

REFERENTENBERICHTE SEITE 6

DAS JAHR 2016 IM LUFTSPORT

DIE FACHREFERENTEN DES BWLV ZIEHEN BILANZ

SEGELFLUG SEITE 36

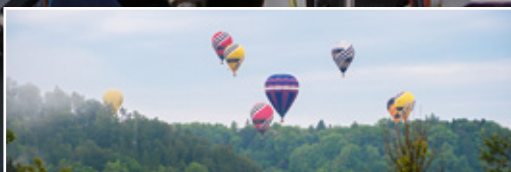
GROSSAUFGEBOT

ENORMER ZUSPRUCH BEIM GLASFLÜGELTREFFEN

TITELTHEMA SEITE 21

BEZAHLTE FREISTELLUNG FÜR BWLV-LEHRGÄNGE

DER BWLV HAT DIE ANERKENNUNG ALS EINRICHTUNG NACH DEM BILDUNGSZEITGESETZ ERHALTEN. DAS BRINGT LEHRGANGSTEILNEHMERN HANDFESTE VORTEILE.



Noch Plätze frei:

Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrerfortbildung)

Fluglehrerfortbildung, gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV §96

Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 21. und 22. Oktober 2016, in der Filderhalle in Leinfelden. Beginn ist am Freitag um 13 Uhr, am Samstag um 9 Uhr. Ende ist jeweils gegen 18 Uhr.

Das Anmeldeformular finden Sie im Internet unter www.bwlv.de.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

73. Jahrgang
FAI-Ehrendiplom (1986)
ISSN 001-8279



EDITORIAL

- 3 Bezahlte Freistellung für BWLV-Lehrgänge

ALLGEMEINES

- 4 Einladung BWLV-Mitgliederversammlung 2016
5 Einladung Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds Mitgliederversammlung 2016
5 Bodensee-Airport Friedrichshafen – Pfandflaschen für den guten Zweck
21 Ehrenamt und neues Bildungszeitgesetz – Bezahlte Freistellung für BWLV-Lehrgänge möglich
22 Verantwortlicher Luftfahrzeugführer – Wo sitzt die Verantwortung?

REFERENTENBERICHTE

- 6 Geschäftsbericht von Präsident Eberhard Laur
8 Segelflug/Motorsegelflug von Walter Eisele
9 Technik von Steffen Baitinger
10 Motorflug-/UL-Flugsport von Walter Nerdinger
11 Ausbildung von Egon Schmaus
12 Luftsportjugend von Oliver Goller
14 Freiballonsport von Frank Kruspel
15 Modellflug von Hans Deuschle
16 Frauensport von Gaby Haberkern
17 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit von Volker Rath
18 Fallschirmsport von Hans Grüsy
19 Natur/Umwelt und Windenergie von Hansjörg Jung

LUFTSPORTLERINNEN

- 23 Hexentreffen 2017 in Kaub – Neue Homepage mit besserer Übersicht

LUFTSPORTJUGEND

- 24 46. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Timo Mayr und Marius Jäger holen sich den Sieg
25 BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend: jetzt anmelden!

BALLONSPORT

- 25 2. Horber Neckar-Balloncup – Vom Wetter begünstigt

MODELLFLUG

- 27 Freiflug-Junioren-Weltmeisterschaft F1A – Nils und Nick Finke sind Vizeweltmeister im Team
27 Elektrosegelflug F5B – Deutschland ist Vizeweltmeister
27 Klasse F3J Deutschland ist Team-Weltmeister
28 F3A-Europameisterschaft im Modellkunstflug –
29 Deutsche Jugend- und Juniorenmeisterschaft im Freiflug – Fabian Rupp gewinnt den Titel

SEGELFLUG

- 30 FAI-Grand Prix in Musbach – Matthias Sturm holt sich im Endspurt den Sieg
32 1. Hayinger Gummiseil-Wochenende – Flugsport und Kameradschaft verbinden
33 Deutsche Meisterschaft der Junioren im Segelflug in Marpingen – Vier Baden-Württemberger für die Nationalmannschaft qualifiziert

- 34 Vorstandssitzung der BuKo Segelflug in Stuttgart
35 Weltmeisterschaft in Litauen
36 Glasflügel-Fly-In Bad Saulgau – 85 Flugzeuge und mehr als 200 Teilnehmer
38 75. Deutscher Segelfliegtag in Berlin

REGIONEN

- 39 Region 1: Zu Gast bei guten Freunden
39 Region 1: Walldorfer Flugtage begeistern die Zuschauer
40 Region 2: Erfolgreiche Segelflugschulung mit viel Spaß
40 Region 7: Waldseer Segelflieger zu Gast in Donaueschingen

TECHNIK

- 41 Die Technik erinnert
42 Technische Lehrgänge Umzug der BWLV-Werkstatt

DAEC-NEWS

- 42 Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) ist aktiv
42 Gedenken an den Luftfahrtpionier Otto Lilienthal – Sternflug zum ältesten Flugplatz der Welt
43 DAeC: Übernahme hoheitlicher Aufgaben




BWLV-MITTEILUNGEN

- 44 Jetzt anmelden! Noch Plätze frei beim Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte
44 BWLV-Terminservice 2016

ABSCHIED

- 45 Wolfgang Lossen
46 Fred Weinholtz
47 Gerhard Glaser

ICON-LEGENDE

-  = Zusatzinformationen
 = Internet-Adresse
 = E-Mail-Adresse



ZUM TITELBILD

Vom 30. Juli bis 12. August fanden auf dem Segelfluggelände im saarländischen Marpingen die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren statt. Insgesamt gingen 39 Piloten in der Club- und 32 in der Standardklasse an den Start, darunter 17 aus Baden-Württemberg. Unser Bild zeigt den BWLV-D-Kader-Piloten Philipp Schnelle vom Aero-Club Esslingen.

Foto: Chris Hiller

Herausgeber und Geschäftsstelle:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. (BWLV)
Scharrstraße 10, D-70563 Stuttgart
Vereinsregister: AG Stuttgart VR 456
Telefon: 0711 22762-0
Telefax: 0711 22762-44
E-Mail: info@bwlv.de
Internet: www.bwlv.de
VR-Nr. AG Stuttgart VR 456

Redaktion:

Telefon: 0711 22762-23
E-Mail: adler@bwlv.de
buerkle@bwlv.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

Der adler erscheint in zwölf Ausgaben pro Jahr, stets zum Monatsbeginn, als offizielles Mitgliedsmagazin des BWLV. Redaktionsschluss ist immer der 1. des Vormonats. Der Bezugspreis ist über den Pflichtbezug für Mitglieder des Verbandes in Höhe von 27,60 Euro enthalten. Für Einzelbezieher wird der Bezug zum Preis von 29,40 Euro berechnet. Alle Preise verstehen sich zzgl. Versandkosten im In- und Ausland.

Anzeigenverwaltung:

h&h Werbemanufaktur
Chris Henninger
Kammeradern 15
74219 Möckmühl
Telefon: 06298 926909-8
E-Mail: anzeigenverkauf@bwlv.de,
c.henninger@hh-wm.de

Gesamtherstellung und Vertrieb:

Konradin Druck GmbH
Kohlhammerstraße 1–15
70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon: 0711 7594-750
Telefax: 0711 7594-420
E-Mail: druck@konradin.de
Internet: www.konradinheckel.de

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Alle Rechte, auch für die Übersetzung, des Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe von Teilen des Magazins oder im Ganzen sind vorbehalten. Einsender und Verfasser von Manuskripten, Briefen, Bildern o.Ä. erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung durch die Redaktion einverstanden und dass sie das alleinige oder uneingeschränkte Recht am Material besitzen. Alle Angaben ohne Gewähr. Der BWLV übernimmt keine Haftung für unverlangte Einsendungen. Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Redaktion wieder. Höhere Gewalt entbindet den Herausgeber von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Die Bezieher sind damit einverstanden, bei sich ergebenden Adressänderungen diese dem Herausgeber umgehend mitzuteilen.

BEZAHLTE FREISTELLUNG FÜR

BWLV-LEHRGÄNGE



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

es hat einige Zeit gedauert und viel Mühen gekostet. Doch der BWLV hat es geschafft: In Zukunft kann unser Verband Ihnen ein ganz besonderes Angebot machen. Unter genau definierten Voraussetzungen können Sie als Arbeitnehmer bei Ihrem Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen, wenn Sie bestimmte Lehrgänge oder Fortbildungen des BWLV besuchen.

Der Hintergrund ist folgender: Anfang August erhielt der Verband vom Regierungspräsidium Karlsruhe die „Anerkennung als Träger von Qualifikationsmaßnahmen im ehrenamtlichen Bereich nach dem Bildungszeitgesetz Baden-Württemberg“. Damit gehört der BWLV mit zu den ersten Vereinen und Einrichtungen in Baden-Württemberg, die eine solche Anerkennung erhalten haben!

Der sperrige Titel klingt zunächst einmal abschreckend, bringt unseren Mitgliedern aber ganz konkrete Vorteile: Fortan können die Teilnehmer unserer zahlreichen Lehrgänge und Fortbildungen im Bereich der technischen Lehrgänge sowie der Fluglehreraus- und -fortbildung und der Luftsportjugend Bildungszeit in Anspruch nehmen. Auf Antrag wird den betreffenden Lehrgangsteilnehmern, die in einem Beschäftigungsverhältnis in Baden-Württemberg stehen, vom Arbeitgeber bis zu fünf Arbeitstage bezahlte Bildungsfreistellung gewährt.

Mit dem Bildungszeitgesetz hat die Politik einen wichtigen Schritt hinsichtlich der viel beschworenen „Stärkung des Ehrenamtes“ gemacht. Wir im BWLV begrüßen diese Initiative, denn so wird die Aus- und Weiterbildung im Ehrenamt wirklich unterstützt. Diese Förderung des bürgerschaftlichen Engagements ist eine wichtige gesellschaftspolitische Aufgabe. In den Vereinen werden Teamgeist, Solidarität und soziale Kompetenz gelebt, dies ist für das Zusammenleben in unserer Gesellschaft unverzichtbar. Auch der BWLV leistet hier seit Jahrzehnten im Luftsport für seine Mitglieder und Vereine in Baden-Württemberg einen wichtigen Beitrag im Rahmen seines breit gefächerten Lehrgangs- und Fortbildungsangebots.

Die jetzt vom Land anerkannte „Bildungseinrichtung BWLV“ zeigt darüber hinaus, wie wichtig eine regionale, auf das jeweilige Bundesland ausgerichtete Verbandsstruktur im Luftsport ist. Die

Anerkennung als „Bildungseinrichtung“ können nämlich ausschließlich Vereine und Einrichtungen in Baden-Württemberg für Maßnahmen auf Landesebene und für in Baden-Württemberg Beschäftigte erhalten. Eine vergleichbare Regelung auf Bundesebene gibt es nicht.

Für uns bedeutet die Anerkennung als Bildungseinrichtung indes nicht nur eine wichtige Wertschätzung unserer Arbeit, sondern auch einen Ansporn, unser Angebot qualitativ und quantitativ zu verbessern und unsere Infrastruktur weiter auszubauen. Die ambitionierten gesetzlichen Vorgaben für die Anerkennung nach dem Bildungszeitgesetz erfüllen wir zwar schon jetzt, sei es nun hinsichtlich der Lerninhalte, der Qualifikation unseres Lehrpersonals wie auch in Bezug auf unsere Einrichtungen. Doch es gilt, dies weiter voranzutreiben. Mit der Errichtung unserer neuen technischen Betriebswerkstatt und dem geplanten Ausbau unserer Weiterbildungseinrichtungen auf dem Klippeneck, an welchem fortan unter anderem die technischen Lehrgänge wie auch die Fluglehrer-Ausbildungslehrgänge stattfinden werden, verfolgen wir dieses Ziel konsequent. Hier investieren wir massiv in die Zukunft unseres Verbandes, und darin werden wir auch nicht nachlassen.

Die Anerkennung als Bildungseinrichtung ist ein weiterer wichtiger Schritt, um das Leistungsangebot unseres Verbandes für Sie, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, noch attraktiver zu machen. Ich hoffe und wünsche, dass viele ehrenamtlich engagierte Luftsportler aus unseren Vereinen zukünftig von diesem Angebot profitieren werden.

Näheres zum Bildungszeitgesetz und den Modalitäten der Abwicklung des „Bildungsurlaubes“ für Verbandsmitglieder finden Sie auf Seite 21 dieser adler-Ausgabe und auch auf unserer Homepage. Eine besondere Bitte habe ich an Sie: Lehrgangsteilnehmer sollten sich umfassend informieren, damit sie die geforderten Verfahrenswege bei der Beantragung von Bildungsfreistellung einhalten können. Insbesondere gilt es, die gesetzlichen Fristen einzuhalten und sich rechtzeitig um die Freistellung zu bemühen.

Ich wünsche uns allen viel Erfolg und Freude bei der Weiterbildung im Luftsport und danke allen Engagierten im Ehrenamt für ihren Einsatz in unseren Vereinen. Ich freue mich auf die Begegnung mit Ihnen bei unserer Mitgliederversammlung im November!

Ihr

Eberhard Laur



BWLTV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2016

SONNTAG, 6. NOVEMBER 2016, FILDERHALLE LEINFELDEN-ECHTERDINGEN, BEGINN: 10 UHR, ENDE: GEGEN 13 UHR, ANSCHLIESSEND: HAUPTVERSAMMLUNG DES HANNSKELLNER-GEDÄCHTNISFONDS; DANACH STEHIMBISS FÜR ALLE TEILNEHMER IM FOYER

TAGESORDNUNG:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Grußworte
3. Ansprache und Bericht des Präsidenten
4. Entgegennahme des Geschäftsberichtes mit Jugend- und Sportberichten (adler-Veröffentlichung Ausgabe Oktober 2016)
5. Rechnungsabschluss 2015
6. Genehmigung des Rechnungsabschlusses 2015 mit Bericht der Rechnungsprüfer
7. Entlastung des Präsidiums
8. Haushaltsplan 2017
9. Genehmigung des Haushaltsplanes 2017
10. Wahl der Rechnungsprüfer
11. Anträge von Mitgliedern und des Präsidiums
12. Ehrungen
13. Verschiedenes, Mitgliederversammlung 2017

ANFAHRTSSKIZZE FILDERHALLE



Anträge von Mitgliedern zur ordentlichen Mitgliederversammlung müssen mit Begründung beim Geschäftsführer des Verbandes spätestens am 23. Oktober 2016 eingegangen sein.

Über Gegenstände, die nicht auf der Tagesordnung stehen oder verspätet eingebrachte Anträge, darf in der Mitgliederversammlung nur verhandelt werden, wenn die einfache Stimmenmehrheit der Versammlung und des Präsidiums gegeben ist (§22, Abs. 2, BWLV-Satzung).

Bei der Bedeutung der Tagesordnung würde ich mich über eine zahlreiche Beteiligung sehr freuen.

Ich wünsche Ihnen eine gute Anfahrt.

Eberhard Laur,
BWLTV-Präsident

EINLADUNG

HANNS-KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2016

WANN: SONNTAG, 6. NOVEMBER 2016

WO: FILDERHALLE IN LEINFELDEN-ECHTERDINGEN

BEGINN: GEGEN 13 UHR, IM ANSCHLUSS AN DIE MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES BWLV

TAGESORDNUNG:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Geschäftsbericht mit Rechnungs-/Finanz- und Prüfbericht
3. Entlastung des Vorstands
4. Neuwahl des Vorstands
5. Wahl des Rechnungsprüfers und eines Stellvertreters
6. Anträge von Mitgliedern
7. Verschiedenes

Wahlunterlagen mit vorbereiteten Stimmzetteln werden für den Stimmführer des Luftsportvereins am Empfang in der Filderhalle bereit gehalten.

Über eine zahlreiche Beteiligung würde ich mich freuen. Ich wünsche eine gute Anreise!

Siegmond Maier,
Vorsitzender des
Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds

BODENSEE-AIRPORT FRIEDRICHSHAFEN

PFANDFLASCHEN FÜR DEN GUTEN ZWECK

Die großen Flughäfen machen es vor, nun zieht auch der Bodensee-Airport Friedrichshafen nach: Künftig werden dort alle Pfandflaschen in drei Sammelbehältern vor der Sicherheitskontrolle und im Ankunftsbereich zentral gesammelt. Das dadurch eingenommene Pfandgeld wird der internationalen Hilfsorganisation humedica zur Verfügung gestellt.

humedica mit Hauptsitz in Kaufbeuren (Bayern) ist eine internationale Nichtregierungs-Organisation (NRO). Mit Projekten in über 90 Ländern leistet humedica seit 1979 humanitäre Hilfe mit einem Schwerpunkt auf medizinischen Katastropheneinsätzen. In der deutschen Hauptzentrale arbeiten etwa 53 hauptamtliche und phasenweise mehr als zweihundert ehrenamtliche Mitarbeiter. Weltweit wird humedica ebenso durch ehrenamtliche Helfer sowie lokale Mitarbeiter in einzelnen Projektländern unterstützt. Das Ziel der Arbeit ist es, Menschen zur Seite zu stehen, die durch Katastrophen oder strukturelle Armut in Not geraten sind. humedica ist ständiges Mitglied im Koordinierungsausschuss Humanitäre Hilfe im Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland und regelmäßiger Empfänger institutioneller Fördergelder, etwa durch das Auswärtige Amt, das Bundesministe-



Bei der Übergabe der Pfandbehälter: (v. l.): Wolfgang Groß (Geschäftsführer humedica), Michael Gießler (Ehrenamt humedica), Julius Ander (Ehrenamt humedica), Werner Borst (Geschäftsführer Martin Fink KG), Ursula Dreher (Ehrenamt humedica), Martin Richter (Facility Manager Flughafen Friedrichshafen)

rium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie anderer großer Geldgeber.

Wolfgang Groß, Geschäftsführer bei humedica: „Um den Menschen in Not zu helfen, entwickeln wir stets neue Ideen zur Finanzierung. Dabei basiert unser Konzept darauf, dass es allen so einfach wie möglich gemacht wird, uns zu unterstützen: Wir besorgen die Pfandflaschenbehälter, die von der Martin Fink KG gestellt werden, und sorgen für eine regelmäßige Leerung durch ehrenamtliche humedica-Helfer.“ Die Helfer bringen die Pfandflaschen

zum Marktkauf in Friedrichshafen, der die Aktion ebenfalls gerne unterstützt.

Martin Richter, Facility Manager bei der Flughafen Friedrichshafen GmbH: „Ab sofort können unsere Fluggäste ihre leeren Pfandflaschen also doppelt sinnvoll entsorgen: Mit dem Einwurf in die Sammelboxen ist nicht nur die umweltgerechte Entsorgung gewährleistet, sondern mit dem dadurch anfallenden Pfandgeld werden aktuelle Projekte der gemeinnützigen Hilfsorganisation humedica unterstützt“.

Text und Foto: Flughafen Friedrichshafen

GESCHÄFTSBERICHT, BERICHT DER LUFTSPORTJUGEND UND
BERICHTE DER SPORTREFERENTEN ZUR ORDENTLICHEN

BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2016

GESCHÄFTSBERICHT

von Präsident Eberhard Laur



Liebe Luftsportlerinnen
und Luftsportler,

mit meinem heutigen Bericht sollen in Kürze ein paar wichtige Themen der Verbandsarbeit der zurückliegenden Monate dargestellt werden. Auch die nachfolgenden Berichte unserer Fachreferenten zeigen das breite Spektrum des Leistungsangebotes unseres Verbandes. Vorab danke ich dem gesamten Team des BWLV im Haupt- und Ehrenamt, aber auch

den verantwortlichen Entscheidungsträgern in den Vereinen für die erneut tolle Unterstützung, die der BWLV bei der Erledigung seiner Aufgaben erfährt.

Aktivitäten am Standort Klippeneck

Die Konzentration wichtiger Verbandsaktivitäten an unserem Standort am Klippeneck nimmt Gestalt an. Durch widrige Umstände im Baugenehmigungsverfahren hat sich zwar der Bau unserer neuen technischen Betriebswerkstatt mit angeschlossenen Sanitärtrakt für den Campingplatz verzögert. Aber wir sind zuversichtlich, zum Ende des Jahres die Baufertigstellung zu erreichen, sodass dann bereits im Winterhalbjahr erste technische Lehrgänge in den neuen Werkstatträumen am Klippeneck durchgeführt werden können. Das breite und bewährte Lehrgangsangebot des BWLV soll sukzessive gestärkt und ausgebaut werden. Mit der vor Kurzem erhaltenen Anerkennung unseres Verbandes als Träger von Qualifikationsmaßnahmen im ehrenamtlichen Bereich nach dem Bildungszeitgesetz erfahren unsere Ausbildungs- und Fortbildungsmaßnahmen eine Aufwertung für die Nutzer. Ich freue mich, dass wir die Voraussetzungen für die Anerkennung erfüllen konnten und damit unseren Mitgliedern die Möglichkeit eröffnen, zukünftig bei entsprechenden Fortbildungsmaßnahmen Bildungszeit, also vom Arbeitgeber bezahlte Freistellung, zu beanspruchen (Näheres hierzu im Editorial und auf Seite 21 dieser Ausgabe). Zu danken ist hier der Politik und den staatlichen Entscheidungsträgern, welche hier die vielfach beschworene „Stärkung des Ehrenamtes“ wahr gemacht haben.

Umzug der Geschäftsstelle

Die im laufenden Geschäftsjahr erfolgte Verlagerung unseres Geschäftsstellenbetriebes in ein neues Domizil in Stuttgart-Vaihingen

ist Teil des eingeleiteten Strukturwandels des Verbandes. In einer nicht nur baulich qualitativ besseren Umgebung können wir zukünftig die vielfältigen Aufgaben der Verwaltung und Organisation der Verbandsarbeit noch besser und effizienter erledigen. Auch die verkehrstechnische Anbindung unseres Verbandssitzes wurde verbessert. Trotz der Investitionen im Zusammenhang mit dem Umzug und der Renovierung des neuen Geschäftssitzes ist der Gesamtaufwand niedriger, als der Veräußerungserlös der bisherigen Geschäftsstellen-Immobilie. Dieser wird im Rahmen der gebotenen Verwendung von Mitteln zukünftig bei den dargestellten Restrukturierungsmaßnahmen eingesetzt werden.

Gesundes finanzielles Fundament

Betriebswirtschaftlich steht der Verband auf gesunden Beinen. Nicht zuletzt die Veräußerungserlöse der Umstrukturierung unserer Liegenschaften geben uns ein solides Fundament, um die geforderten Investitionen bei der Stärkung des Außenstandortes am Klippeneck umzusetzen. Die konsequente Fortführung der sparsamen Mittelverwendung ermöglicht es, auch im kommenden Jahr die Beitragslast für unsere Mitglieder unverändert zu belassen. Gleichwohl muss hier im Blick auf die allgemeine Kostenentwicklung und die Geldentwertung eine sinnvolle Anpassung ins Auge gefasst werden. Dies betrifft in gleicher Weise auch die Beiträge des DAeC.

BWLV-Technischer Betrieb und ATO-Ausbildungsbetrieb

Unsere großen Grundpfeiler im Dienstleistungsangebot, der BWLV-Technische Betrieb und die Prüforganisation sowie der ATO-Ausbildungsbetrieb arbeiten erfolgreich und bewährt. Wir bemühen uns, die Belastungen durch die Gesetzesänderungen im erträglichen Rahmen zu halten. Hier unterstützen wir die Bemühungen unseres Dachverbandes DAeC, auf europäischer Ebene und bei der EASA im Evaluationsprozess des Regelwerkes Verbesserungen zu erzielen. Erfolgsgarantien gibt es nicht, aber in vielen Bereichen sind Hoffnungsschimmer erkennbar. Ein Stück weit liegt es auch an uns selbst, vernünftig mit den Vorgaben umzugehen. Die Anbindung unseres ATO-Ausbildungsbetriebes an ein EDV-gestütztes Dokumentationssystem, basierend auf der Software „Vereinsflieger.de“, wird in den nächsten Monaten umgesetzt werden. Das schafft Sicherheit und gibt Erleichterung bei der Abwicklung des Ausbildungsbetriebes in den Vereinen.

Windkraft bleibt ein großes Thema

Die Sicherung unserer Flugplätze und der Rahmenbedingungen für die Ausübung unseres Sportes waren auch im zurückliegenden

Berichtsjahr ein Schwerpunkt in der Verbandsarbeit. Der Ausbau der Windkraft schreitet zügig voran. An einer Vielzahl von Flugplätzen sind wir gemeinsam mit den dortigen Vereinen und Flugplatzbetreibern engagiert, um in Genehmigungsverfahren Nachteile für die jeweiligen Flugplätze bei der Errichtung von Windrädern zu vermeiden. Die geltenden Abstandsregelungen für die Errichtung von Windkraftanlagen in Flugplatznähe stehen den berechtigten Interessen der Flugsicherheit diametral entgegen. Dies hat ein qualifiziertes Fachgutachten der Fachhochschule Aachen ergeben, das unter anderem auch auf Initiative unseres Verbandes vom DAeC in Auftrag gegeben wurde. Es stellt fest, dass eine starre Abstandsregelung – wie bislang der Fall – nicht akzeptabel ist, und dass die Flugsicherheit variable Abstände abhängig von der Höhe des Windrades/Bauwerkes erfordert. Immerhin ist es gelungen, beim Bundesministerium für Verkehr mit dem vorgelegten Gutachten Gehör zu finden. Bald wird es dort zu einer Erörterung auch mit Vertretern des Luftsportes kommen. Wir hoffen, es gelingt uns, den Gesetzgeber zur dringend notwendigen Überarbeitung des Abstandsreglements zu bringen. Auch weiterhin gilt: Der Luftsport trägt die Ziele der Energiewende mit. Aber wir fordern interessengerechte und verträgliche Lösungen, welche die berechtigten Interessen der Flugplätze ausreichend berücksichtigen.

Luftfahrtveranstaltungen

Die Genehmigungsvoraussetzungen für Luftfahrtveranstaltungen an Flugplätzen wurden jüngst in Karlsruhe, einem der vier Regierungsbezirke des Landes, drastisch verschärft. Eine Verbesserung der Flugsicherheit, die auch der Luftsport verfolgt und mitträgt, ist für uns wie auch für die drei anderen Regierungsbezirke im Land nicht erkennbar. Leider ist es bisher nicht gelungen, eine einheitliche Lösung auf Landesebene zu erzielen. Zahlreiche Vereine des betreffenden Regierungsbezirkes mussten daher bei der Durchführung von Flugplatzfesten große Erschwernisse und Einschränkungen hinnehmen. Der Vorgang ist für uns nicht erledigt. Wir werden die Thematik weiter aufgreifen mit dem Ziel, eine inhaltlich angemessene und verträgliche Lösung für alle Regierungsbezirke zu erreichen.

Neuordnung der Luftfahrtverwaltung

Die Luftfahrtverwaltung im Land steht vor einer strukturellen Neuordnung: Vorgesehen ist, die bislang auf die vier Regierungspräsidien verteilte Aufgabenerledigung der Luftfahrtverwaltung zentral beim Regierungspräsidium in Stuttgart zu bündeln. Lediglich in Freiburg wird wohl noch eine – personell reduzierte – Außenstelle verbleiben. Der BWLV wird diesen Prozess konstruktiv begleiten. Wir hoffen und wünschen, dass er sowohl für die Verwaltung als auch für den Luftsport positiv sein wird. Wir sehen diesen Prozess als Chance, für alle, Verwaltung, Luftfahrt und Luftsport, eine Win-win-Situation zu erhalten. In diesem Zusammenhang geht mein Dank an die Luftfahrtverwaltung in Baden Württemberg, die uns in gewohnt konstruktiver Weise ein stets guter Gesprächspartner war.

„Starke Bundesgeschäftsstelle“ beim DAeC

Als einer der großen Landesverbände des Deutschen Aero Clubs begleiten und unterstützen wir die Arbeit unseres Dachverbandes. Wir freuen uns, dass dort ein interner Strukturprozess in Gang gekommen ist. Unter dem Leitbild „Starke Bundesgeschäftsstelle“ soll nicht nur in einigen Aufgabengebieten eine personelle Stärkung im Hauptamt umgesetzt werden. Daneben steht das Ziel,

zukünftig die Sacharbeit in größerem Umfang als bisher fachlich zu bündeln und fachspartenübergreifend zu erledigen. Diese Konzentration schafft Effizienzen, verbessert die Qualität der Arbeit und erhöht die Schlagkraft. Nur gemeinsam sind wir stark. Wichtige Impulse setzt hier auch das neue Führungsteam der Bundeskommission Segelflug. Die vor Kurzem erfolgte Einrichtung des Bundesausschusses Unterer Luftraum ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Hier wird die bisherige erfolgreiche Luftraumarbeit des DAeC unter Mitwirkung unseres badenwürttembergischen Vertreters, Helmut Montag, weiter fortgeführt.

Leistungssport

Der Leistungssport im BWLV ist auf einem anhaltend hohen Niveau. Herausragende Ergebnisse unserer Spitzensportler auf vielen Meisterschaften und Wettbewerben belegen dies eindrucksvoll. Wir werden unsere Sieger – wie immer – bei der Mitgliederversammlung gebührend feiern. Mein Glückwunsch und mein Dank gehen an unsere Sportler, aber auch an die zahlreichen Vereine und engagierten Helfer bei Meisterschaften und Wettbewerben.

Dank und Ausblick

Zu danken habe ich im Berichtsjahr allen Freunden und Gönnern des Verbandes, die uns bei der Erledigung der Aufgaben in großzügiger Weise unterstützt haben. An erster Stelle steht der Dank an die Landesregierung von Baden-Württemberg für die Förderung bei der Aus- und Fortbildung der Luftfahrttechnik und des Prüfwesens sowie der Förderung unserer Jugend. Ohne die großzügige Unterstützung der Hellmut Niethammer Stiftung hätten viele Projekte nicht erfolgreich umgesetzt werden können. Auch der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds sowie die Fördervereine Segelkunstflug und Strecken- und Wettbewerbssegelflug tragen mit ihrer Unterstützung zum Erfolg der Verbandsarbeit bei. Allen ein herzliches Dankeschön für diese Hilfe. Ich danke schließlich den vielen Partnern des BWLV, so der Außenstelle des Luftfahrtbundesamtes, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, dem Deutschen Wetterdienst sowie den Sportverbänden im Land. Und last but not least geht der Dank an die verantwortlichen Funktionsträger und im Ehrenamt Engagierten in unseren Vereinen. Ihre verdiente Arbeit an der Basis in den Vereinen ist die Grundlage auch für den Erfolg des Luftsportes auf Verbandsebene.

Aktive Luftsportjugend

Wir blicken optimistisch nach vorn. Dies auch deshalb, weil uns eine gut aufgestellte und hoch motivierte Luftsportjugend im BWLV Mut macht und fordert. Ich freue mich sehr über die Aktivitäten unserer jugendlichen Luftsportler und bedanke mich ganz herzlich bei den Akteuren der BWLV-Luftsportjugend, allen voran bei unserem Landesjugendleiter Oliver Goller, für deren Engagement und Initiative. Gehen wir mit der Jugend die vor uns liegenden Aufgaben gemeinsam an.

Ihr



Eberhard Laur
Präsident

SEGELFLUG/MOTORSEGELFLUG von Walter Eisele



Ich bin nun ca. neun Monate in Doppelfunktion (BWLV-Vizepräsident und Referent Segelflug/Motorsegelflug sowie Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug und Motorsegelflug im DAeC). Das war absolut nicht in meiner Lebensplanung verankert, aber schließlich wurde ich in Freudenstadt „sanft gedrängt“ zu diesem zusätzlichen Ehrenamt im DAeC.

Es gehört schon ein gewaltiges Maß an Idealismus dazu, 50 bis 60 Stunden in der Woche freiwillig, ohne Gehalt für den geliebten Luftsport zu opfern. Eigentlich reichen mir die Vorgaben des Gesetzgebers und ellenlange Schriftstücke in englischer Sprache zur Kommentierung, um mein tägliches Glück vollkommen zu machen, aber auf die Querschüsse aus den eigenen Reihen kann ich liebend gerne verzichten. Mehr will ich mich über diese spezielle Thematik in der Öffentlichkeit nicht auslassen. Ich bitte um Verständnis, dass ich hier aus Platzmangel nur wenige Dinge ansprechen kann. Ich werde aber einen Jahresbericht auf der Homepage des DAeC und BWLV veröffentlichen.

BAUL

Es gab schon lange den Ausschuss Unterer Luftraum, der eigentlich schon immer die Interessen aller Luftsportler vertreten hat. Mich hat immer ungemein gestört, dass die Kosten des ehemaligen hauptamtlichen Mitarbeiters zu 95 Prozent vom Segelflug finanziert wurde. Um diesen Missstand abzuschaffen, haben wir das Präsidium des DAeC überzeugt, dass wir einen Bundesausschuss brauchen, der nicht nur die Interessen aller Luftsportarten vertritt, sondern in dem sich alle Luftsportarten heimisch fühlen, und in dem vor allem auch die Kosten äquivalent zu ihren Mitgliederzahlen gerecht aufgeteilt werden. Der neue Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) wurde dann nicht mehr dem Segelflug unterstellt, sondern dem des DAeC-Präsidenten. Dies wurde dann auch bei der Mitgliederversammlung des DAeC in Friedrichshafen auf der AERO so beschlossen. Für mich bedauerlich ist die Tatsache, dass sich einige verdiente Mitglieder des AUL mit dieser neuen Konstellation nicht anfreunden konnten. Glücklicherweise konnten die personellen Ausfälle durch geeignete Nachfolger im BAUL kompensiert werden, sodass die so wichtige Luftraumarbeit absolut gewährleistet ist. Volker Engelmann aus NRW ist dessen neuer Vorsitzender. Darüber hinaus bin ich sehr dankbar dafür, dass Helmut Montag sich dem neuen BAUL angeschlossen hat und seine erfolgreiche Arbeit fortsetzt. Ich bin total überzeugt davon, dass wir in Deutschland die beste Luftraumarbeit in ganz Europa haben. Die gute Zusammenarbeit wird von der Deutschen

Flugsicherung sehr geschätzt. Das alles ist seit über 25 Jahren innerhalb des DAeC gewachsen und wird auch so bleiben. Es ist klar, dass wir Segelflieger die Lufträume ganz besonders brauchen – aber dies gilt eben nicht nur für Segelflieger.

ATO

Was gab es für einen Aufschrei in den Vereinen wegen der Einführung der ATO. Bedingt durch die stringente Haltung unseres deutschen Gesetzgebers waren wir gezwungen, durch extremen Einsatz unserer hauptamtlichen und ehrenamtlichen Kollegen ein Ausbildungshandbuch zu entwickeln, das den Anforderungen entsprach. Viele Ausbildungsleiter in den Vereinen haben polemisiert und meinten, dass dieser geforderte Papierkrieg, den sie auf sich zukommen sahen, ihre Freizeitkapazitäten überbeanspruchen würden. Was hat sich bewahrheitet? Wir schimpfen zwar weiterhin hinter vorgehaltener Hand, aber haben uns inzwischen mit dem ganzen Zirkus arrangiert.

Bis heute sind Deutschland und Portugal die einzigen Länder, die eine funktionierende ATO haben. Resteuropa sollte dies eigentlich Anfang 2018 eingeführt haben. Allein mir fehlt der Glaube auch hier an Europa. Inzwischen sprechen wir von der Einführung der BTO (Basic Training Organisation). Aber wenn ich die Aussagen meiner englischen, französischen und italienischen Kollegen richtig interpretiere, sind sie auch mit der „abgespeckten ATO“ nicht zufrieden und wollen lieber weiterhin ihr eigenes Süppchen kochen. Ich bin gespannt, wie es in dieser Thematik weitergeht. Normalerweise sollten wir eigentlich bis Ende September 2016 von der EASA über den aktuellen Stand der BTO informiert sein. Bitte beachtet dann auch auf die Veröffentlichungen beim BWLV oder DAeC. Wir können wenigstens behaupten, dass wir in Deutschland unsere Hausaufgaben ausnahmslos gemacht haben und könnten uns eigentlich zurücklehnen. Ob es tatsächlich zu einer ATO-Vereinfachung im Hinblick auf die Einführung der BTO kommt, vermag ich beim besten Willen nicht zu sagen.

600-Kilogramm-Klasse

Ich bin ebenso wie viele Kollegen und auch EGU-Mitgliedsverbände der Auffassung, dass die Einrichtung einer nationalen 600-Kilogramm-Klasse unvermeidbar und auch aus der Sicht der UL und LSA gerechtfertigt ist. Wir müssen aber dafür Sorge tragen, dass alle Aspekte in die richtige Richtung gelenkt werden: Sicherheit und Einhaltung der Bauvorschriften CS-22, Beibehaltung eines einheitlichen Ausbildungs- und Prüfungssystems, keine Aufgabe der EU-Harmonisierung und Erleichterung der EU-Segelflugvorschriften.

Mir macht gegenwärtig Sorgen, wie unsere derzeitigen Segelflugzeuge in dieses 600-Kilogramm-Schema passen sollen. (Nationalisierung). Wir haben die Clubklasse, Standard- und Renn-Klasse bis 525 Kilogramm, 18m-Klasse bis 600 Kilogramm, Doppelsitzer bis über 800 Kilogramm und Offene bis 850 Kilogramm und mehr. Dies wird eine schwierige Aufgabe werden. Wir sollten hier unbedingt Lösungsansätze suchen. Gewaltige Denkansätze sind nötig. Das Ergebnis darf aus meiner Sicht nicht so sein, dass wir einschließlich 18m-Klasse mit nationalen Scheinen fliegen und darüber (Dosis und Offene) mit EU-Scheinen. Ein solch unsinniges Szenario sollten wir vermeiden.

FLARM und Farbkennzeichnung

Ein Dauerbrenner! Für mich ist es nicht nachvollziehbar, dass immer noch zahlreiche Segelflugzeuge herumschweben, die schneeweiß und ohne FLARM unterwegs sind. Leider kann man den Gesetzgeber nicht zwingen, diese beiden Dinge zur Pflicht zu machen. Ich appelliere wie jedes Jahr an das Gewissen aller Vereinsvorstände, Werkstatt- und Ausbildungsleiter sowie Flugzeugnutzer, dass diese Instrumente zur Erhöhung der Flugsicherheit eingesetzt werden.

Funkdisziplin

Eigentlich ist es müßig, darüber zu diskutieren. Aber ich habe den Eindruck, dass es jedes Jahr eine Steigerung der Funkbotschaften gibt. Es wird weiterhin gnadenlos gequatscht, was das Zeug hält, vor allem wenn der halbe Verein unterwegs ist. Manche Funksprüche sind an Intelligenz einfach nicht zu überbieten. Das Schlimmste an der ganzen Geschichte: Man muss sich ab und zu an die eigene Nase fassen. Nichts für ungut liebe Kilometerfresser, nächstes Jahr wird alles besser – hoffentlich!

Gratulation

Katrin Senne wurde Deutsche Meisterin bei der Frauen-DM in Hockenheim in der 15m-Klasse. Conny Schaich wurde Deutsche Vizemeisterin bei der Frauen-DM in Hockenheim in der Standardklasse. Sibylle Andresen erlog in der Offenen Klasse zahlreiche neue Geschwindigkeitsrekorde in Nevada/USA, und Eberhard Holl belegte bei der Segelkunstflug-WM in Ungarn den dritten Platz in der Mannschaftswertung in der Klasse Unlimited.

Ich möchte mich bedanken für die hervorragende Zusammenarbeit mit allen hauptamtlichen und ehrenamtlichen Mitarbeitern des BWLV. Nur durch diese tolle Unterstützung ist die Arbeit auch in Braunschweig für mich einigermaßen erträglich und möglich.

TECHNIK von Steffen Baitinger



Das Wichtigste für den Technischen Betrieb des BWLV ist derzeit der Umzug der Werkstatt und damit der Technischen Lehrgänge vom Hornberg auf das Klippeneck. Ab Anfang Dezember 2016 werden dann alle Technischen Lehrgänge dort stattfinden, die entsprechenden Termine werden zeitnah veröffentlicht.

Wie im Juli-adler bereits ausführlich berichtet, gibt es bei den EASA-

Wartungsvorschriften größere Änderungen. Es sind nicht nur Vereinfachungen, wie man zu optimistisch gerne glauben würde. Ein Beispiel dafür, dass manches dabei für uns nicht einfacher wird, sind die Instandhaltungsprogramme (IHP). Jeder Halter kann sein IHP seit Ende 2015 selbst genehmigen.

Auch dabei gibt es jedoch noch Bedingungen und Einschränkungen zu beachten. Der Prüfer muss das selbsterklärte IHP jedes Jahr auf Plausibilität und Aktualität prüfen. Falls Bedarf besteht, genehmigt die CAMO des BWLV immer noch IHPs – auch wenn der Halter dies nun selbst kann. Um zum Thema „Erstellung der selbsterklärten IHP“ etwas Licht ins Dunkel zu bringen, gab es Anfang September eine Informationsveranstaltung des BWLV in den Räumen des Aero-Club Stuttgart zu diesem Thema. Mit mehr als 100 Teilnehmern war das Interesse daran – zurecht – sehr groß.

Zur Erinnerung sei erwähnt, dass seit dem 1. Oktober 2016 mit einem Luftfahrzeug nur noch geflogen werden darf, wenn das entsprechende IHP (kein SIHP) vorliegt – sei es ein selbsterklärtes oder ein genehmigtes IHP.

Die Einführung der L-Lizenzen im Zusammenhang mit der geplanten Veröffentlichung des Part-ML für die Kleinflieger steht als nächster Schritt der EASA an. Die Umstellung wurde schon einige Male angekündigt. Jetzt wurde es per „Opt-out“ erneut verschoben.

Die wichtigste technische Veranstaltung zu Beginn der Saison war bei uns wie in jedem Jahr die Tagung Technik des BWLV. Sie war wieder sehr gut besucht und es konnten alle Fragen der Teilnehmer in Bezug auf die Technik in den Vereinen beantwortet werden. In dieser Veranstaltung zeigt sich die enge Bindung der Vereine an den Technischen Betrieb des BWLV. Jedes Jahr sieht man erneut, dass die Vereine, die den Weg zur Tagung Technik nicht finden, viele der dort beantworteten Fragen im Lauf des Jahres telefonisch mit dem Technischen Betrieb klären müssen.

Pünktlich zu Beginn der neuen Lehrgangssaison hat der BWLV die Anerkennung des Landes Baden-Württemberg als Bildungseinrichtung bekommen. Damit können Arbeitnehmer unter bestimmten Voraussetzungen bei ihrem Arbeitgeber Bildungsurlaub (bis zu fünf Tage pro Jahr) beantragen, wenn sie einen Lehrgang des BWLV besuchen. Zu beachten sind insbesondere die Fristen, die bei der Antragsstellung eingehalten werden müssen. Weitere Informationen hierzu gibt es in dieser adler-Ausgabe sowie auf der BWLV-Homepage.

Auch in diesem Jahr hat das LBA wieder unsere Technischen Betriebe in der Geschäftsstelle und auf der Hahnweide auditiert. Es wurden alle Forderungen und Vorschriften erfüllt und damit die Genehmigung der Technischen Betriebe um weitere zwei Jahre verlängert.

Wir wünschen allen Vereinen eine gute Werkstattarbeit im kommenden Winter und freuen uns auf möglichst viele Teilnehmer bei der **nächsten Tagung Technik**, die wieder parallel zur AERO in Friedrichshafen am **Samstag, 8. April 2017, 9.30 Uhr**, stattfindet.

MOTORFLUG-/UL-FLUGSPORT

von Walter Nerdinger



Motorkunstflug

Aus Baden-Württemberg war trotz zweier Trainingslager (April für Anfänger; Juni für Fortgeschrittene in Allstedt / Sachsen-Anhalt) im Juli bei der Deutschen Meisterschaft in Ballenstedt kein BWLV-Vertreter dabei. Bei der Bayrischen Meisterschaft haben sich zwei Piloten der Herausforderung in Treuchtlingen gestellt (zweiter Platz Intermediate für Petra Unger, vierter Platz Erwin Grundl, beide

Leutkirch). Bei der Weltmeisterschaft Advanced in Radom/Polen (drei deutsche Teilnehmer) und der Europameisterschaft Unlimited (sechs deutsche Teilnehmer) waren leider ebenfalls keine Piloten aus Baden-Württemberg dabei.

Derzeit ist die Situation für den Motorkunstflug schwierig. Uns trifft eine Beschränkung der Flugzeiten, ausgelöst durch eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz sowie die Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums (BMVI). Seit dem 23. Juni 2016 dürfen Motorkunstflüge werktags grundsätzlich nur mit längerer Mittagspause sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, von Sunrise bis 12 Uhr, stattfinden. Doch beschränken zusätzlich die Lärmschutzverordnung und örtlichen Bestimmungen (hier ein Beispiel) werktags ein Flugtraining auf 9 bis 13 Uhr und 15 bis 20 Uhr, an Samstagen auf 9 bis 13 Uhr. An Sonn- und Feiertagen geht überhaupt nichts. Dazu schreiben dann die örtlichen Bestimmungen noch vor, dass die Flugzeit an diesen Tagen mindestens eine Stunde betragen muss, bevor wieder gelandet werden darf. Und die Flügeltanks sollten für entsprechende Flugfiguren natürlich leer sein.

Eine Petition im Bundestag gegen die Regelung (Petition Motorkunstflug Nr. 66820) verzeichnete nur 2.166 Stimmen (bei 50.000 notwendigen). Auch die Regierungspräsidien machen strenge Auflagen geltend: Ein Airshow-Pilot muss nicht nur nachweisen, dass er (wie im Gesetz geschrieben) zehn Trainingsflüge im letzten Halbjahr sowie drei Trainingsflüge in den letzten vier Wochen hat, sondern zusätzlich, dass er dabei auch auf 100-Meter-Untergrenze trainiert hat. Die Dachverbände haben bereits rechtliche Schritte gegen diese erneute Maßnahme eingeleitet.

Ultraleichtflug

Lizenzen/Ausbildung/Fortbildung: Im Rahmen der Ausbildungsgenehmigung des BWLV führen 53 Vereine mit 190 Fluglehrern UL-Ausbildung durch. 2016 fand kein BWLV-UL-Fluglehrerlehrgang statt. Ein Termin für 2017 wird rechtzeitig im adler und auf der Verbandshomepage veröffentlicht.

Wettbewerbe: Vom 5. bis 8. Mai fand die Deutsche Meisterschaft im UL-Fliegen in den Klassen „Dreischser doppelsitzig“, „Dreischser einsitzig“, „Trikes doppelsitzig“ und „Tragschrauber“ in Tannheim (BW) statt. Vom 20. bis 27. August trafen sich in Popham, einem kleinen UL-Flugplatz südöstlich von London, die besten UL-Piloten aus aller Welt zur kombinierten Weltmeisterschaft der Motorschirm- und Ultraleichtflieger.

UL-Technik: Durch eine Betrachtung im europäischen Rahmen tun sich beim Thema Gewicht neue Möglichkeiten auf. Bei den „Leichten Luftsportgeräten“ mit einem Leergewicht von unter 120 Kilogramm wurden Anforderungen an Mindestgeschwindigkeit und Flächenbelastung bereits reduziert. Auf der anderen Seite besteht die Chance, die bekannte Gewichtsproblematik durch eine Erhöhung des maximalen Abfluggewichts entsprechend ausgelegter UL auf 600 Kilogramm zu entschärfen. Dafür muss aber die gemeinsame Lobbyarbeit des DAeC, seiner Landesverbände, des DULV, der AOPA sowie unserer europäischen Interessenvertreter Europe Air Sports (EAS) und der European Microlight Federation (EMF) noch weiter intensiviert werden.

Motorflug

Wettbewerb im Navigationsflug: Der 58. Südwestdeutsche Rundflug in Aalen konnte – im Gegensatz zum 50. Allgäuflug in Leutkirch – wegen Wetterproblemen leider nicht wie geplant durchgeführt werden und fand deshalb erst am Folgetag statt. Auch die geplanten Zwischenziellandungen in Schwäbisch Hall mussten wegen IFR-Anflügen im betreffenden Zeitraum ausfallen, da sie den ungestörten Zeitablauf verhindert hätten. Ein Bericht und die Ergebnisse sind im September-adler und auf der Homepage des BWLV zu finden.

Fortbildungen: Neben den zwei zentralen und einer dezentralen (Nordbaden) Auffrischungsfortbildung für FI fand auch dieses Jahr wieder die begehrte Fachfortbildung „Rettung aus Schlechtwetter“ statt. Auf der Basis technischer, menschlicher und fliegerischer Hintergründe von Schlechtwettereinflügen und der nachfolgend fliegerischen Selbsterfahrung in simuliertem IMC mit Hilfestellung durch FIS und militärische Radarunterstützung ergaben sich wichtige Sicherheitskenntnisse für die eigene Praxis, von der sich der Fachausschuss eine möglichst breite Weitervermittlung in die Vereine erhofft. Einmal mehr geht ein herzliches Dankeschön an die Referenten und Fluglehrer, an das Transporthubschrauberregiment 30, an die DFS sowie die Bundeswehr-Sportfluggruppe Niederstetten. Für das nächste Jahr ist diese Fortbildung wieder geplant, der Termin wird rechtzeitig bekannt gegeben.

Motorflug allgemein

Lufträume, Verstöße, Flughöhen, Beschränkungen: Schon der Name lässt darauf schließen, dass die Zielsetzung der Errichtung, Regelung und Dimensionierung den anteiligen Luftverkehr im Luftraum C als vorbeugende Maßnahme zur Vermeidung gefährlicher Luftfahrzeug-Annäherung absichern soll. Die letztlich getroffene Regelung ergibt sich aus der Statistik nach den Gesichtspunkten flugsicherheitsrelevante Vorfälle, IFR-Verkehrsaufkommen, Verkehrszusammensetzung und Verkehrskonzentration. Sie erfordert eine laufende Prüfung und Bewertung (federführend DFS). Jede

unverantwortliche Verletzung ist ein weiterer Meilenstein für nachfolgende Beschränkungen der VFR-Luftfahrt. In jüngster Zeit verletzen zunehmend VFR-Piloten diese Räume – ob unwissentlich oder aus Unbekümmertheit – ohne dabei die Folgen für alle anderen zu berücksichtigen. Nebenbei, ein diesbezüglicher Verstoß kann mit bis zu 100 Euro geahndet werden – pro Minute natürlich, soweit nicht zusätzlich ein Ausweichmanöver eines Verkehrsflugzeuges dazu kommt! Hier ist für den Luftsport verstärkt die Aus- und Weiterbildung in navigatorischer und kommunikativer Hinsicht gefordert. Und in der Praxis eine vertiefende Vorbereitung der Flugplanung mit etwas größerer Abstandshaltung zu solchen sensiblen Bereichen.

Aus Platzgründen kann an dieser Stelle auf die vielen Änderungen nicht eingegangen werden. Darum vertretungsweise einige Anmerkungen: Seit EU Nr. 923/2012 sind die bisherigen Überlandflughöhen aus Lärmschutzgründen nicht mehr vorgesehen. Jedoch bleibt es den Mitgliedsstaaten offen, Flugbeschränkungsgebiete zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit einzurichten. Es wird auch geprüft, inwieweit sich die Lärmpegelsituation durch den Luftsport aufgrund tieferer Flughöhen auswirken wird. Ist dies der Fall, kann ein spezielles Flugbeschränkungsgebiet auch für schutzbedürftige Gebiete (dichter besiedelte Wohngebiete wie auch Naturschutzgebiete) erlassen werden. Der Verdacht drängt sich auf, dass diese Möglichkeit dafür genutzt wird, um vielerorts nicht mehr übersehbare Beschränkungsgebiete aus dem Boden sprießen zu lassen.

Der Wust der zurzeit noch in verschiedenen Papieren niedergelegten Gesetze samt Aus- und Durchführungsbestimmungen ist enorm. Durch die Idee, die gewerbliche wie auch die Allgemeine Luftfahrt im gleichen Topf zu bearbeiten, ergaben sich (neben einigen Erleichterungen) jedoch auch erhebliche Schwierigkeiten. Leidtragende sind die Luftsportler, die bisher mit teilweise parallel geltenden Bestimmungen (europäisch/national) konfrontiert wurden. Mit all diesen zusätzlichen Beiträgen wird die Flugsicherheit, um die es letztlich gehen soll, nicht erhöht. Es ist nur zu hoffen, dass die versprochenen Neuordnungen europäischer Regeln und die organisatorischen Strukturanpassungen der EASA, die derzeit im Gange sind, die Allgemeine Luftfahrt wieder zügig entlasten. Dies würde neben der Flugsicherheit zumindest die Rechtssicherheit erhöhen. Das Referat Motorflug/UL, BWLV wird die einzelnen Forderungen bei den Sitzungen der Motorflug- und UL-Kommission DAeC mit Nachdruck verfolgen und sie auch bei Luftraumangelegenheiten an den BAUL (Bundesausschuss Unterer Luftraum) weiterleiten, in dem als Regionalvertreter Süd unser Verbandsmitglied und ehemaliger Mitarbeiter der DFS, Helmut Montag, tätig ist.

Ich möchte mich im Namen des Fachausschusses für die sehr gute Unterstützung des Präsidiums, der Mitarbeiter der Geschäftsstelle (trotz Umzugsbelastung), der Mitarbeiter unserer Luftfahrtbehörden sowie für alle freundlichen Beiträge unserer Verbandsmitglieder recht herzlich bedanken.

Markus Lachner, Dr. Andreas Merz, Walter Nerdinger

AUSBILDUNG von Egon Schmaus



GeDE.BW.ATO.101 (Approved Training Organization)

Seit 1. März 2015 sind die zugelassenen Vereine durch ihre Ausbildungsgenehmigung in unserer DE.BW.ATO.101 aktiv. Die einzelnen Ausbildungsakten für die unterschiedlichen Arten der Ausbildung konnte/kann sich jeder Verein von einem geschützten Teil der BWLV-Homepage herunterladen. Einzig die Ausbildungsakten für Fluglehrer und CRI bleiben in unserer Hand,

weil diese Lehrgänge immer als geschlossene Lehrgänge des BWLV durchgeführt werden.

Umfang der Ausbildung

Segelflugausbildung wird angeboten von 134 Vereinen, die mit 957 Segelfluglehrern auf 596 Flugzeugen Ausbildung betreiben. Motorflugausbildung wird angeboten von 67 Vereinen, die mit 351 Motorfluglehrern FI(A) oder „FI(A)-LAPL only“ auf 112 Flugzeugen Ausbildung betreiben. 52 Vereine führen UL-Ausbildung durch mit 233 Fluglehrern auf 66 Ultraleicht-Luftsportgeräten. Ballonausbildung wird mit zehn Lehrern und acht Ballonen durchgeführt.

Erleichterung in der Motorflug-Ausbildung

Flugschüler LAPL(A) oder PPL(A), die Teile der Ausbildung auf TMG und andere Teile auf SEP durchgeführt haben, erhalten mit bestandener praktischer Prüfung ihre Lizenz mit eingetragener Klassenberechtigung des Prüfungsflugfahrzeugs. Direkt anschließend kann die Prüfung zu einer weiteren Klassenberechtigung abgelegt werden, vorausgesetzt, dass die nötigen Ausbildungsinhalte in den vorangegangenen sechs Monaten vor der Prüfung erlernt wurden.

Fluglehrer

Fluglehrer wie auch Examiner verlängern Klassenberechtigungen nach Vorliegen aller Voraussetzungen gemäß NfL I-521-15 für zwei Jahre bis zum folgenden Monatsende. Die Verlängerung muss der Fluglehrer oder der Examiner (anderes Formular!) per Vordruck an die Behörde des Kandidaten melden.

Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte

Jährlich gibt es zwei zentrale Auffrischungsseminare für Lehrberechtigte in der Filderhalle in Leinfelden. Im Frühjahr waren 160 Teilnehmer vor Ort, das Seminar im Herbst findet am 21./22. Oktober statt. Dazu gibt es ein dezentrales Seminar in Nordbaden, und es fand erneut das Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ in Niederstetten mit rund 30 Teilnehmern statt.

Ausbildungslehrgang für Segelfluglehrer

Im Anschluss an den praktischen Ausbildungslehrgang zum FI(S) 2015/16, der erstmals auf dem Klippeneck stattfand, haben alle 15 Teilnehmer die geforderte Kompetenzbeurteilung bestanden. Die theoretische Auswahlprüfung zum Ausbildungslehrgang zum FI(S) 2016/17 haben elf Teilnehmer bestanden. Die theoretische Ausbildung am Klippeneck ist vom 5. bis 13. November 2016, die praktische Ausbildung am Klippeneck vom 13. bis 27. Mai 2017

Ausbildungslehrgang Segelkunstflug

Auch in diesem Jahr wurden/werden wieder mehrere Ausbildungslehrgänge im Segelkunstflug angeboten. Diese waren in Herrenteich (7. bis 14. August, acht Teilnehmer), Blumberg (19. bis 23. September, sechs Teilnehmer) sowie in Hayingen (1. bis 8. Oktober, acht Teilnehmer)

Erweiterung Lehrerausbildung

Ausbildung zum **FI PPL(A) ist für uns machbar**, findet derzeit aber keine „Kundschaft“ wegen Kosten von ca. 7.000 bis 10.000 Euro (CPL-Theorie plus 125 Stunden Theorie plus 30 Stunden Fliegen). Leider ist es auch uns nicht möglich, Ausbildung zum Motorfluglehrer „so wie früher“ zu geringen Kosten anzubieten, weil alle Ausbildungsinhalte weit umfangreicher wurden.

Ausbildung zum CRI

Der erste Lehrgang vom 24. bis 26. Juni mit elf Teilnehmern, die alle bereits Fluglehrer FI(S) oder FI(LAPL(A) waren, wurde in Radolfzell erfolgreich durchgeführt. Hierzu ein herzliches Dankeschön an Karlheinz Beiser, Rainer Peghini als Ausbilder und die Flugsportvereinigung Radolfzell als hervorragenden Gastgeber. Fast alle Teilnehmer besitzen inzwischen Lizenz eintrag CRI. Ein neuer CRI-Lehrgang für Anwärter ohne bisherige Lehrberechtigung findet statt am Klippeneck, am Wochenende vom 5. bis 6. November 2016, in Überschneidung mit FI(S)-Lehrgang für Theorie „Lehren und Lernen“. Derzeit liegen 18 feste Anmeldungen vor, die mehr als einen Lehrgang erfordern. Theorie, Technik und praktische Ausbildung folgen zweigeteilt Ende November/Anfang Dezember in Grabenstetten und Lahr. Wegen der kürzeren Tageszeiten sind für diesen Lehrgang nur je zwei Kandidaten pro Ausbilder möglich, was die Teilnehmerzahl einschränkt.

Vorschriften

Alle Vorschriften der EASA sind ständig im Fluss. LuftVO, LuftVZO und Luft PersV wurden mehrfach geändert, teils für lizenzierte Flieger (mit EASA-Lizenz) ungültig erklärt. Daher war es unumgänglich, die Handbücher BHB und AHB in einer neuen Version 1.5 zu erstellen.

EASA-Lizenzen

Im März 2016 begann die EASA eine Vortragsreihe „EASA Roadmap“ zur Vorstellung der neuen Technik-Vorschriften „Part-M-Light“ und zur Vorankündigung neuer Ausbildungswege außerhalb von ATOs. Bisher ist die Bildung von BTOs (Basic Training Organisation) vorgesehen, allgemein bezeichnet als „ATO-light“, ohne die überbordende Bürokratie. Erhofft wird eine Implementierung ab Anfang 2018. Neuerdings wird dieses Modell von der Organisation EAS (Europe Air Sports) im Rundbrief vom Juli 2016 auch DTO (Declared Training Organisation) genannt. Viele Vorgaben sind bereits aus der Regulation 965/2012 (EASA Part OPS) bekannt.

Der Fachausschuss Ausbildung bedankt sich ganz besonders bei seinem bisherigen Fachausbildungsleiter Peter Mühlhölzer, der über Jahrzehnte die Geschicke der Segelflugausbildung leitete und viele Segelfluglehrer ausbildete und/oder zur Berechtigung prüfte. Er wird zum Jahresende im Alter von 75 Jahren seine Aufgabe in die Hände von Harald Ölschläger legen, der sich seit Jahresbeginn bereits intensiv einarbeitet. Darüber hinaus bedanken sich der FA Ausbildung und ich persönlich recht herzlich bei allen Mitarbeitern der BWLV-Geschäftsstelle sowie den Regierungspräsidien in Stuttgart, Freiburg, Karlsruhe und Tübingen für eine erneut konstruktive Zusammenarbeit und die Mithilfe zum Finden gemeinsamer Lösungen.

LUFTSPORTJUGEND

von Oliver Goller



Bereits jetzt – im Herbst 2016 – können wir auf eine erneut sehr erfolgreiche Flugsaison 2016 in Bezug auf die Luftsportjugend des BWLV zurückblicken; auch dieses Jahr gab es wieder viele Veranstaltungen und Events, die durch und für die Luftsportjugend des BWLV veranstaltet wurden. Der BWLV-Fachausschuss Jugend (FA-Jugend) hat sich regelmäßig zur Organisation und Optimierung der Aufgaben getroffen, um die Jugendarbeit weiterzuentwickeln.

Nachfolgend die Maßnahmen, die wir teilweise mit Unterstützung örtlicher Vereine durchgeführt haben:

Seminare und Lehrgänge zur außerschulischen Jugendbildung:

- Jugendseminar mit Volleyballturnier in Dettingen
- Jugendleiter-Fortbildungslehrgang an der Jugendbildungsstätte Klippeneck
- Jugendleiter-Grundlehrgang an der Jugendbildungsstätte Klippeneck
- Gipfeltreffen/Jugendseminar im Nordschwarzwald
- Landesjugendtreffen mit Versammlung auf dem Fluggelände Hornberg (8. Oktober 2016)

Sportliche Jugendarbeit:

- ein Ballonjugendlager
- ein Segelflugjugendlager in Sinsheim
- Landesjugend-Vergleichsfliegen in Sinsheim (mangels Teilnehmer ausgefallen)
- Landesjugend-Vergleichsfliegen im Streckenfliegen in Leibertingen

- Streckenfluglager auf der Hahnweide musste leider ausfallen
- 7. BWLV-Jugend-Airgames auf dem Übersberg

Sonstige Maßnahmen:

- Vereinsjugendfreizeiten
- Projekttag an Schulen
- Kooperationsmaßnahmen Schule und Verein
- Beteiligung vieler Luftsportvereine an Ferienprogrammen der Städte und Gemeinden
- Weitere Verbreitung der bundeseinheitlichen Jugendleitercard für Jugendleiter

Im Einzelnen möchte ich auf folgende Punkte näher eingehen:

Das **Landesjugend-Vergleichsfliegen** in Sinsheim musste dieses Jahr leider mangels ausreichender Teilnehmerzahlen abgesagt werden; und das obwohl wir uns bewusst dafür ausgesprochen hatten, das Landesjugend-Vergleichsfliegen direkt im Anschluss an das Segelflugjugendlager ebenfalls in Sinsheim zu veranstalten, um möglichst viele Teilnehmer der entsprechenden Zielgruppe zu erreichen. Leider waren weder vom Segelflugjugendlager noch sonst irgendwo von Baden-Württemberg jugendliche Flugschüler oder Jungscheininhaber bereit, sich für zwei Tage nach Sinsheim zu begeben, um Spaß zu haben, Freunde zu treffen oder zu gewinnen und sich gegenseitig beim Präzisionsfliegen und Ziellanden zu messen. Hier gilt es zukünftig abzuwägen, ob das bundesweite Konzept Jugendvergleichsfliegen noch zeitgemäß ist, oder ob wir einfach auf die Fluglehrer und Ausbildungsleiter bauen müssen, dass diese die relevanten jugendlichen Luftsportler dazu animieren, daran teilzunehmen. Schade ist es auf alle Fälle, dass einer der mitgliederstärksten Landesverbände keine Abgesandten zum Bundesjugend-Vergleichsfliegen schickt.

In den vergangenen Jahren sehr erfolgreich und mit viel Zukunftspotenzial fand im vergangenen Jahr das dritte **BWLV-Jugend-Streckensegelfluglager** auf der Hahnweide statt. Auch für dieses Jahr war ein solches Trainingscamp unter Beteiligung hochkarätiger Coaches geplant. Die ersten Anmeldungen gab es bereits. Leider musste kurz vor dem Event alles abgeblasen werden, da der Hauptorganisator sich verletzte und nicht zur Verfügung stand. Nächstes Jahr wollen wir wieder mit vollem Einsatz rangehen und diese Veranstaltung erneut anbieten.

Eine sehr erfolgreiche Luftsportjugend-Veranstaltung für alle Luftsportarten waren dieses Jahr die mittlerweile **7. BWLV-Jugend-Airgames**. In dieser Woche haben fast 50 jugendliche Luftsportler eine ganze Woche den Luftraum über dem Übersberg bei Reutlingen zum größten Spielplatz der Lüfte gemacht. Bereits im vergangenen adler 09/16 wurde ausführlich darüber berichtet. Unser Dank gilt hier der ausrichtenden Flugsportvereinigung Übersberg und allen beteiligten Helfern. Besonders danken wir den zahlreichen Sponsoren, allen voran der Hellmut Niethammer Stiftung und dem Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds. Ohne deren Hilfe wären die Airgames nicht möglich. Ob und wie es mit den Airgames zukünftig weitergehen wird, entscheiden wir in naher Zukunft. Der Aufwand, die organisatorischen und rechtlichen Anforderungen, aber auch die Kosten für eine solche Veranstaltung scheinen mittlerweile ins Unermessliche zu steigen. Wir werden aber zeitnah über die Zukunft der Airgames berichten.

Desweiteren hat sich die BWLV-Luftsportjugend wieder unter hohem Engagement von Chris Henninger und Einsatz des BWLV-Segelflugsimulators mit einem Info-Stand an der AERO 2016 in Friedrichshafen präsentiert.

Die Belange der BWLV-Luftsportjugend wurden bei den entsprechenden Fachausschusssitzungen, den regionalen Bezirkstagungen und den Präsidiumssitzungen des BWLV sowie den Tagungen der DAeC-Luftsportjugend durch die Landesjugendleitung vertreten.

Über alle Maßnahmen wurde bereits, beziehungsweise wird noch im adler und auf der Homepage des BWLV unter www.bwlv.de berichtet.

Der Schulleiter SG 38 der BWLV-Luftsportjugend war auch dieses Jahr wieder landesweit im Einsatz. Es wurden viele F-Schlepps mit dem SG durchgeführt – sicher eine erlebnisreiche und luftige Alternative zum Winden- und Gummiseilstart.

Die Luftsportjugend des BWLV hat sich in den Vorjahren zahlenmäßig stabilisiert, es ist derzeit kein Trend erkennbar, wir sind bundesweit nach wie vor eine der stärksten Luftsportjugenden.

An dieser Stelle möchte ich zum wiederholten Mal an alle Vorstände, Fluglehrer, Ausbildungs- und Flugbetriebsleiter appellieren, dass die Jugendlichen möglichst zahlreich zu Veranstaltungen des Verbandes geschickt werden, denn neben Spaß für die Jungpiloten profitieren auch die Vereine von den „Airlebnissen“ auf anderen Plätzen! Und eines ist unverkennbar: Nur zufriedene Luftsportjugendliche sichern auch die Zukunft unseres Luftsports!

Der Fachausschuss Jugend sieht sich als Bindeglied zwischen jugendlichen Luftsportlern aller Luftsportarten und dem Verband. Wir wollen Ansprechpartner für wichtige Fragen der Luftsportjugend sein. Wir bieten Unterstützung bei Einführung einer Jugendordnung im Verein, kommen auch vor Ort bei unterschiedlichsten Problemen mit der Nachwuchswerbung, Suchtprävention, Zuschusswesen, Organisation/Planung von Jugendmaßnahmen, etc. zuhelfe. Kurzum, der Fachausschuss Jugend des BWLV will eine Servicestelle für alle Vereine sein.

Hier besteht seitens der Vereine tatsächlich auch Bedarf. Wir waren das ganze Jahr auf vielen Plätzen unterwegs, haben bei den unterschiedlichsten Problemen unterstützt und sind immer zu einem erfolgreichen Ergebnis gekommen. Wir suchen den Kontakt zu den Vereinen, zu den Jugendlichen, zur Basis!

Für die im Berichtszeitraum geleistete Arbeit darf ich mich bei den Mitgliedern des Fachausschusses Jugend, bei den vielen ehrenamtlichen Helfern in den Vereinen, beim Vorstand der Hellmut Niethammer Stiftung und des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds, sowie bei den Mitgliedern des Präsidiums und der BWLV-Geschäftsstelle für die Unterstützung der Jugendarbeit im BWLV recht herzlich bedanken.

FREIBALLONSPORT

von Frank Kruspel



Als neuer Fachreferent durfte ich persönlich im vergangenen Jahr den nicht unerheblichen Unterschied zwischen Mitarbeit im Fachausschuss und dessen Vorsitz kennenlernen. In den Referaten laufen im Hintergrund und oft nicht sichtbar doch viele Aktivitäten, die abgesehen vom Einarbeitungsaufwand, die Verantwortlichen recht stark fordern. An dieser Stelle möchte ich auch gleich für eine Mitarbeit im Fachausschuss werben: Wir suchen immer nach engagierten Mitstreitern, die bereit sind, sich für unsere Sparte einzusetzen. Arbeit auf ehrenamtlicher Basis ist verstärkt auf die gemeinsame Mithilfe angewiesen!

Für unsere Mitglieder zeichnete sich im Jahr 2016 zuerst einmal eine Phase der Konsolidierung ab: Die große Aufregung rund um die Lizenzumstellung hatte sich gelegt, Änderungen aufgrund von SERA waren nun ein Jahr etabliert, im Herbst in die neue LuftVO eingearbeitet bzw. wurden noch durch einzelne NFL ergänzt.

Zudem gestaltete sich der Saisonbeginn wetterbedingt äußerst schleppend. Am 6. März fand unser jährlicher Ballönertag/Refresher statt. Nach dem Jahresrückblick und einem Vortrag des Fachreferenten zum Thema Unfallstatistik/Unfallverhütung stellte der BWLV-Vizepräsident und Referent Technik, Steffen Baitinger, die Neuerungen in Sachen technischer Instandhaltung vor. Darauf folgte ein interessanter Bericht eines Verkehrspiloten, vor allem in Bezug auf das Thema „Ausnutzung der Lufträume bis an die Untergrenze und Begegnungen mit VFR-Verkehr“, (an dieser Stelle sei auch nochmals auf den entsprechenden adler-Artikel bzw. die Mitteilung der DFS in Bezug auf Abstände verwiesen).

Im Vortrag von BWLV-Präsidialrat Hansjörg Jung, zuständig für Natur und Umwelt sowie Windenergie, wurde klar, dass das Thema Windkraft auch für die Ballöner mittlerweile an vielen Stellen Auswirkungen hat. Die „Sicherheitsaspekte beim Ballonglühen“ erläuterte Christian Schulz. Des Weiteren folgten noch Beiträge zum Thema technische Neuerungen von Herstellerseite und ein Bericht aus der Modellballöner-Szene. Es hat sich gezeigt, dass die „Türöffner-Funktion“ von Veranstaltungen mit Modellballonen enorm ist. Somit sehen wir dort auch zusätzliches Potenzial, um für unsere Sparte zu begeistern und Nachwuchs zu gewinnen.

Kurz nach dem Ballönertag folgte dann eine richtungweisende Veranstaltung für die kommenden Jahre: Mit der als Roadshow durch alle Mitgliedsstaaten angelegten Veranstaltung zur GA-Roadmap hatte die EASA erstmals alle Interessenvertreter und Behörden zu einem gemeinsamen Auftakt

ins Verkehrsministerium eingeladen. Dabei wurden sowohl der Status quo bei der Luftrechtsnovellierung als auch die geplanten Änderungen in den kommenden Jahren beleuchtet (Roadmap). Speziell für die Ballöner wird dabei das erste Projekt „Regulation Balloons“, das bis 2018 in Kraft treten soll, von besonderem Interesse sein (siehe hierzu Artikel im Adler 05/2016 bzw. auf der BWLV-Homepage).

Parallel zum adler findet als weiteres Medium für aktuelle Informationen seit Langem der Newsletter Freiballon reges Interesse, was uns 2016 auch veranlasst hat, das Layout zu überarbeiten und die Verlinkung der Beiträge zu vertiefen. Für Interessenten genügt eine Mail an Freiballon@bwlv.de mit dem Stichwort Newsletter. Wir nehmen hierzu auch jederzeit gerne Anregungen, Themenwünsche für Inhalte oder gewünschte Fortbildungsveranstaltungen entgegen, um das Angebot optimal auf die Wünsche unserer Mitglieder abzustimmen.

Gut entwickelt hat sich der Bereich Ausbildung: Nachdem der BWLV den Vereinen die Teilnahme an einer Gemeinschafts-ATO angeboten hatte, konnte hier das Fortbestehen der Ausbildungseinrichtungen vor allem für kleinere Sportgruppen mit überschaubarem Organisationsaufwand sichergestellt werden, was gut angenommen wurde. Für unsere Mitglieder möchten wir zukünftig auch noch einen Pool für die benötigten Lehrer- und Checkfahrten organisieren.

Sportlich stand Anfang 2016 wieder die Frage nach einer Landesmeisterschaft auf dem Programm. Der Fachausschuss hatte sich bewusst wieder für eine kombinierte Veranstaltung mit dem Horber Neckar-Balloncup als QLW ausgesprochen. Die Veranstaltung hatte bereits im Vorjahr sowohl unter Teilnehmern als auch in der Öffentlichkeit sehr guten Anklang gefunden und wurde von der Ballonsportgruppe Horb am Neckar erneut professionell organisiert.

Die sportlichen Leistungen der Ballonfahrer aus Baden-Württemberg auf nationaler und internationaler Ebene waren vergangenes Jahr beachtlich, so sind mittlerweile auch in der Sparte Ballon wieder mehr Vertreter auf den vorderen Plätzen der Rangliste zu finden.

All dies wäre aber nicht möglich ohne Nachwuchsarbeit an der Basis, in den Vereinen und im Verband. Dass hier sehr gute Arbeit geleistet wird, hat sich unter anderem auch wieder bei den BWLV-Airgames gezeigt, bei denen die kleine Sparte Ballon einen nicht mehr wegzudenkenden Anteil einnimmt. Aber auch auf vielen kleinen Veranstaltungen und bei Pressefahrten waren wir im vergangenen Jahr mit Modell- oder Großballonen präsent, um auf den Ballonsport aufmerksam zu machen. Geplant war auch die Teilnahme an einer großen Veranstaltung namens „Lilienthals Traum erleben“ mit parlamentarischen Vertretern in Berlin, anlässlich des Jubiläums 125 Jahre erster freier Menschenflug durch Otto Lilienthal. Leider musste diese Veranstaltung kurzfristig wegen Terminkonflikten bei den Vertretern aus der Politik abgesagt werden.

Allgemein ist es momentan relativ schwierig, engen Kontakt zu Politik und Behördenvertretern zu halten, um die Anliegen der Allgemeinen Luftfahrt und speziell auch von Randsparten vorzubringen. Leider ist dieser Entwicklung auch das jährliche Behördengespräch mit Vertretern des Baden-Württem-

bergischen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und den Regierungspräsidien zum Opfer gefallen, was wir sehr bedauern. Schade war auch, dass offizielle Vertreter von LBA und RP keine Freigabe für ihren Vortrag auf dem Ballönertag bekommen haben. Wir werden aber weiterhin alles daran setzen, in enger Zusammenarbeit zu bleiben und den Kontakt zu vertiefen.

Aktuell verzeichnen wir wieder vermehrt Anfragen unserer Mitglieder aus den Vereinen, da mit dem Opt-Out-Termin für den Part-NCC und Part-NCO am 25. August 2016 bzw. CAT-Flüge am 21. April 2017 (NfL 1-192-14) das Thema nicht gewerbliche Gästefahrten erneut hochkommt. Anstelle der Übergangsregelung „Leitfaden Fliegen gegen Entgelt“ nach nationalem Recht und alter Regelung auf Kostenteilungsbasis wird dann mit Ausnahme von Einführungsflügen und Flugausbildung die klare Trennung zwischen bezahlten und unbezahlten Flügen/Fahrten treten – zumindest bis eventuell durch die Einführung von CPB (Commercial Passenger Ballooning) anstelle der allgemeinen Regelung CAT (Commercial Air Transport) geschaffen wird. Sofern die Vorlage verabschiedet wird, soll hier unter Vermeidung des Begriffs „Beförderung“ eine Sonderregelung für die „Mitnahme von Passagieren zum Zwecke von Sightseeing oder Erlebnisflügen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen“ entstehen. Einige Vereine haben aber bereits vorgebaut, sich als Luftfahrtunternehmen registriert (was mittlerweile ohne größere Hürden möglich ist) und setzen für bezahlte Gästefahrten auch nur noch Piloten mit entsprechender Com-Ops-Berechtigung ein, um gar nicht erst in diesen Konflikt zu geraten.

Ebenso ist in letzter Zeit eine schärfere Reglementierung von Luftfahrtveranstaltungen seitens der Aufsichtsbehörden zu verzeichnen. Teilweise mit nicht nachvollziehbaren Inhalten, welche die Durchführung stark einschränken oder die Veranstalter vor derart große Hürden stellen, dass ein Fortbestand der Veranstaltungen infrage gestellt ist. Hier werden wir versuchen, als Verband regulierend einzuwirken und in Kooperation sinnvolle Lösungen vorzuschlagen, welche für alle Seiten tragbar sind. Teilweise erfolgt dies aber auch als Reaktion auf Vorfälle bei diversen Veranstaltungen, die sehr wohl einen Sinn ergibt. Dies begrüßen wir ausdrücklich wie auch die verstärkte Präsenz der Behördenvertreter. An unsere Mitglieder appellieren wir hierbei (siehe auch Vorträge bei unseren Refreshern), genau darauf zu achten, dass Fristenregelungen, Auflagen in Genehmigungen, Luftraumbeschränkungen, Mindestabstände, gegebenenfalls Funkkommunikations- und Transponderpflicht, vorgeschriebene Fahrtvorbereitung (inklusive Wetterbriefing, AIS-Selbfbriefing) sowie Sicherheitsregelungen (speziell Zuschauerabsperungen, Startfessel, Passagier- und Crew-Einweisung) eingehalten werden.

In diesem Sinne wünsche ich allen einen goldenen Herbst mit noch vielen schönen und vor allem unfallfreien Fahrten.

Glück ab – gut Land!

MODELLFLUG von Hans Deuschle



Seit diesem Jahr gibt es wieder einen Landesmodellflugreferenten. 50 Jahre Modellflugerfahrung liegen hinter mir, dies quer durch alle Sparten. Doch im adler wurde ich ja bereits vorgestellt, somit möchte ich hierauf nicht weiter eingehen. Seit meiner Benennung sind sechs Monate wie im Flug vergangen – es ist quasi Halbzeit und somit fällt mein Bericht noch etwas kurz aus.

Es gab und gibt noch viel zu tun. Im Fachausschuss sind wir weiterhin noch unterbesetzt, deshalb ist es mein vorrangiges Ziel, das Team so schnell wie möglich weiter zu verstärken. Um schlagkräftig zu werden, müssen im Modellflug die Sparten Motorflug/Kunstflug sowie Segelflug dringend besetzt werden. Zudem benötigen wir noch jemanden für die Öffentlichkeitsarbeit. Wir freuen uns also über jede Mitarbeit!

Das Thema Multikopter (Drohnen) hat uns die ganze Zeit verfolgt. Bei den Modellfliegern war dies in aller Munde. Von allen Seiten kamen die Argumente bezüglich der 100-Meter-Grenze. Auch hierzu wurde im adler ausgiebig berichtet und ich möchte darauf nicht weiter eingehen. Leider ist das Thema noch immer nicht vom Tisch.

In der Zwischenzeit bin ich mit einigen Modellflugvereinen in Kontakt gekommen. Es gibt noch viel aufzuarbeiten. Speziell fehlt es am Nachwuchs in einigen Wettbewerbsklassen und auch an dessen Motivation. Zudem gibt es wenige Vereine, die sich für Wettbewerbe zur Verfügung stellen. Umso mehr freut es mich, dass es dennoch einige sehr aktive Vereine gibt, welche noch Wettbewerbe durchführen.

Ein Beispiel hierfür, das ich besonders hervorheben möchte, ist der MFC Untermünkheim, der in diesem Jahr die Europameisterschaft der Klasse F3A ausgerichtet hat. Diese war etwas ganz Besonderes, der Verein hatte die Veranstaltung über Jahre hinweg geplant. So etwas gab es in Baden-Württemberg noch nie zuvor. Der Fortschritt auf sportlichem Niveau in den vergangenen Jahren war dabei vor Ort zu bestaunen: Die Figuren waren wie an einer Schnur gezogen. Der BWLV unterstützt über die Hellmut Niethammer Stiftung die Veranstaltung. Hier gilt mein besonderer Dank dem Vorstand, der dies ermöglicht hat.

Auch in nächster Zeit möchte der Fachausschuss Modellflug gerne Ansprechpartner für alle Anliegen sein. Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr Fragen habt – im Team klärt sich so manches und meist kann geholfen werden.

Bei den Wettbewerben liegen zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe leider noch nicht alle Ergebnisse vor, darum werden im Folgenden nur die vorliegenden Ergebnisse genannt.

Sollte es in den Vereinen verdiente Mitglieder geben, die für eine Ehrung infrage kommen, bitte ich darum, mich hierzu rechtzeitig einzubinden. Ich werde auf der Basis unserer Richtlinie die einzelnen Anträge prüfen und weiterleiten.

Ich freue mich darauf, möglichst viele Modellflieger bei der Mitgliederversammlung begrüßen zu können!

Fesselflug

Richard Kornmeier (AC Stuttgart) hat auch dieses Jahr wieder seine Spitzenklasse im Fesselflug-Kunstflug mit einem dritten Platz bei den Fesselflug-Weltmeisterschaften in Perth/Australien bestätigt. Dazu wurde er Deutscher Meister wie auch Landesmeister in seiner Klasse.

Deutscher Meister im Fesselflug-Semi-Scale (naturähnliche Nachbauten) wurde in Großenhain/Sachsen Peter Willmer (MSFV Bietigheim-Sachsenheim) vor Franz Herzog (AC Stuttgart) und Günter Schwarz (MSFV Bietigheim-Sachsenheim). In der anspruchsvolleren Scale-Klasse F4B (naturgetreue Fesselflugmodelle) belegte Peter Willmer Rang zwei.

Die offene Baden-Württembergische Landesmeisterschaft im Fesselflug-Kunstflug, verbunden mit dem Dr. Geza Egervary Memorial-Cup Anfang August in Bodman/Bodensee, war mit 26 Teilnehmern aus sechs Ländern wieder einer der größten Wettbewerbe in dieser Klasse in Deutschland, ja in Europa. Gewinner des Cups wurde Richard Kornmeier (AC Stuttgart) vor Peter Germann (Schweiz), Frank Wadle (Kaiserslautern) und drei Kunstflugpiloten aus Italien. In der Landeswertung errang Richard Kornmeier den Titel „Landesmeister“ vor Thomas Böckler (FSV Nagold) und Wolfgang Gromann (SFG Konstanz).

Freiflug

Im Freiflug haben die Piloten des Verbandes erneut ein sehr erfolgreiches Jahr hinter sich. Es gab zahlreiche gute Platzierungen, im Folgenden werden die bereits feststehenden genannt. Bei der **F1D-Weltmeisterschaft (Saalflug)** in Rumänien belegte das deutsche Team den fünften Platz, Uwe Bundesen (Offenburg) und Thomas Merkt (Spaichingen) teilten sich zeitgleich den 19. Platz. Bei der **F1E-Europameisterschaft (Freiflug-Hang)** in Rumänien wurde Nils Finke (AC Stuttgart) bei den Junioren Vizeeuropameister, sein Bruder Nick Finke (AC Stuttgart) belegte den 13. Platz. Das Juniorenteam wurde Vierter. Die **F1ABP-Junioren-Weltmeisterschaft (Freiflug-Ebene)** in Mazedonien schloss Nils Finke in der Klasse F1A als Sechster ab, Nick Finke wurde Zwölfter. Das F1A-Team sicherte sich den Titel Vizeweltmeister der Junioren. Tabea und Anna Wiesiolek (Fliegergruppe Herrenberg) erreichten in der Klasse F1B einen 22. und 30. Platz, zudem wurde das F1B-Team Sechster in der Mannschaftswertung. Bei der **F1ABC-Europameisterschaft (Freiflug-Ebene)** in Serbien belegte Frank Adametz (LSV Rossfeld Metzingen) in der Klasse F1A den 49. Platz, das F1A-Team kam auf den 15. Platz. Bei der **Deutschen Meisterschaft im Saalflug (kleine Klassen)** in Ingolstadt (BY) schnitten die Piloten aus Offenburg überragend ab: In der Klasse F1M-L

wurde Laura Bandstetter Deutsche Juniorenmeisterin, ihr Vereinskamerad Stefan Werner belegte den zweiten Platz bei den Junioren. Uwe Bundesen wurde Deutscher Vizemeister in der Klasse F1M-L sowie Deutscher Meister in der Klasse F1M. In der Klasse Mini-Stick wurde Günther Platz aus Schorndorf Klassensieger. Bei der **Deutschen Jugendmeisterschaft F1-Ebene** in Manching (BY) holte sich in der Klasse F1A-Junioren Fabian Rumpp (Blaubeuren) den Titel. Zusammen mit Nils und Nick Finke wurde er zudem Deutscher Mannschaftsmeister im Juniorenteam. Herzlichen Glückwunsch allen erfolgreichen Piloten!

Elektrosegelflug

Im Elektrosegelflug F5B war die Saison erst am zweiten Septemberwochenende abgeschlossen. Dort fand der dritte Wettbewerb zur Deutschen Meisterschaft in Bad Brückenau statt. Vom 15. bis 19. August fand die Weltmeisterschaft in der Klasse F5B in Lugo/Italien statt. Heiko Greiner (MFSV Bietigheim-Sachsenheim) konnte sich in den Medaillenrängen behaupten und sich den dritten Platz sichern, Christian Ulbrich wurde Fünfter und Wolf Fickenscher wurde Neunter. Das Team um den Mannschaftsführer Wolfgang Schulz konnte sich dadurch die Silbermedaille in der Mannschaftswertung sichern. Wir gratulieren dem deutschen Team, das in dieser Klasse seit 1984 bereits fünfmal Weltmeister und siebenmal Mannschaftsweltmeister wurde, recht herzlich.

Motorkunstflug

Als baden-württembergischer Spitzenpilot der Klasse F3A ist erneut Robin Trumpp in Erscheinung getreten. Er erfolgte einen zweiten Platz beim World Cup in Budkovice (CZ), einen dritten Platz beim World Cup in Bendern (LIE), den ersten Platz beim World Cup in Kaltenkirchen (DE), einen fünften Platz bei der Europameisterschaft im heimischen Untermünkheim sowie einen ersten Platz bei der Deutschen Meisterschaft in Düsseldorf. Hierbei hat Robin Trumpp nun bereits zum fünften Mal hintereinander bei einer DM den Sieg errungen. Herzlichen Glückwunsch zu diesen tollen Leistungen!

FRAUENSPORT von Gaby Haberkern



Gleich zu Beginn dieses Berichts möchte ich die fliegenden Frauen in Baden-Württemberg aufrufen, darüber nachzudenken, wer die nächste Frauenbeauftragte sein kann. Da ich durch meine Arbeit weder zum Fliegen noch zur Ausübung meiner Aufgaben im BWLV zu meiner eigenen Zufriedenheit komme, wäre es sehr schön, wenn sich jemand von euch dazu bereiterklären würde.

Zu den Ereignissen des Jahres 2016:

Im Januar fand auf dem Hornberg das Treffen der Luftsportlerinnen des BWLV statt. Absolutes Highlight war definitiv der Bericht von Tilo Holighaus über den Wettbewerb in Dubai.

Vom 12. bis 21. Mai wurde in Hockenheim die Deutsche Meisterschaft der Frauen ausgetragen. Zum ersten Mal wurde dieser Wettbewerb in Verbindung mit einer Qualifikationsmeisterschaft für die DM 2017 geflogen. Die Hoffnung, dadurch mehr Frauen zum Fliegen der DM zu bringen, wurde nicht erfüllt. Mit acht Pilotinnen (davon eine Französin) in der FAI-15m-Klasse gab es keine gültige DM in dieser Klasse. Die Clubklasse war am besten besetzt, aber auch hier waren mit 16 Teilnehmerinnen nicht mehr als sonst üblich angetreten.

Auch die Standardklasse hatte mit nur zehn Pilotinnen gerade mal die Minimalbesetzung für eine DM erreicht. Auch muss man sich fragen, ob Pilotinnen, die im Verband mit Piloten als eingespieltes Team vorn mitfliegen und sich für die Nationalmannschaft qualifizieren, dann auf einer WM ohne ihren gewohnten Teampartner die gewünschte Leistung erbringen können? Die Beteiligung aus Baden-Württemberg war mit neun Pilotinnen eine der höchsten. Katrin Senne und Conny Schaich konnten sich wie gewohnt über die Wertungstage durchsetzen, vorn platzieren und sind damit weiterhin Mitglieder der Nationalmannschaft. Herzlichen Glückwunsch allen teilnehmenden BW-Pilotinnen!

Im Kunstflug kann ich leider nichts Neues über weibliche Beteiligung berichten. Ballonsportveranstaltungen finden weiterhin bei den weiblichen Pilotinnen vermehrt Anklang.

Der Angelika-Machinek-Förderverein (AMF) stellte auch dieses Jahr seine Flugzeuge zur Förderung des Frauensegelflugs zur Verfügung. Aber auch hier war die Nachfrage sehr gering. Seit diesem Jahr besitzt der AMF einen Janus zur doppelsitzigen Einweisung in Wettbewerbe und doppelsitzigen Überlandflugtraining. Dafür wird aber die Hornet verkauft, da drei Flugzeuge sowohl die Kapazität, um diese Flugzeuge in gutem Zustand zu erhalten, wie auch die Finanzlage des AMF überschreiten. Walter Eisele hat sich in größtem Maße um die Flugzeuge gekümmert und viel Zeit und Arbeit investiert. Vielen Dank dafür. Bitte beachtet die Ausschreibung der AMF-Förderflugzeuge für 2017 auf der Seite www.am-foerdereverein.de.

An dieser Stelle möchte ich wie immer allen aktiven Pilotinnen gratulieren und ihnen für das kommende Jahr viel Spaß, Erfolg und allzeit gute Landungen wünschen. Beim Präsidium und den Mitarbeitern der Geschäftsstelle möchte ich mich für die Zusammenarbeit bedanken und wünsche ihnen sowie allen Luftsportlern im BWLV einen guten Jahresabschluss und eine tolle Saison 2017.

PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT von Volker Rath



Für die einen sagt ein Bild mehr als tausend Worte. Für andere gelten Ziele als unerreichbar, die sich nicht in Worte fassen lassen. Wir im BWLV sehen es in der Öffentlichkeitsarbeit undogmatisch. Wort oder Bild? Das eine tun, das andere nicht lassen! Der Verband ist in der Kommunikation mittlerweile in vielfältiger Form unterwegs. Bedingung: Die einzelnen Bausteine müssen zusammenpassen, ein Gesamtkonzept aus einem Guss bilden.

Mit der optischen wie inhaltlichen Weiterentwicklung des „adler“ wurde zuletzt das geschaffen, was man neudeutsch die „Hardware“ bezeichnet, also die technischen Voraussetzungen. Mittlerweile sind wir dabei, weitere neue Bausteine der „Software“ zu installieren. Die Rubrik Editorial hat sich etabliert, sie soll zeigen, welche Haltung der Verband in aktuellen Fragen rund ums Thema Luftsport vertritt, und eine Meinung anbieten.

Zentrales Projekt im Referat war dabei die Arbeit der neuen Aktionsgruppe „Mitglieder finden und binden“. Auch hier wollten wir weder in operative Hektik verfallen noch ins Blaue hinein agieren, sondern erst mal Grundlagenerhebung betreiben. Dies erfolgte inform einer Umfrage unter allen Mitgliedsvereinen, deren Rücklaufquote und Qualität der Antworten uns beeindruckt hat. Noch einmal vielen Dank für das Engagement!

Mitte des Jahres begann die Umsetzungsphase, die bis heute andauert und die fortgeführt werden soll. Im Prinzip gibt es drei Kategorien: Praxistipps zu Einzelproblemen inform einer Serie im „adler“, zentrale Maßnahmen des Verbands zum Nutzen aller Vereine und konkrete Einzelfallberatung bei Problemen in der Öffentlichkeitsarbeit, wo sie angefragt wurde. Ich denke, die betreffenden Vereine haben innerhalb kürzester Zeit Beratung und Lösungsmöglichkeiten angeboten bekommen.

Die feste Serie im „adler“ zum Thema „Mitglieder finden und binden“ stößt offensichtlich auf große Resonanz; jedenfalls gingen in der Geschäftsstelle dazu viele positiven Reaktionen ein, ebenso weitere praxiserprobte Ideen und Themenvorschläge. Wenn die Serie zum Selbstläufer wird – perfekt! Wer einen Teil verpasst oder verlegt hat, muss sich nicht grämen: Alle Konzepte sind auf der Internetseite des Verbands gesammelt hinterlegt und abrufbar. Denkbar wäre es, sie analog in unserem Handbuch Pressearbeit am Ende in einem Druckwerk zusammenzufassen und den Vereinen zur Verfügung zu stellen.

Aktuelles Projekt der Kategorie zentrale Angebote des BWLV sind zwei Imagefilme zum Thema Luftsport, die der Fernsehredakteur und Fliegerkollege Michael Kost derzeit für und mit uns produziert. Die ersten Aufnahmen sind gemacht, außerdem lieferten uns ambitionierte Filmer aus den Vereinen teils wirklich gutes Material aus ihrem eigenen Fundus zu. Auch dafür herzlichen Dank! Am Ende sollen daraus zwei Filme entstehen: Zum einen eine Art Anleitung, um potenziellen neuen Mitgliedern zu zeigen, worauf sie sich „einlassen“, wenn sie fliegen lernen möchten. Diesen Film können die Vereine ebenso verwenden wie die zweite Variante: Darin soll erklärt werden, was der BWLV so tut und welche Leistungen er für seine Mitglieder bereithält. Zum Start der neuen Saison 2017 soll es soweit sein. Die Faszination Luftsport lässt sich nun mal sehr gut über (bewegte) Bilder transportieren. Weitere Ideen sind in der Pipeline, sodass uns das Thema noch eine Weile beschäftigen wird.

Bei Bedarf und entsprechender Anmeldezahl soll es im Winter wieder ein Tagesseminar Pressearbeit geben. Mit stiller Freude verfolgen wir, was sich im Sektor Pressearbeit an der Basis mittlerweile tut. Die Auswertung von Pressespiegeln stimmt zuversichtlich: Was einige Vereine oder Sparten hier auf die Beine stellen, ist wirklich bemerkenswert. Mehrere Aktionen haben es sogar in den überregionalen Teil großer Tageszeitungen und in deren Magazine geschafft. Es geht also doch! Nur Mut!

FALLSCHIRMSPORT von Hans Grüsy



Wie jedes Jahr im Oktober neigt sich hierzulande die Fallschirmsportsaison ihrem Ende zu und es gilt, ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, die wichtigsten Events zusammenzufassen.

Fangen wir beim Vertical World Record (Head down) in Chicago an, bei dem 164 Springer aus vielen Nationen einen neuen Weltrekord in der Head-down-Formation erzielten.

Die Formation stand über fünf Sekunden und somit war der neue Weltrekord amtlich.

Die deutsche Meisterschaft in verschiedenen Disziplinen war ein toller Erfolg – für den Ausrichter, den FSZ-Saar wie natürlich auch für die teilnehmenden 223 Springer, die bei 262 Absetzflügen 4345 Sprünge absolvierten.

Bei der sogenannten Sequential-Formation, das heißt, einer Formation, die im Freifall total umgruppiert wird, gelang mit zwei Mal 202 Springern Ende September in Kalifornien ein neuer Weltrekord.

Die Mannschaften aus der Sportfördergruppe erreichten bei den 6. Military World Games in Südkorea einen honorablen sechsten bzw. neunten Platz in der Mannschaftswertung. Mit einer Gold- und zwei Bronzemedailles in der Einzelwertung gelang dennoch ein erfreulicher Abschluss bei diesem Wettbewerb.

Bei den World Air Games in Dubai gingen die deutschen Mannschaften, was die Medaillen anging, leider leer aus.

Beim Deutschland-Cup Ziel in Lahr erreichten die deutschen Teilnehmer einen beachtlichen dritten und vierten Platz in der Gesamtwertung (es soll nochmal jemand behaupten, das Zielspringen sei tot!)

Es sind natürlich noch viele andere Rekorde in den verschiedensten Disziplinen des Fallschirmsports geflogen worden, die vorgenannten Events stellen nur eine Auswahl dar.

Auch jede Menge Boogies fanden im Saisonverlauf statt. Einer der herausragenden war sicher der 25 Jahre Cypres Boogie im östwestfälischen Bad Lippspringe, bei dem sich die Weltelite der Springer zum gemeinsamen Geburtstagsfest traf.

Einen Weltrekord der besonderen Art schaffte jüngst ein amerikanischer Springer bei Los Angeles, der aus 7600 Meter Höhe ohne(!) Fallschirm absprang, um in einem 30 mal 30 Meter aufgespannten Netz sicher zu landen. Sein 40-Jahr-„Dienstjubiläum“ und gleichzeitig seinen 60. Geburtstag feierte der wohl dienstälteste Freifallkameramann Norman Kent in diesem Jahr. Betrachtet man heute, im Zeitalter der winzigen GoPro-Kameras, die mittlerweile fast jeder Springer dabei hat, dass Norman Kent den Anfang der Freifallfilmerei mit einer auf der Schulter befestigten ArriFlex-16-mm-Kamera machte, dann kann man sich vorstellen, was sich in den vergangenen Jahren auf diesem Sektor getan hat.

Natürlich gibt es in unserem Sport – wie im normalen Leben auch – nicht nur Licht-, sondern auch Schattenseiten. So war mal wieder einer der Hauptunfallschwerpunkte im Berichtszeitraum zweifellos das Fliegen an der Kappe bzw. mit zu kleinen Kappen für den jeweiligen Leistungsstand bzw. missglückte Landemanöver. Wir wissen also, worauf wir 2017 unser Hauptaugenmerk legen sollten.

In diesem Sinne weiterhin ein unfallfreies Springen für den Rest der Saison und Glück ab für das Jahr 2017!

NATUR/UMWELT UND WINDENERGIE von Hansjörg Jung



Nach wie vor ist meine Tätigkeit ausschließlich von den Windkraftplanungen geprägt, wo zahlreiche Vorranggebietsplanungen und Baugenehmigungen die Belange des Luftsports und des Modellflugs tangieren. An 46 Flugplätzen im Land wurden in unterschiedlichen Planungsstadien die Absichten der Planungsträger analysiert und in Zusammenarbeit mit den Vereinen Stellungnahmen erarbeitet und an die

Planungsträger und die Genehmigungsbehörden herangetragen. Waren es bis 2015 Vorranggebietsplanungen, so kommen nunmehr zunehmend Baugenehmigungen nach Bundesemissionsschutzgesetz, Vorbescheide und Verstöße gegen baurechtliche Auflagen zur Bearbeitung.

Baden-Württemberg hat die höchsten Nabenhöhen

Baden-Württemberg war 2015 noch das Schlusslicht unter den Flächenländern beim Zubau von Windkraftanlagen; so lag es im ersten Halbjahr 2016 mit 67 Anlagen auf Platz fünf. Bayern liegt mit 65 Ablagen knapp dahinter, wobei es sich um „Altgenehmigungen“ handelt, denn seitdem im Nachbarland die 10-H-Abstandsregel (ca. 2000 Meter) gilt, wurde im ersten Halbjahr 2016 keine einzige Anlage mehr genehmigt. Die niedrigste durchschnittliche Nabenhöhe ist in Sachsen und Schleswig-Holstein mit 98 Metern zu verzeichnen, die höchste Nabenhöhe in Baden-Württemberg mit 141 Metern. Zum 30. Juni 2016 waren in Baden-Württemberg 515 Windkraftanlagen (WKA) am Netz.

Abstandsregelung zu Flugplätzen

Die von den Windkraftanlagen verursachte Turbulenz im Nachlauf der Windkraftanlagen beeinflusst insbesondere die Platzrunde, die Flugzeugschleppstrecke und den Segelflug-Übungsraum. Abhängig von der Windstärke bilden sich daher leeseitig Turbulenzen aus. Dies hat ein Gutachten der TH Aachen ergeben, an dessen Beauftragung der BWLV maßgeblich beteiligt war.

Nachdem das Führungspersonal des Bundesverbands Windenergie (BWE) jegliche beachtenswerte Nachlaufturbulenz in Abrede gestellt hatte, arbeiteten die Luftfahrtverbände intensiv an deren wissenschaftlichem Nachweis. Zur Beantwortung der immer wieder diskutierten Frage über die Ausbreitungslänge und -stärke dieser Wirbelschleppen liegt seit 15. Dezember 2015 das Gutachten der FH Aachen vor. Bereits vor Jahren hatte die Luftfahrtbehörde Karlsruhe den BWLV aufgefordert, eine grundsätzliche Überarbeitung der luftrechtlichen Abstandsregelung herbeizuführen, da sich

eine Verdichtung der Anlagen und Steigerung der Bauhöhe abzeichnete.

Der BWLV hält eine Neuregelung für zwingend, schon deshalb, da die bisher geltenden Abstandsregelungen, veröffentlicht in NfL I 92/13, starre Mindestabstände vorsehen, welche ungeeignet sind, die Flugsicherheit zu gewährleisten. Eine starre Abstandsregelung berücksichtigt die unterschiedlichen Bauhöhen von Bauwerken nicht. Ebenso bleibt die Tatsache unberücksichtigt, dass es sich nicht um statische, sondern um dynamische Hindernisse handelt, die eine andere Gefährdungsbewertung erfordern. Hinzu kommt, dass dynamische Hindernisse beim Über- oder Vorbeiflug das Belastungsniveau des Piloten wesentlich erhöhen: Es wird Aufmerksamkeit gebunden, die für das Führen des Luftfahrzeugs fehlt.

Interessant ist, dass die ICAO ebenfalls an den Ergebnissen des Gutachtens der FH Aachen interessiert ist, zumal weltweit erkannt wurde, dass die Hindernisregelungen bei Windkraftanlagen der Überarbeitung bedürfen. Insofern ist es umso erstaunlicher, dass sowohl das Verkehrs- als auch das Umweltministerium in Baden-Württemberg das Gutachten der FH Aachen aufgrund einer kritischen Stellungnahme der DLR Braunschweig in Zweifel ziehen. Dies gibt zu denken, da die DLR Braunschweig im Verfahren um den Flugplatz Straubenhardt ein fehlerbehaftetes Gutachten vorgelegt hatte.

Die drei anwesenden Vertreter der DLR mussten bei einer Anhörung am 10. Januar dieses Jahres ihre Fehler einräumen, nachdem der Vertreter des BWLV das Gutachten bemängelt hatte. Die DLR sah sich erst nach Wochen in der Lage, eine korrigierte Version vorzulegen.

Immerhin ist es dem BWLV gemeinsam mit den Luftfahrtverbänden gelungen, dass das Gutachten der FH Aachen auf Bundesebene intensive Beachtung findet. Das Bundesverkehrsministerium hat sich bereit erklärt, nach der Sommerpause die Fachgremien zu einer gesonderten Beratung des Bund-Länder-Ausschusses Luftfahrt (BLFA Luftfahrt) einzuladen.

Interessant ist, dass der Regionalverband Nordschwarzwald den Standort Straubenhardt wegen mangelnder Windhöflichkeit frühzeitig verworfen und nicht weiterverfolgt hat, während der Vorhabensträger auf kommunaler Planungsebene die Offenlegung der Windmesswerte für diesen Standort verweigert und auf das Prinzip der „Geschäftsgeheimnisse“ verweist.

Gleiches gilt für den WKA-Standort „Kirnberg“ am Flugplatz Stahringen, wo der Regionalplanungsverband den Standort aus verschiedenen Gründen als Suchraum ausgeschieden hat, derzeit aber die Planungen auf lokaler Ebene weiterlaufen. Die Planungsgrundsätze der Region einerseits und der Kommunen andererseits laufen oft diametral auseinander.

Umzingelungseffekte

Der neue Windkrafterlass des Landes Nordrhein-Westfalen vom 4. November 2015 führt aus, dass zusätzlich zu Hindernisbetrachtung ein Sperrriegeleffekt bei der Windkraftplanung vermieden werden muss. Es heißt dort: „Eine Hindernisverdichtung kann sich zum Beispiel durch einen Wandeffekt mehrerer konzentrierter Windenergieanlagen zum Beispiel im Bereich des Platzrundenverlaufs beim Verkehr nach Sichtflugregeln nachteilig auf die Sicherheit des Luftverkehrs auswirken.“

Derartige Hinweise sucht man im Windkrafterlass des Landes Baden-Württemberg vergeblich!

Was bedeutet dies konkret?

Der Einflug in eine Platzrunde erfolgt üblicherweise im Gegenanflug, ideal ist, wenn der links sitzende Pilot den Platzrundenbetrieb uneingeschränkt beobachten kann, also von rechts kommend im Winkel von ca. 45 Grad einfliegt. Die Einflughöhe soll dabei schon der Platzrundenhöhe entsprechen, denn wenn Hindernisse (zum Beispiel Windräder) überflogen werden müssen und man aus der Höhe absteigt, kann es wegen Sichtbeeinträchtigung zu Unfällen kommen. Dies gilt besonders dann, wenn sich in der Platzrunde zum Beispiel ein Schulterdecker befindet und das einfliegende Flugzeug ein Tiefdecker ist.

Langwierige Genehmigungsverfahren

Ein Beispiel für langwierige Genehmigungsverfahren ist der Windpark Straubenhardt am Flugplatz Schwann-Conweiler. Dieser Standort wird seit 2011 untersucht und von verschiedenen Projektierern entwickelt. Der öffentliche Erörterungstermin für die elf Windräder brachte zahlreiche Verfahrensfehler zutage. Diese lagen teilweise zwar Jahre zurück (Unregelmäßigkeiten bei der Dokumentation der Windmessung, Befangenheiten bei der Auswahl der Gutachter u.Ä.), führten aber zu intensiven Diskussionen zwischen der Genehmigungsbehörde, dem Regierungspräsidium, dem Vorhabensträger, den Rechtsanwälten der klagenden Nachbarkommunen und der Bürger-

initiative. Die öffentliche Anhörung dauerte daher 40 Stunden, wobei sich jeder Bürger mit uneingeschränkter Redezeit äußern konnte. Das Wortprotokoll umfasst 685 Seiten, wobei 27 Seiten den Flugplatz betreffen. Eine Anhörung zur zweiten Auslegung war für Juli 2016 anberaumt, wurde jedoch kurzfristig abgesagt.

Beim Verkehrslandeplatz Walldürn haben sich der Flugsportverein und der Flugplatzbetreiber entschieden, ein Anwaltsbüro mit der Wahrung ihrer Interessen zu beauftragen. Dies wurde in einer gemeinsamen Pressekonferenz des Flugplatzbetreibers und der Bürgerinitiative am 20. Juli 2016 bekannt gemacht.

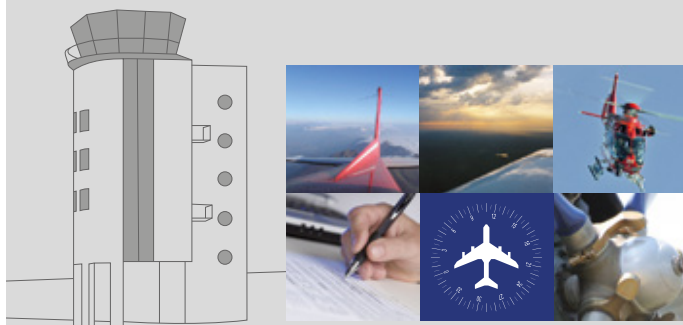
In diesem Zusammenhang betont der BWLV, dass der Verband keine Rechtsberatung in Windkraftplanungsverfahren für die Vereine durchführen wird. Sehr gerne aber hilft der BWLV weiter, wenn es um die Vermittlung geeigneter Ansprechpartner geht. Die Einschaltung einer Rechtsanwaltskanzlei ist die Voraussetzung für eine qualifizierte Durchsetzung der luftsportlichen Interessen.

Der Windenergieerlass des Landes Baden-Württemberg wirbt dafür, auch bei kleinen Windparks (ca. drei WKA) auf freiwilliger Basis eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, um Akzeptanz in der Bevölkerung zu schaffen. Die Praxis zeigt jedoch, dass dieser Empfehlung nicht gefolgt wird, sondern dass, um das Verfahren zu beschleunigen, das nicht öffentliche Verfahren gewählt wird. Erfahrungsgemäß wächst jedoch beim nicht öffentlichen Verfahren der Widerstand in der Bevölkerung, der sich in Bürgerinitiativen in Baden-Württemberg organisiert und das Verfahren in die Länge zieht.

– Anzeige –

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand



NEU: Büro am Flughafen Augsburg,
Flugverkehrskontrollturm EDMA, Flughafenstr. 6, 86169 Augsburg
Kanzlei Murnau am Staffelsee, Straßacker 21, D-82418 Murnau
Zentrale Postanschrift: Kanzlei Frank Dörner, Postfach 1123, D-82414 Murnau
T. +49 (8841) 62876-60, F. +49 (8841) 62876-61, doerner@air-law.de, air-law.de

Die EEG-Novellierung lässt Fragen offen

Das EEG 2017 bedeutet das Aus für viele erneuerbare Anlagen und einige der bisherigen Marktteilnehmer. Manche sprechen sogar vom EE-Verhinderungsgesetz, weil es den Ausbau von erneuerbaren Energien in manchen Regionen erschwert, wenn nicht gar verhindert. Die Folgen treffen alle Energieerzeuger, die mit Wind, Sonne, Wasser und Biomasse Strom produzieren. Neben kleineren Energieunternehmen wie Stadtwerken, sind auch Bürger-Energiegesellschaften betroffen. Wie sollen diese das Geld zur Untersuchung eines Standorts aufbringen, wenn in den Sternen steht, ob das Projekt überhaupt realisiert wird? Es ist ein Gesetz, von dem große Energieunternehmen profitieren werden. Um die sogenannte Akteursvielfalt zu erhalten, sollen daher kleine Bürgerenergiegenossenschaften beim Antragsverfahren Teile der nach dem Bundesimmissionsgesetz geforderten Gutachten „erlassen“ werden. Eine Anfrage beim Bundeswirtschaftsministerium, ob sich dies auf das gesamte Genehmigungsverfahren bezieht oder nur auf Teile ist bis heute unbeantwortet geblieben. Und letztlich wird von vielen infrage gestellt, ob ein solches Ausschreibungssystem überhaupt zu der gewünschten Kostenentlastung führen wird.

Der BWLV als starker Partner

Der BWLV bleibt in Sachen Windkraftplanung weiter aufmerksam und setzt sich nachhaltig für die Interessen der Luftsportler in diesem Prozess ein. Betroffene Vereine können sich jederzeit an den Verband wenden, wenn sie Beratung bei der Wahrung ihrer Interessen brauchen (jung@bwlv.de).

EHRENAMT UND NEUES BILDUNGSZEITGESETZ

**BEZAHLTE FREISTELLUNG FÜR
BWLV-LEHRGÄNGE MÖGLICH**

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband erhielt mit Bescheid des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 9. August 2016 die Anerkennung als Träger von Qualifizierungsmaßnahmen im ehrenamtlichen Bereich im Sinne des Bildungszeitgesetzes Baden-Württemberg (BzG BW). Dieses ist im Juli des vergangenen Jahres in Kraft getreten.

Damit kann der BWLV seinen Mitgliedern, die an BWLV-Lehrgängen teilnehmen, ein besonderes Angebot machen: Im Rahmen des BzG haben Beschäftigte in Baden-Württemberg einen Anspruch darauf, sich zur Weiterbildung von ihrem Arbeitgeber **an bis zu fünf Tagen pro Jahr freustellen zu lassen. Die Freistellung erfolgt unter Fortzahlung des Arbeitsentgeltes.**

Wer in Baden-Württemberg arbeitet, darf sich zudem seit **1. Januar 2016** die Zeiten zur Weiterbildung für seine **ehrenamtlichen Tätigkeiten** von der Firma bezahlen lassen.

Grundsätzlich kann die bezahlte Bildungszeit freigestellt genutzt werden für:

- die berufliche Weiterbildung,
- die politische Weiterbildung oder
- seit 1. Januar 2016 auch für die Qualifizierung zur Wahrnehmung bestimmter **ehrenamtlicher Tätigkeiten**.

Somit fallen etliche Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die der BWLV anbietet, unter diese Regelung. Hierfür können die Teilnehmer also eine bezahlte Freistellung beantragen.

Der Anspruch auf Bildungszeit besteht für Arbeitnehmer mit Beschäftigungsschwerpunkt in Baden-Württemberg, für Auszubildende sowie für Studierende der Dualen Hochschule Baden-Württemberg, deren Beschäftigungs- bzw. Ausbildungsverhältnis seit mindestens zwölf Monaten besteht. Für Beamte im Sinne von § 1 des Landesbeamtengesetzes sowie Richterinnen und Richter des Landes gilt das BzG BW entsprechend. Der Freistellungsanspruch beträgt fünf Arbeitstage innerhalb eines Kalenderjahres. Wird regelmäßig an weniger als fünf Tagen gearbeitet, verringert sich der Anspruch entsprechend.

Für Auszubildende und für Studierende der Dualen Hochschule Baden-Württemberg beträgt der Anspruch fünf Arbeitstage für die gesamte Ausbildungs- bzw. Studienzzeit.

Anträge auf Bildungszeit müssen Arbeitnehmer **spätestens acht Wochen vor Beginn der Maßnahme** bzw. der geplanten Bildungszeit, beim Arbeitgeber schriftlich mit Informationen zur Bildungsmaßnahme (Termin, Inhalt) und zum Anbieter (insbesondere mit Informationen dazu, ob eine Anerkennung nach dem BzG BW vorliegt) einreichen. **Das empfohlene Antragsformular sowie Merkblätter für Beschäftigte und Arbeitnehmer finden Sie unter www.bildungszeit-bw.de.**

Der Arbeitgeber entscheidet dann unverzüglich, spätestens bis vier Wochen vor Beginn der Maßnahme bzw. der geplanten Bildungszeit. Entscheidet der Arbeitgeber nicht fristgerecht vier Wochen vorher über den Antrag auf Bildungszeit, gilt er als bewilligt. Diese Fristen sollen beiderseits Planungssicherheit sicherstellen.

Arbeitgeber können den Antrag auf Bildungszeit in bestimmten Fällen auch ablehnen: beispielsweise

- aus dringenden betrieblichen Belangen, wenn bereits Urlaub und/oder Krankheit anderer Kollegen zu nicht unwesentlichen Beeinträchtigungen im Betriebsablauf führen, oder
- wenn zehn Prozent der allen Beschäftigten im Betrieb für das laufende Jahr zustehenden Bildungszeit bereits genommen oder bewilligt wurde, oder
- wenn es sich um einen Kleinstbetrieb handelt (weniger als zehn Beschäftigte am 1. Januar eines Jahres).

Während eine Bildungszeitmaßnahme in Anspruch genommen wird, zahlt der Arbeitgeber das Arbeitsentgelt fort. Die Kosten der Bildungsmaßnahme (Kursgebühr) und gegebenenfalls die Anreise und Unterkunft tragen die Beschäftigten selbst.

Der BWLV wird in seinem Lehrgangsangebot diejenigen Angebote entsprechend kennzeichnen, für die Bildungszeit prinzipiell beantragt werden kann. Die Veröffentlichung

erfolgt in der Verbandszeitschrift „der adler“ und auf der Homepage des BWLV (www.bwlv.de). Bereits in dieser adler-Ausgabe sind die Lehrgänge, bei denen eine bezahlte Freistellung laut Bildungszeitgesetz möglich ist, in unserem Terminservice auf Seite 44 mit einem roten „B“ markiert.

Nach Abschluss der Lehrgänge erhält jeder Teilnehmer vom BWLV eine Teilnahmebestätigung. Diese enthält alle Informationen, die als Nachweis gegenüber dem Arbeitgeber erforderlich sind.

Die Förderung bürgerschaftlichen Engagements und des Ehrenamts ist seit den 1990er-Jahren ein Schwerpunkt der baden-württembergischen Landespolitik. Die vielen ehrenamtlich organisierten Vereine schaffen eine breite Palette kultureller Angebote für Menschen aller Altersgruppen. Sportvereine bieten für Millionen von Menschen eine sinnvolle und gesunde Freizeitbeschäftigung. Das Engagement dieser Gruppen vermittelt Teamgeist, Solidarität und soziale Kompetenzen – Haltungen und Einstellungen, die für unser Zusammenleben unverzichtbar sind. Die mehr als 10.000 in den BWLV-Mitgliedsvereinen organisierten Luftsportler haben einen wesentlichen Anteil daran. Darum ist es umso wichtiger, dass der BWLV nun dazu beitragen kann, dass das ehrenamtliche Engagement seiner Mitglieder angemessen honoriert wird.

Eine Checkliste mit den wichtigsten Punkten zur Antragstellung finden Sie unter dem Suchbegriff „Bildungszeit“ auf der Homepage des BWLV. Detaillierte Informationen zum Verfahren an sich erhalten Sie auf der Internetseite des RP Karlsruhe unter www.bildungszeit-bw.de. Falls Sie darüber hinaus Fragen haben, stehen Ihnen die zuständigen Mitarbeiter des RP Karlsruhe für Auskünfte zur Verfügung. Tel.-Nr.: 0721 9262055 (Sprechzeiten montags bis donnerstags von 10 bis 11 Uhr), E-Mail: bildungszeit@rpk.bwl.de Beim BWLV erteilt Ihnen Peter Lang gerne weitere Auskünfte. (Tel.-Nr.: 0711 22762-21, E-Mail: lang@bwlv.de).

Text: red

WO SITZT DIE VERANTWORTUNG?

In heutiger Zeit den Überblick zu luftrechtlichen Themen zu behalten, ist alles andere als einfach. Viele der uns bekannten und mal in der eigenen Pilotenausbildung gelernten Gesetzestexte sind zwischenzeitlich außer Kraft bzw. durch europäische Regelungen ersetzt worden. Das Internet sorgt nicht immer für aktuelle und zweifelsfreie Klarheit. Füttert man zum Beispiel Suchmaschinen mit dem Begriff „Verantwortlicher Luftfahrzeugführer“, so wird an vielen Stellen noch auf die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) verwiesen. Mit Einführung der Regelungen SERA wurde auch dieser Themenkomplex auf ein neues Fundament gestellt. Darum erfolgt an dieser Stelle eine Klarstellung des renommierten Luftrechtlers Frank Dörner.

Die luftrechtliche Regelung in § 2 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), die beschrieb, wer an Bord eines Luftfahrzeuges der verantwortliche Luftfahrzeugführer sei, ist mit der Neufassung der LuftVO vom 15.11.2015 ersatzlos weggefallen.

§ 2 LuftVO (alt) lautete: Verantwortlicher Luftfahrzeugführer:

(1) Die Vorschriften dieser Verordnung über die Rechte und Pflichten des Luftfahrzeugführers gelten für den verantwortlichen Luftfahrzeugführer unabhängig davon, ob er das Luftfahrzeug selbst bedient oder nicht.

(2) Luftfahrzeuge sind während des Flugs und am Boden von dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer zu führen. Er hat dabei den Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers einzunehmen, ausgenommen bei Ausbildungs-, Einweisungs- und Prüfungsflügen oder im Falle des Absatzes 3, wenn der Halter etwas anderes bestimmt hat.

(3) Sind mehrere zur Führung des Luftfahrzeugs berechtigte Luftfahrer an Bord, ist verantwortlicher Luftfahrzeugführer, wer als solcher bestimmt ist. [...]

(4) Ist eine Bestimmung entgegen der Vorschrift des Absatzes 3 nicht getroffen, so ist derjenige verantwortlich, der das Luftfahrzeug von dem Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers aus führt.

Ist in dem Flughandbuch oder in der Betriebsanweisung des Luftfahrzeugs der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers nicht besonders bezeichnet, gilt 1. bei Flugzeugen, Motorseglern und Segelflugzeugen mit nebeneinander angeordneten Sitzen der linke Sitz, [...] als der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers [...]

Die „neue“ Regelung ist nun in der SERA-Durchführungsverordnung zu suchen. Darauf verweist nicht zuletzt auch die Begründung zur neuen LuftVO in der Bundesrats-Drucksache 337/15:

„Die Definition des verantwortlichen Luftfahrzeugführers findet sich nunmehr in Art. 2 (Begriffsbestimmungen) Nr. 100 der DVO (EU) Nr. 923/2012. Danach ist verantwortlicher Pilot, der vom Betreiber, oder in der allgemeinen Luftfahrt, vom Eigentümer für verantwortlich erklärte und mit der sicheren Durchführung eines Fluges beauftragte Pilot“.

Entscheidend ist allein die Bestimmung durch den Betreiber oder Eigentümer. Weitergehende (nationale) Regelungen zur Bestimmung des verantwortlichen Luftfahrzeugführers lässt die neue Definition nicht zu.

Für die Schulung ist diese Formulierung auch bereits in den Begriffsbestimmungen der Durchführungsverordnung zur Ausbildung VO (EU) Nr. 1178/2011 zu finden:

FCL.010 Begriffsbestimmungen

„Verantwortlicher Pilot“ (Pilot-in-Command, PIC) bezeichnet den Piloten, dem das Kommando übertragen wurde und der mit der sicheren Durchführung des Fluges beauftragt ist.

„Verantwortlicher Pilot unter Aufsicht“ (PICUS) bezeichnet einen Copiloten, der unter Aufsicht des verantwortlichen Piloten die Aufgaben und Funktionen eines verantwortlichen Piloten ausführt.

„Verantwortlicher Pilot in Ausbildung“ (Student Pilot-in-Command, SPIC) bezeichnet einen Flugschüler, der bei einem Flug mit einem Lehrberechtigten als verantwortlicher Pilot handelt, wobei der Lehrberechtigte den Flugschüler nur beobachtet und keinen Einfluss auf den

Flug des Luftfahrzeugs nimmt oder diesen kontrolliert.“

Das heißt, es gibt zur Sitzanordnung/-belegung auch keinerlei gesetzliche Auslegungshilfe mehr, mit der „im Zweifel“ der linke oder vordere Sitz als Sitz des verantwortlichen Piloten bestimmt würde.

Die Bestimmung der Position muss durch den Betreiber des mehrsitzigen Luftfahrzeuges festgelegt werden. Diese Bestimmung hat zum Beispiel im Verein der Vorstand zu treffen. Er kann diese Aufgabe selbstverständlich zum Beispiel auf den diensthabenden Flugleiter oder auch einen Fluglehrer oder ähnliches delegieren. Er muss dabei jedoch die Person, an der er (oder sie) dies delegiert, sorgfältig aussuchen und überwachen.

Der-/diejenige, die es zu entscheiden hat, muss dabei verlässlich wissen, was das jeweilige Flug- und Betriebshandbuch zulässt. Die verschiedenen Hersteller haben die unterschiedlichsten Regelungen getroffen – oder eben gar keine!

Ein schwäbischer Segelflugzeughersteller verweist in der Beschreibung zu den Turbos bei Doppelsitzern darauf, dass durch ein optionales weiteres (Motor-) Bedienteil für den hinteren Sitz das Triebwerk auch von dort bedient werden kann. Der hintere Sitz könne so auch zum Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers bestimmt werden.

Das ist grundsätzlich richtig und zeigt bereits das Erfordernis auf, dass vom atypischen hinteren oder gegebenenfalls rechten Sitz aus auch alles erreicht werden können muss.

So ist zum Duo Discus zum Beispiel nachzulesen: „Beide Piloten sitzen hintereinander in einem bequemen Cockpit“. Aha: Also scheinen beide Sitze durch Piloten belegbar zu sein. Aber zum Fahrwerk bezüglich des hinteren Sitzes ist weiter zu lesen:

„Schwarzer Griff an der rechten GFK-Seitenwandverkleidung. Der Griff dient zur Unterstützung bei der Fahrwerksbedienung und zur Stellungsanzeige. Keine Verriegelung möglich!“

Mit einer solchen Einschränkung erscheint es zumindest sehr fraglich, ob auf dem Vordersitz auch lediglich ein Passagier sitzen kann! Auch die Sicht ist von hinten eingeschränkt und im Falle eines Unfalls ist es der Staatsanwaltschaft nur schwerlich zu erklären, warum der Sitz mit der optimalen Sitzposition und der kompletten Bedienbarkeit von einem Passagier besetzt wurde. Und der Vereinsvorstand wird sich der Frage ausgesetzt sehen, warum er dies „bestimmt“, „geduldet“ oder womöglich „nicht gewusst“ hat.

Keine Frage: Das muss klar und im Sinne der Flugsicherheit für Gastflüge, aber idealerweise auch für alle anderen doppel-sitzigen Flüge (Wettbewerb, gemeinsames Sporterlebnis) geregelt werden. Und dies am besten klar dokumentiert, zum Beispiel durch Vereinsregeln oder entsprechende Hinweise als Anlage zum Bordbuch.

Bei einigen Flugzeugtypen ist die Bestimmung obsolet bzw. kann nur in eine Richtung gehen. So ist zum Beispiel für die Stemme S10-V im Handbuch unter 2.10 „Flugbesatzung“ nachzulesen: „Die Flugbesatzung des Motorseglers Stemme S 10-V besteht aus zwei Personen, die Mindestbesatzung aus einer Person. Der linke Sitz ist für den verantwortlichen Luftfahrzeugführer festgelegt.“

Zur Katana DV 20 ist keine derart eindeutige Regelung getroffen. Nur für den Fall, dass einsitzig geflogen wird. Das Handbuch regelt zur Flugbesatzung: „Einsitzig kann das Flugzeug nur vom linken Sitz aus betrieben werden.“ Es führt weiter zu den Flugüberwachungsinstrumenten aus: „Die Flugüberwachungsinstrumente sind im Armaturenbrett auf der Pilotenseite angeordnet. Die Motorüberwachungsinstrumente befinden sich im Armaturenbrett auf der Copilotenseite“. Schwerlich wird man hier begründen können, warum bei einem doppelsitzigen Betrieb der rechte Sitz vom verantwortlichen Piloten (außer bei der Schulung) eingenommen wurde.

Bei der DR 400 wird im Flug- und Betriebshandbuch keinerlei Aussage dazu getroffen. Da in der Standardkonfiguration grundsätzlich auch alles doppelt vorhanden oder erreichbar ist, kann man sich auf den Standpunkt stellen, dass der Sitz des verantwortlichen Piloten nach rechts oder links bestimmt wird.

Aber es muss eindeutig vom Halter bestimmt sein. Sobald zum Beispiel eine F-Schleppkupplung vorhanden ist und der Ausklinkhebel oder die Kappvorrichtung an der linken Bordwand ist, ist beim Schlepp eine Bestimmung des Sitzes des

verantwortlichen Piloten nach „rechts“, außer bei der Ausbildung, unzulässig!

Eine Regelung, die den Sitz des verantwortlichen Piloten daran festmachen will, wer aktuell die „höherwertige“ Lizenz oder überhaupt eine gültige Lizenz in Händen hält, würde der Anforderung an eine luftrechtlich klare Bestimmung des Halters wohl nicht genügen!

Jeder Halter sollte für seine Doppelsitzer eindeutige und auf den jeweiligen Typ zugeschnittene Regelungen verfassen und deren Einhaltung überwachen. Generelle Anweisungen wie „Einweisungen und Umschulungen erfolgen durch Fluglehrer oder Einweisungsberechtigten. Nur diese sind berechtigt, die Position des verantwortlichen Luftfahrzeugführers auf Flugzeugen vom rechten oder hinteren Luftfahrzeugführersitz auszuüben“ sind zunächst schon mal hilfreich, müssen aber – entsprechend der jeweiligen Hinweise im Flug- und Betriebshandbuch – verfeinert werden.

Text: Frank Dörner, Rechtsanwalt,
Luftfahrtsachverständiger

LUFTSPORTLERINNEN

HEXENTREFFEN 2017 IN KAUB

NEUE HOMEPAGE MIT BESSERER ÜBERSICHT

Die Internetseite für das nächste bundesweite Treffen der Luftsportlerinnen, das vom 27. bis 29. Januar 2017 in Kaub/Rheinland-Pfalz stattfindet, wurde erneuert. Unter www.hexentreffen.com finden alle interessierten Luftsportlerinnen nun Infos rund um Anmeldung, Programm und Ablauf des Treffens. Auch zur Historie gibt es Einiges nachzulesen, zudem stimmen Fotos von früheren Treffen die Teilnehmerinnen ein.

Für die Veranstaltung ist ein abwechslungsreiches Programm vorgesehen: Neben Vorträgen werden zum Beispiel auch eine Weinprobe, eine Schifffahrt auf dem Rhein oder der Besuch einer Burg und eines Museums angeboten. Da die Übernachtung in einer Jugendherberge stattfindet, kann diese zu sehr moderaten Preisen angeboten werden.

Die Organisatorinnen freuen sich über viele Anmeldungen. Anmeldeschluss für die Veranstaltung ist am 31. Dezember 2016, der Anmeldeschluss für Übernachtungen allerdings schon am 28. November 2016. Also, schnell anmelden – auf geht's zum Hexentreffen!

Text: Simone Bürkle



Die Teilnehmer beim Landesjugendvergleichsfliegen in Leibertingen bekamen nicht nur Wettbewerbserfahrung, sondern sie hatten gemeinsam auch viel Spaß

46. LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSLIEGEN

TIMO MAYR UND MARIUS JÄGER HOLEN SICH DEN SIEG

In diesem Jahr fand bereits zum 46. Mal das Leibertinger Jugendvergleichsfliegen statt. Am Freitag, 5. August, reisten hierzu 16 Piloten an. Da die Teilnehmerzahl im Vergleich zum Vorjahr gestiegen war, war es wieder möglich, in Club- und Standardklasse zu unterteilen.

Am ersten Wertungstag spielte das Wetter super mit. Dadurch konnten wir für die Clubklasse eine Strecke von 115,08 Kilometer ausschreiben. Die Strecke führte zum Klippeneck, dann nach Albstadt über Zwiefalten und zurück nach Leibertingen. Die Strecke für die Standardklasse betrug 141,3 Kilometer. Dabei musste die Strecke Tuttlingen, Klippeneck, Münsingen und wieder zurück nach Leibertingen geflogen werden. Leider konnten nur zwei Piloten die Strecke in der Standardklasse meistern, in der Clubklasse schaffte dies ein Pilot.

Auch am Sonntag hatten wir ideales Wetter zum Fliegen. Hier konnten wir Strecken von 184,36 Kilometer und 229,12 Kilometer ausschreiben. Glücklicherweise meisterten alle Piloten die Strecke hervorragend, und die Rückholer hatten einen Tag Entspannung.

Strecken von mehr als 200 Kilometern

Am Montag konnten wir die zweitlängste Strecke des Wettbewerbs ausschreiben. Bei der Clubklasse verlief die Strecke von Leibertingen nach Sankt Georgen, weiter über das Schlechtenfeld zurück nach

Leibertingen. Dadurch ergab sich eine Strecke von 204,46 Kilometern. Die Standardklasse musste 258,87 Kilometer von Leibertingen nach Vöhrenbach, dann nach Schiltach und zum Schluss nach Blaubeuren und wieder zurückfliegen. Am Dienstag machte uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung, und wir mussten neutralisieren.

Am Mittwoch betrug die Strecke für die Clubklasse 117,29 Kilometer, diese führte von Tuttlingen nach Pfullendorf über Ostrach nach Riedlingen und wieder zurück. Die Standardklasse hatte eine Strecke von 121,79 Kilometer zu meistern. Die Piloten mussten nach Neuhausen ob Eck, weiter nach Pfullendorf, Bad Schussenried und zum Schluss nach Heiligkreuztal.

Unser letzter Wertungstag war wegen des Wetters der Donnerstag – immerhin war es an jenem Tag möglich, die längste Strecke auszuschreiben. Hierbei musste die Clubklasse von Donaueschingen nach Rottweil, weiter über Blaubeuren, Albstadt, Sigmaringen und zurück. Es ergab sich eine Strecke von 241,22 Kilometern. Die Standardklasse musste 265,64 Kilometer zurücklegen und dabei von Leibertingen an den Kirnbergsee nach Oberndorf, weiter nach Münsingen und Hayingen, über Blaubeuren und wieder zurück.

Die insgesamt 16 Teilnehmer schlugen sich sehr gut

Da das Wetter am Freitag nicht fliegbar war, nutzte das Juflie-Team die Zeit,

um die Siegerehrung vorzubereiten. Der Sieger des 46. Jugendvergleichsfliegens in der Clubklasse ist Timo Mayr mit seiner Ka 6 aus Tannheim. Den zweiten Platz belegte Paul Jenny aus Münsingen. Einen tollen dritten Platz belegten die Piloten Daniel Zucker und Lorenz Klingele aus Donaueschingen. Auf dem vierten Platz landete Philipp Daneliuc, ebenfalls aus Donaueschingen. Den fünften Platz belegte Anna-Lena Lutz vom Wächtersberg als einzige Frau.

In der Standardklasse siegte Marius Jäger vom LSV Schwarzwald-Baar mit seiner DG 200, dicht gefolgt von Patrick Krohmer aus Dettingen. Den dritten Platz belegte Sebastian Kellringer vom FLC Schwandorf. Auf dem vierten Platz landete Daniel Häfele aus Gingen/Fils, den fünften Platz belegte Johannes Bürkle aus dem Breisgau. Andre Bernhardt aus Freudenstadt landete auf Platz sechs. Auf den siebten Platz schafften es Robin Fetzer und Marco Schlenga. Andreas Hummel aus Donaueschingen belegte den achten Platz, und Johannes Diebold aus Weißenhorn den neunten.

Herzlich bedanken wir uns dafür, dass die Teilnehmer, deren Verein im Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds Mitglied ist, wieder sehr großzügig bezuschusst worden sind. Außerdem bezuschusste der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds uns als Ausrichter. Auch hierfür vielen Dank!

Text und Foto: Lisa Wellandt

BWLV-GIPFELTREFFEN DER LUFTSPORTJUGEND: **JETZT ANMELDEN!**

Im Winter steht das BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend an – es findet vom 2. bis 4. Dezember in einer Selbstversorgerhütte in Schweighausen (Schuttertal) zwischen Offenburg und Freiburg statt. Dieses Treffen ist für alle Luftsportbegeisterten Jugendlichen aus Baden und Württemberg gedacht, die Lust auf Action, Spaß, aber auch gegenseitiges Kennenlernen, Kommunikation und Austausch haben. Vorgesehen sind gemeinsame Aktivitäten wie Fackelwanderung, das perfekte Dinner und vieles mehr (Genaueres erfahrt ihr, wenn das Gipfeltreffen näherrückt). Abends gibt es außerdem die inzwischen schon legendäre Party.

Mitmachen können alle bis zu einem Alter von einschließlich 26 Jahren. Die Teilnahme kostet 80 Euro. Darin enthalten sind Übernachtung, Verpflegung und alle Kosten für Ausflüge etc.

Dieses Jahr sind wieder Wahlen für die Ämter der Bezirksjugendleiter Nordbaden, Südbaden, Nordwürttemberg und Südwürttemberg und deren Stellvertreter. Falls du Interesse an einem Amt hast, schreib uns doch einfach ganz unverbindlich: jugend@bwlv.de

Für Fragen rund ums Gipfeltreffen stehe ich. Schreib mir einfach unter koch@bwlv.de. **Alle Infos sowie sämtliche Formulare für die Anmeldung gibt es natürlich auch auf unserer Homepage unter www.bwlv.de (→Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen → BWLV-Gipfeltreffen).**

Text: Karla Koch

BALLONSPORT

2. HORBER NECKAR-BALLONCUP **VOM WETTER BEGÜNSTIGT**

Der 2. Horber Neckar-Balloncup mit 19 Ballonen wurde vom 25. bis 29. Mai wieder über Fronleichnam ausgetragen. Die Ballonsportgruppe Horb am Neckar hatte wohl wieder alles richtig gemacht: Mit so viel Lob wie im vorangegangenen Jahr hatte man als nunmehr Nicht-„Newcomer“ gar nicht gerechnet, dieses aber gab es erneut zuhauf.

Dabei zeichneten sich anfangs leichte Sorgenfalten in den Gesichtern der Personen um Fabian Bähr, dem Vorsitzenden der Ballonsportgruppe, ab – hatte es doch in den Tagen vor Beginn häufig geregnet.

Viele Piloten vom vergangenen Jahr hatten sich wieder angemeldet, dazu kamen große Namen aus der deutschen Rangliste. Aus der Schweiz kamen der Vorjahressieger Roman Hugi und der amtierende Europameister Stefan Zeberli. Mit



Die Teilnehmer erlebten herrliche Stimmungen am Himmel



Insgesamt waren 19 Ballone am Start



Die bunten Ballone am Himmel begeisterten auch die Bewohner der Stadt Horb am Neckar



Grandiose Aussichten beim 2. Horber Neckar-Balloncup



Martin Wegner und Christian Dreßen vom Wettbewerbsteam beim Windread

dem bewährten Wettbewerbsteam um Martin Wegner, Klaus Hartmann, Marianne Hartmann, Brigitte Fouache, Marnix Dobbelaire, Angelika Henkelmann, Joker, Paula Brunngräber und Anna-Sarina Cyrol konnte nichts schiefgehen. Christian Dreßen war beim Wettbewerb im Vorjahr im Scoring-Team und verantwortete diesen Wettbewerb zum ersten Mal als Chief-Scorer – mit großem Erfolg.

Am Mittwochabend nach dem Einchecken und dem General Briefing blieb noch etwas Zeit für Gespräche, sodass die Teilnehmer am Donnerstagmorgen einiger-



Zur Siegerehrung trugen alle Piloten das Shirt der Stadt Horb am Neckar. Vor Ort waren auch OB Peter Rosenberger (2. v. r.) und Staatssekretär Hans-Joachim Fuchtel (rechts)

maßen ausgeruht und sehr gespannt das erste Aufgabenblatt entgegennahmen. Der Begriff „Aufgabenblatt“ passte bestens zum Wettbewerbsrahmen, denn die Stadt Horb hatte das Mensagebäude im Schulzentrum samt Klassenzimmern für die Wettbewerbsorganisation zur Verfügung gestellt.

Anspruchsvolle Aufgaben

Der Morgen brachte fünf Aufgaben: Zielanfahrt mit Zeitfenster, Fly-In, Qual der Wahl, eine Dreiecksfläche und ein Fly-On. Danach lag der Vorjahressieger Roman Hugi vor Sylvia Meinel und Stephan Wittich. Abends konnte man wegen einer vorüberziehenden Gewitterzelle über der Schwäbischen Alb wieder genügend Schlaf für den anstrengenden Freitag tanken.

Am Freitagmorgen gab es vier Aufgaben, ein Fly-In, ein Fly-On, ein vorgegebenes Ziel und eine Maximal-Distanz-Aufgabe, wobei diese neunte Aufgabe ein ziemliches Problem für die Piloten darstellte, denn nur Stephan Wittich konnte sie erfüllen. Am Freitagabend gab es eine Fuchsjagd vom Flugplatz Eutingen aus mit einer kombinierten Qual-der-Wahl-Aufgabe. Danach übernahm Stefan Zeberli die Führung, Roman Hugi und Benedict Munz knapp dahinter. Während der Nacht zogen wieder Gewitter mit starken Niederschlägen durch, die die Morgenfahrt am Samstag verhinderten.

Der Samstagabend brachte ein buntes Bild am blauen Himmel über Horb, denn der Wettbewerbsleiter stellte wieder das Fly-In mit dem Ziel über dem „Kreisverkehr westlich des Bahnhofs“. Die vielen Zuschauer genossen den Anblick. Nach dem Markerabwurf über einem weiteren vorgegebenen Ziel sollte noch ein Donut gefahren werden. Ein starkes Gewitter im Raum Straßburg hatte Tochterzellen

im Schwarzwald gebildet. Auch der Einwand „Bitte nicht, ich fahr' den Donut meines Lebens“ brachte Martin Wegner nicht davon ab, diese Aufgabe zu canceln und alle Ballone zur Landung aufzufordern.

Reibungsloser Ablauf

Der 2. Horber Neckar-Balloncup ging somit nach vier Fahrten mit zwölf Aufgaben reibungslos zu Ende. Erster wurde Stephan Zeberli mit 9.472 Punkten, Roman Hugi erreichte 8.415 Punkte und der dritte Platz ging an Stephan Wittich mit 8.127 Punkten. Am Sonntag war die Siegerehrung im „Alten Freibad“ bei einem erweiterten Frühstück. Alle Piloten trugen das Shirt der Stadt Horb. Der Bäcker, der das Gebäck für den Morgenkaffee lieferte, steuerte einen Riesen-Ballonhefzopf bei. Horbs Oberbürgermeister Peter Rosenberger betonte die Wichtigkeit des Wettbewerbs für den Ort. Der Schirmherr des Wettbewerbs, der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaftliche Zusammenarbeit Hans-Joachim Fuchtel, hielt eine launige Rede, überreichte die Pokale und dazu Aluboxen der Firma Ott und ein Paket mit Schinken vom Metzger Kaupp, der die Abendessen vorbereitet hatte.

Nach der Siegerehrung setzte pünktlich um 13 Uhr der große Regen ein, der in manchen Gegenden verheerende Überschwemmungen brachte. Piloten, Wettbewerbsleitung und Veranstalter waren froh, dass man in der längeren Regenspauze einen anspruchsvollen und schönen Wettbewerb unter guten Bedingungen fahren konnte.

**Text: Volkhard Bähr
Fotos: Ballonsportgruppe
Horb am Neckar**



Bei der Fuchsjagd

FREIFLUG-JUNIOREN-WELTMEISTERSCHAFT F1A

NILS UND NICK FINKE SIND VIZEWELTMEISTER IM TEAM

Mit Team-Silbermedaillen kehren die Brüder Nils und Nick Finke sowie Adrian Seifert von der Junioren-Weltmeisterschaft aus Mazedonien zurück. Nachdem der 14-jährige Nils Finke aus Mengen (Aeroclub Stuttgart) zwei Wochen zuvor bei der Hangflug-Europameisterschaft Vizeeuropameister der Junioren geworden war, war er nun in der Seglerklasse F1A erfolgreich.



Die Vizeweltmeister in der Team-Wertung (v.l.): Nick Finke, Adrian Seifert, Nils Finke

Die F1A-Segler haben eine Spannweite von etwa 2,40 Meter und werden mit einer 50 Meter langen Leine hochgezogen. Dann gilt es, eine möglichst lange Flugzeit zu erreichen. Auch in der Einzelwertung landete Nils Finke weit vorn auf dem sechsten Platz im Stechen. Nick Finke kam auf den zwölften Rang, Adrian Seifert auf den 27. Neuer Weltmeister wurde Mickail Lomov aus Russland, der Teamtitel ging an Polen.

Stechen und kam auf den neunten Platz. Tabea Wiesiolek aus Herrenberg wurde 23., ihre Schwester Anna 31. In der Mannschaftswertung ergab dies Platz sechs. Hier siegte Dmytro Meruilakov aus der Ukraine, das beste Team kam aus Russland.

Wiesiolek wurden von ihrem Vater Thomas ge-coached. Insgesamt waren 94 Sportler bis zu 18 Jahren aus 19 Nationen am Start. Details und die kompletten Ergebnisse gibt es im Blog www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2016-f1abp-in-mazedonien.html.

In der Gummimotorklasse F1B verpasste Sebastian Jäckel (Sachsen) knapp das

Betreuer der Brüder Finke war ihr Großvater Wolfgang Gerlach, die Schwestern

Text: Bernhard Schwendemann
Foto: Thomas Wiesiolek

ELEKTROSEGELFLUG F5B

DEUTSCHLAND IST VIZE-WELTMEISTER

Bei der FAI-Weltmeisterschaft für Modellflugzeuge der Klasse F5B (Elektro-Segelflug) hat sich die deutsche Nationalmannschaft F5B den Titel des Vize-Weltmeisters gesichert.

die Konkurrenz. Weltmeister wurde die Mannschaft aus Österreich.

Vom 13. bis 20. August kämpfte das Team mit Mannschaftsführer Wolfgang Schulz (Bayern) und den offiziellen Helfern Oskar Greiner (Baden-Württemberg) und Norbert Hübner (Bayern) auf dem Airport Villa San Martino in Italien gegen

In der Einzelwertung erreichte Heiko Greiner (Baden-Württemberg) den dritten Platz. Christian Ulbrich (Baden-Württemberg) wurde Achter, Wolf Fickenscher (Bayern) landete auf Rang neun. Beide Piloten schafften damit den Flug in die Top Ten.

Text: DAeC

– Anzeige –



Headset der Spitzenklasse für höchste Ansprüche. Mit und ohne Bluetooth. Lieferbar in verschiedenen Ausführungen.

ab € 995,--

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF

City Airport ✚ 68163 Mannheim

Tel. 0621 - 412408 ✚ Fax 0621 - 416759

www.friebe.aero ✚ info@friebe.aero

KLASSE F3J

WELTMEISTERTITEL FÜRS DEUTSCHE TEAM

Die deutschen Junioren und Senioren sind Team-Weltmeister bei der F3J World Championship for Model Gliders geworden. In der Einzelwertung der Senioren landete Dominik Prestele bei den Wettkämpfen in Vipava/Slowenien auf Platz drei. Max Finke (NRW) sicherte sich mit 4.987,4 Punkten den zweiten Platz der Junioren und landete damit hinter Nikita Scholom, die den Wettkampf mit 4.997,7 Punkten für sich entschied.

Text: DAeC

FÜNFTER PLATZ FÜR ROBIN TRUMPP AUF HEIMISCHEM GELÄNDE



Vertreter aus 25 Nationen waren bei der Europameisterschaft in Untermünkheim dabei

Nach mehr als zwei Jahren Vorbereitungszeit hat der Modellflugclub Untermünkheim vom 28. Juli bis 6. August die 18. FAI F3A-Europameisterschaft im Modellkunstflug auf dem Modellflugplatz Untermünkheim ausgetragen. Den Titel holte sich Gernot Bruckmann (Österreich) vor Lassi Nurila (Finnland) und Christophe Paysant-Le Roux (Frankreich). Robin

Trumpp wurde Fünfter, die drei weiteren deutschen Teilnehmer belegten die Plätze zwölf (Christian Niklass), 14 (Robert Forster) und 21 (Andre Bracht). In der Teamwertung gewann die Schweiz vor Österreich und Frankreich, Deutschland blieb der undankbare vierte Platz.

mussten jeden Tag einen Durchgang absolvieren. Am Mittwochabend wurden die Ergebnisse der Vorrunde veröffentlicht. Lokalmatador Robin Trumpp lag zu diesem Zeitpunkt auf dem hervorragenden vierten Platz mit einem sehr geringen Punkteabstand auf Platz zwei.

Ausflug und schwäbischer Abend mit Weinprinzessin

Der 4. August war der Schlechtwetter-Reservetag, dieser wurde zum Glück nicht benötigt. An diesem Tag stand ein Ausflug für die Jury und Punktwertler auf dem Programm. Der Ausflug führte nach Schwäbisch Hall, dort wurde die Stadt besichtigt. Danach ging es auf den Berg Einkorn.

Die Hohenloher Weinprinzessin Carolin Mai eröffnete den Schwäbischen Abend. Es fand die Siegerehrung für die auf Platz 31 bis 70 geführten Piloten statt. Bis in die Nacht gab es Livemusik, deftige schwäbische Spezialitäten und heimische Getränke aller Art.

Am Freitag, 5. August, sollte das Halbfinale der besten 30 Piloten ausgetragen werden. Leider hingen die Wolken am Morgen zu tief, sodass erst am späten Vormittag mit den Flügen begonnen werden konnte. Unter diesen schlechten Vorzeichen konnte leider nur ein Durchgang des Halbfinals geflogen werden. Der zweite Durchgang wurde von der Jury auf Samstag, 6. August, verlegt. Nachdem die Piloten bis zum Samstagmittag ihre Halbfinalflüge abgeschlossen hatten, stand kurz darauf das Ergebnis fest. Die zehn Bestplatzierten rückten ins



Das Red Bull Showflugteam mit seinen drei riesigen F-104 Starfightern



Die drei Bestplatzierten (v.l.): Lassi Nurila, Gernot Bruckmann und Christophe Paysant Le-Roux

Für den MFC Untermünkheim war die Ausrichtung der Europameisterschaft ein logistischer Kraftakt: Bereits eine Woche vor Beginn der Veranstaltung wurde ein 1.000 Personen fassendes Festzelt aufgestellt, und es wurde eine Infrastruktur mit Wasser- und Stromleitungen, Toilettenwagen, Spülmobil, etc. geschaffen. Offizieller Beginn der Meisterschaft mit 70 Piloten aus 25 Nationen war der 28. Juli mit den ersten Anmeldungen der Mannschaften. Richtig ernst wurde es am 29. und 30. Juli mit der Abnahme der Modelle und dem offiziellen Training.

Große Eröffnungsfeier

Am 30. Juli war am Nachmittag die große Eröffnungsfeier. Die Vertreter aller 25 Nationen liefen mit ihren Nationalfahnen und zur Hymne am Flugplatz ein. Das sorgte bei manchem Besucher für Gänsehaut. Der Große Siedershof aus Schwäbisch Hall trat auf, die Offiziellen hielten Ansprachen. Es gab eine kleine, aber feine Flugshow. Zum Abschluss gab es für die Mannschaften und Offiziellen leckere Snacks und kühle Getränke.

Von Sonntag, 31. Juli, bis Mittwoch, 3. August, standen die vier Vorrundenflüge auf dem Programm. Die 70 Piloten



Der „Große Siedershof“ aus Schwäbisch Hall bei der Eröffnungsfeier



Robin Trumpp bei seinem ersten Flug

Finale vor, der Lokalmatador Robin Trumpp zog als Vierter ins Finale ein.

Finale am Samstagnachmittag

Das Finale wurde wegen der Verschiebung des Halbfinals von vier auf zwei Flüge verkürzt. Im Finale beginnen alle Piloten mit null Punkten, und beide Finalflüge werden gewertet. Robin Trumpp hatte im Finale kein Glück: Im ersten Flug machte er mehrere kleine Flüchtigkeitsfehler und rutschte im Zwischenklassement auf Platz sechs ab.

Für den zweiten, entscheidenden Flug gab es ein unbekanntes Programm, das die Piloten erst zwei Stunden vor Beginn

ausgehändigt bekamen. Hier zog Robin die ungünstige Startnummer eins. Unbeeindruckt davon zeigte er einen starken Flug, was ihm letztlich den fünften Platz sicherte. Herzlichen Glückwunsch zu dieser Leistung!

Showflug am Finaltag

In den Pausen und vor der Siegerehrung gab es Weltklasse-Showdarbietungen des Red Bull Teams mit Robert und Sebastian Fuchs sowie Tim Stadler. Außerdem bot Enrico Thäter mit seiner zweistrahligen SU31 eine beeindruckende Show. Am Abend fand ein festliches Abschlussbankett in der Untermünkheimer Weinbrennerhalle statt.

Großer Einsatz der Helfer

Bei der Veranstaltung waren täglich 30 Helfer im Einsatz. Ein riesengroßer Dank geht an alle, vor allem auch an die vielen Freiwilligen außerhalb des Modellflugclubs. Vielen Dank auch der Gemeinde Untermünkheim und den vielen Sponsoren! Ohne euch wäre diese Mammutveranstaltung über zehn Tage nicht möglich gewesen. Besonderer Dank gebührt dem BWLV, der über die Hellmut Niethammer Stiftung eine Förderung in Aussicht gestellt hat. Wir vom Modellflugclub schnaufen jetzt erstmal durch, bevor es an neue Aufgaben geht.

Text und Fotos: Holger Küstner

DEUTSCHE JUGEND- UND JUNIORENMEISTERSCHAFT IM FREIFLUG

FABIAN RUMPP GEWINNT DEN TITEL



Der Blaubeurener Fabian Rump ist neuer Deutscher Juniorenmeister in der Freiflug-Seglerklasse F1A

Der neue F1A-Juniorenmeister im Freiflug heißt Fabian Rump und kommt aus Blaubeuren. Zusammen mit seinen Teamkollegen Nick und Nils Finke vom Aeroclub Stuttgart wurde er überdies Deutscher Juniorenmannschaftsmeister.

Aus Baden-Württemberg waren nur drei Piloten am Start, aber alle drei kamen mit Medaillen zurück. Fabian Rump hatte in allen sieben Durchgängen die Maximalzeit erreicht und kam im Stechen im parallel laufenden Hirschel-Pokal der Senioren auf Rang zwei – vor seinem Vater Stefan.

Die deutsche Jugend- und Juniorenmeisterschaft im Freiflug des DAeC wurde

vom 19. bis 21. August in Manching bei Ingolstadt bei guten Wetterbedingungen ausgetragen. In der Seglerklasse F1A werden die Modelle mit 50 Meter Leine hochgeschleppt, in der Elektroflugklasse F1Q geht es per Motor nach oben. Hier heißt der neue Meister Morten Niehoff aus Sachsen-Anhalt. In der kleinen Seglerklasse landete Marina Schulz (Sachsen) bei den Jugendlichen auf dem ersten Platz, Uhu-Meister wurde Florian Jäckel (Sachsen). Die kompletten Ergebnisse und Fotos gibt es unter www.thermiksense.de/index.php/wettbewerbe/857-wettbewerbsergebnisse-2016.html.

Text und Foto: Bernhard Schwendemann



FAI-GRAND PRIX IN MUSBACH

MATTHIAS STURM

HOLT SICH IM ENDSPURT DEN SIEG

Der Gesamtsieger Matthias Sturm im Anflug

Als gelungenen Vergleich verbucht die ausrichtende Fliegergruppe Freudenstadt den vom 6. bis 13. August in Musbach ausgetragenen FAI-Sailplane Grand Prix (SGP) Germany. 19 Piloten nahmen daran teil. Nach sechs spannenden Wertungsflügen durfte sich Matthias Sturm (ASG 29, 18m) vom LSV Schwarzwald als Champion feiern lassen. Teilnehmer aus Frankreich, Niederlande, Tschechien, Polen, Schweden, Südafrika und Deutschland brachten ein internationales Flair. Überdies qualifizierten sich Matthias Sturm und Holger Karow für das Finale in Potchefstroom/Südafrika, das vom 5. bis 12. November ausgeflogen wird.

Vor Musbach waren die Wettbewerbe der SGP-Serie 2016 in Chile, Spanien, Russland, Italien, Frankreich, Österreich, Großbritannien und den USA ausgetra-

gen worden. Im ansonsten eher launischen Sommer freuten sich die Piloten über gutes Flugwetter über dem Schwarzwald.

Drei deutsche Piloten auf dem Siegerpodest

Nach sechs Wertungsflügen standen drei deutsche Piloten auf dem Siegerpodest. Matthias Sturm (ASG 29 /18m) vom LSV Schwarzwald flog sich mit 50 Gesamtpunkten an die Spitze. Holger Karow (JS-1, 18m) von der Fliegergruppe Wolf Hirth brachten 49 Punkte Gesamtplatz zwei ein, gefolgt von Mario Kießling (FG Wolf Hirth), der mit dem neuen Ventus 3T Gesamtplatz drei und 39 Punkte erreichte.

Eine bessere Platzierung hatte Kießling beim dritten Wertungsflug vergeben, als er mit einer Außenlandung in Mühlacker null Punkte verzeichnet hatte. Am Schlußtag zeigte der mehrfache Vizeweltmeister und Europameister seine fliegerischen Qualitäten dann aber noch einmal eindrucksvoll. Neben seinem ausgezeichneten Tagessieg stellte Mario Kießling dazu die Leistungsfähigkeit des neuen Ventus 3T (noch ohne Hilfsmotor) unter Beweis. Nur eine Woche vor Musbach hatte Kießling das neue Flaggschiff von Schempp-Hirth übernommen und flog sich mit dem fabrikneuen 18 meter-Renner mehr und mehr ein.

Bei früheren Meisterschaften in Musbach hatte der Gesamtsieger Matthias Sturm nicht immer seinen Heimvorteil ausfliegen können. Dieses Mal hingegen zeigte er beeindruckend mit zwei Tagessiegen, drei

zweiten Plätzen und einem vierten Tagesplatz seine Sprintqualitäten. Nach Turin (Weltluftspiele) war Musbach für Sturm der zweite Vergleich mit einem Rallyestart.

Auch für Holger Karow lief es gut. Während er die ersten beiden Flüge als Tagesieger abschloss, erfolgte er sich die Tagesplätze vier und zwei, darauf folgend drei Tagessiege, sodass er am fünften Flugtag an Matthias Sturm vorbeiziehen konnte. Tagesplatz zwei (108,1 Stundenkilometer) reichte Sturm indessen am Schlußtag, um wieder an Karow vorbeizuziehen und sich den Gesamtsieg zu sichern.

Flugstrecken zwischen 144 und 334 Kilometern

Die größte Flugstrecke schrieb Sportleiter Axel Reich am ersten Wertungsflug mit 334,62 Kilometern aus. Die kürzeste und spannendste Wertung wurde am dritten Wertungstag mit 144,58 Kilometern ausgeflogen. Hier ging es ab 16 Uhr ins Kraichgau zur Wende Bretten und Mühlacker. Der größte Teil der Piloten wählte den Flug durchs wilde Murgtal, was manchem Piloten trotz Sicherheitshöhe schon etwas Respekt einflößte.

Strahlender Sieger der sechsten Wertung wurde Mario Kießling, der mit 108,2 Stundenkilometern die 271,74 Kilometer lange Flugaufgabe um Bad-Teinach – Bonndorf – Schwarzwald – Sigmaringen – Glatten absolvierte. Damit erzielte er mit dem brandneuen Ventus 3T den ersten Tagessieg bei dessen Wettbewerbsdebüt in Deutschland.



Der Flugplatz in Musbach war Ausgangspunkt für spannende Rennen



Am Ende machten drei deutsche Piloten das Rennen: Matthias Sturm (erster Platz, Mitte), Holger Karow (zweiter Platz, links) und Mario Kießling (dritter Platz, rechts)

Den schnellsten Schnitt flog Matthias Sturm am zweiten Wertungstag mit 122,3 Stundenkilometern über 255,2 Kilometer. An allen Flugtagen bewältigte der Großteil der Teilnehmer die Flugaufgaben, die Heimkehrer-Quote betrug an drei Tagen 100 Prozent. 17 der 19 Piloten verbuchten zum Ende zumindest zwei Zähler auf ihrem Punktekonto. Mutig zeigte sich der bereits für Südafrika qualifizierte Freddy Barthelemy, der zum Training den Grand Prix mit einer ASW 27 mitflog. Die Aufgaben führten über den Schwarzwald, die Schwäbische Alb, und einmal ging es rund um Stuttgart. Herrschte zum offiziellen Training noch brütende Hitze, floss nach und nach kalte und labile Luft ein. Diese erzeugte teils gute Aufwinde. Einzig am 12. August ließ eine durchziehende Warmfront keinen Flug zu.

Piloten sehen den Grand Prix als tolle Erfahrung

„Es war ein cooler Wettbewerb“, sagte Michael Schlaich vom LSV Schwarzwald. Für ihn war sein erster Grand Prix eine tolle Erfahrung. „Es hat viel Spaß gemacht, und ich habe manches dazugelernt“, schilderte der Langstreckenspezialist seine Eindrücke.

Der wohl erfahrenste Pilot war Laurens Goudriaan aus Südafrika. Er fliegt in Benalla/Australien (Januar 2017) seine 17. Segelflug-WM mit. Wie Holger Karow

und der Pole Tomasz Chudoment flog Goudriaan eine JS-1 (18m). Das Hauptfeld war mit neun ASG 29 vertreten. Zwei ASH-31 Mi nebst zwei Ventus 2cT ergänzten neben dem Ventus 3T und einer Antares 18T das Feld.

Das beste IGC-Ranking von 14 hatte der Tscheche Roman Mracek (ASG 29 E) zu bieten. Wie sein Landsmann Petr Svoboda (ASG 29) landete er je zweimal auf Platz drei bei den Tageswertungen. Auch Laurens Goudriaan erflog einmal Tagesplatz drei und siegte am offiziellen Trainingstag mit 122,5 Stundenkilometern über 288 Kilometer.

Meteorologe Walter Hermann erledigte seinen Job sehr gut

Der Grand Prix wurde in einer vertrauten Atmosphäre ausgetragen. Selbst die kürzeste Aufgabe von 144,58 Kilometern wurde ohne Hektik angegangen. Dazu trug auch der Meteorologe Walter Hermann mit seinen zuverlässigen Voraussagen bei. Gerade der dritte Wertungsflug zeigte, wie spannend Segelfliegen sein kann: Genau über Musbach lag eine Wettergrenze. Im Süden herrschte Grauschleier vor, im Norden ging es langsam auf. Die meisten Teilnehmer wählten deshalb den Flug über den Gärten des

Murgtals. Bei Forbach stand östlich ein erster Hammer mit drei Metern, auf dem Hin- und Rückweg bei Pforzheim wurde nochmals Höhe getankt. So war der Einstieg in den Nordschwarzwald kein Problem.

Das Anflugverfahren aus Richtung Süden bewährte sich. Die Ziellinie mittig über dem Flugplatz musste in 150 Metern überflogen werden, um im geordneten Verfahren die Piste 35 anzufliegen.



Immer up to date: Die Presse berichtete tagesaktuell vom Grand Prix in Musbach



Teilnehmer und Wettbewerbsleitung des Grand Prix

Große Resonanz in Presse, Bevölkerung und Politik

Die regionale Presse berichtete ausführlich und nahezu täglich. Immer wieder wurde man in und um Freudenstadt auf die Veranstaltung angesprochen. Auch der Teckbote berichtete mehrmals über Erfolge der Kirchheimer Piloten. Radio SWR 4 aus Tübingen ließ es sich nicht nehmen, immerhin 3,30 Minuten live vom Flugfeld zu berichten.

Dass der Grand Prix selbst von der Politik wahrgenommen wird, zeigte der Besuch des Landtagsabgeordneten Norbert Beck (sportpolitischer Sprecher der CDU). Beck lobte die Arbeit der FG Freudenstadt und

deren Außendarstellung. Bei der Schlussfeier überbrachte Oberbürgermeister Julian Osswald die besten Grüße und ging auf den Grand Prix mit seinem Ralleystart und dessen Faszination ein. Dabei stellte er heraus, dass der Sport hierbei nicht nur einem interessierten Fachpublikum vorgestellt, sondern in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werde. „Nachwuchs und neue Talente lassen sich nur so gewinnen“, betonte Osswald. IGC Vizepräsident-Christof Geißler, selbst Mitglied der FG Freudenstadt, bedankte sich bei allen Teilnehmern für ihr Kommen und deren gute Leistungen.

Zur Außendarstellung ist der Grand Prix eine wunderbare Sache. Sportlich fordert

er die Teilnehmer heraus. Die Musbacher Bürger freuten sich über ihre Besucher. Immer mehr Flugplätze leiden an Einschränkungen, von vielen Bürgern seien Einwände zu hören. Dies ist in Musbach nicht der Fall. Mit Wettbewerben kann man nicht nur der Flugsicherung ganz klar zeigen: „Wir sind da und brauchen unsere Bühne“ – auch bei der Bevölkerung kommt diese Botschaft durchaus positiv an. Dies zeigte der FAI Grand Prix im Schwarzwald überdeutlich. Ein dickes Lob erhielten alle Helfer der FG Freudenstadt, darunter mehrere Senioren, die gerne dabei waren.

Text und Fotos: Lothar Schwark

1. HAYINGER GUMMISEIL-WOCHENENDE

FLUGSPORT UND KAMERADSCHAFT VERBINDEN



Erstmals darf beim Gummiseil-Wochenende in Hayingen die alte Startart ausgiebig ausprobiert werden

Back to the Roots, heißt es vom 14. bis 16. Oktober auf dem Segelfluggelände Hayingen: Dann findet das 1. Hayinger Gummiseilwochenende statt.

War der Gummiseilstart in den Anfangsjahren der Segelfliegerei die übliche Methode, um ein Flugzeug in die Luft zu befördern, spielt diese museale Startart heute eine eher untergeordnete Rolle: In erster Linie sind solche „Katapultstarts“ ein Hingucker auf Flugtagen. Um die Tradition dieser Startmethode, die Flugsport und Kameradschaft einzigartig miteinander zu verbinden, am Leben zu erhalten, laden der BWLV und der LSV Hayingen erstmals zum Gummiseilfliegen auf das Segelfluggelände Hayingen ein.

Das Ziel ist, dass im Laufe des Wochenendes alle teilnehmenden Piloten in den

Genuss von drei Gummiseilstarts kommen, die für die Eintragung der Startart in der Segelfluglizenz nötig sind.

Als Fluggerät dient stilecht der BWLV-eigene Schulgleiter SG 38. Bei Interesse besteht auch die Möglichkeit, den SG 38 im Windenstart oder Flugzeugschlepp zu fliegen.

Teilnahmebedingungen:

- Gültige Segelfluglizenz inkl. notwendigem Tauglichkeitszeugnis
- Mitgliedschaft im BWLV

Damit auch die notwendige Startmannschaft am Seil zur Verfügung steht, ist es zudem notwendig, **dass jeder Pilot mindestens einen Helfer mitbringt** (Helfer muss kein Pilot sein).

Mindestteilnehmerzahl: acht Personen

Unterkunft und Verpflegung:

Direkt am Segelfluggelände bestehen Übernachtungsmöglichkeiten im Vereinsheim (Feldbett und Schlafsack mitbringen) oder auf dem angrenzenden Campingplatz.

Ein gemeinsames Frühstück vor dem täglichen Briefing und ein Vesper am Mittag gibt's am Flugplatz, zum Abendessen geht's in eine der umliegenden Gaststätten.

Kosten:

- Teilnehmergebühr: 30 Euro pro Pilot, Helfer sind frei
- Übernachtung: je 6 Euro pro Person
- Frühstück: je 6 Euro pro Person
- Startgebühr SG38: 5 Euro pro Start
- Windenstart 5 Euro pro Start
- F-Schlepp 3 Euro pro Minute

Ansprechpartner und Anmeldung:

Marius Fink, finkmarius@bluewin.ch
Telefon: (0041) 61 961 00 72

Text und Foto: Frank Walz

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT DER JUNIOREN IM SEGELFLUG IN MARPINGEN

VIER BADEN-WÜRTTEMBERGER FÜR DIE NATIONALMANNSCHAFT QUALIFIZIERT



Die Aufgaben bei der Deutschen Juniorenmeisterschaft in Marpingen waren sehr anspruchsvoll



Bei der Junioren-DM gingen 39 Piloten in der Club- und 32 in der Standardklasse an den Start

Vom 30. Juli bis 12. August fanden auf dem Segelfluggelände im saarländischen Marpingen die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren statt. Insgesamt gingen 39 Piloten in der Club- und 32 in der Standardklasse an den Start, darunter 17 aus Baden-Württemberg.

Gleich zum ersten Wertungstag konnten sich die hoch motivierten Piloten bei guten Bedingungen auf die erste große Aufgabe freuen, die weit über die Landesgrenzen des kleinen Saarlands hinausging. Mit 302 Kilometern in der Club- und 466 Kilometern in der Standardklasse leider wohl etwas zu weit: Nur ein Drittel der in Marpingen gestarteten Segelflugzeuge schaffte auch wieder den Heimweg.

Bei schwieriger werdenden Wetterbedingungen waren auch die darauffolgenden

Aufgaben oft am oberen Limit angesetzt. Mit einem meist spannenden Luftraumgezirkel um Ramstein, Hahn, Spangdahlem und Büchel sowie einer Außenlandequote von ca. 40 Prozent war der besondere Kultur- und Landschaftsfaktor in jedem Fall gegeben. Das schönste Erlebnis wird dabei wohl Lukas Schmidt gehabt haben: Er glitt mit seinem Standard Cirrus bis auf eine Kuhweide und wurde rasch von den neugierigen Tieren umzingelt.

Prägend für die Standardklasse war in jedem Fall auch der vierte Wertungstag. Bei Blauthermik hielt der gesamte 32 Flugzeuge große Pulk fast den gesamten Tag zusammen, bis sich schließlich am Abend jeder einen Acker zum Außenlanden aussuchen konnte. Alle Piloten und auch die Wettbewerbsleitung waren nach sieben Wertungstagen sehr erleichtert, dass es bei den zahlreichen Außenlandungen im meist hügeligen Gelände keine größeren Schäden gegeben hatte.

Clubklasse-Piloten aus dem Land waren erfolgreich

Rumkommen war also schon einmal die halbe Miete. Für Baden-Württemberg waren darin vor allem die Clubklasse-Piloten sehr erfolgreich. Julian Klemm (Vizemeister), Marco Barth (Platz vier),

Lukas Schmidt (Platz acht) und David Barth (Platz neun) konnten sich durch ihre Platzierung für den C-Kader, also die Deutsche Junioren-Nationalmannschaft, qualifizieren. Den Gesamtsieg konnte sich Stefan Langer von der SFG Donauwörth-Monheim sichern. Deutscher Meister in der Standardklasse wurde Simon Schröder vom SFV Bad Wörishofen, knapp vor seinem Vereins- und Teamkollegen Kilian Biechele. Sie setzten sich beide mit mehr als 400 Punkten deutlich von der Konkurrenz ab. (Alle Ergebnisse gibt es auf www.strepla.de)

Bei der Durchführung des Wettbewerbs griff dem Ausrichter vor allem die Bundeswehr kräftig unter die Arme. Die gute



LS8-18

Vor dem Start war höchste Konzentration gefragt



Der D-Kader aus Baden-Württemberg war mit 17 Piloten vertreten

Kooperation sicherte täglich eine reibungslose und schnelle Startphase des Wettbewerbsfeldes. Nicht ganz so reibungslos verlief allerdings die anschließende Suche nach den Schleppseilen, welche Erzählungen zufolge auch einmal in Büschen oder Bäumen hingen, wenn der Schlepp-

pilot die Seilabwurfzone etwas großzügiger ausgelegt hatte.

Während der gemeinsamen Zeit herrschte eine sehr gute Stimmung zwischen den Wettbewerbern. Ein freundlicher, kollegialer und offener Umgang miteinander



Herrliche Stimmung über dem Flugplatz in Marpingen

machte die gemeinsame Zeit sehr angenehm. So machte auch das Fliegen viel Spaß, und es wurden einige Freundschaften über die eigenen Landesgrenzen hinweg geschlossen.

Text: Chris Hiller
Fotos: Chris Hiller, Teilnehmerr

VORSTANDSSITZUNG DER BUKO SEGELFLUG IN STUTTART KONSTRUKTIVES TREFFEN

Manche Segelflieger beklagen, dass Nachrichten aus dem Segelflug, von Wettbewerben, den Gremien und von Terminen nicht oder erst spät bei ihnen ankommen. Das muss nicht sein – mit der kostenlosen Segelflug-App „DAeC Buko SF“ für Android und iPhone sind alle Informationen schnell verfügbar. Bei seiner Sitzung am 20. August 2016 in Stuttgart begrüßte der Vorstand der Bundeskommission Segelflug diesen guten Service der Geschäftsstelle. Schwerpunkt der Vorstandssitzung aber war das Referat Sport in der Kommission. Geplant ist, die Segelflug- Wettbewerbsordnung (SWO) komplett zu überarbeiten. Sie soll vor allem deutlich vereinfacht werden, dabei aber mit den internationalen Regeln übereinstimmen. Diskutiert wurden auch die vorgesehenen Strukturänderungen des Referats. Die Umgestaltung ist notwendig, damit die Aufgaben besser verteilt und schneller erledigt werden können. Dafür sollen zu speziellen Themen eigene Expertenteams eingerichtet werden, beispielsweise eins zur Formulierung des Regelwerks nach den Vorschlägen der Ausschüsse Breiten- und Spitzensport und der International Gliding Commission (IGC). Ein anderes Gremium wird Trainingskonzepte entwickeln. Weitere Themen waren die Auswahl der Ausrichter von Meisterschaften und Terminfestlegungen, Weiterentwicklung der Wettbewerbsklassen, Termine für Veranstaltungen.

Text: DAeC

– Anzeige –

Carbon Cub bespannt mit **ORATEX® 6000**, die leichteste ihrer Klasse

Im Wintergarten bespannt...
- ohne gefährliche Lösemitteldämpfe

... in der Wildnis geflogen!
- mit Natur pur

für **ORATEX®** gibt es STC's von:

**Farblich werkseitig endvergütet,
KEINE LACKIERUNG erforderlich!**

f Find us on
Facebook
www.facebook.com/oratex.germany

WWW.LANITZ-AVIATION.COM
Am Ritterschlösschen 20, 04179 Leipzig, Tel. 0341 - 44 23 05-0, Fax: 0341 - 44 23 05-99

WELTMEISTERSCHAFT IN LITAUEN

EIN TITELGEWINNER UND EIN VIZEWELTMEISTER

Die 34. Segelflug-Weltmeisterschaften in Club-, Standard- und Doppelsitzer-Klasse wurden vom 30. Juli bis 12. August in Pociunai (Litauen) ausgetragen. An den Start gingen für Deutschland Serena und Dr. Klaus Triebel (ASG 32), Felipe Levin (Discus 2ax), Robert Schröder (LS 8), Stefan Delfs (Standard Libelle), Jan Rothhardt (LS1d) und die amtierende Weltmeisterin der Damen, Sabrina Vogt (Standard Libelle).

Das deutsche Team hatte sich schon im Vorfeld intensiv auf den Wettbewerb vorbereitet: Beim Wintertreffen der Nationalmannschaft auf der Wasserkuppe hatten die Piloten Karten, Lufträume und die Landschaft studiert. Insbesondere der Erfahrungsaustausch mit Mario Kießling, der 2009 schon bei der Europameisterschaft in Pociunai dabei gewesen war, und mit Ex-Weltmeister Michael Buchthal half dem Team: Wo steht die Thermik? Wo sind Feuchtgebiete, die es zu meiden gilt? Welche Besonderheiten bieten das Fluggebiet und die Luftraumstruktur in Litauen?

Durchwachsenes Wetter im „Land des Regens“

Zur langfristigen Wettervorhersage und psychischen Einstimmung auf die Meisterstufe konnte in Hermann Trimmel ein Experte aus Österreich gewonnen werden. Das Wetter hielt jedoch nicht ganz den Erwartungen stand. „Ihr müsst mit mindestens drei Frontdurchgängen rechnen“,



Jan Rothhardt ist Weltmeister in der Club-Klasse

hatte Trimmel anfangs verkündet. Dass sich das Wort „Front“ zur täglichen Schlagzeile entwickeln würde, hätte da keiner erwartet. Die Bürgermeisterin von Prienai schien einen direkteren Draht zu Petrus zu haben. „Willkommen in Litauen – im Land des Regens“, hatte sie bei der Eröffnungsfeier auf dem Marktplatz verkündet. Ein kräftiger Regenguss beendete die festliche Veranstaltung vorzeitig.

Niederschlag war jedoch nur an wenigen Wettbewerbstagen ein Problem. Vielmehr machten feuchte Luftschichten in der Nähe der Fronten den Piloten das Leben schwer. Regelmäßig galt es, abschirmenden Wolkenfeldern auszuweichen, ihre Zugrichtung und Geschwindigkeit zu bewerten und etwaige Auflösungs- oder Verdichtungstendenzen vorherzusagen und zu erkennen. Hier erwies sich der Bundestrainer Wolfgang „Wolli“ Beyer als Experte. Ob am Aussichtsturm, am Satellitenbild oder als Außenposten unterwegs in polnischen Wäldern und Feldern: Wolli war immer für einen taktischen Rat zu haben und optimierte mit Holger Back die Abflugstrategien der Piloten. Beide hielten gemeinsam mit den Mannschaften ihren Piloten nicht nur organisatorisch und technisch den Rücken frei, sondern schufen auch ein angenehmes, humorvolles Klima.

Die gute Laune im Camp trug wohl auch zum Erfolg der deutschen Mannschaft bei. Neben gemeinsamen Abendessen im Camp und dem internationalen Abend standen auch Unternehmungen oder Eisessen in der Funkzentrale auf dem Programm.

Jan Rothhardt ist Weltmeister, Felipe Levin Vizeweltmeister

Schlussendlich konnten sich unsere Piloten nach sieben Wertungstagen in der Club- und Standard-Klasse gegen ihre Konkurrenz durchsetzen. In der Clubklasse flog Jan Rothhardt zum Sieg – und verwies den amtierenden Weltmeister Eric Bernard (Frankreich) auf Platz zwei, gefolgt von Ricardo Brigliadori (Italien). Sabrina Vogt landete mit nur 67 Punkten Abstand zum Treppchen auf Platz sieben, Stefan Delfs auf Platz 27.

Felipe Levin wurde Vize-Weltmeister der Standardklasse. Die Franzosen Louis



Die Nationalmannschaft (von links): Felipe Levin, Robert Schröder, Stefan Delfs, Bundestrainer Wolli Beyer (mit Flagge), Jan Rothhardt, Dr. Claus Triebel, Sabrina Vogt und Serena Triebel

Bouderlique und Guillaume Girard gewannen die Gold- und die Bronzemedaille. Robert Schröder, der das Gesamtklassement einige Tage lang angeführt hatte, wurde an den letzten Wertungstagen vom Pech verfolgt und landete schließlich auf Platz fünf. Serena und Claus Triebel erreichten in der Doppelsitzer-Klasse Platz 14.

Knapp hinter Frankreich konnte sich Deutschland in der Teamcup-Wertung den zweiten Platz sichern – einmal mehr zeigt sich damit: Es war eine Leistung des gesamten deutschen Teams.

Text und Fotos: DAeC



Warten auf den nächsten Flug

GLASFLÜGEL-FLY-IN BAD SAULGAU

85 FLUGZEUGE UND MEHR ALS 200 TEILNEHMER



Zahlreiche Helfer und Schlepppiloten sorgten für einen reibungslosen Ablauf

Vom 12. bis 14. August fand auf dem Flugplatz in Bad Saulgau das diesjährige Glasflügel-Fly-In statt. Mit 85 Flugzeugen und mehr als 200 Teilnehmern war es wohl das mit Abstand größte Fly-In für Flugzeuge eines Herstellers überhaupt.

Einige Teilnehmer reisten um die halbe Welt, um dabei zu sein – etwa das Ehepaar Justin und Gillian Wills, das aus Neuseeland angereist war. Eine Begegnung mit historischer Bedeutung: Wills' Vater war seinerzeit dafür zuständig gewesen, dass der Segelflug in Deutschland nach dem Krieg von den Alliierten wieder freigegeben worden war.

Was ursprünglich als gemütliches Zusammensein von vielleicht 30 bis 40 Teilnehmern geplant gewesen war, hatte sich im Laufe des Jahres langsam aber sicher zu einer echten Großveranstaltung entwickelt. „Ich hätte nie geglaubt, dass wir derart viele Teilnehmer begeistern würden“, so Hans-Peter Mayer, genannt H.P., einer der Organisatoren des Fly-In.

Die immer größer werdende Zahl von Glasflügel-Fans stellte die ursprüngliche Planung völlig auf den Kopf: die Organisatoren mussten die Essenslogistik be-

wältigen, der ortsansässige Fallschirm-Club wich für das Fly-In freundlicherweise auf einen benachbarten Platz aus, und alle verfügbaren Hände der ortsansässigen Saulgauer Segelflieger waren erforderlich, um den Andrang in sichere Bahnen zu lenken. Aber wie immer, wenn eine Truppe motivierter Ehrenamtler etwas in die Hand nimmt, war das Ergebnis hervorragend. Vom Follow-Me, das Neuankömmlinge an ihren Anhängerstellplatz geleitete, über die Wasch- und Reinigungslogistik, die leibliche Versorgung bis hin zum reibungslosen Schlepp-Betrieb – alles 1a.

Drei von insgesamt nur zehn gebauten Glasflügel 604 waren vor Ort

Und so konnten sich die Teilnehmer voll und ganz dem Erlebnis Glasflügel zuwenden. Es gab drei Glasflügel 604 zu bestaunen – von insgesamt nur zehn gebauten Exemplaren. Unzählige Libellen und Kestrel standen auf dem Vorfeld, zwei BS1 und verschiedene Prototypen und Einzelstücke. Die staunenden Besucher konnten eine Libelle mit Doppel-Reifen im Hauptfahrwerk bewundern oder die erste jemals gebaute Libelle – noch mit einem Bolzen, der von oben (wie beim C-Falken) gesteckt wird. Allein ein aufmerksamer Gang über das Vorfeld am Samstag wäre eigentlich eine Tagesaufgabe gewesen.

Zur Abwechslung in diesem Jahr spielte auch das Wetter mit, es gab nette Cumuli am oberschwäbischen Himmel. Die Mehrzahl der Teilnehmer wollte natürlich ihre Schätze auch in die Luft bringen. Schon beim Briefing am Morgen wurden die Glasflügel-Fans von Karl-Josef Kades (Vorsitzender der Fliegergruppe Bad Saulgau) auf einen entspannten Flugtag eingestimmt: „Ihr hennt's ja g'sähn. Där Platz isch ziemlich voll. Ihr misset halt



Beeindruckender Blick von oben: Rund 200 Teilnehmer mit 85 Flugzeugen waren auf den Flugplatz Bad Saulgau gekommen

Geduld habn und macht's ka Sträß. Des isch a Hobby.“

Angesichts von fünf Schleppmaschinen gab es allerdings auch gar keinen Grund für Stress und Hektik. In kürzester Zeit wurden die flugwilligen Glasflügel-Piloten an den blau-weißen Himmel geschleppt. Bei mäßiger Thermik konnten die Piloten den Anblick von Glasflügelmaschinen in allen Himmelsrichtungen genießen. Dies ermöglichten die fünf unermüdlichen Schlepper und das unermüdliche Helferteam der Fliegergruppe Saulgau, denen großer Dank für ihren Einsatz gebührt.

Ausgezeichneter Vortrag von Peter Selinger

Pünktlich um 19 Uhr, so schärfte H.P. den Teilnehmern schon beim Briefing ein, sollten sich alle in der Glasflügelhalle zum Essen einfinden. Denn nach schwäbischer Kost wartete auf die Teilnehmer zunächst ein Vortrag von Peter Selinger über den Anfang des Verbundfaserbaus von Segelflugzeugen. Danach ging es weiter mit Anekdoten, Geschichten und verschiedenen technischen Schilderungen von zehn früheren Glasflügelmitarbeitern.



Ein Gedenkstein erinnert an den großen Konstrukteur Eugen Hänle, dem das Glasflügeltreffen gewidmet war



Auch BWLV-Präsident Eberhard Laur war zum Glasflügel-Treffen angereist



Angesichts von fünf Schleppmaschinen gab es keinen Grund für Hektik



So viele „Schätze“ auf einem Haufen: Ein aufmerksamer Gang über das Vorfeld wäre eigentlich eine Tagesaufgabe gewesen

Es gibt vermutlich niemanden, der mehr weiß über die Entwicklungsgeschichte von Segelflugzeugen, als Peter Selinger. Und so lauschten die 200 Teilnehmer gebannt seinen Ausführungen. Wer sonst hätte zum Beispiel gewusst, dass in Japan bereits in den späten 40er-Jahren Segelflugzeuge aus Verbundmaterialien hergestellt wurden? Oder dass die Gebrüder Horten ebenfalls mit Verbundmaterialien experimentierten? Ein spannender Vortrag ging leider viel zu rasch vorüber.

Von den ehemaligen Glasflügelmitarbeitern erfuhren die gespannten Piloten danach kleine und große Geschichten.

Sepp Prasser, Mit-Vater des Kestrel, berichtete, was ihn zur Erfindung der Parallelogramm-Steuerung und der automatischen Ruderanschlüsse bewogen hat (Näheres hierzu in der nächsten adler-Ausgabe). Klaus Keim berichtete von Heli Lasch und seinem Absprung aus einer abmontierten BS1, die ihn einen Schuh kostete. Am meisten staunten dabei aber wohl die Glasflügelmitarbeiter selbst: Niemand hatte vermutet, dass sich im Inneren des Fallschirms von 1945 überhaupt etwas Lebensrettendes befinden könnte. In Windeseile verging ein interessanter Abend, der seinen Abschluss in vielen guten Gesprächen fand.

Eindrucksvolles Bild beim Schleppen

Der Sonntag begann wieder bei bestem Wetter mit einer Formation aus den drei BL-PA18, die jeweils eine 604 schleppten. Ein sehr eindrucksvolles Bild: drei kleine gelbe Hummeln vor drei riesigen Segelflugzeugen, das alles in einer relativ engen Formation.

Mit einem Abschlussbriefing endete der „offizielle“ Teil des Fly-Ins. Einige Teilnehmer nutzten noch das schöne Wetter für (Heim-)Flüge, während das Gros der Piloten langsam aber sicher den Heimweg auf dem Asphalt antrat.

Dieses Glasflügeltreffen war in jeder Hinsicht einzigartig: Die schiere Menge an Flugzeugen und Piloten war schon beeindruckend. Mindestens so beeindruckend waren die vielen großen und kleinen Glasflügelgeschichten. Last but not least war auch die Organisation perfekt. Dank an die vielen Helfer, die dazu beigetragen haben, das Glasflügel-Fly-In zu einer ganz besonderen Veranstaltung zu machen.



Die erste Libelle samt Modell im Maßstab 1:2

Text: Torsten Beyer
Fotos: Teilnehmer/Hellmut Penner/Jan Max Meyer

GLASFLÜGEL FLY-IN 2016

Eugen Hänle, den meisten Segelfliegern bestenfalls ein nur noch vom Namen her bekannter Konstrukteur und Flugzeugbauer, hat mit seiner Firma Glasflügel in Schlattstall viele wegweisenden Entwicklungen für den Segelflug hervorgebracht. Heute von allen Flugzeugbauern verwendet und von der Segelfliegergemeinde als Selbstverständlichkeit empfunden, stehen die Glasflügelflugzeuge, inzwischen bald 50 Jahre alt, in puncto Technik den modernen Segelflugzeugen kaum nach. Vor 40 Jahren, am 21. September 1975, ist Eugen Hänle bei einem Flugzeugabsturz ums Leben gekommen.

Deshalb fand zu Ehren Eugen Hänles in diesem Jahr das Glasflügel-Fly-In am Flugplatz Bad Saulgau statt. Hier war der Standort der Endmontage der Firma Glasflügel. Natürlich werden dort heutzutage keine Flugzeuge mehr gebaut, sondern der Standort wird als Flugzeughalle genutzt. Aber es gab auf diese Weise einen Eindruck davon, wo Libelle, Hornet, Kestrel usw. in den 1970er-Jahren entstanden sind.

75. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG IN BERLIN

WICHTIGSTES TREFFEN DER BRANCHE

Der Deutsche Aero Club Luftfahrtverband Berlin lädt zum 75. Segelfliegertag am 29. Oktober 2016 in die Räume der Freien Universität Berlin in Berlin-Dahlem ein. Am Vortag, Freitag, 28. Oktober, findet ab 11 Uhr die Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug statt.

Klaus Böger, Präsident des Landessportbundes Berlin und ehemaliger Senator für Schule und Sport, hat die Schirmherrschaft für den Segelfliegertag 2016 übernommen und wird die Teilnehmer der Veranstaltung begrüßen.

Eintrittskarten zum Segelfliegertag sind online erhältlich. Aktuelle Informationen sind auf <http://sft.daec-berlin.de> veröffentlicht.

Kontakt: Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, Telefon: 0531 23540-52, E-Mail: info@deutscher-segelfliegertag.de

Text und Foto: DAeC

HINWEIS FÜR SEGELFLUG-A-UND -B-TRAINER

Die Teilnahme am Vortragsprogramm des 75. Deutschen Segelfliegertags in Berlin am 29. Oktober wird als Fortbildung für Segelflugtrainer (A und B) mit acht Unterrichtseinheiten anerkannt. Die Trainer geben bitte ihre Trainerlizenz am 29. Oktober bis 11 Uhr am Infostand ab, tragen sich in die Teilnehmerliste ein und holen die Lizenz und ihre Teilnahmebescheinigung dort ab 17 Uhr wieder ab. Bitte auf mögliche Pflichtvorträge für die Trainerfortbildung achten! Für Trainer (A und B) gibt es Zuschüsse zu den Reisekosten. (Reisebelege, beispielsweise Bahnfahrkarten, müssen mit abgegeben oder nachgereicht werden.)

PROGRAMM

10 Uhr: Eröffnung und Begrüßung, Bericht der Bundeskommission Segelflug, Siegerehrung und Preisvergabe an erfolgreiche Sportler 2016, Vergabe des Hans-Schütz-Gedächtnispreises der Traditionsgemeinschaft Alte Adler.

Ab 13 Uhr: Fachvorträge

(Änderungen vorbehalten, Stand 5. September 2016)

- Berichte von Mitgliedern der Nationalmannschaft von den Weltmeisterschaften: Autoschlepp neu erfunden? Matthias Fischer
- Entwicklungen im Segelflug, Dr. Reiner Stemme
- Flugsicherheit, DFS
- Gleitzahlen über 300 in Norddeutschland, Klaus Engelhardt
- Lilienthals Traum, Dr. Joachim Grenzdörfer
- OLC – eine Vision wurde wahr, Reiner Rose
- Rekordwetterlagen in Europa, Klaus Ohlmann
- Segelflugzeughersteller DG, M&D, SH, AS
- Solar Impulse 2 – einmal um die Welt, Hannes Ross
- Thermikwellen und Wolkenstraßen, Carsten Lindemann
- Wellensegelflug in Europa, Thomas Seiler
- Wie funktionieren wir? Ein Ausschnitt, Ulrich Schulze
- Wirbelschleppen hinter Windkraftanlagen, Professor Janser

Ausstellung rund um den Segelflug, unter anderem mit dem FullMotion- Segelflugsimulator der Segelflugschule Oerlinghausen

Für den Abend ist eine Party geplant.

Aktuelle Informationen sind unter www.deutscher-segelfliegertag.de veröffentlicht.

ZU GAST BEI GUTEN FREUNDEN

Bereits zum vierten Mal besuchten die Flieger des Flugsportvereins 1910 Karlsruhe vom 13. bis zum 28. August die Kameraden des Partnervereins FSV Oppin auf deren Flugplatz bei Halle an der Saale. Die Fahrt über 500 Autobahnkilometer mit sechs Segelflugzeug-Anhängern im Gepäck mag beschwerlich klingen. Mit der Aussicht auf zwei Wochen Urlaub mit besten Flugbedingungen bei guten Freunden war die weite Anreise jedoch eine lohnende Investition.

Ununterbrochen gab es während der beiden Wochen sehr gutes Flugwetter. Vor allem die Herzen der Streckenflieger schlugen höher: Sagenhafte 7.500 Kilometer wurden im Segelflug zurückgelegt, die längsten davon mehr als 600 Kilometer.

WALLDORFER FLUGTAGE BEGEISTERN DIE ZUSCHAUER

Zwar sind die Walldorfer Flugtage 2016 bereits wieder vorbei – was jedoch bleibt, sind die Erinnerungen an zwei ereignisreiche Tage mit Spannung, Begeisterung und fliegerischen Kabinettstückchen. Das Programm am spätsommerlich heißen August-Wochenende bildete die gesamte Bandbreite des Luftsports ab.

Spitzenpilot Markus Feyerabend aus dem oberbayrischen Peißenberg zeigte mit seiner 320 PS starken Extra 300 atemberaubende Manöver. In diesem Jahr war er Deutscher Meister der Advanced-Klasse geworden, zuvor hatte er auch zahlreiche Erfolge im Segelkunstflug gefeiert, darunter mehrere Deutsche Meistertitel und 2015 der Sieg der Freestyle World Air Games in Dubai. Feyerabend war nun zum zweiten Mal in Walldorf, für ihn, der eigentlich für den Wettkampf brennt, ein angenehmer Saisonabschluss. Mit fliegerischer Präzision zog der 45-Jährige so manchen Zuschauer in seinen Bann.

Es gab Programmpunkte wie Modellflugvorführungen mit Jets oder Doppeldeckern, Rundflüge mit einmotorigen Maschinen oder die beeindruckenden



Die beiden Doppelsitzer des FSV Karlsruhe in Formation über Sachsen-Anhalt

Gleichzeitig purzelten auch in der Ausbildung die Rekorde, da sich ein Team aus fünf Fluglehrern um die Flugschüler kümmerte. Gleich zwei Jungpiloten schafften den größten Schritt in ihrer Fliegerkarriere, den ersten Alleinflug. Luca LeBlanc (15) und Marvin Reister (17) überzeugten die Fluglehrer in der zweiten Lagerwoche von ihrem Können und meisterten ihre ersten Alleinflüge souverän. Außerdem gab es eine bestandene B-Prüfung und zahlreiche Einweisungen auf neuen Flugzeugtypen zu feiern.

Ein von den Hallenser Fliegern eigens für das Fluglager errichteter Pool sorgte für Erfrischung an Flugtagen mit Temperaturen jenseits der 30-Grad-Marke. Dabei ist der Pool nur eines von vielen Beispielen für die immense Gastfreundschaft, die der Flugsportverein Oppin den Karlsruher Kollegen zuteil werden ließ. Fürs nächste Jahr steht das Ziel für den Sommerurlaub bereits fest: Halle an der Saale.

Text und Foto: Adrian Bittner



Flugvorführungen aller Art brachten die Zuschauer zum Staunen

Überflüge einer Lockheed Super Constellation. Fallschirmspringer zeigten ziel-sichere Landungen auf einer fünf Meter durchmessenden Fläche – wobei das eigentliche Ziel nur briefmarkengroß war. Zudem führte ein Team um Karlfriedrich Kösters ein „Kappenrelativ“ vor: Bei dieser Flugfigur näherten sich zwei Springer in zirka 2.000 Metern Höhe einander an, bis es schien, als würde sich der eine gemütlich auf den Schirm des anderen setzen.

Ballonglühn als abendliches Highlight

Ein prächtiger Hingucker war das Ballonglühn: Zu sechst waren sie am Samstagabend auf dem Flugfeld aufgereiht und ließen die Flammen ihrer Brenner aufblenden, um die 2.200 bis 4.250 Kubikmeter

fassenden Hüllen der sanften Riesen zu erleuchten. Das Ballonteam Kurpfalz hatte sich eine Choreografie passend zur Musik ausgedacht. Zur Erheiterung der Zuschauer kam noch ein kecker Modellballon mit 80 Kubikmetern dazu.

Nicht so wild wie bei PS-starken Maschinen, aber nicht weniger faszinierend, waren die Segelkunstflugdarbietungen. Beispielsweise von Martin Hofmann aus Aalen, mehrfach ausgezeichnete Pilot, von Björn Muth aus Sinsheim im Motorsegler, oder von Peter Denner vom gastgebenden Aeroclub. Denner zeigte in seiner Pilatus B 4 seine Manöver am Tag, aber auch in der Dämmerung: Nach dem großen Erfolg im vergangenen Jahr führte er wieder einen „Feuerwerksflug“ vor, mit Pyrotechnik hinterließ er strahlend

helle Spuren im dunkler werdenden Blau des Himmels.

Sechsstündiges Nonstop-Programm

Am Sonntag kamen die zahlreichen Besucher in den Genuss eines mehr als sechsstündigen Nonstop-Programms. Ständig starteten Flugzeuge zu Rundflügen, Flugführungen oder Modellflugzeuge zu ihren Präsentationen in der Luft, und sorgten am Boden für eine umwerfende Soundkulisse. Der Luftsport zeigte sich von seiner schönsten und faszinierendsten Seite. Bestens

disponiert zeichneten die Kunstflugpiloten mit Paraffinöl akzentuierte Figuren an den blauen Himmel.

Sehr zur Freude der kleinen Besucher startete auch wieder der sogenannte Bonbonbomber: Das Modellflugzeug warf auf dem Vorfeld jede Menge Leckereien ab. Kinder und Jugendliche konnten auch Runden auf dem Karussell drehen, Trampolinspringen oder am Kistenstapel-Wettbewerb teilnehmen.

Doch auch im Luftsport gilt – nach dem Flugtag ist vor dem Flugtag. Die Abteilung Segelflug des Aero Clubs Walldorf



Sechs Ballone sorgten für ein unvergessliches Erlebnis beim Ballonglühen

freut sich jetzt schon auf die Walldorfer Flugtage im Sommer 2017.

Text: Manuel Löhmann (AeC Walldorf)
Fotos: Hladik/Löhmann

Region 2 Hohenlohe-Tauber

ERFOLGREICHE SEGELFLUGSCHULUNG MIT VIEL SPASS

Gitarrenmusik und gemeinsames Singen am Lagerfeuer, erste Alleinflüge, das Entdecken neuer Flugzeugmuster und natürlich endlose Thermikflüge – so stellen sich viele Piloten ein gelungenes Fluglager vor. Beinahe genau so kann man das Fluglager der Flugsportgruppe Öhringen zusammenfassen, welches in der ersten Augustwoche am Flugplatz Baumerlenbach stattfand, und an dem auch die Fliegergruppe Heilbronn teilnahm.



Die Jugendgruppen aus Baumerlenbach und Heilbronn flogen gemeinsam

Das gemeinsame Fliegen ließ die Mitglieder beider Vereine und besonders die Jugendgruppen noch enger zusammenrücken. Zugegeben, das Wetter spielte nicht immer wie gewünscht mit. Dies tat dem Spaß jedoch keinen Abbruch, und der Regentag wurde kurzerhand ins Spaßbad „AquaToll“ verlegt.

Die anderen Tage waren dafür umso ereignisreicher. Jacob Schuh und Lasse Riemann legten mit ihren ersten drei Platzrunden im Alleinflug die sogenannte A-Prüfung im Segelflug ab. Michael Scheu und Norbert Darilek bestanden ihre praktische Prüfung auf dem Reisemotorsegler, und Sebastian Britzke seine praktische Segelflugprüfung. Clemens Berger konnte seine Ausbildung als Windenfahrer abschließen, und auch einigen am Segelfliegen interessierten Besuchern konnte die Welt von oben gezeigt werden. Lange Thermikflüge von mehr als sieben Stunden rundeten das erfolgreiche Fluglager ab. Bilder zum Fluglager gibt es auf der Webseite www.fsg-oehringen.de.

Text: Tobias Hofmann
Foto: Rolf Mugele

Region 7 Schwarzwald

WALDSEER SEGELFLIEGER ZU GAST IN DONAUESCHINGEN

Bereits zum zweiten Mal in Folge besuchte die Jugendgruppe des Sport- und Segelfliegerclubs (SSC) Bad Waldsee-Reute, vom 1. bis 8. August ihre Kameraden der Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar (LSB).

Wie bereits im vergangenen Jahr veranstalteten beide Vereine ihr gemeinsames Fluglager am Heimatflugplatz des LSB in Donaueschingen. Schon bei den Vorbereitungen war die Vorfreude auf das gemeinsame Wiedersehen sehr groß, in

gewohnter Manier erwartete die Jugendlichen beider Vereine eine intensive, lehrreiche und kameradschaftliche Woche, in der nicht nur Schüler, sondern auch Scheininhaber wieder neue Erfahrungen und Wissen sammeln konnten.

Die Stimmung war von Beginn an sehr gut. Auch wenn das Wetter lang nicht so gut war wie erwartet, konnten alle Tage in Flugtage verwandelt werden, was einen maximalen Lernerfolg brachte. Besonders erfreulich war, dass gleich drei Flugschüler ihren „Freiflug“ erleben durften. Benedict Baumann, Jugendleiter des LSB, durfte daher den traditionellen Brennesselstrauch an Flugschülerin Carolina Faißt überreichen. Lorenz Klingele tat dies in seiner Funktion als Jugendleiter des SSC ebenso mit den Bad Waldseern Flugschülern Ängel Wöllhaf und Laurin Knappe. Gestemmt wurde das Lager mithilfe aller Teilnehmer sowie der ehrenamtlich ar-

beitenden Fluglehrer. Bereits jetzt sind wieder Planungen für das kommende Jahr in Gange.

Text und Foto: Lorenz Klingele



Beim Fluglager in Donaueschingen stand neben dem fliegerischen Lernen auch das Gemeinschaftserlebnis im Vordergrund

DIE TECHNIK ERINNERT

Technische Mitteilungen:

ASK 21 **TM-Nr. 37**

ASK 21 Mi **TM-Nr. 12**

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Betroffen: Baureihe ASK 21 und ASK 21 Mi; alle Seriennummern

Dringlichkeit: Wahlweise

Gegenstand : Handbremshebel am Steuerknüppel

Vorgang und Maßnahmen: Siehe TM

ASK 21 **TM-Nr. 38**

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Betroffen: Baureihe ASK 21, alle Seriennummern, die mit TM 25 oder TM 30 ausgerüstet sind

Dringlichkeit: Bis zur nächsten Prüfung der Lufttüchtigkeit, spätestens am 31. Dezember 2016

Gegenstand : Überprüfung der Seitenruder-Betätigung durch einen Handhebel (TM25/TM30)

Vorgang und Maßnahmen: Siehe TM

ASW 27 **TM-Nr. 17**

ASW 27-18 **TM-Nr. 6**

ASW 27-18E **TM-Nr. 14**

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Betroffen: ASW 27; Baureihen siehe TM

Dringlichkeit: Wahlweise

Gegenstand : a) Anbringen einer Spornradverkleidung

b) Anbringen von Hutzen am Seitenruder

c) Ersetzen von Hutzen an QR und WK

d) Änderung der Ausblasung, Wartungsanweisung B Ausgabe 2

Vorgang und Maßnahmen: Siehe TM

ASW 27-18E **TM-Nr. 13**

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Betroffen: ASW 27-18E; ab Werk-Nr. 29501

Dringlichkeit: Wahlweise

Gegenstand : Änderung des Motorbedienkonzeptes und Einbau eines Anlasser.

Vorgang und Maßnahmen: Siehe TM

ASH 31 Mi **TM-Nr. 7**

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Betroffen: ASH 31 Mi

Dringlichkeit: Wahlweise

Gegenstand : Ausblasung, NACA-Hutzen und Zackenband: Zeichnungsänderung

Wartungsanweisung A in der Ausgabe 2 vom 16. März 2015

Vorgang und Maßnahmen: Siehe TM

LS 8 **TM-Nr. 8024**

DG Flugzeugbau

Betroffen: Muster LS 8; alle Baureihen

Dringlichkeit: Siehe TM

Gegenstand : Reparatur-handbuch, Hinweisschilder, Handbuchrevisionen incl. Neukombiniertem

Flughandbuch für die Baureihen LS8, LS8-a, LS8-b, LS 8-18

Vorgang und Maßnahmen: Siehe TM

Rotax Aircraft Engines

Service Letter SL-912-018 / SL-912 i-007 / SL-914-016 / SL 2ST-010,

8. September 2016: Language Standardization in Technical Documentation for Rotax Aircraft Engines

Nach der Schließung der Segelflugschule und dem späteren Verkauf der gesamten Liegenschaft auf dem Hornberg konnte der BWLV bis zu diesem Frühjahr die Technischen Lehrgänge noch in der Hornberg-Werkstatt durchführen sowie die Unterrichts- und Übernachtungsräume nutzen.

Nun verlagert der BWLV die Durchführung seiner Technischen Ausbildungslehrgänge vom bisherigen Standort am Segelfluggelände Hornberg zum neuen Ausbildungszentrum des Verbandes am Segelfluggelände Klippeneck bei Spaichingen. Dort hat bereits seit Jahrzehnten die BWLV-Jugend- und Weiterbildungsstätte ihren Sitz.

Der Bau eines neuen, modernen Werkstattgebäudes am Klippeneck wird in den nächsten Wochen abgeschlossen sein. Ab Anfang Dezember steht dann das neue Werkstattgebäude für Lehrgangmaßnahmen am Klippeneck zur Verfügung. Die Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2017 erfolgt im nächsten adler.

Text: red.

DAEC-NEWS

BUNDESAUSSCHUSS UNTERER LUFTRAUM

BAUL IST AKTIV

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) hat bei seiner zweiten Sitzung in diesem Jahr in Kassel über die von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) für das Jahr 2017 beabsichtigten Luftraumänderungen beraten.

Betroffen sind unter anderem die TMZs Memmingen, Hahn und Niederrhein, der Luftraum C München und der Luftraum C Frankfurt/Main. In mehreren regionalen Arbeitsgruppen werden nun die Regionalvertreter des BAUL zusammen mit den Vertretern der Bundeskommissionen erstmals luftsportartenübergreifend

die DAeC-Stellungnahmen vorbereiten. Bei der DFS in Langen ist zudem das diesjährige Luftraumnutzergespräch geplant, bei dem der BAUL die Positionen des Luftsports vorstellen und verteidigen wird.

Als weiteres Thema stand die Durchführung von Wolkenflügen mit Segelflugzeugen auf der Tagesordnung. In einem Brief an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hatte der BAUL darum gebeten, mit einer unkomplizierten Verfahrensweise Wolkenflüge mit Segelflugzeugen wieder zu ermöglichen.

Außerdem diskutierten die Teilnehmer einen Fall, bei dem mit der Einrichtung einer RMZ und anderen Beschränkungen der Luftsport am Flugplatz erheblich benachteiligt wird. Der BAUL sagte den Betroffenen Unterstützung zu.

Die BAUL-Ansprechpartner sind mit ihren Kontaktdaten auf der DAeC-Website www.daec.de/fachbereiche/luftraumflugbetrieb/adressen/ veröffentlicht.

Text: DAeC

GEDENKEN AN DEN LUFTFAHRTPIONIER OTTO LILIENTHAL.

STERNFLUG ZUM ÄLTESTEN FLUGPLATZ DER WELT

Anfang August hatte die DAeC-Bundekommission Segelflug einen dreitägigen Flugwettbewerb im Rahmen des Breitensports zum Sonderlandeplatz Stölln/Rhinow in Brandenburg ausgeschrieben. Anlass war das 125-Jahr-Jubiläum des ersten Menschenfluges von Otto Lilienthal.

Durchgeführt wurde dieser Sternflug nach gültigen OLC-Regeln. Auf Basis der erfliegenen Streckenkilometer wurden die Gewinner ermittelt. Wegen des wechselhaften Flugwetters Anfang August in Deutschland, zahlreichen Meisterschaften im Segelflug und den Sommerferien war die Anzahl der Teilnehmer überschaubar.

Am ersten Tag des Sternfluges kam keine Wertung zustande, da die Wetterbedingungen einen Streckensegelflug nicht erlaubten. Der zweite Tag ermöglichte immerhin drei Flüge von 300, 198 und 56 Streckenkilometern. Eine Bereicherung war die Teilnahme des Piloten Alexis Anastasiou, der mit einem UL-TMG aus Griechenland der Vogelzugroute der Störche folgen wollte, um an dieser außergewöhnlichen Luftsportveranstaltung teilnehmen zu können.

Der dritte Wertungstag brachte schließlich den erhofften Erfolg. Unter sechs Teilnehmern am Sternflug wurde Axel Nuss aus Hodenhagen mit 430 OLC-Punkten



Stölln, Zielpunkt des Sternfluges, gilt als ältester Flugplatz der Welt

als Sieger ermittelt. Den zweiten Platz belegte Edith Mehler aus Erbdorf in der Oberpfalz mit 299 Punkten. Sie erreichte am letzten Wettbewerbstag das Ziel mit

dem Auto. Auf dem dritten Platz landete Jasper Hanne aus Lüchow-Dannenberg, der mit seinem Freund auf einer ASK 13 das Ziel erreichte.

Beteiligung berühmter Segelflieger

Sehr erfreulich war die Beteiligung von berühmten Segelfliegern, die sich außer Konkurrenz dieser Flugsportveranstaltung angeschlossen hatten. Dies war zum Beispiel Dieter Memmert, Altmeister des Segelfluges und mehrfacher Weltrekordinhaber mit Flügen über 2.000 Kilometer.

Der lokale Flugsportverein „Otto Lilienthal“ Stölln/Rhinow hatte zum Abschluss der Luftsportveranstaltung in Zusammenarbeit mit der Bundeskommission Segelflug zu einem gemütlichen Abschlussabend eingeladen. Im Beisein der DAeC-Vorstandsmitglieder Wolfgang Mütter und René Heise, der Präsidenten der Luftsportlandesverbände Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Thüringen sprach die Bürgermeisterin von Stölln ein Grußwort und erläuterte die weiteren Höhepunkte des anstehenden Otto-Lilienthal-Festes.

Die Siegerehrung wurde von Rudolf Baucke von der BuKo Segelflug, vorgenommen. Neben den drei ausgelobten Siegerpreisen der BuKo erhielt jeder Teilnehmer Sachpreise, die von vielen Firmen der Segelflugszene gesponsert wurden. Zudem gab es zur Erinnerung eine Urkunde mit einem Bild Otto Lilienthals. Der örtliche Flugsportverein gestaltete den musikalischen Teil des Abends mit der eigenen Musikband „Flugplatzkapelle Stölln“.

Ballonglühnen zur Einstimmung

Zur Einstimmung gab es ein Ballonglühnen, und krönender Abschluss war die imposante Nachtflugshow mit einem Modellhubschrauber, der bei einbrechender Dunkelheit mithilfe von beleuchteten Rotorblättern Motive an den Himmel „zauberte“ und alle Anwesenden faszinierte. Der Modellflieger und Künstler Robert Sixt verabschiedete sich dann mit dem Abschuss von Leuchtraketen in den Stöllner Sternenhimmel.

Die teilnehmenden Piloten demonstrierten eindrucksvoll, welche fliegerischen Möglichkeiten ohne Motor trotz ungünstiger



Bei der Abendshow zeichnete ein Helikopter mit seinem Rotor einen elektronischen Text an den Nachthimmel

Wetterbedingungen 125 Jahre nach dem ersten Menschenflug möglich sind. Allen Anwesenden wird dieser ungewöhnliche Flugwettbewerb zum Gedenken von Otto Lilienthal in Erinnerung bleiben. Mit Störchen in der Thermik kreisen, einmal auf dem ältesten Flugplatz der Welt landen, die Wirkungsstätten von Otto Lilienthal besuchen: Ein Flug nach Stölln war auch 2016 wieder ein fliegerisches Erlebnis.

Text: Rudolf Baucke,
Johannes Hille und René Heise
Fotos: René Heise

ÜBERNAHME HOHEITLICHER AUFGABEN

WEITERHIN GUTE ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DAEC UND VERKEHRSMINISTERIUM

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) des Deutschen Aero Clubs ist in seiner Arbeit bestätigt worden: Am Donnerstag, 8. September, wurde es vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) beauftragt, auch in den kommenden fünf Jahren „hoheitliche Aufgaben“ zu übernehmen. Konkret heißt das: Die Mitarbeiter des LSG-B sollen weiterhin Flugzeuge prüfen, zulassen und Piloten-Lizenzen ausstellen.

BMVI und LSG-B arbeiten schon seit 1993 zusammen. Bis heute funktioniert diese Kooperation ohne Unterbrechungen. „Dass wir erneut – als einer von nur fünf Verbänden – vom BMVI beauftragt wurden, zeigt deutlich, wie ordentlich wir arbeiten“, sagt Udo Beran, Generalsekretär des Deutschen Aero Clubs.

Die Zahlen sprechen für sich: Exakt 24.995 Lizenzen für Piloten von Ultraleichtflugzeugen wurden vom LSG-B in

den vergangenen zwei Jahrzehnten ausgestellt, 150 neue Ultraleichtflugzeug- und sechs UL-Tragschrauber-Typen nach eingehender Prüfung für die Fliegerei zugelassen. Zu den selteneren Musterzulassungen kommen die fast alltäglichen UL-Verkehrszulassungen: Knapp 60 Prozent aller Ultraleichtflugzeuge in Deutschland wurden 2015 beim DAeC zugelassen.

Zertifizierung und Überwachung der Flugschulen

Damit die Flieger sicher in der Luft bleiben, überwachen 330 technische Prüfer im Auftrag des DAeC ihre Tauglichkeit. Rund 100 Flugprüfer testen das Wissen und Können der angehenden Piloten auf deren Weg zur Fluglizenz. Zu den Aufgaben des DAeC-Luftsportgeräte-Büros gehört außerdem die Zertifizierung und Überwachung von Flugschulen – bis dato sind es 179.

Das LSG-B beschränkt sich jedoch nicht auf die Ultraleicht-Fliegerei: Es vergibt auch Lizenzen an Fallschirmspringer und betreut Piloten und Erbauer von Großflugmodellen – eine einzigartige Angebotsvielfalt.

Der Leiter des Luftsportgeräte-Büros, Frank Einführer, betont indes: „Die Kundenfreundlichkeit muss weiterhin ganz vorn stehen – deshalb bauen wir unseren Service immer weiter aus.“ Seit Frühling dieses Jahres können die Nummern für die Jahresnachprüfung von Ultraleichtflugzeugen rund um die Uhr online beantragt werden, selbst am Wochenende. Im Herbst 2016 soll es ein neues, günstiges Versicherungsangebot geben – exklusiv für die Luftsportler im DAeC und ihre Vereine.

Text und Foto: DAeC

JETZT ANMELDEN!
NOCH PLÄTZE FREI BEIM AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

Der BWLV bietet am Freitag und Samstag, 20. und 21. Oktober ein Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte in der Filderhalle in Leinfelden-Echterdingen an. Beginn ist am Freitag um 13 Uhr und am Samstag um 9 Uhr. Alle Infos dazu sowie ein Anmeldeformular gibt es im August- und September-adler oder im Internet unter www.bwlv.de (→ Aus- und Weiterbildung → Fluglehrerfortbildung).

Text: red.

BWL-V-TERMINSERVICE 2016

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.10.16	02.10.16	FB	Volksfest-Wettfahrt – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
01.10.16	08.10.16	SF	Segelkunstflug-Lehrgang in Hayingen – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Hayingen
03.10.16		MD	F1-Landesmeisterschaft und Wettbewerb „Kleiner Uhu“ – Info: twiesiolek@t-online.de	Ammerbuch
07.10.16	09.10.16	LJ	Herbsttagung des Jugendausschusses – Info: www.daec.de	Dresden
08.10.16		MD	F1-Landesmeisterschaft LSV Rossfeld Metzingen – Info: rumpff.stefan@web.de	Osterhofen
08.10.16		A	Pilotentag bei der DFS – Info: www.dfs.de	Flugplatz Schönhagen/Trebbin
08.10.16		LJ	BWL-V-Landesjugendtreffen mit Landesjugendversammlung – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Hornberg
09.10.16		MD	34. Hahnweide-Pokalwettbewerb – Info: www.wh-modeller.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
12.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
12.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
14.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
14.10.16	16.10.16	LJ	Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
14.10.16	16.10.16	SF	Gummiseil-Wochenende – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Hayingen
15.10.16		MD	Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“ Schorndorf – Info: beschwende@t-online.de	Schorndorf
15.10.16	16.10.16	A	Drachenfest der Fliegergruppe Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben (EDDS)
16.10.16		MD	Saallflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schornbach
16.10.16		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
21.10.16	22.10.16	A	Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
26.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
26.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
29.10.16		SF	75. Deutscher Segelfliegerstag – Info: http://sft.daec-berlin.de	Berlin
01.11.16	05.11.16	LJ	Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.11.16		A	BWL-V-Mitgliederversammlung, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
06.11.16		A	Mitgliederversammlung Hanns-Kellner-Fonds, 13 Uhr – Infos: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
09.11.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.11.16		MD	Saallflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schornbach
12.11.16		A	Pilotentag bei der DFS – Infos: www.dfs.de	Langen b. Frankfurt/Main
19.11.16		A	51. Nordbadischer Fliegerball, 19 Uhr – Info: gai@bwlv.de	Stadthalle Hockenheim
20.11.16		MF	AZF Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
20.11.16		MD	Saallflug-Landesmeisterschaft FG Schorndorf – Info: beschwende@t-online.de	Schornbach
23.11.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
27.11.16		MF	BZF I Zusatz – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
30.11.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
02.12.16	04.12.16	LJ	BWL-V-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Infos: koch@bwlv.de	Schweighausen
05.12.16	10.12.16	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.12.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
07.12.16		MD	Saallflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schornbach
14.12.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
14.12.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
11.01.17	14.01.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
23.01.17	28.01.17	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL2 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
27.01.17	29.01.17	A	43. Bundesweites Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Info: www.hexentreffen.com	Jugendherberge Kaub/Rheinland-Pfalz
06.02.17	11.02.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
27.02.17	04.03.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.03.17	12.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.03.17	19.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.04.17	22.04.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.09.17	16.09.17	FB	61. Gordon-Bennett-Cup – Info: gordonbennett2017.aero	Fribourg/Schweiz

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hänggleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik

Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter www.bwlv.de einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

AERO-CLUB HEIDELBERG UND BWLV TRAUERN UM WOLFGANG LOSSEN



Wolfgang Lossen hat sich um die Fliegerei im Land enorme Verdienste erworben

Unser Freund und Vereinskamerad Wolfgang Lossen (18. April 1924 bis 9. August 2016) hat uns im Alter von 92 Jahren verlassen. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Frau und seiner Familie.

Wolfgang Lossen war ein Pionier der nordbadischen Fliegerei. Schon im Alter

von zehn Jahren startete er sein erstes selbst gebautes Flugmodell, und mit 13 Jahren nahm er am Modellflugwettbewerb auf der Wasserkuppe teil. Bereits ein Jahr später wagte er auf dem Schulgleiter SG 38 seine ersten Hüpfer. Auf dem Hornberg absolvierte er als 14-Jähriger seinen ersten, fünfstündigen Alleinflug im Grunau Baby. Während der Kriegsjahre war er Fluglehrer und flog später auf der Ju87.

Anfang 1950 gründete Wolfgang Lossen zusammen mit anderen Luftsport-Enthusiasten den Aero Club Heidelberg. 1953 wurde er Segelfluglehrer, andere Lizenzen wie die für den Motorfluglehrer und die professionelle Fluglizenz folgten bald. In dieser Zeit wirkte er auch mit an der Erschließung des Segelfluggeländes Hemsbach an der Bergstraße, dieser Flugplatz ging dem Aero Club Heidelberg dann leider durch den Bau der Autobahn A5 später verloren.

Sein beruflicher Werdegang ist untrennbar mit dem Fliegen verbunden, bereits seit 1955 beschäftigte er sich als Berufsfotograf mit der gewerblichen Luftbildfotografie, dafür betrieb er seit 1966 seine eigene Cessna 210, mit der er oft aus unterschiedlichen Höhen Heidelberg mit einer unwahrscheinlichen Präzision fotografierte. Diese Aufnahmen sind als Archiv von unschätzbarem Wert für die Dokumentation der Heidelberger Stadtentwicklung, es sind auch mehrere schöne Bildbände daraus entstanden.

Für den Aero Club Heidelberg und den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband übernahm Wolfgang Lossen viele Aufgaben und ehrenamtliche Funktionen, zu nennen sind Segel- und Motorfluglehrer im Aero Club Heidelberg, Prüfungsrat für Segel- und Motorflug sowie Beauftragter für Flugaufsicht. Mehr als 25 Jahre war er Bezirksausbildungsleiter Segelflug für Nordbaden, sowie Mitglied im BWLV- Ausschuss „Segelflug“. Zudem war er 34 Jahre lang BWLV-Präsident und auch Vorstand des AEC. Seine Leistungen wurden mit vielen Verbands- und Vereinsauszeichnungen gewürdigt, zu nennen sind unter anderem die Goldene Ehrennadel und die Wolf Hirth Medaille sowie die Ehrenmitgliedschaft des BWLV und des Aero Clubs Heidelberg. „Safety first“ war einer seiner Wahlsprüche, und das galt für jeden seiner Flüge. Die konsequente Einhaltung von Flugsicherheitsbestimmungen war nicht nur für ihn selbstverständlich, er hat dieses Verantwortungsgefühl auch an seine Schüler weitergegeben.

Wir sind Wolfgang Lossen dankbar für seine vielen Leistungen und Verdienste um die baden-württembergische Fliegerei, und für seine pädagogischen Fähigkeiten. All dies wird in unseren Erinnerungen bleiben.

Text: Reinhard Schwartz-Albiez,
Aeroclub Heidelberg
Foto: Andrea Lossen/Archiv

Auch der Baden-Württembergische Luftfahrtverband hat mit großer Trauer die Nachricht vom Tode seines Ehrenmitglieds Wolfgang Lossen aufgenommen. Über Jahrzehnte hinweg hat sich Wolfgang Lossen in beispielloser Weise um den Luftsport im Land verdient gemacht, hat die Voraussetzungen für eine funktionierende Fliegerei mitgeschaffen – sei es vor Ort in seinem Verein, dem Aeroclub Heidelberg, wie auch auf Landesebene als Mitglied im BWLV-Ausschuss Segelflug und als BWLV-Präsident. Welche Wirkung sein großes Engagement entfaltete, zeigt sich nicht zuletzt in den bis heute andauernden sportlichen und gesellschaftlichen Erfolgen der nordbadischen Vereine. Der BWLV honorierte dieses unermüdliche Wirken mit höchsten Ehrungen, von der Goldenen Ehrennadel über die Wolf Hirth Medaille bis hin zur Ehrenmitgliedschaft, die Wolfgang Lossen anlässlich seines 70. Geburtstags verliehen wurde. Darüber hinaus verliert die Fliegergemeinde in Wolfgang Lossen aber auch einen Menschen, der sich durch seine Freundlichkeit im Kontakt mit anderen, seine bescheidene Art und sein umgängliches Wesen auszeichnete, das seinesgleichen suchte. Dies in Verbindung mit seinem pädagogischen Geschick und seiner hohen Kompetenz in allen fliegerischen Belangen hinterlässt eine Lücke, die nicht zu füllen sein wird. Der BWLV trauert um einen ganz besonderen Mann, der den Luftsport im Land gefördert und vorwärtsgebracht, sowie vielen insbesondere jungen Menschen durch seine Lehrtätigkeit die Freude am Fliegen vermittelt hat. Die dankbare Erinnerung an Wolfgang Lossen wird bleiben. Insbesondere sind seine wunderbaren Bilder Teil seines Vermächtnisses für den Luftsport. Seiner Familie gilt das herzliche Mitgefühl des Verbandes.

TRAUER UM FRED WEINHOLTZ

Das Segelfliegen war seine Leidenschaft: Fred Weinholtz gehörte zu den engagiertesten Förderern des Segelfluges, national wie international. Am Sonntag, 21. August, ist er im Alter von 90 Jahren verstorben.

Am 3. Juni 1926 wird Fred Weinholtz in Genthin/Sachsen-Anhalt geboren. Die Liebe zum Fliegen erwacht bereits im Kindesalter: Als Siebenjähriger beginnt er mit dem Modellfliegen, mit 14 Jahren sitzt er zum ersten Mal hinter dem Steuerknüppel eines Segelflugzeugs, 1943 erwirbt er den L.I. 1944 meldet sich Fred Weinholtz zur Luftwaffe, muss dann aber zur Infanterie. Gegen Kriegsende gerät er in der Nähe von Wien in amerikanische Gefangenschaft, aus der ihm 1946 die Flucht gelingt. Sie führt ihn schließlich nach Herford, wo er Volksschullehrer wird und seine neue Heimat findet. 1950 gehört er zu den Gründern der IG Segelflug in Herford, die später



Fred Weinholtz an dem Ort, wo er am liebsten war: auf dem Flugplatz

zum Herforder Verein für Luftfahrt wird. Bald wird er zu dessen Vorsitzendem gewählt. 1955 wird er Segelfluglehrer, mit der Freigabe des Motorflugs 1955/56 erwirbt er auch die Privatpilotenlizenz.

1959 wird Fred Weinholtz Mitglied des Vorstands der Flugplatzgemeinschaft Oerlinghausen, dann Vorsitzender. 1961 beginnt seine vereinsübergreifende Tätigkeit mit der Mitgliedschaft in der NRW-Segelflugkommission. Für zwei Jahrzehnte bekleidet er ab 1965 das Amt des Vorsitzenden der Segelflugschule Oerlinghausen, für die er sich zeitlebens vehement einsetzt.

Ab 1967 gehört Fred Weinholtz der DAeC-Segelflugkommission an, von 1973 bis 1982 als deren Vorsitzender. Ab 1972 vertritt er die deutschen Segelflieger in der Internationalen Segelflugkommission der FAI (heute IGC), sechs Jahre als Vizepräsident und ab 1987 als deren Sekretär. Nach seinem Rücktritt im Jahr 1997 wird Fred Weinholtz zum Ehrensekretär ernannt.

Gemeinsam mit Pelle Öberg (Schweden) arbeitet er in den späten 60er- und frühen 70er-Jahren daran, die Club-Klasse als neue Wettbewerbsklasse zu etablieren, was ihm trotz erheblicher Widerstände gelingt. Ein weiterer Meilenstein in dieser Zeit: In seinem Buch „Grundtheorie des modernen Streckenflugs“ fasst Fred Weinholtz seine eigenen Erkenntnisse mit dem damaligen Wissen um die richtige Flugstrategie im Streckensegelflug zusammen. 1967 veröffentlicht, wird das Werk zum Bestseller und in mehrere Sprachen übersetzt. Darüber hinaus berichtet er in zahlreichen Veröffentlichungen in den Fachzeitschriften über die nationalen und internationalen Erkenntnisse im Segelflug.

Nach 1960 überträgt die FAI-IGC die Ausrichtung der Segelflugweltmeisterschaften nach Paderborn. Fred Weinholtz leitet diese WM als Direktor äußerst erfolgreich. Seine Reputation führt ihn zu zahlreichen Verpflichtungen bei internationalen Wettbewerben und Meisterschaften. Fast nebenbei wird er zweimaliger Segelflugmeister in NRW und erwirbt das Gold C mit drei Diamanten. Seine Flugbücher weisen insgesamt über 5.000 Flugstunden im Segelflug und fast 1.000 im Motorflug aus, bei insgesamt 16.000 Starts und mit 82.000 Flugkilometern.



In Fred Weinholtz verliert die Segelfliegergemeinschaft einen ihrer engagiertesten und kompetentesten Fürsprecher

Weinholtz setzt sich darüber hinaus für den Frauen-Segelflug ein, ruft eine Frauen-Klasse ins Leben und organisiert den ersten deutschen Frauen-Segelflug-Wettbewerb in Kassel-Calden, was letztlich zur internationalen Anerkennung von Frauen-Meisterschaften auf der ganzen Welt führt. Für die deutschen Segelfliegerinnen spielt Fred Weinholtz eine enorme Rolle: Vom ersten organisierten Treffen 1975 an ist er dabei und unterstützt die Frauen tatkräftig. Im Jahr 2000 erhält er hierfür von der Bundeskommission Segelflug des DAeC die „Goldene Hexe“.

Auch auf nationaler Ebene bleibt er politisch aktiv: Als 1985 im Bundestag die Parlamentarische Gruppe Luftfahrt ins Leben gerufen wird, gehört Weinholtz zu ihren Gründern. Die Gruppe wird zu einem wichtigen politischen Sprachrohr für Luftsportler. Weinholtz engagiert sich außerdem in der Schliecker-Kommission, bei der die Luftraumstruktur für Deutschland erarbeitet wird. Es gelingt ihm, Freiräume für den Segelflug zu schaffen, die noch heute ihre Gültigkeit haben.

Ab 1995 engagiert er sich in der Traditionsgemeinschaft Alte Adler, 2004 rückt er in den Vorstand auf, 2009 wird er zum Ehrenmitglied gewählt. Über mehrere Jahre ist er auch im ehrenamtlichen Vorstand der Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug aktiv. Für seinen enormen Einsatz erhält Fred Weinholtz zahlreiche Ehrungen: 1975 das Bundesverdienstkreuz am Bande, 1990 die

Lilienthal-Medaille für Segelflug der FAI, von der FAI die Bronzemedaille und das Diplome Tissandier, die Dädalus-Medaille in Gold, das Yuri-Gagarin-Diplom der UdSSR und die Czeslaw-Tanski-Medaille aus Polen, um die wichtigsten zu nennen.

In seiner selbstverfassten Traueranzeige schreibt Fred Weinholtz unter anderem: „Ich bin sehr dankbar, so viele Gelegenheiten gehabt zu haben, den weltweiten

Segelflug in einem positiven Sinn zu beeinflussen. Immer fand ich Freunde, die mich und meine Arbeit unterstützten. Ohne sie hätte ich nicht so viel Erfolg gehabt“. Trotz seiner vielen Erfolge galt Fred Weinholtz zeitlebens als bescheidener, um das Wohl anderer besorgter Mensch. Der frühere DAeC-Präsident Wolfgang Weinreich sagt über seinen Freund: „Er war ein unheimlich toller Kamerad, der sich für den Segelflug auf-

geopfert hat. Wir sind alle sehr traurig.“ Weinholtz selbst war vor allem dankbar – für ein schönes Leben und dafür, in eine Zeit hineingeboren zu sein, „in der die Welt eine derartige Leistungsexplosion in der Luftfahrt erlebte“.

Text und Fotos: red.

GERHARD GLASER



Mit seiner Firma Glaser-Dirks machte sich Gerhard Glaser einen Namen in der Segelflugszene

Gerhard Glaser (geboren am 21. April 1936), bekannter Mitgründer der Firma Glaser-Dirks, ist am 27. August verstorben.

Das Segelfliegen begann er 1962, nachdem er einen Gastflug mitgemacht hatte, der ihn nachhaltig beeindruckt hatte, später wurde er Mitglied im Bruchsaler Verein. Im Frühjahr 1973 erfolgte im Rahmen einer Außenlandung das schicksalhafte Zusammentreffen auf einem Feld, das letztlich die Geburtsstunde eines namhaften Unternehmens bedeutete: Der Unternehmer Gerhard Glaser traf auf den Konstrukteur Wilhelm Dirks. Kurzerhand wurde die Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH aus der Taufe gehoben. Neun Monate später flog bereits der Prototyp der DG 100. In kurzer Reihenfolge entstanden in den ersten Jahren DG 100, DG 200 und DG 300.

Von Anfang an nahm Gerhard Glaser Einfluss auf die Produktausrichtung und

Entwurfsgestaltung. Er gab wichtige Impulse, vor allem, wenn es um die Sicherheit ging. Um nur ein paar Features zu nennen: eingeklebte Sitzschale, (Crash-Sicherheit), verstärktes Rumpfvorderteil, Einbau der Sauerstoffflasche in Röhre, tiefe Bordwand für leichteren Notausstieg, großes Rad. Viele Piloten wurden durch diese Sicherheitselemente bei kritischen Außenlandungen oder Unfällen vor schweren Verletzungen geschützt.

Gerhard Glaser setzte schon früh auf neue Entwicklungen, die richtungsweisend waren, so etwa der Einsatz von Carbonfasern sowie die Spannweitenverlängerung auf 17 Meter. Beides schuf die Voraussetzung für den Bau der DG 400. Die DG 400 war der mit Abstand größte Entwicklungsschritt in der Unternehmensgeschichte. Mit ihr begann die alltags-taugliche Motorisierung der Segelflugzeuge. Glaser hatte schon zum Beginn der DG-400-Entwicklung erkannt, wie

wichtig die Entlastung der Piloten von der zusätzlichen Arbeit durch die Bedienung des Klapptriebwerks ist. Eine übersichtliche und die Abläufe automatisch steuernde Bedieneinheit, das DEI, wurde nach seinen Vorgaben entwickelt. Alle Hersteller von motorisierten Segelflugzeugen nahmen sich dieses Konzept zum Vorbild. Sehr profitiert hat die DG 400 von Gerhard Glasers beruflicher Kompetenz als Elektromeister: Von Anfang an wurde die umfangreiche elektrische Installation auf hohem Niveau auf der Basis professioneller Standards realisiert. Dies garantierte höhere Zuverlässigkeit und damit einen deutlichen Sicherheitsgewinn.

Es folgten der Doppelsitzer DG 500 und der Einsitzer DG 600 mit allen Varianten. Eine Herkulesarbeit für den vergleichsweise kleinen Betrieb und für Wilhelm Dirks, den Konstrukteur. Mit der DG 800 wurde dann der Weg zu der heute weltweit erfolgreichen eigenstartfähigen 18m-Klasse gewiesen.

Mehr als 2.000 Flugzeuge mit Gerhard Glasers Initialen sind heute noch in Betrieb. Sein Lebenswerk wechselte in gute Hände, zu einem Kunden und Segelflieger, der genauso der Faszination dieses Sports erlegen war wie er selbst. Unter dem Dach der DG Flugzeugbau GmbH werden bis heute Segelflugzeuge der DG-Serien gefertigt.

Mehr als 2.000 Flugzeuge mit Gerhard Glasers Initialen sind heute in Betrieb. Auch in vielen Segelflugzeugen anderer Hersteller steckt das eine oder andere Detail, dessen Vorbild aus dem Hause DG stammt.

Text und Foto: Thomas Glaser



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

Die Faszination Luftsport hat viele Gesichter. Segelflug, Motorflug, UL-Sport, Ballonfahren, Modellflug, Gleitschirmfliegen, Fallschirmspringen und Kunstflug. Der BWLTV ist die Heimat aller Luftsportler in Baden-Württemberg. Wir sind rund 11.000 aktive Mitglieder in etwa 200 Vereinen aus allen Sparten. Werde auch du ein Mitglied in dieser einmaligen Gemeinschaft der Luftsportler!

BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Buchungen: 07424 84634, Fax: 8282
(Sindy Zepf)
E-Mail: klippeneck@bwlv.de

Flugbetrieb: Nathalie Hahn,
Balingen Str. 30, 72336 Balingen-Frommen
Telefon: 07433 384655
Mobil: 0160 96269898
E-Mail: camping@klippeneck.de

BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



SLP Hahnweide, Klaus-Holighaus-Str. 62
73230 Kirchheim unter Teck
Telefon: 07021 54051, Fax: 84042
E-Mail: motorflugschule@bwlv.de
Internet: www.motorflugschule.info

TOP-TERMINE IM OKTOBER 2016

PILOTENTAG DER DFS

8.10.2016 Flugplatz Schönhagen
Info: www.dfs.de

BWLTV-LANDESJUGENDTREFFEN

8.10.2016 Flugplatz Hornberg
Info: www.bwlv.de

34. HAHNWEIDE-POKALWETTBEWERB

9.10.2016 SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
Info: www.wh-modeller.de

GUMMISEIL-WOCHENENDE

14.-16.10.2016 Flugplatz Hayingen
Infos: www.bwlv.de

75. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG

29.10.2016 Berlin
Infos: <http://sft.daec-berlin.de>