



MOTORFLUG SEITE 22

VOM NASCHMARKT BIS ZUM HEURIGEN

AUSFLUG DER BWLV-MOTORFLUGSCHULE NACH WIEN

SEGELFLUG SEITE 31

BRONZE FÜR BWLV-PILOT MARKUS FRANK

DEUTSCHES TEAM BEI DER SEGELFLUG-EM IN POLEN ERFOLGREICH

TITELTHEMA SEITE 4

STARKE PARTNER FÜR DIE NACHWUCHSFÖRDERUNG

NEUER DUO DISCUS DES BWLV UND SBW-FÖRDERVEREINS WURDE AUF DEN NAMEN „WERNER SILL“ GETAUFT UND KOMMT JUNGEN STRECKENFLIEGERN ZUGUTE



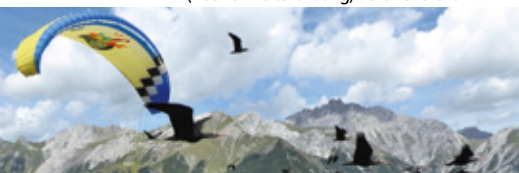
BITTE VORMERKEN:

Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrerfortbildung) (B)

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

Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 11. und 12. Oktober 2019, in der Filderhalle in Leinfelden. Die Fortbildung dauert am Freitag von 12.30 bis 18.30 Uhr, am Samstag von 9 bis 18 Uhr.

Der Anmeldevordruck wird in der nächsten Ausgabe des adlers und ab August auf der Homepage des BWLV (Aus- & Weiterbildung) veröffentlicht.



Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

EDITORIAL

- 3 Den Segelflug gemeinsam erhalten

ALLGEMEINES

- 4 Taufe auf dem Sonderlandeplatz Hahnweide: Neuer Duo Discus BW4 trägt den Namen „Werner Sill“
- 7 Lilium Jet und Skai: Neue Flugtaxi vorgestellt
- 9 Gespräch über Politik und Sport: Treffen mit Ministern
- 9 Für den guten Zweck: Initiative „Spende dein Pfand“ an vielen Flughäfen erfolgreich
- 11 12. Oldtimermesse Motorworld Classics Bodensee: Szenetreff mit Flugshows
- 11 Spitzensport: World Games 2025 in China
- 11 Zum Nachlesen: Aktueller EAS-Newsletter
- 12 Projektbeginn im Trainingscamp am Segelfluggelände Heiligenberg: 36 Waldrapp-Küken werden flügge
- 14 Flugplatz Stölln/Rhinow: „Lady Agnes“ braucht Unterstützung
- 14 Neuerungen in der App: Runway Map zeigt jetzt auch Infos zu Flugplatzrestaurants

UMWELT

- 15 Viele Fragen offen: Erzwingt die Änderung der Windkraftnachtbefuerung die Transponderpflicht?

LUFTSPORTJUGEND

- 16 3. BWLV-Jugend-Fly-In auf dem Wächtersberg: Trotz schlechtem Wetter ein voller Erfolg
- 17 Ferienlager der Bundesluftsportjugend: Noch Plätze frei: Jetzt anmelden zu „Jugend fliegt“!

MODELLFLUG

- 17 DAeC-Sportausschuss: Neuwahlen bei den Scale-Modellfliegern
- 18 1. LV-B-Viertakter-Treffen in Pfreimd: Modellflug in seiner schönsten Form
- 19 Klasse F3A: Trainingswochenende für Motorkunstflug-Modellpiloten
- 20 Modellflugverbände tagten in Kassel: Erstes Arbeitstreffen zur Umsetzung des neuen EU-Rechts
- 20 Zulassung von Großflugmodellen
- 21 Hagnau/Bodensee: Graupner Bodensee Cup

MOTORFLUG/UL

- 22 Ausflug der BWLV-Motorflugschule
- 25 Allgäuflug wird Ende Juli nachgeholt
- 26 Info des Luftsportgeräte-Büros im DAeC: UL-Musterprüfungen für erhöhte Abflugmasse sind im Gange
- 27 Aus für Rennserie: Red Bull beendet Air Race
- 27 Änderungen von Musterzulassungen: Roland Aircraft Z602
- 28 FM Vampire II: Musterzulassung erfolgreich geändert
- 28 UL-Fliegetag: Beitragssenkung beschlossen
- 29 Zwölf Gründe, warum Sie 2020 nicht zum Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ zu kommen brauchen

SEGELFLUG

- 31 Segelflug-Europameisterschaft in Polen: Bronze für BWLV-Pilot Markus Frank
- 32 Jetzt bewerben: Karriere als Sportsoldat/in

- 32 EASA-SIB auf Deutsch verfügbar
- 33 Sonderausstellung im Deutschen Segelflugmuseum: Riesenvogel auf der Wasserkuppe
- 34 D-Kader Leistungssegelflug: Trainingslager unter besten Bedingungen
- 35 Impressionen: Flug in den Regenbogen

LUFTSPORTLERINNEN

- 35 Spring-Refresher in Rheine-Eschendorf (EDXE): Frühjahrstraining der Pilotinnen
- 37 1. BWLV-Walpurgnacht: Hexen auf dem Übersberg

REGIONEN

- 39 Region 1: Wie fühlt man sich beim ersten Start ohne Fluglehrer?
- 39 Region 2: EnBW-Teambuilding bei der Flugsportgruppe Öhringen
- 40 Region 4: Reinhard Thomas mit der Goldenen Ehrennadel des BWLV geehrt
- 41 Region 5: Isnyer Flugtage
- 42 Region 5: Flugplatzfest in Blaubeuren

DAEC-NEWS

- 42 Kommentar von DAeC-Präsident Stefan Klett: Unser Luftraum ist in Gefahr!
- 43 DAeC-Stellungnahme: U-Space: „So gehen wir mit dem Luftraum nicht um“
- 44 Vorstandswahl im Saarland: Dr. Ralf Hubo als Präsident bestätigt
- 44 Jetzt für 2020 bewerben: Beteiligung der Bundeswehr bei Flugplatzfesten




BWLV-MITTEILUNGEN

- 44 CRI-Lehrgang 2019: Beste Bedingungen für Theorie und Praxis
- 45 Bitte vormerken: BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (B)
- 46 BWLV-Terminservice 2019
- 47 „Friendly reminder“: NfL zur Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen

ABSCHIED

- 47 Helmut Aurbacher

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Stimmungsvoller Eindruck: Das Foto entstand am 20. Juni 2019 auf dem Flugplatz Eutingen. Dazu gekommen war es nach einer Außenlandung im Rahmen des Vereinswettbewerb „Winzeln Open“, der jährlich vom LSV Schwarzwald ausgerichtet wird.



Foto: Christian Lakeberg

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. 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.

DEN SEGELFLUG GEMEINSAM ERHALTEN



Walter Eisele, BWLV-Vizepräsident und Referent Segelflug

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

es ist ein freudiger Anlass, über den ich mir heute an dieser Stelle Gedanken mache. Der Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbssegelflugs – kurz SBW-Förderverein – und der BWLV haben miteinander etwas sehr Gutes und Sinnvolles getan: Sie haben einen Duo Discus XL angeschafft, den der SBW-Förderverein zukünftig – ebenso wie seine bisherigen Flugzeuge – betreut und ambitionierten Nachwuchsfliegern zur Verfügung stellt.

Am 28. Mai wurde das neue Flugzeug auf der Hahnweide getauft, und zahlreiche Besucher haben mit dem BWLV und dem SBW-Förderverein zusammen gefeiert, dass der schöne Vogel nun auf den Namen „Werner Sill“ hört – übrigens aus meiner Sicht eine absolut würdige Namensgebung, denn dieser leider schon verstorbene Fliegerkamerad ist mir als vorbildlicher und engagierter Ehrenamtler in Erinnerung, der es wahrlich verdient hat, auf diese Weise auch posthum geehrt zu werden (siehe auch Bericht auf Seite 4).

Die Freude über die Neuerwerbung ist groß, und das zurecht. Denn das, was man neudeutsch wohl als „Shareholder-System“ bezeichnen würde, ist hier zur Anwendung gekommen. Sprich: Landesverband und Förderverein – der übrigens gleichzeitig sein 25-jähriges Bestehen feiert, wozu ich ebenfalls herzlich gratuliere! – haben sich zusammengetan und als paritätische Partner dafür gesorgt, dass ein Flugzeug angeschafft werden konnte, dessen Kosten sonst sicher nicht hätten jeweils einzeln gestemmt werden können.

Dies ist ein bemerkenswerter Vorgang, über den ich mich sehr freue. Denn es zeigt, dass beide Seiten gute Partner sind, die seit Jahren eng und vertrauensvoll zusammenarbeiten und bei denen der eine den anderen unterstützt, so gut es geht. Wobei eines natürlich auch klar ist: Selbstverständlich geht mein großer Dank auch an alle Spender und Sponsoren, die hier ebenfalls uneigennützig dazu beigetragen haben, dass das Flugzeug gekauft werden konnte – ohne sie wäre dies nicht möglich gewesen.

Das Wichtigste aus meiner Sicht aber ist: Mit dem Kauf dieses Flugzeugs werden jugendliche Segelflieger nachhaltig unterstützt, die mit dem Duo Discus viel lernen und tolle Stunden in der Luft erleben können. Und nichts, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, scheint mir eine wichtigere und drängendere Aufgabe zu sein.

Vor dieser stehen wir derzeit alle miteinander. Denn schaut man sich mal die Zahlen der aktiven Segelflieger in Deutschland und weltweit an, die im stetigen Rückgang begriffen sind, muss uns allen klar sein: Wir müssen hier etwas tun. Der BWLV bemüht sich seit Jahren, seine Vereine mit dem Projekt „Mitglieder finden und binden“ zu unterstützen. Insbesondere die gleichnamige Serie im adler hat dazu beigetragen, viele wertvolle Tipps und Anregungen zu geben (alle Teile können Sie online unter www.bwlv.de nachlesen). Und auch Fördervereine wie der SBW sind hier enorm wichtig, um das nötige Angebot bereitzustellen, damit der Nachwuchs an Bord bleibt.

Dennoch gilt für uns alle in den Vereinen: Wir müssen miteinander mit aller Kraft dafür sorgen, dass der Segelflug nicht verschwindet. Der SBW-Förderverein leistet hierzu einen wunderbaren Beitrag. Aber er kann nur flankierend zu den Vereinen arbeiten, denn dort spielt die eigentliche Musik im Segelflugsport. Im Verein, bei Ihnen vor Ort, werden die jungen Leute ausgebildet, dort werden sie betreut und dort erfahren sie, wie faszinierend unser Hobby ist.

Darum appelliere ich an Sie alle: Nehmen Sie sich Zeit für die jungen Leute, passen Sie auf, dass sie sich nicht im Lauf der Zeit ausklinken aus dem Verein. Und vor allem: Helfen Sie mit, dass sie ihre Begeisterung nicht verlieren. Nur so können wir alle dazu beitragen, dass unser schöner Luftsport bestehen bleibt.

In diesem Sinne danke ich Ihnen allen für Ihr Engagement in den Vereinen – bleiben wir gemeinsam dran, zum Wohle des Segelflugs!

Ihr

TAUFE AUF DEM SONDERLANDEPLATZ HAHNWEIDE

NEUER DUO DISCUS BW4 TRÄGT DEN NAMEN „WERNER SILL“

Mit Stolz können der BWLV und der SBW-Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbssegelflugs in Baden-Württemberg auf ihre jüngste gemeinsame Erwerbung blicken: Der neue Duo Discus BW4 wurde am 28. Mai auf der Hahnweide in Kirchheim/Teck auf den Namen „Werner Sill“ getauft. Gleichzeitig wurde das 25-jährige Bestehen des SBW-Fördervereins gefeiert.

Nach Beendigung des Betriebs seiner Segelflugschule am Hornberg hatte der BWLV vor einigen Jahren das Leistungsflugzeug Duo Discus BW4 der Segelflugschule dem SBW-Förderverein zur Nutzung und Jugendförderung überlassen. Dieses war sehr erfolgreich in der Förderung des Leistungssegelfluges im Land eingesetzt worden – allerdings war es in die Jahre gekommen und musste ersetzt werden. Dies geschah auf Initiative des SBW-

Fördervereins und der neue Duo Discus XL, dessen Taufe nun anstand, wurde angeschafft. Dessen Eigentümer sind zu gleichen Teilen der SBW-Förderverein und der BWLV, der Einsatz und die Betreuung des Flugzeugs obliegen weiterhin dem SBW-Förderverein.

Zahlreiche Gäste waren gekommen, um die Taufe zu erleben, die in und um die Halle der Fliegergruppe Wolf Hirth stattfand – durchaus passend, war es doch der Wirkungsort des Namensgebers Werner Sill.

Namensgeber Werner Sill war „Mann der ersten Stunde“

Dr. Albert Kießling, Vorsitzender des SBW-Fördervereins, nannte Sill „einen Mann der ersten Stunde“ auf der Hahnweide. Jahrelang hatte dieser sich für die Fliegergruppe Wolf Hirth enorm eingesetzt, hatte wesentlich am Aufbau der



Das neue Förderflugzeug mit dem Schriftzug des Namensgebers Werner Sill



Bei der Taufe (v.l.): Dr. Albert Kießling, Walter Eisele, Heidrun Stohrer, Gunther Sill, Brigitte Holighaus, Hans-Joachim Proß, Reinhard Diez, Hans-Georg Berger

Halle mitgewirkt und zunächst als Zweiter, später dann als Erster Vorsitzender viel für seinen Verein erreicht.

Doch auch im BWLV war Werner Sill aktiv gewesen, unter anderem im Leistungsausschuss Segelflug, dann als Segelflugreferent und nicht zuletzt als Vizepräsident. 1993 gab Werner Sill alle Ämter ab, mittlerweile ist er verstorben. Die versammelte Gemeinschaft würdigte Werner Sill als vorbildlichen Flieger, der sich stets im Ehrenamt mit voller Kraft und riesigem Engagement eingebracht habe.

Werner Sills Sohn Gunther, der seinem Vater in den Fußstapfen als erster Vorsitzender der Fliegergruppe Wolf Hirth gefolgt ist, nahm die Taufe vor. Auch Werner Sills Tochter Heidrun Stohrer war mit Familie vor Ort. „Die Förderung der Jugend mit diesem Flugzeug wäre im Sinne unseres Vaters gewesen“, sagte Gunther Sill bei der Taufzeremonie.



Gunther Sill, Sohn des verstorbenen Namensgebers Werner Sill, nahm die Flugzeugtaufe des neuen Duo Discus XL vor

Jubiläum beim SBW-Förderverein

Gleichzeitig mit der Taufe wurde auch das 25-jährige Bestehen des SBW-Fördervereins gefeiert. Der Vorsitzende Dr. Albert Kießling erinnerte an die Anfänge des Vereins und die Gründungsversammlung am 10. Februar 1994, bei der 35 Gründungsmitglieder den Verein ins Leben gerufen hatten. Seither sei der SBW-Förderverein ein echtes Erfolgsmodell geworden, betonte Kießling. Dies sei mehreren glücklichen Umständen zu verdanken – darunter die große Unterstützung des BWLV wie auch seinerzeit

von Konsul Hellmuth Niethammer. „Ohne ihn wäre unsere Arbeit nicht möglich gewesen“, erinnerte Kießling.

Der Förderverein sei schnell gewachsen und schon nach einem Jahr habe ein erster Duo Discus zur Verfügung gestanden. Heute gebe es insgesamt vier Förderflugzeuge – drei davon würden auf Antrag hauptsächlich an junge Segelflieger vergeben, ein weiteres stehe

dem D-Kader zur Verfügung. Inzwischen gehören dem SBW-Förderverein rund 850 Mitglieder an.

SBW-Förderverein und BWLV: „Wunderbare Partner“

Der SBW-Vorsitzende dankte allen Beteiligten, die den Kauf des neuen Flugzeugs ermöglicht hätten – insbesondere den vielen Spendern, die dem SBW-Förderverein mit ihren Beiträgen geholfen hätten,



Die Halle der Fliegergruppe Wolf Hirth war gut gefüllt mit Besuchern



Nach dem Essen anlässlich der Flugzeugtaufe war viel Gelegenheit zu Gesprächen mit Behördenvertretern

seinen Anteil an dem neuen Duo Discus zu bezahlen. Aber auch die großzügige Übernahme der zweiten Hälfte der Anschaffungskosten durch den BWLV hob Kießling hervor: „Der BWLV hat uns immer unterstützt und sich für uns starkgemacht. Dafür bedanken wir uns sehr herzlich beim gesamten Präsidium.“

Walter Eisele, BWLV-Vizepräsident und Segelflugreferent, sprach in Vertretung des Verbandes. Er betonte, der SBW-Förderverein und der BWLV seien „wunderbare Partner“. Die Förderung der Segelflieger-Jugend durch die Anschaffung des neuen Förderflugzeugs sei kein Selbstzweck, sondern angesichts des schwindenden Nachwuchses wichtiger denn je. Auch Eisele dankte allen Beteiligten im Namen des Verbandes.

Gemütliches Beisammensein

Im Anschluss an die Taufe durften sich die Gäste von der Firma Schempp-Hirth verwöhnen lassen. Traditionell stand an jenem Dienstagabend – wie sonst üblich im Rahmen des Hahnweide-Wettbewerbs, der zeitgleich ausgetragen wurde – Chili con Carne auf dem Speiseplan. Und so versorgten die beiden Geschäftsführer Tilo und Ralf Holighaus mit ihrem Team höchstselbst die hungrigen Besucher. Noch lange saßen die Gäste in der Halle der Fliegergruppe Wolf Hirth gemütlich beisammen, ließen sich Essen und Getränke schmecken und nutzten die Gelegenheit zum zwanglosen Austausch.

Der BWLV bedankt sich bei allen Beteiligten sehr herzlich, allen voran beim SBW-Förderverein, der eine wertvolle



Dr. Albert Kießling, Vorsitzender des SBW-Fördervereins (mit Mikrofon) und BWLV-Vizepräsident und Segelflugreferent Walter Eisele (vorn) begrüßten die Gäste



Chefs am Herd: Von den beiden Schempp-Hirth-Geschäftsführern Ralf (links) und Tilo Holighaus gab es jede Menge selbst gemachtes Chili con Carne für die Besucher



Freundlicher Austausch am Rande der Flugzeugtaufe (v.l.): BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß, Ministerialrat Dr. Manfred Dahlheimer (Leiter Referat Luftverkehr im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg), BWLV-Ehrenpräsident Gerd Weinelt, BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer

und unersetzliche Arbeit für die Förderung der Segelflug-Jugend im Land leistet. Aber auch bei den vielen Einzelspendern und Sponsoren, die es mit ihren Beiträgen ermöglicht haben, das neue Förderflugzeug zu erwerben. Zu guter Letzt geht ein herzlicher Dank an die großzügigen Unterstützer und fleißigen Helfer – allen voran die Firma Schempp-Hirth, die Familie Holighaus und die Fliegergruppe Wolf Hirth –, die dazu beigetragen haben, dass die Flugzeugtaufe eine gelungene und harmonische Veranstaltung wurde!

Text und Fotos: Simone Bürkle



LILIUM JET UND SKAI

NEUE FLUGTAXIS VORGESTELLT

Der Lilium Jet besticht durch hohe Geschwindigkeit und Reichweite

In den vergangenen Jahren gab es zahlreiche Ideen für Flugtaxis mit alternativen Antrieben, insbesondere der Volocopter aus Bruchsal oder der Cityairbus von Airbus dürfte vielen ein Begriff sein. Nun wurden zwei neue Projekte vorgestellt: das elektrisch betriebene Flugtaxi der Münchener Firma Lilium und das Skai-Flugtaxi mit Wasserstoffantrieb der Firma Alaka'i Technologies, an dem der Autobauer BMW beteiligt ist.

Der Lilium Jet ist nach Firmenangaben das weltweit erste komplett elektrisch angetriebene Flugtaxi, das für fünf Personen ausgelegt ist. Er hat eine Reichweite von 300 Kilometern, die er in 60 Minuten ohne CO₂-Emissionen zurücklegen kann. Das Startup-Unternehmen Lilium aus Weßling bei München will den Lilium Jet nicht nur produzieren, sondern in Form eines On-Demand-Flugtaxi-Services als Mobilitätsservice auch betreiben.

Der neue Lilium Jet wird von 36 vollelektrischen Jetmotoren angetrieben. Mit ih-

nen kann der Lilium Jet senkrecht starten und landen und weitere Strecken mit dem Auftrieb seiner Tragflächen im horizontalen Reiseflug zurücklegen. Das minimalistische Flugzeug-Design kommt ohne Heck, Seitenruder, Propeller, Getriebe und mit nur einem beweglichen Teil im Motor aus.

Mit einer maximalen Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern und einer Reichweite von 300 Kilometern kann der Lilium Jet nach Firmenangaben längere Flüge als die meisten Wettbewerber zurücklegen. Dies werde insbesondere durch die feste Tragflächenkonstruktion des Flugzeugs ermöglicht: Während Drohnen-Fluglösungen einen Großteil ihrer Energie damit verbrauchen, sich in der Luft zu halten, profitiere der Lilium Jet von dem zusätzlichen Auftrieb seiner festen Tragflächen. Damit benötige er während des Reiseflugs weniger als zehn Prozent seiner maximalen 2.000 PS.

Dank dieser Effizienz soll der Energieverbrauch des Lilium Jets dem eines Elektroautos über die gleiche Strecke

entsprechen. Somit soll das Flugzeug nicht nur Vororte an Stadtzentren und Flughäfen an Hauptbahnhöfe anbinden, sondern es soll zudem auch bezahlbare Hochgeschwindigkeitsverbindungen über ganze Regionen hinweg bereitstellen, heißt es in einer Pressemitteilung des Unternehmens.

Nach umfassenden Tests auf dem Versuchsgelände der Unternehmenszentrale von Lilium in Weßling bei München stieg der Lilium Jet zum ersten Mal am 4. Mai zum Jungfernflug in die Luft. Der Flugzeug-Prototyp, der vom Boden aus ferngesteuert wird, werde nun eine umfangreiche Testflugreihe absolvieren. Sie soll den Grundstein für die Zertifizierung des Flugzeugs nach den Sicherheitsstandards, die mit denen für große Verkehrsflugzeuge vergleichbar sind, legen.

Lilium plant mit der Produktion und dem Betrieb des eigenen Lilium Jets einen neuartigen On-Demand-Flugtaxi-Service. Auf Knopfdruck sollen die Passagiere mit der Lilium-App den nächstgelegenen Landeplatz finden und ihre Reise einfach



Skai ist das erste Flugtaxi mit Brennstoffzellenantrieb

und komfortabel planen können. Das Unternehmen rechnet damit, bis 2025 in verschiedenen Städten weltweit betriebsfähig zu sein, wobei der Probetrieb an mehreren Standorten schon früher beginnen soll.

Lilium wurde 2015 von den vier Gründern Daniel Wiegand (CEO), Sebastian Born, Matthias Meiner und Patrick Nathen gegründet. Investoren haben nach Firmenangaben mittlerweile über 100 Millionen US-Dollar in das Unternehmen investiert, das heute mehr als 300 Mitarbeiter beschäftigt.

Skai: Erstes Wasserstoff-Flugtaxi

Zusammen mit dem US-Start-up-Unternehmen Alaka'i Technologies hat BMW-Designworks ein Flugtaxi namens Skai mit Wasserstoffantrieb entwickelt. Es bietet Platz für fünf Passagiere, wird von sechs Elektromotoren angetrieben und kann bis zu vier Stunden in der Luft bleiben.

Der Clou der Passagierdrohne ist der bisher einzigartige Antrieb: Hier ist ein Brennstoffzellenantrieb eingebaut, der die nötige Energie für die Rotoren liefert und der mit Wasserstoff betankt werden muss. Die bisher entwickelte Konkurrenz nutzt hierfür bislang große, schwere Lithium-Akkus als Energielieferanten. Im Vergleich dazu hat der Wasserstoff entscheidende Vorteile: Ein Pfund kom-

primierter Wasserstoff enthalte 200-mal mehr Energie als eine gleich schwere Batterie, begründet Firmengründer Brian Morrison die Wahl für den Wasserstoffantrieb. Zudem stößt das Flugtaxi im Betrieb nur Wasser als Emission aus. Freilich ist ein entscheidender Nachteil, dass die Technologie noch immer sehr teuer ist – dies hat den Durchbruch der Brennstoffzellen beim Auto bisher verhindert.

Laut dem Unternehmen fassen die Tanks zwischen 200 und 400 Liter Wasserstoff, die für eine Strecke von rund 640 Kilometern ausreichen sollen – das entspricht theoretisch der Luftlinie von Hamburg nach München. Zudem soll das Betanken sehr schnell vonstatten gehen: Innerhalb von nur zehn Minuten könnten die Tanks neu befüllt werden, heißt es in einer Mitteilung des Unternehmens – wobei es bisher keine genügende Infrastruktur gibt, um solche Flugtaxi in großem Stil mit Wasserstoff zu versorgen.

Die Drohne, die hauptsächlich aus Karbonfasern gefertigt ist, hat ein vergleichsweise geringes Gewicht, die Nutzlast des Fluggeräts soll 454 Kilogramm betragen. Der Strom wird in drei Brennstoffzellen erzeugt, die wiederum sechs Elektromotoren mit jeweils 100 Kilowatt Leistung antreiben. Laut Hersteller soll das Flugtaxi auch im Ernstfall sicher bleiben und beim Ausfall von zwei Rotoren noch zum Zielort fliegen. Zudem hat es

einen Fallschirm an Bord, der das Fluggerät – ähnlich wie bei einem UL – sanft zu Boden gleiten lässt.

Die Höchstgeschwindigkeit soll laut Alaka'i bei bis zu 190 Stundenkilometern liegen, allerdings sei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 140 Kilometern effizienter, heißt es von Unternehmensseite. Damit wäre Skai deutlich langsamer als die Konkurrenz: Lilium und Boeing etwa versprechen für ihre Flugtaxi Geschwindigkeiten von bis zu 300 Stundenkilometern. Skai hingegen ist mehr auf Effizienz angelegt, da es hauptsächlich für Flüge im Kurzstreckenbereich dienen soll.

Wie schnell Skai in die Luft gehen soll, ist noch nicht bekannt. Ein Jungfernflug sei demnächst vorgesehen, so das Herstellerunternehmen.

Text: red./PM
Fotos: Lilium/Alaka'i

TREFFEN MIT MINISTERN

Kürzlich trafen Elvira Menzer-Haasis, Präsidentin des Landessportverbandes Baden-Württemberg (LSV), LSV-Hauptgeschäftsführer Ulrich Derad sowie der Referent für Sportpolitik des LSV, Bernd Röber, im Innenministerium den Minister für Inneres, Digitales und Migration, Thomas Strobl, und die Ministerin für Kultus, Jugend und Sport, Dr. Susanne Eisenmann. In einem ausführlichen Gespräch tauschten sich Politik und Sport über die vergangenen Projekte aus.

In dem wertvollen Gespräch wurde ebenso wie die gute Zusammenarbeit zwischen Politik und Sport die nachhaltige Entwicklung der Partnerschaft hervorgehoben. „Wir wollen gemeinsam mit unseren politischen Partnern weiter in die Zukunft schauen und uns neuen Projekten widmen. Dafür war dieses Gespräch einmal mehr ein guter Aufschlag, um Ideen auszutauschen“. so Präsidentin Elvira Menzer-Haasis im Anschluss an das Treffen.

Der BWLV ist als Fachverband Mitglied im LSV und wird somit auch von diesem in seinen Interessen vertreten.



Sport und Politik im Gespräch (v.l.): Innenminister Thomas Strobl, Kultusministerin Dr. Susanne Eisenmann, LSV-Präsidentin Elvira Menzer-Haasis, LSV-Geschäftsführer Ulrich Derad

Text: LSV BW/red.
Foto: LSV BW

FÜR DEN GUTEN ZWECK:

INITIATIVE „SPENDE DEIN PFAND“ AN VIELEN FLUGHÄFEN ERFOLGREICH

Die Initiative „Spende dein Pfand“ ist ein Erfolgskonzept: Mittlerweile machen acht deutsche Airports bei der Aktion mit. Hierbei werden Pfandflaschen, die nicht mit ins Flugzeug genommen werden dürfen, gesammelt und in den Handel zurückgebracht. Die Einnahmen kommen jeweils einem guten Zweck zugute. In Baden-Württemberg gehen unter anderem der Flughafen Stuttgart (STR) und der Bodensee-Airport Friedrichshafen mit gutem Beispiel voran.

Mehr als eine halbe Million leere Getränkeflaschen spendeten 2018 die

Passagiere am Flughafen Stuttgart. Diese kamen der Initiative „Spende dein Pfand“ zugute, mit der der baden-württembergische Airport seit fast sechs Jahren ein Beispiel setzt – inzwischen haben sich sieben weitere deutsche Flughäfen das Konzept zum Vorbild genommen.

Jeweils gemeinsam mit einem lokalen gemeinnützigen Partner haben die Airports ein eigenes Pfandteam gegründet, darunter Köln/Bonn, Hamburg, Berlin und Dresden. Insgesamt 1,5 Millionen Euro Spendengelder wurden so in den vergangenen Jahren gesammelt und

24 Arbeitsplätze geschaffen, fünf davon am STR.

Da Flüssigkeiten über 100 Milliliter die Sicherheitskontrolle nicht passieren dürfen, werfen viele Passagiere ihre Plastikflaschen im Terminal weg. Der Stuttgarter Flughafen war 2013 bundesweit der erste, der die Entsorgung über „Spende dein Pfand“ mit einem guten Zweck verknüpfte: Die Flaschen werden in speziellen Behältern gesammelt; Mitarbeiter der Straßenzeitung Trott-war sortieren sie dann nach Ein- und Mehrweg. Die festen, tariflich gebundenen Stellen für ehemalige Langzeitarbeitslose

finanziert die Organisation über den Pfanderlös.

Die Idee stammt von der Studenteninitiative Enactus der nahe gelegenen Universität Hohenheim. Als Projektpartner kümmert sich „Der Grüne Punkt“ kostenfrei um alles Weitere: die Abholung der Säcke, Organisation der Pfandgelder und das Recycling von Flaschen und Dosen.

Spenden für die Hilfsorganisation humedica

Am Bodensee-Airport Friedrichshafen läuft die „Spende dein Pfand“-Unterstützungsaktion seit August 2016. Dort kommt das gesammelte Pfandgeld der Kaufbeurer Hilfsorganisation humedica zugute. 2018 kamen Pfandflaschen im Wert von 2.883,08 Euro zusammen, der Bodensee-Airport Friedrichshafen rundete den Betrag auf 3.000 Euro auf. Gemeinsam mit Claus-Dieter Wehr, Geschäftsführer des Bodensee-Airports Friedrichshafen, überreichte Martin Richter, Leiter Facility Management am Bodensee-Airport, den Spendenscheck in Höhe von 3.000 Euro an humedica-Mitarbeiterin Miriam Barta. Mit dabei waren auch Ursula Dreher und Julius



Der Flughafen Stuttgart ist seit fast sechs Jahren Vorreiter der Initiative „Spende dein Pfand“



Scheckübergabe am Bodensee-Airport Friedrichshafen (v.l.): Miriam Barta (humedica), Claus-Dieter Wehr (Geschäftsführer Bodensee-Airport), Martin Richter (Bodensee-Airport) mit den Helfern Ursula Dreher und Julius Ander

Ander, zwei der drei ehrenamtlichen Helfer, die regelmäßig die Sammelcontainer leeren und somit maßgeblich zum Erfolg der Aktion beitragen.

Mit der Spende kann humedica wichtige Projekte wie eine Kindertagesstätte im Kosovo oder die aktuelle Hungerhilfe in Nordkorea finanzieren, bei denen es momentan dringenden Finanzbedarf gibt.

Das Projekt läuft auch 2019 weiter: Die Behälter stehen weiter zur Abgabe nicht mitführbarer Pfandflaschen am Bodensee-Airport Friedrichshafen bereit. Zusätzlich können Reisende am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden sowie am Allgäu Airport Memmingen ihre Pfandflaschen für humedica spenden.



Mehr zu „Spende dein Pfand“ an deutschen Flughäfen unter www.spendedeinpfund.de

Text: red./PM
Fotos: Flughafen Stuttgart/humedica

12. OLDTIMERMESSE MOTORWORLD CLASSICS BODENSEE

SZENETREFF MIT FLUGSHOWS

Kürzlich ging die Oldtimermesse Motorworld Classics in Friedrichshafen nach drei Tagen mit 38.100 Besuchern (Vorjahr: 37.700) und rund 800 Ausstellern zu Ende. Dabei gab es ein volles Programm rund um die historische Mobilität mit Vintage Racing auf dem Messerundkurs, täglichen Airshows und mittendrin dem Londoner Wahrzeichen „Big Ben“, um den sich eine Vielfalt von historischen „British Cars“ präsentierte.

Viele Besitzer eines historischen Gefährts hatten sich den Spaß nicht nehmen lassen und waren mit ihrem eigenen „Oldie“ angereist. „Und das, obwohl wir kein klassisches Oldtimerwetter bieten konnten“, freuten sich Messechef Klaus Wellmann und Bereichsleiter Roland Bosch über den starken Oldtimerverkehr in Richtung Messe.

Sybille Bayer, Geschäftsführerin MoWo Messe- und Veranstaltungen GmbH & Co. KG: „Wieder einmal haben wir erlebt, dass sich die Szene aus Deutschland, Österreich und der Schweiz am Bodensee trifft – ein interessiertes und kaufkräftiges Publikum. Das spiegeln auch die Stimmen der Aussteller wider, von denen wir durchweg ein positives Fazit bekommen haben.“



Die Österreicherin Petra Unger in ihrer Pitts S1S AT

Sehr zur Freude der Messemacher hoben viele Aussteller auch die fachliche Qualität des Angebots, aber auch der vielen Fachbesucher aus Deutschland, Österreich und der Schweiz hervor, die mit ihrem Hobby eng verbunden sind und das Angebot mit fachgerechter Restaurierung und im Teilemarkt sehr schätzen.



Die nächste Motorworld Classics Bodensee findet vom 8. bis 10. Mai 2020 auf dem Messegelände in Friedrichshafen statt. Weitere Infos unter: www.motorworld-classics-bodensee.de.

Text: PM/red.

Foto: Messe Friedrichshafen

SPITZENSPORT

WORLD GAMES 2025 IN CHINA

Die chinesische Stadt Chengdu wird Gastgeber der übernächsten World Games im Jahr 2025 sein. Den Vertrag über die Ausrichtung der 12. Weltspiele der nicht olympischen Sportarten haben der Präsident der International World Games Association (IWGA), Jose Perurena, und Chengdus Bürgermeister Luo Qiang am 9. Mai in Gold Coast in Australien unter-

zeichnet. Das gab die IWGA in einer Meldung bekannt.

Die World Games sind eine sportartübergreifende Veranstaltung, die alle vier Jahre von der International World Games Association unter der Schirmherrschaft des Internationalen Olympischen Komitees veranstaltet wird. Die 11. Ausgabe

der World Games findet vom 15. bis 25. Juli 2021 in Birmingham im US-Bundesstaat Alabama statt. An den Spielen nehmen 3.600 Athleten aus mehr als 30 Sportarten und 100 Ländern teil – darunter auch Luftsportler.

Text: DAeC/red.

ZUM NACHLESEN:

AKTUELLER EAS-NEWSLETTER

Interessante Themen rund um den europäischen Luftsport: Im Blickpunkt der April-Ausgabe des Europe Air Sports (EAS) Newsletter stehen unter anderem die Nachlese zur AERO in Friedrichshafen und auch ein Update zum Themengebiet EASA und unbemannten Flugsysteme. Den gesamten Newsletter gibt es auf der DAeC-Webseite zum Nachlesen (www.daec.de).

Text: DAeC/cm



PROJEKTBEGINN IM TRAININGSCAMP AM SEGELFLUGGELÄNDE HEILIGENBERG **36 WALDRAPP-KÜKEN WERDEN FLÜGGE**

Die Waldrappe unterwegs mit den menschlichen Zieheltern: Flug über den Arlberg

Am Segelfluggelände Heiligenberg werden derzeit 36 Waldrappküken von menschlichen Zieheltern aufgezogen. 32 Küken stammen von der Brutkolonie des Tierpark Rosegg in Kärnten. Sie verbrachten die ersten Wochen im Tiergarten Schönbrunn und wurden Mitte Mai nach Heiligenberg transferiert. Weitere vier Küken kommen aus dem Zoo Zürich. Sie sind noch jünger und stammen von einer genetischen Zuchtlinie, die in der Wildkolonie unterrepräsentiert ist.

Die Vögel sind Teil des Europäischen Wiederansiedlungsprojektes „Life – Reason for Hope“, das 2014 auf der Basis einer zwölfjährigen Machbarkeitsstudie begonnen hatte. Ziel des Projektes ist die Gründung einer Wildpopulation, die zwischen Brutgebieten nördlich der Alpen und einem gemeinsamen Wintergebiet in der Toskana migriert.

Die Heiligenberger Jungvögel sollen Gründer einer neuen Brutkolonie in Überlingen am Bodensee werden. Ihnen fehlen Artgenossen, die ihnen den Weg in das Wintergebiet weisen. Deshalb wer-

den sie von menschlichen Ersatzeltern aufgezogen. Seit Juni hat das Flugtraining begonnen, bei dem die Vögel lernen, einer Ziehmutter im Leichtflug-

zeug zu folgen. Anfangs wird nur am Segelfluggelände trainiert. Ab Juli erfolgen dann Flüge mit bis zu 100 Kilometer Flugstrecke.



Zieheltern Katharina Neugebauer und Frederik Amann mit den Küken aus dem Zoo Zürich

2020 sollen die ersten geschlechtsreifen Waldrappe aus der Toskana nach Überlingen zurückkehren. Erstmals nach 400 Jahren werden dann wieder Waldrappe in den Molassefelsen entlang dem Bodenseeufer nordwestlich von Überlingen brüten – gerade rechtzeitig für die Landesgartenschau in Überlingen 2020, bei der das Projekt und die brütenden Waldrappe präsentiert werden.

Seit Juni kann das Camp am Segelfluggelände Heiligenberg täglich zwischen 13 und 17 Uhr besucht werden. Führungen finden zu jeder vollen Stunde statt.

Zum Hintergrund:

Der weltweit letzte wilde Waldrapp mit der arttypischen Lebensweise als Zugvogel ist 2013 im Mittleren Osten gestorben. Die einzige noch verbleibende Wildkolonie in Marokko zeigt kein Zugverhalten mehr und lebt ganzjährig im Brutgebiet. Mit dem Wechsel zur Lebensweise als Standvogel geht auch viel Flexibilität verloren, um sich an ändernde Umweltbedingungen und den Klimawandel anzupassen. Deshalb ist es von zunehmender Bedeutung, Arten wie den Waldrapp als Zugvögel zu erhalten und anzusiedeln.

In Europa wurde der Waldrapp schon vor 400 Jahren ausgerottet. Projektleiter Johannes Fritz: „Die Situation hat sich geändert. Heute ist der Waldrapp in Europa geschützt und er profitiert von intensiv und ökologisch bewirtschaftetem Kulturland als Nahrungsflächen. In den



Possierliches Tierchen: erwachsener Waldrapp im Porträt

ehemaligen Brutgebieten Nordafrikas und des Mittleren Ostens ist dagegen aufgrund ungünstiger ökologischer wie auch politischer Rahmenbedingungen in absehbarer Zeit wohl kaum eine nachhaltige Wiederansiedlung möglich.“

Gegenwärtig umfasst die angesiedelte Population zirka 100 Individuen (Stand Ende 2018). Die Vögel gehören großteils den Brutkolonien Burghausen in Bayern und Kuchl im Land Salzburg an. Seit

2011 migrieren jedes Jahr erwachsene Vögel aus der Toskana in diese beiden Brutgebiete. Sie ziehen dort Jungvögel auf und kehren gemeinsam mit ihnen im Herbst zurück in das Wintergebiet. 2018 wurden in zehn Nestern 26 Jungvögel flügge, 2019 wird in 13 Nestern gebrütet und es werden rund 35 Jungvögel erwartet.

Laut aktuellen demografischen Modellierungen muss diese europäische Waldrapp-Population zumindest 350 Tiere umfassen, um selbständig überlebensfähig zu sein. Die Überlinger Brutkolonie soll wesentlich dazu beitragen, diese Zielgröße Mitte der 2020er-Jahre zu erreichen. Johannes Fritz: „Unser Projekt ist der weltweit erste Versuch, eine kontinental ausgerottete Zugvogelart wieder anzusiedeln. Wir wollen damit nicht nur dem Waldrapp das Überleben sichern. Die Zahl bedrohter Zugvogelarten nimmt rasant zu. Das stellt Wissenschaftler und Artenschützer vor große Herausforderungen, innovative Methoden werden dringend benötigt. Unsere mit den Waldrappen praktizierten Methoden, insbesondere die menschengeführte Migration, haben viel Potenzial für die Erhaltung migrierender Arten und für die Grundlagenforschung.“



Präsentation des Waldrapp-Projekts von Projektleiter Johannes Fritz am Segelfluggelände Heiligenberg

Text und Fotos: Waldrappteam

„LADY AGNES“ BRAUCHT UNTERSTÜTZUNG

Am 23. Oktober 1989 gelang Flugkapitän Heinz-Dieter Kallbach seine wohl spektakulärste Landung: Mit dem Langstrecken-Passagierflugzeug der Interflug, Iljuschin Il-62, setzte er auf der nur 860 Meter kurzen Landebahn des Segelflugplatzes Stölln auf. Damit kam er ins Guinnessbuch der Rekorde.

Das Flugzeug, die „Lady Agnes“, ist seitdem Publikumsmagnet. Der Otto-Lilienthal-Verein Stölln organisiert Feste und öffentliche Veranstaltungen, im Flugzeug wurde eine Interflug-Ausstellung aufgebaut, und seit 1991 dient „die Lady“ sogar als Standesamt. Nun ist die Dame aber in die Jahre gekommen. Alleine kann der Verein die notwendigen Mittel zur Pflege und Instandhaltung aber nicht aufbringen und bittet deshalb um Unterstützung.

In einer Broschüre hat der Verein die Geschichte der „Lady Agnes“ dokumentiert. Auf 116 Seiten geht es um den ersten Flugplatz der Welt, die lange Tradition und besonders um die engagierten Menschen, die gemeinsam aus einer fixen Idee einen großen, aber realistischen Plan entwickeln und ihn dann mit unglaublicher Energie und Hartnäckigkeit realisieren. Unbedingt lesenswert!



Mehr auf der Website des Vereins:
www.otto-lilienthal.de

Text: DAeC

NEUERUNGEN IN DER APP

RUNWAY MAP ZEIGT JETZT AUCH INFOS ZU FLUGPLATZRESTAURANTS

Bereits vor einiger Zeit wurde im adler die kostenlose App „Runway Map“ für Piloten vorgestellt. Diese bietet Features wie Flugwetter, 3-D-Ansichten von Pisten und Flugplatzumgebung sowie Informationen zu Treibstoffverfügbarkeit und Landegebühen an Flugplätzen. Nun ist eine neue Funktion hinzugekommen: eine Vorstellung der Flugplatzrestaurants.

Wo kann ein Pilot mit „Bitte zweimal Sierra“ über Funk schon aus der Luft sein Essen bestellen? Oder welches Flugplatzrestaurant hat eine tolle Sonnenterrasse mit Blick auf die Piste? In der Piloten-App Runway Map finden Piloten neuerdings über 400 Restaurants am und um den Flugplatz und teilen ihre Restauranttipps.

Ein kurzer Ausflug zu Kaffee und Kuchen oder der Schlemmerflug zum Mittagessen: In Runway Map können Piloten direkt auf der Karte filtern, an welchen Flugplätzen ein Restaurant ist. Informationen zu Öffnungszeiten, Entfernung vom Flugplatz und Kontaktdaten sind auf einen Blick verfügbar. Die Fotos geben einen hilfreichen Eindruck vom Lokal. Ob sich ein Ausflug zu diesem Restaurant lohnt, zeigt die Sternebewertung. Piloten, die eine Gastronomie besucht haben, können ihre „Foodie Fotos“ posten, das Lokal bewerten und ihre Tipps zu den Spezialitäten des Hauses mit anderen Piloten teilen – so entsteht ein kulinarischer Reiseführer von Piloten für Piloten.



Weitere Informationen und kostenloser Download unter www.runwaymap.com oder im App Store und bei Google Play.



Text: PM/red.
Foto: Runway Map

Runway Map ist eine kostenlose App mit Infos und Austauschmöglichkeiten für Privatpiloten

VIELE FRAGEN OFFEN:

ERZWINGT DIE ÄNDERUNG DER WINDKRAFT-NACHTBEFEUERUNG DIE TRANSPONDERPFLICHT?

Mit dem am 30. November 2018 beschlossenen Energiesammelgesetz (BT Drucksache 19/5523) werden Windparkbetreiber verpflichtet, bis zum 1. Juli 2020 ihre Windparks mit einer bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung auszustatten. Damit werden die roten Befeuerungssysteme nachts in Zukunft nur noch dann rot blinken, wenn sich ein Luftfahrzeug im Umfeld des Windparks aufhält. Die Bundesregierung sieht darin einen entscheidenden Schritt zur Akzeptanzverbesserung der Windkraft durch die betroffenen Anwohner. Die luftrechtliche Zulassung des Systems wirft Fragen auf, die der Regelung bedürfen.

Künftig erlaubte Technik

Mit der vorliegenden neuen Regelung werden wesentliche Grundlagen zur Nutzung einer weiteren, nach heutiger Einschätzung kostengünstigeren Transponder-Technologie geschaffen. In diesem Markt bereits tätig sind der Hersteller von Avioniksystemen Air Avionics und die Firma Lanthan, die in einer strategischen Partnerschaft den Markt abdecken wollen.

Sämtliche Luftfahrzeuge im Umfeld des Schutzbereichs in Form eines Zylinders mit einem ordnungsgemäß funktionierenden Transponder werden erfasst und mittels Auswertesoftware als relevant oder nicht relevant eingestuft. Nicht relevant sind Luftfahrzeuge, welche identifiziert und als zu weit entfernt oder als zu hoch lokalisiert wurden. Relevante Luftfahrzeuge, die den fraglichen Luftraum nutzen dürfen, werden in einer Geschwindigkeitsspanne von null Knoten bis zu 300 Knoten Groundspeed (250 Knoten

IAS plus 50 Knoten Rückenwind) erfasst.

Der Schutzbereich hat die Form eines Zylinders, wobei sich in der vertikalen Symmetrieachse die Windenergieanlage befindet. Der Radius des Zylinders soll mindestens 3.900 Meter betragen. Die Höhe des Erfassungsbereichs soll mindestens 2.500 Fuß betragen, bezogen auf den Windanlagen-Boden. Befindet sich die Windenergieanlage auf einer Anhöhe, so ist der Erfassungsbereich nach unten bis zur tatsächlichen Erdoberfläche zu erweitern.

Die Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) vom 26. November 2004 (BGBl. I S. 3093) wurde im § 4 Absatz 5 Satz 1 Nr. 3 hinsichtlich der Transponderpflicht durch die Einfügung ergänzt: Flüge bei Nacht im **nicht kontrollierten und** kontrollierten Luftraum.

Die Verkehrsministerkonferenz befasste sich in der Sitzung am 4./5. April 2019 mit der Problematik und stellt fest, dass der Änderung von Anhang 6 zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (AVV) der Hindernisbefeuerung mit dem Ziel der Zulassung einer transponderbasierten bedarfsgesteuerten Nachtkennzeichnung erst dann zugestimmt werden kann, wenn davon ausgehende negative Auswirkungen auf die Sicherheit des Luftverkehrs ausgeschlossen werden können. Hierfür ist eine qualifizierte Sicherheitsbewertung erforderlich, die sich auf Basis einer unabhängigen Begutachtung ergebnisoffen mit den vorgetragenen und den im Verlauf der Prüfung gegebenenfalls neu hinzukommenden Bedenken auseinandersetzt.

Die Verkehrsministerkonferenz bittet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), gemeinsam mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie eine solche Sicherheitsbewertung zu veranlassen, diese einschließlich der ihr zugrunde gelegten wissenschaftlichen Begutachtungen den Ländern zugänglich zu machen und den Ländern ausreichende Gelegenheit zur Stellungnahme einzuräumen.

Dieses Gutachten sollte Anfang Juni 2019 vorliegen. Derzeit ist unklar, wie lange eine gesetzliche Umsetzung sowie die Klärung der offenen Fachfragen innerhalb der Bundesregierung – unter Beteiligung der relevanten Behörden und Unternehmen (u. a. DFS, Bundespolizei sowie Landesluftfahrtbehörden) – noch andauern wird.

Die für Flugplatzbetreiber wichtige Frage, ob bei flugplatznahen Windindustrialanlagen das System zum Tragen kommt, ist im Gesetz nicht geregelt. So wird es wohl auf die Einzelfallprüfung durch die Luftfahrtbehörde in Abstimmung mit der DFS ankommen. Die Umrüstungspflicht gilt ab dem 1. Juli 2020. Sie gilt nach § 100 Absatz 1 und § 100 Absatz 2 S. 1 Nr. 13 EEG 2017 auch für Bestandsanlagen. Sofern die Betreiber ab diesem Zeitpunkt keine Nachrüstung vorgenommen oder auf Antrag eine Ausnahme der Bundesnetzagentur bei wirtschaftlicher Unzumutbarkeit erhalten haben, drohen den Betreibern vergütungsmindernde Konsequenzen nach § 52 EEG.

Text: Hansjörg Jung
Foto: Air Avionics



Hubschrauber über dem Windpark Wiemerdorf in Schleswig-Holstein

3. BWLV-JUGEND-FLY-IN AUF DEM WÄCHTERSBERG

TROTZ SCHLECHTEM WETTER EIN VOLLER ERFOLG



25 Teilnehmer des 3. BWLV-Jugend-Fly-Ins waren mit dem Flugzeug angereist

2017 wurde das BWLV-Jugend-Fly-In auf dem Wächtersberg ins Leben gerufen – seither erfreut es sich wachsender Beliebtheit. Die Jugendgruppe der Flugsportvereinigung Wächtersberg freute sich deshalb, das Jugend-Fly-In zum nunmehr dritten Mal organisieren zu dürfen.

So hieß es am 18. Mai „Landung frei“ für möglichst viele Pilotinnen und Piloten mit Heimatflugplätzen bis über die Grenzen Baden-Württembergs hinaus. Für alle Besucher, egal ob zu Land oder in der Luft angereist, bot das BWLV-Jugend-Fly-In die Möglichkeit, in entspannter Atmosphäre einen geselligen Abend miteinander zu verbringen, altbekannte Gesichter wiederzutreffen und neue Leute kennenzulernen.

Insgesamt waren mehr als 100 Jugendliche und junge Erwachsene zu Gast. Trotz der labilen Wetterlage mit einigen Gewittern und heftigen Regenschauern konnten

25 Flugzeuge anreisen. Von den mit dem Flugzeug angereisten Piloten gewann Denis Hermann den Preis für den längsten Anreiseflug – er war mit einer Aquila A210 zusammen mit seinem Copiloten in Hannover gestartet. Mit einer Fournier RF4 konnte Dennis Konieczny den Preis für das älteste Flugzeug für sich entscheiden. In einer kleinen Vorführung präsentierte er ihre Kunstflugeigenschaften zusammen mit dem Kunstflugzeug Pitts. Der Preis für die größte teilnehmende Jugendgruppe ging erneut an die Jugendgruppe der Flugsportvereinigung Sindelfingen, die damit ihren Titel verteidigte.

Liveband aus Hülben sorgte für ausgelassene Stimmung

Ein Highlight des 3. BWLV-Jugend-Fly-Ins war die Liveband der Fliegergruppe Hülben mit deren Erstem Vorsitzenden als Frontmann. Sie sorgte für eine ausgelassene Stimmung und lieferte eine Show



Die Flightline fiel zwar wegen der Witterung kleiner aus als sonst, war aber dennoch stimmungsvoll

ab, die bei allen für Begeisterung sorgte. Ein weiteres Highlight waren die Fallschirmspringer, die aus Calw zu Gast waren und einige Sprünge auf dem Wächtersberg absolvierten. Leider fiel die aus den Vorjahren bekannte Flightline kleiner aus als gewohnt – die Gefahr einer Beschädigung an den Flugzeugen durch die Witterung wäre zu groß gewesen.

Gäste und Organisatoren gingen mit vielen Eindrücken und schönen Erinnerungen nach Hause, und freuen sich auf das nächste BWLV-Jugend-Fly-In. An dieser Stelle möchten sich die Organisatoren für die große Unterstützung bedanken, ohne die es nicht möglich gewesen wäre, das 3. BWLV-Jugend-Fly-In auf die Beine zu stellen. Der Dank geht besonders an die Jugendfeuerwehr Wildberg und an die Jugend der evangelischen Kirche Efringen.

Die Jugendgruppe der FSV Wächtersberg bedankt sich bei allen Teilnehmern, und freut sich auf das nächste Jahr!

Text: Patrick Kern
Fotos: Kevin Bergner



Auf dem Wächtersberg hieß es „Landung frei“

FERIENLAGER DER BUNDESLUFTSPORTJUGEND

NOCH PLÄTZE FREI: JETZT ANMELDEN ZU „JUGEND FLIEGT“!

2019 geht das Ferienlager „Jugend fliegt“ der Bundesluftsportjugend an den Start. Jugendliche im Alter von 14 bis 17 Jahren sollen hier für die Luftfahrt begeistert werden. Im Lager werden den Jugendlichen die Grundlagen des Fliegens beigebracht, eigene Flugmodelle werden gebaut und verschiedene Luftsportarten können selbst ausprobiert werden.

Darüber hinaus wird mit Fachvorträgen von Firmen aus der Luftfahrtbranche das

Programm abgerundet und so den Jugendlichen ein Ausblick auf eine Karriere in der Luftfahrt gegeben.

Zum Austausch steht die Luftsportjugend seit mehr als zwei Jahren mit dem Aero-club der Schweiz in Verbindung, wo das vergleichbare „Pro Aero Jugendlager“ bereits seit 35 Jahren erfolgreich durchgeführt wird.

Das Lager findet von **Sonntag bis Samstag, 4. bis 10. August 2019**, auf dem

Flugplatz Eisenach-Kindel statt. Weitere Informationen zu „Jugend fliegt“ und die Anmeldung sind auf der Website der Bundesluftsportjugend unter www.luftsportjugend.com und auf der Facebookseite der Bundesluftsportjugend zu finden.

Wir freuen uns auf Euch!

Text und Foto:
Luftsportjugend Deutschland



Jugendliche zwischen 14 und 17 Jahren können beim Ferienlager „Jugend fliegt“ in Eisenach verschiedene Luftsportarten ausprobieren

MODELLFLUG

DAEC-SPORTAUSSCHUSS

NEUWAHLEN BEI DEN SCALE-MODELLFLIEGERN

Am 4. Mai trafen sich der Sportausschuss Scalemodelle-F4 im DAeC sowie die aktiven Scale-Piloten am Flugplatz in Laichingen, um einen neuen Sportausschuss zu wählen.

Nachdem Johannes Rupp, Mitglied im Sportausschuss und Interims-Vorsitzender, den Wahlprozess und die Aufgaben des Sportausschusses erläutert hatte, wurde nach kurzer Diskussion Marcus

Hausmann zum neuen Sportausschussvorsitzenden gewählt. Mit BWLV-Mitglied Marcus Hausmann als amtierendem Weltmeister in F4H hat die Sportklasse einen Vorsitzenden gefunden, der als

aktiver Pilot mitten in der Szene verankert ist. Er wurde vom Vorstand der Bundeskommission Modellflug kommissarisch berufen und wird bei der nächsten Mitgliederversammlung voraussichtlich bestätigt.

Der damit freigewordene Posten des Aktiven Sprechers wurde mit Andreas Paul besetzt, weitere aktive Piloten sicherten ihre Unterstützung im Sportausschuss zu. Anschließend wurden einige Ideen zur Verbesserung und zum Aufleben der Klasse diskutiert und teilweise bereits verabschiedet. So soll es künftig mindestens drei Teilwettbewerbe geben, von denen die individuell beiden Besten zur Ermittlung des Deutschen Meisters herangezogen werden. Auch wird versucht, die Termine für die Wettbewerbe an verlässlichen Terminen fest zu machen.

Die Scale-Wettbewerbe in F4C, F4H, F4G und der Einsteigerklasse zur Ermittlung des Deutschen Meisters und der Nationalmannschaft werden seit einigen Jahren, aus organisatorischen Gründen gemeinsam mit den DMFV-Wettbewerben

des Euro-Star-Cups durchgeführt. Diese Zusammenlegung hat sich in den vergangenen Jahren als gut erwiesen, und es konnten bereits einige neue Piloten auch für die Scale-Klassen gewonnen werden.

Der neue Sportausschuss möchte die Wettbewerbe auch wieder besser geografisch verteilen. Der Wettbewerb in Karlsruhe hat seinen bewährten festen Platz im Wettbewerbskalender. Ein weiterer Wettbewerb ist im Nordwesten und einer im Südosten geplant.

Die Termine für 2019 stehen bereits fest:

- 27. bis 28. Juli 2019:
Erster Teilwettbewerb beim FSV 1910 Karlsruhe (www.fsvkarlsruhe.de/index.php/modellflug-2)
- 31. August bis 1. September 2019:
Zweiter Teilwettbewerb bei der MFG Goldener Grund (www.mfg-kirberg.de)

In diesem Jahr wird wieder der Kader der Nationalmannschaft ausgeflogen, der im nächsten Jahr unser Land in Norwegen

bei der F4C/F4H Weltmeisterschaft vertritt. Sobald die Mannschaft feststeht, wird es nach der Flugsaison ein Baubewertungsseminar geben. Hierbei werden die Bauunterlagen für die Weltmeisterschaft „auf Vordermann“ gebracht. Die Modelle werden alle einer strengen Baubewertung unterzogen, so dass jeder Teilnehmer weiß, was er über den Winter noch zu tun hat.

Im Frühjahr 2020 findet dann ein Trainingslager für die Piloten der Nationalmannschaft statt. Der letzte Feinschliff für das Flugprogramm wird durchgeführt. Die Trainingsflüge werden durch die anderen Piloten beurteilt. Wir wollen zukünftig das Optimum für den Einzelnen und die Mannschaft herausholen.

Text: Bundeskommission
Modellflug im DAeC

1. LVB-VIERTAKTER-TREFFEN IN PFREIMD

MODELLFLUG IN SEINER SCHÖNSTEN FORM

30 Teilnehmer, darunter erfreulich viele Jugendliche, waren kürzlich zum 1. Viertakter-Treffen im oberpfälzischen Pfreimd angereist. Sie hatten sehr schöne Modelle mit Viertakt-Motoren mitgebracht.

Bei bestem Flugwetter und der gewohnt guten Organisation der Pfreimder Modellflieger unter der Leitung von Stephan Holzgartner wurde das Treffen ein voller Erfolg. Der Oberpfälzer

Bezirkssportleiter Peter Lessner und der bayerische Landessportleiter Franz Brandl sahen besten Flugsport. Auch das Angebot, die Modelle mit einer kalibrierten Waage zum Wiegen zu bringen, sowie die Möglichkeit, Schallpegelmessgeräte zu kalibrieren, wurden stark nachgefragt.

Text und Fotos: Franz Brandl



Aufgebot der Viertakter in der Oberpfalz



Zu sehen waren viele außergewöhnliche Modelle



KLASSE F3A

TRAININGSWOCHELENDE FÜR MOTORKUNSTFLUG-MODELLPILOTEN

Die Möglichkeit mit ihren Modellen intensiv zu trainieren hatten die F3A-Modellpiloten kürzlich im fränkischen Dürrenfarnbach

Vom 17. bis 19. Mai hatte die IG F3A zu einem Trainingswochenende nach Dürrenfarnbach bei Fürth eingeladen. Drei Tage unter professioneller Anleitung und in gemütlicher Atmosphäre erlebten die Teilnehmer ein großartiges Event. Das Wetter machte mit, bei strahlendem Sonnenschein an allen Tagen kamen 18 aktive Piloten nebst Helfern nicht nur aus Bayern, sondern auch aus Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Berlin angereist.

Von F3A F-19, F3A P-19, F3A A-20 und auch für Einsteiger im F3A C 2018 wurden alle aktuellen Programme intensiv trainiert.

Viel Hilfestellung der Fachleute

Dabei gaben Peter Uhlig (Sportausschussvorsitzender Motorkunstflug im DAeC und Vorsitzender des FAI-/CIAM-Unterausschusses F3 Aerobatics) und Manfred

Schön (Fachreferent F3A beim Luftsport-Verband Bayern) mit teils kritischen, aber auch aufmunternden Kommentaren ausgiebig Hilfestellung.

Ein Highlight war das Vergleichsfliegen im Programm P-19 mit dem Einsatz der Notaumatic, um etwas das Feeling eines Wettbewerbs nachzuvollziehen.

Beste Versorgung der Modellflieger

Die Mitglieder der IG F3A gaben ihr Bestes, und es fehlte nicht an ausreichender Verpflegung an den drei Tagen: Vom Weißwurstfrühstück über viel Kaffee und Kuchen bis hin zum Grillen von guten fränkischen Bratwürsten und Steaks gab es alles, was ein Modellfliegerherz begehrt. Viele persönliche Gespräche, der Austausch von Tipps, ein kameradschaftliches Miteinander und eine angenehme Stimmung kennzeichneten das Treffen.

Alle Teilnehmer waren begeistert, bedankten sich herzlich bei den Organisatoren und fragten bereits nach dem nächsten Treffen in diesem Format. Vielen Dank allen Mitgliedern der IG F3A.

Text: Reimund Schwitalla
Fotos: Reimund und JP Schwitalla

MODELLFLUGVERBÄNDE TAGTEN IN KASSEL

ERSTES ARBEITSTREFFEN ZUR UMSETZUNG DES NEUEN EU-RECHTS

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC und der Deutsche Modellflieger Verband (DMFV) fanden sich am 16. Mai in Kassel zu einem ersten Arbeitstreffen zur Umsetzung des neuen EU-Rechts für unbemannte Fluggeräte ein. Diesem Arbeitstreffen war ein Termin am 16. April im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur vorausgegangen. Das Ministerium hatte darin den Verbänden seine erste Sicht zum neuen EU-Recht mitgeteilt.

Das neue EU-Recht eröffnet für den Modellflugsport die Option, dass bei dem

Betrieb von Flugmodellen im Rahmen der Modellflugverbände und ihrer Vereine weite Teile der strengen EU-Regeln nicht eingehalten werden müssen. Der Modellflug soll insoweit im Wesentlichen wie bisher ausübbar bleiben. Die Voraussetzung dafür ist, dass die Verbände von ihrem Mitgliedsstaat eine entsprechende Betriebserlaubnis erhalten.

In dem Arbeitstreffen haben sich die Verbände sehr offen darüber ausgetauscht, wie die Basis für die Beantragung einer solchen Betriebserlaubnis geschaffen

werden kann. Ferner wurden offene Fragenkomplexe identifiziert, die nun im nächsten Schritt in einer gemeinsamen Anfrage zur Klärung an die zuständigen Stellen in Bonn und Brüssel gerichtet werden.

Das nächste Arbeitstreffen der Verbände ist vereinbart und wird in München stattfinden.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC



LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAeC

ZULASSUNG VON GROSSFLUGMODELLEN

Die „Short Sherpa“ von Erik van den Hoogen – ein Nachbau eines Nurflüglers mit Pendelquerrudern

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) im DAeC prüft im Rahmen seiner Beauftragung durch das Verkehrsministerium und im Auftrag des DAeC auch große Flugmodelle bis zu einer Startmasse von

150 Kilogramm. Diese Luftfahrtgeräte müssen vor dem ersten Flug einem beauftragten Prüfer vorgestellt werden, und es muss die Erfüllung der Lufttüchtigkeitsforderungen nachgewiesen werden.

Zur Flugmodellbaumesse ProWing International Anfang Mai stellte der Erbauer Erik van den Hoogen dem Prüfer Reinhard Schött seine „Short Sherpa“ zur Abschlussprüfung vor. Ein Nachbau eines

Nurflüglers mit Pendelquerrudern, ein Forschungsflugzeug der Royal Air Force aus den 1950er-Jahren. Die finale technische und fliegerische Prüfung am Flugplatz Soest-Bad Sassendorf war erfolgreich, sodass die Betriebserlaubnis vor Ort erteilt werden konnte und Erik van den Hoogen dem staunenden Publikum dieses Einzelstück auch im Flug vorführen durfte.

Im vergangenen Jahr konnte das LSG-B zudem zwei neue Prüfer für Großmodelle für den DAeC gewinnen. Mit René Grunwald aus Hannover und Josef Neff für den südlichen Raum komplettieren zwei erfahrene Spezialisten das Team und stehen für neue Modellbauprojekte und Prüfungen zur Verfügung.

Text und Fotos: Frank Einführer, LSG-B



Bei der Übergabe der Großmodell-Zulassung

HAGNAU/BODENSEE

GRAUPNER BODENSEE CUP

Die Modellfluggruppe Markdorf veranstaltet am Samstag und Sonntag, 21. und 22. September, im Naturstrandbad Hagnau/Bodensee den Graupner Bodensee Cup für Modellwasserflug.

Es handelt sich dabei um einen Kunstflug-Wettbewerb für Wasserflugmodelle der Klasse F3A-W (Programm 19-20 DAeC KunstflugM – Wasserflugmodelle 36-515).

Parallel zum Wettbewerb findet ein Wasserflugtreffen mit Schwerpunkt Semi-

Scale-Modelle mit moderiertem Flugprogramm statt. Voraussetzung für die Teilnahme am Treffen sind interessante, aussagekräftige, showfluggeeignete und vor allem wasserflugfähige Semi-Scale-Modelle mit einem maximalen Abfluggewicht von 25 Kilogramm. Wer ein solches Modell zeigen und auch im Flug vorführen möchte, kann sich mit Bildern und Kurzbeschreibung zum Modell bzw. zur geplanten Flugvorführung anmelden.

Anmeldeschluss für Wettbewerb und Flugprogramm ist am Freitag, 13. September.

Bei entsprechender Anmeldezahl behält sich der Veranstalter vor, sowohl für den Wettbewerb als auch für das moderierte Flugprogramm eine Auswahl für die Teilnahme zu treffen.



Weiterführende Informationen, die Ausschreibung und das Anmeldeformular gibt es online unter www.mfg-markdorf.de oder per E-Mail unter AlexAu@web.de.

Text: Manfred Sulzmann

– Anzeige –





www.OratexBespannwerk.com

NEU

ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG

- Ihr Flugzeug benötigt eine neue Bespannung?
- Bringen Sie es ins ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG!
- Unser geschultes Team bespannt Ihr Flugzeug fachgerecht innerhalb von ca. einer Woche.
- Wir bespannen mit dem innovativen Gewebe **ORATEX® UL 600** und **ORATEX® 6000**.



SIE BRINGEN ES -
WIR BESPANNEN ES!

... und wenn Sie Ihr Flugzeug nicht zu uns bringen können, dann kommen wir auch zu Ihnen!

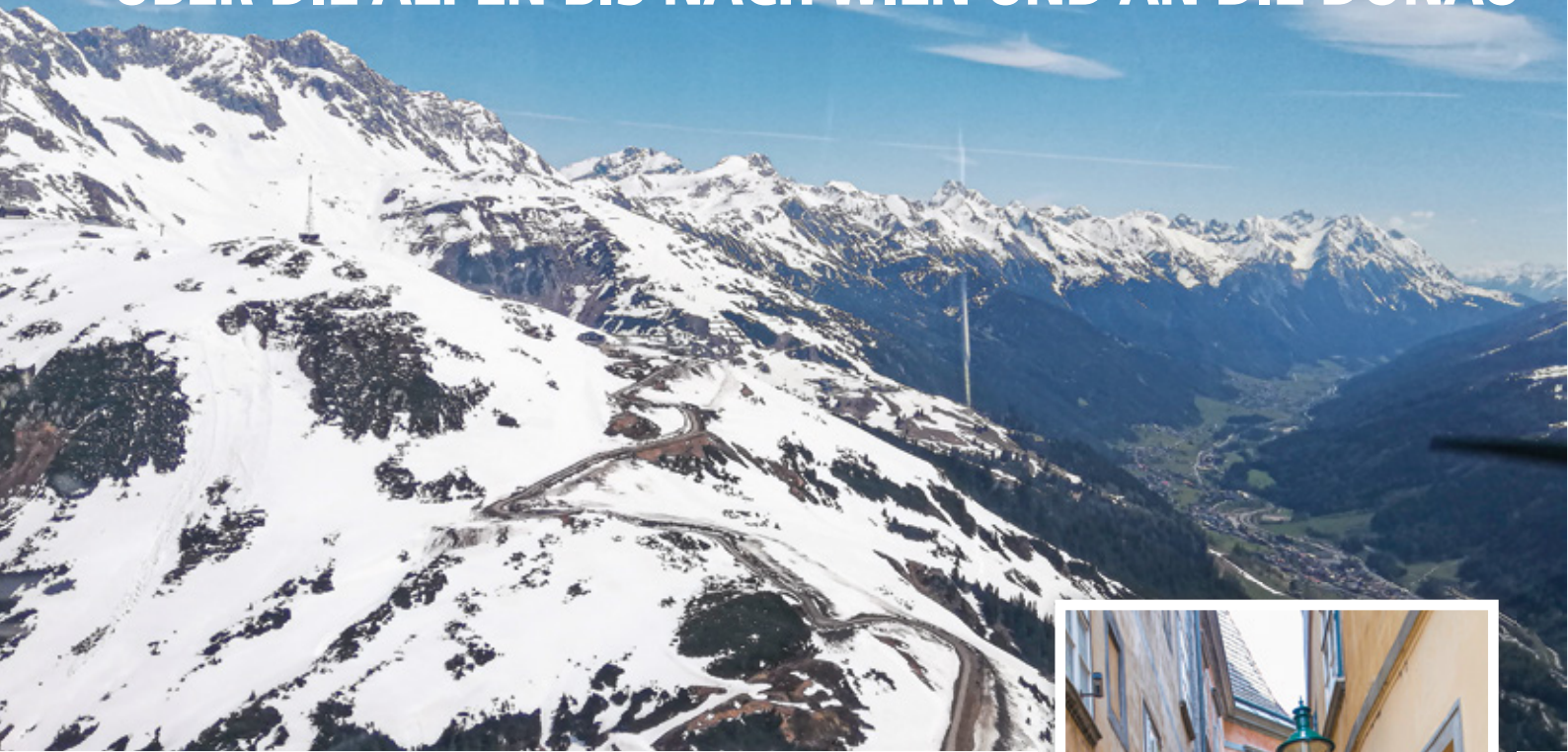


FLUGZEUGBESPANNUNG VOM FACHMANN!

ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG • Am Sportpark • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Email: info@OratexBespannwerk.com

AUSFLUG DER BWLV-MOTORFLUGSCHULE

ÜBER DIE ALPEN BIS NACH WIEN UND AN DIE DONAU



Unterwegs am Arlbergpass

Wenn sich im Frühjahr rund 100 Segelflugzeuge für eine Woche zum Hahnweide-Wettbewerb einfinden, macht die BWLV-Motorflugschule traditionell ihren Ausflug – so auch in diesem Jahr. Von Freitag, 24. Mai, bis Sonntag, 26. Mai, ging es in Richtung Wien.

Die Wetterprognose fürs Wochenende ließ diesmal nur wenige Alternativen zu für eine mehrtägige Tour. Nach Osten sah es noch am besten aus, mit guten Chancen, am Sonntag auch wieder zurückzukommen. Tobias Krüger und Jochen Sturm hatten die Tour vorbereitet und den Routenverlauf bereits am Vor-



Altstadtgasse in Wien



Anflug auf den Flugplatz Wiener Neustadt

abend per E-Mail verteilt. Ziel war Wiener Neustadt (LOAN), südlich von Wien.

Pünktlich um 8 Uhr trafen sich die elf Teilnehmer bei bestem Flugwetter auf der Hahnweide. Nach Briefing, Tanken und Flugzeug checken konnte es losgehen. Um 10 Uhr war die erste Maschine in der Luft.

Vom Arlbergpass nach Zell am See

Mit insgesamt fünf Maschinen ging es nach Süden über Hohenems und Feldkirch Richtung Arlbergpass. Der Flug

durch die Alpen ist bei guter Sicht immer wieder ein Genuss. Durch die Kontrollzone von Innsbruck und weiter über den Gerlospass ging es nach Zell am See zum Tankstopp. Das schöne Wetter hatte etliche Fliegerkollegen ebenfalls dorthin gelockt, so dass wir uns in die Schlange an der Tankstelle einreihen mussten. Bis der Letzte fertig war, hatten die Ersten im Lokal schon ihren Apfelstrudel verspeist.

„Seid ihr mit dem Abflugverfahren vertraut?“, war die Frage der Flugleitung, als wir uns abflugbereit meldeten. Wir konnten bestätigen und drehten die vorgeschriebene Runde, um in 4.000 ft nach Osten ausfliegen zu können. Eine weitere Stunde konnten wir uns am Bergpanorama erfreuen, bevor wir ins flachere Land auf Wiener Neustadt Ost (LOAN) zuflogen.

Kniffliges Anflugverfahren in Wiener Neustadt

Unser Zielflugplatz liegt unmittelbar neben dem Militärflugplatz Wiener Neustadt West (LOXN). Deshalb galt es, das bereits



Straßenmusiker im Museumsquartier

beim Briefing am Morgen besprochene Anflugverfahren genau einzuhalten. Ohne GPS wären die Pflichtmeldepunkte

und Wendepunkte nicht leicht zu finden gewesen.

Kurz nach 17 Uhr waren alle fünf Flugzeuge gelandet und zur Tankstelle abgerollt. Danach waren noch Gebühren bezahlen, zum Abstellplatz rollen, Maschinen verzurren und Gepäck ausladen angesagt. Die freundlichen Mitarbeiter der Flughafenbetriebsgesellschaft halfen beim Tanken und beim Transport von Crew und Gepäck. Der Platz ist die Heimat von Diamond Aircraft.

Vom Platzausgang waren es nur fünf Minuten Fußweg bis zu unserem Containerhotel mit dem treffenden Werbeslogan „Einfach, modern, preiswert“. Nach dem Einchecken hatten wir uns schnell geeinigt, den Abend mit einem gemütlichen Essen ausklingen zu lassen. Erfreulicherweise fand sich mit dem Fliegerstüberl ein passendes Lokal, das mit einem 20-minütigen Spaziergang erreichbar war. Mit kleinen und großen Riesenschnitzeln, gebackener Leber, Palatschinken und anderen Köstlichkeiten konnte auch der größte Hunger gestillt werden. Es war für alle ein schöner Tag.

Zahlreiche Sehenswürdigkeiten

Für Samstag nahmen wir uns einen Besuch in Wien vor. Vom Bahnhof Wiener Neustadt fuhren wir mit der ÖBB in 45 Minuten nach Wien. Vom Hauptbahnhof ging es zu Fuß Richtung Zentrum. Mit Zwischenstopp für einen



Viel zu sehen am Naschmarkt

großen Braunen, eine Melange oder einen Strudel, erreichten wir den Stephansdom. In kleineren Gruppen wurde dann die Stadt erkundet.

Die Fülle der Sehenswürdigkeiten und touristischen Attraktionen ist überwältigend: Ausgedehnte Fußgängerbereiche mit Einkaufsmöglichkeiten, Straßencafés,

Skulpturen, Brunnen und interessante Gebäude konkurrieren um die Gunst der Besucher. Die Einkehr im berühmten Café Hawelka, ein Spaziergang durch die Hofburg, das Museumsquartier und der Naschmarkt ließen die Zeit verfliegen, und wir mussten uns beeilen, um rechtzeitig am vereinbarten Treffpunkt zu sein.

Ausklang im Heurigenlokal

Gemeinsam gingen wir zur U-Bahnstation am Donaukanal und staunten über die vielen Spaziergänger, die dort am Ufer entlangschlenderten. Mit U-Bahn und Zug ging es zurück nach Wiener Neustadt. Vom Bahnhof aus liegt in Fußweite ein Heurigenlokal, wo ein Tisch für uns reserviert war. Zu unserer Freude und dank der angenehmen Außentemperaturen konnten wir uns zum Essen im Laubengarten niederlassen. Zum vorzüglichen Essen bekamen wir noch gratis die Musik eines Konzerts aus dem Nachbargarten. Beim Austausch der vielen Eindrücke und Erzählen von Anekdoten und Erlebnissen gab es viel zu lachen, und der Abend verging wie im Flug.

Als wir am Sonntagmorgen auf das Flugplatzgelände wollten, war der Eingang verschlossen und der uns versprochene Mitarbeiter nicht da. Mit telefonischer Hilfe der Flugleitung kamen wir dann doch zu unseren Flugzeugen. Da wir ja bereits nach der Ankunft getankt hatten, waren wir schnell abflugbereit. Der nette Flugleiter gab uns noch einen Hinweis, wie wir am besten nach Norden ausfliegen, ohne Militär- oder Wien-Lufträume zu verletzen.



Schani-Garten im Heurigenlokal



Blick auf den Zeller See beim Abflug



Die Flotte der BWLV-Motorflugschule in Zell am See

Über Heubach zurück auf die Hahnweide

Westlich von St. Pölten stießen wir bei Melk auf die Donau. Die hellbraune Schmutzfracht zeugte vom starken Regen der letzten Woche. Wir folgten dem Fluss über die zahlreichen Windungen bis zum Flugplatz Vilshofen. Dort war dann Zeit für eine ausgiebige Mittags-

pause mit Blick auf die Piste, die Donau und die Stadt.

Wir beschlossen, nach Heubach weiterzufliegen und dort abzuwarten, bis die Wettbewerbsteilnehmer auf der Hahnweide gelandet waren. Die Route verlief weiter entlang der Donau. Bei Regensburg bogen wir ab in Richtung Heubach,

wo wir gegen 16 Uhr eintrafen. Dort wurde unsere Geduld auf die Probe gestellt, weil etliche Wettbewerbsteilnehmer noch unterwegs waren. Mit Kaffee und Getränken überbrückten wir die Wartezeit, bis um 18.30 Uhr die Nachricht kam, dass wir losfliegen können.

Dank an Mitflieger und Organisatoren

Fast zeitgleich mit uns trafen die letzten Segelflieger auf der Hahnweide ein, und es war nochmal volle Aufmerksamkeit auf den Verkehr am Platz gefordert. Kurz nach 19 Uhr landeten wir wohlbehalten. Menschlich und fliegerisch hat alles gepasst.

Ein herzliches Dankeschön an meine Mitflieger, insbesondere an unsere beiden Begleiter und Organisatoren Tobias Krüger und Jochen Sturm von der Motorflugschule!

Text: Hans Gerlach
Fotos: Benedikt Alt, Hans Gerlach



Neuer Anlauf für den Allgäuflug: Am 27. und 28. Juli steigt der traditionelle Navigationswettbewerb in Leutkirch-Unterzeil

Der 53. Internationale Allgäuflug 2019 in Leutkirch-Unterzeil (EDNL) war im Mai wegen schlechter Witterung ausgefallen. Er wird nun am Wochenende 27./28. Juli nachgeholt.

Letztlich war die Sicherheit wichtiger als die Enttäuschung über die Absage des Wettbewerbs Mitte Mai; das eingetretene Schlechtwetter bestätigte den schweren Herzens gefassten Beschluss

der Organisatoren, seinerzeit den Termin fallenzulassen.

Jedoch beflügelte die spontane Bereitschaft der gemeldeten Teilnehmer, auch

zu einem späteren Termin zu kommen, die Fliegergruppe Leutkirch bei der Suche nach einem geeigneten Nachholtermin, der sich dann mit dem Wochenende 27. und 28. Juli angeboten hat. Damit sind nochmals weitere Interessierte an der Navigationsfliegerei angesprochen, die sich für den Mai-Termin nicht entscheiden konnten.

Programm im Rahmen des Flugplatzfestes

Vielleicht ist das jetzt festgelegte Wochenende sogar ein Glücksfall für die Fliegergruppe, da die Musikkapelle Schloß Zeil am Samstag und Sonntag ihr Flugplatzfest veranstaltet und der Flugplatz Leutkirch-Unterzeil am Sonntag zu einem Fly-In für Doppeldecker einlädt.

Das Programm für den 53. Internationalen Allgäuflug hat sich aufgrund der Terminverschiebung nur geringfügig für den Samstagabend geändert. Am Freitag bietet die Fliegergruppe, wie die vergangenen Jahre auch, einen Trainingsflug mit Einsteiger-Briefing und anschließendem Feedback an, ansonsten aber mit einer Aufgabenstellung wie im Wettbewerb auch. Abends laden die Leutkircher Flieger zum Allgäuer Abend mit zünftigem Vesper und Life-Musik mit den „The Mojo Krauts“.

Flugzeugweihe am Sonntag

Der Samstag startet entspannt mit einem Frühstück im Vereinsheim, bevor um 10 Uhr das Briefing beginnt. Dieser spätere Beginn ermöglicht auch den in der Nähe beheimateten Teams die rechtzeitige Anreise. Eine erste Ziellandung ist in Illertissen (EDMI) vorgesehen, die Abschlusslandung in EDNL wird als zweite Ziellandung für den separaten Landewettbewerb gewertet.

Die Abschlussveranstaltung wird am 27. Juli am Flugplatz sein. Hierzu stellt die Musikkapelle Schloß Zeil ab 17 Uhr ihre Bühne zur Verfügung und übernimmt auch die Bewirtung für Teilnehmer und Helfer. Ab 20 Uhr übernehmen die Musikanten dann wieder das Podium und laden zu einer stimmungsvollen Ü30-Party ein.

Der Sonntag beginnt um 9.30 Uhr mit einer Flugplatzmesse und anschließender Flugzeugweihe. Gesegnet wird die von der Fliegergruppe Leutkirch neu erworbene Cessna 172 SP. Gäste, die danach noch den Tag in Leutkirch verbringen möchten, werden von der Musikkapelle Schloß Zeil bei einem Frühschoppen unterhalten und können die zu einem Fly-In eingeladenen Doppeldecker oder interessante Modellflugzeuge beobachten.

Baden-Württembergische Motorflugmeisterschaft wird entschieden

Der Allgäuflug zählt zusammen mit dem 61. Südwestdeutschen Rundflug (SWDR), der am 6. Juli in Mengen startet, zur Baden-Württembergischen Motorflugmeisterschaft, die dieses Jahr aufgrund der Terminverschiebung beim Allgäuflug erst am 27. Juli entschieden wird. Dem entsprechend werden auch erst dort die Siegermedaillen verliehen.

Nicht nur ein interessanter und für alle Teilnehmer lösbarer Wettbewerb, sondern auch die wieder mit schönen und wertvollen Preisen bestückte Tombola (Hauptpreis ist eine Fliegeruhr aus der Serie Messerschmitt M18/M20) lohnen die Reise nach Leutkirch-Unterzeil im Allgäu.



Alle Infos gibt es unter www.allgaeuflug.de

Text: Eugen Scheuerle/Heinz Mauch
Foto: Heinz Mauch

INFO DES LUFTSPORTGERÄTE-BÜROS IM DAEC:

UL-MUSTERPRÜFUNGEN FÜR ERHÖHTE ABFLUGMASSE SIND IM GANGE

Die Ungeduld unter allen Beteiligten wächst, verständlicherweise. 31 Anträge für Auflastung auf maximal 600 Kilogramm liegen beim Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) derzeit vor. Der Prüflingenieur im DAeC ist daher auf professionelle, nach den neuen Lufttüchtigkeitsforderungen LTF-UL 2019 genau strukturierte und aufgebaute Musterunterlagen angewiesen, um die Prüfungen in einem vertretbaren Zeitraum abschließen zu können.

Der Alltag sieht jedoch zum Teil anders aus: Viele einzelne E-Mails mit Anlagen, diversen Dokumenten und Anfragen wegen der Richtigkeit und Vollständigkeit verzö-

gern die Bearbeitungen. Im vergangenen Jahr hatte das LSG-B informiert, dass es zum Start der Auflastungen Beratungstätigkeiten nur noch eingeschränkt oder gar nicht ausüben könne und dass zum Beispiel von speziellen Einzelstückänderungen abgesehen werden solle.

Im LSG-B arbeitet ein fest angestellter Prüflingenieur. Die schon länger andauernde Suche nach weiteren Mitarbeitern auf Honorarbasis gestaltete sich bisher schwierig, da die für die Musterzulassung notwendigen ingenieurtechnischen Prüfungen selbstständig, mit großer Erfahrung und ohne Anleitung unseres Prüflingenieurs durchgeführt werden müssen. Erschwe-

rend dazu kommt, dass Prüflonorare, die gemäß der Kostenverordnung für Luftfahrtverwaltung gezahlt werden können, nicht unbedingt den Erwartungen der Ingenieure entsprechen. Da gibt es in anderen Branchen, wie zum Beispiel in der Fahrzeugtechnik oder Drohnenentwicklung, aktuell wohl viel mehr zu verdienen.

Dennoch, so teilt das LSG-B mit, hofft man, bald die ersten Prüfungen der Luftsportgeräte mit dem bestehenden Personal abschließen zu können. Dennoch wird Geduld gefragt sein.

Text: Frank Einführer, LSG-B/red.

AUS FÜR RENNSERIE:

RED BULL BEENDET AIR RACE



Das Red Bull Air Race ist bald Geschichte – auch für den BWLV-Piloten Matthias Dolderer, hier beim Rennen in Abu Dhabi

Nur noch wenige Rennen werden in dieser Saison absolviert, dann ist Feierabend: Der österreichische Getränkehersteller Red Bull hat kürzlich bekannt gegeben, dass er seine seit Jahren ausgetragene Air-Race-Rennserie nicht mehr fortführen wird. Offenbar gab es zuletzt zu wenig Interesse an den Großveranstaltungen.

In der Mitteilung von Red Bull heißt es: „Red Bull hat beschlossen, die Red-Bull Air-Race-Weltmeisterschaft nach der Saison 2019 nicht weiter fortzusetzen“. Noch ausstehend sind die Rennen in Zamardi/Ungarn (13./14. Juli) und in Chiba/Japan (7./8. September), diese werden wie geplant ausgetragen.

Die Spektakel konnten die Zuschauer zuletzt wohl nicht mehr so begeistern, dass Red Bull damit zufrieden gewesen wäre. „Das Red Bull Air Race hat Sportunterhaltung von höchster Qualität geboten, konnte aber im Gegensatz zu vielen anderen Red-Bull-Veranstaltungen auf der ganzen Welt das öffentliche Interesse nicht richtig wecken“, räumt der Getränkehersteller in seinem Statement ein.

Seit 2003 wurden die Air-Race-Rennen – mit einer Unterbrechung von 2011 bis 2013 – auf der ganzen Welt ausgetragen. Der Rennkalender umfasste jährlich zwischen sechs und acht Veranstaltungen, insgesamt sollen es laut Red Bull ca. 90 Rennen gewesen sein. Dabei ging es für die Piloten darum, sich mit ihren Kunstflugzeugen bei atemberaubenden Rennen zwischen Pylonen die schnellsten Rundenzeiten zu erkämpfen – das Ganze bei sehr hoher Geschwindigkeit und in niedrigen Höhen, was von den Piloten höchste Konzentration forderte.

Matthias Dolderer, Pilot aus Tannheim und BWLV-Mitglied, ist der prominenteste deutsche Teilnehmer der Rennserie. 2016 wurde Dolderer, der stets mit dem Kennzeichen „MD21“ antritt, als bisher erster und einziger Deutscher Weltmeister in der Air-Race-Serie.

Text: red.
Foto: Red Bull

ÄNDERUNGEN VON MUSTERZULASSUNGEN

ROLAND AIRCRAFT Z602 MIT JUNKERS MAGNUM Z601

Braunschweig. Am 16. Mai erfolgte die Änderung der Musterzulassung des UL Roland Aircraft Z602 (Kennblattnummer 61144.5) mit dem Rettungsgerät Junkers Magnum 601. Unter der Aufsicht eines DAeC-Prüfers hatte der Hersteller die Ausschusstests am 13. Mai auf dem Flugplatz Mendig in der Eifel erfolgreich durchführen können.

Die Änderung der Musterzulassung ist ein weiterer Mosaikstein auf dem Weg zur zukünftigen Auflastung der Roland Aircraft Z602. Nach zukünftiger Auflastung ist für diesen Typ neben dem Magnum 601 mit dem BRS-6 bereits ein weiteres Rettungsgerät zugelassen.

Folgende Schritte sind für die erfolgreiche Musterzulassung des Einbaus eines Rettungsgerätes nötig:

- Lastnachweis der Aufhängungspunkte
- Ausschusstest
- Adaptionsprüfung (schriftliche Abstimmung zwischen dem Hersteller des Rettungsgerätes und dem Flugzeughersteller)

Um zu gewährleisten, dass Rettungsgeräte in jedem UL-Flugzeug funktionieren, müssen die oben genannten Prüfungen für jeden Typ gemacht werden. Der Einbau des Rettungsgerätes muss aufgrund der sicherheitsrelevanten Befestigung beim Hersteller stattfinden.

Vereinfacht dargestellt funktionieren Rettungsgeräte nach dem folgenden Schema: Im Ernstfall zieht der Pilot den Auslösegriff im Cockpit. In der Folge schießt eine Rakete aus der vorgesehenen Vorrichtung im Flugzeugrumpf. Mit einem Rückstoß von mindestens 150 Kilogramm zieht diese den Fallschirm in die Luft. Danach muss die Aufhängung des Rettungsgeräts circa fünf Tonnen Entfaltungsstoß aufnehmen können.

Text: DAeC/cm
Foto: Roland Aircraft



Während des Ausschusstests wirken starke Kräfte auf das Material

FM VAMPIRE II: MUSTERZULASSUNG ERFOLGREICH GEÄNDERT



Die Vampire II hat unter anderem eine Erweiterung für den F-Schlepp bekommen

Braunschweig. Das UL-Flugzeug Vampire II hat erfolgreich die Änderung der Musterzulassung für eine Erweiterung im F-Schlepp und den Einbau des Rettungsgeräts Junkers 601 durchlaufen.

Die Vampire darf nun beim F-Schlepp von Segelflugzeugen bis zu 655 Kilogramm ziehen. Nachdem die notwendigen Nachweise beim Luftsportgerätebüro des DAeC vorlagen, erfolgte am 23. Mai der Eintrag ins Kennblatt.

Der Composite-Tiefdecker wird von Carbon Design gebaut und von Siegfried Vent in Waldeck vertrieben. Der Hersteller hat seinen Sitz im tschechischen Jaromer.

Text und Foto: DAeC/cm

UL-FLIEGERTAG

DVLL IN BUNDESKOMMISSION AUFGENOMMEN

Die Jahreshauptversammlung der Bundeskommission UL hat am 18. Mai einstimmig beschlossen, den Mono-Luftsportverband DVLL in die Bundeskommission Ultraleichtflug im DAeC aufzunehmen. Zudem wird der Sportbeitrag für DAeC-Mitglieder, die von ihren Vereinen mit der Hauptsportart UL-Fliegen gemeldet sind, reduziert.

Die Mitgliederversammlung (UL-Fliegetag) hat am 18. Mai in Schmallenberg auf Antrag des Vorstandes beschlossen, den Beitrag von gegenwärtig 9,50 Euro auf 7 Euro zu reduzieren. Jugendliche zahlen künftig 3 Euro statt bisher 4,50 Euro.

Der Sportbeitrag konnte gesenkt werden, weil die Mitgliederzahlen und damit die Einnahmen der Bundeskommission kontinuierlich steigen und sparsam gewirtschaftet wurde. Außerdem sind ausreichend Rücklagen vorhanden. Deshalb wird die Bundeskommission künftig vermehrt in das Thema Sicherheit investieren und das Luftsportgerätebüro bei besonderen Projekten unterstützen.

Mit Beschluss der Jahreshauptversammlung am 18. Mai in Schmallenberg ist der Mono-Luftsportverband DVLL in die Bundeskommission einstimmig aufgenommen worden. Der DVLL (Deutscher Verband zur Förderung des Sports mit leichten Luftsportgeräten) ist aus der Interessenvertretung für Ultraleichte Segelflugzeuge und dem

Verband zur Förderung motorisierter leichter Luftsportgeräte (120 Kilogramm-Klasse) hervorgegangen. Die Organisation mit rund 190 Mitgliedern gehört dem DAeC an. Sie musste nun entsprechend der Satzung einer Bundeskommission zugeordnet werden.

Text: uk/wl
Foto: DAeC

Die Bundeskommission UL hatte zum UL-Fliegetag eingeladen



ACHTUNG!

ZWÖLF GRÜNDE, WARUM SIE 2020 NICHT ZUM SEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“ ZU KOMMEN BRAUCHEN



Die Teilnehmer des Seminars „Rettung aus Schlechtwetter“ in Niederstetten

„Wie kann man nur? So ein Einflug in schlechtes Wetter passiert vielleicht allen anderen, aber MIR doch nicht!“ Das Blöde ist nur, dass sich das diejenigen Piloten, die am Ende in der Unfallstatistik der BFU gelandet sind, wahrscheinlich auch so gedacht haben. Denken Sie auch so? Nicht? Hier ein Dutzend nicht ernst gemeinte Fakten, warum Sie auf gar keinen Fall im nächsten Jahr beim Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ in Niederstetten teilnehmen sollten. Ein Erfahrungsbericht aus dem diesjährigen Seminar, das vom 30. bis 31. Mai von 18 Piloten mit zwölf Flugzeugen besucht wurde.

1. GAFOR-Grafik – was sonst?

Sie sind eingefleischter VFR-Flieger und fliegen „nur wenn der GAFOR grün oder blau“ ist, also alles voll sicher. Und es interessiert Sie kein bisschen, dass es noch andere wundervolle Darstellungen des Wetters und seiner möglichen Entwicklung gibt und dass ein „grüner GAFOR“ nicht immer bedeutet, dass die Sicht nahezu unendlich ist und nix Böses vom Himmel fällt. Außerdem wollen Sie keine zehn Euro für eine telefonische Wetter-

beratung beim DWD ausgeben (das ist ja zugegebenermaßen eine immense Summe, wenn man überlegt, was die Fliegerei sonst so kostet).

2. Instrumentenscan – Wozu denn?

Darüber hinaus interessiert Sie nicht, wie man diesen komischen Sixpack der Instrumente in den üblichen Motorflugzeugen richtig interpretiert. Der künstliche Horizont hängt auf halb acht, der Kurskreisel mag sich mit dem Magnetkompass nicht einigen und eigentlich ist Ihnen das auch egal, weil Sie sich ja eh auskennen. Und ob man die Instrumente in IMC dann plötzlich korrekt abschannen kann, ist ja nicht so wichtig, man hat ja noch das Hosenbodengefühl.

3. Vorurteile gegenüber FIS und militärischen Fluglotsen

Sie könnten unter Umständen Ihre wohl gepflegten Vorurteile gegenüber FIS verlieren. Denn auch die wollen Ihnen in Wahrheit nix Böses! Dass Fluglotsen nach tödlichen Unfällen, bei denen sich ein VFR-Pilot in IMC viel zu spät gemeldet und deswegen den Flug nicht überlebt hat, psychologisch betreut werden müssen,

ist Ihnen völlig wurscht. Und die Checklisten, welche die DFS für solche Fälle in der Schublade liegen hat: Die können Ihnen egal sein.

– Anzeige –

Bose A20
Aviation Headset

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 7001890 Fax 0621 - 70018920
www.friebe.aero info@friebe.aero

A propos Vorurteile: Das gleiche gilt auch gegenüber der militärischen Flugsicherung. Lieber mit ausgeschaltetem Transponder (darf man zwar nicht, aber was soll's!) durch oder außen rum? Sicher ist sicher – sollen doch die netten Leute in ihren lustigen grün-gemusterten Uniformen mit all ihrer Hilfsbereitschaft und ihrer exzellenten Ausrüstung (diese komischen Präzisionsanflugantennen stehen ja nicht auf Zivilflugplätzen) verrotten, während Sie dann lieber an anderer Stelle das Gleiche tun.

4. Umgang mit Fehlern

Es hat sich in Ihrem Verein seit 1850 bewährt, bei Fehlern mit dem Finger auf den Schuldigen zu zeigen. „Flugverbot!“ ist Ihr Lieblingswort (also zu sprechen, nicht zu hören, meine ich). Dann hören Sie bitte bei den Vorträgen der Herren Gabauer und Goldbach sowie einigen anderen einfach weg. Das könnte Ihr Weltbild ins Wanken bringen. Natürlich passieren Fehler – und natürlich muss man drüber sprechen, damit alle anderen draus lernen können. Aber es soll halt über den Fehler, nicht über den Übeltäter gesprochen werden. Ganz schlimm, wenn dann eventuell auch noch Maßnahmen abgeleitet werden sollten, dass solche Fehler zukünftig nicht mehr passieren!

5. Physiologie

Warum Sie als größter Pilot/größte Pilotin sich in der Wolke nicht mehr auf Ihr Hosenbodengefühl verlassen können, interessiert Sie auch nicht. Dass die Natur bei uns Menschen – und übrigens auch bei den Vögeln – vergessen hat, uns mit einem flugtauglichen Gleichgewichtsorgan auszustatten, wollten Sie nie wissen.

6. BFU – „Die Guten“

Sie werden nie erfahren, dass die BFU „Die Guten“ sind (Zitat: C. Severin, BFU). Denn das Ziel der Unfallermittler ist nicht, einen zu bestrafenden Schuldigen zu finden, sondern nur die Ursachen für diesen Unfall zu suchen und Empfehlungen zu geben, wie solche Unfälle zukünftig vermieden werden könne. Schließlich wollen Sie doch auch nach einem VFR-Flug von Augsburg nach Sylt bei grenzwertigen Bedingungen noch auf dem Festland kurz vor dem Ziel in 100 ft AGL Kühe jagen, um dann nach einem fast gelungenen PAR-Anflug in Schleswig tot im Acker zu liegen!

7. Verpflegung

Sie hassen selbst gebackene Kuchen und Torten, Butterbrezeln, Sauerbraten mit handgepressten Spätzle und Kartoffel-

salat. Auch über der perfekten Glut gebrillten Schweinehals (bzw. Kässpätzle, falls Sie kein Fleischesser sind) verabscheuen Sie. In diesem Fall sollten Sie Ihre Teilnahme ernsthaft überdenken!

8. Organisation (Shuttle)

Sie möchten nach der Landung und einem Tag voller Vorträge am liebsten mit Sack und Pack noch 15 Kilometer zum Hotel laufen? Oder das lokal ansässige Taxiunternehmen mit Ihren hart verdienten Kröten unterstützen? Falls so ein im richtigen Moment parat stehender Kleinbus samt ortskundigem Chauffeur Ihr größtes Grauen ist – dann sind Sie wohl in Niederstetten falsch!

9. Flugzeug im Hangar

Freuen Sie sich, wenn Ihr „heiliges Flugzeugblechle“ nachts in Regen, Nebel und notfalls Gewitter draußen stehen muss? Das müssten Sie vermutlich direkt bei der Anmeldung mitteilen, sonst schieben hilfreiche Hände das gute Stück in die Halle und räumen das am anderen Morgen, während Sie noch bei Kaffee und Kuchen, respektive Butterbrezel, beim Briefing sitzen, wieder aufs Vorfeld!

10. Funk

Sie wollen gar nicht probieren, ob Sie beim Fliegen Anweisungen wie „Kurs 220 Grad zur Endanflugkursannäherung“ zurückslesen könnten. Und auch für „Rufen Sie Präzisionsendflugradar auf Frequenz 123.300“ fällt Ihnen keine kreative Verunstaltung (wie vielleicht „*nuschel* Radar“ oder „Stetten halt“ oder schlicht „123.300“) ein.

Und selbstverständlich kämen Sie auch nie auf die Idee, die Anweisung „D-xx melden Sie passieren von 3000 ft“ mit einem zackigen „D-xx Meldung!“ zurückzulesen. Und natürlich melden Sie sich bei Übergabe auf Radar mit den Worten „D-xx, bereit für weitere Aufgaben“. [Anmerkung der Autorin: Alle diese vermeintlichen Zitate sind selbstverständlich frei erfunden, Ähnlichkeiten mit tatsächlichen Funkprüchen sind keinesfalls beabsichtigt und wären gegebenenfalls rein zufällig.]

11. Umkehrkurve

Diese Umkehrkurve – also wenn Sie als VFR-Flieger entgegen aller Vorsicht doch in eine Wolke eingeflogen sind – die haben Sie ja in Ihrer PPL-Ausbildung mit geschlossenen Augen (die Haube hatte der Fluglehrer halt vergessen!) locker-lässig und fast ohne Schummeln hingekriegt. Wenn Sie glauben, dass Sie das nie wieder üben müssen und dann im Zweifelsfall

hinkriegen, nun dann brauchen Sie ja nicht nach Niederstetten.

12. Eigene Grenzen

Im praktischen Teil – jeder Kandidat fliegt zwei radargeführte Riesenplatzrunden ohne Sicht nach außen – müssten Sie dann gar noch diese theoretischen Erkenntnisse in die Praxis umsetzen. Das kostet ja am Ende noch 40 bis 50 Minuten Flugzeit, ohne dass man die schöne Landschaft genießen darf!

Am Ende werden Sie schlimmstenfalls noch ein besserer Pilot, lernen Ihr Flugzeug und Ihre eigenen Fähigkeiten besser kennen. Womöglich lernen Sie, wie Sie sich unter Stress verhalten (40 Minuten „unter der Haube“ sind Stress! Ehrlich!) und haben noch die Chance, eine Strategie dagegegnzuentwickeln.

Nun, wenn Sie all diesen Punkten zustimmen, dann nehmen Sie sich für den Termin der nächsten Fortbildung „Rettung aus Schlechtwetter“ was Besseres vor. Falls nicht: Die Organisatoren haben uns zugesagt, das Seminar auch im kommenden Jahr wieder anzubieten! Meldet euch an, das lohnt sich!

Und nun ehrlich und ernsthaft: herzlichen Dank an die Organisatoren Michael Schäfer und Walter Nerdinger! Herzlichen Dank an die Fliegerkameraden der Fliegergruppe Niederstetten und an die militärische Flugsicherung aus Niederstetten, die uns alle zuverlässig gerettet haben! Ihr habt das prima gemacht und für uns 18 Teilnehmer war's eine tolle Erfahrung, dabei sein zu dürfen!

Text: Anne Pohl
Foto: Teilnehmer

SEGELFLUG-EUROPAMEISTERSCHAFT IN POLEN

BRONZE FÜR BWLV-PILOT MARKUS FRANK



Der Flugplatz Turbia in Polen war Austragungsort der Segelflug-Europameisterschaft

Bei der Segelflug-Europameisterschaft, die vom 11. bis 25. Mai im polnischen Stalowa Wola auf dem Flugplatz Turbia stattfand, haben die deutschen Piloten sehr gut abgeschnitten. BWLV-Pilot Markus Frank holte in der Offenen Klasse die Bronzemedaille. Das Duo Uli Gmelin/Christine Grote erreichte in der Doppelsitzer-Klasse ebenfalls Rang drei.

Gmelin und Grote (Arcus T) mussten sich lediglich Steve Jones und Gary Coppin aus Großbritannien (Platz zwei) sowie



Sehr zufrieden mit den guten Resultaten: das deutsche Team



Bronzemedailien-Gewinner Markus Frank

den Lokalmatadoren Tomasz Rubaj und Christoph Matkowski geschlagen geben. Mit hauchdünnem Vorsprung sicherten sie sich erst am letzten Wertungstag die Bronzemedaille vor dem Team Ghiorzo/Prodorutti aus Italien.

Markus Frank (LSG Bietigheim-Lauffen-Löchgau und LSR Aalen), der mit einer EB 29 angetreten war, sicherte sich in der

Offenen Klasse hinter Petr Tichý und Riccardo Briigliadori seinen Treppchenplatz. Auf Rang zehn in der Offenen Klasse schaffte es Oliver Binder.

In der Teamwertung landete die deutsche Mannschaft auf Rang vier, hinter Großbritannien (dritter Platz), Polen (zweiter Platz) und Gesamtsieger Frankreich.

In der 18m-Klasse führte wie üblich kein Weg an Seriensieger Sebastian Kawa vorbei, der sich gegen seinen polnischen Teamkameraden Karol Staryszak (Platz zwei) und den Österreicher Wolfgang Janowitsch (Platz drei) durchsetzte. Einen sehr guten zehnten, bzw. elften Platz in der 18m-Klasse belegten Claus Triebel und BWLV-Pilot und Landestrainer Bernd Schmid (Ventus 3T).

Insgesamt zeigte sich das Team um Bundestrainer Wollli Beyer sehr zufrieden mit den Resultaten – zumal die Europameisterschaft von schwierigen Wetterbedingungen geprägt war.



Weiteres Infos zur EM gibt es unter <https://egc2019.pl>.

Text: red./DAeC
Fotos: Veranstalter



Bei der Siegerehrung: dritter Platz für BWLV-Pilot Markus Frank (rechts) in der Offenen Klasse

JETZT BEWERBEN

KARRIERE ALS SPORTSOLDAT/IN

Bis zum 20. August nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände – auch der BWLV – die Bewerbungen um einen Platz als Sportsoldat an. Sportsoldaten sind Männer und Frauen, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden. Damit ermöglicht die Bundeswehr den Nachwuchssportlern für einen bestimmten Zeitraum ein sehr intensives, professionelles Training und so einen erfolgversprechenden Karriereaufbau.

Auch Segelflieger können sich um die Plätze für die Unterstützung bewerben. Voraussetzungen für die Karriere als Sportsoldat sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader, besser noch C-Kader, Spaß am Wettbewerbsfliegen und Ehrgeiz für eine Spitzensportlaufbahn.

Text: DAeC/uk

SEGELFLUGZEUGE AUFRÜSTEN:

EASA-SIB AUF DEUTSCH VERFÜGBAR

Die EASA hat mit dem SIB 2019-07 eine Sicherheitsmitteilung (SIB – Safety Information Bulletin) zum Thema „Aufrüsten von Segelflugzeugen – Verfahren, Kontrollen und Training“ veröffentlicht.

Der Bundesausschuss Technik im DAeC hat diese in die Deutsche Sprache übersetzt und auf der DAeC-Internetseite unter der Rubrik „Übersetzungen von Lufttüchtigkeitsmitteilungen“ eingestellt.

Das SIB befasst sich wegen mehrerer Unfälle im Zusammenhang mit dem Aufrüsten

von Segelflugzeugen mit der notwendigen Sorgfalt und den Kontrollen sowie mit typischen menschlichen und technischen Problemen, welche zu Fehlern führen und schwere Unfälle hervorrufen können.

Dem SIB liegt eine Sicherheitsempfehlung zu Grunde, welche die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) im Ergebnis der Untersuchung eines schweren Unfalls an die EASA übermittelt hat. Näheres dazu verrät die Flugsicherheitsmitteilung V 181 der BFU. Auch diese auf der DAeC-Seite verlinkt.



Die Übersetzung des EASA-SIB gibt es auf der DAeC-Webseite www.daec.de (Fachbereiche → Luftfahrttechnik & -betrieb → Übersetzungen).

Text: rk

SONDERAUSSTELLUNG IM DEUTSCHEN
SEGELFLUGMUSEUM

RIESENVOGEL AUF DER WASSERKUPPE

Das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe hat einige bedeutende Neuzugänge: Dort wird künftig unter anderem der sogenannte Riesenvogel E9 von Gottlob Espenlaub zu sehen sein.

Am 4. April 1926 hatte ein ungewöhnliches Segelflugzeug seinen Erstflug am Dörnberg bei Kassel, im August 1926 nahm das Flugzeug dann am 7. Rhönwettbewerb auf der Wasserkuppe teil: der sogenannte Riesenvogel E9 von Gottlob Espenlaub, einem der Pioniere des Segelflugs der damaligen Zeit. Das Besondere an diesem Flugzeug war neben seiner imposanten Größe (daher auch der Name) die Streckung der Flügel. Große Spannweite bei kleiner Flächentiefe – Espenlaub hatte erkannt, dass damit bedeutend mehr Leistung und längeres Gleiten bzw. Segeln möglich sind.

Martin Atzwanger aus Österreich hat dieses Segelflugzeug nun als flugfähiges Modell nachgebaut und wird damit einen Flug auf der Wasserkuppe wagen. Dank der Unterstützung der Segelflugschule Wasserkuppe wird das möglich sein. Die Nachfahren von Gottlob Espenlaub haben ebenfalls zugesagt, bei diesem Flug mit dem Modell anwesend zu sein. Anschließend wird der Riesenvogel dann im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug ausgestellt und ist dort zu bewundern.

Gottlob Espenlaub war aber auch einer der ersten, die den heute üblichen Flugzeugschlepp durchführten. Gemeinsam mit Gerhard Fiessler versuchte er, ein Segelflugzeug E7 im Schlepp eines Doppeldeckers auf Höhe zu bringen. Dies gelang dann auch, und so baute Espenlaub zudem ein Motor-Schleppflugzeug E11. Auch diese beiden geschichtsträchtigen Flugzeuge werden von Martin Atzwanger nachgebaut. Neben dem Riesenvogel E9 sind die E7 und die E11 ebenfalls nun im Museum auf der Wasserkuppe zu bestaunen.



Alle Infos zu Öffnungszeiten und Preisen des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe gibt es unter www.segelflugmuseum.de.

Text: Deutsches Segelflugmuseum
Foto: Familie Espenlaub



Start des Riesenvogels von Gottlob Espenlaub



#VFR ins Ausland



Cross Border Information

Ideales Handbuch mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa!

Europäische Luftfahrtkarten

... der Serie Visual/VFR 500: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France, Hungary, Italy, Netherlands, Poland, Portugal, Switzerland, Spain



EISENSCHMIDT
DFS GROUP

TRAININGSLAGER UNTER BESTEN BEDINGUNGEN

Mit sechs von sieben fliegbaren Tagen war das D-Kader-Trainingslager in Aalen-Elchingen kürzlich ein voller Erfolg. Die Blauthermik über das Osterwochenende bot hervorragende Bedingungen, um das Fliegen im vielseitigen Gelände der Ostalb und um das Altmühltal kennenzulernen.

Dabei war es von besonderer Bedeutung, den Flugstil und die Flugrichtung nach Sitzgefühl anzupassen und bodenorientiert „Hotspots“ anzufliegen. Bei starkem Ostwind bildeten sich gelegentlich thermische Aufreihungen, andernfalls war steiles, konzentriertes Kurbeln nötig. Auch in den Tagen darauf war steiles Kurbeln in immer enger werdenden Bärten durch eine zunehmend wärmer werdende Luftmasse nötig. So konnte trotz schwierigen Wetterbedingungen weiterhin viele Stunden geflogen werden – wenn sich auch die Durchschnittsgeschwindigkeiten deutlich verringerten.

Feedback der B-Trainer

Durch einen parallel stattfindenden B-Trainer-Lehrgang unter Leitung von Charlie

Bauder wurden die D-Kader-Mitglieder von einigen sehr motivierten Trainern betreut, was ein abendliches Feedback und eine anschließende Diskussion von Trainingszielen für die Folgetage ermöglichte. B-Trainer sind talentierte Streckenflieger, welche nach Vorschriften des Deutschen Olympischen Sportbundes in Trainingstechniken ausgebildet werden, sodass sie motivierten Segelfliegern effizienter zum erfolgreichen Streckenflug verhelfen können.

Unter diesen idealen Trainingsbedingungen konnte der Feinschliff in Kurbeltechniken, im bodenorientierten Fliegen, im Finden und Halten von Aufwindreihungen und im optimalen, schnellen Endanflug verbessert werden.

Vorträge gaben Inputs zur Geschwindigkeitsoptimierung

Abgerundet wurde das Programm mit kurzen, interessanten Vorträgen der B-Trainer über diverse Trainingsaspekte im Streckensegelflug, die Inputs für das eigenständige Training und die Geschwindigkeitsoptimierung im Segelflug lieferten.

Wir danken den B-Trainer-Anwärttern und allen voran den Landestrainern Charlie Bauder und Bernd Schmid für die Organisation und das motivierte und motivierende Training, dem Luftsportring Aalen für die freundliche und zuvorkommende Unterstützung und Beherbergung, dem SBW-Förderverein für die Zur-Verfügung-Stellung des Duo Discus BW1, des neuen Duo Discus XL BW4 und des Discus 2b BW3. Außerdem danken wir dem BWLV für die finanzielle Förderung.

Text: Michael Meixner
Foto: D-Kader



Der aktuelle D-Kader mit jungen Leistungsfliegern beim Trainingslager in Aalen-Elchingen

IMPRESSION

FLUG IN DEN REGENBOGEN



Unterwegs am Übersberg: Schöne Eindrücke

Kürzlich – genauer gesagt, am 21. Juni, dem längsten Tag des Jahres – erlebte die Segelflug-Pilotin Barbara Kaiser unverhofft einige tolle Eindrücke: Im Rahmen eines Fluglagers der FSG Heinkel am Übersberg bei Pfullingen war sie zusammen mit Ehemann Uwe abends in der vereinseigenen ASK 21 unterwegs. Im F-Schlepp ging es mit dem Schleppflugzeug – einer Dynamic WT 9, pilotiert von Matthias Seehuber – vom Übersberg aus in die Luft.

Dort boten sich den Fliegern überwältigende Aussichten: erst ein fast perfekter Regenbogen und hernach ein spektakuläres Abend-

rot. „Das war unglaublich schön“, schildert Barbara Kaiser ihre Eindrücke.

Der Fliegergemeinde beweist das wieder einmal, dass ihr Hobby stets aufs Neue für Überraschungen gut ist – und dass vor allem die Faszination für den Luftsport angesichts solcher Bilder wohl nie nachlässt.

Text: red.
Foto: Uwe Kaiser

LUFTSPORTLERINNEN

SPRING-REFRESHER IN RHEINE-ESCHENDORF (EDXE)

FRÜHJAHRSTRAINING DER PILOTINNEN

21 Teilnehmerinnen inklusive Fluglehrerinnen und zehn Flugzeuge der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) und Ninety-Nines (99s) bewegten am Wochenende vom 10. bis 12. Mai die Luft in Westfalen und weiter nördlich: Sie waren zum Spring-Refresher in Rheine-Eschendorf (EDXE) zusammengekommen.

Bereits am Freitagabend, nach den ersten Trainingseinheiten in der Luft, gab es die ersten Vorträge im Schulungs- und Pilotenraum in

Rheine. „Anflug und Landung auf langen, breiten Bahnen“, lautete das Thema – wichtig für uns Pilotinnen in ULs und Einmots, die dort nicht so oft runtergehen. Fragestellungen wie etwa „Wie plane ich den Anflug?“ und noch wichtiger, „Wie fange ich das Flugzeug bei dem ungewohnten Bild einer breiten, gefühlt ewig langen Bahn ab?“ wurden beantwortet. Der Vortrag sollte am Samstagvormittag nach gemeinsamer Flugplanung in Mönchengladbach (EDLN) in die Tat umgesetzt werden.



Prächtige Aussichten: Blick auf Hamburg und seine Sehenswürdigkeiten

Doch wie bereits vorab befürchtet, ging es wegen des schlechten Wetters dann nicht wie geplant in den Süden, sondern gen Norden. Die Crews planten je nach Trainingsbedarf ihre Strecken; erheblicher Nordwind musste bei der Sprit- und Zeitplanung einkalkuliert werden.

Zum Hafengeburtstag in Hamburg

So gab es schließlich Platzrunden an kleineren Plätzen mit erheblichem, aber zulässigem Crosswind und ausgesprochen unfreundlichen Böen, Durchflug und Landungen in Bremen und als Highlight für viele Pilotinnen der Einflug in die Kontrollzone Hamburg mit Sightseeing über dem Hafengeburtstag und der Elbphilharmonie. Zahlreiche große und kleine Schiffe zogen die Alster auf und ab. In mehreren 360ern ging es über die Hansestadt. Ein toller Controller hatte mit Professionalität und Freundlichkeit alles im Griff – danke dafür!

Abgeschlossen wurde das Ganze noch schnell mit einer anspruchsvollen Crosswindlandung zu Kaffee und Kuchen in Ganderkesee oder am Texas Airfield Varrelbusch.

Nach rund vier bis fünf Stunden zurück in Rheine, wurde gefachselt, gelacht und gegessen. Das auch vom Fliegermagazin bereits ausgezeichnete Flugplatzrestaurant „Gets“ in Rheine verwöhnte die hungrigen Mäuler mit allerlei Leckereien. Alles in allem war es ein gelungener Trainingsausflug!



Bei der Begrüßung im Hangar West in Rheine war die Stimmung ausgesprochen gut



Insgesamt 21 Teilnehmerinnen kamen zum Frühjahrstraining, davon etliche mit dem Flugzeug

Jede Menge Übungsmöglichkeiten

Von Freitag bis Sonntag gab es reichlich Gelegenheit zu diversen Trainingsaktivitäten: Allgemeines Airwork, Trudeln in der Citabria, Spornradeinweisung, einfach mal ein paar Platzrunden in unterschiedlichsten Konstellationen, fiktive Sonder- oder Notsituationen und Check-Flüge oder eine UL-Einweisung. Fast traditionell gab es auch Gelegenheit, English-Proficiency Level 4 abzulegen. Ein rundes Angebot, das eine hervorragende Ergänzung zum alljährlichen VDP-99s-Herbst-Sicherheitstraining in Diepholz darstellt.

Das Organisationsteam Roswitha Höltken, Ruth Haliti, Tineke Schaper und Tobias Püttmann erhielt tatkräftige Unterstützung vom LSV Eschendorf, der neben Fluggerät und Fluglehrern auch

seine Räumlichkeiten inklusive Grillplatz und Übernachtungsmöglichkeiten im Gets zur Verfügung stellte und auf die Landegebühren verzichtete.



Interessierte Pilotinnen aller Sparten sind auch in Zukunft willkommen. Kontakt: Ruth Haliti, Telefon 0172/5308999. Mail vdp.pilotin.haliti@gmail.com und online unter www.pilotinnen.de oder www.ninety-nines.de.

Text: VDP/red.
Fotos: VDP

1. BWLV-WALPURGISNACHT

HEXEN AUF DEM ÜBERSBERG

Dem Aufruf des BWLV und der Flugsportvereinigung Übersberg waren in der Nacht zum 1. Mai zahlreiche Luftsportlerinnen gefolgt: Verbunden durch das gemeinsame Interesse am Luftsport, trafen sich die Teilnehmerinnen auf dem Übersberg und ließen den alten Brauch der Walpurgisnacht neu aufleben.

Denn wie allgemein bekannt, ist in der Nacht auf den 1. Mai die traditionelle Zusammenkunft der Hexen. Leider konnte aufgrund

des Wetters nur eine „Hexe“ stiehlt auf ihrem „Besen“ (einem Piccolo) zum Fly-In anreisen.

Beate Rein, Frauenbeauftragte des BWLV, begrüßte um 20:36 Uhr (pünktlich zum Sonnenuntergang) offiziell alle Teilnehmerinnen. Getreu dem Motto „Hexen tanzen in den Mai“ wurde es ein lebendiger Abend, den die meisten vor allem zum Kennenlernen und Austauschen nutzten. Ein kleines Hexenfeuer gehörte natürlich dazu. Und so ließ der bunte Mix an Teilnehmerinnen



Gruppenbild mit „Mini-Hexen“: die jüngste Teilnehmerin bei der 1. BWLV-Walpurgisnacht war gerade einmal zwei Jahre alt



Früh übt sich, wer eine echte „Hexe“ werden will

– von der zweijährigen „Mini-Hexe“ bis hin zur erfahrenen Pilotin (Segel- und Motorflug) – einen gelungenen Abend stimmungsvoll ausklingen.

Nach dem gemeinsamen Frühstück machten sich die (zum Teil noch angehenden) Pilotinnen wieder auf die Reise – die meisten nutzten das deutlich bessere Wetter am 1. Mai dann natürlich noch zum Fliegen.

Die Organisatoren hoffen, die neue Tradition im nächsten Jahr fortsetzen zu können – dann vielleicht mit besseren Flugbedingungen.



Natürlich gehörte zur Walpurgisnacht auch ein ordentliches Hexenfeuer

Text und Fotos: Tina Stahl

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

WIE FÜHLT MAN SICH BEIM ERSTEN START OHNE FLUGLEHRER?

Segelfliegen ist ein ganz besonderer Sport, bei diesem gibt es Hürden, die man bewältigen möchte. Umso schöner ist es dann, wenn man eine solche geschafft hat. Diese Erfahrung durfte ich machen: Der erste Alleinflug ist im Segelflugsport, nach dem ersten Mal Fliegen, eines der größten Erlebnisse. Jeder Segelflieger kann sich an diesen Tag erinnern, denn ab diesem Zeitpunkt gehört man zu den Alleinfliegern und darf selbst Entscheidungen treffen.

Das Interessante daran ist, dass man nicht weiß, dass man nun gleich zum ersten Mal alleine fliegen wird. Man merkt es erst, wenn man im Flugzeug sitzt, der Fluglehrer den Fallschirm herausnimmt und die Frage stellt, ob man alleine fliegen möchte. Die Antwort lautete natürlich: Ja!

Unbeschreibliches Gefühl

Dann saß ich zum ersten Mal alleine im Flugzeug, es war sehr still, und ich war sehr aufgeregt. Ich habe den Startcheck gemacht und mich komplett auf den Flug und das Flugzeug konzentriert. Dann ging es los, das Windenseil straffte sich, und ich wurde in die Luft gezogen. Es war ein unbeschreibliches Gefühl, ich alleine in der Luft!

Es ist ein komplett anderes Flugerlebnis als mit Fluglehrer. Die Ruder reagieren anders, auch die Trimmung hat ein anderes Verhalten. Nun war ich dort oben auf mich alleine gestellt. Dies war aber kein Problem, da ich diese Situation etwa schon 100 Mal vorher erlebt hatte. Insgesamt hat mein Flug fünf Minuten gedauert. Diese fünf Minuten sind mir aber wie 50 Minuten vorgekommen, weil ich so fasziniert von dieser Erfahrung war. Andererseits war ich aber auch traurig, als ich wieder landen musste.

Stolz, diese Etappe geschafft zu haben

Der erste Alleinflug wird auf dem Flugplatz immer mit bestimmten Ritualen gefeiert, man bekommt einen wunderschönen, stacheligen Blumen-Sträucherstrauß, dieser wird mich immer an diesen Tag erinnern. Außerdem wird man von den Flugkollegen in den Kreis der Alleinflieger aufgenommen, dabei kriegt man ein paar auf den Hintern. Nicht zu vergessen, der Getränkekasten, damit man auch auf diesen Tag anstoßen kann und nicht auf dem Trockenen sitzt.



Zum ersten Mal solo unterwegs: Annina Müller vom FSR Kraichgau

Ich war stolz auf mich, dass ich diese Etappe meiner Flugausbildung geschafft habe. Und ich denke, jeder Segelflieger wird mir zustimmen, wenn ich sage, dass es ein unvergessliches Erlebnis ist, an das man sich sehr gerne zurückerinnert.

Text: Annina Müller
Foto: FSR Kraichgau

Region 2 – Hohenlohe-Tauber

ENBW-TEAMBUILDING BEI DER FLUGSPORTGRUPPE ÖHRINGEN

Am Dienstag, 14. Mai, durfte die Flugsportgruppe Öhringen einige Fachkräfte des Energieversorgungsunternehmens EnBW begrüßen. Die Mitarbeiter des neuartigen Geschäftsfeldes „Full Kritis Service“, welches sich mit der IT-Sicherheit von kritischen

Infrastrukturen wie etwa Krankenhäusern befasst, nutzten die Möglichkeit, um bei der Teamveranstaltung die Kollegen aus den unterschiedlichen Standorten in entspannter Atmosphäre kennenzulernen.



Die beiden Motormaschinen der FSG Öhringen während der Rundflüge

Die FSG Öhringen um Organisator Klaus Frank, der sowohl beim Luftsportverein als auch im Unternehmen eine aktive Rolle einnimmt und dabei den positiven Ruf des Motivators und Antriebers genießt, lud dabei zu Rundflügen über das Heilbronner und Hohenloher Land ein.

Sowohl bei den Geschäftstätigkeiten als auch im Flugsport stellt dabei ein gut eingespieltes Team die erforderliche Basis dar. Lediglich durch gemeinsames Anpacken und Kombinieren der jeweiligen persönlichen Fähigkeiten ist langfristiger Erfolg möglich, was es in Zukunft beim Aufbau des „Full Kritis Service“ beziehungsweise im weiteren Verlauf der Zweiten Segelflug-Bundesliga zu beweisen gilt.



Sichtlich begeistert kehrten die EnBW-Fachkräfte von ihren Rundflügen zurück

Text und Fotos: Mark Kekel

Region 4 – Alb-Mitte

REINHARD THOMAS MIT DER GOLDENEN EHRENNADEL DES BWLV GEEHRT

Bei der diesjährigen Hauptversammlung des Luftsportvereins Hohenasperg wurde Reinhard Thomas von Professor Dr. Helmut Albrecht, BWLV-Präsident Nordwürttemberg, für besonders hervorragende Verdienste

um den Luftsport in Baden-Württemberg mit der Goldenen Ehrennadel des BWLV ausgezeichnet.

Der LSV Hohenasperg ist stolz, in Reinhard Thomas ein fliegerisches Urgestein als

Mitglied zu haben, das über viele Jahre hinweg in der Pilotenausbildung der Sparte Ultraleicht des Vereines Maßstäbe gesetzt hat. Bis heute hat er als fast 80-Jähriger in 50 Jahren Fluglehrertätigkeit annähernd 100 Flugschüler zur Flugreife



Reinhard Thomas bildet seit fast 50 Jahren Flugschüler beim LSV Hohenasperg aus

gebracht, derzeit ist er für drei angehende Piloten zuständig. Seine Fluglehrertätigkeit begann er bereits 1970 in den Bereichen Segelflug, Motorsegler, PPL und Ultraleicht.

Zahlreiche luftsportliche Auszeichnungen

Er wurde am 5. September 1939 in Breslau geboren. 1957 trat er in die Bundeswehr ein und tat dort in der Teilstreitkraft Luft-

waffe in der Flugsicherung und als Flugbetriebsmeister Dienst. 1964 begann er mit der Segelflugausbildung. In die darauf folgenden Zeiten fielen auch seine fliegerischen Erfolge: Goldmedaille im „Dezentralen Segelflugwettbewerb“ in Bayern, Gold C mit zwei Brillanten, diverse Segelflug-Strecken- und Dreiecksflüge mit maximal 960 Kilometer in der Offenen Klasse, Goldene Fluglehrer-Ehrendadel. Insgesamt blickt er heute auf ca. 6.000 Flugstunden, 16.000 Starts und Landungen – davon 2.000 als Schlepppilot – zurück.

Wer als UL-Flugschüler im LSV Hohenasperg anfängt und Reinhard Thomas als Fluglehrer hat, kann sicher sein, eine präzise und eingehende fliegerische Ausbildung zu erhalten, mit ihm zu fliegen ist charakterbildend. Als Fluglehrer „alter Schule“ und mit großer fliegerischer Erfahrung geht er auf die unterschiedlichen Persönlichkeiten der Schüler didaktisch bestens ein. Seine immer freundliche und zuvorkommende Art, sein unerschöpflicher Vorrat an Anekdoten und sein Humor sind seine Markenzeichen.

Text: Hans-Jürgen Reichardt
Foto: Sebastian Grabs

Region 5 – Oberschwaben-Bodensee

ISNYER FLUGTAGE

Am **Samstag und Sonntag, 20. und 21. Juli**, finden auf dem Flugplatz Isny/Rotmoos wieder die Isnyer Flugtage statt.

Glückliche Kinder und zufriedene Eltern erwarten die Flieger am Samstag im Rahmen des Ferienprogrammes beim Kinderfliegen. Die Kinder können dabei mit der stetig gewachsenen Isnyer Storchengemeinde fliegen und ihre Heimat- oder Urlaubsregion von oben bewundern.

Am Sonntag gibt es wieder ein umfangreiches Programm mit Segelkunstflug, Motorkunstflug, Modellflugvorführungen, Rundflugmöglichkeiten und dem Fly-In vieler langjährig wiederkommender Besucher. Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt.

Die Isnyer Flieger freuen sich über viele Besucher. Zugelassen sind an diesen Tagen Flugzeuge bis 1500 Kilogramm MTOW, Hubschrauber, Motorsegler, Luftsportgeräte, Segelflugzeuge, Freiballone und Modellflugzeuge. Für Sonntag, 21.



Impressionen vom Flugtag: Fliegen in Klein und Groß

Juli, gibt es eine Außenstarterlaubnis für Heißluftballone, Außenstart- und Lande- erlaubnis für Hängegleiter und Gleitschirme und eine Ausstiegs-erlaubnis für Fallschirmspringer. Um Anmeldung beim

Veranstaltungsleiter Albert Brüning wird gebeten (075 66 90 75 20 oder 01 63 - 43 65 710). Platzfrequenz 118,08

Text und Foto: Antje Bütow

FLUGPLATZFEST IN BLAUBEUREN

Das Flugplatzfest auf dem Sonderlandeplatz Blaubeuren-Sonderbuch (EDMC) hat einen festen Platz im Terminkalender der Flieger, im Alb-Donau-Kreis und darüber hinaus. Traditionsgemäß findet es immer am ersten Sonntag im September statt, dieses Mal am **Sonntag, 1. September**.

Jahr für Jahr stellen die Mitglieder der Fliegergruppe Blaubeuren ein abwechslungsreiches Programm auf die Beine, das die Faszination des Fliegens spürbar werden lässt. Ob Motor- und Segelkunstflug, Fallschirmspringer, Modellflugvorführungen oder Heißluftballone – es ist für jeden etwas dabei. Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt. Beginn der Veranstaltung ist um 10 Uhr.

Herzlich eingeladen sind auch alle, die mit dem Flugzeug kommen wollen. Am 1. September wird keine Landegebühr erhoben. Piloten im Anflug werden gebeten, sich frühzeitig auf BLAUBEUREN INFO 130.605 MHz zu melden und die Platzgegebenheiten (Grasbahn, maximal zwei Tonnen) zu berücksichtigen. Die Blaubeurener Flieger freuen sich auf viele Besucher!

Text: Tobias Staudenmaier

DAEC-NEWS

KOMMENTAR VON DAEC-PRÄSIDENT STEFAN KLETT

UNSER LUFTRAUM IST IN GEFAHR!



Stefan Klett, DAEC-Präsident

Am 21. Mai erhielten wir hochbrisante Post vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Es geht um Regeln für den (kommerziellen) Drohnenbetrieb im unteren Luftraum und die Einrichtung des sogenannten U-Space. Die europäische Kommission und die EASA

hatten eine kleine Arbeitsgruppe eingesetzt, die Schlüsselthemen identifizieren und ihre Positionen zu den grundlegenden Fragen beziehen sollte. Die Ergebnisse der Workshops haben sie nun den Vertretern der Luftraumnutzer und der Industrie vorgelegt und um Kommentierung gebeten. Die Adressaten hatten drei Tage (!) dafür Zeit.

Der DAeC hat diese Chance genutzt und fristgerecht kommentiert. Mit den Spezialisten aus den Gremien, dem Generalsekretär und mir hat unser Verband umfangreich Stellung bezogen, auf die Gefahren der dargestellten Vorstellungen aufmerksam gemacht und klare Forderungen der Luftsportler formuliert. Ein großes Dankeschön an alle, die ihre Fachkompetenz eingebracht haben und sich in dieser kurzen Zeit außerordentlich engagiert haben.

Der Idee, den kommerziellen Drohnenutzern einen eigenen, schlimmstenfalls sogar permanenten und gar exklusiven Luftraum zuzuschreiben, haben wir eine klare Absage erteilt. Ein U-Space, der – wenn auch unter bestimmten Bedingungen – den Drohnen Vorrang im unteren Luftraum gewährt, gefährdet nicht nur unseren Sport, sondern auch Rettungsdienste, Polizei, Militär, Service-Flüge wie beispielsweise Pipelinekontrolle und auch die Verkehrsfliegerei im An- und Abflug.

Der DAeC fordert deshalb, dass für den Drohnenbetrieb innerhalb der bestehenden europäischen Regeln eine Lösung gefunden werden muss. Die Einrichtung eines „zweiten Luftraums“ bedeutet massive Einschränkungen, wenn nicht sogar das Aus für uns. Extrem gravierend wäre ein solcher Ansatz für den Modellflug. Deshalb ist die Bundeskommission schon seit Aufkommen des Drohnenbooms und der Diskussion über die Betriebsregelungen aktiv. National und international haben sich ihre Fachleute mit ihrem juristischen Background bereits einen Namen gemacht.

Für alle Luftsportler ist der freie Zugang zum Luftraum existenziell. Wir sind dafür in den politischen Gremien auf allen Ebenen aktiv und vertreten nachdrücklich unsere berechtigten Interessen.

Foto: DAeC

U-SPACE: „SO GEHEN WIR MIT DEM LUFTRAUM NICHT UM“

Mitte Mai trafen sich Vertreter aus Industrie und Politik zu einem gemeinsamen EASA/EG-Workshop, um den Rechtsrahmen für den sogenannten U-Space zu diskutieren. Ein Diskussionspapier hielt die Ergebnisse fest. Dem Deutschen Aero Club (DAeC) blieben drei Tage Zeit, Anmerkungen zum Diskussionspapier anzubringen, was Dank einer konzentrierten Aktion aller Beteiligten in einer Punktlandung gelang.

„Im vorliegenden Diskussionspapier findet der Luftsport als größter Nutzer des unteren Luftraums keinerlei, ja nicht einmal eine indirekte Erwähnung. Das ist untragbar und muss sich ändern“, fordert DAeC-Präsident Stefan Klett. „Wir werden nun noch stärker den Dialog mit den zuständigen Behörden suchen und uns so für die Belange des Luftsports vehement einsetzen“, verspricht er.

„Uns bereitet außerdem große Sorge, dass Grundidee zu sein scheint, den gesamten untersten Luftraum (vom Boden bis ca. 150 Meter Höhe) als potenziellen U-Space zu betrachten“, sind sich DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna und der Vorsitzende des Bundesausschusses Unterer Luftraum Habbo Brune einig.

Das Diskussionspapier formuliert den Anspruch, den U-Space flächendeckend zu gestalten. Eine Fragmentierung soll vermieden werden. Hierzu kommentiert der DAeC in seiner Stellungnahme an die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA): „Der U-Space muss sich in die bestehenden Luftraumstrukturen integrieren und den gesamten Luftraum ohne Einschränkungen, sowie ohne technologische Standards die nur von der Drohnenindustrie vorgegeben werden, für die bemannte Luftfahrt nutzbar halten. [...] Die unbemannte, automatisierte Luftfahrt muss vom Instrumentenflug- (IFR) und Sichtflug- (VFR)Verkehr getrennt sein und einem ähnlichen Regelwerk unterliegen, den „Unmanned Flight Rules“ (UFR). Grundsätzlich sind alle Luftraumnutzer zur Einhaltung der SERA-Verordnung verpflichtet.“

Einen Luftraum, in dem nach dem Motto „Drohnen zuerst“ gehandelt wird, lehnt der DAeC ab. „Die genannten Ideen beruhen lediglich auf Rentabilität und nicht auf Flugsicherheit oder einer fairen Partnerschaft mit der Luftfahrtgemeinschaft. So gehen wir nicht mit dem Luftraum um, der für alle europäischen Bürger frei zugänglich sein muss. Der U-Space darf nicht vom existierenden Flugverkehrsmanagement (Air Traffic Management [ATM]) getrennt werden. Weder in technologischer noch in regulatorischer Hinsicht“, mahnt von Samson-Himmelstjerna.

Auch die Kommentierung des Diskussionspapiers findet hier deutliche Worte: „Eine separate Regelung für den U-Space würde die Idee von SERA (Standardised European Rules of the Air) und Single European Skies ebenfalls gefährden. Die gesamte Luftfahrt und ihre Teilnehmer müssen in den kompletten Prozess der U-Space-Regulierung einbezogen werden. Es ist nicht hinnehmbar, die europäische Luftfahrtgemeinschaft mit einem „zweiten Luftraum“ zu untergraben.“



Keine Einschränkungen für den Luftsport im unteren Luftraum – das fordert der DAeC

Die Sicherheit im Luftraum findet in der DAeC-Komentierung ebenfalls große Beachtung: „Berücksichtigt man auch den kommerziellen IFR-Verkehr, so gelangen in Deutschland pro Jahr mehr als 6 Mio. Flüge in den untersten Luftraum. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Unbemannte Luftfahrtsysteme (UAVs), insbesondere beim Betrieb von BVLOS (außerhalb der Sichtweite des Steuerers), bemannte Flugzeuge autonom meiden können. Die Prinzipien der Kollisionsvermeidung basieren auf Flugverkehrsregeln und sind nicht verhandelbar.“

„Die bestehenden Luftverkehrsgesetze und -vorschriften gelten als Magna Carta für den freien Zugang zum Luftraum. Es ist nicht notwendig, das Rad neu zu erfinden, um den Luftraumzugang für UAVs zu ermöglichen“, ergänzt Brune.

„Der Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt sind mit mehr als vier Mio. Flugbewegungen im Jahr der stärkste Nutzer des unteren Luftraums. Das Recht auf freie Luftraumnutzung muss weiter bestehen und dafür werden wir uns mit aller Vehemenz einsetzen“, verspricht Klett.

DR. RALF HUBO ALS PRÄSIDENT BESTÄTIGT



Alter und neuer Präsident des Aero-Clubs Saar: Dr. Ralf Hubo

Bei der Delegiertenversammlung des Aero-Club Saar am 10. Mai in Dillingen wurden Dr. Ralf Hubo als Präsident und Peter Schmitt als Vizepräsident für die nächste Amtsperiode von 2019 bis 2021 einstimmig wiedergewählt.

Wichtiges Thema war unter anderem die Deutsche Meisterschaft im Segelflug, die vom 22. Juli bis 2. August in Marpingen ausgerichtet wird.

Text und Foto: DAeC

JETZT FÜR 2020 BEWERBEN

BETEILIGUNG DER BUNDESWEHR BEI FLUGPLATZFESTEN

Die Bundeswehr unterstützt in diesem Jahr sieben Veranstaltungen von Luftsportvereinen. Der zuständige Verbindungsmajor des Luftwaffenamtes bittet um Verständnis, dass nicht alle Veranstaltungen und Wünsche berücksichtigt werden konnten. Die militärischen Verbände haben sich mit den Vereinen in Verbindung gesetzt und

die Einzelheiten der Unterstützung vereinbart. Bei mehrtägigen Veranstaltungen kann es sein, dass die Bundeswehr sich nicht über den gesamten Veranstaltungszeitraum beteiligt. Bitte beachten: Aus technischen oder logistischen Gründen oder wegen Einsätzen kann die Unterstützung kurzfristig abgesagt werden.

Bewerbungen für Bundeswehrunterstützung im Jahr 2020 müssen **bis Freitag, 15. November 2019**, in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle eingegangen sein. Das Bewerbungsformular liegt als Download auf der DAeC-Website (www.daec.de).

Text: DAeC

BWLV-MITTEILUNGEN

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



BITTE VORMERKEN:

BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE (B)

Fluglehrer Fortbildung gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV § 96

11. / 12. Oktober 2019
Freitag: 12.30 bis 18.30 Uhr / Samstag: 9 bis 18 Uhr

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband e.V. ist anerkannter Träger von Qualifizierungsmaßnahmen zur Wahrnehmung ehrenamtlicher Tätigkeiten.

Die Vorgaben durch das Bildungszeitgesetz Baden-Württemberg (BzG BW) sind für dieses Seminar erfüllt. Bildungszeit muss spätestens acht Wochen vor Veranstaltungsbeginn beim Arbeitgeber beantragt werden. Weitere Informationen finden Sie unter www.bildungszeit-bw.de

Ort:
Filderhalle, Leinfelden-Echterdingen

Der Anmeldevordruck wird in der nächsten Ausgabe der Verbandszeitschrift und ab August auf der Homepage des BWLV (Aus- & Weiterbildung) veröffentlicht.

Kontakt: BWLV-Geschäftsstelle, Martin Jost, Telefon: 0711/ 22762-22, E-Mail: jost@bwlv.de.

Text: Martin Jost

BESTE BEDINGUNGEN FÜR THEORIE UND PRAXIS

Nehmen wir einmal an, Sie sind Pilot/in eines Segelflugs, besitzen eine LAPL-(A)-Lizenz und Sie dürfen damit SEP und TMG fliegen. In den vergangenen 23 Monaten sind Sie sechs Stunden in einem SEP (Land) geflogen und haben dabei zehn Starts und Landungen durchgeführt. Mit dem Motorsegler waren Sie fünf Stunden mit fünf Landungen unterwegs, und im Segelflugzeug saßen Sie in den vergangenen 24 Monaten zwölf Stunden als verantwortlicher Pilot und haben dabei 15 Starts und Landungen durchgeführt. In Gesprächen hörten Sie, dass dies nicht ausreichend und ihre „Lizenz“ nun „abgelaufen“ sei.

Wissen Sie jetzt, was zu tun ist, wenn Sie weiterhin ihre Rechte als Pilot ausüben wollen? Nein? Keine Sorge, wenn Sie im Dickicht der Bestimmungen und Vorschriften zum Erhalt ihrer Pilotenlizenz den Überblick verloren haben, wenden Sie sich an einen CRI Ihres Vertrauens. Und damit Sie nicht lange nach einem solchen suchen müssen, hat der BWLV unter der Leitung und Verantwortung von Ausbildungsleiter Egon Schmaus gerade wieder acht neue Class Rating Instructors (CRI) ausgebildet.

Auch pädagogische und didaktische Fragestellungen sind entscheidend

Die Ausbildung zum CRI gliedert sich in einen Theorie- und einen Praxisteil. Neben den Grundlagen der Technik, der Gewichts- und Beladungsgrenzen oder der Notverfahren, spielen vor allem auch pädagogische und didaktische Fragestellungen eine große Rolle in der CRI-Ausbildung. Diesen Teil der Qualifizierung auf dem Klippeneck übernahmen Harald Ölschläger, Janik Egger und Steffen Wagner.

Janik Egger ist Experte für alle Fragen des Teambuildings und der Führung, Steffen Wagner weiß, wie Unterricht funktioniert und kennt sich mit der Psychologie gut aus. Harald Ölschläger hat die Aufgabe, beides zu rahmen und auf die Flugausbildung zu fokussieren.

Übungen vom rechten Sitz sind Neuland

Der Praxisteil fand Anfang Mai am Flugplatz in Erbach (EDNE) statt, wobei die Praxis in diesem Lehrgang zwei Gesichter zeigte: Das praktische Unterrichten und



Sie waren beim CRI-Lehrgang dabei (v.l.): Axel Altvater, Jürgen Brecht, Steffen Wagner, Sven Scharr, Egon Schmaus, Verena Dolderer, Philipp Rohner, Lars Willems, Gerd Weinelt, Wolfgang Schmalz, Andreas Buchenscheit. Es fehlen Martin Schick und Wolfgang Schumann

das Fliegen auf der Position des Fluglehrers. Jeder Kandidat unterrichtete zwei Mal ein zugeteiltes Thema, wobei die restlichen CRI-Anwärter und ihre Ausbilder in die Rolle der Lernenden wechselten.

Immer, wenn das Wetter es erlaubte, stiegen die Ausbilder Wolfgang Schmalz, Gerd Weinelt, Martin Schick, Verena Dolderer und Egon Schmaus mit ihren CRI-Anwärtern in die Luft. Steilkurven zu fliegen, Ziellandeübungen auf den Punkt zu bringen oder Startläufe abzubrechen ist das eine – es vom rechten Sitz zu tun, das andere. Dank der Geduld und der Erfahrung des Ausbildungsteams konnten die angehenden CRI diesen Rollenwechsel in den drei Tagen in Erbach alle gut vollziehen, sodass die Kandidaten mit den erweiterten Rechten eines CRI zu ihren Vereinen nach Hause flogen.

Dank an alle Ausbilder und Helfer

Allen Ausbilderinnen und Ausbildern: Vielen Dank für eure Zeit, eure Kollegialität und euer Vertrauen in uns. Für das Gelingen des Projekts „Praxiswochenende“ war maßgeblich Andy Buchenscheit vom LSV Erbach verantwortlich. Andy und sein Team haben so ziemlich jeden Wunsch und jedes Bedürfnis erfüllt und dem gesamten Lehrgang eine beeindruckende Gastfreundschaft zu Teil werden lassen – allen Helfern und Andy ein herzliches Dankeschön!

Noch einmal zu Ihrem Lizenzproblem von oben: In diesem Fall würde Sie Ihr freundlicher CRI zunächst einmal beruhigen. Um die Rechte des LAPL(A) auszuüben, müssen Sie in den vergangenen 24 Monaten zwölf Stunden Flugzeit mit zwölf Starts und Landungen nachweisen. Zusätzlich wird er mit Ihnen eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde Dauer durchführen und diesen in Ihr Flugbuch eintragen. Was Ihre „abgelaufene“ Segelfluglizenz angeht, so erklärt er Ihnen, dass sie nicht ablaufen kann, aber dass Sie Ihre Rechte aus der Lizenz nur ausüben dürfen, wenn Sie innerhalb der vergangenen 24 Monate fünf Stunden geflogen sind und dabei mindestens 15 Starts und Landungen absolviert haben – was bei ihnen ja erfüllt ist. Ihnen fehlen nur noch die geforderten zwei Schulungsflüge mit einem Lehrberechtigten.

Text: Dr. Steffen Wagner
Foto: Stephanie Bartsch

BWLV-TERMINSERVICE 2019

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.08.19	11.08.19	MF	11. FAI European Advanced Aerobatic Championships	Polen
02.08.19	10.08.19	SF	Ostalb-Pokal, Doppelsitzer-Wettbewerb – Info: www.wettbewerb.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
03.08.19	10.08.19	SF	Qualifikationsmeisterschaft Junioren (Standard- u. Clubklasse)	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
03.08.19	09.08.19	LJ	49. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: schupke91@gmail.com	Flugplatz Leibertingen
03.08.19	10.08.19	MD	WM Hubschrauber-Modellflug – Infos: www.wcf3cn2019.de	Ballenstedt
03.08.19	11.08.19	FS	Deutsch-französischer Fallschirmlehrgang – Info: www.luftsportjugend.com	Cahors/Frankreich
04.08.19	10.08.19	LJ	„Jugend fliegt“-Lager der Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Flugplatz Eisenach-Kindel
09.08.19	18.08.19	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
10.08.19	17.08.19	UL	15. FAI European Microlight Championships	Litauen
12.08.19	24.08.19	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang, Alpensegelflug-Einweisung – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
13.08.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
16.08.19	25.08.19	LJ	BWLV-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwlv.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
22.08.19	31.08.19	MF	30. FAI World Aerobatic Championships	Frankreich
24.08.19	25.08.19	A	Flugplatzfest Degerfeld – Info: www.flugplatzfest.lsv-degerfeld	Flugplatz Degerfeld (EDSA)
24.08.19	25.08.19	LJ	Schnupper-Fallschirmspringen (Boden) – Info: www.bwlv.de	Calw-Muckberg
25.08.19		A	Flugplatzfest Müllheim – Info: http://luftsport-muellheim.de	Flugplatz Müllheim
25.08.19	01.09.19	LJ	Schnupper-Fallschirmspringen (Praxis) – Info: www.bwlv.de	Calw-Muckberg
25.08.19	30.08.19	MD	Hangflug-WM (F1E) – Info: www.daec.de	Martin/Slowakei
25.08.19	31.08.19	SF	Segelkunstflugwoche Bruchsal	Flugplatz Bruchsal
28.08.19	01.09.19	SF	Oldtimertreffen für Segelflieger – Info: www.amhimmelreich.com	Flugplatz Bad Königshofen
01.09.19		A	Flugplatzfest Blaubeuren – Info: www.flgblaubeuren.de	Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
01.09.19	08.09.19	SF	2. Ü25-Segelfluglager – Info: flyin@albrecht57.de	Verkehrslandeplatz Aalen
07.09.19	08.09.19	A	90 Jahre Flugtage Bad Waldsee – Info: www.fliegerwaldsee.de	Flugplatz Bad Waldsee-Reute
08.09.19		A	Flugplatzfest Laichingen – Info: www.edpj.de	Flugplatz Laichingen (EDPJ)
08.09.19		A	Flugplatzfest Rastatt – Info: www.flugplatz-rastatt.de	Flugplatz Rastatt
08.09.19	13.09.19	MF	2. FAI World Air Navigation Race Championships	Portugal
10.09.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.09.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung des RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
14.09.19	15.09.19	A	Flugplatzfest Mühlacker; Sa. 13 – 19 Uhr, So. 11 – 19 Uhr – Info: www.fsc-muehlacker.de	Flugplatz Hangensteiner Hof
14.09.19	30.11.19	MF	PPL(A)-Wochenendkurs; Sa. u. So., 9 – 16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
21.09.19	22.09.19	MD	Graupner Bodensee-Cup – Info: www.mfg-markdorf.de	Hagnau/Bodensee
23.09.19	27.09.19	SF	Segelkunstfluglehrgang Blumberg – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Blumberg
24.09.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
28.09.19	29.09.19	SF	Walters Dosi Doppelsitzer-Kunstflugwettbewerb - Info: vollacro@funflying.de	Flugplatz Blumberg
30.09.19	06.10.19	SF	Segelkunstfluglehrgang Hayingen – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Hayingen
02.10.19	05.10.19	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL, M1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
05.10.19		LJ	BWLV-Landesjugendtreffen mit Landesjugendversammlung – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Winzeln
08.10.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
09.10.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung des RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
11.10.19	12.10.19	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
11.10.19	13.10.19	LJ	SG 38-Fliegen – Info: walz@bwlv.de	Flugplatz Hayingen
12.10.19		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
12.10.19		FB	Volksfest-Wettfahrt – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
13.10.19		MD	37. Hahnweidepokal-Wettbewerb f. Segelflugmodelle – Info: www.wh-modeller.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
17.10.19	22.10.19	MD	WM Freiflug-Ebene (F1A, F1C) – Info: www.daec.de	Lost Hills/USA
22.10.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
26.10.19		A	Pilotentag der DFS – Info: www.dfs.de	Langen b. Frankfurt/Main
26.10.19	28.10.19	UL	UL-Fluglehrer-Lehrgang – Info: www.bwlv.de	SLP Hockenheim (EDFX)
26.10.19	30.10.19	LJ	BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
28.10.19	02.11.19	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
31.10.19	02.11.19	LJ	BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
05.11.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.11.19	14.11.19	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
13.11.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung des RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
16.11.19		MF	BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
19.11.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.11.19	30.11.19	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.12.19	08.12.19	LJ	BWLV-Gipfeltreffen/Bezirkstreffen – Info: www.bwlv.de	Schuttertal
07.12.19		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
03.12.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.12.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung des RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
17.12.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
14.02.20	16.02.20	SF	Pädagogik-Wochenende Segelfluglehrer-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
13.03.20	14.03.20	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
20.03.20	22.03.20	SF	Theorieteil Segelfluglehrer-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
09.05.20	23.05.20	SF	Praxisteil Segelfluglehrer-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
16.10.20	17.10.20	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, 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. 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 (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

„FRIENDLY REMINDER“

NFL ZUR GENEHMIGUNG VON LUFTFAHRTVERANSTALTUNGEN

Ein „friendly reminder“ für alle, die Luftfahrtveranstaltungen in diesem Jahr planen: Für einen reibungslosen Ablauf sorgt die Berücksichtigung der NfL 1-1533-19, die Anfang des Jahres veröffentlicht wurde.

Alle Fragen, die rund um das Thema auftauchen, beantwortet der DAeC gerne. Kontakt: Jürgen Kubicki, Referent Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit j.kubicki@daec.de, Telefon: 0531 23540-50.

Auf der DAeC-Webseite gibt es die NfL im Original: www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2019/Fachbereiche/Luftraum_und_Flugbetrieb/NfL_1-1533-19.pdf.

Text: DAeC/cm

ABSCHIED

ABSCHIED VON HELMUT AURBACHER



Mehr als 30 Jahre lang führte Helmut Aurbacher die Motorfluggruppe des Aeroclubs Stuttgart in vorbildlicher Weise

Der Aeroclub Stuttgart trauert um Helmut Aurbacher, der am 10. Mai 2019 verstorben ist. Er hat die Motorfluggruppe des Aeroclubs Stuttgart mehr als 30 Jahre lang in vorbildlicher Weise geführt.

Helmut Aurbacher widmete lange Zeit seines Lebens der Fliegerei. Seine fliegerische Laufbahn begann gleich nach der Zulassung der Motorfliegerei in Deutsch-

land ab 1955 mit der Ausbildung in Stuttgart. Die Motorfluggruppe leitete Helmut Aurbacher ab 1962 als Gruppenvorsitzender. Er verfolgte eine sehr gute und vorausschauende Art der Flugzeugbeschaffung. In den 1980er- und 1990er-Jahren kaufte er insgesamt fünf Mooneys, das erste Modell dieser Art zunächst auf eigene Kosten und auf eigenes Risiko. Die Motorflieger waren skeptisch, dann aber begeistert. Erst dann ging dieses Flugzeug ins Eigentum des Vereins über.

Dank seiner guten Kontakte zu Porsche kaufte er 1985 die erste Mooney mit Porschemotor und überführte sie zusammen mit einem Fluglehrer über Grönland aus den USA. Damals erklärte er, dass er selbst keinen Überlebensanzug tragen wolle – es habe keinen Sinn, nach einer Notlandung noch einige Stunden länger im Wasser zu treiben. Nach der Ankunft in Deutschland wurde die Porsche-Mooney in einem kleinen Festakt am Flughafen auf den Namen „Landeshauptstadt Stuttgart“ getauft.

Insgesamt erstanden die Motorflieger des Aeroclubs Stuttgart unter dem Vorsitz von Helmut Aurbacher 25 Motorflugzeuge und verkauften diese jeweils rund 1.000 Betriebsstunden später oft sogar zum Einkaufspreis wieder. Auch wenn

damals in Sachen Fliegerei ein völlig anderer Markt bestand als heute, waren der Ankauf und Verkauf von Flugzeugen gleichwohl mit einem großen Risiko verbunden. Dank der umsichtigen Kalkulation ihres Vorsitzenden waren die Motorflieger aber finanziell immer gut aufgestellt.

1991 wurden die Motorflieger wieder voll in den Aeroclub Stuttgart integriert. Aus vereinsrechtlichen und steuerlichen Gründen hatte diese Gruppe seit 1972 als eine selbstständige Abteilung firmiert. Zur Jahresversammlung 1992 dankte der Gruppenvorsitzende Helmut Aurbacher nach drei Jahrzehnten ab. Für seine großen Verdienste ehrte ihn der damalige Präsident des BWLV, Dr. Karl Grund, mit der Goldenen Wolf-Hirth-Medaille des Verbandes.

Auch als Ehrenvorsitzender und nach Ende seiner aktiven Fliegerlaufbahn unterstützte Helmut Aurbacher die Gruppe selbstlos über viele Jahre. Hätte er nicht mit seiner zupackenden Art mitgeholfen, dann hätten wir vieles nicht fertiggebracht. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Text: Jürgen Frisch, Aeroclub Stuttgart
Zeichnung: Heinz Krebs



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 BWLV 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!

BWLIV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Buchungen: 07424 84634, Fax: 8282
(Christina Neugebauer)
E-Mail: klippeneck@bwlv.de
Internet: www.gaestehaus-klippeneck.de

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

BWLIV 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 JULI 2019

61. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG
6.7.19 Regio Airport Mengen
Info: www.bwlv.de

BODENSEE-FREUNDSCHAFTSFLIEGEN

6. – 7.7.19 Flugplatz Blumberg
Info: www.luftsportverein-blumberg.de

ISNYER FLUGTAGE

20. – 21.7.19 Flugplatz Isny-Rotmoos
Info: www.lsg-isny.de

51. INTERNAT. KLIPPENECK-SEGELFLUGWETTBEWERB

26.7. – 3.8.19 Segelfluggelände Klippeneck
Info: www.klippeneck-wb.de

53. INTERNAT. ALLGÄUFLUG (NACHHOLTERMIN)

27. – 28.7.19 Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
Info: www.allgaeuflug.de