



ZVL Depesche Nr. 8 vom 16. März 2010
„Luftsportdepesche Rhein-Main-Saar“

• **Broschüre „Sicherer Windenstart“**

In der letzten Luftsportdepesche wurde die Broschüre „Sicherer Windenstart“ angekündigt, welche Vereine, Piloten und Windenfahrer über den sicheren Windenstart informiert. Diese Broschüre ist aufgrund der starken Nachfrage als PDF Dokument beigelegt.

• **Modellflugportal und Online-Magazin für Modellpiloten**

Im Internet findet sich unter der Adresse www.modellfliegen.ws ein umfassendes Portal für den gesamten Modellflug. Neu hinzugekommen ist ein Veranstaltungskalender, in dem jeder Verein und jeder Veranstalter seine Termine melden kann. Ein Vorteil liegt darin, daß die Besucher entsprechende Veranstaltungen verfolgen können, d.h. sobald eine Änderung eingetragen wird, ergeht an alle Beobachter dieser Veranstaltung eine Benachrichtigung.

Weitere Informationen im Internet:

<http://www.modellfliegen.ws>

• **FLY IN und Flugplatzfest in Bad Dürkheim (EDRF)**

Die Fliegerkameraden des Flugsportvereins Bad Dürkheim laden alle Piloten aus Nah und Fern zu ihrem Flugplatzfest am 06. Juni 2010 auf dem Flugplatz Bad Dürkheim (EDRF) herzlich ein. Für den 05. Juni 2010 ist als Vorlauf ein kleines „Fly In“ geplant, das mit einem gemütlichen Abend ausklingen soll.

Zelten oder HOTAC kann organisiert werden. Veranstaltungsinformationen können bei Axel Herbst per Telefon unter +49 6321 963820 bzw. per Telefax unter +49 6321 963821 bzw. per Mobilfunk unter +49 151 2753 5624 sowie per E-Mail unter der Adresse axelherbst68@aol.com angefordert werden.

Weitere Informationen im Internet:

<http://www.edrf.de>





• DAeC - Newsletter Ausgabe 4/2010

Der neue Newsletter des Deutschen Aero Club e.V., Ausgabe 4/2010, ist erschienen und dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument beigelegt.

• Refresher-Lehrgang in Bad Sobernheim

Pünktlich zum Auftakt der Flugsaison 2010 veranstaltet der Luftsportverband Rheinland-Pfalz am Samstag, den 20. März 2010, ab 10.00 Uhr im Haus der Luftsportler Rheinland-Pfalz einen „Refresher-Lehrgang“. Dabei werden u.a. folgenden Themen behandelt:

Referent Günter End:

Tricks, die das Fliegen vereinfachen (Überschlagsrechnungen, Fliegen der Platzrunde, etc.)

Referent Klaus-Peter Loch:

Technische Spezialitäten, wie z.B. der Winterflugbetrieb

Referent Wolfgang Drexel:

Welche Luftraumstrukturen wird die EASA uns bringen?

Willkommen sind alle Motorflieger, Motorseglerpiloten, Segelflieger und UL-Flieger. Die Veranstaltung ist als Service des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz (mit Ausnahme der Verpflegung) kostenfrei. Um Anmeldung, ggf. gruppenweise unter Nennung der Gruppenstärke, wird gebeten, ist aber nicht Bedingung. Anmeldungen zu diesem Refresher-Lehrgang bitte an:

Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.
Postfach 164
55561 Bad Sobernheim

Telefon: 06751 - 2308
Telefax: 06751 - 4435
E-Mail: info@lsvrp.de





• Neue Sektorisierung im Bereich Langen Information (FIS)

Die DFS Deutsche Flugsicherung teilt mit, daß seit dem 11. März 2010 eine neue Sektorisierung im Bereich Langen Information (FIS) in Kraft getreten ist. Der ursprünglich kleinere Sektor („Langen Information“ auf 119.150 MHz) im Rhein-Main-Gebiet wurde bis an die nordöstliche bzw. südöstliche Grenze der FIR Langen vergrößert, gleichzeitig wurde der westliche Bereich Hunsrück/Eifel abgetrennt. Auf den beigefügten PDF Dokumenten können die Veränderten veranschaulicht werden.

Übersicht der beigefügten PDF Dokumente

- 01) ZVL Luftsportdepesche Nr. 8 vom 16. März 2010
- 02) Broschüre „Sicherer Windenstart“
- 03) DAeC - Newsletter Ausgabe 4/2010
- 04) Neue Sektorisierung im Bereich Langen Information (FIS)

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





Verhalten bei Startunterbrechungen im Windenstart

Die Risiken einer Startunterbrechung durch Seilriss oder Ausfall der Winde sind beherrschbar. Der Pilot muss auf diese Situation mental richtig vorbereitet sein. In der Ausbildung sind daher mindestens drei Startunterbrechungen in unterschiedlichen Höhen vor dem ersten Alleinflug und zusätzliche in den weiteren Ausbildungsabschnitten zu üben. Die Verfahren sind abhängig von örtlichen Gegebenheiten, Flugzeugtyp, Höhe, Windrichtung und Stärke. Die Verfahren sind mental und verbal zu trainieren. Der Pilot muss, wenn er in diese Situation gerät, ein abrufbares Verfahren in seinem Gedächtnis gespeichert haben. Besonders kritisch ist der Ausfall der Winde, da diese Art der Startunterbrechung sich nicht so deutlich bemerkbar macht wie ein Seilriss, und sollte daher geübt werden.

Tipps

- Immer die Hand in der Nähe des Ausklinkknopfes halten
- Sollbruchstellen farblich markieren und nach 200 Starts (gemäß Herstellerempfehlung) auswechseln
- Der Flächenhalter verhindert das Ablegen der Fläche am Boden

Vertiefe Dein Wissen durch die Lektüre folgender Quellen

- SBO
- Startwindenfahrerbestimmungen
- Die Segelflugausbildung, Methodik, Richtlinien und Bestimmungen
- 2. DV LuftPersV, Anlagen 5A und 5B
- Windenschlepp – Sicherheit und optimale Ausklinkhöhe von Richard Eppler

Bedenke

Nichtbeachtung der Regelwerke kann Haftungsprobleme zur Folge haben. Die Dokumente liegen zum Download unter: www.daec.de/se/down.php bereit.

Kontakt

Deutscher Aero Club
Referat Segelflug
Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig
Telefon: 0531 23540-51
segelflug@daec.de



SICHERER WINDENSTART

DER WINDENSTART

In Deutschland werden jährlich einige hunderttausend Schlepps durchgeführt. Zunehmend kommen moderne und leistungsstärkere Winden zum Einsatz. Dies erfordert eine Anpassung der Startmethoden und Richtlinien



VORSICHT: AUFBÄUMEN!

Die Phasen des Windenschlepps

1. Anschleppen und Abheben

Die größte Gefahr besteht im sogenannten Kavaliertart, bei dem zu früh in den Steigflug übergegangen wird. Dadurch kann das Flugzeug in einen überzogenen Flugzustand kommen und seitlich abkippen. Deshalb ist nach dem Abheben ein flacher Steigwinkel bis zu einer angemessenen Geschwindigkeit zu halten.

Es gibt Flugzeugtypen, bei denen der Pilot bei zu starkem Anschleppen das Aufbäumen nicht verhindern kann. Piloten solcher Flugzeuge müssen dieses Problem kennen. Sie müssen sich vor allem bei starken Winden mit dem Windenfahrer absprechen, damit sie vorsichtig angeschleppt werden.

2. Übergang zum Steigflug

Der Übergang zum Steigflug soll in sanftem Bogen erfolgen, er sollte mindestens vier Sekunden dauern. Ein abrupter Übergang ist unbedingt zu vermeiden.

3. Geschwindigkeit im Steigflug

Wenn der Windenfahrer mit möglichst konstanter Seilkraft schleppt, kann der Pilot seine Fahrt wie im freien Flug regeln. Dabei muss er wie immer im Windenschlepp abrupte Höhenruderauslässe vermeiden.

Ziehen > langsamer, Drücken > schneller.

Die Mindestgeschwindigkeit des Flugzeugs ist abhängig vom Flugzeugtyp und Gewicht und sollte im freien Flug erfolgen werden. Im Windenstart hängt sie von der Steilheit des Schlepps ab und beträgt das 1,3- bis 1,6-fache der Mindestgeschwindigkeit im freien Flug. Der Pilot muss einen überzogenen Flugzustand unter allen Umständen vermeiden. Seine Minimalgeschwindigkeit hängt stark von der Seilkraft ab, die vom Windenfahrer geliefert wird. Ist sie hoch, dann muss er mehr ziehen und kann dadurch steiler steigen und mehr Höhe gewinnen. Er kann in den steileren Steigflug übergehen, wenn er die erforderliche Geschwindigkeit hat und beibehält. Bei Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Windenstart kann die Struktur des Flugzeugs überlastet werden.

In jeder Phase des Windenstarts muss mit einer Startunterbrechung durch Seilriss, Sollbruchstellenriss oder Ausfall des Windenmotors gerechnet werden. Auch die dabei erforderliche sichere Geschwindigkeit ist bei steileren Schlepps höher als bei flacheren, denn es muss möglich sein, bei Startunterbrechung durch sofortiges Nachdrücken in normalen Gleitflug überzugehen. Bei Einhaltung der sicheren Geschwindigkeit sind Startunterbrechungen beherrschbar.

Sicher Starten an der Winde

	Risiken
Vorbereitung	Hohes Gras
	Falsche Sollbruchstelle / alte Sollbruchstelle
	Ausbrechen
	Das zweite Seil wird mitgenommen
	Spornkuller nicht abgenommen
Anschleppen	Flugzeug bricht aus
	Fläche berührt den Boden
	Flugzeug bäumt sich auf, da der Windenfahrer zu stark beschleunigt
Übergang in Steigflug	Zu geringe Geschwindigkeit, überzogener Flugzustand (kann bei steilen Schlepps und zu engem Übergangsbogen auch bei hoher Fahrt auftreten)
	Startabbruch (Bruch von Seil oder Sollbruchstelle, Windenmotor setzt aus)
	Zu hohe Geschwindigkeit
Steigflug	Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
	Zu geringe Geschwindigkeit, überzogener Flugzustand (kann bei steilen Schlepps auch bei hoher Fahrt auftreten)
	Startabbruch (Bruch von Seil oder Sollbruchstelle, Windenmotor setzt aus)

Vorsichtsmaßnahmen
Gras mähen
Sollbruchstelle gem. Betriebshandbuch kontrollieren/nach 200 Starts auswechseln
Flugzeug ausrichten
Fallschirm des zweiten Seiles abhängen und das zweite Seil 15 m zur Seite ziehen
Startcheck
Ausklinken, Startabbruch
Ausklinken, Startabbruch
Knüppel beim Anschleppen leicht gedrückt
Je nach Flugzeugtyp eventuell kopflastig trimmen
Der Windenfahrer muss vorsichtig anschleppen
Weniger Ziehen, Übergangsbogen weniger eng fliegen, auf mindestens vier Sekunden verteilen
Auf Startabbruch vorbereitet sein
Sofort nachdrücken bis zum normalen Flugzustand, Platzregeln einhalten, je nach Höhe Geradeauslandung, Rückenwindlandung oder kleine Platzrunde
Langsam mehr ziehen, abrupte Höhenruderbewegungen unbedingt vermeiden
Ausklinken, in Normalflug übergehen
Mindestfahrt in Abhängigkeit von der Steilheit kennen (1,3- bis 1,6-fache der Mindestgeschwindigkeit im freien Flug), vorsichtig weniger ziehen, Fahrt aufholen
Zu großen Steigwinkel vermeiden
Sofort nachdrücken bis zum normalen Flugzustand, Platzregeln einhalten, je nach Höhe Geradeauslandung, Rückenwindlandung oder kleine Platzrunde



NEWSLETTER Ausgabe 4/2010 vom 5. März 2010



Sicherheitsgurte: EASA stoppt geplante PAD



Gute Nachricht von der Technischen Kommission (TeKo): Die EASA hat am 2. März 2010 entschieden, auf die geplante Lufttüchtigkeitsanweisung (PAD) 10-010 zu verzichten. Alternativ soll ein Safety Information Bulletin (SIB) herausgegeben werden, das über die rechtliche Situation der reparierten Sicherheitsgurte informiert. Dies ergibt sich aus der schriftlichen Antwort der EASA auf das Schreiben der TeKo. Für Luftsportler hat sich damit die Situation deutlich entspannt.

Ende vergangenen Jahres war festgestellt worden, dass bei der Instandhaltung von Gurtsystemen durch einige Betriebe genehmigungspflichtige Arbeiten durchgeführt worden sind, ohne dass die notwendigen Genehmigungen und/oder genehmigten Unterlagen für die Durchführung solcher Tätigkeiten vorlagen. In einer PAD sollte deshalb gefordert werden, die betroffenen Sicherheitsgurte auszutauschen oder die Sitzplätze, die mit diesen Gurten ausgestattet sind, nicht zu nutzen. Diese Anweisung hätte gravierende Konsequenzen auch für die Luftsportler gehabt.

Der DAeC, die EGU und viele Organisationen und Piloten sind bei der EASA vorstellig geworden und haben den Entwurf fristgerecht kommentiert. Die Frist lief am 11. Februar 2010 ab. Die EASA hat die eingegangenen Kommentare diskutiert und nun entschieden, keine neue PAD, sondern ein Safety Information Bulletin zu dem Thema zu veröffentlichen. Die betroffenen Betriebe wurden auf die Möglichkeit hingewiesen, sich die bei ihnen verwendeten Reparaturverfahren gemäß Regulation (EC) No. 1702/2003 Annex Part 21 Subpart M von der EASA genehmigen zu lassen.



[Anfrage der TeKo an die EASA](#)
[Antwort der EASA](#)

AERO 2010: Sprachtest Level 6



Der DAeC bietet auf der AERO in Friedrichshafen auch Sprachtests Level 6 an. Alan Harris, einer der beiden Sprachprüfer in Deutschland, die Level 6 prüfen dürfen, hat sich bereit erklärt, die Tests abzunehmen. Um den Level-6-Test zu bestehen, sind Sprachkenntnisse mindestens auf dem C1 Niveau nach dem europäischen Referenzrahmen für Sprachen erforderlich. Verlangt wird dabei eine fließende, strukturierte und ausführliche Ausdrucksfähigkeit zu komplexen Sachverhalten. Der Nachweis der Sprachkenntnisse auf diesem Niveau gilt lebenslang. Das heißt, es sind keine Wiederholungsprüfungen mehr notwendig. Der Test dauert rund eine halbe Stunde. Auf der AERO betragen die Prüfgebühren 100 Euro für DAeC-Mitglieder und 150 Euro für Nichtmitglieder.

Anmeldung und Terminabsprache:

Uschi Kirsch

Telefon: 0531 23540-27

E-Mail: u.kirsch@daec.de





NEWSLETTER Ausgabe 4/2010 vom 5. März 2010

The Global Show for
General Aviation Your Destination.
April 8 – 11, 2010 EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7
www.aero-expo.com

Signal auf Grün für die Bundeskommission Segelflug



Die SeKo wird zur BuKo. Einstimmig verabschiedeten die Delegierten der Mitgliederversammlung Sportfachgruppe Segelflug am 20. Februar 2010 in Braunschweig die Geschäftsordnung zur neuen Bundeskommission (BuKo) Segelflug. Damit schuf man die Voraussetzung für die Neuorganisation des deutschen Segelflugs, die nach der weitreichenden Strukturreform des DAeC vom September 2009 notwendig geworden war. Die Entfernung zu bloßer Verbalakrobatik könnte nicht größer sein: Es geht um die zeitnahe Umsetzung eines konkreten Aufgaben- und Personalkonzeptes. Entscheidende Veränderung ist, dass alle segelflugspezifischen Belange in Zukunft in der vollen Verantwortung der Bundeskommission liegen. Ihr operatives Geschäft bewältigen die einzelnen Sportfachgruppen künftig eigenständig. Der Dachverband DAeC nimmt nur einige zentrale, sportartenübergreifende Aufgaben wahr. Hauptziel der DAeC-Reform ist es, allen 160000 Luftsportlern in Deutschland in ihren insgesamt 20 Verbänden die Möglichkeit zu bieten, ihren Sport unter dem Dach des DAeC zu organisieren.

Unter Leitung von Jörg Zinnert hatte die Arbeitsgruppe „BuKo Segelflug“ mit Mike Köster, Herbert Märtin, Meike Müller und Gaidis Neimanis Ende 2009 die Arbeit aufgenommen. Ihnen gelang es, ein tragfähiges Konzept für den Segelflug zu entwickeln, das den neuen Strukturen und Anforderungen Rechnung trägt. Was bedeutet dies konkret?

Die Mehrzahl der deutschen Segelflieger ist Mitglied eines Ortsvereins. Diese Vereine werden von Landesverbänden betreut, vor allem im Hinblick auf die fliegerische und technische Ausbildung sowie auf Wartung und Instandsetzung. Diese bewährte Praxis bleibt erhalten.

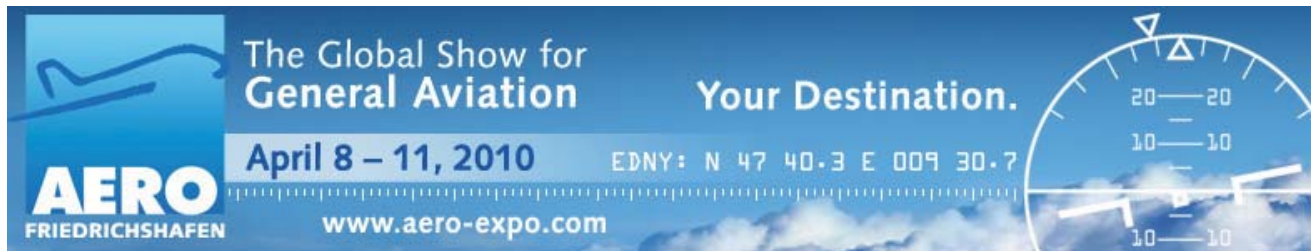
Nun verbindet der Segelflug Sport und Luftfahrt gleichermaßen und nimmt somit unter den DOSB-Sportarten eine gesonderte Stellung ein. Dieser Umstand verlangt ein sehr hohes Maß an Professionalität, denn ein Großteil der zentralen Aufgaben liegt künftig in der Verantwortung der neuen Bundeskommission Segelflug: Sportbetrieb, Ausbildung/Lizenzen, Technik/Lufttüchtigkeit, Luftraum/ Flugsicherheit sowie Public Relations/ Marketing sind nur einige der vielfältigen Ressorts, welche die BuKo künftig in Eigenregie oder in Zusammenarbeit mit anderen BuKos und Verbänden bewältigen wird. Allein mit ehrenamtlichem Engagement kann hier die erforderliche Qualität nicht gewährleistet werden. Ziel ist daher langfristig die Einbindung von hauptamtlichen Mitarbeitern sowie die Nutzung von Synergien. Letztere können durch die themenspezifische Zusammenarbeit der einzelnen Bundeskommissionen untereinander erzielt werden. Hierbei sollen langfristige enge Kooperationen, beispielsweise mit den BuKos der Motor- und Ultraleichtflieger in den Bereichen Technik oder Ausbildung/Lizenzen, vereinbart werden. Auch projektbezogene Kooperation ist vorstellbar. Alle Grundleistungen für den Segelflug sollen aber in der Organisation der BuKo selbstständig sichergestellt werden.

Die Mitgliederversammlung in Braunschweig beschäftigte sich neben der BuKo-Thematik zudem mit dem laufenden Sportbetrieb. Die Beauftragten für Ausbildung, Europa, Spitzensport, Breitensport, Luftsportjugend, den Unteren Luftraum sowie Segelkunstflug gaben einen Überblick über die aktuelle Arbeit. Auf der Tagesordnung stand außerdem der Deutsche Segelfliegertag 2010, der am 30. Oktober in Ulm stattfinden wird.

Stefanie Gester
Beauftragte für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (SeKo)



NEWSLETTER Ausgabe 4/2010 vom 5. März 2010



Sicherer Windenstart



Weniger Unfälle, sichere Winden, Materialien und Verfahren - das sind die erklärten Ziele des Arbeitskreises Windenstart. Ein Flyer über den sicheren Windenstart ist im Downloadbereich veröffentlicht oder kann über ein Werbepaket bestellt werden.

Download des Flyers unter:

www.daec.de/pr/downloadfiles/2010/Flyer_Windenstart.pdf

Bestellung eines Werbepaketes:

www.daec.de/pr/material.php

Europa: EGU-Hauptversammlung



Die European Gliding Union (EGU) hat Ende Februar in Olten in der Schweiz ihre Jahreshauptversammlung durchgeführt. Es waren 17 nationale Segelflugvertreter anwesend, die rund 80000 Segelflieger in Europa vertreten. Die Mitglieder des Vorstands, zu dem auch Meike Müller und Günter Bertram gehören, wurden bei den turnusmäßigen Wahlen in ihren Ämtern bestätigt.



Die EASA und ihre Fülle von Vorschlägen für Lizenzen, Ausbildungsorganisationen, Medical, Part M und Luftraum waren die herausragenden Themen. Die Vorstandsmitglieder und Berater der EGU sind seit vielen Jahren mit enormem Einsatz in diesen Themen engagiert.

Meike Müller (D) und Roland Stuck (F), ehemaliger EGU-Präsident, betreuen seit vielen Jahren das Thema Lizenzen und versuchen bei der EASA die Belange des Segelfluges durchzusetzen. Der Präsident Patrick Pauwels (B) und Meike Müller waren federführend bei der Beantwortung des NPA in Bezug auf die Ausbildungsorganisationen. Schwerpunkte von Howard Torode (UK) sind Lufttauglichkeit und Technik. Rene Maier (CH) widmet sich intensiv den neuen OPS-Regeln. Günter Bertram (D) betreut die Luftraumfragen und wird bei technischen Themen wie beispielsweise dem 8,33-kHz-Raster und Mode S von Francois van Haaf (NL) unterstützt.

In den kommenden Monaten werden die Luftsportler mit Entscheidungen und Entwürfen der EASA konfrontiert. Hier gilt es zu prüfen, inwieweit die Belange des Segelfluges und der Allgemeinen Luftfahrt umgesetzt wurden. Es gilt die letzte Chance zu nutzen, bevor die Unterlagen der Europäischen Kommission als Vorschlag zur Gesetzgebung unterbreitet werden.



NEWSLETTER Ausgabe 4/2010 vom 5. März 2010



Der Fachausschuss Breitensport tagte in Kassel



Am Samstag, den 13. Februar 2010 tagte der Fachausschuss Breitensport (FAB) in Kassel. Dieser Ausschuss der Sportfachgruppe Segelflug befasst sich mit dem Regelwerk der DMSt und den Qualifikationsrichtlinien für die Deutschen Meisterschaften. Die Mitglieder des FAB sind Vertreter ihrer Landesverbände aus dem Bereich Breitensport und Fachleute zu Breitensportthemen, wie beispielsweise der Luftsportjugend.



Es stand u.a. die aktuelle DMSt-Wettbewerbsordnung auf der Tagesordnung. Diese ist ab sofort, für den Saisonstart am 1. März, unter folgendem Link verfügbar: www.daec.de/se/downloadfiles/2010/DMSt-WO2010.pdf

Außerdem hat die Arbeitsgruppe Index, die in der letzten Sitzung eingesetzt wurde, erste Ergebnisse präsentiert. Damit soll im Oktober 2010, nach letzten Abstimmungen, eine vollständig überarbeitete Indexliste verabschiedet werden.

Howard Mills, Breitensportbeauftragter von Schleswig-Holstein, stellte eine umfangreiche Präsentation zu den Streckenflug-Leistungsabzeichen und zur Meldung von DMSt-Flügen vor. In seiner Präsentation wird anschaulich erklärt, wie solche Leistungen dokumentiert und eingereicht werden.



[Präsentation von Howard Mills im Pdf-Format](#) (Stand: 1. März 2010)
[Präsentation von Howard Mills für den Referenten](#) (Stand: 1. März 2010)

Weitere Information zur Sitzung erteilt das Referat Segelflug: segelflug@daec.de

Deutsche Meisterschaften 2010



Die Ausschreibungen für die Deutschen Meisterschaften der Junioren, Frauen und im Segelkunstflug sind auf der DAeC Internetseite veröffentlicht.
Achtung: Bitte Meldeschluss beachten!



Ausschreibung DM Junioren: www.daec.de/se/downloadfiles/2010/Ausschreibung_DMJ_2010.pdf
Meldeschluss: 30. März 2010

Ausschreibung DM Frauen: www.daec.de/se/downloadfiles/2010/DMF10-Ausschreibung.pdf
Meldeschluss: 30. April 2010

Ausschreibung DM Segelkunstflug: www.daec.de/se/downloadfiles/2010/Ausschreibung_DSKM2010.pdf
www.daec.de/se/down.php
Meldeschluss: 30. Mai 2010



NEWSLETTER Ausgabe 4/2010 vom 5. März 2010

The Global Show for
General Aviation Your Destination.
April 8 – 11, 2010 EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7
www.aero-expo.com
AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Airborne 1 auf der AERO 2010



Die drei Portaner Modellbauer Axel Bruse, Bodo Landeck und Jörg Wolter haben sich ihren Traum vom eigenen manntragenden und vor allem selbstgebauten Doppeldecker erfüllt - jetzt sind sie damit zur AERO eingeladen. Bruse und Wolter fliegen ihre „Airborne 1“ Anfang April zur Messe nach Friedrichshafen.

Unterwegs ist der nostalgische Doppeldecker vom Typ mit einem exklusiven Antrieb. „Die Entscheidung für den innovativen Motor hat sich für unseren Flieger mehr als gelohnt“, schwärmt Axel Bruse rückblickend. „Auch wenn es für uns bei der Musterzulassung zunächst ein paar Hürden bedeutet hat, so waren wir damit auf dem richtigen Weg. Der Sound unseres Motors lässt jedes Flieger-Herz höher schlagen.“ Airborne 1 ist mit dem belgischen Motor UL Power 260i ausgestattet und ein Pionier in seiner Klasse. Von der Musterzulassung profitieren alle zukünftigen Kiebitzbauer.



Sitzposition in einem offenen Doppeldecker

Fotos by Cornelius Braun



Axel Bruse und die Airborne 1 auf dem Weg zur Landebahn

Ein weiteres Highlight am Flieger ist die einzigartige Bespannung mit der Spezial-Gewebefolie Oratex UL 600. „Allein durch diese Bespannung haben wir locker zehn bis 12 Kilo weniger Gewicht. Wir würden es immer wieder machen und tun es ja auch auch“, erzählt Jörg Wolter von seinen Erfahrungen. Das jetzige Set-Up hat sich so gut bewährt, dass sich Airborne Kiebitz Nr. 2 und Nr. 3 bereits in der Bauphase befinden.

Der Hersteller der Gewebefolie, in der Modellbauszene bestens bekannt, hat die beiden Piloten Axel Bruse und Jörg Wolter zur AERO 2010 eingeladen, um anderen Piloten die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch zu geben. „Unser Flieger steht als Referenz auf dem Stand von Oracover in Halle B1/Stand 125“, verrät Wolter. Dort findet während der Messe ein Workshop statt, indem interessierte Besucher die Verarbeitung der Gewebefolie testen können. „Das Bespannen geht im Grunde kinderleicht und ist eine saubere Sache“, so die ermunternden Worte der Piloten.

Nach rund 200 Flugstunden, ist der einzigartige Kiebitz mit der Baunummer 321 in der Fliegerverszene ein etabliertes Mitglied und erweckt durch seine auffallende Bemalung des Rumpfes große Aufmerksamkeit.



Wer Interesse am Besuch der AERO hat, kann an der Verlosung teilnehmen und Eintrittskarten für je 2 Personen gewinnen. Weitere Infos unter www.mens-airborne.com



NEWSLETTER Ausgabe 4/2010 vom 5. März 2010

The Global Show for
General Aviation Your Destination.
April 8 – 11, 2010 EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7
AERO FRIEDRICHSHAFEN
www.aero-expo.com

International Air Cadet Exchange (IACE) 2010



Die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR) organisiert mit der Luftwaffe und der deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie vom 20. Juli bis 4. August 2010 den internationalen Jugendaustausch.

Zehn deutsche Jugendliche zwischen 18 und 21 Jahren erhalten Einblicke in die beruflichen Gebiete der Luft- und Raumfahrt.



Bewerbungsschluss ist der 31. März 2010.

Mehr Informationen unter: www.daec.de/aktuell/downloadfiles/2010/100201_AusschreibungIACE.pdf

Luftsportjugend: Junioren-Streckenfluglehrgang 2010



Zusammen mit dem Deutsch-Französischen Jugendwerk bieten die Fédération de Vol à Voile (FFVV) und die Luftsportjugend ein deutsch-französisches Junioren-Streckenfluglager 2010 in St. Auban, Frankreich, an. Anreise ist am 27. Juni, Abreisetag ist der 10. Juli 2010.

Die Teilnehmerzahl je Land ist auf zehn Jugendliche bis 29 Jahre und zwei Betreuer festgelegt. Die Teilnehmer müssen einem DAeC-Landesverband angehören und sollten über erste Erfahrungen im Streckenflug sowie möglichst über französische, zumindest aber englische Sprachkenntnisse verfügen. Alpenflugerfahrung ist nicht zwingend notwendig.

Anmeldungen über die zuständigen Landesjugendleiter. Der 30. April 2010 ist Anmeldeschluss bei der DAeC-BGSt

Luftsportjugend
Hermann-Blenk-Str. 28
38108 Braunschweig



E-Mail: p.weber@daec.de

Dies ist eine Nachricht des DAeC-Newsletter



Zum Kündigen des Newsletters besuchen Sie bitte die Internetseite: www.daec.de/newsletter/index.php

Impressum



Deutscher Aero Club e.V.
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig
<http://www.daec.de/impressum.php>



Christina Jung
Öffentlichkeitsarbeit/Webmaster
Telefon: 0531 23540-28
Email: c.jung@daec.de



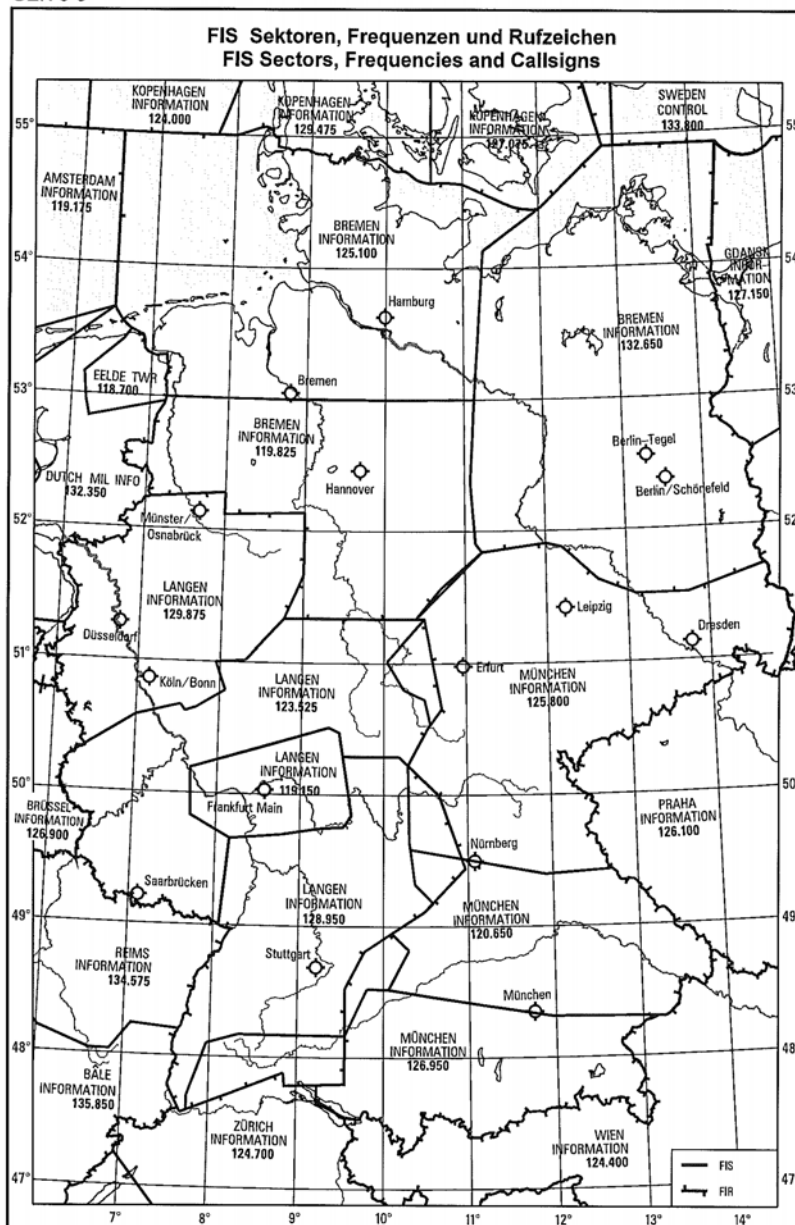
Neue Sektorisierung im Bereich Langen Information (FIS)

Seit dem 11.03.2010 ist eine neue Sektorisierung im Bereich Langen Information in Kraft. Der ursprüngliche kleinere Sektor (Langen Information 119.150) im Rhein Main - Gebiet wurde bis an die nordöstliche bzw. südöstliche Grenze der FIR Langen vergrößert, gleichzeitig wurde der westliche Bereich Hunsrück/Eifel abgetrennt. Auf den beigefügten Karten können Sie die veränderten Bereiche erkennen.

Die DFS möchte mit dieser Maßnahme die Dienstleistung FIS und deren Funkabdeckung verbessern. Generell werden immer alle Frequenzen abgehört, somit erhält der Pilot auch auf der bisherigen FIS-Frequenz einen Kontakt zu FIS.

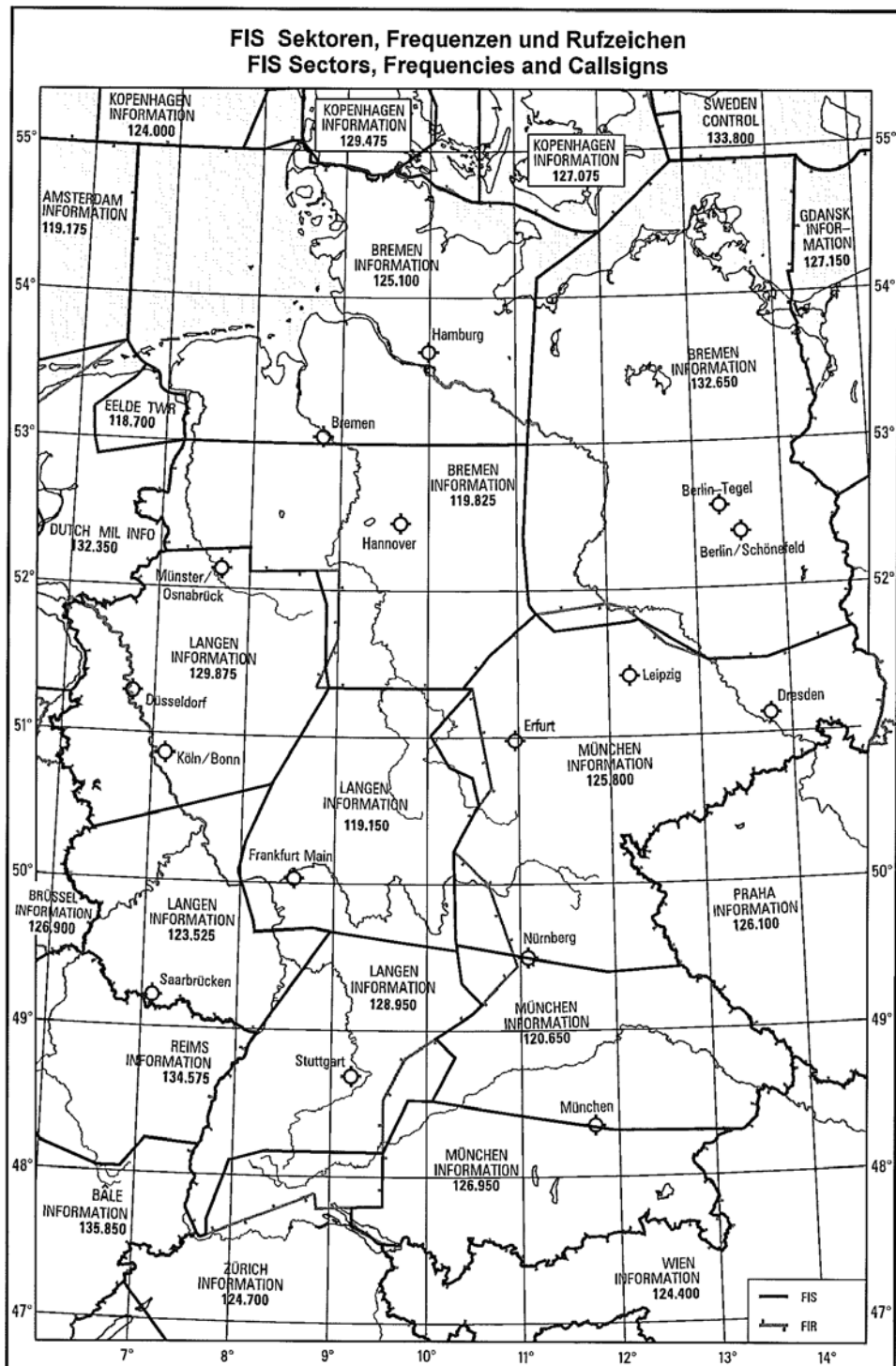
Bisherige Sektorisierung:

GEN 3-6



Berichtigung: FIS-Sektoren/Frequenzen,
Correction: FIS sectors/frequencies.

Neue Sektorisierung:



Impressum

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
 Unternehmenszentrale
 Am DFS-Campus 10
 63225 Langen

Telefon: 06103/707-0
Telefax: 06103/707-1396



DFS Deutsche Flugsicherung

Veränderung der FIS-Sektorisierung EDGG zum März 2010

Veränderung der FIS-Sektorisierung EDGG zum März 2010

