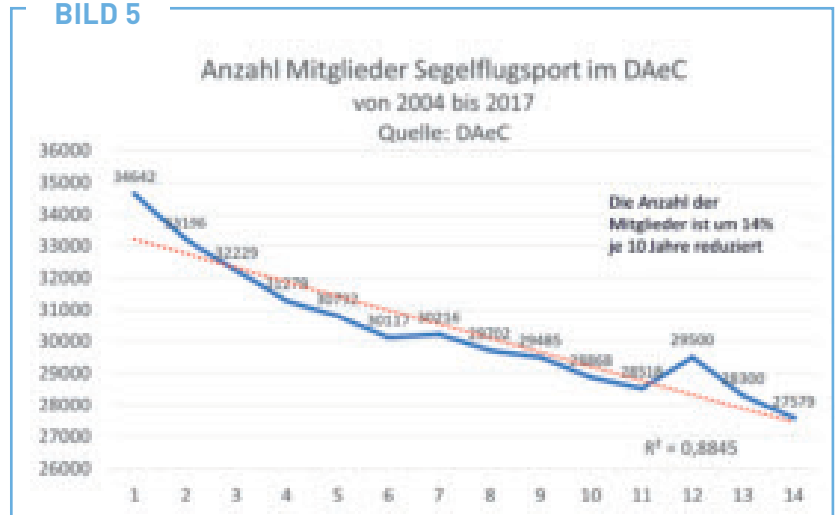
Nur 10 % der Entscheidungen eines Menschen basieren auf Logik. Aber gerade mit Logik können Unfälle systematisch verringert werden, wie es die Airlines praktizieren. So gesehen steht der Segelflugsport vor einer Herkulesarbeit auf dem Weg zu weniger Unfällen. Es gilt, emotionale Entscheidungen, die naturgemäß einen Anteil von 80 % einnehmen, durch logische Entscheidungen (10 %) sinnvoll zu ersetzen. Dennoch kann es in Einzelfällen Hochbegabte geben, wie in jeder Disziplin, die auf intuitiver Basis richtig entscheiden und so sicherer als die meisten fliegen.

Auch die so wichtige mentale Vorbereitung auf die Flugsicherheit wird durch Logik eingeleitet.

Übrig bleiben, mit einem Anteil von 10 %, die heuristischen Entscheidungen, die im Wesentlichen auf Erfahrung beruhen. Sie könnten in ihrer Wirkung in beiden Systemen als gleich eingestuft werden. **Durch den Umtausch von emotionalen gegen logische Entscheidungen im Segelflugsport sind weniger Unfälle zu erwarten**, im **Kasten 1** mit *) gekennzeichnet. Es gibt noch weitere Möglichkeiten, Unfälle zu reduzieren, im **Kasten 1** mit **) gekennzeichnet. Es verbleiben wahrscheinlich nicht zu ändernde unfallträchtige segelflugspezifische Aspekte, in **Kasten 1** textlich unterstrichen.

Weniger Unfälle werden nicht durch Appelle und kaum durch Forensik (Beschreibung von Unfällen) erreicht, wie sie über Jahrzehnte mit Vorträgen an die Segelfluggemeinschaft gebetsmühlenartig herangetragen wurden. Das zeigen die Statistiken, wonach die Unfallzahlen seit Jahrzehnten gleich geblieben sind, **Bilder 1 und 6**. Studien durch Safety-Science sehen bei einer

BILD 5



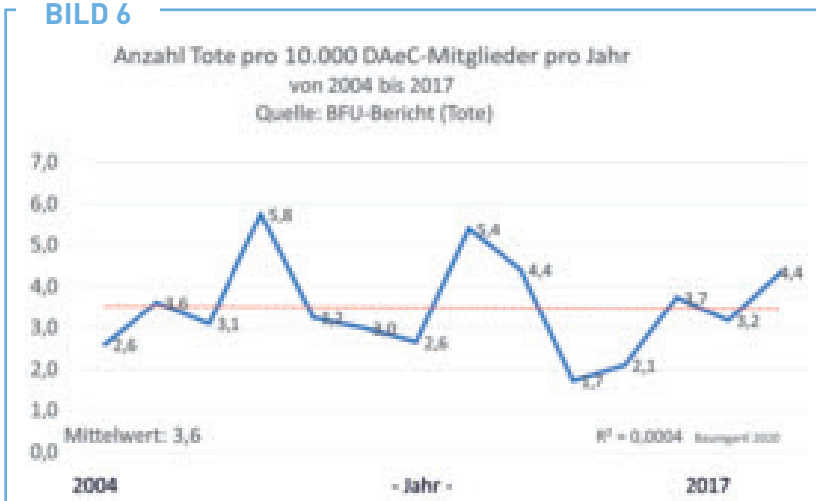
Verdoppelung der Forensik nur 5 % weniger Unfälle; dagegen in einem Safety-Management eine wesentliche Reduzierung der Unfälle, referiert A. Ultsch.

Eine bessere Sicherheitskultur und mehr Verantwortung aller Beteiligten am Segelflugsport, wie Mitglieder der Vereine, Flugleiter und Funktionäre der Verbände, können und müssen dazu beitragen, die Unfälle zu mindern, indem sie beispielsweise Flüge, **Kasten 2**, bei denen gegen Ordnungen, Gesetze und Sicherheit verstoßen wurde, und die zudem im Internet veröffentlicht sind, nicht durchgehen lassen, die damit verbundene sportliche Leistung infrage stellen und den verantwortlichen Piloten zur Rechenschaft ziehen. Es wäre ein Beitrag zu weniger Unfällen und für die Ethik des Segelflugsportes ein Gewinn. Auch wenn dieses anachronistische Verhalten eines Piloten, **Kasten 2**, erklärlich ist, sollte es kein Grund sein, weiterhin wegzusehen, obwohl es Zivilcourage kostet. Schuld ist der Pilot nur sekundär.

Primär schuldig ist die Historie, in die Piloten im Segelflugsport hineingewachsen sind, **Referenz 1**.

Autor: S. Baumgartl

BILD 6



Hinweise:

- Mit Piloten sind in diesem Artikel Pilotinnen eingeschlossen
 - Teil 2 folgt in der nächsten Ausgabe „LuftSportmagazin“
- Der gesamte Artikel kann unter www.aeroclub-nrw.de/Segelflug abgerufen werden

Referenz:

1. Macht Wettbewerbe sicherer, LuftSportmagazin, 2019, Homepage Aeroclub NRW, Segelflug, Downloads

Über den Autor:

Beauftragter Flugsicherheit der Bundeskommission Segelflugsport im Bundesausschuss Flugsicherheit, Mitarbeit in den Ausschüssen Flugsicherheit des DSV und der Segelflugkommission des Aeroclub NRW, als dessen Leiter den Luftsportflugsicherheitspreis 2019 erhalten, ehemaliges Mitglied der Deutschen Nationalmannschaft über eine Zeit von 27 Jahren, ein Dutzend Deutsche Rekorde und Bestleistungen sowie mehrere Weltrekorde im Segelflug.

KASTEN 1

Was ist beim Segelflugsport gegenüber der kommerziellen Luftfahrt anders und erhöht damit das Unfallrisiko?

1. Kaum überwachte Umgebung *)
2. Keine zwangsgeregelte Flugplanung *)
3. Weniger Systematik zur Flugsicherheit bei der Grundausbildung **)
4. Kaum mentales Training **)
5. Wechselnde und komplizierte Startarten (Flugphase mit den zweithäufigsten Unfällen)
6. Keine jährlichen Checks von Flugphasen und Wissen **)
7. Kein Cockpit-Management, auch nicht im Doppelsitzer *)
8. Keine Begrenzung der Flugzeit (bis 11 Stunden) *)
9. Keine geregelten Entspannungen bzw. Pausen *)
10. Temporärer Stress durch mögliche Außenlandungen
11. Außenlandungen
12. Landungen mit einem Flugzeug ohne Motor und ohne Möglichkeit zur Energiezufuhr
13. Keine Regeln wie Minimumhöhen für den Landeanflug (Flugphase mit den häufigsten Unfällen) *)

14. Kaum situationsbedingte Checklisten und Regeln *)
15. Kaum Safety Management in den Vereinen, Schulen und bei Ausrichtern von Wettbewerben **)
16. Keine Erfassung aller Unfälle und Ereignisse und somit kein Feedback zu Maßnahmen **)
17. Kaum Aufarbeitung von Unfällen und Ereignissen mit Umsetzung in Regeln zu mehr Flugsicherheit **)
18. Kaum Sanktionierung bei Nichteinhaltung von Regeln **)
19. Keine Rankingliste zur Flugsicherheit wie beispielsweise zwischen den Airlines **)
20. Kein kommerzielles Interesse zu weniger Unfällen
21. Druck zu sportlichen Leistungen und damit erhöhtes Unfallrisiko

*) Gibt Anregung zu Regeln und Checklisten im Segelflugsport,

**) Könnte beim Segelflugsport verbessert werden (Unterstreichungen) Ist beim Segelflugsport nicht zu ändern

KASTEN 2

Der Segelflugsport braucht eine andere Sicherheitskultur wie dieses Beispiel zeigt

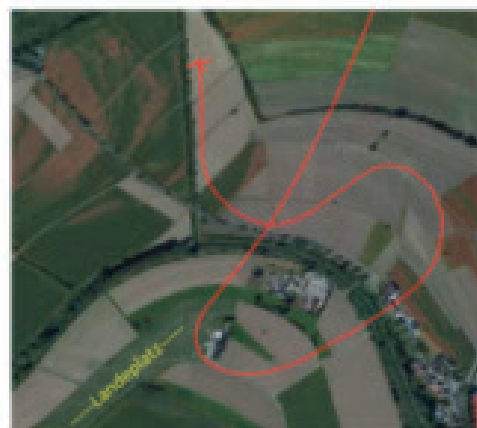
Ein Sinkflug über 900 m in 100 Sekunden wurde 1 km vor der Schwelle des Landeplatzes in 90 m AAL mit 180 km/h IAS beendet. Anstatt zu landen, wenn auch ohne Platzmangel, wurde die Schwelle in 20 m AAL mit 170 IAS überflogen, um nach einer 180°-Kehrtkurve (links) in 70 m AAL mit 125 IAS auf Gegenkurs 400 m weiter zu fliegen. Hier wurde in 60 m AAL eine weitere 180°-Kehrtkurve nach links eingeleitet, die in 20 m AAL mit 125 IAS 600 m vor der Schwelle endete.

Beim Weiterflug zur Landebahn, hätte in 200 m Entfernung eine quer zum Anflug stehende Baumreihe überflogen werden müssen, wozu die Flughöhe Höhe wohl nicht reichte. 70 m vor der Baumreihe wurde in 10 m AGL eine Rechtskurve eingeleitet, die nach einer Richtungsänderung von 120° in einem Geradeausflug in 5 m AGL mit 95 IAS, parallel zu einer Baumreihe mit 20 m Abstand endete.

In mehrere Flugphasen wurde gegen Vorschriften der SBO, der Luftverkehrsordnung, der öffentlichen Sicherheit und der Sicherheit im Luftsport verstoßen: 1. Beenden eines extremen Sinkfluges 1 km vor der Schwelle, anstatt im Bereich der Position. 2. Viel zu hohe Fahrt mit 180 km/h (anstatt angepasst max. 130) 1 km vor der Schwelle. 3. Überflug des Flugplatzes in 20 m AAL ohne zu Landen 4. Fortsetzung des Fluges unter 150 m AGL.

Fazit: Infolge der Verstöße (1. bis 4.) hat sich der Pilot in eine für andere und seine Gesundheit gefährdende Lage gebracht und dabei Sachbeschädigungen in Kauf genommen. Aus dem Flugverlauf kann gefragt werden, ob dem Piloten entweder die Folgen seines Handelns nicht bewusst waren, also die Mündigkeit als Luftfahrer nicht hatte, oder in ein Milieu hineingewachsen ist, das diese Flugmanöver vorlebt und duldet.

Dass der Flug mit all seinen Fehlentscheidungen des Piloten am Ende ohne menschlichen und materiellen Schaden endete, kann der Landung mit Rückenwind, aber auch der fliegerischen Geschicklichkeit des Piloten verdankt werden. Rückenwindlandungen haben zwar den Nachteil eines langen Landeweges, wegen der zunehmenden IAS mit abnehmender Höhe, insbesondere unter 20 m AGL, aber in diesem Fall den Vorteil gehabt, dass eine 120° Kurve in 10 m AGL begonnen und in 5 m AGL mit Rückenwind beendet werden konnte. Mit Gegenwind wäre dieses Manöver wegen des umgekehrten Windgradienten wohl nicht gelungen und hätte mit einer Flächenberührung in der Kurve zum Überschlag geführt.



Es kann hier gefragt werden, wie reagiert die Aufsichtsbehörde bzw. deren Vertreter auf einen solchen Vorfall und der Sportverband bei einem Flug im Rahmen des Breitensports

In der Vergangenheit wurde in aller Regel nicht reagiert. Vorgänge dieser Art und ohne deren Aufarbeitung, haben zu den zu hohen gleichbleibenden Unfallzahlen beigetragen. In der Landesphase passieren mit einem Anteil von 62 % die meisten Segelfluginfälle (EASA Sicherheitsbericht). Mit dem hier vorgestellten Konzept können diese Unfälle vermieden werden, so wie das bei zentralen Wettbewerben bereits gelungen ist.

...von Fliegern
für Flieger...

zur GFK- und CFK-Bearbeitung direkt vom Hersteller

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

Unsere Spezialität:

Problemlösung durch individuelle Beratung und Fertigung

Philipp Persch Nachfolger KG

Zur Rothheck 16 • 55743 Idar-Oberstein

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

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



DEUTSCHE MEISTERSCHAFT UL

Vorbericht statt Nachbericht



Die Stimmung von der DM 2019 in Mühlhört am Inn wünschen wir uns alle für 2021 in Rheine

Alles war bestens vorbereitet: die Aufgabenbeschreibung fertig, die passenden Luftfahrt-Generalkarten geordert, die Auswertungssoftware auf den neuesten Stand gebracht. Dann kam Corona – und die 31. Deutsche Meisterschaft im UL-Fliegen musste abgesagt werden. Aber das war im vergangenen Jahr. Für 2021 schaut Wettbewerbsleiter Michael Kania optimistisch in die Zukunft. „Ich bin mir sicher, dass wir im Mai wie geplant auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE) die besten deutschen Ultraleichtflieger küren können.“ Der Termin für die Meisterschaft ist wie schon seit Jahren traditionell um Himmelfahrt, also vom 13. bis 16. Mai.

Ab sofort können sich Interessierte auf der DAeC-Webseite unter <https://tinyurl.com/y7l97j2n> die Wettbewerbsbedingungen und ein Anmeldeformular herunterladen. Hintergründe gibt es im Wettbewerbsblog unter <https://tinyurl.com/yb8jrug9>.

Die UL-Meisterschaften sind nicht nur etwas für die ganz alten Hasen unter den UL-Fliegern. Auch Anfänger können die Navigations- und Präzisionsaufgaben problemlos bewältigen. Klar ist natürlich auch, dass man als Anfänger nicht unbedingt gleich eine Garantie für einen der Pokal-Plätze hat. Gefordert sind einfach die ganz normalen Fähigkeiten eines Piloten: eine Navigationsstrecke mit mehreren Wendepunkten mit einer vorher gewählten Geschwindigkeit über Grund so genau wie möglich abzufliegen. Kompass und eine genaue Generalkarte im Maßstab 1: 200.000 sind die erlaubten Hilfsmittel, GPS ist nicht gestattet.

Kontrolliert wird das alles durch einen kleinen GPS-Tracker, den die Teilnehmer in ihrem UL mitnehmen müssen. Ist doch einfach, wird vielleicht mancher sagen, aber um die Sache etwas komplizierter zu machen, sollen auch Detailfotos von Straßenkreuzungen oder besonderen Landschaftsmerkmalen aus der Luft erkannt und in die Karten eingezeichnet werden. Um Präzision (und die gute Kenntnis der Leistungsdaten des eigenen Fluggeräts) geht es bei den Ziellandungen. Hier

kommt es darauf an, mit abgestelltem Triebwerk aus mindestens 300 Metern Höhe ein Landefeld von 120 Metern so genau wie möglich am Anfang des markierten Bereichs zu treffen. Landungen ohne Motor, das sollte eigentlich jeder noch von seiner Ausbildung kennen.

Bleibt noch die Frage nach dem Warum. Warum sollte sich ein UL-Pilot dem zugegebenermaßen vorhandenen Druck eines Wettbewerbs aussetzen? Ganz einfach: Man lernt dazu! Alle, die zum ersten Mal an einer DM teilgenommen haben, freuen sich auch über den gegenseitigen Austausch. Es entwickeln sich Freundschaften und es entstehen Ideen für gemeinsame fliegerische Aktivitäten in der Zukunft. Und schließlich:

Wer in seiner Klasse auf einem der ersten drei Rängen landet, der hat das Recht, im selben oder im folgenden Jahr an einer internationalen Meisterschaft teilzunehmen (in diesem Jahr im August in Tschechien). Alles in Allem also eine win-win-Situation.



Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Mitglied im Deutschen Aero Club e.V.

DE.CAO.0062 – Prüforga nisation – DE.MG.0545

Unsere Prüfer bieten Ihnen **Lufttüchtigkeitstprüfungen, Jahresnachprüfungen** und **Freigaben für Segelflugzeuge, Motorsegler, Flugzeuge bis 1200 kg** sowie **Ultraleichtflugzeuge aller Bauweisen** im Technikzentrum des Luftsportverbandes am Flugplatz Domberg (EDRS), 55566 Bad Sobernheim oder vor Ort direkt bei Ihnen. Hierfür stehen ihnen 14 Prüfer auch an Wochenenden kurzfristig zur Verfügung. Wir prüfen auch **Startwinden** und **Rettungsfallschirme**.--



Tel.: 06751- 8563240 Mail: info@lsrvp.de oder ltb@lsrvp.de



MEISTERSCHAFT UND GEMEINSCHAFT

Nach einem Jahr mit Einschränkungen, ohne gemeinsame Ausflüge zur Küste oder in die Berge, ohne abendliches Zusammensein am Flugplatz, ohne Meisterschaften fehlt mir einfach was. Mir fehlen diese und viele andere Aktivitäten, aber was steckt eigentlich noch hinter dieser Sehnsucht? Ist es das Fliegen allein, der Geruch von Benzin, das Brummen des Motors, die faszinierende Aussicht oder die gelungene Landung?

Ich glaube, es steckt viel mehr dahinter, und das ist mir ganz besonders im Corona-Jahr 2020 bewusst geworden. Weil ich eben vieles nicht oder nur eingeschränkt erleben durfte: Gemeinschaft und persönlichen Kontakt, Erfahrungsaustausch und Wettbewerb, gemeinsame Unternehmungen und nicht zuletzt unser Fliegerlatein beim abendlichen Bier.

Flugschüler treffen sich wöchentlich online zum Sprechfunktraining, die Fluglehrerfortbildung findet online statt und selbst Freunde und Vereine können nur zur Videokonferenz laden. Das ist sicher alles sehr schön und effektiv, dennoch bleibt dabei etwas Wichtiges auf der Strecke. Der persönliche Kontakt. Das Händeschütteln, in die Augen sehen, die natürliche Sprache und die Gesten der Körpersprache.

Wir hatten die Möglichkeit zu fliegen, wenngleich mit Einschränkungen. Wir konnten zu den Inseln oder in die Berge, ja selbst ins benachbarte Ausland fliegen. Die Vereinsheime aber waren meist abgesperrt, Vereinsaktivitäten unterbunden. Am Zielflugplatz waren die Gaststätten oft geschlossen, mit Glück gab es einen Kaffee to go. An gemeinsame Ausflüge oder gar an Wettbewerbe oder Meisterschaften war gar nicht zu denken. Die Einschränkungen ließen das vielfach einfach nicht zu. Praktische Schulung war zwar mit Alltagsmaske möglich, aber wer mag das schon auf Dauer.

Luftsport ist etwas, das man gemeinsam macht und erlebt. Genau das habe ich im vergangenen Jahr schmerzlich vermisst. Mir fehlte der persönliche Kontakt zu meinen Vereinskollegen, zu den Flugschülern, zu den Menschen, die in unseren Verbänden tätig sind und uns bei unserem Sport unterstützen. Mir persönlich tat es besonders leid, dass wir die 31. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen (UL-DM) im Mai 2020 absagen mussten. Seit über 30 Jahren treffen sich bei diesem Wettbewerb viele alte Bekannte und stets auch neue Teilnehmer. Auch internationale UL-Meisterschaften wurde abgesagt, die Reisen zu den Austragungsorten wären für viele nicht möglich gewesen.

Warum ist mir gerade der Sport wichtig, was treibt mich an? Ich glaube, es ist neben der eigentlichen Fliegerei das menschliche Miteinander. In welcher Sportart ist der persönliche, kameradschaftliche Umgang miteinander so wichtig wie im Luftsport? Wir Flieger sind ein einziges großes Team. Da wo sich Pilotinnen und Piloten treffen, herrscht Kameradschaft, oft auch Freundschaft. Wir fliegen zu einem Ziel und treffen Gleichgesinnte, helfen uns gegenseitig bei Problemen am Flugzeug oder dabei, ein Hotel für die Nacht zu finden und die Fahrt dorthin zu organisieren.



Michael Kania, Sportreferent in der Ultraleichtkommission des DAeC

Ob im Verein, an einem fremden Flugplatz oder bei einer Meisterschaft, überall treffen wir Freunde und haben die Chance, neue Freundschaften zu schließen. Wir freuen uns über ein Wiedersehen nach Jahren, oft auch zufällig und unerwartet. Auch die gemeinsame Trauer über verstorbene Pilotinnen oder Piloten, die uns über Jahre und Jahrzehnte begleitet haben, auch sie gehört zu einer Gemeinschaft, zu einem guten Team.

All das habe ich im letzten Jahr sehr vermisst. Mein Vorsatz für die kommende Saison lautet schlicht: den Faden wieder aufnehmen und weiter machen. Weiter machen an den Punkten, an denen wir durch die Pandemie ausgebremst wurden. All das, was mir fehlte, nicht nur wieder aufnehmen, sondern viel weiter gehen in diesen Dingen. Mir hat das vergangene Jahr nachdrücklich gezeigt, wie wichtig mir unser gemeinsames Hobby mit all seinen Facetten ist.

Mit der Unterstützung meines Teams und vieler Gleichgesinnter werde ich die Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen vom 13. bis 16. Mai 2021 am Flugplatz Rheine-Eschendorf organisieren und durchführen und hoffe dabei auf viele bekannte und vor allem neue Teilnehmer.

Bei der Microlight World Championship (WMC) vom 8. bis 15. August 2021 in Hosin/Tschechien bin ich als Steward dabei und wünsche mir natürlich, viele deutsche Teilnehmer dort zu treffen. In den Tagen vor der WMC findet dort ein Trainingscamp statt, an dem interessierte Pilotinnen und Piloten teilnehmen können. Nutzt die Gelegenheit zum Training!

Nicht zuletzt möchte ich Trainingsmöglichkeiten für erfahrene und zukünftige Meisterschaftspiloten anbieten. Unsere ungarischen Kollegen haben ein Onlineportal geschaffen, in dem Aufgaben geplant und ausgewertet werden können. Der Clou ist, dass die Aufgaben vom heimischen Platz aus geflogen werden können. Vielleicht finden sich genug Interessierte Piloten und ein Flugplatz, um so einen eigenen Cup zu organisieren? Was ich mir vorgenommen habe, passt auch für jeden anderen. Das eigene Fliegen soll nicht zu kurz kommen, ich will neue Regionen und Flugplätze in Deutschland und Europa kennenlernen, Gleichgesinnte treffen und all das erleben was mir im letzten Jahr so gefehlt hat. Ich glaube, ein Jahr ist viel zu kurz, um meine Wünsche und Hoffnungen alle zu erfüllen, am besten fangen wir alle gleich an.

Michael Kania

AM HIMMEL STEHT EIN SCHAF

Wolken in Kunst und Literatur

1

Irgendwann in der Ausbildung haben wir gelernt, wie Wolken entstehen: Warme Luft steigt auf, und weil es in größerer Höhe kälter ist, kühlt die Luft ab, kann die enthaltene Feuchtigkeit nicht mehr halten und es entstehen winzige, schwebende Wassertröpfchen. Wir mussten die Namen dieser dann entstehenden Wolken lernen: Cumulus, Cumulonimbus, Altostratus, Cirrus usw. – Namen voller Poesie. Doch damals, in der Vorbereitung auf die Theorieprüfung im Fach Meteorologie, hat uns das wenig interessiert, da ging es nur ums Lernen und um das Ankreuzen der richtigen Antwort bei der Prüfung.

Schon früh wurde klar, das einige dieser Wolken ganz essenziell für uns als Segelflieger sind. Aber der stetige Blick an den Himmel lehrte uns nicht nur, zwischen aufwindträchtigen und abschirmenden Wolken zu unterscheiden. Man bekommt unweigerlich auch einen Blick für ihre Schönheit.

Wir Flieger sind nicht die einzigen, die gelegentlich den Blick nach oben richten und beeindruckt sind, was sich aus dem Zusammenspiel von Luftmassen, Feuchtigkeit und Temperaturunterschieden herausgebildet hat. Maler beispielsweise haben versucht, die Faszination der Wolken einzufangen, Lyriker haben sich bemüht, die Ästhetik der Wolken in Worte zu fassen. Hier soll es um einige gehen, denen das meisterhaft gelungen ist.

Fritz Overbeck (1869 - 1909) wurde in Bremen geboren und gehörte früh zum Kern der Künstlerkolonie im benachbarten Worpswede. Dort im Teufelsmoor, wo ohnehin Himmel und Erde aneinanderzustoßen scheinen, hat er die Motive seiner Ölbilder und Radierungen gefunden. Beispielhaft zeigt sein Bild „Gewitterwolken“ nur wenig vom Teufelsmoor, dafür aber um so mehr vom Himmel darüber. Die Cumulonimbus-Wolke, von der das Bild seinen Namen bekam, zieht sich über das gesamte Motiv. Die Moorlandschaft ist eher schematisch in Braun bis Grün angelegt, aber die Wolke mit der weißen Oberseite und ihrer regenschweren Unterseite prägt das Bild. Die Landschaft bleibt flach und unstrukturiert, die Wolken dagegen plastisch und beherrschend. Kein Wunder, dass man Fritz Overbeck auch gelegentlich den „Himmelsmaler“ nannte.

Manfred Hausmann (1898 - 1986), Schriftsteller und Journalist aus der Generation nach Overbeck und ebenfalls in Worpswede zu Hause, hat in einem Essay in Worte gefasst, was der Maler

wohl gesehen haben mag und was wir Flieger gut nachempfinden können:

„In der Ebene um Worpswede ist es vor allen Dingen der Himmel, der seine unbedingte und unumschränkte Herrschaft ausübt, der ungeheure Luftraum, durch den Licht und Schatten, Wolken und Winde, Regenbahnen und Schneetreiben eilen, die unfassbare Endlichkeit der Welt. Was will das bisschen Land neben dem allmächtigen Himmel bedeuten! Die Welt, das ist der unendlich schwebende Himmel. Keine Landschaft, eine Himmelschaft.“

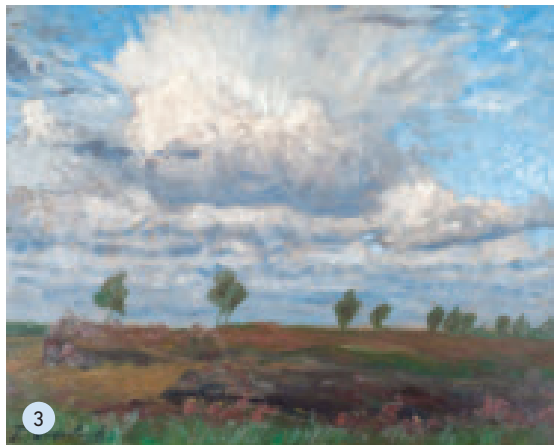
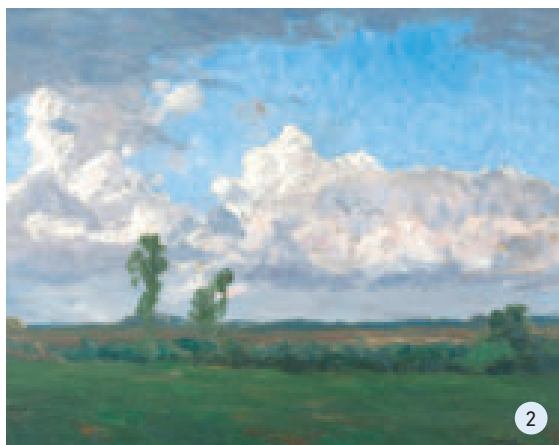
Dem 19. Jahrhundert entstammt auch Christian Morgenstern (1871 - 1914), von dem wir eher lustige Gedichte gewohnt sind – und in der Tat hat auch er sich dem geformten Wasserdampf am Himmel gewidmet mit „Galgenkindes Wiegenlied“:

*Schlaf, Kindlein schlaf,
am Himmel steht ein Schaf;
das Schaf, das ist aus Wasserdampf
und kämpft wie du den Lebenskampf.
Schlaf, Kindlein schlaf.*

*Schlaf, Kindlein, schlaf,
die Sonne frisst das Schaf,
sie leckt es weg vom blauen Grund
mit langer Zunge wie ein Hund.
Schlaf, Kindlein schlaf.*

1929 wurde Hans Magnus Enzensberger geboren. Eher bekannt als kritischer, linker Publizist, der in der 68er Bewegung eine wichtige Rolle spielte, hat auch er sich dem Thema Wolken gewidmet. Eines seiner Bücher, dass vor 18 Jahren im Suhrkamp-Verlag erschien, trägt sogar den Titel „Die Geschichte der Wolken“, auch wenn es nur ganz am Schluss seine Wolken-Texte enthält. Zum Beispiel diesen:

*„Der blaue Himmel ist blau.
Damit ist alles gesagt
Über den blauen Himmel.
Dagegen diese fliegenden Bilderrätsel –
Obwohl die Lösung immerfort wechselt,
kann sie ein jeder entziffern.“*



1: Benjamin Beßlich:

„Wolken“

2: Fritz Overbeck:

„Gewitterwolken“

3: Fritz Overbeck:

„Wolken über dem Moor“

An einer anderen Stelle schreibt er:

*„So wie sie auftauchen, über Nacht
oder aus heiterem Himmel
kann man kaum behaupten,
dass sie geboren werden.
So wie sie unmerklich vergehen,
haben sie keine Ahnung vom Sterben.
Ihrer Vergänglichkeit kann sowieso
keiner das Wasser reichen.“*

Viele Generationen früher als Enzensberger, Hausmann oder Fritz Overbeck hat sich auch einer der ganz großen Literaten und Allgemeingelehrten mit Wolken befasst: Johann Wolfgang von Goethe (1774 - 1832). Bei zwei Reisen nach Italien und dann noch mal um 1815 hat sich Goethe diesem Thema intensiv gewidmet. Er schrieb damals:

*„Die Wolken, eine dem Menschen von Jugend auf so merkwürdige
Lufterscheinung, ist man in dem platten Lande doch nur als etwas
Fremdes, Überirdisches anzusehen gewohnt. Man betrachtet sie nur
als Gäste, als Streichvögel, die unter einem anderen Himmel gebo-
ren, von dieser oder jener Gegend bei uns augenblicklich vorbeige-
zogen kommen; als prächtige Teppiche, womit die Götter ihre Herr-
lichkeit vor unseren Augen verschließen.“*

Anregungen bekam er vor allem vom britischen Wolkenforscher Luke Howard (1772 - 1864). Dessen Ausführungen zur Formveränderung der Wolken waren ein Grundstein für die heutige Wettervorhersage. Bis dahin galten die Wolken in der Wissenschaft als zu komplex und kurzlebig, um ihnen Namen zu geben und sie zu kategorisieren.

Zurück zu Goethe. Erst nach seinem 65. Lebensjahr begann er sich ganz intensiv diesem Thema zu widmen. Damals entstand auch sein Gedicht „Wolkenbildung“, in dem es unter anderem über die Nimbus-Wolken heißt:

*Nun lässt auch niederwärts, durch Erdgewalt
Herabgezogen, was sich hoch geballt,
In Donnerwettern wütend sich ergehen,
Heerscharen gleich entrollen und verwehn!*

Goethe hat sich auch wissenschaftlich der Klimaforschung gewidmet und wesentlichen Anteil daran, dass er seinerzeit von

Großherzog Karl August beauftragt wurde, ein Messnetz zur Wetterbeobachtung aufzubauen. Allerdings haben fast alle seiner Thesen ihre Gültigkeit verloren, beispielsweise die Auffassung von der pulsierenden Schwerkraft der Erde. Heute weiß man: Das Wetter wird von anderen Gestirnen nicht beeinflusst. Die Howard'sche Einteilung der Wolken gilt allerdings noch, wurde jedoch erweitert. Galten zu Howards Zeiten sieben Wolkentypen und zehn Mischformen, sind es heute einige mehr: 20 Wolkengattungen, 14 Wolkenarten und neun Sonderformen. Man kann natürlich noch ein paar hundert Jahre zurückgehen, um noch einen Wolken-Beobachter zu entdecken: Leonardo da Vinci (1452 - 1519). Von ihm stammt der Text:

„Schreibe, wie die Wolken sich zusammenballen und auflösen und welche Ursache die Wasserdämpfe von der Erde in die Luft hebt, und die Ursache von Nebel und trüber Luft, und warum sie sich einmal mehr und einmal weniger azurblau zeigt.“

Die Anregung zu diesem Text entstand bei einem Besuch des Fritz-Overbeck-Museums in Bremen Vegesack Ende des vergangenen Jahres. Die Kuratorin hatte Zeichnungen des Bremer Künstlers Benjamin Beßlich kombiniert mit den Wolkenbildern von Fritz Overbeck und seiner Frau Hermine. Im Begleittext der Ausstellung heißt es: „Benjamin Beßlich nähert sich dem Wolkenmotiv in zarten Zeichnungen. Aus gekonnt eingesetzten Linien, Schraffuren und Auslassungen entstehen plastische Wolkengebilde, die nicht nur präzise meteorologische Erscheinungsformen, sondern auch die je einzigartige Atmosphäre und Lichtstimmung erfassen.“

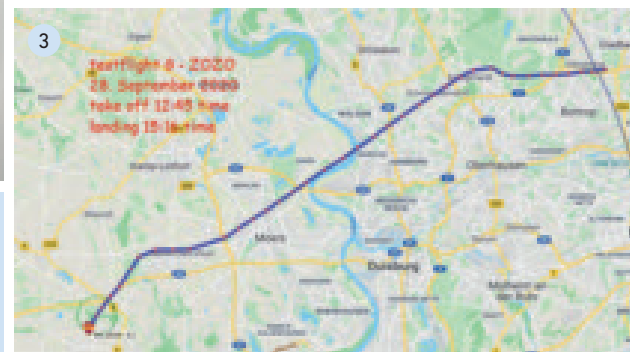
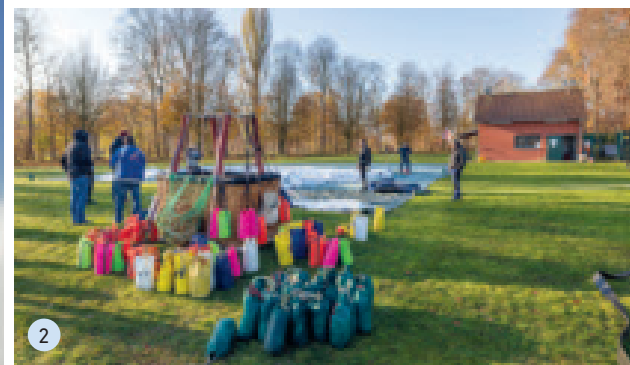
Wolken sind eben mehr als nur eine Ansammlung von kondensiertem Wasser, nicht nur Auftriebskraft für uns motorlose Flieger, sondern Poesie in vielfältigen Ausdrucksformen.

Das Bild von Fritz Overbeck wurde zur Verfügung gestellt vom Overbeck-Museum, Bremen (www.overbeck-museum.de), die Zeichnung durften wir mit freundlicher Genehmigung von Benjamin Beßlich (www.benjamin-besslich.de) abdrucken, und der Enzensberger-Text stammt aus dem Buch „Die Geschichte der Wolken“, das im Suhrkamp/Insel-Verlag (www.suhrkamp.de) erschienen ist.

ALS BLINDER PILOT MIT DEM BALLON ÜBER DEN ATLANTIK



- 1: Herbst 2020 – Wolken und ab und zu mal die Sonne
 2: 149 Sandsäcke gingen bei der ersten Testfahrt mit
 3: Testfahrt Ende September 2020



Sachen gibt's, die gibt's gar nicht. Doch hier wird kein Roman von Jules Verne erzählt. Mike ist ein Ballonfahrer aus England. Er hat über 1000 Stunden im Ballon verbracht und vielen Menschen die schöne englische Landschaft von oben gezeigt. Doch dann schlug das Schicksal zu. Mike erkrankte an einer unheilbaren Augenkrankheit und verlor 90 % seines Augenlichts. Er hatte aber noch einen großen Traum: einmal mit einem Ballon von Amerika nach Europa den weiten Atlantik überqueren. Aber wie, wenn man nichts mehr sieht? Man muss es nur wollen, auch wenn das verrückt klingt. Man braucht Mut, Geld, eine Frau, einen großen Gasballon, noch besser eine Rozière (Gas- und Heißluftballon-Kombination) und viel Zeit für die Planung. Was man nicht braucht, ist Angst und ein Virus, dazu noch ein weltweites Virus.

Das Unmögliche möglich machen

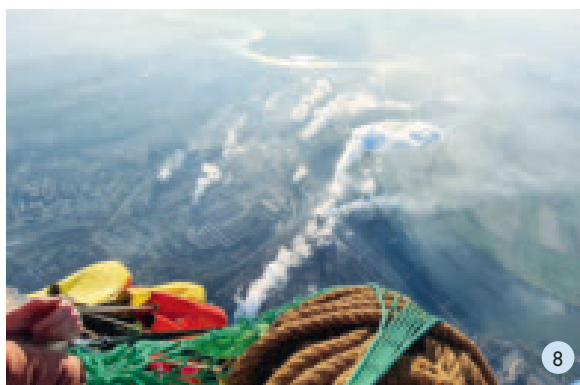
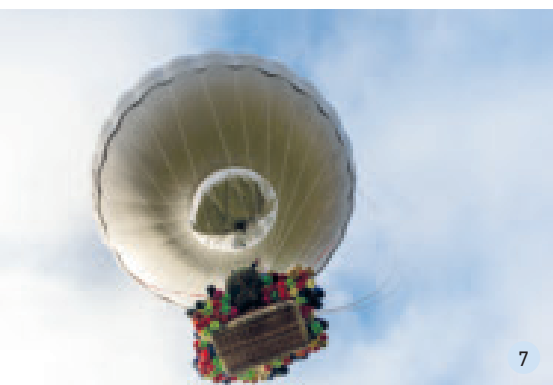
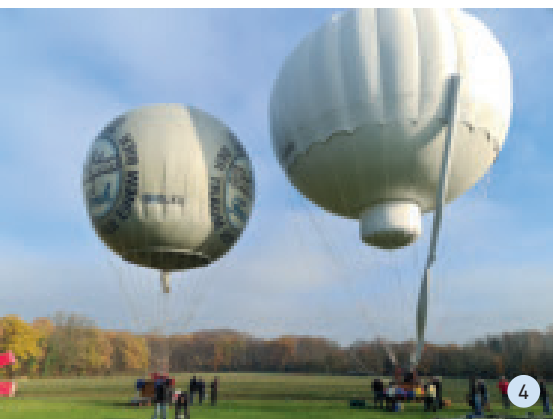
Zuerst einmal bringt man seiner Frau das Ballonfahren bei, denn sie benötigt ja einen Pilotenschein. Gesagt, getan, nach zwei Jahren hat sie die Heißluftballonlizenz und glücklicherweise auch noch Spaß am Ballonfahren. Das alles ist nicht einfach, wenn sie dazu noch sieben Tage die Woche als selbstständige Friseurmeisterin in ihrem Geschäft arbeiten muss. Ehemann Mike ist oft dabei und hilft, wo er helfen kann. Aber die erste Hürde ist geschafft und weiter geht es mit dem großen Plan der Atlantiküberquerung in der Rozière.

Das Unternehmen ist sicherlich mit 150.000 € oder noch etwas mehr anzusetzen. Mike ist kein Unternehmer, ihm gehört nicht Tesla oder Facebook und auch in England wirft das Haa-

rescheiden nicht so viel Geld ab, dass man sich mal eben so einen Spezialballon für 100.000 € bauen lassen kann. Es gibt aber eine Blindenvereinigung in England – und die hilft, auch wenn die Idee noch so verrückt erscheint. 2018 wird der Ballon bei Cameron in Bristol in Auftrag gegeben. Jedoch reicht die Heißluftballonpilotenlizenz nicht aus um eine Rozière zu steuern. Es muss noch eine Erweiterung auf das Fahren eines Gasballon gemacht werden, was in England nicht möglich ist. Da wendet man sich an die deutschen Ballonkollegen und lernt in Nordrhein-Westfalen das Fahren mit dem Gasballon.

2020 ist alles geschafft. Der Ballon G-ZOZO ist produziert, die sehr umfangreiche Technik fertig, ein Sicherheitstraining für eine Wasserung auf See durchlaufen usw. Dann kommt im Februar 2020 das Virus und alle Zeitpläne müssen über den Haufen geworfen werden. Ein in England gebauter Spezialballon soll nach EASA-Richtlinien in Deutschland abgenommen werden ... Oh je, da wiehert der Amtsschimmel in London, Köln und Braunschweig. Dazu noch das Virus und der Brexit am 31.12.2020 und schlussendlich braucht man ja auch noch gutes Wetter, um einen so besonderen Ballon zur Prüfung abzunehmen. Es ist mittlerweile Spätherbst geworden, weil ein früherer Termin nicht möglich war. Mal durfte kein Engländer über Frankreich ausreisen, mal waren die Gültigkeiten der besonderen Papiere, die für eine solche Abnahmefahrt erforderlich sind, abgelaufen.

Aber Ende gut, alles gut. Am 19.11.2020 reisten die ersten vier männlichen englischen Ballonfahrer an. Zehn Tage vor dem vereinbarten Termin für die Abnahmefahrten. Warum so früh?



4: Die Rozière des britischen Teams und ein klassischer Gasballon starklar in Gadbeck

5: Einbau des Ventils

6: Start zur zweiten Testfahrt mit Mike und Debora

7: G-ZOZO gerade gestartet

8: Über Thyssen-Krupp in Duisburg

9: Vier junge Zuschauer waren dabei

Quarantäne hieß das Zauberwort, das es auch noch zu beachten galt. Zudem gab es auf dem Verbandstartplatz in Gladbeck kein Gas. Eine Leitungskontrolle hatte den Startplatz im November 2019 stillgelegt. Nur für 14 Tage; nein, für drei Monate, und daraus wurden dann fast genau zwölf Monate. Für den 26.11.2020 war das Ende der Reparatur an der Gasleitung gemeldet. Wenn das nicht geklappt hätte, hätte das ganze Team 500 Kilometer weiter nach Bitterfeld fahren müssen. Die Bitterfelder Ballonfreunde hatten ihre Hilfe zugesagt. Bei allen miesen Nachrichten, die es 2020 gab, war die Nachricht von Air Liquide, dass die Gasleitung am 25.11.2020 wieder in Betrieb gehen könne, die beste Meldung für uns und für das englische Team. So konnten wir mit den Arbeiten zur Abnahme des 2200 m³ großen Gasballon beginnen. 275 kg wiegt allein die Ballonhülle, 100 kg der Korb und 1800 kg der Sand, kein leichtes Unterfangen, und als wir am Samstagabend mit dreimaligem Aus- und wieder Einpacken fertig waren, waren auch wir fertig!

Debora, die 58-jährige Pilotin, reiste am Donnerstag mit dem Flugzeug über Düsseldorf an. Sie ist ja die, die den Ballon letztendlich verantwortlich über den Atlantik fahren muss. Ein großes Lob geht noch an die Helfer aus NRW und Holland, die spontan unserem Aufruf gefolgt waren und helfend zur Seite standen. Zur Seite, immer mit Abstand, obwohl alle Corona-Schnelltests negativ waren. Die Abnahmefahrten verliefen ohne jeden Mangel und als bei der zweiten Fahrt Atlantikpilotin Debora und Atlantik-Co-Pilot Mike mitfahren konnten, war die Freude sehr groß. Alle Tests durchzuführen war nicht einfach; wenn sehr schnell von 150 Sandsäcken an Bord 20 Stück

über Bord zu kippen sind, ist das schon sehr anstrengend. Oder aus 5 m/s Fall in kurzer Zeit den dicken Gasballon wieder ins Gleichgewicht zu bringen, das erfordert schnelles Handeln. Dass das Westdeutsche Fernsehen groß darüber berichtete, sei hier nur am Rande erwähnt.

Pläne für die Überfahrt in 2021

Im späten Frühjahr 2021 sind noch weitere Übungsfahrten geplant, und da die Fahrt über den Atlantik fünf bis acht Tage dauern könnte, soll bei den noch anstehenden Testfahrten der Ballon auch über Nacht gefahren werden. Der blinde Co-Pilot Mike wird bei der Atlantiküberfahrt alle Daten mit Spezialgeräten erfassen, denn seine Pilotin muss ja auch mal ruhen und dann muss Mike den Ballon sicher steuern können. Der Ballon mit dem offenen Korb soll in 2000–5000 Meter den besten Wind suchen, um sicher über den Atlantik von Kanada nach Europa zu kommen. Nur gut 300 km Strecke haben die beiden Piloten bis zum Atlantik, um zu entscheiden, ob sie die weite Fahrt übers Wasser sicher antreten können. Wir haben den Ballon als reinen Gasballon mit Wasserstoff gefüllt und getestet. Umgebaut zur Rozière wird er später mit dem 20.000 € teuren Helium gefüllt sein und mittels kleiner Propangasbrenner gesteuert. Das kann man aus Kostengründen nicht vorher testen. Der Ballonhersteller versichert jedoch den sicheren Betrieb des Systems. Ein wildes Abenteuer bleibt es allemal und wir können nur die Daumen drücken. Sachen gibt 's, die gibt 's gar nicht. Siehe auch www.transatlanticballoonchallenge.com

Wilhelm Eimers; Fotos: Jörg Kleischmann

DROHNENVERORDNUNG IN KRAFT – AUSWIRKUNGEN AUF DEN MODELLFLUG?

Das neue EU-Luftrecht ist ab 01.01.2021 grundsätzlich für alle UAV-Betreiber in Anwendung gekommen. Für Mitglieder der Verbände DAeC und DMFV gilt allerdings eine Ausnahme. Für sie wird das neue EU-Luftrecht erst ab dem 01.01.2023 maßgeblich werden.

Für Modellflieger ist somit per 01.01.2021 nur die Registrierungspflicht gem. Art. 14 DVO (EU) 2019/947 entstanden. Diesbezüglich ist allerdings auch nichts zu unternehmen, weil das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) diese Registrierungspflicht bis einschließlich 30.04.2021 durch Allgemeinverfügung ausgesetzt hat.

Für den Modellflug im Verbandsrahmen finden also wie bisher die bekannten nationalen Regelungen in §§ 21a und b LuftVO Anwendung. Kenntnissnachweise und Betriebserlaubnisse bleiben gültig. Der Flugbetrieb für unsere Mitglieder findet nicht in der Open Category A3 der EU-Regelungen statt. Somit ist auch das Ablegen des neuen Kompetenznachweises beim LBA („kleiner Drohnenführerschein“) nicht erforderlich.

Wie geht es weiter?

Voraussichtlich Anfang Februar werden von den beiden Verbänden DAeC und DMFV die Sammelmeldungen durchgeführt, sodass jeder Modellflieger spätestens bis zum 01.05.2021 seine Registrierungsnummer vom LBA erhalten kann. Die Daten liegen bei den Verbänden bereit. Jeder Modellflieger muss



dann diese eID auf seinen Flugmodellen mit mehr als 250 g Startmasse anbringen. Es ist kein feuerfestes Schild oder dergleichen erforderlich. Es reicht die Angabe der Registrierungsnummer etwa mit Filzstift an einer gut lesbaren Stelle auf dem Flugmodell. Die Angabe muss nicht außen am Modell geschehen.

Bis 01.01.2023 wird es Aufgabe der Modellflugverbände DAeC und DMFV sein, Betriebserlaubnis für den Modellflug zu erreichen, der jeweils in ihrem Verbandsrahmen stattfindet. Der dafür maßgebliche nationale Rahmen ist jedoch im Moment noch nicht fixiert. Den Verbänden liegt derzeit zwar ein erster Regelungsentwurf vor. Es ist aber davon auszugehen, dass dieser Vorschlag noch fortentwickelt werden wird.

Modellflug im DAeC

ERFREULICHER ZWISCHENSTAND

Im Rahmen der nationalen Umsetzung des neuen europäischen Luftrechts, insbesondere der EU-Drohnenverordnung DVO (EU) 2019/947, hatte das BMVI kurz vor Weihnachten einen Referentenentwurf zur Anpassung der deutschen Luftverkehrsbestimmungen vorgelegt. Die Modellflugverbände DMFV und DAeC waren in einem extrem kurz gesetzten Zeitraum bis 05.01.2021 zur Kommentierung aufgefordert. Der DAeC hat mit einer Stellungnahme von mehr als 30 Seiten von seiner Kommentierungsmöglichkeit Gebrauch gemacht. Auch der DMFV hat eine Kommentierung eingereicht. Das BMVI teilte am 11.01.2021 den beiden Modellflugverbänden in einer Videokonferenz mit, welche Punkte aus den Kommentierungen in den Referentenentwurf eingeflossen sind.

Wesentlicher Inhalt des aktuellen Referentenentwurfs ist danach insbesondere, dass den Verbänden die Möglichkeit eröffnet wird, jeweils eine Betriebserlaubnis gem. Art. 16 Abs. 2 lit. b) DVO (EU) 2019/947 (= „Option B“) erlangen zu können.

Zur Nutzung dieser Möglichkeit werden die Verbände standardisierte Verfahren für den Betrieb von Flugmodellen in ihren Verbänden zu erstellen haben, was der DAeC mit den vom ihm entwickelten „Standardisierten Regeln für Flugmodelle“ (StRfF) bereits vorgenommen hat. Des Weiteren teilte das BMVI heute mit, dass nunmehr der Argumentation des DAeC gefolgt wird, bei der Erteilung von lokalen Erlaubnissen von Modellfluggeländen nicht mehr wie bisher auf eine Gewichtsgrenze von 5 kg MTOM (maximum take off mass) abzustellen, sondern diese Gewichtsgrenze auf 12 kg anzuheben. Der Referentenentwurf wurde dementsprechend angepasst.

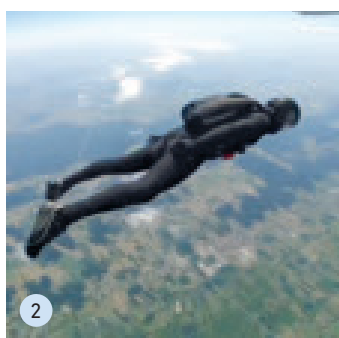
Damit sind neben anderen Vorschlägen zentrale Punkte der Kommentierung des DAeC übernommen worden. Nach Abschluss der derzeit noch laufenden Ressort-Abstimmungen wird dieser fortentwickelte Referentenentwurf nächste Woche in das parlamentarische Verfahren zur Beratung und Verabschiedung übergeben.

Modellflug im DAeC

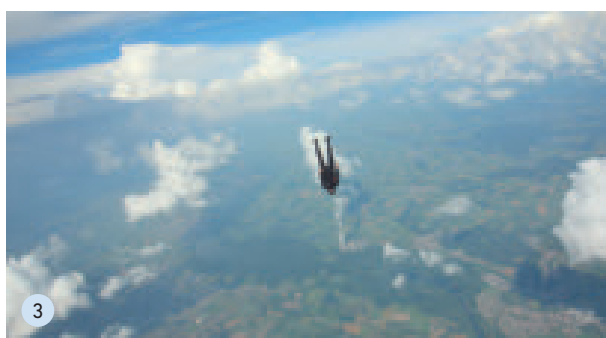
MEHR ALS NUR ADRENALIN 7



1



2



3

- 1: Marco Hepp, Mitglied im Nationalkader Speed-Skydiving der Männer, direkt nach dem Absprung
- 2: Beim Absprung aus rund 4.000 Meter Höhe
- 3: Der Freifall findet in Head-down-Position statt

Im siebten Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport wird es schnell: Die Athleten beim Speed-Skydiving sind die Sprinter unter den Fallschirmsportlern.

Beim Speed-Skydiving geht es – wie der Name bereits ahnen lässt – um Geschwindigkeit. Der Springer nimmt direkt nach dem Absprung eine möglichst aerodynamische Körperhaltung ein, um maximal zu beschleunigen. In der Regel findet dies in der Head-down-Position (also mit dem Kopf nach unten) statt, die bereits im vierten Teil der Serie erläutert wurde.

Gewertet wird die durchschnittliche vertikale Geschwindigkeit der schnellsten drei Sekunden zwischen der Ausgangshöhe (in der Regel die übliche Absprunghöhe von rund 4.000 Meter) und 1.700 Meter über Grund. Die Messung erfolgt mit einem GPS-Messgerät, welches am Helm des Springers befestigt wird.

Die erreichten Geschwindigkeiten liegen über 500 (!) Stundenkilometer. Das Speed-Skydiving ist damit konkurrenzlos die schnellste Disziplin des Sports.

Die aktuellen Deutschen Rekorde liegen bei 506,31 Stundenkilometer (Tomas Moritz Friess, Stand Juni 2019) und 417,68 Stundenkilometer (Lucia Lippold, Stand August 2019).

Bilder der Disziplin sind rar, schon deshalb, weil allein gesprungen wird, ein Selfie wegen der auf den Körper einwirkenden Kräfte quasi unmöglich ist und auch Fotografen mit den wahnsinnigen Geschwindigkeiten nicht Schritt halten können. Dennoch gibt es einige wenige Fotos, hier zur Verfügung gestellt von Athleten aus dem Nationalkader und dem Deutschen Fallschirmsportverband (DFV) – dafür herzlichen Dank an dieser Stelle!

Um zusätzlich einen Eindruck von den außergewöhnlichen Umständen vermitteln zu können, unter denen beim Speed-Skydiving gesprungen wird, gibt es hier ein passendes Video: www.youtube.com/watch?v=t-INQKxc0rQ (oder direkt über den QR-Code).



Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV

Fotos: Gundel Klement/Marco Hepp/Thorsten Morhaus

Beitrag mit freundlicher Genehmigung der Redaktion „Der Adler“ im Baden Württembergischen Luftfahrtverband e. V.



Das Interesse am Fallschirmsport ist groß, nicht zuletzt durch Veranstaltungen wie die BWLV-Airgames oder das BWLV-Schnupperspringen. In dieser Serie gibt es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer. Es wird erklärt, wie man zum Springer wird und welche Dis-

ziplinen dieser facettenreiche Sport bietet. Da im Rahmen dieser Artikel natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der mehr wissen möchte, gern unter froeschle@bwlv.de mit dem Referat Fallschirmsport im BWLV in Verbindung setzen.

REFERAT FÜR JUGEND & NACHWUCHS

„Referat für Jugend & Nachwuchs“!? Nie gehört? Was machen die eigentlich? Auf den folgenden zwei Seiten wollen wir uns Euch vorstellen und erläutern, was es mit dem Referat auf sich hat. Wir, das sind Lucia, Lukas und Yvonne – mehr über uns erfahrt Ihr auf der nächsten Seite.

Wir alle sind in unserer Referenten-Position seit November 2020 ganz frisch im Amt, ob DFV oder DAeC spielt für uns dabei keine Rolle. Wir möchten eng als Team zusammenarbeiten.

Unsere Ziele sind vielfältig – wichtig ist schon an dieser Stelle zu erwähnen, dass wir Euch, die springerische Jugend, dafür brauchen. Ohne Euch geht es nicht. Folgt uns fleißig, unterstützt uns mit Ideen und arbeitet mit uns gemeinsam daran, den Sport mitzugestalten.

Unsere ersten Initiativen:

Social Media: @fallschirmsportjugend – Wir haben bereits einen Instagram-Account und eine Facebook-Seite erstellt; jeder ist herzlich willkommen, uns zu folgen und beizutreten. Wir wollen unsere Präsenz in den Social MediaKanälen deutlich steigern, um euch zum einen eine Plattform zu bieten und um zum anderen Werbung für unseren Sport zu betreiben. Wir erhoffen uns zudem, in engen Austausch mit euch zu kommen, um Ideen zu verwirklichen, Probleme anzusprechen und letztendlich den Sport sowie den Zugang dazu zu verbessern.

Veranstaltungen:

Leistungscamps wie das des DFJW, des DAeC und des DFV möchten wir weiter auszubauen und im besten Fall mehrere offene Veranstaltungen für jugendliche Fallschirmspringer in ganz Deutschland anbieten.

Gerade solche Camps/Boogies sind eine tolle Gelegenheit, Gleichaltrige kennenzulernen und sich mit ihnen auszutauschen. Das Ganze möchten wir natürlich zu attraktiven Konditionen für den (oftmals) schmalen Geldbeutel junger Fallschirmspringer anbieten. Über die genaue Umsetzung solcher Projekte werden wir uns in kommender Zeit intensiv Gedanken machen und euch in regelmäßigen Abständen im Freifallexpress und auf Social Media auf dem Laufenden halten.

Jugendordnung & Jugendschutz: Da das Amt der Jugendreferenten/innen bislang quasi unbegleitet war, stehen natürlich auch diverse bürokratische Aufgaben auf unserer To-do-Liste. Dazu zählt zum Beispiel das Aufsetzen einer allgemeinen Jugendordnung sowie die Definition des Jugendschutzes in unserem Verband, d. h.: Was wollen wir mit unserer Arbeit erreichen und wie schützen wir minderjährige Sportler in der Ausübung des Sports? Der Punkt des Jugendschutzes kommt besonders beim Tunnelsport zur Geltung, denn hier liegt das Alter der Sportneulinge oftmals deutlich unter dem 10. Lebensjahr. Zudem beschäftigen wir uns mit diversen Möglichkeiten, wie unser Sport auf Bundes-, Landes- oder sogar Kreisebene gefördert werden kann, um mehr Mittel zur Sportförderung zur Verfügung zu haben.

Wir hoffen auf eure Ideen und Anmerkungen und auf viele geteilte Inhalte, um unser Netzwerk auszubauen, denn nur mit eurer aktiven Hilfe können wir etwas bewegen.

Bei Fragen erreicht ihr uns direkt über die Social Media-Kanäle oder per Mail an jugend@dfv.aero.

Blue Skies,

Yvonne, Lucia & Lukas

Luftfahrtliteratur/Segelfluginformation

Martin Simons **Segelflugzeuge**
Das Standardwerk zur Segelfluggeschichte
240 x 297 mm, 256/272 Seiten, Hardcover.
Auch in englischer Sprache lieferbar.



Band 1, 1920 bis 1945
ISBN 978-3-9806773-4-6
54,00 €

Band 2, 1945 bis 1965
ISBN 978-3-9807977-4-0
54,00 €

Band 3, 1965 bis 2000
ISBN 978-3-9808838-1-8
54,00 €

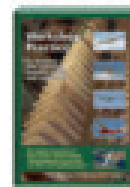
Alle drei Bände im Set
(dt. oder engl.) nur 145,00 €



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



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



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



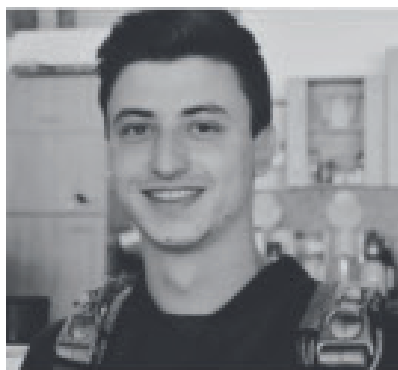
Weitere Bücher
auf www.eqip.de

alle Preise zzgl. Versandkosten



Hallo zusammen,
mein Name ist Yvonne Marten, ich bin 36 Jahre jung und habe 2016 meine Lizenz in Marl erworben. Mein Herz schlägt für das Formationsspringen. Von Anfang an wurde ich als Fröschl eingebunden und durfte von den Erfahrenen lernen. Damit war für mich sofort klar, dass ich all das Erlernte irgendwann einmal weitergeben möchte. Seit drei Jahren darf ich nun auch schon das jährlich stattfindende Deutsch-Französische Jugendcamp begleiten – eine tolle Erfahrung, die ich mit viel Freude und Engagement teile. Gleichzeitig ist das Camp die perfekte Gelegenheit, mit unserem springerischen Nachwuchs zu arbeiten. Um mehr Möglichkeiten schon im Rahmen der Ausbildung zu haben, bin ich seit 2019 konventionelle Lehrerin und seit 2020 AFF-Lehrerin. Meine Leidenschaft für den FS-Sport lebe ich darüber hinaus in meinen beiden Teams aus: Mit den Fr4ggles als Vierer-Team und DeziMarl als Zehner-Team. Ansonsten nehme ich auch gerne an anderen Events teil, wie zuletzt an dem 40er Big-Way-Wochenende über Cottbus im Mai. Den Winter verbringe ich gerne zum Springen in Portugal, zumindest aber zum Fliegen im Tunnel. Da man ja immer auch offen für Neues sein soll, habe ich dort zuletzt tatsächlich begonnen, das Sitzen zu üben, auch wenn ich da nun wieder der absolute Fröschl bin. Wir arbeiten daran ... ;)

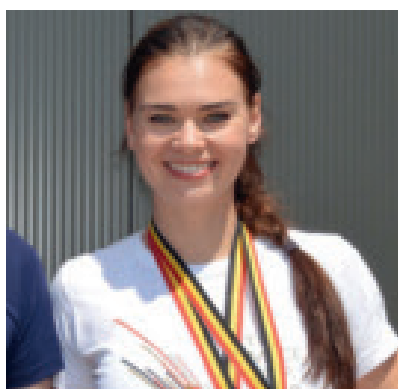
Yvonne Marten



Lukas Gärtner
24 Jahre
Seit 2016 im Sport
250 Sprünge
Vertriebsingenieur

Hallo liebe Freifallfreunde/innen,
mein Name ist Lukas Gärtner, ich bin seit 2016 im Sport und habe ca. 250 Sprünge absolviert. Gerade die Jüngeren unter euch werden es kennen, neben Schule, Ausbildung oder Studium den Sport zu finanzieren ist leider nicht so einfach – doch diese Zeit geht irgendwann vorbei. Bei mir ist es nun soweit und ich kann nach meinem Studium mein frisch verdientes Geld unserem geliebten Sport widmen. Nichtsdestotrotz bin ich bereits seit 2017 aktiv in der Vorstandschaft meines Heimatvereins FSZ Hassfurt tätig. Meine Ideen möchte ich nun auch im Verband einbringen. Dabei ist mir die Jugendarbeit mir besonders wichtig, da ich 1. jung bin ;) und 2. enormes Potenzial sehe, diese so wichtige Arbeit zu verbessern. Ich freue mich auf die Zeit als Referent für Jugend und Nachwuchs und bin mir sicher, dass wir gemeinsam mit euch einiges bewegen können.
Blue Skies,

Lukas Gärtner



Lucia Lippold
29 Jahre
Seit 2009 im Sport
~1000 Sprünge

Liebe Skydiver,
als ich vor über 11 Jahren in Leutkirch angefangen habe zu springen, war ich von dem Sport total begeistert, war mit der Betreuung während des AFF-Kurses sehr zufrieden und hatte ein Ziel vor Augen: Lizenz!
Nachdem die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen war, wusste ich nicht wirklich wie es weitergeht. Welches Material anschaffen? Das kann ich mir nicht leisten ... Wer springt überhaupt mit mir? Welche Disziplin soll/kann/darf ich ausprobieren? Wie geht das überhaupt? Usw usw ...
Meine damaligen AFF-Mitschüler habe ich nie wiedergesehen. Ich wusste nichts von irgendeinem Jugend- und Nachwuchsreferat, das genau für solche Anliegen da ist. Ich will vermeiden, dass es euch genau so geht wie mir damals. Wir als Jugendreferenten werden euch während oder nach der Ausbildung auffangen, unterstützen, integrieren, fördern! Jeder von uns hat einen individuellen Weg im Sport hinter und vor sich und kann dazu beitragen, diesen Sport weiterzubringen und mithilfe von euch fortzuführen. Ihr seid schließlich die Zukunft! Ich freue mich, meinen Beitrag hierfür leisten zu dürfen, und hoffe, dass wir 2021 ein tolles Nachwuchssystem für euch auf die Beine stellen!
Blue skies,

Lucia Lippold

Guten Tag,

Ich schreibe bezüglich Ihres Artikels GFW-4 mit innovativem Antrieb. Vorab möchte ich mich vor den Herren Fritsch, Wünsch, Kuffner und Wagner anerkennend verneigen, das Antriebssystem ist einfach genial. Mit Trauer ist festzustellen, dass nicht das beste Konzept den Weg in die Serie fand, sondern nur das beste Geschäftsmodell. Sie schrieben von einer Studienarbeit von Herrn Wagner, der den Motorsegler unter den Aspekten Aerodynamik, Schönheit, sowie Gewicht mit dem umlaufenden Luftschraubenring am Leitwerksträger als beste Lösung entwarf. Im Falle von Herrn Kuffner sicherten sich interessierte Firmen die Idee und die Patente und legten ihn faktisch hinein.

Es scheint egal zu sein, ob bei einem TMG der Motor an der besten Stelle am Flugzeug sitzt, ob ein stehender Propeller nebst Kühllöffnungen die Aerodynamik stört, ob der Motor nebst Kraftstoffsystem störend in der Crashzone angebracht ist, ob die Masse des Systems das ganze Flugzeug so kopflastig macht, dass man im Verbund mit der gestörten Aerodynamik von Segelflugleistungen nicht mehr sprechen kann. Beim Klapptriebwerkler mit Verbrennern sieht es nicht besser aus. Zweitakt- oder Wankelmotoren haben sich wirklich nicht als effizient erwiesen. Ihr Artikel hat mich zumindest träumen lassen, würden die Akafliedger und die Hersteller von Motorseglern so eine geniale Vorlage realisieren, dann könnte der Traum noch Realität werden.

Mit Fliegergruß

Norbert Weisbarth

Hallo, liebe Redaktion,

ein Freund aus NRW hat mir eine Kopie der aktuellen Ausgabe gegeben: „100 Jahre Forschen, Bauen, Fliegen in Aachen“. Dieser tolle Beitrag zeigt mal wieder, wie desolat die Aufteilung des Magazins in die verschiedenen Landesverbände ist. Da ist ein Thema, das uns alle angeht: Wissenschaft, Handwerk und Spaß auf eine Ebene gebracht – also alles, was uns gesellschaftlich wichtig ist. Genau das macht es auch aus, was für unsere Jugend wichtig ist: Spaß haben, aus Leidenschaft dem Hobby nachgehen, Kontakte pflegen, handwerkliche Fähigkeiten entwickeln oder tatsächlich in der Wissenschaft auch „Berufung“ fürs Leben finden. Die Flugwissenschaftliche Vereinigung Aachen hat größeren Respekt verdient, als „nur“ auf der NRW-Seite veröffentlicht zu werden! In diesem Sinne bitte ich, diesen Beitrag auch an die anderen Landesverbände und deren Mitglieder weiterzugeben.

Mit freundlichem Gruß

Dr. Astrid Gumbrecht-Metens

Anmerkung der Red. Der erwähnte Beitrag steht auf

www.luftsportmagazin.de zur Verfügung; dort befinden sich auch beide Leserbriefe in ungekürzter Fassung.

Kleinanzeigen sind für Bezieher von LuftSport kostenlos.

4-Blatt Prop MT Typ MTV-10-B/174-12

elektrische Verstellung, z. B. für DR400, guter Zustand, wenig gelaufen, BJ1992, Überholung notwendig (Angebot liegt vor), 4.000 € VB (netto)

Standort: EDKL edkl.motorflug@gmail.com

IMPRESSUM

LuftSport Februar/März 2021

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

Herausgeber:

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

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

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

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

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

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

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

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe: Felix A. Bauschat, Laura Blega, Wilfried Büsch, Florian Feuchtnr, Robert Fröschle, Lukas Gärtner, Julia Grünwald, Jürgen R. Grobbin, Ruth Haliti, Jörg Henkel-Ernst, André Heldner, Marco Hepp, Sebastian Heßner, Lars Husmann, Michael Kania, Irene Kesper, Jürgen Klare, Jörg Kleischmann, Gundel Klement, Rainer Köwing, Patrick Kreimer, Samuel Leihkamm, Lucia Lippold, Joachim Lörke, Joachim Mahrholdt, Hans Mehles, Hartmut Merten, Yvonne Marten, Thorsten Morhaus, Jürgen Niedenführ, Achim Ochs, Jessica Preuss-Becker, Klaus Prienz, Marcel Rast, Harald Rattay, Angelika Rebischke, Olaf Rehme, Tobias Schmidt, Nadja Staats, Dieter Vogt, Fred Vosteen, Rica Wegner, Pascal Weyers, u.v.m.

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

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

Kostenloses Probeabo unter www.luftsportmagazin.de

Die nächste Ausgabe erscheint am 20. April 2021*,
Redaktions- und Anzeigenschluss ist der 15. März 2021*.

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

Entwicklung nach Fluggebiete

DAS
MUST-HAVE
FÜR SEGELFLUG
PILOTEN



HALLO
VEREINE!



segelfliegen magazin

gratuliert allen
frischgebackenen Scheininhabern
mit drei **gratis** Ausgaben!

Macht euren Schein-Neulingen eine besondere Freude:

Meldet sie nach bestandener Prüfung bei uns

bg@segelfliegen-magazin.ch

Stichwort: Scheinneuling

und die nächsten drei Ausgaben *segelfliegen magazin*
kommen gratis zu den Neu-Piloten nach Hause!

(Danach endet die Belieferung ohne weitere Verpflichtung!)



www.segelfliegen-magazin.com

Segelflugschule Oerlinghausen



*Leistungszentrum Segelflug mit Bundesnutzung
Partner der Vereine*

Segelflug intensiv

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

Pauschalen für TMG-Erweiterung und LAPL(A)

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

Flugreise Bodensee

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

Weitere Informationen unter:
www.segelflugschule-oerlinghausen.de

Segelflug

Motorsegler

Motorflug

Theorie