

der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

FREIBALLON SEITE 14

62,5 STUNDEN IN DER LUFT

MATTHIAS SCHLEGEL UND BENEDICT MUNZ VON DER BSG STUTTGART IST EINE REKORDFAHRT MIT DEM GASBALLON GELUNGEN

SEGELFLUG SEITE 30

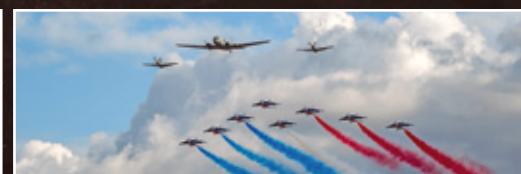
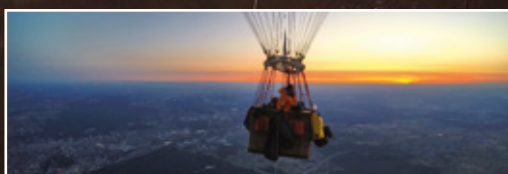
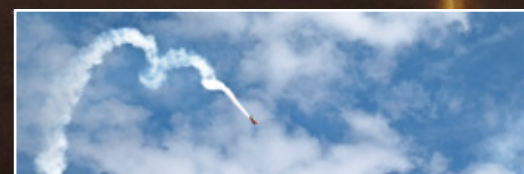
ÜBER GLETSCHERN UND SCHNEEFELDERN

JOACHIM TREIER UND TOBIAS ABRAHAM WAREN VON FREUDENSTADT AUS ZUM WANDERSEGELFLUG IN DEN ALPEN

TITELTHEMA SEITE 9

ERFOLGSMODELL SEIT 30 JAHREN

DER ARBEITSKREIS SEKTOREN IM BWLV FEIERT JUBILÄUM.
ER HAT FÜR DIE LUFTSPORTLER ENORM VIEL ERREICHT





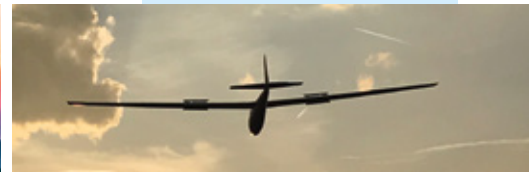
Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

der adler

Der adler ist Deutschlands ältestes
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

**Bitte beachten: Alle Termine in dieser Ausgabe wegen der aktuellen Corona-Situation
auch weiterhin nur unter Vorbehalt! Bitte erkundigen Sie sich jeweils eigenständig vorab,
ob Veranstaltungen stattfinden, verschoben wurden/werden oder abgesagt sind!**



EDITORIAL

- 3 30 Jahre Arbeitskreis Sektoren

ALLGEMEINES

- 4 Absage: BWLV-Mitgliederversammlung 2020
- 4 Regional-Flughafen Grenchen/Schweiz: Electrify-In mit Schwerpunkt auf dem Segelflug
- 5 Europäisches Programm: Fördermittel für Solidaritätsprojekte
- 6 "Spinne aus Mainz": Anthony Fokkers erstes Erfolgsflugzeug
- 8 Laureus Sport for Good Stiftung: Matthias Dolderer ist Botschafter des Sports

AK SEKTOREN

- 9 30 Jahre AK Sektoren im BWLV: Luftraumnutzung im Raum Stuttgart – ein Erfolg für alle Segelflugpiloten
- 12 Gastbeitrag: Der AK Sektoren aus der Sicht eines DFS-Radarlotsen

GRATULATION

- 13 Zum 80. Geburtstag von Peter F. Selinger: Ausgezeichneter Kenner des Segelflugs

FREIBALLON

- 14 Mit dem Gasballon über Baden-Württemberg: 62,5 Stunden in der Luft
- 17 Ballontaufe bei der BSG Stuttgart: Drei auf einen Streich

FALLSCHIRM

- 18 Serie zum Fallschirmsport im BWLV: Mehr als nur Adrenalin (6)

MODELLFLUG

- 19 Deutsche Meisterschaft im Freiflug in Manching: BWLV-Pilot Dietrich Sauter war erfolgreichster Starter
- 20 Scaletreffen Koblenz: Reihenweise außergewöhnliche Modelle

MOTORFLUG/UL

- 22 Motorkunstflug: Feinste Akrobatik über Gera
- 23 600-Kilogramm-Klasse: Ultraleichtflugzeug CTLS-600 zugelassen
- 24 Zeichen der Völkerverständigung zum D-Day: Mustang von Degerfeldt fliegt bei Gedenkformation mit Kunstflugwettbewerb in Welzow: Neues Format war erfolgreich

SEGELFLUG

- 26 Segelkunstflug in Walldürn: Fluglehrerfortbildung und mehr
- 27 Unterwegs am Übersberg: Herrliche Eindrücke in der Dämmerung
- 28 Breitenförderung: Fliegen im Gebirge
- 28 120. Geburtstag von Gottlob Espenlaub: E4-Modell ist im Museum auf der Wasserkuppe ausgestellt
- 30 Wandersegelflug: Die Alpenwelt im Doppelsitzer

- 32 Elektro-Segler der 120-Kilogramm-Klasse: Birdy im Aufwind
- 34 Leistungssegelflug: Wettbewerbstermine 2021
- 34 Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug: Erfolgreiche Mitgliederversammlung des Fördervereins
- 35 Flugplatz Backnang-Heiningen: Die Leidenschaft liegt in der Familie
- 36 Starker Eindruck: Im Angesicht des Gewitters
- 36 4. Bayerischer Segelkunstflugwettbewerb für Doppelsitzer in Agathazell: Die Welt auf dem Kopf

REGIONEN

- 38 Region 1: Luftsportgemeinschaft Rheinstetten: Neue Halle und Elektrowinde
- 40 Region 1: Mit Abstand ein voller Erfolg
- 40 Region 6: Arbeitsplatz: Gewitterwolken

TECHNIK

- 42 BWLV-Technischer Betrieb: Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2021
- 43 Motorenwart-Lehrgang M1: Den Stoff mit Witz und Erfahrung vermittelt

BÜCHER

- 44 Rainer Krumm: Mentales Training für Piloten

DAEC-NEWS

- 44 Besuch im BMVI: Gemeinsam für einen freien und sicheren Luftraum
- 45 Für Wettbewerbspiloten: FAI-Sportlizenzen 2021
- 45 Bitte Bewerbungsfrist beachten: Beteiligung der Bundeswehr bei Flugplatzfesten
- 46 Führungsnachwuchs der Luftwaffe: Gute Kooperation zwischen DAeC und Bundeswehr

FLUGSICHERHEIT

- 46 Interview zur Flugsicherheit: Was „Just Culture“ bedeutet und wie sie funktioniert

BWLV-MITTEILUNGEN

- 47 BWLV-Terminservice 2020

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Unglaubliche 62,5 Stunden in der Luft haben Matthias Schlegel und Benedict Munz von der Ballonsportgruppe (BSG) Stuttgart kürzlich geschafft. Sie waren mit dem Gasballon der BSG unterwegs und erlebten dabei unvergessliche Eindrücke. Einen Bericht dazu finden Sie auf Seite 14 dieser Ausgabe.

Foto: Dennis Straub

Herausgeber und Geschäftsstelle:

Baden-Württembergischer
Luftfahrtverband e.V. (BWLVL)
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.



30 JAHRE ARBEITSKREIS SEKTOREN



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

seit 30 Jahren gibt es den Arbeitskreis Sektoren nun im BWLV. Seine Anfänge sind eher unspektakulär: Am 5. November 1990 hatte Kurt Sautter vom LSV Rossfeld die Vereinsvorsitzenden aus der Stuttgarter Umgebung zu einer Sitzung ins Vereinsheim nach Metzingen eingeladen, wo er mit ihnen die drohenden Beschränkungen für den Stuttgarter Luftraum erörtern wollte – dies mit Hilfe seines Vereinskameraden Eberhard

Scheu, der als Lotse unmittelbaren Einblick in die Vorgänge bei der Flugsicherung hatte.

Die Vorstände kamen zahlreich, es wurde viel besprochen – doch wer hätte ahnen können, dass aus diesem ersten Treffen letztlich eine Erfolgsgeschichte wurde, über die jeder Segelflieger in Baden-Württemberg nur froh sein kann?

Denn der AK Sektoren hat für die Luftsportler enorm viel erreicht. Waren es bei seiner Gründung zunächst vier Segelflugsektoren, die durch das beharrliche Agieren des Arbeitskreises eingerichtet wurden, so sind es heute stolze 17. Dazu kamen über die Jahre mehr als ein Dutzend Pilot-Controller-Meetings, zahlreiche Fachvorträge, Besuche und Reisen zur unmittelbaren Kontaktpflege mit den Akteuren bei der Flugsicherung durch die gesamte Republik. Seit 1993 bietet der AK Sektoren zudem seine stets außerordentlich gut besuchten Info-Abende in Zusammenarbeit mit der DFS an. Was genau der AK Sektoren alles in den vergangenen 30 Jahren erlebt und geleistet hat, können Sie im Detail in einem Bericht auf Seite 9 dieser Ausgabe nachlesen.

All das zeugt von einem beispiellosen Engagement, das zumeist im Hintergrund und ohne großes Aufhebens vonstatten ging, für die Luftsportler aber immer von elementarer Bedeutung war. Lassen Sie es mich sehr deutlich sagen: Ohne die Arbeit des AK Sektoren unter der Leitung seines Vorsitzenden Kurt Sautter und ohne die Mitarbeit vieler engagierter Mitstreiter wie etwa auch Helmut Montag, der bis heute im Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAeC (BAUL) als Regionalvertreter aktiv ist, wäre der Luftraum für die Segel- und Gleitschirmflieger in weitem Umkreis um den Stuttgarter Flughafen heute tabu!

Dass wir alle eine so ausgezeichnete Partnerschaft mit den Lotsen pflegen, als Partner auf Augenhöhe respektiert werden und unsere Freigaben bekommen, wo und wann immer es möglich ist, ist nicht vom Himmel gefallen, sondern ganz maßgeblich das Ergebnis kontinuierlicher, ehrlicher und zuverlässiger Arbeit des AK Sektoren.

Mitunter glauben einige Luftsportler, die vorhandenen Luftraumstrukturen seien selbstverständlich. Aber genau das sind sie nicht, heute noch weniger denn je. Viele Begehrlichkeiten bedrohen diese ureigene „Spielwiese“ der Luftsportler, allen voran die gewerblichen Drohnenanbieter, um nur einen Aspekt zu nennen. Zu verhindern, dass die Lufträume irgendwann so eng werden, dass Luftsport nicht mehr sinnvoll möglich ist, ist eine große und ständige Herausforderung, der sich vor allem der AK Sektoren mutig und engagiert immer wieder aufs Neue stellt. Er hat mit seinem „Stuttgarter Modell“ eine in Deutschland einzigartige Struktur geschaffen, die ihresgleichen sucht. Und dafür sage ich im Namen aller Luftsportler meinen tief empfundenen und sehr herzlichen Dank!.

Mein großer Dank geht aber auch die Deutsche Flugsicherung, die uns Luftsportler stets vertrauensvoll unterstützt und ernst genommen hat. Wie weit diese Wertschätzung geht, lesen Sie im Gastbeitrag von Jochen Baumgarten auf Seite 12 dieser Ausgabe. Durch Personalknappheit und diverse Umbrüche ist die Arbeit der Lotsen nicht leichter geworden. Dennoch halten beide Seiten an der guten Zusammenarbeit fest, bringen sich Respekt entgegen und arbeiten nicht gegeneinander, sondern miteinander. Das ist eine wunderbare Kooperation, über die ich froh und dankbar bin!

Zum Schluss möchte ich Sie daran erinnern, dass wir alle die wertvolle Luftraum-Arbeit des AK Sektoren durch entsprechendes Verhalten bei der Fliegerei unterstützen können und müssen. Auch wenn es gebetsmühlenartig wiederholt wird, bleibt es deswegen nicht minder aktuell: Nur, wenn alle Piloten sich strikt an die Vorgaben der Flugsicherung halten und zum Beispiel die Höhenbegrenzungen beachten, wird der Luftraum für die Luftsportler offen bleiben. Darum ist es notwendig, dass die Spielregeln verinnerlicht sind und die Mühen unserer Luftraum-Spezialisten nicht durch unüberlegte Aktionen zunichte gemacht werden.

Tragen Sie bitte mit Ihrer fliegerischen Disziplin dazu bei, dass der Luftraum für den Luftsport noch lange erhalten bleibt. Nur, wenn wir alle mitziehen, können wir Luftsportler auch in Zukunft in den immer enger werdenden Lufträumen einen Platz für uns beanspruchen.

Ihr

ABSAGE:

BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2020 FINDET NICHT STATT

Der BWLV muss seine Mitgliederversammlung 2020 leider absagen. Diese war für Sonntag, 22. November 2020, in der Filderhalle Leinfelden geplant.

Die verschärften Corona-Bedingungen zwingen den Verband zu diesem unumgänglichen Schritt. Der BWLV ist sich seiner Verantwortung und Fürsorgepflicht als (Sport-)Verband mit Vorbildfunktion bewusst und verzichtet auch

darum im Sinne unserer aller Gesundheit auf die Durchführung seiner Mitgliederversammlung; dies zwar schweren Herzens, aber im Bewusstsein, damit richtig und vorausschauend zu handeln und niemanden vermeidbaren Gefahren auszusetzen – insbesondere auch nicht Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die aufgrund ihres Alters oder Vorerkrankungen einer Risikogruppe angehören.

Die Mitgliederversammlung wird auf 2021 verschoben. Dies ist rechtlich zulässig, sodass weder dem Verband, noch den Vereinen Nachteile entstehen. Der BWLV bittet um Verständnis für diesen Schritt und hofft, dass die Veranstaltung dann im nächsten Jahr unter besseren Vorzeichen und mit einer deutlichen Entspannung der Lage nachgeholt werden kann.

Text: red.

REGIONAL-FLUGHAFEN GRENCHEN/SCHWEIZ

ELECTRIFLY-IN MIT SCHWERPUNKT AUF DEM SEGELFLUG

Eigentlich hat Segelflug-Ass Klaus Ohlmann schon genügend Segelflugrekorde gesammelt. Doch in jeder Challenge sieht er eine neue Aufforderung, ganz vorn mitzumischen – so auch jüngst beim Electrify-In in Grenchen/Schweiz. Die Ausschreibung zum weitesten Distanzflug mit einem Elektroflugzeug nach Grenchen gewann er mit einem Flug auf seiner Antares 20E von Serres in Südfrankreich aus mit 357,6 Kilometer.

Mit ihm wetteiferten sechs weitere Piloten, davon zwei aus Baden-Württemberg: Jürg Weiss, Lange Antares 20E, ab Flugplatz Farrenberg, 204,1 Kilometer (zweiter Platz) sowie Toni Roth, Birdy, ab dem Flugplatz Mengen-Hohentengen, 185,7

Kilometer (dritter Platz). Dabei hatte es vorab eigentlich keine reelle Chance für Toni Roth gegeben, der den Prototyp des Birdy flog: Als 13,5-Meter-Segler und obendrein in der 120-Kilogramm-UL-Klasse, konnte der Birdy mit einer Gleitzahl von 40 nicht mit einem Supersegler wie der Antares 20E mit der Gleitzahl von 56 direkt konkurrieren. Trotzdem vermeldete Roth beeindruckende Daten: Laut Anzeigergerät hatte er nach der Landung eine Batterie-Restkapazität von etwa 29 Prozent. Dazu kam die Tatsache, dass er in dem zweieinhalbstündigen Flug nur etwa auf zehn Prozent der Strecke den Elektromotor genutzt hatte.

Die beiden Antares-Piloten flogen hingegen weite Strecken rein thermisch. Genaue

Regeln gab es dafür allerdings nicht. Das Nachsehen hatten die Piloten mit ihren Trikes und den Motorflugzeugen vom Typ Pipistrel Velis – das Schulflugzeug Velis etwa hat nur eine garantierte Flugdauer von einer Stunde plus Reserve. Doch die Veranstaltung soll ohnehin in erster Linie das Ziel verfolgen, das Fly-In, das zuvor Smartflyer-Event hieß, als Ideenbörse zu etablieren.

Viele Corona-bedingte Ausfälle

Trotz Werbung waren indessen nur 14 Teams der Einladung zu der Veranstaltung gefolgt. So mussten zum Beispiel die aus Tschechien gemeldeten Teams mit ihren Segelflugzeugen, Motorseglern und Trikes wegen drohenden Quarantäne-Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie absagen.

Unter den Teilnehmern war auch das Ehepaar Irena und Eric Raymond auf ihrem Sunseeker Duo, dem Solarflugzeug, das bereits vor Jahren auf der AERO gezeigt wurde. Mit einem Ehrenpreis wurde ihre Teilnahme mit einem solargepufferten Flug mit 176,1 Kilometer von Bad Ragaz aus ausgezeichnet.

Schließlich waren die Organisatoren stolz, dass auch der Schirmherr der Veranstaltung, Bertrand Piccard nach



Zum Electrify-In waren 14 Teams nach Grenchen angereist

Grenchen gereist war, um sich selbst ein Bild des einzigen Fly-Ins für elektrisch- und hybridangetriebene Luftfahrzeuge in Europa zu machen. Er beglückwünschte die Veranstalter für diese Initiative und ihr Engagement.

Symposium mit Fachvorträgen

Obwohl die Segelflugzeuge die Veranstaltung dominierten, gab es auch andere Aktivitäten in Grenchen. Dazu zählte



Klaus Ohlmann (2. v. r.) absolvierte den weitesten Distanzflug mit einem Elektroflugzeug nach Grenchen. Er wurde für den Flug auf seiner Antares 20E von Serres in Südfrankreich aus mit 357,6 Kilometer ausgezeichnet

neben den Fachvorträgen des Symposiums auch zum ersten Mal ein e-Talk, der gut angenommen wurde. Etwa 70 Besucher verfolgten die Diskussion mit sechs Experten und Vertretern aus verschiedenen Bereichen der Luftfahrt.

Bei den Flugvorführungen dominierte vor allen Dingen das erste von der EASA zertifizierte Motorflugzeug Pipistrel Velis, ebenso begeisterte Toni Roth mit seinem Birdy. Schon zum Standardprogramm

zählt Cornelia Rupperts Flugdemo mit ihrem Archaeopteryx. Und zum ersten Mal in Grenchen war der Sunseeker Duo, um nur einige der eindrücklichen Flugpräsentationen zu nennen. Nicht zuletzt aber zeigte Klaus Ohlmann, dass eine Segelflugzeugkonstruktion wie die Antares 20 E eigentlich heute Standard unter den Segelflugzeug-Selbststärtern ist, auch wenn unter potenziellen Segelflugzeugkunden noch sehr viel Vertrauen aufzubauen ist.

Wegweisend im Zusammenhang mit zukünftigen Technologien könnten diverse andere Projekte sein, wie etwa der Smartflyer SFX1, ein hybrid-elektrisch angetriebenes viersitziges Reisemotorflugzeug, das E-VTOL Origin Projekt oder das eSling ETH Fokusprojekt der ETH-Zürich, die unter anderem in der Ausstellung gezeigt wurden.



Weitere Informationen und eine Fotogalerie gibt es online unter www.electrifly-in.ch und www.electric-flight.eu sowie auf Facebook und Instagram. Das nächste Electrify-In in Grenchen soll am 11./12. September 2021 stattfinden.

Text: Elisabeth Hilpert
Fotos: Hellmut Penner

EUROPÄISCHES PROGRAMM

FÖRDERMITTEL FÜR SOLIDARITÄTSPROJEKTE

Das Europäische Solidaritätskorps (ESK) ist ein Programm der Europäischen Union. Es fördert grenzüberschreitende sowie in begrenztem Umfang auch inländische Aktivitäten, die der Gemeinschaft zugutekommen. Dies könnte auch für Luftsportler interessant sein.

In Deutschland wird das Programm von „Jugend für Europa“ verwaltet. Anträge können von Gruppen (nicht von Vereinen) von mindestens fünf engagierten Menschen zwischen 18 und 30 Jahren gestellt werden. Projekte werden zwischen zwei und zwölf Monaten mit 500 Euro monatlich gefördert. Es soll sich um eine neue Umsetzung handeln und um nichts, was unter Umständen schon einmal in den vergangenen Jahren durchgeführt wurde. Inhaltlich soll es Themen behandeln, die für ganz Europa von Bedeutung

sind, etwa Klimawandel, Integration von Geflüchteten sowie Engagement gegen Rechtsradikalismus, aber auch andere Themen.

In der Selbstdarstellung schreibt das ESK: „Mit Solidaritätsprojekten setzen junge Menschen vor Ort ihre eigenen Ideen um, beeinflussen damit positiv ihre Nachbarschaft und machen Europa greifbar und erfahrbar. Sie gehen in ihren Projekten europäische Fragen auf lokaler Ebene an und tragen dadurch zu mehr Solidarität und Zusammenhalt bei. Bei den Solidaritätsprojekten handelt es sich um lokale Initiativen, die eigenständig von einer Gruppe junger Menschen initiiert und umgesetzt werden. Sie dauern zwischen zwei und zwölf Monaten.“

Anträge können dreimal im Jahr gestellt werden. Antragsfristen sind auf der



**EUROPÄISCHES
SOLIDARITÄTSKORPS**

Homepage des ESK zu finden. In der kommenden Finanzierungsrunde soll eine Milliarde Euro für das ESK bereitgestellt werden. Auch engagierte junge Luftsportler können ihre Ideen einbringen, um Europa greifbar zu machen und von der finanziellen Förderung zu profitieren.



Alle Infos gibt es unter www.solidaritaetskorps.de/mitmachen/solidaritaetsprojekte. Ein Video ist hier zu finden: www.youtube.com/watch?v=oOzBelli4KQ. Auch auf dem Kanal „Jugend für Europa“ sind weitere Videos zu finden.

Text: Konstantin Hansen/red.

“SPINNE AUS MAINZ”

ANTHONY FOKKERS ERSTES ERFOLGSFLUGZEUG

Wer hätte gedacht, dass der berühmte Flugzeugbauer, Unternehmer und Testpilot Anthony Fokker schon als Schüler seine ersten großen Erfolge in Deutschland feierte? Genauer gesagt in Mainz, wo das Stadthistorische Museum ihm und anderen Luftfahrtpionieren kürzlich eine Sonderausstellung widmete.

In der von Luftfahrthistoriker Manfred Penning konzipierten Ausstellung „Ballone – Luftschiffe – Flugmaschinen, die Geschichte der Luftfahrt in Mainz bis 1914“ wurden die Besucher des Stadthistorischen Museums auch mit Anthony Fokker vertraut gemacht, der in Mainz den Grundstein zu seiner Karriere als Luftfahrtpionier legte. Der niederländische Historiker und Experte für Luftfahrtgeschichte, Dr. Marc Dierikx, Autor mehrerer Bücher über Fokker, stellte in diesem Zusammenhang das atemberaubende Leben des „fliegenden Holländers“ vor, als der sich Fokker in seiner Autobiographie bezeichnete. Hierauf basiert nachfolgender Text.

Anthony Herman Gerard Fokker wurde am 6. April 1890 in Kediri auf der Insel Java, die damals zum niederländischen Kolonialimperium gehörte, in eine durch Gewürzhandel wohlhabend gewordene Familie geboren, die eine Kaffeeplantage betrieb. 1894 zog die Familie nach Haarlem in die Niederlande. Als Schüler mächtig erfolgreich, begeisterte sich Anthony Fokker für Segelsport, Automobiltechnik und die aufkeimende Luftfahrt.



Anthony Fokker im Pilotensitz des Farman Doppeldeckers der Fachschule für Automobiltechnik, Flugplatz Dotzheim 1910

Aufnahme an der Automobilfachschule in Mainz

Nachdem er mit 17 Jahren zusammen mit seinem Freund Frits Cremer einen Reifen mit metallverstärkter Lauffläche zum Schutz vor Platten konstruiert hatte, suchte Anthony Fokker eine Schule, die ihm das theoretische und praktische Rüstzeug für eine Technikkarriere vermitteln sollte. In Mainz, in Rudolf Kempfs „Erster Deutscher Automobilfachschule“ mit angegliederter Fachschule für Flugtechnik, fand Fokker im Sommer 1910, was er suchte. Luftfahrttechnik, Flugzeugbau, Fliegen: Fokker lernte schnell.

Finanziell unterstützt von Franz von Daum, entstand in der Automobilfachschule und später auf dem Dotzheimer

Exerzierplatz nach Fokkers Entwurf ein Flugzeug, das den Spitznamen „Spinne“ erhielt, weil der Pilot, wie die Spinne im Netz anmutend, inmitten einer Vielzahl von Spanndrähten saß. Ein Startversuch von Daums in Baden-Baden endete mit einem Bruch. Danach taten sich Fokker und von Daum mit dem Mainzer Flugpionier Jakob Goedecker zusammen, der seine Erfahrung in die Weiterentwicklung der Spinne einbrachte. Ein weiterer Bruch von Daums führte schließlich zur Trennung.

Unternehmensgründung in Johannisthal bei Berlin

Fokker bestand am 16. Mai 1911 auf dem Großen Sand bei Mainz die Prüfung zum Deutschen Pilotenschein (Nr. 88), wurde in Goedeckers „Flugmaschinenwerk“ Werkspilot und Fluglehrer, entwickelte seine Eigenkonstruktion aber stets weiter. Erster Käufer einer Spinne wurde Frits Cremer. Vom 31. August bis 3. September 1911 führte der „fliegende Holländer“ anlässlich des „Königinndag“, des Geburtstags der Königin, mit seiner Spinne von der niederländischen Öffentlichkeit mit großer Begeisterung aufgenommenen Flüge über Haarlem durch, bei denen er in 120 Meter Höhe sein Elternhaus überflog.

Da sich Berlin zunehmend zum Zentrum Deutschlands aufstrebender Luftfahrtszene entwickelte, zog Fokker nach Johannisthal vor den Toren der deutschen Hauptstadt und gründete im Februar 1912 die Fokker Aviatik GmbH. Als 21-Jähriger stellte er sich der Aufgabe, potenzielle



Fokker (hinterer Sitz) mit Flugschüler Frits Cremer auf Spinne III, Großer Sand, September 1911

Kunden zu Piloten zu machen, die die Spinne anschließend erwerben sollten. Es klappte, die Spinne verkaufte sich gut. Mit insgesamt 25 Exemplaren wurde der weiter von Goedecker in Fokkers Auftrag gebaute Flugzeugtyp zum Erfolgsmodell.

Einen Rückschlag persönlicher Art erlitt Fokker, als seine Testpilotin Ljuba Galantschikowa, mit der er eine Beziehung hatte, zusammen mit einem französischen Piloten nach Frankreich verschwand. Glück hatte Fokker bei einem Absturz im Juni 1912, als er mit wenigen Schrammen davonkam. Dieses Glück sollte ihn, der alle Fokker-Flugzeuge selbst testete und dabei achtmal abstürzte, stets begleiten.

Der Erste Weltkrieg machte Fokker reich

Im Jahr 1913 ergatterte der Jungunternehmer vom preußischen Militär einen Auftrag über mehrere Exemplare seines Militäreindeckers M. 2. Damit war Fokker auf einen Schlag ein reicher Mann. Allerdings musste er zum Bau der Militärflugzeuge ein Werk aufbauen. Die Stadt Schwerin im strukturschwachen Mecklenburg machte ein Angebot zur Ansiedlung, das Fokker annahm. Somit stand er beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 als Flugzeuglieferant zur Verfügung. Mit fest eingebautem Maschinengewehr wurde das Flugzeug 1915 zur Waffe. Fokker gelang es, das MG mit dem Motor zu synchronisieren, sodass der Pilot durch den Propellerkreis schießen konnte.

Die Erfindung erwies sich als großer Vorteil für die deutschen Fliegertruppen und brachte Fokker Einnahmen in Höhe von vier Millionen Mark. Im Lauf des Weltkriegs nahm Fokker die deutsche Staats-



Zeitgenössische Postkarte mit Fokker F VII der KLM unterwegs nach Niederländisch Ostindien

angehörigkeit an und entwickelte die erfolgreichsten Jagdflugzeuge des Kaiserreichs. Der Eindecker E III verursachte 1916 die von den Engländern so bezeichnete Fokker-Plage an der Westfront. Der von den Jagdfliegern Manfred von Richthofen und Werner Voss geflogene, extrem wendige Dreidecker Dr. I wurde zur Legende, und der Doppeldecker D VII war in der Schlussphase des Kriegs so gefürchtet, dass die Auslieferung aller Exemplare im November 1918 Bestandteil des Waffenstillstandsabkommens war.

Verlagerung des Fokker-Werks nach Amsterdam

Da abzusehen war, dass das geschlagene Deutschland längere Zeit Beschränkungen der Militärluftfahrt unterworfen sein würde, unterstützten einflussreiche deutsche Militärkreise die Verlagerung des Fokker-Werks nach Amsterdam. Mit mehreren Güterzügen ließ Fokker 200 Flugmotoren, 98 Jagdflugzeuge und 118 Aufklärer in die Niederlande bringen. Für Deutschland hatte die lange Zeit geheimnisumwitterte Verlagerung von Maschinen und Material sowie Fokkers ansehnliches Vermögen den Vorteil, weiterhin auf Fokker als Lieferanten von Militärflugzeugen bauen zu können.

Auf Basis des 1922 mit der Sowjetunion geschlossenen Vertrags von Rapallo errichtete die Reichswehr im Geheimen im russischen Lipetz einen Militärstützpunkt und übte unter Umgehung der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrags mit der Fokker D XI und der

D XIII, dem schnellsten Jäger seiner Zeit, den Luftkrieg. Für die „Schwarze Reichswehr“ lieferte Fokker im Laufe der Jahre 200 Flugzeuge.

Umsiedlung in die USA und früher Tod

Auch die USA wollten sich die Dienste Fokkers sichern und lockten den Flugzeugbauer mit den großen Chancen, die der schnell wachsende amerikanische Flugzeugmarkt bot. Fokker ließ sich darauf ein und errichtete am Flugplatz Hasbrouck Heights, New Jersey, ein Werk. Die 1924 erstmals geflogene dreimotorige Fokker F VII und ihre Weiterentwicklungen wurden zum Schrittmacher der Verkehrsluftfahrt in den USA.

Doch die 1929 einsetzende Weltwirtschaftskrise, Abstürze von Fokker-Verkehrsflugzeugen und das zu lange Festhalten am Holzflugzeugbau brachen die Vormachtstellung Fokkers. Zudem erholte sich Anthony Fokker nicht mehr vom Selbstmord seiner von ihm oft mit Gleichgültigkeit behandelten Frau, Violet Eastman, an dem er sich schuldig fühlte. So zog er sich aus der Unternehmensleitung zurück. 1939 starb Fokker im Alter von nur 49 Jahren nach der Operation in einer New Yorker Klinik an einer Infektion.



Fokker auf Spinne II beim Start auf dem Mainzer Flugplatz Großer Sand, Mai 1911

Text und Fotos: Andreas Krömer/
Mit freundlicher Genehmigung des
Magazins LuftSport, Ausgabe Februar/
März 2020

MATTHIAS DOLDERER IST BOTSCHAFTER DES SPORTS

Die Laureus Sport for Good Stiftung hat Red-Bull-Air-Race-Weltmeister Matthias Dolderer zum neuen Botschafter des Sports ernannt. Damit wurde der Motorkunstflug-Spezialist in einen illustren Kreis von namhaften Sportlerpersönlichkeiten aufgenommen, der sich für gute Zwecke einsetzt.

Dolderer wird Laureus in der Öffentlichkeit als Botschafter repräsentieren und sich ehrenamtlich zugunsten benachteiligter Kinder und Jugendlicher engagieren. Das BWLV-Mitglied befindet sich damit in ausgezeichnete Gesellschaft: Weitere prominente Botschafter sind zum Beispiel Fredi Bobic, Jens Lehmann, Nia Künzer (Fußball), Leon Draisaitl (Eishockey), Jan Frodeno (Triathlon) oder auch Axel Schulz (Boxen). Der den Botschaftern übergeordneten Academy, die jährlich auch die besten Sportler der Welt wählt, gehören Persönlichkeiten wie Kati Witt (Eishockey), Sergey Bubka (Leichtathletik), Mika Häkkinen (Motorsport), Martina Navratilova (Tennis) oder Franz Beckenbauer (Fußball) an.

Die über 180 Laureus-Botschafter sind sowohl aktive als auch ehemalige erfolgreiche Sportler, die im Laufe ihrer Karriere namhafte Beiträge für die Sportgemeinschaft geleistet haben und von ihrem Erfolg und ihren Erfahrungen nun etwas an die Gesellschaft zurückgeben möchten.



Mit Hilfe des Sports Gutes tun für benachteiligte Kinder: Das ist die Aufgabe der Botschafter der Laureus Sport for Good Stiftung, zu denen Matthias Dolderer nun gehört

Vor vier Jahren wurde Dolderer Air-Race-Weltmeister

Dolderers Weltmeister-Triumph jährt sich derzeit zum vierten Mal. „Matthias Dolderer ergänzt das Laureus-Botschafter-Team perfekt. Matthias engagiert sich leidenschaftlich für die Stiftung, er vermittelt den Kindern und Jugendlichen in den Laureus-Förderprogrammen auf Augenhöhe, dass der Sport ihnen helfen wird, ihre Ziele zu erreichen und nicht zuletzt repräsentiert er eine für Laureus neue Sportart, in der er bei jedem Flug aus einer anderen Perspektive auf die Welt blickt.“, so Laureus Sport for Good-Geschäftsführer Paul Schif.

Auch Matthias Dolderer freut sich auf sein bevorstehendes Engagement: „Es ist mir persönlich ein ganz besonderes Anliegen, jungen Menschen mit Hilfe des Sports eine Perspektive im Leben aufzeigen zu können. Ich bin in den letzten Jahren regelmäßig dabei gewesen und finde es bemerkenswert, welche Kraft der Sport freisetzen kann.“

Ein Video zur Begrüßung von den Botschafterkollegen

Die Laureus-Botschafter Kathi Wörndl, Felix Gottwald, Manuel Fumic, Thomas Morgenstern, Marc Janko, Manuel Reuter und Michael Teuber hießen den

– Anzeige –

ORATEX® FÜR ALLE COMCO IKARUS C22 & C42 ZUGELASSEN

- Die ORATEX® Bespannung im LANITZ AVIATION Design Change ist jetzt in allen C22 und C42 Kennblättern aufgenommen.
- Die Umrüstung verbessert nachgewiesen die Leistungsfähigkeit Ihres Flugzeuges.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Die Flügel werden drehsteif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 Modelle können in unserem neuen Comco ITB auf 540 / 560 kg aufgelastet werden.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX® Bespannung.
- Schenken Sie ihrem Flugzeug ein neues Leben!

WEITERE INFORMATIONEN: www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html



LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschloßchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 4423050 • Shop: www.lanitz-aviation.com



WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESPANNWERK UM

Ausnahmepiloten mit einer Videobotschaft in der Laureus-Familie willkommen, die sie stiletch kopfüber aufgenommen hatten. Dolderer antwortete darauf ebenso passend mit einem Video aus dem Cockpit, bei dem er sich für die freundliche Aufnahme bedankte, während er mehrere Kunstflugfiguren absolvierte.

Gleiches Tempo wie in der Luft legt Dolderer auch als Laureus-Botschafter hin. Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums von Laureus wird über die nächsten Monate hinweg ein globaler „Fundraising Marathon“ ins Leben gerufen, der den Laureus-Botschaftern auf der ganzen Welt die Möglichkeit gibt, Spenden für

benachteiligte Kinder und Jugendliche in den Förderprogrammen von Laureus Sport for Good zu sammeln.

Text: red./Laureus Sport for Good
Foto: Matthias Dolderer



Arbeitskreis Sektoren
im BWLV

AK SEKTOREN

30 JAHRE ARBEITSKREIS SEKTOREN IM BWLV

LUFTRAUMNUTZUNG IM RAUM STUTTGART – EIN ERFOLG FÜR ALLE SEGELFLUGPILOTEN

Stolze 30 Jahre gibt es den Arbeitskreis Sektoren im BWLV nun schon – und das ist wahrlich ein Grund zum Feiern. Denn ohne den AK Sektoren gäbe es heute zahlreiche Einschränkungen für Luftsportler im Luftraum rund um Stuttgart. Zum Jubiläum zeigen Kurt Sautter und Eberhard Scheu nachfolgend, wie sich der AK Sektoren entwickelt und was er alles bewirkt hat.

Wie wäre die Luftraumnutzung im Raum Stuttgart für die Segelflieger und Gleitschirmflieger ohne die Arbeit des Arbeitskreises Sektoren im BWLV?

Vielleicht noch wie in den 1990-ern bei 85.000 Flugbewegungen: im Umkreis von 16 Seemeilen um Stuttgart ist der Segelflug von 1000 ft GND bis FL 80 verboten, mit Ausnahme der vier Segelflugsektoren Hahnweide, Alb, Poltringen



Guter Draht: Immer wieder sind Mitglieder des Arbeitskreises Sektoren zum Gedankenaustausch bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen – zuletzt erst im Januar dieses Jahres

und Malmshiem. Diese bedürfen einer Freigabe der Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart. Wegen zahlreicher und zunehmender Luftraumverletzungen, Nearmiss- und Sightingreports plante die damals noch zuständige BFS (Bundesanstalt für

Flugsicherung) den 16-Seemeilen-Kreis auf 25 Seemeilen zu erweitern – dies hätte katastrophale Folgen für den Streckenflug entlang der Schwäbischen Alb gehabt, in Verbindung mit dem vielen heute nicht mehr bekannten Beschränkungsgebiet ED-R10 Münsingen.



Luftraumexperten unter sich bei einem der jährlichen Infoabende 2018 (vorn, v. l.): Eberhard Scheu (Mitgründer des AK Sektoren und früher Lotse in Stuttgart) mit seinem früheren Kollegen Helmut Montag und dessen Nachfolger Stephan Heinrich

Kurt Sautter vom LSV Rossfeld lud mit dem Hintergrundwissen des Vereinsmitglieds und damaligem Fluglotsen Eberhard Scheu am 5. November 1990 die Vereinsvorstände vom Nortel über Laichingen bis zum Farrenberg in das Vereinsheim nach Metzingen ein, um diese Problematik zu erörtern. Alle anwesenden 51 Teilnehmer erkannten die Notwendigkeit der proaktiven Kontaktaufnahme mit der damaligen BFS, um negative Einschränkungen für den Segelflug abzuwenden.

Bereits am 19. Januar 1991 fand die erste Besprechung bei der BFS in Stuttgart mit deren damaligem Betriebsleiter Hansjörg Gerstenmaier statt. Diese erste Besprechung

verlief so aufgeschlossen und konstruktiv, dass bereits im März 1991 Änderungen zur Nutzung der Sektoren Alb und Hahnweide erfolgten.

Richtungsweisend für die Erhaltung des Luftraums für den Segelflug

Auch im BWLV wurde schnell erkannt, dass die Ziele des AK Sektoren richtungsweisend für die langfristige Erhaltung des für den Segelflug notwendigen Luftraums sein würden und dass eine konstruktive Kommunikation mit der – damals noch – Behörde wichtig sei. Ebenso wurde im Januar 1991 der Westbereich mit den Sektoren Poltringen und Malmsheim in den AK Sektoren integriert. Hansjörg Jung ist seither der Ansprechpartner für die „Westbank“.

Großer Dank gilt Helmut Montag von der BFS, später DFS. Seit Gründung des Arbeitskreises unterstützt er diesen bei all seinen Wünschen und Überlegungen mit seinem Fachwissen, was und wie machbar ist. Auch heute noch ist Helmut Montag, zwischenzeitlich in Rente, immer noch aktiv und seine Meinung ist stets gefragt, auch als Regionalvertreter im Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) für den BWLV.

Selbstkontrolle statt Fremdkontrolle

Wir Segelflieger wollten bereits der BFS beweisen, dass wir zuverlässige Partner im Luftraum sind. Nach dem Motto „Selbstkontrolle statt Fremdkontrolle“ wurden vom AK Sektoren sogenannte Kontrollflüge eingeführt. Nach einem verbindlichen Einteilungsplan ist an jedem Wochenende ein Verein für die Überwachung der Segelflugsektoren zuständig.



Die Referenten beim diesjährigen Infoabend mit BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß (v. l.): Tilo Holighaus, Helmut Montag, Hans-Joachim Proß und Kurt Sautter

Der AK Sektoren reiste jahrelang durchs Land, hielt in Vereinen Vorträge zur Luftraumnutzung und appellierte gebetsmühlenartig an die strikte Einhaltung der Luftraumgrenzen. Zwischenzeitlich sind es knapp 100 Veranstaltungen zwischen Nürnberg und Ravensburg.

Jährlicher Sektoren-Infoabend seit 1993

1993 erfolgte die Privatisierung der BFS zur heutigen DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH).

Seither findet der jährliche Sektoren-Infoabend statt, erstmalig im Bildungszentrum der DEULA in Kirchheim/Teck mit 62 Teilnehmern. Heute haben wir in Herrenberg bzw. Dettingen/Teck im Schnitt ca. 190 Teilnehmer. Großer Dank gilt hierfür auch den referierenden Mitarbeitern der DFS wie Peter Isele, Jochen Knoblauch, Jochen Baumgarten und Helmut Montag, welche bei diesen Info-

abenden über die Luftraumsituation aus Sicht der DFS berichten, was die Akzeptanz und Wichtigkeit der Vereinbarungen untermauert.

Von 1992 bis 2010 wurden 15 PC-Meetings (Pilot-Controller-Meeting) organisiert, zu welchen die Fluglotsinnen und Fluglotsen auf ein Fluggelände eingeladen wurden. Es wurde mit ihnen geflogen, demonstriert was 5.000 ft Höhenfreigabe auf der Schwäbischen Alb bedeuten, oder es wurde auch mal ein tiefer Überflug entlang der Piste des Flughafens Stuttgart (EDDS) gemacht.

Verfahren wurde als „Stuttgarter Modell“ bekannt

Wichtig waren aber die konstruktiven Gespräche über die gemeinsame Luftraumnutzung der „Großen“ und der „Kleinen“, nach dem Motto: „Der Luftraum ist für alle da“. Am Wochenende mit weniger IFR-Verkehr und bei



Die Luftraumstruktur Stuttgart 1990 und 2020: Sehr deutlich lässt sich erkennen, was der AK Sektoren hier für die Luftsportler erreicht hat

gutem Wetter erhalten die Segelflieger mehr Luftraum, bei schlechtem Wetter, wenn der Segelflug am Boden ist, hat der IFR-Verkehr alles zur Verfügung. Aus diesen Diskussionen entwickelte sich der Begriff der „basisorientierten Höhenfreigabe“. Durch das Anfordern von basisorientierten Höhenfreigaben bekommt die zunächst noch in Stuttgart und später in Langen sitzende Flugsicherung aktuelle Rückmeldungen, wie hoch die Thermik für Segelflieger und Gleitschirme innerhalb und außerhalb der Sektoren reicht.

Leider wurden die Freigaben einiger wichtigen Sektoren auch unter Zunahme des Luftverkehrs in den vergangenen Jahren etwas eingeschränkt. Eigentlich kann der IFR-Verkehr bei gutem Wetter nach dem Motto „keep them high“ entsprechend hoch gehalten werden. Bundesweit wurde dieses gemeinsam von AK Sektoren und der BFS/DFS entwickelte Verfahren als „Stuttgarter Modell“ bekannt. Nach diesem Muster wurden mittlerweile auch an anderen Flughäfen flexible Segelflugspektoren eingeführt, selbst im Ausland.

Guter Kontakt nach Langen

1995 wurde die Anflugkontrolle von Stuttgart nach Frankfurt in den Tower Süd verlegt, bis das Flugsicherungszentrum in Langen bezugsfertig war. Mit dieser Verlagerung wurde nun der in Stuttgart an- und abfliegende Verkehr von Frankfurt bzw. heute von Langen aus kontrolliert.

Seit 2000 bis heute ist Jochen Baumgarten, Fluglotse und Segel-/Gleitschirmflieger, unser Sektorenbeauftragter in Langen. 2002 reiste der AK Sektoren dann erstmalig nach Langen zu unserem dort zuständigen Luftraum-Sachbearbeiter und ehemaligem Stuttgarter Lotsen Peter Isele, mittlerweile auch in Rente, um den persönlichen Kontakt in das hesische Langen aufzubauen.

Im September 2008 fand auf der Hahnweide das erwähnenswerte 14. PC-Meeting mit über 220 Teilnehmern statt. Neben Rundflügen, Kunstflugvorführungen und Modellflug war ein Flugzeugkorsor mit drei Segelflugzeugen im F-Schlepp zum Flughafen Stuttgart ein fliegerisches und symbolisches Dankeschön für rund zwei Jahrzehnte gemeinsamer beispielhafter Zusammenarbeit.

Seit 2009 sind nun Jochen Knoblauch, zusammen mit Jochen Baumgarten und



Die jährlichen Infoabende des AK Sektoren und der DFS sind stets äußerst gut besucht. Mittlerweile sind im Schnitt 190 Teilnehmer vor Ort

Christian Sixt, unsere zuverlässigen Ansprechpartner in Langen.

Stetige Erweiterung der Sektoren

Der Flugverkehr in Stuttgart wuchs mittlerweile rasant, zeitweilig auf über 145.000 Flugbewegungen. Dies hat auch immer wieder zu Anpassungen der Segelflugspektoren geführt. 1998 kam die Erweiterung im Westen und Osten um die Sektoren Schwarzwald und Göppingen, 2006 dann die Aufhebung des ED-R 10 Münsingen als große Erleichterung für die Nutzung der Luftraum D (nicht Kontrollzone) zwiebelschalenförmig erweitert. Diese seit über 13 Jahren für alle gut funktionierende Luftraumstruktur kann uns noch lange erhalten bleiben, sofern die mit der DFS festgelegte Nutzung strikt beachtet wird.

Eine letzte Erweiterung um den Sektor „ALB-West“ mit Untergrenze in FL 75 erfolgte 2016. Waren es bei Gründung des AK-Sektoren die eingangs erwähnten vier Segelflugspektoren, so sind es heute 17! Kleine lokale Anpassungen der inneren Sektoren sollen nicht unerwähnt bleiben, selbst lärmmindernde Abflugverfahren für den F-Schlepp auf der Hahnweide Richtung Alb werden mit der DFS konstruktiv erörtert.

Stets wurde der AK Sektoren bei allen Luftraumveränderungen mit eingebunden, teilweise bevor wir draußen „das Gras wachsen hörten“.

Dank für die vertrauensvolle Zusammenarbeit

Die Corona-Pandemie 2020 hat den Luftverkehr in einem für nie möglich gehaltenen Ausmaß verändert. Vermutlich wird es Jahre dauern, bis oben erwähnte Verkehrszahlen im gewerblichen Luftverkehr wieder erreicht werden. Nutzen wir es als Chance, „unser“ Stuttgarter Modell weiter zu leben und bei unseren Lotsinnen und Lotsen in Langen nach gut nutzbaren (basisorientierten) Höhenfreigaben anzufragen.

Der AK Sektoren, alle Segel- und Gleitschirmflieger und der BWLV bedanken sich für diese 30-jährige, stets von gegenseitigem Vertrauen und großer Wertschätzung geprägte Zusammenarbeit bei den Lotsinnen und Lotsen an den Radarschirmen, den Supervisors und den Sachbearbeitern und wünschen uns, dass diese eingespielte Luftraumnutzung und die weitere Zusammenarbeit auch zukünftig so bestehen bleiben. Besonders bedankt sich der AK-Vorsitzende Kurt Sautter für die hervorragende Zusammenarbeit und die kurzen Wege bei anstehenden Fragen oder Unregelmäßigkeiten zu unseren direkten DFS-Ansprechpartnern Jochen Knoblauch und Jochen Baumgarten. Dank geht auch an das gesamte AK-Ausschussteam für die teils 30-jährige Mitarbeit und die vielen eingebrachten Ideen, Vorschläge und Erfahrungen.

Text: Kurt Sautter/Eberhard Scheu
Karten: AK Sektoren
Fotos: BWLV-Archiv

DER AK SEKTOREN AUS DER SICHT EINES DFS-RADARLOTSEN

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) arbeitet seit vielen Jahren sehr konstruktiv und entgegenkommend mit dem Arbeitskreis Sektoren zusammen. Jochen Baumgarten, der als Radarlotse in Langen bei Frankfurt tätig ist, hat einen Gastbeitrag zum Jubiläum des AK Sektoren verfasst.

Als aktiver Fluglotse für den Bereich Stuttgart gratuliere ich dem AK Sektoren, auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen der Anflugkontrolle Stuttgart, zu seinem 30-jährigen Bestehen.

Immerhin seit 26 Jahren darf ich nun den unermüdlichen Einsatz des AK-Teams um Kurt Sautter miterleben. Diese Gruppe hat einen großen Anteil daran, dass die Thermik-betriebenen Flugzeuge und Tuch-Flieger im Nahbereich um den Stuttgarter Flughafen ihrem Sport und Hobby nachgehen können. Nach wie vor gilt: Im Sektor fliegen sie am sichersten.

Vertrauensvolles Verhältnis

Der AK Sektoren wirbt seit 30 Jahren für die basisorientierte Freigabe. Er bündelt die Interessen einer großen Anzahl an Luftsportvereinen in Baden-Württemberg und verhandelt mit der DFS Anpassungen. Hier stellen wir immer wieder das offene und vertrauensvolle Verhältnis fest, welches die Grundlage für ein optimales Ergebnis ist.

Wie gut dieses Verhältnis ist, hat sich auch ganz deutlich bei der großen Luftraum-Anpassung im März 2007 gezeigt. Schon im Vorfeld wurden zwischen AK Sektoren, AUL und DFS die wichtigsten Punkte besprochen, und so konnte bei dem Luftraum-Gespräch mit dem Verkehrsministerium schnell eine Lösung erzielt werden, die laut einer Umfrage unter allen betroffenen Segelflugvereinen sehr positiv bewertet wurde.

Zuverlässiger und gleichwertiger Partner

Ich konnte mich selbst oft davon überzeugen, dass in jährlich durchgeführten Pflicht-Infoveranstaltungen Kurt Sautter nicht nur die Veränderungen im Luftraum oder bei den Verfahren angesprochen



Loten im Einsatz bei der DFS: Gastautor Jochen Baumgarten (links) und Jason Brawley

hat, sondern stets auch auf die Grundregeln, wie zum Beispiel Abstand zu Wolken und Luftraumgrenzen, hingewiesen hat. So erreichen die Luftsportler, dass sie als zuverlässiger und gleichwertiger Partner akzeptiert werden.

Auch das Prinzip „Eigenkontrolle statt Fremdkontrolle“ hat sich als sehr wirkungsvoll erwiesen. Mit Sektor-Kontrollflügen und anderen Methoden können so die ganz wenigen „schwarzen Schafe“, zum Beispiel durch ein zeitweiliges Flugverbot bei Anwesenheitspflicht auf dem Segelfluggelände, zur Vernunft gebracht werden. Gleichzeitig gewährleisten diese Maßnahmen erheblich das Vertrauen der Fluglotsen zum AK Sektoren, zeigt sich doch auch darin, dass wir hier einen verlässlichen Ansprechpartner haben.

Luftraum bedarf der stetigen Lobbyarbeit

Gerne erinnere ich mich auch an die Pilot-Controller-Meetings die sicherlich ebenfalls das gegenseitige Verständnis gefördert haben. Sogar in Frankfurt konnten wir zwei PC-Meetings organisieren und die Segelflieger an einen Radarsimulator setzen.

Für mich als betroffener Radarlotse bleibt festzustellen: Nach 26 Jahren am Radar, zuständig für die Stuttgarter Anflugkontrolle, bin ich mir sicher, dass die Luftsportler als Luftraumnutzer zuverlässige Partner sind, welche die Lufträume und Regeln ernst nehmen. Daran hat der AK Sektoren einen sehr großen Anteil. Und dies ist mit ein Grund, warum meine Kolleginnen und Kollegen die Mehrarbeit, die 17 Segelfluggelände bedeuten, auf sich nehmen.

Ich möchte mit einem Appell an die Freunde des (meist) lautlosen Sports schließen: Sie sollten die Arbeit des AK Sektoren auch in Zukunft unterstützen. Luftraum wird in den nächsten Jahren ein knappes Gut bleiben und bedarf der stetigen Lobbyarbeit. Die Luftsportler sollten alles in ihrer Macht Stehende tun, um weiter als ernst zu nehmender Partner im Luftverkehr wahrgenommen zu werden.

Text: Jochen Baumgarten
Foto: DFS

ZUM 80. GEBURTSTAG VON PETER F. SELINGER

AUSGEZEICHNETER KENNER DES SEGELFLUGS

Er wurde schon zurecht als das „historische Gewissen“ des Segelflugs bezeichnet: In diesen Tagen ist Peter F. Selinger 80 Jahre alt geworden. Wohl kaum ein anderer ist ein so begnadeter und profunder Kenner des (historischen) Segelflugs. Der BWLV gratuliert ihm ganz herzlich zu seinem Ehrentag und dankt ihm für viele Jahre der selbstlosen Unterstützung!

Bereits 2015 hat der BWLV Peter Selinger die Klaus-Holighaus-Medaille in Gold verliehen. Diese Auszeichnung vergibt der Verband nur sehr selten für herausragende Verdienste um den Luftsport – und in Peter Selinger gab es einen überaus würdigen Preisträger.

Peter Selinger, geboren am 1. November 1940, ist studierter Ingenieur, Mitarbeiter verschiedener Luftfahrt-Zeitschriften, Autor und Herausgeber mehrerer Luftfahrtbücher, insbesondere zur Segelflug-Geschichte, darunter zum Beispiel „Segelflugzeuge – Vom Wolf zum Discus“, „Oldtimer-Segelflugzeuge“ und „Rhön-Adler. 75 Jahre Alexander Schleicher Segelflugzeugbau“. All dies sind bedeutende Publikationen, die in seltener Detailgenauigkeit und gekonnt in Wort und Bild Zeugnis des Luftsports, der Segelfluggeschichte und des Segelflug-

zeugbaus geben. Zudem ist er Co-Autor von Büchern wie „Das große Buch vom Flugsport“ und „Nurflügel – Die Geschichte der Horten-Flugzeuge 1933–1960“.

Renommierter Luftfahrtjournalist

Darüber hinaus ist Peter F. Selinger seit vielen Jahren als renommierter Luftfahrtjournalist tätig und gehört dem Regionalkreis Stuttgart des Luftfahrt-Presse-Clubs an. Ebenso ist er seit Jahren in der Historical Group der IGC engagiert, ist regelmäßig bei OSTIV-Veranstaltungen mit seinem Fachwissen gefragt, und er ist ein passionierter Anhänger des Vintage Glider Clubs (VGC). Nicht zuletzt gehört Peter F. Selinger seit vielen Jahren fest zur Jury des Ulmer Berblinger-Preises.

Auch seine fotografischen Künste sind hochgeschätzt. Über viele Jahre hat er ein einzigartiges Archiv angelegt, das nahezu alle Facetten des Segelfluges abbildet und in das er Interessenten großzügig Einblicke gewährt. Auch dem BWLV hat er hier schon oft weitergeholfen und umfangreich Bildmaterial zur Verfügung gestellt.

BWLV-Präsident Eberhard Laur nannte Peter F. Selinger anlässlich der Verleihung der Klaus-Holighaus-Medaille einen



Vor fünf Jahren erhielt Peter F. Selinger bei der BWLV-Mitgliederversammlung die Klaus-Holighaus-Medaille in Gold

„ruhigen, besonnenen Kenner, der mit großem Fachwissen und analytischem Verstand überzeugt“. Dabei werde immer wieder deutlich, wie groß dessen Liebe zur Fliegerei und speziell zu alten Segelflugzeugen ist.

Wertvoller Partner für den BWLV

Für den BWLV war und ist Peter F. Selinger ein verlässlicher und unschätzbar wertvoller Partner. Immer wieder bringt er sich mit seinem Sachverstand ein, liefert Beiträge für den „adler“ und steht dem Verband auch sonst mit Rat und Tat zur Seite.

Dafür dankt ihm der BWLV sehr herzlich und hofft, dass ihm Peter F. Selinger noch lange in dieser wertvollen Beratertätigkeit erhalten bleibt. Der Verband wünscht Peter F. Selinger von Herzen alles Gute und noch viele gesunde und glückliche Jahre im Kreise seiner Lieben!



BWLV-Präsident Eberhard Laur (links) mit Peter F. Selinger 2015 bei der Verleihung der Klaus-Holighaus-Medaille in Gold

Text und Fotos:
Simone Bürkle

MIT DEM GASBALLON ÜBER BADEN-WÜRTTEMBERG 62,5 STUNDEN IN DER LUFT



Eine Gasballonfahrt über die nächtliche Landschaft hat ihren ganz eigenen Reiz

Mitte September ist den beiden Piloten Benedict Munz und Matthias Schlegel von der Ballonsportgruppe Stuttgart ein seltenes Kunststück gelungen: Sie blieben mit ihrem Gasballon mehr als zweieinhalb Tage bzw. drei Nächte in der Luft und absolvierten damit eine echte Rekordfahrt. Im Folgenden berichten sie über ihr Abenteuer.



Matthias Schlegel (links) und Benedict Munz haben viel Erfahrung mit langen Gasballonfahrten

Das Jahr 2020 ist kein einfaches für den Luftsport. Die Reaktionen der Regierungen auf das Coronavirus führten vielerorts zu Absage oder Verschiebung von Veranstaltungen. Auch das Gordon-Bennett-Rennen der Gasballone, das am letzten August-Wochenende in Breslau/Polen hätte starten sollen, wurde auf 2021 verschoben, das darauffolgende Rennen in St. Gallen/Schweiz auf 2022. Da die Qualifikation für das Rennen in Polen bereits 2019 lief, hatte die Bundeskommission Freiballon beschlossen, die für 2020 qualifizierten Teams ebenso 2021 antreten zu lassen und die Qualifikation für St. Gallen bereits jetzt zu beginnen.

Auch, wenn den Gasballontams nun 15 Monate für ihre Qualifikationsfahrten für 2022 zur Verfügung stehen – gestartet werden muss vor dem 31. Dezember 2021 – macht es die Situation mit immer

wieder neu ausgerufenen Risikogebieten und Quarantänebestimmungen nicht einfacher, solche Fahrten zu organisieren. Zwei Disziplinen gibt es: Dauer und Distanz, wobei bei der Distanz die direkte Entfernung zwischen Start- und Landepunkt zählt, genau wie beim Gordon-Bennett-Rennen selbst.

Und solche Fahrten sind meist ziemlich aufwendig: Mit Vorbereitung, detaillierter Wetterbeobachtung, Fahrt, Rücktransport, Aufräumen und Nachbereitung kann gerne mal eine Woche ins Land gehen – beruflich flexibel sollte man nach Möglichkeit also auch noch sein.

Unter all diesen Voraussetzungen waren die Hoffnungen auf eine ausgedehnte

Gasballonfahrt im Herbst 2020 natürlich nicht gerade groß. Aber manchmal hat man einfach Glück, und genau so unverhofft war es plötzlich da: Ein stabiles Hochdruckgebiet, mitten über Süddeutschland. An einem Wochenende!

Eine unverhoffte Wetterlücke

Mittwochmittag, 16. September: Ein Screenshot einiger meteoblue-Trajektorien, den Benedict Munz in unseren Gruppen-Chat geschickt hat, lässt unsere Köpfe rauhchen: Sollte es möglich sein, über das kommende Wochenende eine Gasballon-Dauerfahrt ab Stuttgart zu machen – und dabei Süddeutschland nicht zu verlassen? Wichtige Geschäftstermine am Dienstag geben Montagabend als

absolute Deadline vor – mit einem Start am Freitagabend dennoch genug Zeit für eine erfolversprechende Quali-Fahrt für St. Gallen.

Zügig klären wir die notwendigen Dinge. Wasserstofftank am Startplatz? Voll genug für einen Ballon. Würde die Crew, die den Ballon für Samstag reserviert hatte, von ihrer geplanten Fahrt zurücktreten? Danke an Albrecht Munz! Verfolger? Fahren erst los, wenn wir landen wollen. Und natürlich ein abschließender Blick unseres Coaches und Mentors Tomas Hora auf unsere Wetteranalysen. Nachdem auch er sein Go gegeben hat, legen wir los.

Am frühen Freitagnachmittag, 18. September, treffen wir uns an der Ballonhalle der Ballonsportgruppe Stuttgart, um unser Equipment und den Ballon zu packen. Mit der Erfahrung, die wir mittlerweile haben, läuft alles wie am Schnürchen. Abends um sechs geht an unserem Startplatz am Cannstatter Wasen der Gashahn auf. Eine weitere Stunde später sind wir in der Luft.

Start in den Abend

Der untergehenden Sonne entgegen, geht es zunächst über Weilimdorf, Ditzingen und Weissach. Über Pforzheim bricht die Nacht herein, unsere Fahrtrichtung knickt nach rechts ab, und etwas später, über Bretten, wieder nach links. Nördlich von Karlsruhe fahren wir ins Rheintal ein, und unsere Geschwindigkeit nimmt merklich ab. Der Ballon fährt relativ stabil, Ballastabgabe ist kaum notwendig. Und über Kandel, kurz nach Mitternacht, kehrt die Richtung dann tatsächlich um: Wir fahren zurück nach Stuttgart.

Den Tagesanbruch erleben wir noch über Karlsruhe, doch die Winde treiben uns



Besonders zu Sonnenauf- und -untergang bieten sich den Piloten spektakuläre Ausblicke übers Land

zusehends Richtung Schwarzwald. Ein luftiger Besuch bei der „Wildline“ in Bad Wildbad ist ebenso drin wie eine Stippvisite beim FSC Calw, der das hervorragende Wetter für ausgedehnten Sprungbetrieb nutzt – die Funkroutine der Absetzmaschine hören wir an diesem Tag noch gefühlt hundert Mal. Ansonsten ist der Tag fast ereignislos – die Fluglotsen in Langen und Stuttgart haben größtes Interesse an unserer Mission und lassen uns gewähren. In einem großen Bogen fahren wir über Tübingen und Bad Urach auf Heidenheim zu.

Besuch in der Luft

Nun kommt Bewegung in den Nachmittag: Dennis Straub vom Ballonsportclub Hellenstein, selbst begeisterter Fotograf, schreibt uns, dass er schon in Nattheim auf uns wartet. Wir fragen zurück, wie hoch er denn mit seiner Kameradrohne fliegen kann. Nicht hoch genug, meint er, aber er denkt sich etwas aus. Und gerade mal eine Stunde später hat er die Luftsportkollegen der Fliegergruppe Giengen so heiß gemacht, dass sie ihn

mit einer ihrer Maschinen zu uns fliegen. Drei baden-württembergische Luftsportvereine treffen sich über der Schwäbischen Alb – das ist gelebte Leidenschaft!

Auch mit den Heißluftballonkollegen aus der Region besteht reger Funkverkehr: Moritz Friess, der uns schon seit dem Start neben Tomas Hora immer wieder mit aktuellen Trajektorien unterschiedlichster Wettermodelle versorgt, lässt es sich nicht nehmen, mit seinem Ballon einen aktuellen Windread zu machen. Der bestätigt, was wir an den Windrädern unter uns schon seit einiger Zeit beobachten: Wenn unser Ballon durch die Nachtabkühlung Richtung Boden absinkt, geht es zurück nach Westen. Und eine Stunde und ein paar geopferte Sandsäcke später reiten wir tatsächlich die Bodeninversion Richtung Stuttgart.

Eine Nacht im Gasballon ist dunkel. Verdammst dunkel. Ihre Schönheit ist nur schwer in Worte zu fassen, und Bilder sind noch schwieriger – unser Ballon ist in ständiger Bewegung; Fotos mit längerer Belichtungszeit sind fast immer ver-



Bei einer so langen Zeit im Ballonkorb braucht's auch mal etwas Entspannung



Alles paletti: die Laune der Gasballonpiloten war ausgezeichnet

wackelt. So bleiben nur unsere eigenen Erinnerungen an diese besonderen Momente – leuchtend helle Sternschnuppen, ganze Scharen von Starlink-Satelliten, oder der erste Silberstreif am Horizont, der einen neuen Tag verspricht.

An diesem neuen Tag fahren wir einen weiteren großen Bogen über die Schwäbische Alb – von Backnang über Kirchheim und Laichingen nach Aalen. Wieder haben wir jede Menge Zeit, die Baustellen entlang der Bahnstrecke Wendlingen – Ulm zu begutachten, allen voran natürlich die spektakuläre Filstalbrücke. Und wenn die Lokalbahn Amstetten-Gerstetten unter uns schnaufend die Alb erklimmt, fühlt man sich fast schon an den Hogwarts-Express erinnert.

Auch heute bekommen wir wieder Besuch von Dennis mit den Giengener bzw. Gerstettener Fliegerkollegen – einfach herrlich, was so ein bisschen Luftsportbegeisterung auslösen kann. Wir haben auf jeden Fall einen Riesenspaß.

Auf in die dritte Nacht

Schon den ganzen Tag beschäftigt uns natürlich die Entscheidung, die wir jetzt treffen müssen: Fahren wir in die dritte Nacht? Alles spricht dafür. Das Wetter ist immer noch stabil, die Windrichtungen passen, und wir konnten beide auch tagsüber einige Stunden schlafen, sind fit und ausgeruht. Auch nach der heutigen Nachtabkühlung bleibt noch genug Ballast. Auf geht's!

Und immer noch läuft alles nach Plan – auch wenn wir heute Nacht zur Ab-



Die Fahrt führte über große Teile Baden-Württembergs



Der Stuttgarter-Hofbräu-Gasballon der BSG Stuttgart ist ein beliebtes Motiv am baden-württembergischen Himmel

wechslung nicht zurück nach Stuttgart, sondern eher Richtung Heilbronn fahren. Im letzten Teil der Fahrt gilt es, nun doch noch etwas zu taktieren: Den Odenwald wollen wir um jeden Preis vermeiden, des ungünstigen Landegeldes wegen. Aber auch das geben die vorherrschenden Windrichtungen her, wir müssen nur etwas höher fahren.

Zu Sonnenaufgang fahren wir auf Osterburken zu. Die Versuchung, diesen Tag noch dranzuhängen, ist durchaus da, denn wir haben auch nach dieser Nacht noch genug Ballastsand – allerdings prognostizieren die Wettermodelle, dass wir uns im Tagesverlauf Frankfurt nähern würden; das wäre als Landegebiet mit Stadt, Flughafen und Lufträumen wahrlich kein Zuckerschlecken mehr. Und die nahe A81 lockt mit nur eineinhalb Stunden Rückfahrt zu unserer Ballonhalle – und wer kann das nach über 60 Stunden in der Luft schon von sich behaupten?

Glückliche Landung

So setzen wir um kurz nach neun über Altheim zur Landung an, die wenig später auch hervorragend gelingt. Kaum ist der Ballon entleert, zollen wir unserem Sponsor erst einmal mit einer kühlen Dose seines herrlichen Gebräus Tribut. 62,5 Stunden in der Luft – und wir hätten sogar noch Reserven gehabt! Aber man soll sich ja bekanntlich noch Luft nach oben lassen.

Die Ballonhülle ist kaum verpackt, da treffen unsere Verfolger Hannes und Peter ein – und Ballonpilot David Strassmann, geschäftlich unterwegs zu einem Termin im Südosten der Republik, bringt

uns frische Pommes vorbei. Irgendwie ist diese Welt der Luftsportler ja doch ziemlich klein, und wann immer man sich trifft, fehlt nicht viel zu einem Fest!

Der Rest des Ballons ist schnell in unserem Sprinter verstaut – und eineinhalb Stunden später schlagen wir tatsächlich wieder an unserem Hauptquartier in Stuttgart auf. Noch schnell das Größte aufräumen ... dann locken aber wirklich die Betten zu Hause. Unser Himmelbett ist zwar nicht unbequem, aber mit den irdischen Modellen kann es dann doch nicht ganz mithalten.

Dank

Wir bedanken uns aufs Herzlichste bei allen unseren Unterstützern, Wetterberatern, Sponsoren und natürlich bei allen Vereinsmitgliedern der Ballonsportgruppe Stuttgart – ohne euch wären solche Fahrten nicht möglich (oder wenn, dann nur halb so schön!). Ebenso danken wir sehr herzlich den Fluglotsen der DFS, die uns bestmöglich unterstützt haben. Danke!

Der Grundstein für unsere Teilnahme am Gordon-Bennett-Rennen 2022 in St. Gallen ist damit gelegt, bis Ende 2021 soll noch mindestens eine Distanzfahrt folgen. Eine nicht unwesentliche Herausforderung in diesen Zeiten, wie eingangs erwähnt ... aber was wäre das Leben ohne ein bisschen Spannung? Wir bleiben dran!

Text: Matthias Schlegel,
Benedict Munz/red.
Fotos: Matthias Schlegel,
Dennis Straub



BALLONTAUFE BEI DER BSG STUTTGART DREI AUF EINEN STREICH

Die Hülle des Stadtwerke-Ballons ist nahezu unverändert geblieben

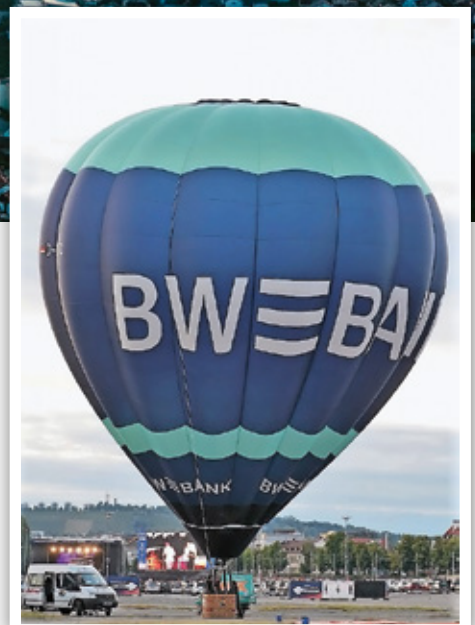
Erst hat Corona, dann das Wetter der Ballonsportgruppe Stuttgart (BSG) einen Strich durch die Rechnung gemacht: Die BSG hatte wegen der Pandemie zunächst ihre traditionelle Volksfestwettfahrt abgesagt. Stattdessen sollte am 3. Oktober dann eine Herbstwettfahrt im kleineren Rahmen stattfinden – doch dies ließ das Wetter nicht zu. Dennoch gab es Grund zum Feiern: An jenem Tag hat die BSG ihre drei neuen Ballone standesgemäß getauft und somit jetzt offiziell in Dienst genommen. Hierüber berichtet Albrecht Munz nachfolgend.

Die neuen Ballone von den Stadtwerken Stuttgart (D-OSTW) und der BW-Bank (D-OSTC) ersetzen ihre Vorgänger, die altersbedingt ausgemustert werden mussten. Dabei schließt die neue D-OSTW-Hülle an unser bekanntes Modell der 3.400 Kubikmeter großen Vereinsballone nahtlos an. Der Ballon ist auf besondere Robustheit, lange Lebensdauer und maximale Energieeffizienz ausgelegt.

Dagegen steht der komplett neue BW-Bank-Ballon für einen besonders leichten und extrem flexibel einsetzbaren, somit auch etwas kleineren Ballon, den wir in dieser Ausprägung in der Vergangenheit so nicht hatten. Für den Ballon wurde zusätzlich ein extrem leichter Brenner der Firma UltaMagic beschafft, um auch Erfahrung mit neuen Ballonkonfigurationen gerade im Vereinsfahrtenbetrieb sammeln zu können.

Gasballon ist ein besonderes Highlight

Als besonderes Highlight gilt natürlich der neue, 1.000 Kubikmeter große Gasballon von Stuttgarter Hofbräu. Damit verfügen wir über einen der modernsten Ballone dieser Art, der somit auch bei den einschlägigen Wettbewerben beste Ausgangsvoraussetzungen bietet. Als Überraschungsgast war die amtierende Bierprinzessin von Stuttgarter Hofbräu



Der komplett neue BW-Bank-Ballon ist ein besonders leichtes und extrem flexibel einsetzbares Modell

extra angereist und übernahm die Taufe des Gasballons höchstpersönlich.

Die ganze Veranstaltung fand wegen des Wetters an unserer Ballonhalle in Stuttgart-Münster im Rahmen eines internen Vereinsumtrunks mit einigen BSG-Freunden statt. Der BWLV war durch den Referenten für Freiballon Frank Kruspel und dessen Familie vertreten.

Wir wünschen allen drei Ballonen viele schöne und unfallfreie Fahrten!

Text: Albrecht Munz,
Ballonsportgruppe Stuttgart/red.
Fotos: BSG Stuttgart



Der Gasballon mit dem Stuttgarter-Hofbräu-Logo ist eine Besonderheit und unverkennbar für die BSG Stuttgart

SERIE ZUM FALLSCHIRMSPORT IM BWLV

MEHR ALS NUR ADRENALIN (6)



Wingsuit-Fliegen in Formation

Im sechsten Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport wird eine Disziplin vorgestellt, bei der es mehr um das Fliegen als um das Fallen geht: das Wingsuit-Fliegen.

Das Fliegen mit einem Wingsuit, einem Flügelanzug aus Nylon, ermöglicht es dem Fallschirmspringer, mit einem Gleitverhältnis ähnlich dem eines kleinen Fallschirms durch die Luft zu gleiten. Dabei kann ein Vielfaches der üblichen Freifallzeit von ca. 60 Sekunden erreicht werden, zudem kann eine Strecke von mehreren Kilometern über Grund zurückgelegt werden. Die Anzüge sind mittlerweile technisch sehr ausgeklügelt und verfügen über viele Innovationen, die ein wenig an den Flugzeugbau erinnern. So gibt es Anzüge mit profilierten Flügelvorderkanten,

Stabilisierungsflächen und vieles mehr. Manche sehen gar aus wie kleine Jets.

Wettbewerbe werden in zwei Disziplinen ausgetragen:

Performance:

In einem Höhenfenster von 1.000 Metern, zwischen 3.000 und 2.000 Metern über Grund, versucht der Springer, seine Flugzeit, Geschwindigkeit und zurückgelegte Strecke über Grund zu optimieren. Höher, weiter, schneller sozusagen.

Acrobatic:

Ein Team aus zwei Springern fliegt in Formation und wird dabei von einem Videoflieger gefilmt. Es werden ver-

schiedene Manöver geflogen und Griffe genommen.

Eine weitere, spektakuläre Disziplin wird „XRW“ genannt. Hierbei bildet ein Wingsuit-Pilot im freien Fall eine Formation mit einem Springer am geöffneten (sehr kleinen) Fallschirm. Die Sinkraten sind dann so ähnlich, das relativ zueinander geflogen werden kann. Hier sind eine sehr gute Planung sowie ausgezeichnete Fertigkeiten aller Beteiligten gefordert.



Bei manchen Figuren „docken“ die Springer aneinander an



Die Disziplin XRW aus Springer-Perspektive

Schlussbemerkung: Das Wingsuit-Fliegen wird oft als besonders waghalsig oder gefährlich dargestellt, weil es mit dem sogenannten Proximity-Flying – einer Disziplin im Basejumping, bei der im Gebirge extrem nah am Gelände geflo-

gen wird – gleichgesetzt wird. Die verwendete Ausrüstung ist zwar in Teilen ähnlich, es handelt sich aber trotzdem um zwei grundlegend verschiedene Dinge, die nicht vermischt werden sollten!



Das Interesse am Fallschirmsport ist groß, nicht zuletzt durch Veranstaltungen wie die BWLV-Airgames oder das BWLV-Schnupperspringen. In dieser Serie gibt es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer. Es wird erklärt, wie man zum Springer wird und welche Disziplinen dieser facettenreiche Sport bietet. Da im Rahmen dieser Artikel natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der mehr wissen möchte, gern unter froeschle@bwlv.de mit dem Referat Fallschirmsport in Verbindung setzen.



Beim XRW sind sehr gute Planung und ausgezeichnete Fähigkeiten der Springer eine Grundvoraussetzung

Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV

MODELLFLUG

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM FREIFLUG IN MANCHING BWLV-PILOT DIETRICH SAUTER WAR ERFOLGREICHSTER STARTER

Dietrich Sauter (LSV Rossfeld Metzingen) war der erfolgreichste Freiflieger unter den 120 Teilnehmern an der DM des DAeC Mitte September in Manching-Feilenmoos (BY). Er gewann nicht nur bei den F1A-Seglern, der Königsklasse mit 48 Startern, mit der Maximalzeit im Stechen und wurde Zweiter, auch erst im Stechen, in der Elektroflugklasse F1Q. Er war auch Mitglied in den baden-württembergischen Teams F1A (zusammen mit seinen Vereinskameraden Frank Adametz und Volker Bajorat) und F1Q (zusammen mit Wolfgang Gerlach, Aeroclub Stuttgart, und Thomas Wiesiolek, FSV Herrenberg), die jeweils in der Mannschaftswertung siegen.

Des Weiteren kamen vom BWLV in der Einzelwertung in die Medaillenränge Volker Bajorat (Dritter F1A) und Wolfgang Gerlach (Dritter F1Q). Und die zweite BW-Mannschaft mit den Junioren Jonas Adametz und Fabian Rumpff sowie



▲ Fabian Rumpff, Jonas Adametz, Stefan Rumpff (Zweiter Teamwertung F1A), Frank Adametz, Volker Bajorat, Dietrich Sauter (Sieger Teamwertung F1A)



▲ Der neue Deutsche Meister Michael Seifert startet sein F1B-Gummimotormodell

Senior Stefan Rump kam in der F1A-Teamwertung auf Platz zwei.

Bei idealen Flugbedingungen wurden in mehr als der Hälfte der Flüge Maximalflugzeiten erreicht, sodass in allen Klassen zusätzliche Stechflüge erforderlich waren. Da beim Freiflug die Piloten mit Abstand längs der Startlinie fliegen, hatten die Corona-Vorschriften nur wenig Einfluss auf den Wettbewerbsablauf.

In der Klasse F1B (Gummimotormodelle) gelang es Michael Seifert (NW) nach 21 Jahren wieder, den Titel zu erringen. Sein Sohn Daniel Seifert siegte in F1C (Verbrennungsmotormodelle) vor den alten Hasen. Bester bei den kleinen Seglern F1H war Uwe Rusch (ST). In F1Q lag Andreas Lindner (SN) nach einer längeren Pause wieder an der Spitze. Den Titel bei den kleinen Elektroflugmodellen F1S holte sich Marcel Amthor (ST). Die weiteren Teamwertungen gingen an Bayern (F1A-Standard), Nordrhein-Westfalen (F1B und F1C), Brandenburg (F1H) und Sachsen-Anhalt (F1S).



Weitere Fotos und die komplette Ergebnisliste gibt es unter www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2020

Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann



Die Startlinie bei der Deutschen Freiflug-Meisterschaft bei einem F1A-Durchgang



Dietrich Sauter nach dem erfolgreichen Stechflug mit seinem F1A-Segelflugmodell

SCALETREFFEN KOBLENZ

REIHENWEISE AUSSERGEWÖHNLICHE MODELLE

Bei bestem Flugwetter fand am Wochenende vom 12. bis 13. September ein Scaletreffen bei der Modellfluggruppe Koblenz statt. Wegen der allseits bekannten Einschränkungen durch Covid-19 und den eingeschränkten Platzverhältnissen, wurde es nur in kleinem Rahmen durchgeführt.

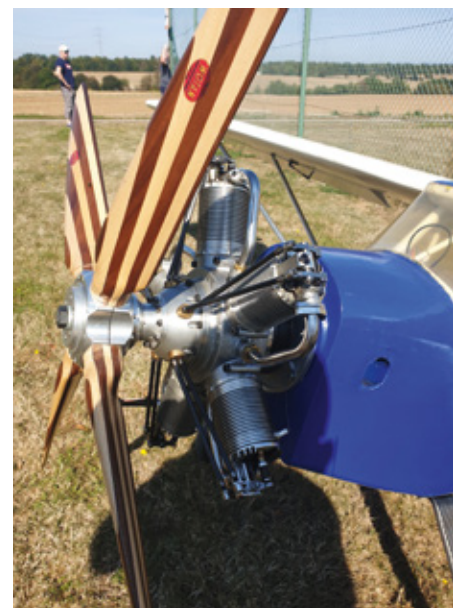
Die Kaderpiloten, die eigentlich in diesem Jahr zur Scale-WM nach Norwegen hätten reisen sollen, nutzten die Gelegenheit, die teils noch im Rohbau befindlichen Modelle einer Baubewertung zu unterziehen.

Jetzt wird sich der eine oder andere fragen, warum die Modelle noch im Rohbau sind, wenn die Piloten damit hätten zur WM fahren sollen. Ganz einfach: Mit Absage der WM Anfang des Jahres war bei vielen der Dampf raus, die Neubau-

projekte wurden erstmal liegen gelassen. Andere Dinge waren wichtiger. Aber auch die Modelle, die bereits im Frühjahr fertiggestellt wurden, wie zum Beispiel die Jodel DR 400/180 von Matthias Hausmann oder die YAK-50 von Thomas Heimes, hatten bisher keine Rückmeldung einer Baubewertung, denn auch die nationalen Wettbewerbe sind den Einschränkungen zum Opfer gefallen. Umso erfreulicher für alle, dass es doch noch ein Treffen vor der Winterpause gab.

Begrenzte Teilnehmerzahl

Initiiert durch Ludwig Feuchtner, folgten der Einladung des Sportausschusses Scale im DAeC nicht nur die Teampiloten der Nationalmannschaft, sondern auch einige Piloten aus der Region Wittlich und Saarbrücken sowie interessierte Semi-Scaler des DMFV. Wegen der



Für die Techniktüftler gab es jede Menge zu sehen



Die Waco von Freddie Weißenbach hatte ihren Erstflug in Koblenz und überzeugte mit dem großen Vallach-Sternmotor



Die Modelle wurden zum Teil inklusive Pilotenpuppen gezeigt

limitierten Platzverhältnisse, im Besonderen der Park- und Campingflächen, hatte der Vereinsvorsitzende Frieder Lemberg, der selbst auch schon das eine oder andere Mal bei Scalewettbewerben teilgenommen hat, die Teilnehmerzahl begrenzt.

Bereits am frühen Freitagnachmittag reisten die ersten Piloten in Koblenz an. Der Modellflugplatz, ganz in der Nähe des Autobahnkreuzes Koblenz gelegen, hat quasi einen eigenen Autobahnanschluss und ist somit hervorragend erreichbar. Die ersten Testflüge fanden bei heißem Spätsommerwetter und Windstille statt. Leider erlitt dabei die Jodel im Maßstab 1:3 von Matthias Hausmann einen leichten Landeschaden – ein Fahrwerksbein konnte einer etwas härteren Landung nicht standhalten. Für die Baubewertung am Samstagvormittag war dies aber kein Problem.

Auch eine Baubewertung fand statt

Am Samstag begann das Treffen mit mehr als 20 Teilnehmern um 10 Uhr mit dem Pilotenbriefing. Bei Sonnenschein und ca. vier bis fünf m/s Nordwind gingen anschließend die ersten Modelle in lockerer Reihenfolge in die Luft. Parallel zum entspannten Fliegen ohne Wettbewerbsdruck fand für alle Interessierten eine Baubewertung statt. So stellten Tom Schönwetter und Martin Erhard ihre noch im Rohbau befindlichen Modelle zur Begutachtung bereit.

Tom Schönwetter, der jüngste im Team, präsentierte seinen Eurofox, ein zweisitziges UL, welches in Büllingen in Belgien

stationiert ist. Eine Piper PA-20 Colt brachte Martin Erhard mit. Thomas Heimes präsentierte seine YAK-50 nicht nur in der Baubewertung, sondern auch im Flug. Alle neuen Modelle sind im Maßstab 1:3 erstellt. Damit haben sie eine Größe erreicht, in der es nicht mehr einfach ist, regelkonform unter 15 Kilogramm zu bleiben. Aber alle Teampiloten haben hier hervorragende Arbeit geleistet. So hat die Jodel DR400/180 von Matthias Hausmann mit ihren 2,9 Metern Spannweite ein Trockengewicht von nur 13,5 Kilogramm, inklusive Pilotenpuppe.

Auch sonst fanden sich fantastische Scale- und Semiscale-Modelle im Teilnehmerfeld. Überdurchschnittlich vertreten waren Doppeldecker. Besonders hervorzuheben sei hier die elektrisch angetriebene Fokker D.VII von Wolfgang Manderfeld aus Wittlich. Mit einem Soundmodul ausgestattet, war die Geräuschkulisse besonders vorbildgetreu.

Besondere Stücke

Am Sonntag fanden sich noch weitere Highlights am Platz ein. Eine Drei-Meter-Waco, aus einem Barth-Bausatz entstanden, gesellte sich zur bereits vorhandenen Waco von Klaus Ernst hinzu. Die Waco von Freddie Weißenbach hatte ihren Erstflug in Koblenz und überzeugte mit dem großen Vallach-Sternmotor in jeder Hinsicht. Da stimmte alles: Scaledetails vom Feinsten und ein Sound, der Gänsehaut hervorrief.

Ein besonderes Schmankerl brachte Carlo Leinen aus Saarbrücken mit. Er baut gerade das Modell einer Siemens Schuckert. Den Motor hierfür, einen Umlaufmotor

mit 300 Kubikzentimeter, hatte er auf einem Versuchsträger dabei. Das Ansprungsverhalten und die Laufeigenschaften begeisterten alle Teilnehmer gleichermaßen.

Gelungenes Wochenende

Das Interesse an den Scale-Wettbewerbsklassen konnte bei einigen geweckt werden. So gab es eine Menge Tipps und Hilfestellungen zur Vorbereitung auf einen Wettbewerb. Die Teilnahme an einer Deutschen Meisterschaft ist für jeden möglich. Die Einsteigerklasse ermöglicht es, erste Erfahrungen zu sammeln – und das sogar ohne Baubewertung.

Ein mit (Covid-)Abstand gelungenes Wochenende. Ein besonderes Dankeschön gilt der Modellfluggruppe Koblenz, die ihren Platz für dieses Treffen zur Verfügung stellte und alle Teilnehmer über das Wochenende hervorragend gepflegt hat - unter den aktuellen Hygienebestimmungen nicht immer einfach und keine Selbstverständlichkeit.

Alle waren sich einig, dass es nicht das letzte Scaletreffen in Koblenz gewesen sein sollte.



Weitere Informationen gibt es unter www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f4-scalemodelle/ oder gerne per E-Mail bei marcus.hausmann@mmh-software.de.

Text und Foto: Marcus Hausmann

MOTORKUNSTFLUG

FEINSTE AKROBATIK BEI DER DM ÜBER GERA

Die Piloten zauberten beim Freestyle-Wettbewerb ihre Figuren mit Rauch an den Himmel

Eine Woche voller Flugakrobatik, Sommerwetter, sportlichem Ehrgeiz und gleichzeitig familiärer Atmosphäre: So lassen sich die Deutschen Meisterschaften im Motorkunstflug 2020 zusammenfassen, die auf dem Flugplatz Gera-Leumnitz vom 20. bis 26. Juli stattfanden.

Für Veranstaltungsleiter und DAeC-Motorkunstflug-Referent Jürgen Leukefeld und sein Team war allein schon das pure Stattfinden der Meisterschaften ein Glücksfall. Schließlich hatte die Veranstaltung aufgrund der Corona-Bestimmungen lange Zeit bis wenige Wochen vor dem Termin auf der Kippe gestanden. Sogar 200 Zuschauer ließen die gelockerten Bestimmungen des Landes Thüringen am letzten Tag des Wettbewerbs zu. Wer keinen Platz mehr im abgetrennten Zuschauerbereich ergattern konnte, wick auf die umliegenden Feldwege aus und zückte Handy oder Fotoapparat.

Auch wenn mancher Pilot im Vorfeld nicht im gewohnten Umfang hatte trainieren können, war allen die Freude deutlich anzumerken, endlich wieder an



Auch eine Pitts Special 1S war im Einsatz

einem Wettkampf teilnehmen zu dürfen. Insgesamt 32 Piloten in den Klassen Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited gingen an den Start, gemessen an den 34 Piloten des Vorjahres und der Ungewissheiten im Vorfeld eine beachtliche Teilnehmerzahl.

Am Himmel wurde dann feinste Akrobatik geboten. Florian Berger wurde zum dritten Mal in Folge Deutscher Meister in der Klasse Unlimited. Er gewann mit deutlichem Vorsprung. Ganz eng dage-

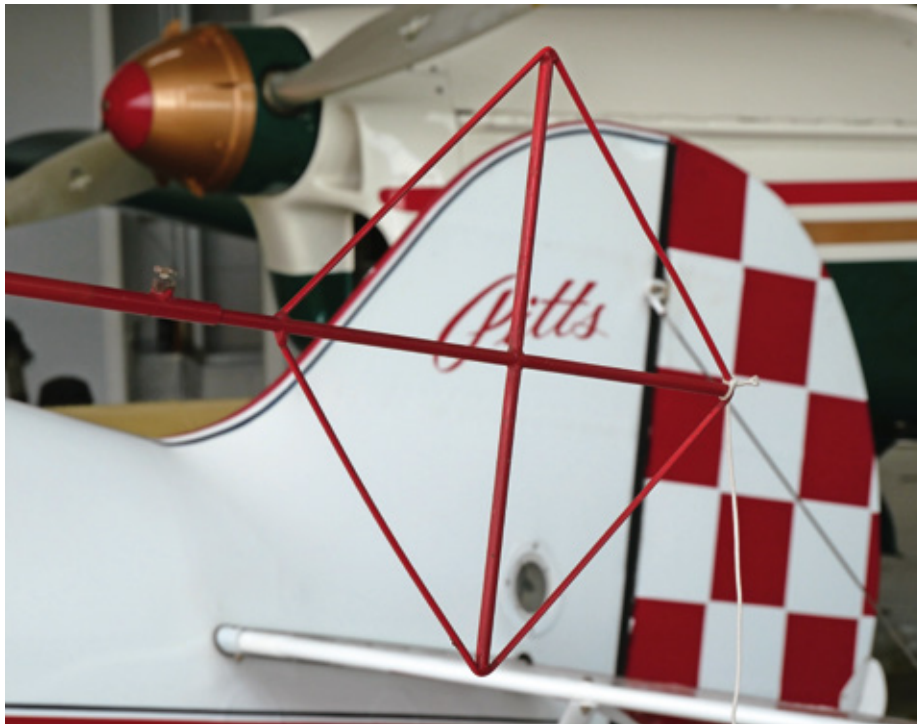
gen ging es im Rennen um die Plätze zwei und drei zu. Heike Sauels, eine von zwei Frauen im Teilnehmerfeld, konnte den Vizemeister-Titel mit einem hauchdünnen Vorsprung vor ihrem Ehemann Heinrich Sauels erringen.

Auch im Freestyle-Wettbewerb, an dem nur Unlimited-Piloten teilnehmen dürfen, machten diese drei Piloten die vorderen Ränge unter sich aus: Berger wieder an der Spitze, dahinter Heinrich und Heike Sauels auf Platz zwei und drei. Die akro-

batischen Manöver jeder Kür, unterstrichen durch eine Spur aus Rauch, die die Maschinen hinter sich herzogen, entlockten den Zuschauern „Aaaahs“ und „Ooohs“ im Dauertakt.

Motorkunstflug ist eine Kombination aus Erfahrung, Talent, körperlicher Fitness und natürlich Training. Auch in den unteren Klassen arbeiten die Piloten hart. In der zweithöchsten Wettbewerbsklasse,

der Advanced, triumphierte Heintje Wyczisk. Der Pilot hat eine besondere Verbindung zu seinem Flugzeug, hat er die Laser 260 doch eigenhändig zusammengebaut. Alexander Stegner und Rainer Berndt folgten auf den Plätzen. Bei den Piloten in der Klasse Intermediate siegte Jan Diehl vor Justus Schiedek-Jacht und Benjamin Schaum.



Die Pitts Special 1S hat ein Kunstflug-Visier: Je nach Flugrichtung (horizontal, vertikal, 45 Grad) liegt der Horizont parallel zu einer der Linien

Erfreulich viele Wettbewerbsneulinge registrierten die Organisatoren in der Klasse Sportsman. Hier gingen zehn Kunstflieger an den Start. Mit nur zwei Tausendstel Vorsprung setzte sich hier David Friedrich gegen Michael Storek durch. Ingo Sturhan landete auf Rang drei.



Alle Ergebnisse des Wettbewerbs sowie weitere Infos gibt es unter <http://results.german-aerobatics.com>

Text und Fotos:
Christian Mannsbart, DAeC

600-KILOGRAMM-KLASSE

ULTRALEICHTFLUGZEUG CTLS-600 ZUGELASSEN

Das Luftsportgeräte-Büro des DAeC hat am 21. Juli die CTLS und CTLSi zugelassen. Die erlaubte maximale Abflugmasse des Composite-Hochdeckers der Firma Flight Design ist 600 Kilogramm. Die CT sind vielseitige UL, die auch in der Ausbildung und zum Flugzeugschlepp eingesetzt werden. Ältere Modelle (ab 2008) können beim Hersteller aufgelastet werden. Die Bedingungen dazu sind in einer Technischen Mitteilung beschrieben. Das Gerätekenblatt mit der Nummer 66151.4 liegt als Download unter „UL-Zulassung“ auf www.daec.de/luftsportgeraete-buero.

Text und Foto: DAeC



Die CTLS gilt als vielseitiges UL, das auch in der Ausbildung eingesetzt werden kann

ZEICHEN DER VÖLKERVERSTÄNDIGUNG ZUM D-DAY

MUSTANG VOM DEGERFELD FLIEGT BEI GEDENKFORMATION MIT

Albstadt-Degerfeld. Ein erhebender Moment: Wilhelm Heinz, Pilot im Luftsportverein Degerfeld in Albstadt, ist mit seiner historischen P51D Mustang bei einer Gedenkformation in Frankreich mitgeflogen.

Heinz steuerte einen der beiden Begleitjäger, die eine alte Douglas C-47 „eskortierten“. Vervollständigt wurde die Formation von der „Patrouille de France“, der offiziellen Kunstflugstaffel der französischen Luftwaffe. Der Flug bei der „Air Legend“ in Paris-Villaroche erinnerte an den D-Day, die Invasion der Alliierten 1944 in der Normandie, die die Befreiung Frankreichs von der deutschen Besatzung im Zweiten Weltkrieg einläutete.

Legendäres amerikanisches Jagdflugzeug

Wilhelm Heinz ist Eigentümer der P51D mit dem Namen „Louisiana Kid“, ein Exemplar

des legendären amerikanischen Jagdflugzeugs aus jener Zeit. Die zweite Mustang der Formation, die „Nooky Booky“, ist bei Paris beheimatet und war beim Flugplatzfest des LSV Degerfeld viele Jahre zu Gast. Über deren Pilot, den mittlerweile bei einem Testflug tödlich verunglückten Marc Mathis, war der Kontakt zustande gekommen.

Die C-47 setzten seinerzeit die alliierten Fallschirmjäger in Nordfrankreich ab, versorgten nach Kriegsende aber auch die Berliner über die sogenannte „Luftbrücke“ mit allem, was die Stadt zum Überleben während der sowjetischen Blockade benötigte.

„Große Ehre und sehr emotional“

Die Mustang von Wilhelm Heinz trägt übrigens noch die schwarz-weißen Streifen, mit denen die Alliierten ihre Flugzeuge für die Landung in der Normandie kennzeichneten. Den Flug in der Forma-

tion hat Heinz (64), Airliner-Kapitän im Ruhestand, als „große Ehre und daher als sehr emotional“ empfunden. Eine Form von Völkerverständigung? „Absolut“, so Heinz. Es sei schon außergewöhnlich, als deutscher Pilot in einer amerikanischen Jagdmaschine zusammen mit der offiziellen französischen Kunstflugstaffel über Frankreich eine Gedenkformation für die Invasion zu fliegen. „Das internationale Publikum war begeistert“, so Wilhelm Heinz. Am Abend habe es noch ein gemeinsames Festbankett mit Musik- und Gesangsdarbietungen aus den 1940er-Jahren gegeben.

Text: Volker Rath
Foto: privat



Besondere Formation über Paris-Villaroche mit Beteiligung von der Schwäbischen Alb: Eine alte C-47, begleitet von zwei Mustangs, dahinter die Patrouille de France. Die linke Maschine ist die „Louisiana Kid“ von Wilhelm Heinz

MOTORKUNSTFLUGWETTBEWERB IN WELZOW

NEUES FORMAT WAR ERFOLGREICH

Aus der Not, dass es keine internationalen Unlimited-Wettbewerbe in diesem Jahr gab, hat Klaus Schrodtt ein Konzept für ein neues Format von Kunstflugwettbewerben entworfen. In der Woche vom 26. bis 30. August wurden auf dem Flugplatz Welzow-Spremburg die „Extra Unlimited Aerobatics“ ausgetragen.

Melanie Astles aus Frankreich holte in der Gesamtwertung den Titel. Auf Platz zwei landete der Deutsche Florian Berger. Der Ungar Daniel Genevey kam auf Platz drei.

Zwölf hochkarätige Unlimited-Piloten waren bei dem Wettbewerb angetreten, der zwar in Anlehnung an die von der FAI herausgegebenen Regeln, aber deutlich kompakter abgewickelt wurde. So waren die Piloten erstmalig aufgefordert, zwei Programme am selben Tag zu absolvieren. Über die Wettbewerbstage kamen fünf Flugaufgaben auf die Teilnehmer zu: zunächst ein Pflichtprogramm, das für alle gleich war, ein weiteres, aus dem aktuellen Regelwerk der FAI entnommenes, dann das Pflichtprogramm Free Known, in dem der Teilnehmer aber die Hälfte der zehn Figuren selbst beisteuern konnte.

„Final Freestyle“ als Abschluss

Diese beiden Programme konnten vor dem Wettbewerb trainiert werden. Anschließend folgten sogenannte unbekannt Programme, die erst während des Wettbewerbes entstanden und die ausschließlich mental einstudiert und „trainiert“ werden durften. Den Abschluss bildete der „Final Freestyle“, in dem die Wettbewerber mit Rauch, Fantasie und Können die Möglichkeiten, ein Kunstflugzeug durch die Luft zu bewegen, eindrucksvoll unter Beweis stellten.

Der Wettbewerb gilt als Test für ein neues Format, das den Vorteil der zeitlichen Kompaktheit bietet. Die Bundeskommission Motorflug im DAeC unterstützt diese Maßnahme: Vielleicht wird es später weitere Wettbewerbe dieser Art geben, die als Serie zu einer Art dezentraler Meisterschaft zusammengefasst werden könnten.

Corona-Maßnahmen wurden strikt eingehalten

Bei den „Extra Unlimited Aerobatics – Welzow Airport“ waren Kunstflugpiloten



Hochkarätig besetztes Podest: Melanie Astles (FRA) holte den Gesamtsieg, Florian Berger (GER) und Daniel Genevey (HUN) kamen auf Platz zwei und drei

aus Frankreich, Luxemburg, Polen, Schweiz, Ungarn und Deutschland vertreten. Corona hatte die Möglichkeiten eingeschränkt, Maskenpflicht und „Social Distancing“ wurden strikt eingehalten.

Auch die Gruppe der Schiedsrichter (die Judgeline) war mit Personal aus Frankreich, Ungarn, Deutschland und der Tschechischen Republik international besetzt und arbeitete akribisch unter der Leitung von Michael Garbers. Garbers ist bei German Aerobatics, der Vereinigung der Wettbewerbs-Motorkunstflugpiloten im DAeC für die Schiedsrichter zuständig.

Förderer unterstützen das Konzept

Die Judgeline war nicht die einzige Schlüsselstelle in der Verantwortung dieser unermüdlichen Gruppierung, auch das gesamte Dokumentenhandling und die Auswertung erfolgten in der Verantwortung und mit der Kompetenz des „Personals“ dieser starken Solidargemeinschaft von Luftsportlern.

Zur Freude des Initiators hat sich eine Gruppe von Freunden und Förderern des Kunstfluges und vor allem dieser Idee zusammengefunden und hilft so deren Umsetzung auf die Beine. Namhafte Unternehmen wie MT-Propeller und die Extra Flugzeugproduktions- und Vertriebs GmbH gehören dazu, auch lokale Unternehmen wie die Lausitz Energie

Bergbau AG und Einzelpersonen wie die Flugmedizinische Untersuchungsstelle (AME) Dr. Martin Gräf, selbst Kunstflugpilot, in Karben.



Mehr dazu gibt es online unter <http://euaw.german-aerobatics.com>

Text und Fotos:
Christian Mannsbart/DAeC



Die Kunstflugpiloten zeigten auch mit Rauch ihr Können

SEGELKUNSTFLUG IN WALLDÜRN

FLUGLEHRERFORTBILDUNG UND MEHR

Eigentlich war vom 31. August bis 3. September die Kunstflug-Woche in Bruchsal geplant. Doch leider war dies wegen Corona-Auflagen nicht durchführbar. Auf die Schnelle war es Marina und Schorsch Dörder gelungen, zumindest einen Teil der gemeldeten Piloten der Kunstflug-Woche samt Fluglehrerfortbildung in Walldürn unterzubringen.

Etwas nass ging es los, doch ab Montagnachmittag konnte ohne größere wetterbedingte Unterbrechungen geflogen werden. Theorie und Praxis wurden in der Woche erfolgreich miteinander verbunden. Die Theorie-Einheiten waren sehr praxisnah und lebendig gestaltet. Die Referenten (Harald Ötschlager, Jürgen Niedecker, Oliver Frank, Robin Kemter und Schorsch Dörder) vermittelten den teilnehmenden Fluglehrern neben dem „Lehrbuchstoff“ ihre persönlichen Erfahrungen aus jahre-



Experten unter sich: Schorsch Dörder (links) und Eugen Schaal

langer Fliegerei. Dabei ging es um rechtliche Themen, Flugsicherheit, Unfallvermeidung, Psychologie und Flugphysik.

Insgesamt waren zehn Fluglehrer vor Ort, die das Gelernte sicher in ihren Vereinen weitergeben und somit großflächig einen positiven Beitrag zur Flugsicherheit leisten. Neben dem Fortbildungsprogramm kamen noch eine Aerobatic Advanced-Lizenz (Jonas Kühn) und eine Aerobatic TMG-Lizenz (Thomas Kühn), zwei Kompetenzüberprüfungen FI und zwei Überprüfungen zur Demonstration der Lehrfähigkeit FI hinzu.

Viele verschiedene Typen waren am Start

Der Flugspaß und effizientes Training kamen natürlich auch nicht zu kurz und auch die Typenvielfalt konnte sich für ein so schnell aus dem Boden gestampftes Treffen sehen lassen. Die ASK-21 des FSC Odenwald und der Leki-Fox des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV kamen im Rahmen der Fluglehrerfortbildung zum Einsatz. Auch Privatflugzeuge waren mit am Start: Pilatus B-4, Swift S-1 und RF-4 turnten durch die Box.

Unmittelbar vor Beginn der Kunstflugwoche kamen die Zulassungspapiere der neuen SZD-59-1 Acro des Fördervereins an. Da fackelte man nicht lange und so fanden die ersten Flüge des neuen Geräts von Montag bis Mittwoch statt. Eines ist sicher: Mit dem neuen Acro werden noch viele Segelkunstflieger ihren Spaß haben!

Auszeichnung für Schorsch Dörder

Schorsch Dörder erhielt für 42 Jahre ehrenamtliche Fluglehrertätigkeit die Goldene Ehrennadel für Fluglehrer mit dem Zusatz 40 des DAeC. Sicher wohlverdient, denn seine Augen sehen alles, wie jeder Kunstflieger unter seinen Fittichen weiß – auch wenn er Piloten aus über einem Kilometer beim Fliegen zusieht. Und im Cockpit erst recht!



Statt in Bruchsal wurde in Walldürn am Himmel „geturnt“

Vielen Dank an alle Organisatoren, Helfer, Willi Knapp (Schlepppilot) und an den gesamten FSC Odenwald, ohne dessen hervorragende Infrastruktur die Veranstaltung nicht möglich gewesen wäre. Im Anschluss zog es einige dann noch zur Verlängerung der Woche nach Walldorf, somit konnten die Teilnehmer ihre „Kunstflugwoche light“ doch noch genießen und etwas bei den dortigen Fliegerkameraden abrunden.

Für 2021 hoffen die Teilnehmer wieder auf eine reguläre Veranstaltung der Kunstflug- und Gourmetwoche, verschiedene Angebote gibt es bereits.



Link zum Bilderblog:
www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157716139437906

Text: Teilnehmer
Fotos: Tommy Brückelt

UNTERWEGS AM ÜBERSBERG

HERRLICHE EINDRÜCKE IN DER DÄMMERUNG

Abendstimmung über dem ruhigen Land: Vor Kurzem war Uwe Kaiser zu einem späten Flug mit seiner Tochter Christina (beide Flugsportgruppe Heinkel) am Übersberg in der Nähe von Pfullingen unterwegs. Dabei gelangen ihm diese schönen Impressionen. Geschleppt wurden Vater und Tochter von Matthias „Dudel“ Seehuber (LSV Reutlingen und Flugsportgruppe Heinkel).

Am Übersberg wird Kooperation übrigens großgeschrieben: Dort fliegen die vier Vereine LSV Reutlingen, Akaflieg Tübingen, FG Pliezhausen und FSG Heinkel. Zur Organisation und Verwaltung des Flugplatzes sowie der Koordination des Flugbetriebs wurde die Flugsportvereinigung Übersberg (FSVÜ) geschaffen. Und so ist es selbstverständlich, dass man sich dort gegenseitig hilft und in die Luft bringt.

Text: red.
Fotos: Uwe Kaiser



Blick auf die friedliche Landschaft der Schwäbischen Alb



Im Schleppzug ging es an den Abendhimmel

BREITENFÖRDERUNG

FLIEGEN IM GEBIRGE

Der Schweizer Segelflugverband bietet vom **14. bis 25. Juni 2021** den Kurs „Einführung Gebirgsflug“ in Samedan an. Der Kurs richtet sich vor allem an neu lizenzierte Piloten. In der Regel erfolgt die Teilnahme in Teams à zwei Piloten pro Einsitzer. Einzelanmeldungen sind nach vorheriger Absprache mit dem administrativen Leiter möglich.

Informationen und Anmeldeformular gibt es online unter <http://segelflug.ch> unter Ausbildung, Breitenförderung, BFK Gebirgsflug. Anmeldeschluss ist der 31. Januar 2021.

Bei Fragen: AeCS, Sekretariat SFVS, Lidostraße 5, 6006 Luzern, Telefon: +41 (0)41 3750105, E-Mail: petitpierre@aeroclub.ch.

Text und Foto: DAeC



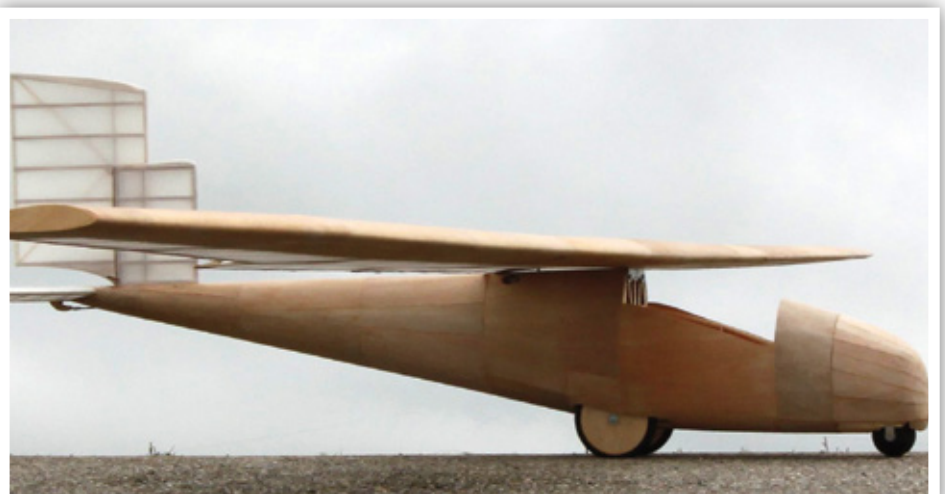
Der Lehrgang des Schweizer Segelflugverbands soll insbesondere neu lizenzierte Piloten mit dem Gebirgsflug vertraut machen

ZUM 120. GEBURTSTAG VON GOTTLOB ESPENLAUB

E4-MODELL IST IM MUSEUM AUF DER WASSERKUPPE AUSGESTELLT

Vor 120 Jahren, am 25. Oktober 1900, wurde Gottlob Espenlaub am Fuße der Schwäbischen Alb in Balzholz bei Beuren geboren. Zu diesem Anlass zeigt das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe einen Nachbau der „Esenlaub 4“ als flugfähiges Modell.

Als gelernter Tischler entdeckte Espenlaub in den 1920er-Jahren seine Leidenschaft für die Fliegerei bei den jährlichen Wettbewerben auf der Wasserkuppe. Einen ersten schwanzlosen Gleiter, den Espenlaub E2, der stark an einen Hängegleiter erinnert, baute er 1922. Danach konstruierte und baute er eine ganze Reihe von Segel- und Motorflugzeugen.



1923 wurde die E4 entwickelt

Gottlob Espenlaub gilt auch als einer der Väter des Flugzeugschlepps und er experimentierte mit Raketen- und Nurflügelflugzeugen. Nach dem Zweiten Weltkrieg konstruierte Gottlob Espenlaub sogar Autos – in einer Fachzeitschrift wurde 1953 berichtet, dass Espenlaub einen Personenwagen herausgebracht habe.

Entstehung der E4

Nach seinem Erfolg 1922 mit der damals gigantischen, 17 Meter freitragend spannenden E3, angelehnt an den Vampyr, verbrachte Gottlob Espenlaub auch den Winter 1922/23 auf der Wasserkuppe, um seine Konstruktionen zu überarbeiten und zu verbessern. In der Halle A entstand so die E4. In der Zeitschrift „Flugsport“, Jahrgang 1923, Nr.7 vom 18. April 1923 wird berichtet: „Das Flugzeug ist unter großen Entbehrungen von dem jungen Tischler selbst gebaut worden.“

Etwas kleiner als seine E3, weist die „Esenlaub 4“ erstmals jene Konstruktionsmerkmale auf, die „Espe“ bei den meisten seiner folgenden Konstruktionen mit kleinen Abwandlungen immer wieder erfolgreich verwendete: einen freitragenden, dreiteiligen (zum leichteren Transport) einholmigen Flügel mit sperrholzbeplankter Nase und einen ovalen bis kreisförmigen Rumpf mit drei geometrisch klar definierten Abschnitten, die den Bau sehr einfach gestalteten: vorn und hinten ein Kegelstumpf, in der Mitte – im Bereich der Flügelaufhängung – ein



Gottlob Espenlaub mit seiner E4

Zylinder. Durch diese stabile Röhrenform sind keine Verwindungsverstrebungen notwendig.

Der Eindecker erregte Aufsehen

In der Zeitschrift „Flugsport – Illustrierte technische Zeitschrift und Anzeiger“ (Jahrgang 1923) steht dazu geschrieben: „Emsig arbeitet Espenlaub an der Fertigstellung seines neuen, sehr sauber ausgefallenen Eindeckers! Der Flügel ist dreiteilig, hat 14 Meter Spannweite, eine Furniernase und ist stoffbespannt. Die Rumpfbekleidung besteht aus Sperrholz. Die normale Knüppelsteuerung betätigt Stoßstangen. Der Führer sitzt unter der

Flügel Nase. Der tiefe Sitzausschnitt wird für den Flug durch Stoffverkleidung verkleinert, so dass im Betrieb nur der Kopf des Führers herausschaut. Das Leergewicht beträgt 120 Kilogramm. Es stellt in Anlehnung an den Hannover Typ eine aerodynamisch recht günstige Bauart dar!“

Der bekannte Vorkriegsflieger Alexander von Bismarck begann im Frühjahr 1923 mit dem Einfliegen der E4 und schaffte mit ihr sogar einen neun Kilometer langen Überlandflug mit Überhöhung von rund 300 Metern und einer Flugzeit von 42 Minuten. Mit beiden Flugzeugmustern nahm er am 4. Rhönwettbewerb (Anmeldenummer 30 und 31) teil, wobei vor allem die etwas zeitversetzt gebaute E5 das Interesse der Käufer weckte.

Martin Atzwanger aus Österreich hat neben anderen Espenlaub-Typen auch die E4 als flugfähiges Modell nachgebaut. Seit Kurzem ist die Espenlaub 4 mit einer Spannweite von 5,6 Metern und einer Länge von 2,2 Metern im Museum ausgestellt. Dazu gibt es viele Informationen zu Gottlob Espenlaub, einem der Pioniere des Segelfluges.



Die E4 war so gut gebaut, dass bereits 1923 ein neun Kilometer langer Überlandflug gelang



Einen Link zu Flügen des Flugmodells der E4 gibt es unter www.youtube.com/watch?v=6Willy9t6do. Alle Infos zur Ausstellung finden sich unter www.segelflugmuseum.de

Text: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug/red.
Fotos: Martin B. Atzwanger

WANDERSEGELFLUG

DIE ALPENWELT IM DOPPELSITZER ERFLOGEN



Anflug auf den Piz Bernina

Mit einem zweitägigen Wandersegelflug in die großartige Alpenwelt hatte Joachim Treier von der Fliegergruppe Renchtal gemeinsam mit Copilot Tobias Abraham von der FG Freudenstadt ein spannendes Urlaubserlebnis. Vorbei an blanken Felsen, Graten, Schneefeldern und Gletschern genossen die Piloten unvergessliche Eindrücke.

Die beiden flogen mit dem Duo Discus XL, Kennzeichen D-5771. Um nicht stundenlange Überlandfahrten mit Pkw und dem Flugzeughänger zu einem Startplatz in den Alpen zu unternehmen, hatten sie sich entschlossen, sich vom Segelfluggelände Musbach aus mit dem UL Dynamic zum Alpenrand schleppen zu lassen. Von der Idee war Schlepppilot Axel Reich ebenfalls begeistert, der das Team dankenswerterweise unterstützte.



Im Cockpit: vorn Joachim Treier, hinten Tobias Abraham



Das Engadin mit Pontresina rechts und Samedan links mit Flugplatz

Nach einer ausgiebigen Flugvorbereitung hob der Schleppzug vormittags um 11.15 Uhr von der Musbacher Piste 17 Richtung Süden ab. Flott ging es mit rund 150 Stundenkilometern der Alpenwelt entgegen. Vorbei am Plettenberg überflog man Oberschwaben. In Flugrichtung rechts glänzte das Wasser des Bodensees mit den markanten Inseln Reichenau und Mainau. Zügig näherte sich der Schleppzug den Allgäuer Alpen. Oberstdorf und das Kleine Walsertal wurden in 2.200 Metern NN überflogen.

Viel Erfahrung im Alpenflug

Bei der Mädelegabel südlich von Oberstdorf war die Thermik bereits deutlich zu spüren und Treier klinkte aus. Im hinteren Sitz konnte sich Abraham nicht an der imposanten Alpenlandschaft satt-

sehen. Nur gut, dass Joachim Treier als erfahrener Alpensegelflieger den Überblick behielt – er fliegt auch öfter in den französischen Alpen und in der Provence. Axel Reich kehrte derweil im Schleppflugzeug mit 230 Stundenkilometern wieder nach Musbach zurück.

Mit zusätzlichen 60 Litern Wasserballast in den Flügeln lag der Doppelsitzer satt in der Luft. Die anfangs noch schwache Thermik wurde zunehmend besser und stärker. Über Ischgl hinweg führte der Flugweg nach St. Moritz. Eine sichere Landemöglichkeit bei ausbleibender Thermik hätte der Flugplatz Samedan geboten. Traumhaft schön zeigte sich der schneebedeckte Piz Bernina. Weiter ging es über Silvaplana und den Lago di Lei zum Wendepunkt Piz Terri auf der Grenze der Kantone Graubünden und Tessin.



Über dem Splügenpass



Zurück in Freudenstadt

622 Kilometer am ersten Tag

Die Aufwinde wurden zunehmend stärker. Auf dem Rückweg ging es auf 4.150 Meter NN hinauf. Vorbei am Lago die Livigno wurde der Reschenpass erreicht. Bei absinkender Wolkenbasis erfolgte ein 90-minütiger Gleitflug, vorbei an der Zugspitze über Garmisch zum Flugplatz Ohlstadt-Pömedsriet. Dort sind die Werdenfelder Segelflieger unweit von Murnau beheimatet. Insgesamt 622 Kilometer hatte man an diesem Tag erfliegen.

Sehr freundlich wurden die Freudenstädter Wandersegelflieger empfangen. Geschlafen wurde jedoch nicht im Vereinsheim – Treier und Abraham zogen die Nacht-

ruhe im Freien unter dem Flügel vor und genossen einen freien Blick zur Zugspitze. Tags darauf starteten sie in Ohlstadt zu einem weiteren Alpenflug. In 1.500 Meter NN lösten sie sich vom Schleppseil des Motorflugzeuges. Es folgte ein Flug über den Achensee. Vorbei an Zell am See ging's zum Hochkönig. Wegen aufkommender Regenschauer drehten beide kurz vor dem Dachstein um.

Pünktliche Rückkehr nach Freudenstadt

Der Rückweg gestaltete sich etwas schwieriger, da die Thermikbojen in Form von Kumuluswolken sich auflösten. Garmisch-Partenkirchen wurde wieder

erreicht und bis Ohlstadt war es nur noch ein kurzer Gleitflug. Als Passagier forderte Abraham noch in der Luft über sein Mobiltelefon Axel Reich zum Rückschlepp nach Freudenstadt an. Pünktlich um 19 Uhr erfolgte von Ohlstadt aus der Rückschlepp nach Musbach. Zum Sonnenuntergang um 21 Uhr setzte der Duo Discus dann in Musbach auf. Danach blieben die überglücklichen Piloten erst einmal sitzen, um die großartigen Eindrücke der vergangenen zwei Tage Revue passieren zu lassen.

Text: Lothar Schwark und Martin Kiefer
Fotos: Joachim Treier und Tobias Abraham



ELEKTRO-SEGLER DER 120-KILOGRAMM-KLASSE

BIRDY IM AUFWIND



Die Flugerprobung des Birdy ist in vollem Gange

Vor zwei Jahren wurde das Konzept auf der AERO vorgestellt, nun ist der kleine 13,5-Meter-Elektro-Segler Birdy zum ersten Mal geflogen. Das UL-Segelflugzeug wurde für eine nur in Deutschland ausgelegte 120-Kilogramm-Klasse konstruiert. Seine positive Eigenschaft: Er ist selbststartend.

Die Vorteile der 120-Kilogramm-Klasse liegen auf der Hand: Piloten die im Besitz eines 120-Kilogramm-Flugzeugs sind – egal ob mit oder ohne Motor – benötigen kein Medical mehr. Zudem braucht man für das Flugzeug keine Jahresnachprüfung. Das macht das Fliegen auch im fortgeschrittenen Alter denjenigen noch möglich, die zwar einen UL-Schein besitzen, beim Fliegerarzt aber durchfallen könnten.



Die Testleitung hat Toni Roth übernommen

Es gibt nur wenige Flugzeugmuster in Europa, die unter 120 Kilogramm Leergewicht haben (zum Beispiel der Schweizer Archaeopteryx). Darum war es nicht einfach, einen Hersteller für die Idee zu finden. In der Nähe von Nürnberg aber fand sich schließlich ein kleiner Betrieb, der bereits in kleinen Stückzahlen Verkleidungsteile für Trikes und andere Flugzeugteile herstellte. Dieser Betrieb, Klenhart Aerodesign, war bereit, einen Prototyp herzustellen. In CNC-Negativformen entstand so der erste „Birdy“, der im Rohbau im Frühjahr 2019 auf der AERO präsentiert werden konnte.

Antrieb liegt im Heck des Seglers

Damit das Flugzeug eigenstartfähig wird, hat Konstrukteur Klenhart den Antrieb in das Heck des Seglers gelegt. Für ihn war wichtig, weder ein FES-System noch ein Klapptriebwerk einzubauen – der Schub

sollte optimal dort eingesetzt werden, wo er am effizientesten ist, und das ist hinter dem Leitwerk. Zur Auswahl kam der 16 Kilowatt-Geiger-Elektromotor vom Typ HPD 16. Der wiegt mit der erforderlichen Elektronik nur 5,5 Kilogramm.

Damit stand fest, dass der Motor im Schwerpunktbereich des Rumpfes Platz finden muss. Eine Fernwelle aus CFK ist im Rumpf mehrfach gelagert. Sie tritt aus dem an dieser Stelle ausgesparten Seitenruder ca. 60 Zentimeter heraus. Dort treibt die Welle einen Faltpropeller mit 1,30 Meter Durchmesser an, der sich im Segelflug automatisch nach hinten widerstandsarm zusammenklappt.

Standard sind zwei Lithium-Ionen-Batterien

Als Standard sind zwei Lithium-Ionen-Batterien mit 30 Kilogramm ebenfalls im



Das UL-Segelflugzeug enthält ein Junkers-Rettungssystem

Schwerpunkt verbaut, die zusammen 6,2 Kilowattstunden und einen Dauerstrom von bis zu 400 Ampere liefern. Sie sind gegenwärtig noch die teuerste Baugruppe im ganzen Antriebssystem. Über den Batterien befindet sich der Container für das Rettungssystem.

Die komplette Zelle des Birdy wiegt nur 93 Kilogramm, soll aber in Serie noch etwas leichter werden, damit die Zulassung nach den Bauvorschriften auch unter den 120 Kilogramm möglich wird, denn zusätzliche 26 Kilogramm machen weitere Einbauten mit Antrieb aus.

Als FAI-Segler der 13,5m-Klasse kann er bei einer Gleitzahl von 40 und dank seines geringsten Sinkens von 0,58 m/s manch anderem Mitbewerber Paroli bieten. Dazu kommt er auf eine stolze Motordauerleistung von 170 Stundenkilometer.

Testprogramm soll schnell durchlaufen werden

Birdy soll nun so schnell wie möglich das Testprogramm für Ultraleichtflugzeuge entsprechend der LTF-UL 2019 durchlaufen. Um einen Preis für das flugfertige Flugzeug von netto 75.000 Euro garantieren zu können, sollen einige Teile wie die zu fertigenden CFK-Schalen nach Tschechien vergeben werden. Der Zusammenbau wird nach jetziger Planung in Spalt bei Nürnberg erfolgen. Für den Bausatz hat man die Vorstellung, etwas über 50.000 Euro netto nehmen zu wollen.

Einen direkten Mitbewerber in der 120-Kilogramm-Klasse, außer dem Schweizer Archaeopteryx, gibt es momentan noch nicht. Die geplante und etwas billigere GP 11 aus Polen fliegt noch nicht und



Eine Welle treibt einen faltpropeller mit 1,30 Meter Durchmesser an, der sich im Segelflug automatisch nach hinten widerstandsarm zusammenklappt

benötigt zudem mit 20 Kilowatt einen stärkeren Antrieb. Alle anderen Muster wie die Diana oder die Silent 2 Electro sind ohnehin schwerer und teurer.

An Verbesserungen wird stetig gearbeitet

Nachdem die Testleitung und Flugerprobung unter der Ägide von Toni Roth zügig voranschreiten, darf man bereits mit der Zulassung zum Jahresende 2020 rechnen. Wie bei Prototypen üblich, ergeben sich nach und nach viel kleine Verbesserungen. Ganz entscheidend sind Verbesserungen, die in die Kurzlandfähigkeit übergehen sollen. So stellt sich heraus, dass die Landklappen verbesserungsfähig, wegen ihrer geringen Baugröße, wären. Roth wählt dabei einen ungewöhnlichen Weg und stellt Versuche mit einer Art Umkehrschub an, die er bereits erfolgreich mit der C42 unternommen hatte. Dazu dient ein Polungs-

umkehrschalter. Sein erster Kommentar: „Das ist wirkungsvoller als jede Art von Bremsklappe und spart enorm Gewicht.“ Überhaupt wird am Antriebssystem noch kräftig gearbeitet. So wurden bereits unterschiedliche Antriebspropeller im Flug untersucht. Keine Woche am Flugplatz Bad-Waldsee-Reute vergeht, ohne die Testflüge auch mit anderen Piloten fortzusetzen.

Auch im Cockpit wird es noch einige Verbesserungen geben. Neben der Standard-Instrumentierung wird serienmäßig ein quadratisches Anzeigeelement von IC-Fly mit Bediensystem eingesetzt. Das gemeinsam vom Dresdner Hersteller In Circuit Electro-Cockpit-System, das auch ein GPS beinhaltet, kostet nur um die 1500 Euro, kann aber auch um ein ICfly-AHRS-II erweitert werden.

Text und Fotos: Hellmut Penner

– Anzeige –

FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

- Fallschirmtechnischer Betrieb
- Fallschirmtechniker DfV/DAeC
- Prüfer von Luftfahrtgerät Klasse 3 Fachrichtung Rettungsfallschirme LBA

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

- Lufttüchtigkeitsprüfungen und Reserveverpackungen für Rettungs- und Sportfallschirme
- Beratung und Verkauf aller führenden Hersteller

Postanschrift: Stuttgarter Str. 107, 75365 Calw, Mobil: 0160-8444086
Werkstatt: Leibnizstr. 15, 75365 Calw

fallschirmservice-nathrath.de

WETTBEWERBSTERMINE 2021

Die Bundeskommission Segelflug im DAeC hat die Termine für die Wettbewerbe und Meisterschaften 2021 veröffentlicht. Diese sind wie folgt (die Zahlen unter den Klassen geben die jeweils zu vergebenden Plätze an):

Quali 2021	15m	Std	Club	Total	Termine (1.WT, letzter WT)
Hockenheim	25		35	60	Sa. 22.05. – Sa. 29.05.
Landau		30	30	60	Mo. 19.07. – Mi. 28.07.
Lachen	20	20	30	70	Do. 05.08. – Sa. 14.08.
Aalen	20	30	30	80	Sa. 24.07. – Sa. 31.07.
Zwickau	20	30	35	85	Mo. 10.05. – Fr. 20.05.
Rotenburg	20	25	30	75	Sa. 07.08. – Sa. 14.08.
Brandenburg (DMF)	20	20	35	75	Fr. 25.06. – Sa. 03.07.
DM 2021					
Bayreuth					Mo. 24.05. – Fr. 04.06.
Burg Feuerstein					Mo. 09.08. – Fr. 20.08.

Weitere organisatorische Termine/Fristen:

- Meldefenster DM: 15. Oktober 2020 bis 15. November 2020
- Meldefenster Qualis: 15. November 2020 bis 15. Dezember 2020
- Frist Zahlung Meldegebühr: 22. Dezember 2020

Die Ausschreibungen werden auf der DAeC-Internetseite nachgereicht. Zu beachten ist, dass die Deutsche Meisterschaft der Frauen 2021 ebenfalls die Qualifikationsmeisterschaft wahrnimmt, das heißt, Pilotinnen aus dem In- und Ausland werden bis zum 15. Dezember (Meldeschluss Quali) bevorzugt gelistet.

Die Qualifikationsliste zur DM 2021 der großen Klassen in Bayreuth wird zeitnah auf der DAeC-Homepage veröffentlicht. Dort finden sich auch alle weiteren Infos (www.daec.de).

Text: Thomas Schmidt,
Bundeskommission Segelflug im DAeC

DEUTSCHES SEGELFLUGMUSEUM MIT MODELLFLUG

ERFOLGREICHE MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES FÖRDERVEREINS

Die Mitgliederversammlung des Fördervereins des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe stieß auf großes Interesse: Völlig überraschend mussten für die Teilnehmer der Versammlung, die ursprünglich verschoben worden war, noch einige Stühle dazugestellt werden. Mehr als 30 Mitglieder, dazu die Vizepräsidenten des DAeC, René Heise und Gunter Schmidt sowie der Präsident des DMFV, Hans Schwägerl, waren gekommen.

Der Vorsitzende des Fördervereins Peter Ocker und der Stiftungsvorstand Ulrich Braune konnten viel Positives berichten. Der bauliche Zustand der Gebäude des Museums auf der Wasserkuppe mache aber große Sorgen. Dafür sei die Kassenlage sehr gut. Es konnten im Jahr 2019, dem Berichtszeitraum, viele Investitionen in die Gebäude getätigt werden. Die Kassenprüfer Heinz-Eckard Habermehl



Der alte und neue Vorstand des Segelflugmuseum-Fördervereins (v. l.):
Ulrich Braune, Peter Ocker, Manfred Helferich

und Franz-Barthold Gockel bescheinigten dem Vorstand eine korrekte Kassenführung. Dafür bedankte sich Uli Braune auch bei Steuerberater Ingo Mohr, der die kompletten Finanzen des Museums in seiner Kanzlei betreut.

Die Wahlen unter Leitung von Bernd Vogt brachten keine Überraschungen, der neue Vorstand wurde mit Peter Ocker als Erstem Vorsitzenden, Bürger-

meister Manfred Helferich aus Poppenhausen als sein Stellvertreter sowie Uli Braune als Schatzmeister einstimmig wiedergewählt.

Eine Lesung des Autors Professor Dr. Göller aus seinem im Museumsshop erhältlichen Roman „Fafnir – Grönhoffs letzter Flug“ rundete den offiziellen Teil kurzweilig ab. Viele Veranstaltungsteilnehmer nutzten anschließend die Chance,

sich das gekaufte Buch vom Autor signieren zu lassen. Der angebotene, erweiterte Antiquariatsverkauf von Luftfahrt-, Segelflug- und Modellflugbüchern sowie von Zeitschriften und Modellbauplänen brachte dem Museum einen stattlichen Betrag ein, der in die Gebäude-Instandhaltung gesteckt wird.

Text: Ulrich Braune
Foto: DAeC

FLUGPLATZ BACKNANG-HEININGEN

DIE BEGEISTERUNG LIEGT IN DER FAMILIE



Sofia Maas unterwegs mit der Ka6

Erst der Vater, dann die Kinder: Nachdem Rainer Maas 2019 seinen ersten Soloflug in Backnang-Heiningen (EDSH) absolviert hatte, ließen auch seine Tochter Sofia und seinen Sohn Lukas nicht locker und absolvierten erfolgreich die A-Prüfung. Sofia genießt nun die Flüge in der altbewährten Ka6 CR, Lukas sieht das Fliegen als spannende Ergänzung zu seinen Modellflug-Aktivitäten. Und was macht die Mutter der beiden? Sie strahlt, wenn sie zusammen mit Fluglehrer Harald Golly einfach mal mitfliegt!

Text: Harald Golly/red.
Fotos: Harald Golly



Fluglehrer Harald Golly mit seinen Schülern Rainer, Lukas und Sofia Maas (v. l.)

STARKER EINDRUCK IM ANGESICHT DES GEWITTERS

Gerade noch rechtzeitig nach Hause gekommen: Dieses Bild der ASK 13 der Luftsportgruppe Isny wurde am 16. August aufgenommen. Es zeigt das Flugzeug beim Zurückholen nach der Landung – vor einem großen, aufziehenden Gewitter.

Text: red.
Foto: Christian Lakeberg



4. BAYERISCHER SEGELKUNSTFLUGWETTBEWERB FÜR DOPPELSITZER IN AGATHAZELL DIE WELT AUF DEM KOPF

Am 19. und 20. September fand der 4. Bayerische Segelkunstflug-Doppelsitzer-Wettbewerb (kurz DoSi) am Flugplatz Agathazell statt. Ausrichter dieser Veranstaltung waren der Förderverein Segelkunstflug Bayern und der Flugplatz Agathazell. Auch der Förderverein Segelkunstflug im BWLV war beteiligt.

Bei diesem Wettbewerb handelt es sich ebenso um einen Segelkunstflug-Doppelsitzer-Wettbewerb wie man ihn von Blumberg kennt – sozusagen wie "Walter's DoSi", nur auf bayerischer Seite.

Durch die Gemeinsamkeiten und ein sehr partnerschaftliches Verhältnis zwischen den beiden süddeutschen Kunstflugfördervereinen stellte auch dieses Mal wieder der Förderverein Segelkunstflug im BWLV seine ASK 21 („Salzlore“) zur Verfügung und unterstützte die bayerischen Kollegen damit bestens. Zusätzlich kam eine ASK 21 des Flug-sportclubs Odenwald zum Einsatz. Die bayerischen Partner sind sehr dankbar für die gegenseitige Unterstützung über die Landesgrenzen hinaus, denn auch



Bei der Startaufstellung



Die handgemachten Pokale mit dem Grünen im Hintergrund

genau davon lebt die nicht ganz so große Segelkunstflugszene.

Vor allem geht es darum, Erfahrungen zu sammeln

Die Zielgruppe dieses Wettbewerbs sind insbesondere Neulinge in der Segelkunstflugszene. In erster Linie geht es darum, Erfahrungen zu sammeln, sein Können weiterzuentwickeln und Spaß zu haben. Zum Einsatz kommen für Kunstflug zugelassene Schuldoppelsitzer, wie zum Beispiel ASK 21 oder DG1000.

Der Gewinner aus dem Jahr davor darf den Wettbewerb an seinem Heimatflugplatz ausrichten. Mit dem bayerischen Gesamtsieg 2019 von Felix Fleischhauer war der 4. Bayern-DoSi somit auf dem Flugplatz Agathazell gelandet.

Einschränkungen durch Corona

Leider war und ist dieses Jahr durch die Corona-Pandemie geprägt. Bis kurz vor dem Wochenende, an dem der Wettbewerb stattfinden sollte, war nicht klar, ob dieser überhaupt durchgeführt werden kann. Doch der Zeitpunkt und die Bedingungen waren günstig. Zum einen durfte sich dieses Jahr nur eine erlesene Anzahl an Personen am Flugplatz Agathazell

aufhalten, zum anderen zeigte sich das Wetter von seiner besten spätsommerlichen Seite. So konnte dieser Wettbewerb unter freiem Himmel mit viel frischer Luft, einem durchdachten Hygienekonzept und viel Disziplin und Eigenverantwortung

unter Einhaltung der Hygieneregeln erfolgreich durchgeführt werden.

Ursprünglich und noch in der Planungsphase vor Corona-Zeiten hatte der Flugplatz Agathazell den Wettbewerb



Siegerehrung der Einsteigerklasse (v. l.): Michael Köllner, Matthias Spreng, Lars Reinhold

eigentlich im Vorfeld bewerben und auch Zuschauern die Möglichkeit bieten wollen, sich die „lautlose Präzision“ am Himmel anzusehen. Aufgrund von Corona war jedoch oberstes Gebot, alles so klein wie möglich zu halten. Somit wurde der Wettbewerb mit einer sehr überschaubaren Anzahl an Personen auf eine interne Veranstaltung eingestampft. So mancher wunderte sich deswegen, dass er bereits ab Freitag Kunstflug am Himmel über dem Agathazell Moos bestaunen konnte, dazu jedoch keine Info hatte.

Schiedsrichter beurteilten die Figuren kritisch

Die 20 Teilnehmer konnten am Freitag, 18. September, erste Trainingsstarts machen und mussten anschließend am Samstag und Sonntag ihr Können in zwei Klassen (Einsteiger- und Fortgeschrittenenklasse) unter Beweis stellen.

Ein Team von vier wettkampferfahrenen Schiedsrichtern beurteilte kritisch jeden Flug fast so streng wie bei internationa-

len Wettbewerben nach Korrektheit der Figuren, Richtungsabweichungen, Rundheit der Loopings sowie Ausrichtung des Programms in der Box. Die Box ist ein imaginärer, dreidimensionaler Würfel mit einer Kantenlänge von jeweils 1.000 Metern, der sozusagen im freien Luftraum schwebt und durch entsprechende Eck- und Mittelmarkierungen am Boden gekennzeichnet wird.

Ines Pfabe und Matthias Spreng waren die Sieger in den Klassen

Bei perfektem Wetter während des gesamten Wochenendes und ebensolcher Organisation konnten am Sonntagnachmittag die Sieger geehrt und die handgemachten Trophäen übergeben werden. In der Klasse „Fortgeschrittene“ gewann Ines Pfabe, gefolgt von Florian Fischer und Martin Krämer mit dem zweiten und dritten Platz.

In der Klasse „Einsteiger“ gewann Matthias Spreng, gefolgt von Michael Köllner und Lars Reinhold mit dem zweiten und dritten Platz.



Weitere Bild-Impressionen und ein Kurzbericht eines Teilnehmers aus Bayreuth gibt es online unter <https://t1p.de/dosi2020>.

Text: Felix Fleischhauer
Fotos: Bruno Stalla,
Christoph Maschowski, Martin Krämer



Die ASK 21 („Salzlore“) des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV kam ebenfalls zum Einsatz

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

LUFTSPORTGEMEINSCHAFT RHEINSTETTEN: NEUE HALLE UND ELEKTROWINDE

Die Luftsportgemeinschaft Rheinstetten mit den drei Vereinen Akaflieg Karlsruhe, Flugsportverein 1910 Karlsruhe und Luftsportverein Albgau hat im vergangenen Jahr in Rekordzeit eine neue Flugzeughalle gebaut. Von April bis November 2019 konnte die LSG dank der intensiven Mitarbeit ihrer Mitglieder den Neubau von der Baugenehmigung bis zur Bauabnahme in Eigenleistung durchziehen. Am

Ende der Bauzeit lagen die Erbauer fast neun Prozent unter den geplanten Kosten. Nun haben die drei Vereine genug Platz, um vier doppelsitzige Segelflugzeuge aufgerüstet in der Halle abzustellen.

Jetzt geht die LSG gemeinsam an das nächste Projekt: die Anschaffung einer Elektrowinde. Bisher haben die drei Vereine jeweils eine Winde mit Verbren-

nungsmotor betrieben, welche nun durch eine Elektrowinde ersetzt werden sollen. In Rheinstetten werden jährlich um die 4.000 Windenstarts durchgeführt.

Bereits seit Ende 2019 hatte die LSG dieses Thema diskutiert, um auch vonseiten der Vereine einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Für die LSG und ihre Vereine wird das gesamte Vor-

haben geschätzte 150.000 Euro kosten. Deshalb wurde ein Projekt aufgesetzt und in vier Bereiche aufgeteilt.

Projektbereich 1: Hardware Winde

Dabei werden Fragen angesprochen wie etwa: „Um welche Winde soll es gehen? Welche Anschlussleistung werden wir benötigen?“

Projektbereich 2: Stromversorgung

Infrastruktur am Fluggelände. Hierbei ist unter anderem zu klären: „Woher werden wir den Strom einspeisen können? Wer verlegt das Kabel über das Fluggelände – und wie?“

Projektbereich 3: Koordination zwischen den drei Vereinen in der LSG

„Wie wird verrechnet? Welche heutigen Winden werden verkauft?“ Kostenteilung von Betrieb und Unterhalt.

Projektbereich 4: Finanzierung, Spenden und Zuschüsse

„Welche Möglichkeiten an Spendequellen gibt es? Welche Zuschussmöglichkeiten gibt es? Lohnt es sich auch, eine Photovoltaikanlage auf den Dächern zu installieren?“



Die neue Halle der LSG Rheinstetten ist aus der Luft schön zu erkennen

Bereits im März dieses Jahres hatte sich die LSG an einem Wettbewerb der Stadtwerke Karlsruhe beteiligt. Unter dem Namen „Klimahelden“ suchten die Stadtwerke Karlsruhe Klimaschutzprojekte, die nach Abstimmung der Bevölkerung gefördert werden sollten. Fast 100.000 Bürger hatten sich an den Abstimmungen beteiligt. Die LSG erreichte mit ihrer geplanten Elektrowinde den zweiten Platz – damit waren 2.500 Euro für das neue Projekt gewonnen. Hier ein herzliches Danke an die Stadtwerke Karlsruhe und die Bürger, die für die LSG abgestimmt haben!

Inzwischen ist der Projektbereich 1 (Hardware Winde) abgeschlossen, die LSG hat sich am 21. Juli für eine Winde entschieden. Die Projektstufe 2 wird sich nun um die Stromversorgung und Infrastruktur am Segelfluggelände kümmern.

Die LSG hofft, für dieses Projekt noch einige Sponsoren zu finden, damit das Projekt 2021 mit der Anschaffung der E-Winde und dem Bau der Infrastruktur realisiert werden kann.

Text und Fotos:
Roland Helfer



Die Halle wurde in Rekordzeit unter Beteiligung aller Vereine der Luftsportgemeinschaft gebaut

– Anzeige –

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

MIT ABSTAND EIN VOLLER ERFOLG

Die Jahreshauptversammlung des Flugsportvereins Karlsruhe in Rheinstetten und der Rückblick auf die Saison 2019/2020, die ganz im Schatten von Corona stand, können am besten unter dem Motto „Mit Abstand ein voller Erfolg“ zusammengefasst werden.

Neben der Anschaffung einer elektrischen Winde durch die LSG Rheinstetten zum emissionsfreien Start der Segelflugzeuge, die mit dem Umweltpreis „Klimahelden“ der Stadtwerke Karlsruhe ausgezeichnet wurde, gab es zahlreiche Ehrungen und einen Rückblick auf das vergangene Jahr.

Die Goldene DAeC-Ehrennadel für 50 Jahre Fluglehrer-Tätigkeit erhielten gleich zwei Mitglieder: Roland Helfer und Gerhard Keuerleber. Dr. Gebhard Burkart und Karlheinz Willke wurden für 40 Jahre Segelfluglehrertätigkeit vom DAeC mit der Goldenen Ehrennadel 40 ausgezeichnet. Die Silberne Fluglehrerehrung für 15 Jahre des DAeC erhielt Andreas Vogel. Für 25 Jahre Mitgliedschaft wurden Frank Brüstle, Alexander Fertig, Fritz Finger und Andreas Vogel geehrt. Bernd Gauss war bereits am 13. Juni 2020 zum Ehrenmitglied ernannt worden.

Anschaffung einer ASK 21 B

Besonders den Flugschülern, Interessenten und Gästen kommt die Anschaffung des modernen Schulungs-Doppelsitzers ASK 21 B zugute. Zum Einsatz kam das Flugzeug unter anderem auch im 14-tägigen



Wegen Corona mit viel Sicherheitsabstand: Die Jahreshauptversammlung des Flugsportvereins Karlsruhe fand in der Flugzeughalle statt

Fluglager in Halle-Oppin sowie bei der Veranstaltung „Pilot für einen Tag“, die es im August 2020 einigen Karlsruher Jugendlichen ermöglichte, ihre Heimat aus der Vogelperspektive zu erleben.

Trotz Zwangspause im Frühjahr aufgrund der Corona-Pandemie waren die Piloten der Segel- und Motorflugzeuge in Summe mehr als zwei Monate nonstop in der Luft. Das ist vor allem auch der nachhaltigen Einführung und Einhaltung eines Hygienekonzepts zu verdanken. Dementsprechend fand auch die Jahreshauptversammlung nicht wie gewohnt in Rheinstetten statt. Stattdessen wurde die Flughalle kurzerhand zum Versammlungsraum umfunktioniert. So konnten die erforderlichen Abstände eingehalten werden. Zusätzlich wurden die Hallentore geöffnet, um einen ausreichenden Luftaustausch sicherzustellen. Ein beson-

derer Dank ging in diesem Zuge auch an das Ehrenmitglied Lutz Widmann, der den Bau der neuen Flugzeughalle 2019 maßgeblich als Bauleiter begleitet hatte.

Wiederwahl des Vorstands

Roland Helfer, der das Amt bereits seit 1984 innehat, wurde zum wiederholten Mal zum Ersten Vorsitzenden gewählt. Bernd Gauss, der bereits seit 2002 sein Amt innehat, wurde zum Zweiten Vorsitzenden wiedergewählt. Auch Susanne Bisch, Hauptkassiererin, und Philipp Prskawetz, Schriftführer, wurden in ihrer langjährigen Tätigkeit bestätigt. Als Beisitzer wurden Gerhard Keuerleber und Leopold Streit gewählt.

Text: Ludwig Eisenbeis
Foto: Adrian Bittner

Region 6 – Westalb-Hochrhein

ARBEITSPLATZ: GEWITTERWOLKEN

Albstadt/Offenburg. Wo andere einen weiten Bogen machen oder zusehen, dass sie zurück an den Boden kommen, hebt Julia Rexroth erst ab: Die 37-jährige Pilotin aus Albstadt, Mitglied und Fluglehrerin im Luftsportverein (LSV) Degerfeld, arbeitet als Hagelabwehr-Fliegerin. In dieser Saison ist sie im Schwarzwald, in der Ortenau und im Rheintal im Einsatz.

Wenn das endgültige „Go“ von den Meteorologen von Südwest-Wetter aus

Karlsruhe kommt, muss es schnell gehen. Julia Rexroth, blond und vielleicht 1,65 Meter groß, kontrolliert noch einmal ihre Maschine und vor allem die beiden Generatoren sowie die beiden Fackelbatterien am Rumpf der Cessna 182. Dann lässt sie das 230 PS starke Sechs-Zylinder-Triebwerk an und rollt los zur Startbahn. Der Wetterdienst schickt ihr Radarbilder und Karten auf den Tablet-Computer direkt ins Cockpit, damit sie weiß, wo ihr heutiges Einsatzgebiet genau liegt. Rund 30 Mal ist sie in dieser

Saison schon losgeflogen, die von Ende April bis Mitte Oktober dauert. Ihr Gebiet liegt zwischen der Ortenau und Freudenstadt bis hoch nach Karlsruhe.

Der Auftrag: eine Gewitterzelle mit Hagel-Potenzial anzufliegen, den mächtigen Aufwindkern der Gewitterwolke zu suchen und dann die Generatoren und Fackelbatterien zu zünden. Abgegeben wird ein Silberiodid-Aceton-Gemisch. Das Aceton verbrenne vollständig, für die Umwelt sei die Impfaktion unschädlich.

Tröpfchen können abregnen

Der Theorie zufolge zieht die Wolke die Partikel ein wie ein Staubsauger. An den sogenannten Kondensationskernen bilden sich aus dem Wasserdampf Tröpfchen, die dann abregnen, anstatt in der kilometerhohen Wolke aufzusteigen, irgendwann zu vereisen und dann als zerstörerischer Hagel niederzuprasseln. Oder dass die Körner zumindest so klein wie möglich bleiben. Hagelabwehr-Flieger starten frühzeitig und sind bemüht, die Gewitterwolken vor ihrem „Reifestadium“ zu erwischen, also bevor es knallt. „Je früher, desto besser“, sagt die Pilotin.

Ob es ein Einsatztag oder ein freier ist, bekommt die dreifache Mutter meist früh mit. Um 7 Uhr erhalten sie und ihre Kollegen die ersten Wetterdaten des Tages zugeschickt. Ist die Warnstufe „grün“, kann sie zu Hause bleiben. Bei Einsatzbereitschaft „rot“ setzt sie sich ins Auto und fährt nach Offenburg, wo die Maschine normalerweise stationiert ist. Dann macht sie die robuste Cessna startklar, während sich ihr Mann um den Nachwuchs kümmert. Er ist, wie Julia Rexroth, Pilot und ehrenamtlicher Segelflugehrer des LSV Degerfeld. Für den Job als Hagelabwehr-Fliegerin in Teilzeit hat sie sich beworben. Denn die 37-Jährige hat zwar eine Berufspilotenlizenz, Einstellungs voraussetzung für die Hagelabwehr, ist jedoch vor allem als Hebamme tätig.

Auftraggeber sind Versicherungen und Landwirtschaft

In Offenburg sind zwei der insgesamt sieben Hagelabwehr-Flugzeuge der Firma FK

Aviation GmbH mit Sitz in Gärtringen bei Herrenberg stationiert. Von dort aus fliegen die beiden 182er im Auftrag von Versicherungen und der Landwirtschaft. Weitere Unternehmen in Baden-Württemberg bieten Hagelabwehr mit Kleinflugzeugen an.

Nicht alle Wetterkundler sind von der Wirkung überzeugt. Laut Rexroth werde das Prinzip an Hochschulen erforscht, im Laborversuch habe es geklappt. Aus ihrer fliegerischen Praxis sei sie überzeugt davon, dass die Methode funktioniert: „Wir beobachten immer wieder Gewitterzellen, die sich nach dem Einfluss des Silberiodids abschwächen und aus denen kein oder nur sehr kleiner Hagel den Boden erreicht“, sagt sie. Nach Abzug der Flugzeuge verstärkten sich die Gewitter oft wieder und entwickelten außerhalb der Abwehrgebiete nicht selten wieder Hagel am Boden. Sie habe schon im Rheintal Wolken „geimpft“, die abgeregnet seien, während „ungeimpfte“ Wolken an den Vogesen direkt daneben Hagel abgelassen hätten. Die Versicherungen sind jedenfalls bereit, die Flüge zu bezahlen. Weitere Erkenntnis von Rexroth: Bei einem ortsfesten Gewitterturm funktioniere die „Impfung“ besser als bei einer durchziehenden Front.

In der Maschine wird es turbulent

Bei ihren Einsätzen sei es unerlässlich, hellwach zu sein. „Man muss schon wissen, was man tut. Das ist nichts für Draufgänger“, sagt sie. Den Steigkern einer Wolke zu finden, ist für die Segel-



„Nichts für Draufgänger“: Julia Rexroth ist eine besonnene und erfahrene Hagelabwehr-Fliegerin

fliegerin Routine. Allerdings seien Gewitterzellen noch mal etwas anderes als eine harmlose Haufenwolke, unter der sich die Thermikjäger für gewöhnlich tummeln. In den Auf- und Abwindzonen schüttele es die 1,3 Tonnen schwere Maschine schon mal kräftig durch.

Deshalb versuche sie stets, die Zelle von vorn anzufliegen und rasch an ihren Steigkern zu kommen. „Aber man muss schon aufpassen mit so einer kleinen Kiste“, sagt sie und lacht. Abwindzonen, in denen die Kaltluft aus der Wolke wie ein Wasserfall Richtung Erde stürzt, meide sie. Angst habe sie bei den Einsätzen keine. Als Segelfliegerin sei sie die Rüttelei gewöhnt.

Erfolgreiche Bilanz

Manchmal sei sie vier Stunden am Stück in der Luft, fliege von einer Zelle zur nächsten, solange der Treibstoff reiche. Die Gebiete würden ihr vom Wetterdienst zugewiesen. Beim Flug sei sie ständig mit einem Meteorologen im Kontakt. Gewitterzellen mit Hagelpotenzial ließen sich durch Radarbilder sehr präzise ausmachen. Ihre Saisonbilanz fällt bislang positiv aus: kein Starkhagel-Ereignis in ihrem Einsatzgebiet. „Ich habe schon den Eindruck, dass solche Ereignisse weniger werden, seit wir in der Luft sind“, sagt Rexroth.



Die Hagelabwehr-Cessna 182 mit Silberiodid-Generatoren und -Batterien am Rumpf

Text: Volker Rath
Fotos: privat



BWLTV-TECHNISCHER BETRIEB

AUSSCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LEHRGÄNGE 2021

STAND 10/20

Anmeldungen zu den Lehrgängen können nur berücksichtigt werden, wenn die Voraussetzungen nach den „Richtlinien für die Ausbildung des Technischen Personals im DAeC“ erfüllt sind. Der Anmeldung müssen die verlangten Unterlagen wie Lichtbild bzw. technischer Ausweis beiliegen.

Die Ausschreibung und Durchführung erfolgen vorbehaltlich möglicher Änderungen der EASA Part 66 Regularien für Technisches Personal. Die Technischen Lehrgänge vermitteln das erforderliche Fachwissen zur Ausübung der Pilot/Owner-Rechte bei Wartungsarbeiten, wie in Part ML, Anlage 2 beschrieben. Übernachtungen auf dem Klippeneck beinhalten das Frühstück.

Angegebene Preise sind für BWLV-Mitglieder!

- 1. Zellenwart-Lehrgang** (Holz- und Gemischtbauweise sowie FVK-Bauweise) (B) am Segelfluggelände Klippeneck
- vom 25.01. bis 30.01.2021
 - vom 15.02. bis 20.02.2021
 - vom 25.10. bis 30.10.2021
 - vom 29.11. bis 04.12.2021

Eigenbeteiligung 335 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

- 2. Werkstatteleiter-Lehrgang** (B) am Segelfluggelände Klippeneck
- vom 11.01. bis 16.01.2021 WL2 (Werkstatteleiter für FVK-Bauweise)
 - vom 15.11. bis 20.11.2021 WL1 (Werkstatteleiter für Holz- und Gemischtbauweise)

Eigenbeteiligung 430 Euro für WL2; 373 Euro für WL1 für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

- 3. Motorenwart-Lehrgang** (Motorsegler und UL) (B) am Segelfluggelände Klippeneck

- vom 07.04. bis 10.04.2021 (M1)
- vom 06.10. bis 09.10.2021 (M1)

Eigenbeteiligung 320 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Bei diesem Lehrgang werden ausschließlich Kenntnisse über die Wartung von UL- und Motorseglermotoren vermittelt. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden.

Der Anmeldung ist eine Einweisungsbescheinigung beizufügen, aus der hervorgeht, dass der Anwärter Musterkenntnis besitzt und mindestens an einer 100-Stunden-Kontrolle mitgewirkt hat. (Entsprechende Formulare können beim BWLV angefordert werden.)

- 4. Motorenwart-Lehrgang** (Flugzeuge) am Flugplatz Ammerbuch (B)
- am 09./10.07.2021 (M2)

Eigenbeteiligung 260 Euro für die Ausbildung. Die Kosten für Anreise, Unterkunft und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Aus Gründen der Effektivität werden maximal zehn Teilnehmer zugelassen.

Bei diesem Lehrgang werden ausschließlich Kenntnisse über die Wartung von Flugzeugmotoren vermittelt. Der Lehrgang ist als Weiterbildungslehrgang für Motorseglerwarte alter Prägung und Motorenwarte MS/UL (neuer Prägung) zu verstehen. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden.

- 5. Fallschirmwart-Lehrgang** am Segelfluggelände Klippeneck
- am 06./07.03. und 13./14.03.2021

Eigenbeteiligung 265 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

6. Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung

- entfällt für 2021. Die Prüfung wird alle zwei Jahre durchgeführt.

Alle Lehrgänge, für die ein Antrag auf bezahlte Freistellung im Sinne des Bildungszeitgesetzes möglich ist, sind mit einem (B) markiert. Informationen hierzu finden Sie auf unserer Homepage (www.bwlv.de).

Meldeschluss ist jeweils drei Wochen vor Lehrgangsbeginn mit dem entsprechenden Formblatt an:

**Baden-Württembergischer Luftfahrtverband
BWLTV-Technischer Betrieb
Scharstraße 10
70563 Stuttgart**

Unter dieser Anschrift sowie auf der BWLV-Homepage sind die genannten Formblätter erhältlich.

Bitte melden Sie sich frühzeitig an. Die Reihenfolge des Eingangs entscheidet über die Vergabe der Plätze. Nach Eingang der Lehrgangsgebühr werden die Lehrgangsunterlagen verschickt. Den Teilnehmern wird empfohlen, sich vor dem Lehrgang mit den Unterlagen zu beschäftigen, denn während des Lehrgangs besteht wenig Gelegenheit hierzu.

Bewerber, die nicht BWLV-Mitglied sind, bezahlen einen erhöhten Gebührensatz.

DEN STOFF MIT WITZ UND ERFAHRUNG VERMITTELT

Corona, bzw. Covid-19 verfolgt uns bekanntlich bereits seit März dieses Jahres. Auch der jüngste M1-Motorenwart-Lehrgang des BWLV wurde davon nicht verschont. Der ursprüngliche Apriltermin hatte sich verschoben, und keiner wusste, auf wann und wie es unter den dann aktuellen Maßnahmen aussehen könnte.

Am 16. September war es schließlich soweit: Vier Tage auf dem Klippeneck in den Händen des BWLV. Die erste Hürde begann bereits am Ende der für viele sehr langen Anreise, da der übliche Zugang zum Klippeneck wegen einer Baustelle gesperrt war. Auch die Zufahrten der Schleichwege waren teilweise mit weiteren Umleitungen gespickt. Es zeigte sich hier wie im richtigen Leben: „Nur wer durchhält, kommt ans Ziel“.

Einprägsame Geschichten

Die Dozenten Hans Hörber und Armin Krayer waren bereits am ersten Tag in der Lage, mit Witz und Erfahrung den Stoff ausgezeichnet zu vermitteln. In Luftverkehrsrecht am Vormittag bei Hans und Technik am Nachmittag bei Armin gab es genügend einprägsame Geschichten, welche die Aufmerksamkeit der Teilnehmer immer aufrecht hielt. Anschauliche Flip-Chart-Zeichnungen, gegen die manche heutige Powerpoint-Präsentation bei Weitem nicht mithalten kann, bereiteten die Teilnehmer auf viele Details vor, die sie dann am nächsten Tag in der Praxis mit der Unterstützung von Toni Messmer zum Anfassen bekamen.

Der Abend des ersten Tages ging um 21 Uhr zu Ende, nachdem Bernd Mangold von der Firma Schempp-Hirth die Teilnehmer in die Welt der Klapptriebwerke entführt



Auch die Theorie kam nicht zu kurz – natürlich ebenfalls unter den gebotenen Corona-Schutzmaßnahmen

hatte. Er brachte ein komplettes, frisch gefertigtes Klapptriebwerk zur Anschauung mit sowie Kolbenbeispiele mit verschiedenen Schadensbildern. Die unterschiedlichen Schadensursachen verarbeiteten die Teilnehmer anschließend in ihren Träumen dieses langen ersten Tages.

Auch die Theorie kam nicht zu kurz

Mit Propellertheorie zum Warmwerden ging es am nächsten Tag weiter, und dann im Anschluss in die Werkstatt. Zerlegen, aufmachen, verstehen und wieder zusammenbauen, war die Ansage. Das war interessant und abwechslungsreich, die Zeit verging wie im Flug. Anstelle einer „Gute-Nacht-Geschichte“ ging der Tag mit Bordelektrik zu Ende, die dann in der Gruppe im 1,5-Meter-Abstand mit einem Feierabendgetränk einprogrammiert wurde.

Der dritte Tag begann mit Theorie über Wartung. Jeder, der bereits in der Materie steckt, kann vermutlich bestätigen,

dass der Anteil an Dokumentation ebenso hoch ist, wie die Wartung selbst. Am Nachmittag wurde wieder Hand angelegt, dieses Mal mit Demontage und Montage der Kipphebel, Einstellen der Ventile sowie Propeller Montieren in der Werkstatt. Als Ausklang nach vielen praktischen Erfolgserlebnissen in der Werkstatt ging der Abend dann zu Ende mit Theorie über Instandhaltungsprogramme (IHP).

100-Stunden-Kontrolle am UL

Am letzten Tag stand ein UL-Flugzeug zur Verfügung, an dem dann die gelernten Dinge am Objekt in die Tat durch eine 100-Stunden-Kontrolle umgesetzt wurden. Matthias Birkhold erklärte dann die neu eingeführten Regelungen zu CAMO-CAO-PartM und Part ML, und mit einer Theorieprüfung ging der Kurs zu Ende – ein absolut runder Abschluss.

Wie im wahren Leben galt auch für die Teilnehmer jeden Tag: „Ohne Mampf kein Kampf“. Sie entschuldigen sich hiermit aufrichtig bei den armen Wanderern, die durch den notgedrungenen Wald-Konvoi regelmäßig eingestaubt wurden. Die Durchquerung der trockenen Waldwege mit mehreren Autos war die einzige Möglichkeit, das auserwählte, äußerst leckere Gasthaus am Dreifaltigkeitsberg in akzeptabler Zeit zu erreichen.

Die Teilnehmer bedanken sich herzlich bei der Organisation und bei den Referenten für die schrittweise Einführung.



Hans Hörber (links) gab den Teilnehmern sein umfangreiches Wissen weiter

Text und Fotos: Andreas Konday und Katja Thaidigsmann

RAINER KRUMM

MENTALES TRAINING FÜR PILOTEN

Mentales Training ist die Grundlage für den Erfolg: Ohne mentale Stärke kann man sein Leistungspotenzial nicht optimal nutzen. Das gilt für Sport und Freizeit, für den Beruf, aber auch für die Fliegerei. Das Buch „Mentales Training für Piloten“ gibt Piloten die Instrumente an die Hand,



um bewusster, besser vorbereitet, stressfreier und sicherer zu handeln und zu fliegen. Dabei werden Fragen beantwortet wie „Warum Mentales Training für Piloten?“, „Wie kann ich aus Fehlern lernen?“ und „Wie gehe ich mit Angst und Wettkampfdruck um?“. Viele Beispiele und Erfahrungsberichte zeigen, dass Mentales Training den fliegerischen Alltag optimiert.

Der Autor Rainer Krumm ist in der Fliegerwelt kein Unbekannter. Er hat zahlreichen Piloten in Workshops und Vorträgen die Vorteile des Mentalen Trainings nahegebracht. Auch im BWLV ist er engagiert, unter anderem im Arbeitskreis Flugsicherheit – kein Wunder also, dass auch der BWLV im vorliegenden Buch erwähnt wird. Schon lange beschäftigt sich Krumm mit diesem Themenkreis: Das vorliegende Buch ist sozusagen eine Zusammenführung seiner bisherigen Bücher „Mentales Training für Piloten“ und „Selbstcoaching für Piloten“, wurde aber noch ergänzt und erweitert. Somit bringt Krumm seine ganze Erfahrung und sein umfangreiches Wissen nochmals gebündelt an den Mann.



Der Autor Rainer Krumm ist Experte in Sachen Flugvorbereitung und Mentales Training. Unter anderem ist er auch im BWLV-Arbeitskreis Flugsicherheit aktiv

ISBN-Nr.: 978-3-613-04306-0
192 Seiten, 90 Abbildungen
Preis: 19,95 Euro (D), 20,60 Euro (A)

Text: red.
Fotos: privat

DAEC-NEWS

BESUCH IM BMVI

GEMEINSAM FÜR EINEN FREIEN UND SICHEREN LUFTRAUM

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur und der Deutsche Aero Club intensivieren den gegenseitigen Austausch, um die Sicherheit für alle Luftraum-Teilnehmer zu fördern und den freien Zugang weiterhin für alle zu sichern. DAeC-Präsident Stefan Klett und Habbo Brune, Vorsitzender des Bundesausschusses Unterer Luftraum (BAUL), reisten kürzlich nach Berlin zum Gespräch mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Ministerialdirigentin Marina Köster, ständige Vertreterin des Leiters der Abteilung Luftfahrt.

„Der freie und sichere Zugang zum Luftraum ist ein hohes (Rechts-) Gut. Im

immer stärker genutzten, deutschen Luftraum muss eine Vielzahl von Nutzern unter einen Hut gebracht werden. Nicht nur die Verkehrszahlen der kommerziellen und nicht-kommerziellen Luftfahrt werden nach der Corona-Zeit wohl wieder ihren positiven Trend fortsetzen, mit der unbemannten Luftfahrt meldet sich auch ein neuer Player im Himmel über uns“, erklärte Klett.

Dabei hat der Verband die aktuellen Entwicklungen stets im Blick. Ein besonderes Ausgenmerk liegt dabei auf der Kollisionsvermeidung im Flug. Ein Mittel, um Kollisionen in der Luft zu vermeiden, stellt der Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) dar. „Eine Kom-

munikation unter allen Luftfahrzeugen ist essenziell. Dabei dürfen die Standards und Verpflichtungen für die Großluftfahrt aber nicht pauschal auf die Allgemeine Luftfahrt übertragen werden. ADS-B ist ein weit entwickelter, offener Standard, der hohe Akzeptanz bei allen Nutzergruppen genießt und der Allgemeinen Luftfahrt nach der ungeliebten Mode-S-Verpflichtung einen echten Benefit bringen kann“, erläuterte Brune.

Zusammenarbeit mit der FH Aachen

Damit der freie und sichere Zugang zum Luftraum auch unter diesem Vorzeichen weiterhin bestehen bleibt, wollen der

DAeC und die FH Aachen – Fachbereich Luft- und Raumfahrt – in einem gemeinsamen Projekt die Möglichkeiten eines interoperablen Kollisionswarnsystems untersuchen und demonstrieren. Dabei soll der Luftraumnutzer „Drohne“ berücksichtigt werden.

Handlungsbedarf besteht nicht zuletzt aufgrund des U-Space, eines Regelwerks des Luftraums, das eigens Lufträume für kommerziell genutzte Drohnen vorsieht. „Bemannte und unbemannte Luftfahrt müssen sich gemeinsam um eine faire Integration in den Luftraum einsetzen“, so Brune.

Auch die Verbesserung der strukturellen Zusammenarbeit zwischen Luftfahrtorganisationen und dem BMVI war bei dem Gespräch ein wichtiges Thema. „Wir verstehen alle Luftraumnutzer als Solidargemeinschaft, die in ihren Ver-

bänden und Unternehmen eine hochqualitative Arbeit leisten, die uns den Zugang zum Luftraum überhaupt erst ermöglicht. Neue Ideen und Synergien dürfen nicht in einer Wolke aus Einzelkämpfern verloren gehen. Nur so sind wir in Deutschland der Garant und Taktgeber für eine freie und sichere Luftfahrt“, ergänzte Klett.

Standardisierte Regeln für Flugmodelle

Ebenfalls auf der Agenda des Gesprächs standen die Standardisierten Regeln für Flugmodelle, die Betriebsregeln für den Modellflug im Rahmen der EU DVO 2019/947 insgesamt abbilden sollen. Die Regeln ergänzen die passive durch aktive Sicherheit und schaffen einen praxisnahen Standard insbesondere für in Vereinen und Verbänden organisierte Modellflieger. Der DAeC hat bereits einen

Entwurf für die Standardisierten Regeln beim BMVI eingereicht und erste positive Signale erhalten.

Der Bundesverkehrsminister erneuerte sein Lob an den DAeC als bundesweite Interessenvertretung des Luftsports und sicherte dem Verband im gleichen Zug die Einbindung in weitere Entwicklungen rund um relevante Themenbereiche wie Luftraum und Flugsicherheit zu – konstruktive Kritik inklusive. Die Ministerialdirigentin stimmte dem zu und sprach eine Einladung aus, um die Details auf der Arbeitsebene zu besprechen.

„Wir als Luftsportverband fühlen uns bestärkt und angenommen durch die zugesagte Partizipation und den mittlerweile regelmäßigen Austausch mit Herrn Minister Scheuer persönlich“, ergänzte Klett.

Text: DAeC

FÜR WETTBEWERBSPILOTEN

FAI-SPORTLIZENZEN 2021 JETZT BESTELLEN

Luftsportler, die an internationalen Meisterschaften teilnehmen möchten oder Rekordversuche planen, brauchen eine FAI-Sportlizenz. Dieser Nachweis kann auf der DAeC-Website online oder mit dem aktuellen Formular per Post beantragt werden. Die Lizenzen sind ab Antragstellung vom 1. Oktober bis zum 31. Dezember 2021 gültig. Die Nachweise werden an Luftsportler in DAeC-Verbänden abgegeben. Die Gebühr beträgt 18 Euro. Wer online bestellt und bezahlt und auf den Ausdruck verzichtet, wird für 10 Euro in die FAI-Datenbank eingetragen (reduzierter Mehrwertsteuersatz bis 31. Dezember 17,66 Euro und 9,82 Euro). Die FAI-Sportlizenzen ersetzen nicht die gesetzlich verlangten Berechtigungen. Informationen gibt es unter www.daec.de/service/fai-sportlizenz/.

Text und Grafik: DAeC

Wer als Luftsportler an internationalen Meisterschaften teilnehmen will oder Rekordversuche plant, braucht eine FAI-Sportlizenz. Diese ist beim DAeC erhältlich

BITTE BEWERBUNGSFRIST BEACHTEN!

BETEILIGUNG DER BUNDESWEHR BEI FLUGPLATZFESTEN

Die Bundeswehr will auch 2021 Veranstaltungen von Luftsportvereinen unterstützen. Der zuständige Verbindungsmajor des Luftwaffenamtes bittet aber um Verständnis, dass aufgrund der politischen Entscheidungen und des Abbaus der Bundeswehr im Vergleich zu den Vorjahren weniger Veranstaltungen und Wünsche berücksichtigt werden können. Bewerbungen für Bundeswehrunterstützung im Jahr 2021 müssen bis Freitag, 20. November 2020, in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle eingegangen sein. Das Antragsformular findet sich online unter www.daec.de.

Text: DAeC

GUTE KOOPERATION ZWISCHEN DAEC UND BUNDESWEHR

Seit sechs Jahren durchläuft der Führungsnachwuchs der Luftwaffe auch eine Segelflugausbildung. Um die gute Zusammenarbeit weiter zu planen, hatte der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, den DAeC-Präsidenten Stefan Klett zu einem Besuch in Köln eingeladen.

„Für die Offiziersanwärter ist die Segelflugausbildung eine wertvolle Erfahrung“, lobt der Generalleutnant das Angebot. „Wir danken dem DAeC und seinen Schulen in Oerlinghausen, Roth und auf der Wasserkuppe für ihr Engagement. Bundeswehr und Luftsport sind

schon lange enge Partner. Neben der Ausbildung der Offiziersanwärter gehören Präsentationen auf Flugplatzfesten zu den erfolgreichen Projekten. „Eine typische Win-win-Situation“, so Stefan Klett.

Bei dem Austausch über die Zukunft der Zusammenarbeit war auch Oberst Harald Rattay dabei. Er unterstützt die Kooperation schon seit vielen Jahren. Inzwischen haben mehr als 2.500 Offiziersanwärterinnen und -anwärter den Segelfluglehrgang erfolgreich abgeschlossen.

Im vergangenen Jahr erst hatte Verteidigungsministerin Annegret Kramp-Kar-

renbauer in einem Brief an Präsident Klett bestätigt, dass diese Kooperation gestärkt werden soll. In ihrem Brief heißt es: „Aus meiner Sicht hat sich die inzwischen jahrelange partnerschaftliche Zusammenarbeit bewährt und ist ein Gewinn für beide Seiten.“ Das Thema wird Stefan Klett mit dem DAeC-Vorstand und den Gremien diskutieren. Denn zur Intensivierung der gemeinsamen Förderung des Fliegernachwuchses werden sich die Partner zeitnah gemeinsam an einen Tisch setzen, um weitere Schritte zu besprechen.

Text: DAeC

FLUGSICHERHEIT

INTERVIEW ZUR FLUGSICHERHEIT

WAS „JUST CULTURE“ BEDEUTET UND WIE SIE FUNKTIONIERT

Rainer Krumm, Mitglied des Arbeitskreises Flugsicherheit im BWLV, hat ein Interview mit Thomas Kurz vom Flugplatz „Schwarze Heide“ (NRW) ge-

führt. Dort wurde ein System etabliert, das sicherheitsrelevante Beobachtungen dokumentiert, um so die Flugsicherheit zu erhöhen – ein

Schritt zu einer vertrauensvollen „Just Culture“. Segelflieger Thomas Kurz schildert die Relevanz dieses Systems und die Erfahrungen bei der Einführung und Etablierung des Modells im Verein und am Flugplatz.

Das Interview zeigt die Chancen auf, wie man Fehler vermeiden und die Flugsicherheit am Platz erhöhen kann. 13 Minuten, die sich lohnen! Das Video ist auf der Seite des BWLV zu sehen: Unter www.bwlv.de → Aus- und Weiterbildung → AK Flugsicherheit → Warum ein AK Flugsicherheit?

Oder direkt über den QR-Code.



Rainer Krumm vom BWLV-Arbeitskreis Flugsicherheit (links) hat sich mit Thomas Kurz vom Flugplatz „Schwarze Heide“ darüber unterhalten, wie sich die Flugsicherheit verbessern lässt



Text: red.
Screenshot: Rainer Krumm

Bitte beachten: Alle Termine finden unter Vorbehalt statt. Einige könnten bereits abgesagt worden sein oder noch abgesagt werden. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe war angesichts der Corona-Situation nicht klar, wie sich die Dinge weiterentwickeln. Bitte fragen Sie im Zweifelsfall direkt beim jeweils angegebenen Info-Kontakt an, ob die Veranstaltung tatsächlich stattfindet!

BWLV-TERMINSERVICE 2020

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
03.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
07.11.20		A	Pilotentag der DFS – Info: www.dfs.de – abgesagt	Langen b. Frankfurt/Main
08.11.20		MD	Saafflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
09.11.20	14.11.20	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	RP-Außenstelle Freiburg
14.11.20		LS	Come together der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) – Info: www.pilotinnen.de	Münster
14.11.20		MF	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
14.11.20	15.11.20	MD	Süddeutsche Meisterschaft Saafflug – Info: eder-h@arcor.de	Ingolstadt/BY
17.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
20.11.20		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
22.11.20		MD	BW-Saafflug-Meisterschaft – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
23.11.20	28.11.20	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
01.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
04.12.20	06.12.20	LJ	BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: koch@bwlv.de – abgesagt	Schuttetal
05.12.20		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
09.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	RP-Außenstelle Freiburg
13.12.20		MD	Saafflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
15.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
18.12.20		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
11.01.21	16.01.21	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.01.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
23.01.21	12.02.21	A	Prüferlehrgang Luftsport Service-Center Ost – Info: https://lsc.co.aero/prueferlehrgang	Flugplatz Dessau (EDAD)
25.01.21	30.01.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.01.21	31.01.21	LS	47. Bundesweites Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Infos: www.hexentreffen2021.de	Meschede
12.02.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
15.02.21	20.02.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.03.21	07.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
12.03.21	13.03.21	A	BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
13.03.21	14.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.03.21	21.03.21	SF	Theorie FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.03.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
07.04.21	10.04.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
08.05.21	21.05.21	SF	Praxis FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.05.21	22.05.21	SF	DM-Qualifikation Zwickau (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Zwickau
22.05.21	29.05.21	SF	DM-Qualifikation Hockenheim (15m-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Hockenheim
24.05.21	04.06.21	SF	Segelflug-DM Bayreuth – Info: t.schmidt@daec.de	Bayreuth
25.06.21	03.07.21	SF	DM-Qualifikation u. DM Frauen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Brandenburg
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
19.07.21	28.07.21	SF	DM-Qualifikation Landau (Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Landau
24.07.21	31.07.21	SF	DM-Qualifikation Aalen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Aalen
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Lachen-Speyerdorf
07.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Rotenburg (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Rotenburg
09.08.21	20.08.21	SF	Segelflug-DM Burg Feuerstein – Info: t.schmidt@daec.de	Burg Feuerstein, EDQE
06.10.21	09.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
25.10.21	30.10.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.11.21	20.11.21	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.11.21	04.12.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiball, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik
 MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen
 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!

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Buchungen: 07424 84634
(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

BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM NOVEMBER 2020 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

SAALFLUGTRAINING DER FG SCHORNDORF
8.11.20 Schorndorf
Info: guenther.platz@gmx.de

BZF I – ZUSATZ SPRECHFUNK ENGLISCH VFR
14.11.20 BWLTV-Motorflugschule Hahnweide
Info: www.motorflugschule.info

NACHTFLUG-SPEZIAL MINGEN
20.11.20 Flugplatz Mengen (EDTM)
Info: www.regio-airport-mengen.de

BW-SAALFLUG-MEISTERSCHAFT
22.11.20 Schorndorf
Info: www.modellflug-schorndorf.de

(B) ZELLENWART-LEHRGANG
23. – 28.11.20 Bildungsstätte Klippeneck
Info: birkhold@bwlv.de