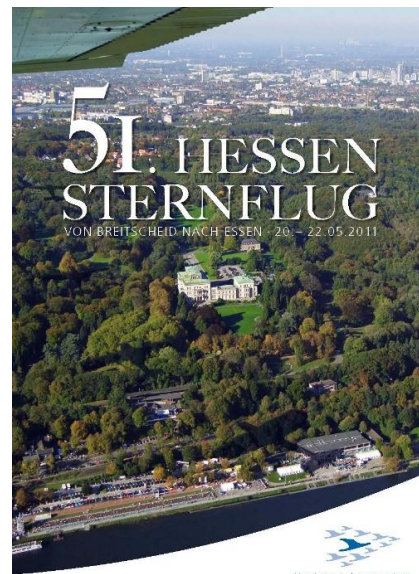


Luftsportdepesche Rhein-Main-Saar Ausgabe Nr. 10 vom 29. April 2011

• 51. Hessen Sternflug

Unter der Schirmherrschaft des Hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier veranstaltet der Hessische Luftsportbund e.V. in Zusammenarbeit mit der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger e.V. und der Flughafen Essen/Mülheim GmbH vom 20. bis 22. Mai 2011 seinen 51. Sternflug von Breitscheid nach Essen/Mülheim. Die flugsportlichen Aufgaben werden vom Hessischen Luftsportbund e.V. ausgerichtet. Der Wettbewerb ist offen für alle Piloten mit gültigem Luftfahrerschein. Er wird in Anlehnung an die DAeC-Wettbewerbsordnung „Rallye Navigationsflug“ ausgetragen. Zugelassen werden Flugzeuge bis zu einer Masse von 2.000 Kilogramm und selbständig rollende Reisemotorsegler (TMG) mit Geschwindigkeiten von mindestens 65 Knoten. Alle Informationen sowie die notwendigen Anmeldeformulare liegen dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.



• Kommerz gegen Gemeinnützigkeit – wo bleibt da die Gerechtigkeit?

*Aufgrund der seit dem 10./11. März 2011 eingetretenen Absenkung des Luft-
raumes Frankfurt/Main hat unser Fliegerkamerad Dr. Horst-Walter Schwager
vom Luftsportclub Bad Homburg e.V. einen Artikel verfaßt, der nachstehend in
voller Länge in der Luftsportdepesche abgedruckt wird.*

Kommerz gegen Gemeinnützigkeit – wo bleibt da die Gerechtigkeit?

Nach der Vier-Elemente-Lehre besteht alles Sein aus den vier Grundelementen Feuer, Wasser, Luft und Erde. Feuer, Wasser und auch Erde könne von den Bürgern mehr oder weniger in gleicher Weise genutzt werden. So gibt es beispielsweise für den Boden ein allgemeines Betretungsrecht von Feld und Flur. Und die Verfügbarkeit von Wasser gilt sogar als Menschenrecht. Nur bei der



Luft, die ja originär nicht uns, sondern den Vögeln gehört, gibt es anscheinend verschiedene Klassen von Menschen: Solche, die dort ihr Geld verdienen und die anderen, die sich aus purer Freude zu den gefiederten Freunden begeben, oder um die Jugend zu einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung anzuleiten. Im Frankfurter Luftraum, einem der am dichtesten beflogenen der Republik, kam es im letzten Herbst zu einer Situation, bei dem der Starke endgültig den Schwachen zu verdrängen droht, der Kommerz das Primat vor der Gemeinnützigkeit erhalten soll.

Was ist passiert? Wegen der neuen Landebahn im Norden, deren Inbetriebnahme mit einer neuerlichen, starken Anhebung der erwarteten Flugbewegungen verbunden ist, hatte die Deutsche Flugsicherung (DFS) den Luftraum neu zu ordnen. Herausgekommen ist, wie schon öfters in der Vergangenheit, eine Ausweitung und Absenkung der Lufträume C. Aber diesmal wurde eine Grenze überschritten, indem die Vereine Mainz-Finthen, Zellhausen, Langenselbold und Gelnhausen künftig Streckensegelflug nur noch mit erheblichen Sicherheitsrisiken betreiben können und die Ausbildung mangels verfügbarer Höhe gar nicht mehr. Vereine, die keine Ausbildung betreiben, werden schon mittelfristig sterben – das weiß jeder. Interessiert aber offenbar die kommerzielle Luftfahrt und das Verkehrsministerium keinen Deut. Hier wird nach der Devise vorgegangen „Steh auf, damit ich mich setzen kann!“.

Überdeutlich wurde dies beim „Frankfurter Gespräch“ – dem jährlichen Treffen der DFS mit ihren „Kunden“, den Luftsportlern. Gab es seit dem Jahre 2001 mit dem AUL/ALF eine sehr erfolgreiche und auch vertrauensvolle Zusammenarbeit durch vorbereitende Gespräche und Kompromißfindung bei der Veränderung der Lufträume, so wurden deren entsetzte Vertreter Ende 2010 vor vollendete Tatsachen gestellt: „Friß Vogel oder stirb“. Das Unwort des Jahres wurde zwar nicht offen ausgesprochen, aber im Ergebnis wurde den Menschen, die mit ihrem Ehrenamt einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag für das Gemeinwohl leisten, bedeutet: Unsere Umsetzung der Lenkung der veränderten Verkehrslage ist alternativlos, wir folgen ja nur den Vorgaben von „oben“ (Verkehrsministerium). Iss so, diskutieren zwecklos, fügt Euch! Unausgesprochene Botschaft: Seid froh, daß Ihr (heute wenigstens) überhaupt noch fliegen dürft... alleinige Begründung: Die Interessen des kommerziellen Luftverkehrs.



Dies alles, ohne mit uns Fliegern, die von diesem Geschäftsgebaren betroffen sind, überhaupt zu reden. Und ohne uns und die Öffentlichkeit auch nur ehrlich zu informieren. Ohne die beabsichtigte Steigerung des kommerziellen Flugverkehrs hinterfragen zu lassen und ohne Alternativen dazu zu benennen. Und auch ohne uns, dem Bürger, Rechenschaft über die getroffenen Entscheidungen abzulegen. Es spendet wenig Trost, daß es anderen gesellschaftlichen Gruppen – siehe die jetzt wegen verlegter Abflugrouten mit Zusatzlärm beaufschlagten Menschen in Rheinland-Pfalz - ähnlich ergeht. Und daß der „Stuttgart-21-Effekt“ überall da hoch kommt, wo Menschen sich übergangen, überverteilt und ignoriert fühlen.

Bei einem solch rücksichtslosen Umgang mit Gemeingut durch einzelne Interessengruppen – und der Luftraum ist ein Gemeingut, wie Boden und Wasser – nämlich der kommerziellen Verkehrsluftfahrt, stellen sich meines Erachtens verfassungsrechtliche Grundsatzfragen, die rechtlich überprüft gehören!

Denn: Wer sitzt denn eigentlich „oben“ und macht aus welchem Recht heraus solche Vorgaben, wie die Zahl der Flugbewegungen in Frankfurt von 80.000 auf 120.000 hochzufahren zu wollen? Oder gar – nach einem übergeordneten Notstand - zu müssen, wie ja behauptet wird? Als wäre diese Entwicklung schicksalhaft wie Vulkanasche und steigende Meeresspiegel. „Oben“ sitzen neben der Exekutive offensichtlich die Flughafenbetreiber und Airlines. Beides kommerzielle Unternehmen mit einem einzigen Ziel, dem der Gewinnerzielung für ihre Anteilseigner. Das ist zwar nichts grundsätzlich Schlechtes, es sind und bleiben aber Partikularinteressen! Der Gesetzgeber ist nicht der Treiber der ständigen Ausweitung des Luftverkehrs, auch sind es nicht die politischen Parteien, die eine ständige Steigerung der kommerziellen Flugbewegungen anstreben!

Es sind schlicht die Kapitalgeber dieser Gesellschaften mit der Erwartung eines möglichst großen „Return On Investment“. Nicht etwa die Passagiere, die billig nach Mallorca wollen, sind verantwortlich. Denn sie reagieren ja nur marktwirtschaftlich auf Flugpreise, die die Anbieter in den letzten Jahren zwecks immer weiterer Umsatz- und Gewinnsteigerung so drastisch herunter gefahren haben. Wie in anderen Bereichen der Industrie gilt ständiges Wachstum als angeblich notwendige Überlebensgrundlage und diese Sichtweise wird der



restlichen Zivilgesellschaft übergestülpt, ohne sie zu fragen, ob sie überhaupt damit einverstanden ist. Oder vielleicht die Prioritäten anders setzen möchte, als diese Unternehmen?

Kommerzielle Privatunternehmen wohlgerne, nicht etwa dem Gemeinwohl verpflichtete staatliche Institutionen, wie beispielsweise das Militär. Bei dem man noch am ehesten übergeordnete Aspekte eines Gemeinwesens und das Zurückstellen einzelner Privatinteressen im Luftraum reklamieren und den Betroffenen Einsichtigkeit abverlangen könnte. Sie tun dies auch noch ohne den durch ihr Handeln Geschädigten - nämlich den jetzt in ihrer Existenz bedrohten Luftsportvereinen - eine Entschädigung leisten zu wollen. Was in einem Rechtsstaat eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein müßte, über die man gar nicht zu diskutieren bräuchte... eigentlich. Davon ist aber überhaupt nicht Rede, dabei wird bei uns selbst verdrängten Kleingärtnern Ersatzgelände zugestanden - dafür gibt es in Deutschland ein eigenes Gesetz. Wäre es also analog zum Lärmschutz (gesetzlich geregelter Einbau von Lärmdämmungen in die Häuser belästigter Bürger) nicht das Mindeste, wenn der Frankfurter Flughafen den durch seine Expansion bedrohten Vereinen Ersatzfluggelände unter unbelastetem Luftraum bauen müßte?

Und wo bleibt eigentlich der Bestandsschutz behördlich genehmigter Fluggelände? Könnte sich irgend jemand vorstellen zugunsten des - sagen wir Speditionsgewerbes - einfach zwei von drei Autobahnspuren der A3 für den öffentlichen Verkehr komplett zu sperren? Oder gleich ganze Straßenabschnitte, sagen wir Frankfurt-Nürnberg-München? In beide Richtungen natürlich. Denn es gibt ja noch Landstraßen und Radfahrwege. Etwas polemischer: Radfahren ist doch gesund! Würden solche Konflikte, wie wir sie jetzt erleben, streng nach dem Verursacherprinzip geregelt - was wäre daran denn so abwegig? Wird nicht das Verursacherprinzip dem gemeinen Bürger bei jeder sich bietenden Gelegenheit vor die Nase gehalten und er ständig mit solchen durch ihn verursachten Kosten belastet?

Wo bleibt die analoge Umsetzung unserer wohlbekannteren Ausweichregeln? Müßten nicht sogar eher die dem Gemeinwohl besonders verpflichteten Luftsportvereine - das sind schließlich alle Vereine - vor denen geschützt werden, die bloß Partikularinteressen von Geschäftsleuten verfolgen? Statt wie selbst-



verständlich zu erwarten, daß die Vereine im Zweifelsfall immer zurückzustecken, auszuweichen haben? Zurückzustecken hinter die Interessen ausgerechnet von Firmen, deren Gewinnstreben das Gemeinwohl darüber hinaus auch noch in bedeutender Weise schädigt (Luft, Boden, Menschen). Polemisch: Man muß vielleicht gar nicht Mitglied der Linkspartei sein, um als braver Bürger von diesen Protagonisten der Marktwirtschaft auf den Pfad der Kapitalismuskritik geschoben zu werden?

Abschließend und ohne das jetzt juristisch sauber recherchiert zu haben: Kann das sein in einem Staat, in dem allen Bürgern gleichermaßen Zugang zu seinen Ressourcen garantiert ist? In dem vor dem Grundgesetz angeblich alle gleich sind? In dem also neben dem allgemeinen Landbetretungsrecht sicher kein a priori Zweiklassenrecht bei der Nutzung des Luftraumes existiert? Werden in diesem Land am Ende Grundrechte je nach Machtfülle verteilt? Sind die paar Tausend „Hobbyflieger“ (wie wir immer genannt werden) die berühmte „Quantité Négligeable“ über deren Rechte man straf- und folgenlos arrogant hinweg gehen kann, weil damit keinerlei Risiko eigener Unannehmlichkeiten verbunden ist? Und sitzt an dieser Stelle die Politik dann vielleicht doch mit im Boot? Beim Frankfurter Gespräch fiel der Satz, daß der jetzt fällige Protest polemisch sein müsse. Und weh tun muß! Aber: Wer? Wie? Und womit? Vor Jahren kam anlässlich der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP - auch so eine unglaubliche Beschneidung der Grundrechte) der Vorschlag, mal mit 500 Segelflughängern nach Berlin vor den Reichstag zu fahren. Was ja nicht verboten ist. Oder reicht dafür unser revolutionäres Potential nicht aus - machen Flieger so etwas einfach nicht? Fragen über Fragen.

• Theorie lernen mit der neuen iPad App von CAT Europe

Als erster Anbieter von deutschsprachigem Lehrmaterial für die Pilotenausbildung bietet CAT Europe eine eigene Applikation für das iPad von Apple an: Ab sofort stellt die Theorie-Fernschule CAT Europe ihr Lehrmaterial für die Pilotenausbildung auch für das iPad zur Verfügung. Mit der kostenlos erhältlichen App „CAT eBook Viewer“ können registrierte Fernschüler die Lehrunterlagen herunterladen und betrachten. Das moderne, LBA-zugelassene CAT Lehrmaterial gewinnt nochmals durch das brillante Display des iPad: Abbildungen werden in leuchtenden Farben dargestellt, Texte sind gestochen scharf. Die Multi-



Touch Oberfläche macht es zudem möglich, Seiten ganz einfach mit dem Finger umzublättern. Elektronische Lehrbücher von CAT stehen in deutscher Sprache für die PPL, IR, CPL und ATPL-Theorie zur Verfügung, jeweils für Flugzeuge und Hubschrauber. Weitere Informationen liegen dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.

• Startworkshop zum Sport-Audit Luftsport

Am 7. Mai 2011 findet in Albisheim in Rheinland Pfalz ein Startworkshop zum Sport-Audit Luftsport statt. Das entsprechende Einladungsschreiben liegt dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument bei.

• Übersicht der beigefügten PDF Dokumente

- 01) Luftsportdepesche Nr. 10 vom 29. April 2011
- 02) 51. Hessen Sternflug
- 03) Kommerz gegen Gemeinnützigkeit – wo bleibt da die Gerechtigkeit?
- 04) Theorie lernen mit der neuen iPad App von CAT Europe
- 05) Startworkshop zum Sport-Audit Luftsport

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

Kommerz gegen Gemeinnützigkeit – wo bleibt da die Gerechtigkeit?

Nach der Vier-Elemente-Lehre besteht alles Sein aus den vier Grundelementen Feuer, Wasser, Luft und Erde. Feuer, Wasser und auch Erde könne von den Bürgern mehr oder weniger in gleicher Weise genutzt werden. So gibt es beispielsweise für den Boden ein allgemeines Betretungsrecht von Feld und Flur. Und die Verfügbarkeit von Wasser gilt sogar als Menschenrecht. Nur bei der Luft, die ja originär nicht uns, sondern den Vögeln gehört, gibt es anscheinend verschiedene Klassen von Menschen: Solche, die dort ihr Geld verdienen und die anderen, die sich aus purer Freude zu den gefiederten Freunden begeben, oder um die Jugend zu einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung anzuleiten. Im Frankfurter Luftraum, einem der am dichtesten Beflogenen der Republik, kam es im letzten Herbst zu einer Situation, bei dem der Starke endgültig den Schwachen zu verdrängen droht, der Kommerz das Primat vor der Gemeinnützigkeit erhalten soll.

Was ist passiert? Wegen der neuen Landebahn im Norden, deren Inbetriebnahme mit einer neuerlichen, starken Anhebung der erwarteten Flugbewegungen verbunden ist, hatte die Deutsche Flugsicherung (DFS) den Luftraum neu zu ordnen. Herausgekommen ist, wie schon öfters in der Vergangenheit, eine Ausweitung und Absenkung der Lufträume C. Aber diesmal wurde eine Grenze überschritten, indem die Vereine Mainz-Finthen, Zellhausen, Langenselbold und Gelnhausen künftig Streckensegelflug nur noch mit erheblichen Sicherheitsrisiken betreiben können und die Ausbildung mangels verfügbarer Höhe garnicht mehr. Vereine, die keine Ausbildung betreiben, werden schon mittelfristig sterben – das weiß jeder. Interessiert aber offenbar die kommerzielle Luftfahrt und das Verkehrsministerium keinen Deut. Hier wird nach der Devise vorgegangen „steh auf, damit ich mich setzen kann“!

Überdeutlich wurde dies beim „Frankfurter Gespräch“ – dem jährlichen Treffen der DFS mit ihren „Kunden“, den Luftsportlern. Gab es seit dem Jahre 2001 mit dem AUL/ALF eine sehr erfolgreiche und auch vertrauensvolle Zusammenarbeit durch vorbereitende Gespräche und Kompromißfindung bei der Veränderung der Lufträume, so wurden deren entsetzte Vertreter Ende 2010 vor vollendete Tatsachen gestellt: „Friß Vogel oder stirb“. Das Unwort des Jahres wurde zwar nicht offen ausgesprochen, aber im Ergebnis wurde den Menschen, die mit ihrem Ehrenamt einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag für das Gemeinwohl leisten, bedeutet: Unsere Umsetzung der Lenkung der veränderten Verkehrslage ist **alternativlos**, wir folgen ja nur den Vorgaben von „oben“ (Verkehrsministerium). Iss so, diskutieren zwecklos, fügt Euch! Unausgesprochene Botschaft: Seid froh, daß Ihr (heute wenigstens) überhaupt noch fliegen dürft...alleinige Begründung: Die Interessen des kommerziellen Luftverkehrs.

Dies alles, ohne mit uns Fliegern, die von diesem Geschäftsgebaren betroffen sind, überhaupt zu reden. Und ohne uns und die Öffentlichkeit auch nur ehrlich zu informieren. Ohne die beabsichtigte Steigerung des kommerziellen Flugverkehrs hinterfragen zu lassen und ohne Alternativen dazu zu benennen. Und auch ohne uns, dem Bürger, Rechenschaft über die getroffenen Entscheidungen abzulegen. Es spendet wenig Trost, daß es anderen gesellschaftlichen Gruppen – siehe die jetzt wegen verlegter Abflugrouten mit Zusatzlärm beaufschlagten Menschen in Rheinland-Pfalz - ähnlich ergeht. Und daß der „Stuttgart21-Effekt“ überall da hoch kommt, wo Menschen sich übergangen, übervorteilt und
ignoriert
fühlen.

Bei einem solch rücksichtslosen Umgang mit Gemeingut durch einzelne Interessengruppen - und der Luftraum ist ein Gemeingut, wie Boden und Wasser – nämlich der kommerziellen Verkehrsluftfahrt, stellen sich meines Erachtens verfassungsrechtliche Grundsatzfragen, die rechtlich überprüft gehören!

Denn: Wer sitzt denn eigentlich "oben" und macht aus welchem Recht heraus solche Vorgaben, wie die Zahl der Flugbewegungen in Frankfurt von 80.000 auf 120.000 hochzufahren zu wollen? Oder gar - ala übergeordneter Notstand - zu müssen, wie ja behauptet wird? Als wäre diese Entwicklung schicksalhaft wie Vulkanasche und steigende Meeresspiegel. „Oben“ sitzen neben der Exekutive offensichtlich die Flughafenbetreiber und Airlines. Beides kommerzielle Unternehmen mit einem einzigen Ziel, dem der Gewinnerzielung für ihre Anteilseigner. Das ist zwar nichts grundsätzlich Schlechtes, es sind und bleiben aber Partikularinteressen! Der Gesetzgeber ist nicht der Treiber der ständigen Ausweitung des Luftverkehrs, auch sind es nicht die politischen Parteien, die eine ständige Steigerung der kommerziellen Flugbewegungen anstreben!

Es sind schlicht die Kapitalgeber dieser Gesellschaften mit der Erwartung eines möglichst großen "Return on investment". Nicht etwa die Passagiere, die billig nach Mallorca wollen, sind verantwortlich. Denn sie reagieren ja nur marktwirtschaftlich auf Flugpreise, die die Anbieter in den letzten Jahren zwecks immer weiterer Umsatz- und Gewinnsteigerung so drastisch herunter gefahren haben. Wie in anderen Bereichen der Industrie gilt ständiges Wachstum als angeblich notwendige Überlebensgrundlage und diese Sichtweise wird der restlichen Zivilgesellschaft übergestülpt, ohne sie

zu fragen, ob sie überhaupt damit einverstanden ist. Oder vielleicht die Prioritäten anders setzen möchte, als diese Unternehmen?

Kommerzielle Privatunternehmen wohlgerne, nicht etwa dem Gemeinwohl verpflichtete staatliche Institutionen, wie beispielsweise das Militär. Bei dem man noch am ehesten übergeordnete Aspekte eines Gemeinwesens und das Zurückstellen einzelner Privatinteressen im Luftraum reklamieren und den Betroffenen Einsichtigkeit abverlangen könnte. Sie tun dies auch noch ohne den durch ihr Handeln Geschädigten - nämlich den jetzt in ihrer Existenz bedrohten Luftsportvereinen - eine Entschädigung leisten zu wollen. Was in einem Rechtsstaat eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein müßte, über die man garnicht zu diskutieren bräuchte...eigentlich. Davon ist aber überhaupt nicht Rede, dabei wird bei uns selbst verdrängten Kleingärtnern Ersatzgelände zugestanden – dafür gibt es in Deutschland ein eigenes Gesetz. Wäre es also analog zum Lärmschutz (gesetzlich geregelter Einbau von Lärmdämmungen in die Häuser belästigter Bürger) nicht das Mindeste, wenn der Frankfurter Flughafen den durch seine Expansion bedrohten Vereinen Ersatzfluggelände unter unbelastetem Luftraum bauen müsste?

Und wo bleibt eigentlich der Bestandsschutz behördlich genehmigter Fluggelände? Könnte sich irgend jemand vorstellen zugunsten des, sagen wir Speditionsgewerbes einfach zwei von drei Autobahnspuren der A3 für den öffentlichen Verkehr komplett zu sperren? Oder gleich ganze Straßenabschnitte, sagen wir Frankfurt-Nürnberg-München? In beide Richtungen natürlich. Denn es gibt ja noch Landstraßen und Radfahrwege. Etwas polemischer: Radfahren ist doch gesund! Würden solche Konflikte, wie wir sie jetzt erleben, streng nach dem Verursacherprinzip geregelt - was wäre daran denn so abwegig? Wird nicht das Verursacherprinzip dem gemeinen Bürger bei jeder sich bietenden Gelegenheit vor die Nase gehalten und er ständig mit solchen durch ihn verursachten Kosten belastet?

Auch: Wo bleibt die analoge Umsetzung unserer wohlbekannten Ausweichregeln? Müssten nicht sogar eher die dem Gemeinwohl besonders verpflichteten Luftsportvereine - das sind schließlich alle e.V.'s - vor denen geschützt werden, die bloß Partikularinteressen von Geschäftsleuten verfolgen? Statt wie selbstverständlich zu erwarten, daß die Vereine im Zweifelsfall immer zurückzustecken, auszuweichen haben? Zurückzustecken hinter die Interessen ausgerechnet von Firmen, deren Gewinnstreben das Gemeinwohl darüber hinaus auch noch in bedeutender Weise schädigt (Luft, Boden, Menschen). Polemisch: Man muß vielleicht garnicht Mitglied der Linkspartei sein, um als braver Bürger von diesen Protagonisten der Marktwirtschaft auf den Pfad der Kapitalismuskritik geschoben zu werden?

Abschließend und ohne das jetzt juristisch sauber recherchiert zu haben: Kann das sein in einem Staat, in dem allen Bürgern gleichermaßen Zugang zu seinen Ressourcen garantiert ist? In dem vor dem Grundgesetz angeblich alle gleich sind? In dem also neben dem allgemeinen Landbetretungsrecht sicher kein apriori-Zweiklassenrecht bei der Nutzung des Luftraumes existiert? Werden in diesem Land am Ende Grundrechte je nach Machtfülle verteilt? Sind die paar Tausend „Hobbyflieger“ (wie wir immer genannt werden) die berühmte "Quantite Neglige" über deren Rechte man straf- und folgenlos arrogant hinweg gehen kann, weil damit keinerlei Risiko eigener Unannehmlichkeiten verbunden ist? Und sitzt an dieser Stelle die Politik dann vielleicht doch mit im Boot?!

Beim Frankfurter Gespräch fiel der Satz, daß der jetzt fällige Protest polemisch sein müsse. Und weh tun muß! Aber: Wer? Wie? Und womit? Vor Jahren kam anlässlich der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP - auch so eine unglaubliche Beschneidung der Grundrechte) der Vorschlag mal mit 500 Segelflughängern nach Berlin vor den Reichstag zu fahren. Was ja nicht verboten ist. Oder reicht dafür unser revolutionäres Potential nicht aus – machen Flieger so etwas einfach nicht?

Fragen über Fragen.

Autor:

Meine Kontaktdaten sind:

Dr.Horst-Walter Schwager
Bartholmäus-Arnoldstraße 51
61250 Usingen

Mail: hw@schwager.net
Website: http://www.schwager.net
Tel.: 0172/6992423
Fax: +49/6081/16440



PRESSEINFORMATION *Civil Aviation Training*

Worms, den 28. April 2011

Theorie Lernen mit der neuen iPad App von CAT Europe

Als erster Anbieter von deutschsprachigem Lehrmaterial für die Pilotenausbildung bietet CAT Europe eine eigene App für das iPad von Apple.

Ab sofort stellt die Theorie-Fernschule CAT Europe ihr Lehrmaterial für die Pilotenausbildung auch für das iPad zur Verfügung. Mit der kostenlos erhältlichen App „CAT eBook Viewer“ können registrierte Fernschüler die Lehrunterlagen herunterladen und betrachten.

Das moderne, LBA-zugelassene CAT Lehrmaterial gewinnt nochmals durch das brillante Display des iPad: Abbildungen werden in leuchtenden Farben dargestellt, Texte sind gestochen scharf. Die Multi-Touch Oberfläche macht es zudem möglich, Seiten ganz einfach mit dem Finger umzublättern.

Die „CAT eBook Viewer“ App bietet weitaus mehr als nur eine simple Integration in einen der zahlreichen iPad „Bookstores“: Wie bei einem herkömmlichen Buch aus Papier können interessante Textpassagen freihändig markiert werden, der Pilotenanwärter kann Lesezeichen setzen und virtuelle gelbe Zettel mit eigenen Notizen und Ergänzungen „einkleben“.

Elektronische Lehrbücher von CAT stehen in deutscher Sprache für die PPL, IR, CPL und ATPL-Theorie zur Verfügung, jeweils für Flugzeuge und Hubschrauber.

„So flach und leicht, dass man es überallhin mitnehmen kann - das iPad hat eine ganz neue Geräteart definiert. Und es ist schon dabei, die Bildungslandschaft maßgeblich zu prägen.“, so Hans-Jürgen Seibert, Inhaber der Wormser Fernschule. „Wir sind stolz darauf, dass wir als führende deutschsprachige Theorieschule eine eigene App entwickelt haben, mit der unsere Flugschüler jetzt noch flexibler, bequemer und zeitgemäßer lernen können.“

Nähere Informationen zum Bezug der App und Freischaltung des Lehrmaterials sind bei CAT Europe erhältlich.

CAT Civil Aviation Training Europe
Am Flugplatz 6, 67547 Worms
Tel.: +49 6241 / 4000-20
info@cat-europe.com
www.cat-europe.com

Produktabbildungen anbei. Abdruck honorarfrei, Belegexemplar erbeten.

Unter der Schirmherrschaft
des Hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier
veranstaltet der Hessische Luftsportbund e.V.
in Verbindung mit der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger e.V.
und der Flughafen Essen Mülheim GmbH

***vom 20. bis 22. Mai 2011
seinen 51. Sternflug
von Breitscheid
nach Essen/Mülheim***

Die flugsportlichen Aufgaben werden vom
Hessischen Luftsportbund e.V. ausgerichtet.

Der Wettbewerb ist offen für alle Piloten mit
gültigem Luftfahrerschein. Er wird in Anlehnung an die
DAeC-Wettbewerbsordnung Rallye Navigationsflug
(Ausgabe 2008) ausgetragen.

Zugelassen werden Flugzeuge bis zu einer Masse
von 2.000 Kilogramm und selbständig rollende
Reisemotorsegler (TMG) mit Geschwindigkeiten
von mindestens 65 Knoten.

Programm

Freitag, 20. Mai 2011	Beginn des Wettbewerbs, freier Anflug
Samstag, 21. Mai 2011	10.00 bis 11.00 Uhr freier Anflug der Wettbewerbs- teilnehmer auf den Flugplatz Breitscheid (EDGB)
	12.30 Uhr Flugzeugführerbesprechung im Vereinsheim der Luftsportgruppe Breitscheid-Haiger e.V. auf dem Flugplatz
	ab 13.00 Uhr Ausgabe der Wettbewerbsaufga- ben am Flugzeug
	ab 13.30 Uhr Start zum Navigationsflug nach Essen-Mülheim
	ca. 16.00 Uhr Begrüßung der Teilnehmer auf dem Flugplatz Essen-Mülheim, anschließend Transfer vom Flugplatz zu den Unterkünften
	20.00 Uhr Abschlussfest mit Siegerehrung im Restaurant Treffpunkt am Flughafen Brunshofstraße 1, 45470 Mülheim, Tel. 0208 - 2999530
Sonntag, 22. Mai 2011	freier Rückflug

Ausschreibung

1. Nennungen sind zu richten an den Hessischen Luftsportbund e.V., 64293 Darmstadt, Landwehrstraße 1. Formular für die Nennung in der Heftmitte.
Meldeschluss: **Dienstag, 17. Mai 2011**
2. Das Nenngeld beträgt anlässlich des 51. Hessensternfluges 120,-- Euro pro Besatzung. Den Gesamtbetrag bitte bis zum 17. Mai 2011 auf das Sonderkonto „51. Hessensternflug“ bei der Sparkasse Darmstadt (BLZ 508 501 50) Konto-Nr. 715 751 mit dem Kennwort „Sternflug“ überweisen bzw. einzahlen. Das Nenngeld schließt ein:
 - a) Lande- und Abstellgebühren
 - b) Imbiss
 - c) Eintritt zur Abendveranstaltung mit Siegerehrung und Abendessen
 - d) Erinnerungsgabe des 51. Hessensternfluges
3. Der Veranstalter behält sich vor, die Zahl der Bewerber zu beschränken und Änderungen in der Ausschreibung vorzunehmen.
4. Der Hessische Luftsportbund e.V. sowie alle von ihm beauftragten Personen, also auch Personen, die von ihm auf den einzelnen Landeplätzen zur Durchführung des Wettbewerbs mit herangezogen werden, haften für keine Vermögens-, Sach- und Personenschäden, die den Teilnehmern im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen. Die Teilnehmer am Wettbewerb oder ihre Beauftragten erkennen durch ihre Unterschrift auf der Nennung ausdrücklich diesen Haftungsausschluss an. Der Hessische Luftsportbund e.V. schließt eine Veranstalter-Haftpflicht-Versicherung ab.
5. Der Wettbewerb findet in Anlehnung an die DAeC-Wettbewerbsordnung Rallye-Navigationsflug (Ausgabe 2008) und nur unter Sichtflugbedingungen (VMC) statt.
6. Sieger des Wettbewerbs sind die Teilnehmer mit der geringsten Punktzahl. Bei Punktgleichheit – auch bei den weiteren Platzierungen – entscheidet das Ergebnis der ersten Zeitwertung, dann das Ergebnis der zweiten Zeitwertung, und sollte dann noch eine Punktgleichheit vorliegen, wird die letzte Zeitwertung gewertet.
7. Preise:

Die Besatzung mit dem besten Ergebnis erhält den Ehrenpreis des Hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier.

Die Besatzung mit dem zweitbesten Ergebnis erhält den Preis der Gemeinde Breitscheid.

Die Besatzung mit dem drittbesten Ergebnis erhält den Preis der Sportfachgruppe Motorflug des Deutschen Aero-Clubs e.V.

Die jüngste Besatzung erhält den Wanderpreis des HLB-Präsidenten Dr. Jens A. Plusczyk.

- 8. Veranstalter:** Hessischer Luftsportbund e.V.,
64293 Darmstadt, Landwehrstraße 1
- 9. Hauptschiedsrichter
Jury:** Hartmut Hofmann
Karl-Heinz Bender und Peter Thiel
- 10. Wettbewerbsleitung:**
- Gesamtleitung:** Karl-Heinz Bender
- Organisation:** Marcus und Astrid Ciesielski, Wolfgang Brauer, Hartmut
Hofmann, Heinrich Kruse, Peter Thiel,
- Verwaltung:** Jutta Hess
- 11. Unterkunft:** Hotel Bredeney
(Bitte selbst buchen!)
Theodor-Althoff-Straße 5, 45133 Essen,
Tel. 0201 – 769-0
- Mercury-Hotel Düsseldorf-Ratingen
An der Poent 50, 40885 Ratingen-Breitscheid
Tel. 02102 – 9185

Organisation

1. Der Wettbewerb wird in Anlehnung an die DAeC-Wettbewerbsordnung Rallye-Navigationsflug (Ausgabe 2008) durchgeführt. Abweichungen hiervon werden in der Flugzeugführerbesprechung mitgeteilt. Die Überflugszeiten der Wendepunkte werden durch Logger ermittelt. Weitere Loggerdaten werden nicht ausgewertet. Für Piloten, die keinen eigenen, nach der Wettbewerbsordnung zugelassenen Logger mitführen, kann ein Logger vom Veranstalter gestellt werden (bitte im Anmeldeformular angeben).
2. Der Gebrauch von zugelassener Flugzeug-Navigationsausrüstung ist während des Wettbewerbs erlaubt. Die Benutzung von Notebooks/Laptops ist nicht zulässig. Mobiltelefone dürfen während der Wettbewerbsflüge nicht benutzt werden.
3. Die Flugzeuge/Motorsegler müssen eine Geschwindigkeit über Grund (V_g) von mindestens 65 kts erreichen. Die Teilnehmer können die V_g in Stufen von 5 kts zwischen 65 und 100 kts selbst wählen, sie ist bei der Nennung anzugeben.
4. Die Flugzeuge müssen mindestens so viel Kraftstoff getankt haben, dass bei der gewählten Geschwindigkeit eine maximale Flugstrecke von 90 NM geflogen werden kann. Dabei ist eine Reserve von 10 % mitzuführen und Kraftstoff für zusätzlich 30 Minuten.
5. Beim Funkverkehr während des Wettbewerbs bitte mit HOTEL SIERRA und der Wettbewerbsnummer melden.
6. Auf die genaue Einhaltung der Platzrunden und das Einfliegen über Pflichtmeldepunkte ist zu achten. Das Überfliegen von lärmempfindlichen Gebieten ist zu vermeiden. Verstöße führen zu Strafpunkten.
7. Die Wettbewerbsleitung ist erreichbar unter Tel. 0179 – 2013591 (Karl-Heinz Bender), Tel. 0172 – 6708517 (Peter Thiel) und Tel. 0178 – 9418813 (Marcus Ciesielski). Außerdem über Flugleitung Breitscheid Tel. 02777 – 344 und Flugleitung Essen/Mülheim Tel. 0208 – 373416.
8. Für die Navigationsaufgabe wird eine Farbkopie der Generalkarte 1:200.000 mit eingezeichneten Start- und Wendepunkten zur Verfügung gestellt.
9. Die Zeitbestimmung erfolgt nach Funkzeit.
10. Listen mit der Startreihenfolge werden in Breitscheid bekannt gegeben. Die Aufgaben werden 30 Minuten vor dem Start am Flugzeug ausgeteilt.
11. Über die Zulassung von Einsprüchen entscheiden Hauptschiedsrichter und die Jury.
12. Bei höherer Gewalt ist der Hessische Luftsportbund e.V. berechtigt, den Wettbewerb ausfallen zu lassen. Die auf dem Flugplatz Essen-Mülheim geplante Abendveranstaltung findet auch bei Wettbewerbsausfall statt.

Aufgabenstellung

1. Freier Anflug in Breitscheid zwischen 10 und 11 Uhr Local Time.
2. Drei Ziellandungen auf dem Flugplatz Breitscheid mit Touch-and-go.
3. Start in Breitscheid zum Navigationsflug.
4. Überflug eines Startpunktes (SP), von Wendepunkten (CPs) und einem Finalpunkt (FP). Zeitwertungen an Wendepunkten sind möglich.
5. Anflug von Checkpunkten. Erkennen von Objekten an Checkpunkten und auf der Strecke.
6. Landung in Essen/Mülheim (EDLE).

Fax 06151 – 294668
E-Mail: Jutta.Hess@hlb-info.de

Absender:

An den
Hessischen Luftsportbund e.V.
Referat Motorflug
Landwehrstraße 1

64293 Darmstadt

Betrifft: Nennung zum 51. Hessensternflug

Bemerkungen:

Das Anmeldeformular kann auch im Internet heruntergeladen werden unter
www.hlb-info.de/sportreferate/motorflug

Hessischer Luftsportbund
Landwehrstraße 1
64293 Darmstadt
Tel. (06151) 21001
Fax (06151) 294668

Nennformular

Nennung zum 51. Hessensternflug 2011 von Breitscheid nach Essen-Mülheim

(Bitte deutlich und in Druckbuchstaben schreiben!)

Wir/Ich nehme(n) am Wettbewerb teil.

Die Nenngebühr von 120,- Euro pro Besatzung habe/werde ich auf das Sonderkonto „51. Hessensternflug“ bei der Sparkasse Darmstadt (BLZ 508 501 50), Konto-Nr. 715 751 überwiesen/ überweisen.

Pilot

Copilot

Name: _____

Vorname: _____

Geb.-Datum: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon/Fax: _____

E-Mail: _____

Mitglied des DAeC-Vereins: _____

Flugzeugtyp/Kurzbezeichnung: _____

Motor-PS _____ Wettbewerbsgeschwindigkeit in Knoten: _____

Kennzeichen: _____ Farben: _____

Wir benötigen einen Logger Wir haben einen eigenen zugelassenen Logger

Wir benötigen zusätzlich _____ Karten für die Abendveranstaltung.

_____, den _____ 2011

Unterschrift des verantwortlichen Flugzeugführers



Ein Gemeinschaftsprojekt des DMFV e.V. & DAeC e.V.

Einladung zum Startworkshop „Sport-Audit *Luftsport*“

Sehr geehrte Damen und Herren,
hiermit laden wir Sie zum Startworkshop in Albisheim/
Rheinland Pfalz ein!

Die Veranstaltung findet statt:

am: Samstag den 07.05.2011

um: 10:30 Uhr

im: Sportheim in Albisheim
An der Pfrimmhalle

67308 Albisheim

Kontakt: Fred Blum; Telefon: 0177/4244 802

Referenten: U. Grube und F. Blum

Einfach vorbeikommen, gern auch mit Anmeldung über die neu eingerichtete
Homepage

www.sport-audit-luftsport.de

Dieser Veranstaltungsort wurde ausgewählt um möglichst allen Vereinen aus dem südlichen und mittleren Bereich eine vertretbare Anreise zum Workshop anzubieten. Weitere Termine sind zurzeit für den nördlichen Bereich im Anschluss an eine Gebietsversammlung des DMFV am 20.11.2011 in Mülheim Kärlich geplant. DAeC Vereine sind herzlich eingeladen.

Euer Sport-Audit *Luftsport* – Team