



Luftsportdepesche Rhein-Main-Saar Ausgabe Nr. 12 vom 6. Juni 2011

• **Fluglehrerweiterbildung am 15./16. Oktober 2011**

Am Wochenende des 15./16. Oktober 2011 findet für Segelfluglehrer inkl. TMG eine Fluglehrerweiterbildung in der Sportschule in Grünberg statt. Die Veranstaltung ist für Mitglieder aus dem Zweckverband Rhein-Main-Saar kostenfrei, wobei lediglich die Kosten für Verpflegung (Mittagessen, Getränke, usw.) und eventuelle Übernachtungen in der Sportschule Grünberg anfallen. Ausführliche Informationen liegen dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.

• **Bericht vom 51. Hessen-Sternflug**

Über Siegerland, Sauerland, Bergisches Land ins Ruhrgebiet: Das war die Flugstrecke des 51. Hessen-Sternfluges, einer anspruchsvollen Rallye des Referats Motorflug - erstmals von Hessen nach Nordrhein-Westfalen. Zu einer schwierigen Rallye hatten Markus und Astrid Ciesielski zum diesjährigen Hessen-Sternflug am 21. Mai 2011 auf den Flughafen Essen/Mülheim geladen. Der Start war in Breitscheid, die Route führte über das Siegerland, das Sauerland das Bergische Land ins Ruhrgebiet. Eigentlich war der Flugwettbewerb schon vor einem Jahr für ein Landesliga-Wochenende geplant und sollte auf das Kulturfestival Ruhr 2010 Bezug nehmen. Dann wurde die Rallye aber auf dieses Jahr verschoben und dies war keine schlechte Entscheidung von HLB-Motorflugreferent Kalle Bender: „Wegen seiner außergewöhnlichen Streckenführung reiht sich der diesjährige Wettbewerb schon jetzt unter die ‚Top Ten‘ der Hessensternflüge in den vergangenen 50 Jahren ein“. Vor allem die Streckenführung über das Ruhrgebiet, in dem die Städte fast nahtlos ohne nennenswerte Grüngürtel und landwirtschaftliche Nutzflächen dazwischen ineinander übergehen, war für viele Sternflugteilnehmer ungewohnt. Üblicherweise führt die hessische Motorflugrallye über die ausgedehnten Weiten der Mittelgebirge und Auen unseres Bundeslandes.

Gewinner war - wieder einmal und wie schon im Vorjahr - die Besatzung Helmut Bäder und Gerhard Spreng von der Flugsportgruppe Elz mit nur 79 Strafpunkten. Ihnen folgte auf Platz 2 das Geschwisterpaar Robert und Carla Dep-



pe. Mit 449 Punkten hatten sie nur etwa halb so viele Fehlerpunkte wie ihr Vater Oskar Deppe, der zusammen mit Frank Thielmann den 3. Platz belegte. Beide Mannschaften gehören der Luftsportgruppe Breitscheid an. Der Hessen-Sternflug wird seit März 1961 alljährlich als Motorflug-Rallye des Hessischen Luftsportbundes e.V. ausgeflogen. Der Wettbewerb ist nicht nur auf das Bundesland Hessen beschränkt, sondern beginnt oder endet auch immer wieder in den Nachbarbundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Thüringen. Die detaillierten Ergebnisse und Punktetabellen des 51. Hessen-Sternfluges sind dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument beigefügt.

• **Kein Platz am Himmel: Den Luftsportvereinen geht die Luft aus**

In dem Artikel mit dem Titel „Kein Platz am Himmel: Den Luftsportvereinen der Region geht die Luft aus“ berichtet Journalistin Mareike Palmy im Interview mit Markus Lenz (Pressereferent des Hessischen Luftsportbund e.V.) über die massiven Änderungen der Luftraumstruktur im Rhein-Main-Gebiet. Der Artikel entstammt der Zeitung „Rhein-Main-Extra-Tipp“ und liegt dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument bei.

Artikel auch direkt im Internet:

<http://www.extratipp.com/nachrichten/regionales/aufreger/kein-platz-himmel-1222757.html>

• **Dt. Meisterschaft und Hessenmeisterschaft der Heißluftballonpiloten**

Im Zeitraum vom 3. bis 7. August 2011 finden in Gladenbach die Deutsche Meisterschaft und Hessenmeisterschaft der Heißluftballonpiloten 2011 statt. Die Deutsche Meisterschaft der Heißluftballonpiloten wird vom Deutschen Freiballonsport-Verband e.V. in Vertretung des Deutschen Aero Club e.V. durchgeführt. Die Hessenmeisterschaft der Heißluftballonpiloten wird vom Hessischen Luftsportbund e.V. durchgeführt. Die Ausschreibung und Anmeldung liegen dieser Luftsportdepesche als PDF Dokumente bei.



• Einzelmitglied im Hessischen Luftsportbund e.V. werden

Dieser Luftsportdepesche ist ein Antrag auf Mitgliedschaft bzw. Einzelmitgliedschaft im Hessischen Luftsportbund e.V. beigefügt. Aber warum sollte man Einzelmitglied im Hessischen Luftsportbund e.V. werden? Die Antwort ist ganz eindeutig: Um damit die Interessen aller Luftsportler im Bundesland Hessen und darüber hinaus zu fördern!

• Bericht: Die Segelflugausbildung im DAeC

Heinz Löffler war neun Jahre lang Ausbildungsreferent in der Sportfachgruppe Segelflug und darüber hinaus 15 Jahre lang Leiter von Segelfluglehrer- und Segelflugfortbildungslehrgängen und hat seine Eindrücke und Erfahrungen in einem kurzen Bericht zusammengefaßt. Dieser Bericht liegt der Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.

• Zum Tode von Jürgen Ambrosius

Am 28. März 2011 verstarb der langjährige Motorflugreferent des Aero Club Saar e.V., Jürgen Ambrosius. Er war über viele Jahre Vorsitzender der Sportfachgruppe Motorflug und unter seiner Führung war es gelungen, den Motorflug im Saarland wieder „vereinstauglich“ zu machen. Er förderte ununterbrochen den Vereinsgedanken und den sportlichen Motorflug. Ein Nachruf liegt der Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.

• Bericht: Modellflug Landesmeisterschaften in Dillingen

Am 13. März 2011 sowie am 3. April 2011 konnten in der Sporthalle West in Dillingen die Klassenwettbewerbe Slowfly (F3P-C, F3P-D) und Saalflug (F1M-L), Modellflug mit den leichtesten Fluggeräten beobachtet werden. In den aktuellen AeCS News, die der Luftsportdepesche anbei liegen, kann ein kurzer Bericht nachgelesen werden.



• Übersicht der beigefügten PDF Dokumente

- 01) Luftsportdepesche Nr. 12 vom 6. Juni 2011
- 02) Einladung zur Fluglehrerweiterbildung am 15./16. Oktober 2011
- 03) Bericht vom 51. Hessen-Sternflug
- 04) Kein Platz am Himmel: Den Luftsportvereinen geht die Luft aus
- 05) Dt. Meisterschaft und Hessenmeisterschaft der Heißluftballonpiloten (Ausschreibung)
- 06) Dt. Meisterschaft und Hessenmeisterschaft der Heißluftballonpiloten (Anmeldung)
- 07) Einzelmitglied im Hessischen Luftsportbund e.V. werden
- 08) Bericht: Die Segelflugausbildung im DAeC
- 09) Zum Tode von Jürgen Ambrosius
- 10) Bericht: Modellflug Landesmeisterschaften in Dillingen

Mit fliegerischen Grüßen

gez. Markus Lenz, Pressereferent

Hessischer Luftsportbund e.V.

ppa. Zweckverband Luftsport Rhein-Main-Saar

Herausgeber der „Luftsportdepesche“ und Verantwortlicher im Sinne des Pressegesetzes:

ISSN 1869-8603 | Hessischer Luftsportbund e.V. + Aero Club Saar e.V. + Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Der Hessische Luftsportbund e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Darmstadt, VR 1112

Der Aero Club Saar e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Saarbrücken, VR 2416

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Bad Kreuznach, VR 538

Frauen und Geld: Führung durchs Casino

Bad Homburg – Unter dem Titel „Frauen und Geld – Ein Widerspruch?“ bietet die Frauenbeauftragte des Hochtaunuskreises am Dienstag, 17. Mai, von 14 bis 17 Uhr eine Führung an. Es geht durch den Kurpark und die Spielbank Bad Homburg. Stadthistorikerin Gerta Walsh leitet den Ausflug.

Die Kosten pro Teilnehmerin betragen zehn Euro. Anmeldungen sind bis Montag, 9. Mai, über das Internet: www.hochtaunuskreis.de möglich. **red**

So schlafen Babys sicherer

Bad Soden – Der Main-Taunus-Kreis und die Kliniken des Main-Taunus-Kreises haben die Aktion „Sicherer Babyschlaf“ initiiert. Damit soll zum sichereren Schlaf von Neugeborenen beigetragen werden. Die Aktion beginnt am Mittwoch, 4. Mai, um elf Uhr in der Elternschule der Geburtshilflichen Klinik. **red**

Burgruine ist geschlossen

Königstein – Wegen des Rockkonzerts am Samstag, 7. Mai, ist die Burg Königstein ab Donnerstag, 5. Mai, für Besucher gesperrt. Erst ab Montag, 9. Mai, können Besucher die Ruine wieder besuchen. **red**

Kein Platz am Himmel

Den Luftsportvereinen der Region geht die Luft aus

Von Mareike Palmy

Region Rhein-Main – Der Platz am Himmel über dem Rhein-Main-Gebiet wird eng. Ab Oktober wird er noch enger. Dann eröffnet nämlich die neue Landebahn am Frankfurter Flughafen. Bis zu 120 Maschinen starten und landen dann pro Stunde. Für Sport- und Freizeitflieger bleibt da kaum noch Platz über den Wolken. Die Luftsportvereine der Region sind verärgert und bangen um ihre Existenz.

Der Frankfurter Luftraum ist der am dichtesten Beflogene der Republik. Rund 80 Flugzeuge starten und landen hier pro Stunde. „Die Änderung der Luftraumstruktur betrifft fünf Luftsportvereine, für einige davon ist das existenzgefährdend“, sagt Markus Lenz vom Hessischen Luftsportbund. Gemeint sind unter anderem die Vereine in Langenselbold, Zellhausen und Babenhäuser. Mit der neuen Nordwestlandebahn wird nach Plänen der Deutschen Flugsicherung (DFS) der Luftraum über dem Flug-



Über den Wolken wird es eng: Für Freizeitflieger der Region bleibt bald kein Platz mehr in der Luft.

Fotos: Ballonservice Pfahlheim (nh)/nh

hafen extrem ausgedehnt und abgesenkt. Teilweise fliegen landende Flugzeuge dann nur 1050 Meter über der Bevölkerung hinweg. Für die Sportflieger hat das gravierende Auswirkungen auf das Fliegen und die Flugausbildung. Denn solch niedrige Anflüge sind gefährlich und problematisch. „Wir brauchen den Raum, damit die Piloten genug Platz nach unten zum Ausweichen ha-

ben“, rechtfertigt Kristina Kelek von der DFS die Maßnahmen. Ein Schlag ins Gesicht für die Luftsportvereine. „Da steht Kommerz gegen Gemeinnützigkeit“, ärgert sich Horst Walter Schwager über die Flugraumbegrenzung. Der erste Vorsitzende des Bad Homburger Luftsportclubs beklagt die Ungerechtigkeit der Sache, denn gerade im Taunus steigt das Flugaufkommen. Nach seiner Ansicht wird das „Allgemeingut Luftraum“ in unangemessener Weise von der Deutschen Flugsicherung beansprucht: „Hier zählt doch nur die Gewinnerzielung des Betreibers und der Airlines. Die unausgesprochene Botschaft der DFS ist: ‚Seid froh, dass ihr überhaupt noch fliegen dürft‘“, macht Schwager seinem Ärger Luft. Die DFS dagegen versteht die Aufregung nicht: „Wir wollen die Sportflie-

ger ja nicht ärgern, aber Sicherheit steht im Vordergrund, schließlich sollen sich die Flieger nicht zu nahe kommen“, sagt Kristina Kelek. Man bemühe sich um eine Lösung. Wie die allerdings aussieht, weiß keiner.

Mark Juhrg von betroffenen LSV Zellhausen hält eine flexiblere Nutzung des Luftraums für wünschenswert, zudem schlägt er vor: „Linderung für die Segelflieger wäre sicher möglich, wenn die Fraport AG als Nutznießer der neuen Lufträume, den Vereinen finanziell unter die Arme greifen würde.“ Auch die Rundflug-Anbieter der Mainregion müssen mit Einschränkungen rechnen. „Es gibt schon viele Flugverbotszonen“, sagt Winfried Gutschell von S&S-Travel, „deshalb fliegen wir hauptsächlich über den Main, da kommt einem nichts in die Quere.“



Freizeitflieger müssen ausweichen.

F.:nh



www.extratipp.com

Verlag: Metac Medien Verlags GmbH
Waldstraße 226, 63071 Offenbach
Hausanschrift und zugleich auch ladungsfähige Anschrift für alle im Impressum Verantwortlichen.

Geschäftsleitung/Verlagsleitung:
Daniel Schöningh/Thomas Kühnlein

Redaktion: Tel. 069 85008-7900
redaktion@extratipp.com
Axel Grysczyk (Ltg., v.i.S.d.P.)
Jennifer Dreher
Andreas Einbock
Norman Körtge
Christian Reinartz
Julia Renner

Anzeigen: Tel. 069 850088
anzeigen@extratipp.com
Helmut Moser (Ltg.)

Vertrieb: Tel. 069 85008-443
service@extratipp.com
Burghard Aul (Ltg.)

Druck:
Pressehaus Bintz-Verlag GmbH & Co. KG
Postfach 10 02 63, 63002 Offenbach
Anzeigenpreis nach Preliste 4 vom 1. 1. 2011

Impressum

Besser nicht gesagt!



„Wir haben dies in gemeinsamer Verantwortung für die SPD getan.“

SPD-Generalsekretärin Andrea Nahles hat sich den Unmut vieler SPDler zugezogen. Grund: Ihre Verteidigung für den Entschluss Thilo Sarrazin nach seinen diskriminierenden Äußerungen über Migranten nicht aus der Partei zu werfen. Ihr Zitat von oben klingt wie Hohn: Denn bereits mehrere SPD-Mitglieder sind aus der Partei ausgetreten, so auch der Gründer des Arbeitskreises jüdischer Sozialdemokraten, Sergey Lagodinsky.



„Ja.“

Für das Leben von Diana Spencer wäre es wohl besser gewesen, wenn sie dieses Wort 1981 vor dem Traualtar nicht gesagt

hätte. Denn der Druck als Lady Diana, der Frau des zukünftigen Königs von England, Prinz Charles, wurde für sie unerträglich. Am Freitag hat nun ihr ältester Sohn William seine Kate geheiratet. Hoffentlich hat die junge Braut mehr Kraft, der ständigen Belagerung Stand zu halten – möge sie mit ihrem Mann glücklich werden.



„Ich weiß nicht, woher Barça nur all diese Macht bekommt. Vielleicht liegt es ja daran, dass sie Unicef eine Plattform als Werbepartner auf ihren Trikots geben.“

Das soll José Mourinho, Trainer von Real Madrid, nach der Niederlage seines Teams gegen den FC Barcelona gesagt haben. Ums Herrn Mourinho deutlich zu machen: Das ist eine Ohrfeige für alle Kinder, die durch Unicef unterstützt werden.

Fotos: AP

Die Segelflugausbildung im DAeC

Eindrücke des ehemaligen Referenten Ausbildung

Flugausbildung prägt das Geschehen eines Segelflugvereines. Hunderte von ehrenamtlichen Fluglehrern versehen in ihrer Freizeit engagiert diese verantwortungsvolle Aufgabe.

Die Bedeutung einer qualifizierten Ausbildung ist unumstritten. Allerdings stößt man immer wieder auf unterschiedliche Auffassungen über die Art der Durchführung. Dies ist bemerkenswert, da verbindliche Regelwerke existieren.

Auf einer Tagung des Ausbildungs- und Sicherheitsausschusses der OSTIV erklärte der schwedische Reichsausbildungsleiter, dass bei ihnen ein Flugschüler nach ca. 20 Ausbildungsflügen seinen Alleinflug absolviere. Wenn er nach 25 Starts immer noch nicht soweit sei, mache man sich Gedanken, was da schief laufe. Wir deutschen Vertreter äußerten Zweifel und fühlten uns bestätigt, da die Ausbildung in Schweden vorwiegend im F-Schlepp erfolge.

Die Schweden erklärten daraufhin, im Windenstart würden ca. 10 Doppelsitzerstarts mehr benötigt. Sie halten es für sehr wichtig, dem Flugschüler frühe Erfolgserlebnisse zu verschaffen, um ihn bei der Stange zu halten.

Worin liegt nun dieses schwedische Geheimnis. Ganz einfach, es wird konsequent darauf geachtet, dass der Flugschüler ausschließlich von ein und demselben Fluglehrer ausgebildet wird. Wenn ich diesen Sachverhalt bei Fluglehrerfortbildungen vortrage, führt dies ganz selten zu Nachdenklichkeiten, sondern es wird gefragt, was es für einen Sinn mache so wenig zu fliegen, und im Übrigen sei dies im Vereinsbetrieb kaum zu realisieren. Diese Argumentation trifft nicht den Kern des Problems. Ich erinnere mich an Zeiten, da hatten wir im Verein lediglich ein bis zwei Fluglehrer. Da flogen die Schüler nach 30 bis 40 Starts alleine. Heute bei zehn Fluglehrern, die sich ständig abwechseln, benötigen die Flugschüler die doppelte Anzahl. Da gibt es offensichtlich einen Zusammenhang.

Fliegen gehört nicht zum natürlichen Bewegungsrepertoire des Menschen. Diese motorische Fertigkeit muss systematisch unter Anleitung erlernt werden. Dies geschieht durch Üben, das heißt Wiederholen. Hierbei kommt es darauf an, dass immer der gleiche Bewegungsablauf wiederholt wird, nur hierdurch bildet sich im Langzeitgedächtnis die erforderliche Automatisierung. Hierbei entstehen im Gehirn feste Schaltverbindungen, aber nur unter gleich bleibenden Übungsabläufen. Dies gewährleistet natürlich am ehesten die Schulung unter einem einzigen Fluglehrer. Die Fertigkeit wird hierbei abrufbereit im Langzeitgedächtnis gespeichert. Aber es werden auch falsche oder nicht erlernte Handlungsabläufe gespeichert. Die nicht automatisierte Luftraumkontrolle durch Ausbildungsmängel kann Jahre nach der Ausbildung zu einem Unfall führen ohne dass Zusammenhänge mit Ausbildungsdefiziten erkannt werden. Bei wechselnden Fluglehrern im Vereinsbetrieb sollte daher deren Vorgehensweise möglichst einheitlich also standardisiert sein.

Im Laufe der Zeit wurde erkannt, dass Fluglehrer bestimmte Verfahren anwenden müssen, um dem Flugschüler zum Lernerfolg zu verhelfen. Diese Erfahrungswerte wurden systematisiert. Es wurde eine Reihenfolge der Übungsmaßnahmen eingehalten. 1976 wurde dies erstmalig in der „Methodik der Segelflugausbildung“ festgeschrieben. Anlässlich der Änderungen der LuftPersV 2003 wurde die „Methodik“ überarbeitet. Für jede Flugübung wurde das Lernziel beschrieben. Sie wurde vom DAeC in großer Anzahl gedruckt und an die Landesverbände verteilt. Einige Landesverbände übersandten umgehend jedem ihrer Fluglehrer ein Exemplar. Bei stichprobenartigen Nachfragen stellte sich aber auch heraus, dass sie nicht wie gewünscht bei allen Fluglehrern bekannt war. Hier wurden die Kommunikationsprobleme unserer föderalen Organisation deutlich. Es gab neben Zustimmung auch bemerkenswerte Kritik. Ein Unbekannter hatte alle Zeichensetzungsfehler angekreuzt und das Exemplar der Bundesgeschäftsstelle übersandt. Die versammelten Fluglehrer eines Landesverbandes erklärten die Rollübungen für Blödsinn. Unsere Umgangskultur ist doch sehr gewöhnungsbedürftig.

Fluglehrerausbildung

2003 bewirkte auch eine Änderung der Segelfluglehrerausbildung. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen verkürzte sie der Gesetzgeber auf zwei Wochen. Unter den im Fachausschuss Ausbildung vertretenen Segelflugreferenten der Landesverbände herrschte Einigkeit, dass in so kurzer Zeit eine qualifizierte Fluglehrerausbildung nicht möglich ist. Es wurde beschlossen, dass dem eigentlichen Lehrgang eine systematische Vorbereitung und Auswahl im Verein und eine 40stündige zentrale Vorausbildung auf Landesverbandebene vorauszugehen hat. Es wurde ein Ausbildungsnachweis für Fluglehreranwärter zur Pflicht gemacht. Zusätzlich schloss sich das Verkehrsministerium unserer Auffassung an, dass im eigentlichen Lehrgang neben der Flugausbildung lediglich Methodik und Pädagogik zu lehren und zu prüfen ist. Alle anderen Fächer wie Luftrecht, Technik u.s.w. werden in der Auswahlprüfung abschließend geprüft.

Die vorgeschriebene Vorausbildung im Verein führte bei den ersten Lehrgängen zu einem Qualitätssprung, da alle Teilnehmer bereits 20 Flüge vom hinteren Sitz absolviert hatten und nicht wie früher erstmalig von hinten flogen. Einige Kritiker bezeichneten die geforderte zentrale Vorausbildung als eine unnötige Erschwernis, ein Fluglehreranwärter beschimpfte uns im Segelflugforum als Hobbybürokraten (Umgangskultur s.o.). Auch hielten sich einige Ausbildungsbetriebe nicht an diese vereinbarten Regelungen. Bei diesen Überlegungen spielte die Qualität des Endproduktes Segelfluglehrer offensichtlich keine Rolle. Die Ausbildung sollte lediglich kurz und billig sein. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Segelfluglehrausbildung in der GST einen Zeitraum von zwei Jahren umfasste.

Fluglehrerweiterbildung.

Anonyme Tests bestätigten, dass der Stellenwert einer standardisierten Ausbildung nicht überall gesehen wird. Die Kenntnis der Methodikrichtlinien und Regelwerke entsprach nicht den Erwartungen. Wenn acht Jahre nach Änderung der Richtlinien mehr als 50 % der Befragten nicht wissen, dass die Startunterbrechung in allen drei Ausbildungsabschnitten zu üben ist, ist dies ein Indiz für unzulängliche Kommunikation im Ausbildungsbetrieb oder auch Ignoranz. Die gem. EASA vorgesehenen periodischen Überprüfungen werden zum Umdenken führen. Diese Überprüfungen des Wissens und Könnens der Fluglehrer sind ein international übliches Verfahren. Die Fluglehrer der GST mussten sich übrigens einer jährlichen Überprüfung unterziehen.

Regelwerke.

Bei Segelfluglehrerlehrgängen fiel auf, dass etliche Teilnehmer keine saubere Platzrunde gem. SBO vorfliegen konnten. Sie machten u. a. ihre Flugübungen im Querabflug, den Gegenanflug zu dicht am Platz oder hielten sich nicht an die Positionshöhe. Ein Hinweis darauf, dass man es zu Hause nicht so genau nimmt. Dies gilt auch für die Startkommandos beim Windenstart. Ein Symptom für die Leichtigkeit beim Nichtbeachten unserer Regelwerke. Besonders beim Windenstart mit Doppeltrommelwinden ist nicht zu verstehen, wenn das Luvseil nicht zur Seite gezogen und der Seilfallschirm nicht abgehängt wird.

Kommunikation und Kontrolle

Nach meinem Eindruck sind die dargestellten Probleme auf Kommunikationsmängel zurückzuführen. Informationen kommen beim Endverbraucher nicht im gewünschten Umfang an. Zusätzliche Kontrollmechanismen könnten das Problem minimieren. Ein gemeinsames Printmedium aller Landesverbände würde die Situation entscheidend verbessern.

Landesverbände mit fest eingerichteten Kommunikationswegen und -verfahren, haben durch Einrichten des Gruppenfluglehrermodells diese Probleme besser im Griff.

Das Beenden unserer Kommunikationsprobleme ist vordringlich. Bei den zu erwartenden Änderungen aufgrund der EASA-Regelungen muss der Endverbraucher verzugslos informiert werden.

Die überwiegende Mehrheit der Landesverbände hat eine globale Ausbildungsgenehmigung. Somit ist der Segelflugreferent oder auch Vorsitzende der entsprechenden Segelflugkommission verantwortlich für die Ausbildung. Dies umfasst auch die Verantwortung für das Sicherstellen der Information seiner Vereinsausbildungsleiter und deren Fluglehrer. Da gibt es an einigen Stellen Optimierungsbedarf.

All unsere Bemühungen werden aber vergeblich sein, wenn der Mitgliederschwund weiter anhält. Daher sollten | unsere Anstrengungen auf Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliederwerbung gerichtet sein. Hierzu sollten auch finanzielle Mittel umgeschichtet werden.



Aero-Club Saar e.V.

AeCS Aktuell

Info für die Mitglieder und Freunde des Aero-Club Saar e.V.

Modellflug Landesmeisterschaften in Dillingen

Klassenwettbewerbe Slowfly (F3P-C, F3P-D) und Saalflug (F1M-L)

Marpingen, 16.04.11. Modellflug mit leichtesten Fluggeräten konnte am 13. März und 3. April in der Sporthalle West in Dillingen beobachtet werden. Nach intensivem Training in den Vorwochen war die Landesmeisterschaft der krönende Abschluss der Hallenflugsaison.

Mit den Slowflyern gilt es ein vorgegebenes Programm von Flugfiguren möglichst exakt und mit sauberen Flugfiguren zu fliegen. Die Saalflieger mit nur 1,5 Gramm schweren, selbstgebaute Filigranmodellen müssen exakt und sekundengenau 7 Minuten zwischen Start und Landung in der Luft bleiben.

Die Organisation lag wie schon so oft in den bewährten Händen von A.Klinck, an den der Dank für die Ausrichtung ging. Die Planung für das nächste Jahr ist schon angelaufen.



Slowfly-Modelle

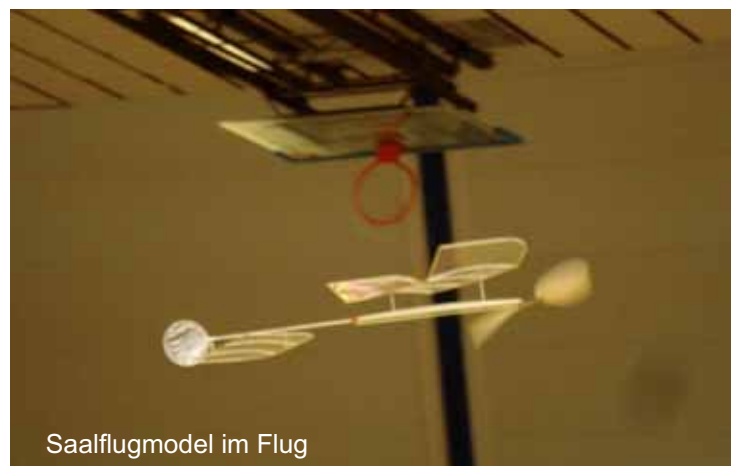
Ergebnisse in den Slowfly-Wettbewerben:

Landesmeister 2011 F3P-C:	Bruno Schiffler (LSC Dillingen)
Jugendmeister 2011 F3P-C:	Julian Bauer (MC Primsfalken)
Landesmeister 2011 F3P-D:	Alfred Klinck (LSC Dillingen)
Jugendmeister 2011 F3P-D:	Julian Bauer (MC Primsfalken)

Ergebnisse in den Saalflug-Wettbewerben:

Landesmeister 2011:	Alfred Klinck (LSC Dillingen)
Jugendmeister 2011:	Simon Sommer (LSC Dillingen)

Allen herzliche Glückwünsche zu den guten sportlichen Leistungen !



Saalflugmodell im Flug

Hinweis: Wer zusätzlich zu den Vorständen der AeCS- Vereine sich selbst, Freunde oder Bekannte zum Empfang dieses Newsletters anmelden möchte, kann dies per e-mail an den AeCS-Geschäftsführer machen. E-mail Adresse: hans-fred-harig@aeroclub-saar.de

Aero-Club Saar e.V.
Am Segelflugplatz 1
66646 Marpingen
Vereinsreg.: St.Wendel VR 1428

Präsidium
Präsident: Dr.-Ing. Ralf HUBO
Vizepräsident: Peter SCHMITT

Tel: 06853 - 4774
Fax: 06853 - 4390
e-mail: info@aeroclub-saar.de



FLUGLEHRERWEITERBILDUNG 15./16. Okt. 2011
Für Segelfluglehrer inkl. TMG

Sportschule Grünberg, Am Tannenkopf 1,
35305 Grünberg

Anmeldung bitte über nebenstehende Adresse des HLB

Die Teilnahme an der Weiterbildung ist für HLB-Mitglieder
kostenfrei. Event. Übernachtungen bzw. Mittagessen,
Getränke und sonstiges sind vom Teilnehmer zu tragen.

Mitglied im Deutschen Aero Club e.V.
Mitglied im Landessportbund Hessen e.V.

Landwehrstraße 1
D-64293 Darmstadt
Fon (0 61 51) 2 10 01
Fax (0 61 51) 29 46 68
e-mail: hlb-ltb@t-online.de
e-mail: Jutta.Hess@HLB-Info.de

64293 Darmstadt, März 2011

1.Tag Samstag, 15. Oktober 2011

09:50 h	Begrüßung, Organisatorisches	Gerhard Schiener Bezirksausbildungsleiter HLB-Ost
10:00 h	Menschliches Leistungsvermögen Drohender Tauglichkeitsverlust: Was nun ?	Dr. Schaum, Gelnhausen
11:30 h	Die neuen Regeln der EASA	Ruedi Schuegraf, DAeC
13:00 h	Mittagessen	
14:00 h	Neuigkeiten vom Regierungspräsidium	Klaus Viehmann, RP Kassel
15:30 h	Pause	
15:45 h	CAMO+	Hans Kordubel, LTB Darmstadt
16:30 h	Ende des 1.Tages	

2.Tag Sonntag, 16. Oktober 2011

09:00 h	Lehrmethoden im Segelflug	Karl-Heinz Apel
10:30 h	Pause	
10:45 h	Der Windenstart	Axel Springer
12:15 h	Mittagessen	

13:15 h	Fliegen, Umwelt und Flugplatz	Joachim Jenrich Biosphärenreservat Rhön
14:45 h	Pause	
15:00 h	Prüfungserfahrungen Segelflug – Reisemotorsegler	Karl-Heinz Apel
16:30	Abschliessende Diskussion, Anregungen und Ausgabe der Teilnahmebestätigung.	
17:00 h	Ende der Fortbildungsveranstaltung	

Übernachtungsmöglichkeiten bestehen vor Ort im Sporthotel Grünberg. Wegen Reservierung von Übernachtungen wenden sich die Teilnehmer bitte direkt unter dem Stichwort „Hessischer Luftsportbund“ an das Sporthotel Grünberg, Tel: 06401/8020.

Eine Anfahrtsskizze ist unter www.sporthotel-gruenberg.de ersichtlich.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schiener
Bezirksausbildungsleiter Hessen-Ost
Segelflug

Hessischer Luftsportbund e.V.
Landwehrstrasse 1 64293 Darmstadt
Tel: 06151-21001 Fax: 06151-294668
E-Mail: HLB-LTB@t-online.de E-Mail: Jutta.Hess@HLB-INFO.de

**Antrag auf Mitglied- oder Einzelmitgliedschaft
im Hessischen Luftsportbund e.V.**

Gewünschte Sportart bitte ankreuzen:

- | | | |
|---|--------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Modellflug | <input type="checkbox"/> Motorflug | <input type="checkbox"/> Segelflug |
| <input type="checkbox"/> Motorsegelflug | <input type="checkbox"/> Ballon | <input type="checkbox"/> UL |
| <input type="checkbox"/> Gleitschirm | <input type="checkbox"/> Drachenflug | |

Name:

Vorname:

Anschrift:

Telefon:

E-Mail:

(bitte deutlich lesbar ausfüllen)

Zeitpunkt des Eintrittes :

(jeweils zum 01.01. und 01.07.d.J.)

Versicherung bei Modellflug bis 150 kg Abflugmasse (bitte unbedingt ankreuzen)

Deckungssumme: 1,5 Mio.

Deckungssumme: 3,0 Mio.

Ich berechne hiermit den Hessischen Luftsportbund e.V. den Mitgliedsbeitrag in der jeweilig gültigen Höhe von meinem nachstehenden Konto abzubuchen und erteile hiermit die Einzugsermächtigung.

Konto Nr. BLZ:

Name der Bank:

.....
Ort und Datum

.....
Unterschrift

Über Siegerland, Sauerland, Bergisches Land ins Ruhrgebiet

Anspruchsvolle Rallye des Referats Motorflug / erstmals von Hessen nach Nordrhein-Westfalen

Zu einer schwierigen und anspruchsvollen Rallye hatten Markus und Astrid Ciesielski zum diesjährigen Hessensternflug am 21. Mai 2011 auf den Flughafen Essen/Mülheim geladen. Der Start war in Breitscheid, die Route führte über das Siegerland, das Sauerland das Bergische Land ins Ruhrgebiet. Eigentlich war der Flugwettbewerb schon vor einem Jahr für ein Landesliga-Wochenende geplant und sollte bezugnehmen auf das Kulturfestival Ruhr 2010. Dann wurde die Rallye aber auf dieses Jahr verschoben und dies war keine schlechte Entscheidung von HLB-Motorflugreferent Kalle Bender: Wegen seiner außergewöhnlichen Streckenführung reiht sich der diesjährige Wettbewerb schon jetzt unter die "Top Ten" der Hessensternflüge in den vergangenen 50 Jahren ein. Vor allem die Streckenführung über das Ruhrgebiet, in dem die Städte fast nahtlos ohne nennenswerte Grüngürtel und landwirtschaftliche Nutzflächen dazwischen ineinander übergehen, war für viele Sternflugteilnehmer ungewohnt. Üblicherweise führt die hessische Motorflugrallye über die ausgedehnten Weiten der Mittelgebirge und Auen unseres Bundeslandes. Gewinner war - wieder einmal und wie schon im Vorjahr beim Jubiläumsflug - die Besatzung Helmut Bäcker und Gerhard Spreng von der Flugsportgruppe Elz mit nur 79 Strafpunkten. Ihnen folgte auf Platz 2 das Geschwisterpaar Robert und Carla Deppe. Mit 449 Punkten hatten sie nur etwa halb so viele Fehlerpunkte wie ihr Vater Oskar Deppe, der zusammen mit Frank Thielmann den 3. Platz belegte. Beide Mannschaften gehören der Luftsportgruppe Breitscheid an.

Der Hessensternflug wird seit März 1961 alljährlich als größte Motorflug-Rallye des Referats Motorflug des Hessischen Luftsportbundes e.V. ausgefliegen, feiert also in diesem Jahr seinen 50. Geburtstag. Der Wettbewerb ist nicht auf unser Bundesland beschränkt, sondern beginnt oder endet auch immer wieder in den Nachbarbundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Thüringen. In diesem Jahr war

der Hessensternflug auch erstmals in Nordrhein-Westfalen zu Gast und endete dort.

* * * * *

Die Ergebnisse des 51. Hessensternfluges

Platz	Besatzung	Verein	Punkte
1.	Helmut Bäder / Gerhard Spreng	Flugsportgruppe Elz	79
2.	Robert Deppe / Carla Deppe	Luftsportgruppe Breitscheid	449
3.	Oskar Deppe / Frank Thiemann	Luftsportgruppe Breitscheid	852
4.	Olaf Pick / Christian Lihl	SFC Gerauer Land	944
5.	Arnold Grubek / Mike Rheinbay	Hanseatischer Fliegerclub, Frankfurt	1026
6.	Peter Anders / Alexandra Merkel	Badisch-Pfälzischer Flugsportverein, Mannheim	1038
7.	Werner Lindner / Peter Denzler	Hanseatischer Fliegerclub, Frankfurt	1398
8.	Ernst Neidhardt / Jeniffer Neidhardt	Motorflug Fulda	1739
9.	Dr. Wolfgang Meyer-Zaika / Dr. Knut Hannemann	Hanseatischer Fliegerclub, Düsseldorf	1959
10.	Ernst Meissner / Martin Stoll	LSV Ederbergland, Allendorf (Eder)	1999
11.	Dieter Hartmann / Uwe Loske	Frankfurter Verein für Luftfahrt	2598
12.	Gerhard Sontheimer / Isabell Kellner	FSV Kassel	2760

Vereinswertung:R

1.	Luftsportgruppe Breitscheid	Robert Deppe/Carla Deppeki und Oskar Deppe/Frank Thiemann	528
2.	Hanseatischer Fliegerclub, Frankfurt	Arnold Grubek/Mike Rheinbay und Werner Lindner/Peter Denzler	2424



A U S S C H R E I B U N G

Deutsche Meisterschaft und Hessenmeisterschaft der Heißluftballonpiloten 2011 vom 3. bis 7. August in Gladenbach / Hessen

Art der Wettfahrt

Die Deutsche Meisterschaft der Heißluftballonpiloten* wird vom Deutschen Freiballonsport-Verband e.V. in Vertretung des Deutschen Aero Club e.V. durchgeführt.

Die Hessenmeisterschaft der Heißluftballonpiloten wird vom hessischen Luftsportbund e.V. durchgeführt. Beide mit der Unterstützung der Stadt Gladenbach.

Der Wettbewerb kann von allen Teilnehmern gewonnen werden, aber Deutscher Meister bzw. Hessenmeister kann nur werden, wer die Voraussetzungen dazu erfüllt. Zur Wertung in der deutschen Meisterschaft muss ein Wettbewerber die deutsche Nationalität im Sinne des Code Sportif der FAI besitzen und Mitglied des Deutschen Freiballonsport-Verbandes e.V. sein. Zur Wertung in der Hessenmeisterschaft muss ein Wettbewerber Mitglied im hessischen Luftsportbund e.V. sein.

Mit Abschluss des Wettbewerbs wird der Deutsche Meister der Heißluftballonpiloten ermittelt. Dazu wird eine Kombination aus der Rangliste (QL mit Stichtag 2.8.11) und diesem Wettbewerb gewertet, in der die Ergebnisse beider Veranstaltungen einfach arithmetisch gemittelt werden. Zur Ermittlung des Hessenmeisters der Heißluftballonpiloten wird die Reihenfolge der Hessen im Endergebnis herangezogen.

Die Durchführung dieses Wettbewerbs erfolgt mit Unterstützung von **Observern**. Alle Piloten müssen dazu einen Observer stellen (d.h. für seine Anwesenheit sorgen und aufkommen), der die Berechtigung für diese Tätigkeit hat und über genügend Erfahrung als Observer verfügt.

Voraussetzungen zur Teilnahme und gesetzliche Bestimmungen

Die Voraussetzungen zur Teilnahme der Piloten sind der Besitz einer gültigen Lizenz zum Führen von Heißluftballonen (mindestens 50 Stunden als PIC), eines gültigen Tauglichkeitszeugnisses und möglichst einer Außenstarterlaubnis. Außerdem muss der Pilot Inhaber eines gültigen Sprechfunkzeugnisses sein.

Für den vom Piloten zu stellenden Heißluftballon müssen alle erforderlichen Papiere (Eintragungsschein, Lufttüchtigkeitszeugnis, Nachprüfschein, Bordbuch sowie der für Veranstaltungen vorgesehene Versicherungsnachweis) mitgeführt werden.

* In diesem Text sind die Begriffe Pilot und Meister gleichbedeutend für Pilotin und Pilot bzw. Meisterin und Meister.



Die Mannschaften (Crews) für die Wettbewerb-Teams werden von den Piloten in eigener Verantwortung gestellt. Sie müssen ausreichend groß und genügend erfahren sein, um einen ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten.

Die gültigen Gesetze und Verordnungen für die Ausübung des Freiballonsportes in Deutschland sind von allen Teilnehmern einzuhalten. Insbesondere die Piloten müssen die Genehmigung der Veranstaltung durch die Luftfahrtbehörde sowie die zugehörigen Auflagen der Deutschen Flugsicherung (DFS) vor der Veranstaltung lesen und im Wettbewerb streng beachten.

Anzahl der Teilnehmer

Gemäß dieser Ausschreibung werden zunächst die ersten 40 deutschen Piloten der Rangliste des DFSV (QL HLB) mit Stand vom 29.3.2011 sowie die hessischen Piloten eingeladen. Es werden voraussichtlich 30 deutsche und hessische und etwa 5 ausländische Piloten erwartet und zugelassen. Die Reihenfolge der Bewerbungen der Piloten entscheidet, falls die Anzahl aus organisatorischen Gründen begrenzt werden muss.

Das Team der Offiziellen (Änderungen vorbehalten)

Veranstaltungsleiter	Werner Hoffarth
Wettbewerbsleiterin	Siegrid Ibes
Stellvertreter	Werner Trippler
Sicherheitsbeauftragter	Klaus Hartmann
Jury	NN
Wetterberatung	Michael Noll
Chief-Observer	Mike Meinl
Chief-Debrieflerin.....	Stephanie von Guillaume
Wettbewerbs-Auswertung	Marianne Hartmann
Logger-Auswertung.....	NN
Vermessung	NN

Anmeldung und Korrespondenz

Zunächst soll jeder interessierte Pilot bis zum 15. Mai 2011 sein Interesse an der Teilnahme per e-Mail bekunden. Die Anmeldung muss mit dem Ausfüllen des Anmeldeformulars im Internet und Eingang des Nenngeldes bis zum **31. Mai 2011** erfolgen.

Die offizielle Korrespondenz ist zu richten an:

Werner Hoffarth, Am Scheid 8, D-35112 Fronhausen, w-hoffarth@t-online.de



Startgeld (Nenngelbühr)

Das Startgeld ist auf **450,- €** festgelegt. Darin enthalten sind Karten, Propangas sowie die Verpflegung (Abendessen für Piloten, Observer und Mannschaft).

Mit der Anmeldung oder spätestens bis zum **31. Mai 2011** muss das Startgeld per Überweisung auf das Konto Nr. 1006436 (BLZ 53361724) bei der Raiffeisenbank Ebsdorfergrund entrichtet werden oder ein Verrechnungsscheck beigelegt sein.

Auf eine Rückzahlung des Startgeldes besteht kein Rechtsanspruch. Sollte die Durchführbarkeit der Veranstaltung zum Beispiel wegen ungünstiger Wetterverhältnisse unmöglich werden oder die Anzahl der Fahrten minimal sein, kann ein Teil des Startgeldes im Ermessen des Veranstalters zurückgezahlt werden.

Gasversorgung (Propangas)

Die Piloten müssen mit vollen Propangasbehältern anreisen, da vor der ersten Fahrt kein Propangas getankt werden kann. Das erforderliche Propangas für die Wettfahrten wird vom Veranstalter zur Verfügung gestellt. Nach der letzten Fahrt können die leer gefahrenen Propangasbehälter wieder betankt werden.

Wettbewerbskarten (Topographische Karten 1 : 50000)

Die Wettbewerbskarten werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt. Die Piloten, deren gestellte Observer sowie die Crew erhalten zusammen jeweils drei Karten pro Team. Eine elektronische Kopie wird zur Verfügung gestellt.

Werbung

Der Veranstalter stellt die Startnummern zur Verfügung, die mit einer Werbung versehen sein können, welche bei den Ballonfahrten außen am Korb befestigt sein müssen. Das Anbringen eigener Werbetransparente wird bei dieser Veranstaltung ausgeschlossen, die ständige Werbung des eigenen Sponsors auf dem Ballon und den Fahrzeugen ist davon natürlich ausgenommen.

Hotels / Ferienwohnungen

Die Piloten, Observer und Crews müssen für ihre Unterbringung in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten sorgen. Inwieweit die Piloten die gestellten Observer dabei einbeziehen, ist in deren Absprache zu regeln.

Bei der Zimmervermittlung kann die Kur- und Freizeit-Gesellschaft Gladenbach mbH www.gladenbach.de unterstützen.



Haftungsverzicht der Teilnehmer

Der Pilot erklärt mit der Anmeldung gleichzeitig, dass er auf eigene Gefahr teilnimmt, insbesondere bei den Ballonfahrten. Er verzichtet - außer in Fällen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit anderer Personen - auf alle Schadensersatzansprüche aus jeglichen Rechtsgründen, besonders aus unerlaubten Handlungen und positiver Verletzung von Verträgen sowie bei Unfällen. Diese Erklärung bezieht sich auf den DAeC, den DFSV, den HLB, die Sponsoren und alle anderen Organen sowie deren Mitarbeitern und Erfüllungsgehilfen. Dieser Verzicht erstreckt sich zugleich auf alle unterhaltsberechtigten Personen der vorgenannten Gruppe sowie auf Dritte, die aus einem etwaigen Schaden selbstständige Ansprüche geltend machen können. Der Verzicht gilt nicht, soweit Ersatzansprüche durch Versicherungen gedeckt sind. Bei Erhebung einer Nebenklage verzichtet der Pilot auf die Erstattung von Nebenklagekosten gegenüber Rechtspersonen, soweit diese nicht durch eine Rechtsschutzversicherung übernommen werden.

Der Eigentümer eines Ballons verzichtet bei einem Schaden am Ballon ebenfalls auf Schadensansprüche in den vorgenannten Umfang.

Regelwerk

Es gilt das Standardregelwerk des DFSV in der Ausgabe April 2011, das auf der Homepage des DFSV unter www.dfsv.de abgerufen werden kann. Die Kenntnis dessen wird bei allen Piloten, Observern und Crew-Mitgliedern vorausgesetzt.

Die Regelwerkergänzungen mit den spezifischen Daten stehen voraussichtlich ab 1. Juli 2011 zur Verfügung.

26. April 2011

Werner Hoffarth

HLB, Veranstaltungsleiter

Uwe Schneider

DFSV

Werner Hoffarth
Am Scheid 8
D-35112 Fronhausen
w-hoffarth@t-online.de

ANMELDUNG

**Deutsche / Hessische Meisterschaft der Heißluftballonpiloten 2011
in Gladenbach**

PILOT / PILOTIN

Name	
Geburtsdatum	
Straße	
PLZ + Ort	
Land (D oder anderes Land)	
Mobil Fon	
eMail	
Piloten-Lizenz (gültig bis)	
Medical (gültig bis)	
PIC HLB (Anzahl Stunden Pilot)	
Außenstarterlaubnis (ja oder nein)	
Anzahl Personen (Pilot+Observer+Crew)	

Hiermit melde ich mich zur Deutschen / Hessischen Meisterschaft 2011
in Gladenbach als Teilnehmer an
und erkläre mein Einverständnis mit allen Teilen der Ausschreibung.

Die Anmeldegebühr (450,- €) wird bis zum
31.05.2011 auf das Konto 1006436 (BLZ 53361724) bei der Raiffeisenbank Ebsdorfergrund
überweisen oder als Scheck beigelegt.

Ort, Datum und Unterschrift

Werner Hoffarth
 Am Scheid 8
 D-35112 Fronhausen
 w-hoffarth@t-online.de

Seite 2 Deutsche / Hessische Meisterschaft der Heißluftballonpiloten 2011 in Gladenbach

B A L L O N + Versicherung + Crew + Kennzeichen

Ballon Kennzeichen	
Ballon Hersteller + Typ	
Ballon Größe	
Ballon Farbe und/oder Werbung	
Ballon Nächste Nachprüfung	
Versicherung (Name und Höhe)	
Versicherung (CSL ja oder nein)	
Versicherung (gültig bis)	
Crew-Chief Mobil Fon	
Kennzeichen 1. Auto	
Kennzeichen 2. Auto (falls vorgesehen)	
Kennzeichen Anhänger	

O B S E R V E R / O B S E R V E R I N

Name	
Geburtsdatum	
Straße	
PLZ + Ort	
Land (D oder anderes Land)	
Mobil Fon	
eMail	
Observer Ausweis (Nummer)	
Letzter Einsatz Observer (oder Official)	



Aero-Club Saar e.V.

AeCS Aktuell

Info für die Mitglieder und Freunde des Aero-Club Saar e.V.

Zum Tode von Jürgen Ambrosius

Langjähriger Motorflugreferent des AeCS verstarb am 28.März 2011

Marpingen, 15.04.11. Der Aero-Club Saar trauert um Jürgen Ambrosius, der nach kurzer schwerer Krankheit am 28.3.2011 verstarb. Jürgen Ambrosius war über viele Jahre Vorsitzender der Sportfachgruppe Motorflug. Unter seiner Führung war es gelungen, den Motorflug im Saarland wieder „vereinstauglich“ zu machen. Er förderte als Gründungsmitglied über Jahre im EDRS PILOT CLUB - später umgenannt in Club der Fliegerfreunde Ensheim - den Vereinsgedanken und den sportlichen Motorflug. Die Wiederbelebung der Vereinsausbildung Motorflug im Saarland geht in seine Amtszeit zurück.

Seine eigenen sportlichen Aktivitäten gipfelten in der Teilnahme an Deutschlandflügen und in der Organisation von vielen Vereinsausflügen. Sein Ziel war dabei immer die Freude am Fliegen und das Fliegen für die Mitglieder kostengünstig zu erhalten.

Jürgen Ambrosius hat sich bleibende Verdienste um den Luftsport im Saarland erworben. Die Mitglieder des Aero-Club Saar werden Ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



Das Präsidium des Aero-Club Saar e.V.

Hinweis: Wer zusätzlich zu den Vorständen der AeCS- Vereine sich selbst, Freunde oder Bekannte zum Empfang dieses Newsletters anmelden möchte, kann dies per e-mail an den AeCS-Geschäftsführer machen. E-mail Adresse: hans-fred-harig@aeroclub-saar.de

Aero-Club Saar e.V.
Am Segelflugplatz 1
66646 Marpingen
Vereinsreg.: St.Wendel VR 1428

Präsidium
Präsident: Dr.-Ing. Ralf HUBO
Vizepräsident: Peter SCHMITT

Tel: 06853 - 4774
Fax: 06853 - 4390
e-mail: info@aeroclub-saar.de