

FREIBALLON SEITE 13

## ERFOLGREICHES JAHR

DIE BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN BALLONPILOTEN BLICKEN ZURÜCK

FALLSCHIRM SEITE 15

## ÜBER DEN PYRAMIDEN

DER FALLSCHIRMWELTMEISTER KLAUS RENZ IM INTERVIEW



TITELTHEMA SEITE 23

## ABHEBEN IN DOWN UNDER

BEI DER SEGELFLUG-WM IN AUSTRALIEN SIND GLEICH  
FÜNF BADEN-WÜRTTEMBERGER AM START



## Bitte vormerken:

### Luftraum-Infoabend für alle Vereine rund um Stuttgart

Am Freitag, 24. Februar 2017, findet um 19.30 Uhr der Luftraum-Infoabend der DFS und des AK Sektoren statt. Dieser wird erneut in der Alten Turnhalle in Herrenberg, Seestraße 31, abgehalten. Ausbildungsleiter, Fluglehrer, Flugleiter sowie alle interessierten Luftsportler sind eingeladen. Weitere Infos auf Seite 14.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



## EDITORIAL

- 3 Packen wir's gemeinsam an!

## ALLGEMEINES

- 4 Serie Mitglieder finden und binden (8): Mehr Flexibilität bei der Flugbetriebseinteilung
- 5 Der EASA-Fitnesstest für Fluglehrer
- 5 Dank für die Weihnachtsgrüße
- 6 Berblinger Preis 2016
- 7 Gedenkstätte für Rettungshubschrauber Christoph 23
- 8 Entscheidung im Parlament: Bundestag hält an ZÜP fest

## UMWELT

- 8 Jahresversammlung des Bundesverbands Windenergie

## PR-ARBEIT

- 9 SWR-1-Moderator Thomas Schmidt hebt ab
- 10 Jetzt anmelden! BWLV-Seminar „Pressearbeit im Verein“

## LUFTSPORTJUGEND

- 11 Jugendleiter-Grundlehrgang
- 12 Jugendleiter-Fortbildungslehrgang

## FREIBALLON

- 13 Wettbewerbe und Meisterschaften: Erfolgreiches Jahr für Ballonpiloten aus Baden-Württemberg

## AK SEKTOREN

- 14 Luftraum-Infoabend 2017 mit der DFS und den AK Sektoren für alle Vereine im BWLV

## FALLSCHIRM

- 15 Klaus Renz im Interview

## MODELLFLUG

- 20 Freiflug-Landesmeisterschaften BW 2016
- 21 Drohnen: Europaparlament will Modellflug schützen
- 21 Einladung zum Freiflieger-Frühsschoppen

## MOTORFLUG/UL

- 21 Zur Erinnerung: Verlängerung der UL-Lizenzen
- 22 UL-Hubschrauber in Deutschland zugelassen
- 22 Abflugmasse: 600-Kilogramm-Grenze für UL?

## SEGELFLUG

- 23 Segelflugweltmeisterschaft in Benalla/Australien
- 24 Austragungsort Stendal-Borstel: Bewerbung für WM 2020 eingereicht
- 25 4. Grund- und Weiterbildungslehrgang Segelkunstflug in Hayingen
- 25 Förderverein Segelkunstflug im BWLV: Einladung zur Jahreshauptversammlung
- 26 FAI Segelflug Grand Prix: Holger Karow holt seinen dritten Weltmeistertitel
- 27 OLC Glider Race auf der Wasserkuppe
- 28 Lawa-Pokal: Einmal Görlitz – und zurück?
- 30 Verlängerung Segelflug-Wettbewerbskennzeichen

## LUFTSPORTLERINNEN

- 30 BWLV-Hexentreffen 2017
- 31 10. gemeinsames Sicherheitstraining: Jubiläumstreffen

## REGIONEN

- 32 Region 1: Rauschende Ballnacht in Hockenheim
- 32 Region 3: Gedenkfeier für Marc Mathis in Straßburg
- 33 Region 3: Gruß ans Brautpaar in Aalen
- 34 Region 4: Heinz Strobl erhält Goldene Ehrennadel
- 35 Region 4: Akaflieg Stuttgart feierte 90-Jahr-Jubiläum
- 36 Region 5: Ski-Fly-In Isny

## TECHNIK

- 37 Neue TBO-Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge
- 38 Die Technik erinnert

## DAEC-NEWS

- 38 Spitzensport: Schnell und preiswert zur FAI-Lizenz
- 38 DOSB-Hauptversammlung: Leistungsreform beschlossen
- 39 DAeC-Hauptversammlung: Wolfgang Mütter bleibt DAeC-Präsident
- 40 Kommentar von DAeC-Präsident Wolfgang Mütter
- 40 BWLV-Führung stärkt DAeC den Rücken
- 41 Förderung für 8,33-kHz-Funkgeräte?

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 41 Theoriekurse BWLV-Motorflugschule 2017
- 42 BWLV-Terminservice 2017
- 43 Anmeldung BWLV-Auffrischungsseminar 2017
- 44 Bericht: BWLV-Auffrischungsseminar 2016
- 45 Termine für Bezirkstagungen und Tagung Technik
- 46 Axel Horn löst Fred Gai als Präsidialrat Nordbaden ab

## FLUGSICHERHEIT

- 46 Bundesausschuss Flugsicherheit: Tagung in Braunschweig

## AMTLICHES

- 47 Das Regierungspräsidium informiert: Theoretische Prüfung im Fach Kommunikation

## ICON-LEGENDE

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



## ZUM TITELBILD

Auf nach Australien: Vom 8. bis 22. Januar findet in Benalla die 34. FAI-Segelflug-Weltmeisterschaft in der Offenen, 18m- und 15m-Klasse statt. Mit dabei sind auch fünf Baden-Württemberger. Einer davon ist Mario Kiebling, der mit dem neuen Ventus 3 an den Start gehen wird – unser Bild zeigt eine Aufnahme dieser Konstellation, die vor einigen Wochen entstanden ist. Der BWLV drückt allen Teilnehmern die Daumen und hofft auf gute Ergebnisse!

Foto: Lothar Schwark

## 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@bwlvl.de  
Internet: www.bwlvl.de  
VR-Nr. AG Stuttgart VR 456

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

## Anzeigenverwaltung:

h&h Werbemanufaktur  
Chris Henninger  
Kammeradern 15  
74219 Möckmühl  
Telefon: 06298 926909-8  
E-Mail: anzeigenverkauf@bwlvl.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.

# PACKEN WIR'S GEMEINSAM AN!



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

vielleicht kennen Sie das Phänomen: Kaum haben wir Weihnachten und den Jahreswechsel gefeiert, vielleicht sogar einige schöne freie Tage verbracht und idealerweise den Kopf frei bekommen, schon steht der Alltag mit all seiner Arbeit wieder vor uns. Zeit für Pausen bleibt da oft wenig und es gilt, möglichst schnell in einen guten Rhythmus zurückzufinden.

Auch uns beim BWLV geht es so. Wir haben in Ihrem

Sinne im zurückliegenden Jahr viel geschafft, sind auch stolz auf das gute Miteinander in unserem Verband. Damit das indessen so bleibt, wollen auch wir uns nicht ausruhen und bleiben aktiv: Ein weiteres wichtiges Jahr in der Verbandsarbeit liegt vor uns.

Da wäre zuvorderst der weitere Ausbau unseres Standorts am Klippeneck. In den zurückliegenden Monaten haben wir dort mit Hochdruck an unserem neuen Werkstattgebäude gebaut. Weitere Maßnahmen, um den Standort künftig als erweitertes Luftsportzentrum nutzen zu können, sind in Planung und sollen zeitnah umgesetzt werden. Hierbei wollen wir besonders darauf achten, die ortsansässigen Vereine, die in der Arge Klippeneck organisiert sind, einzubinden, damit die luftsportliche Nutzung des Standorts optimal funktionieren kann.

All diese Bemühungen freilich wären nutzlos, wenn Sie, liebe Mitglieder, uns nicht unterstützen würden. Denn unsere Vereine leisten die elementar wichtige Basisarbeit, ohne die der Luftsport nicht existieren und mit Leben gefüllt werden könnte. Wir freuen uns, dass wir als starker Verband hierbei den Support leisten können, sei es durch unseren Ausbildungsbetrieb, unseren Luftfahrttechnischen Betrieb, unsere Lobbyarbeit in Politik, Wirtschaft und bei Entscheidungsträgern oder durch unsere sonstigen zahlreichen Dienstleistungen, die wir anbieten. Nur im Miteinander entsteht eine fruchtbare Symbiose, die zu guten und tragfähigen Lösungen führt und einen dauerhaften Bestand unseres schönen Hobbys garantiert.

Dies alles macht es auch erst möglich, dass wir heuer auf ein Jubiläum blicken können, das nur wenigen Verbänden vergönnt ist: Der BWLV wird 90 Jahre alt! Dies und auch die Entwicklungen am Klippeneck sollen gebührend gefeiert werden!

Darum möchte ich Sie schon heute zu unserem großen Fest auf dem Klippeneck am 6. Mai einladen, das wir ganz bewusst mit Ihnen allen feiern wollen und dessen Vorbereitung bereits auf Hochtouren läuft. Genauere Details hierzu werden Sie noch erhalten, ich bitte Sie aber schon heute, sich diesen Termin freizuhalten.

Darüber hinaus gilt es aber auch, sich weiterhin der langfristigen Themen anzunehmen, die Ihnen und uns, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, das Leben nicht immer leicht machen. So wird der BWLV weiterhin in der Strategiekommision unseres Dachverbands mitarbeiten. Unser Ziel ist es, dass die fachspartenübergreifende Arbeit im DAeC immer besser erledigt werden kann.

Hierzu sprechen wir uns für das Projekt „Starke Bundesgeschäftsstelle“ aus (lesen Sie hierzu auch die Berichte über die Entwicklungen im DAeC und unseren Kommentar auf Seite 40). Denn für uns ist klar: Nur in der Gemeinschaft der Luftsportler sind wir stark. Eine Aufsplitterung in weitere Einzelverbände ist aus unserer Sicht nicht zielführend und diese fatale Entwicklung werden wir auch nicht unterstützen.

Abgesehen davon bleibt auch bei uns im Land genug zu tun im Sinne des Luftsports. Große Veränderungen stehen bei der Umstrukturierung der Luftfahrtverwaltung an. Diese wird künftig an einem Standort in Stuttgart zentriert werden. Wir wollen diese Umstrukturierung konstruktiv begleiten und wir werden mit den Behörden im Gespräch bleiben, um für Sie, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, verträgliche Lösungen zu finden.

Blieben die zahlreichen existenziellen Bedrohungen, die Flugplätzen und Vereinen zu schaffen machen – seien es nun die Begehrlichkeiten, auf Fluggeländen Gewerbegebiete auszuweisen, oder die Planungen in Sachen Windenergie, die einen Flugbetrieb erschweren oder gar unmöglich machen würden. Auch die Debatte um Fluglärm wird mancherorts mit so schrillum Unterton geführt, dass der Luftsport um seine berechtigten Interessen massiv kämpfen muss.

Seien Sie versichert, dass sich der BWLV bei allen Belangen mit voller Kraft für seine Mitglieder und Vereine einsetzt. Wir werden nicht hinnehmen, dass solche Szenarien unseren Luftsport in seiner Existenz gefährden. Und wir werden auch weiterhin in Ihrem Sinne agieren und uns für Sie starkmachen – egal, was kommt.

Es gibt viel zu tun im neuen Jahr. Packen wir's gemeinsam an!

Ihr



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (8)

# MEHR FLEXIBILITÄT BEI DER FLUGBETRIEBSEINTEILUNG

Für die Gestaltung des Flugbetriebs gibt es inzwischen viele Modelle. Es lohnt sich, mal ein anderes auszuprobieren



**Die Serie „Mitglieder finden und binden“ beschäftigt sich mit allen Aspekten, die einen Teil dazu beitragen können, das Vereinsleben und das Fliegen für neue und vorhandene Mitglieder attraktiv zu gestalten.**

In diesem Teil geht es um neue Modelle, die Flugbetriebseinteilung auf Segelflugplätzen zu gestalten. Denn insbesondere kleinere Vereine kommen teils schon bei der Organisation des laufenden Flug- und Schulungs-Segelflugbetriebs an ihre Grenzen – also bei ihrem originären Zweck.

Schließlich sind mindestens ein Start- bzw. Flugleiter, ein Windenfahrer und/ oder ein Schlepp-Pilot und ein Fluglehrer notwendig und auch eingeteilt, um einen Flugbetrieb auf die Beine zu stellen. Erst wenn alle Posten (plus spontan ernannte Startschreiber, Lepofahrer usw.) besetzt sind, kommt der erste Pilot für einen Ausbildungs-, Spaß- oder Streckenflug in die Luft.

Es geistern allerlei Ideen herum, wie sich die Last der Aufgaben besser und effizienter bzw. auf weniger Schultern verteilen lassen könnte. Zum Teil sind sie schon erprobt, zum Teil auch nicht. Das Ziel all dieser Maßnahmen sollte es sein, die bestehenden Mitglieder von Diensten zu entlasten (Mitglieder binden) und gleichzeitig attraktiv für potenzielle Neumitglieder zu bleiben (Mitglieder finden).

### Segelflugschulung besser planen

Die Fluglehrer sind eingeteilt, die Flugschüler entscheiden spontan, ob sie an einem Flugbetriebstag teilnehmen wollen oder nicht. (An die Flugschüler: Ja, es

kommt vor, dass ein Fluglehrer nicht zur Stelle ist, der eigentlich da sein sollte. Darum geht es hier jedoch nicht, sondern um die Optimierung eingeteilter Dienste). Das Szenario also: Es lässt sich kein Flugschüler blicken, obwohl der Tag zur Schulung vorgesehen ist. In Vereinen, in denen Fluglehrer häufiger ohne Flugschüler dastehen – die Gründe lassen wir hier beiseite –, wird zum Teil laut diskutiert, auch die Flugschüler fix zur Schulung einzuteilen. Tatsächlich ist wohl zu befürchten, dass solche Regeln nicht gerade dazu beitragen, die Attraktivität von Luftsportvereinen zu steigern.

Ein Vorgehen, das sich in einigen Vereinen hingegen schon bewährt hat, ist die Organisation einzelner Schulungsflugbetriebstage per Online-Terminplaner, wie zum Beispiel [www.doodle.com](http://www.doodle.com). Die übliche Einteilung des Flugbetriebs für die Saison mit allen notwendigen Diensten bleibt dabei bestehen. Zusätzlich müssen die Flugschüler vorab im Online-Terminplaner verbindlich eintragen, ob sie am Flugbetrieb teilnehmen werden. Ist zu einem vorab bestimmten Zeitpunkt (etwa: Donnerstag, 18 Uhr) für das jeweils nächste Wochenende eine bestimmte Flugschülerzahl (zum Beispiel drei pro Tag) nicht erreicht, so wird die Schulung für den einen oder beide Tage abgesagt.

Kurz zusammengefasst: Der Schulungsflugbetrieb findet nur bei ausreichend hohem Interesse und Bedarf statt. Die Absage beschränkt sich dabei auf die Schulung. Normaler Flugbetrieb findet statt. Der Dienst fällt dann aber für die Fluglehrer (bei F-Schlepp-Möglichkeit gegebenenfalls auch für alle am Windenbetrieb Beteiligten) aus.

### Ausbildungsgemeinschaften

In der Theorie- und BZF-Schulung sind Ausbildungsgemeinschaften schon an der Tagesordnung. In der praktischen Ausbildung beschränken sich flugplatzübergreifende Gemeinschaften bisher eher auf Schulungsfluglager. Doch das Modell ließe sich grundsätzlich übernehmen. Sprich: Mehrere, auf unterschiedlichen Flugplätzen beheimatete Vereine führen reihum abwechselnd den Schulungsflugbetrieb durch. Die Flugschüler fahren den Flugplatz an, auf dem am jeweiligen Tag die Schulung stattfindet. Der Einhaltung aller ATO-Vorgaben ist bei einem solchen Modell jedoch ausreichende Aufmerksamkeit zu widmen.

Darüber hinaus gibt es zwischenzeitlich Vereine, die die praktische Flugausbildung ausschließlich per F-Schlepp durchführen, schließlich erfordert der Windenbetrieb im Vergleich fast immer mehr Personal. Und insbesondere auf Flugplätzen, die ohnehin permanent oder zu bestimmten Zeiten einen Flugleiter vor Ort haben, ist das eine unkomplizierte Möglichkeit, die Schulung mit einer begrenzten Mannschaft und auch wochentags „mal g’schwind“ durchzuführen. Das Vorgehen erinnert an die Gepflogenheiten bei der Schulung mit motorbetriebenen Fliegern – und dürfte mindestens für Fluglehrer und -schüler mit genügend Werktagsfreizeit eine gute Alternative oder Ergänzung sein.

### Ideen zur Flugbetriebseinteilung

Vereine, die ganz grundsätzlich Mühe haben, genügend Mitglieder für einen

runden Flugbetrieb auf den Flugplatz zu bekommen, begrenzen die Schulung teils schon auf den Sonntag. Um die Flughungrigen dennoch auch samstags in die Luft zu bekommen, könnte die Einteilung an diesem Tag auf einen kurzen Zeitraum begrenzt werden – zum Beispiel von 10 bis 13 Uhr, also nur so lange, dass alle starten können. Anschließend kann alles eingepackt werden, und die Eingeteilten können den Rest des Tages nach Lust und Laune –

und auch außerhalb des Flugplatzes – verbringen.

Die hier vorgestellte Ideensammlung ist sicherlich unvollständig, und die Modelle teils gewöhnungs- und diskussionsbedürftig. Sie weichen aber vom üblichen, starren Modell der Einteilung ab und bringen mehr Flexibilität. Alle tragen dazu bei, dass mit weniger – oder zumindest zeitlich kürzer – am Flugbetrieb Beteiligten dennoch möglichst vie-

le Piloten in die Luft kommen bzw. die Flugausbildung gewährleistet werden kann. Sicherlich passt nicht alles zu jedem Verein. Aber vielleicht lohnt es sich, etwas auszuprobieren oder die Ideen weiterzuentwickeln und an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Über Erfahrungsberichte zu einzelnen Modellen freut sich die adler-Redaktion.

Text: Ramona Riesterer

Foto: BWLV-Archiv/Eric Neubronner



In unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ gibt es regelmäßig Tipps und Vorschläge dazu, wie Vereine es schaffen, mehr Mitglieder anzuwerben und diese auch dauerhaft zu halten. Falls Sie selbst Vorschläge zu unseren Beiträgen haben oder berichten möchten, welche Maßnahmen zum Beispiel in Ihrem Verein besonders gut ankommen, melden Sie sich gerne per E-Mail bei der adler-redaktion unter buerke@bwlv.de. Alle Serienteile finden Sie auch online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

## KOMPETENZBEURTEILUNG

# DER EASA-FITNESSTEST FÜR FLUGLEHRER

Mit Inkrafttreten der VO (EU) 1178/2011 in Deutschland am 8. April 2013 haben sich neue Verantwortlichkeiten und Rechte für Flugschulen (ATOs), Fluglehrer (FI) und Flugprüfer (FE bzw. FIE) ergeben, weil Aufgaben von Luftfahrtbehörden teils auf Flugschulen und den genannten Personenkreis übertragen wurden. So treten die Luftfahrtbehörden heute in erster Linie als Aufsichtsorgan auf. Als oberstes Ziel führt die EASA die Schaffung und Aufrechterhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus der Zivilluftfahrt in Europa an.

### Was bedeutet dies nun für Fluglehrer?

Motorfluglehrer müssen sich zur Erhaltung ihrer Rechte bei jeder zweiten Verlängerung ihrer Berechtigung einer Kompetenzbeurteilung durch einen FIE (Fluglehrerprüfer) unterziehen. Für Segelfluglehrer trifft dies bei jeder dritten Verlängerung

der FI-Berechtigung zu. Maßgebend ist dabei der 8. April 2013. Wer nach diesem Datum 2013 seine Berechtigung erstmals verlängerte, muss sich nun drei Jahre später, 2016 (zweite Verlängerung FI), einer Kompetenzbeurteilung unterziehen. Für den Segelfluglehrer ergibt sich daraus das Jahr 2019.

Was den Umfang der Kompetenzbeurteilung angeht, besteht, wie immer bei Einführung neuer Regeln, Unsicherheit bei den Betroffenen. Klarheit bringt hier hingegen die Vorschrift AMC3 FCL.935 (Inhalt der Kompetenzbeurteilung).

Die Kompetenzbeurteilung ist für alle Lehrberechtigten in zwei Teile unterteilt.

**Teil 1:** Besteht aus einer Lehrprobe, wie sie dem Flugschüler in der Ausbildung gehalten wird.

**Teil 2:** Hier werden die theoretischen Kenntnisse (mündlich) geprüft sowie die „Kernkompetenzen“.

### Lehren und Lernverhalten

Mit einem Prüfungsflug muss der Lehrer gegenüber dem Prüfer seine Befähigung demonstrieren, Lehrberechtigter zu sein (zum Beispiel durch Lehrer-Demonstrationsübungen). Dies schließt Briefing, Flugunterricht und Debriefing ein.

Hier zeigt sich als wichtige Neuerung, dass der Fluglehrer neben theoretischer Kompetenz in einem Prüfungsflug auch sein praktisches Können beweisen muss.

Text: Carl Otto Weßel und Günter End

## HERZLICHEN DANK

für die uns zum Weihnachtsfest und Jahreswechsel zugesandten Grüße und Glückwünsche. Es ist uns leider nicht möglich, jedem dafür im Einzelnen zu danken. Daher möchten wir auf diesem Wege allen, die an uns gedacht haben, unseren Dank zum Ausdruck bringen.

Präsident, Präsidium, Geschäftsstelle, die BWLV-Zweckbetriebe, der Luftfahrttechnische Betrieb, der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds sowie die adler-Redaktion.

BERBLINGER PREIS 2016

# INSTITUT FÜR FLUGZEUGBAU DER UNI STUTTGART GEWINNT MIT „ECO4“-PROJEKT



Das Modell des Berblinger Preisträgers 2016: „ECO4“-Projekt des Instituts für Flugzeugbau der Uni Stuttgart

Im Rahmen eines öffentlichen Festaktes verlieh Oberbürgermeister Gunter Czisch am 11. November im Foyer des Ulmer Rathauses den mit 25.000 Euro dotierten Berblinger Preis 2016 der Stadt Ulm. Gesucht waren Ideen, die aufzeigen, wie zukünftig umweltschonende Flüge über große Distanzen mit motorgetriebenen Flugzeugen realisiert werden könnten. Unter dem Motto „Vision Donauflug“ verfolgt der Berblinger Wettbewerb das Ziel, einen Langstrecken-Flug von der Donauquelle bis zur Mündung ins Schwarze Meer möglichst emissions- und geräuscharm zu ermöglichen.

Der erste Preis des Berblinger Wettbewerbs 2016 ging mit einem Preisgeld von 23.000 Euro an das Team des Instituts für Flugzeugbau der Universität Stuttgart für das Projekt „ECO4“. Das viersitzige Reiseflugzeug mit hocheffizientem diesel-elektrischem Hybridantrieb verspricht einen deutlich reduzierten Verbrauch und geringere Geräuschemission als marktübliche Reiseflugzeuge.

Laut Einschätzungen der Fachjury – bestehend aus 16 hochkarätigen Vertretern der Luft- und Raumfahrtindustrie, Vertretern von Hochschulen und Forschungsinstituten sowie Vertretern der Stadt Ulm – besitzt das Gewinnerprojekt das meiste Potenzial, die „Vision Donauflug“ umzusetzen. „Bei einer Reisegeschwindigkeit von 220 Stundenkilometern lässt das Flugzeug mit drei Personen an Bord eine

Reichweite von 3.000 Kilometern, mit vier Personen immerhin noch 2.000 Kilometer erwarten“, sagte der Juryvorsitzende Prof. Dr. Otto Künzel zur Einschätzung der Jury.

## Hybrid-elektrischer Antrieb als beste Lösung

Für Künzel steht als zentrale Erkenntnis des Wettbewerbs fest, dass ein umweltfreundlicher Langstreckenflug über 2000 Kilometer mit vier Personen schon heute durchaus realistisch sei. Die Lösung heiße „Hybrid-elektrischer Antrieb“. Entweder als Brennstoffzellen-Hybrid (emissionsfrei, aber noch in Entwicklung) oder als Verbrenner-Hybrid (emissionsarm, erprobt und verfügbar), wobei immer ein zuschaltbarer Akku für die notwendige Startleistung sorgen müsse.

Projektleiter Ingmar Geiß vom Institut für Flugzeugbau der Universität Stuttgart zeigte sich überwältigt vom Erfolg der Bewerbung. „Als Gewinnerteam des Instituts für Flugzeugbau freuen wir uns sehr und danken der Stadt Ulm, dass sie mit der Auszeichnung unsere Forschungsarbeit im Bereich elektrisches Fliegen würdigt. Der Gewinn des Preisgeldes ist für unser Team zudem der Startschuss für den Beginn konkreter Entwicklungsarbeit an wichtigen Komponenten des ECO4. In einem ersten Schritt wird der neu entwickelte Antriebsstrang des Flugzeugs aufgebaut und am Boden getestet.“

## Zwei Sonderpreise mit jeweils 1000 Euro Preisgeld

Zusätzlich zum Hauptpreis entschied sich die Fachjury, das Preisgeld zu teilen und zwei Sonderpreise zu vergeben. Sonderpreise dotiert mit jeweils 1.000 Euro gingen an Thomas Brenner und Karl-Heinz Helling mit ihrem Projekt „Flugzeug mit Hubflügelantrieb“ sowie an Thomas Strieker und Thomas Senkel für ihr Projekt „Elektro Flywhale“. Während Brenner und Helling ein neuartiges Antriebskonzept für Flugzeuge entwickelt haben, beschreiben Strieker und Senkel ein vielversprechendes Gesamtkonzept für ein Amphibien-Flugzeug mit hybrid-elektrischem Antrieb in Kombination mit Solarzellen.

Beim Wettbewerb gingen insgesamt 15 Beiträge unterschiedlichster Ausrichtung ein. Das Teilnehmerfeld setzte sich zusammen aus Hobbytüftlern, Forschungsgruppen, kooperierenden Unternehmen bis hin zu namhaften Forschungsinstituten. Bei allen Bewertungen der zum Berblinger Wettbewerb 2016 eingereichten Projekte legte die Jury folgende Kriterien und Gewichtungen zugrunde: Umweltverträglichkeit (25 Prozent), Zukunftspotential (20 Prozent), Leistung/Effektivität (25 Prozent), Alltagstauglichkeit (zehn Prozent), Qualität der Bewerbungsunterlagen (20 Prozent).

## Die Preise mit Jurybegründungen in der Übersicht:

**Berblinger Preis, dotiert mit 23.000 Euro: Projekt „ECO4“ des Instituts für Flugzeugbau Universität Stuttgart**  
Teammitglieder: Ingmar Geiß (Projektleiter), Len Schumann, Jonas Lay, Jiří Florián, Prof. Dr. Andreas Strohmayer. „Das Team des Instituts für Flugzeugbau (IFB) der Universität Stuttgart bewarb sich mit dem ambitionierten und interessanten Projekt eines viersitzigen Reiseflugzeugs, welches nach der europaweit geltenden Bauvorschrift CS-23 gebaut und zugelassen werden soll.“

Der eigen entwickelte, hocheffiziente diesel-elektrische Hybridantrieb verspricht



Die Preisträger (v.l.): Jonas Lay, Ingmar Geiß, Len Schuhmann, Karl-Heinz Helling, Prof. Dr. Andreas Strohmayer, Thomas Strieker, Jiri Florian, der Ulmer OB Gunter Czisch, Juryvorsitzender Prof. Dr. Otto Künzel

Leistungen, die bezüglich Zuladung, Startstrecke, Steigvermögen und Reisegeschwindigkeit, die Werte heutiger marktüblicher Reiseflugzeuge erreichen oder übertreffen. Geräuschemission und Verbrauch sind dabei jedoch deutlich geringer als bei modernsten Flugzeugen dieser Klasse. Bei einer Reisegeschwindigkeit von 220 Stundenkilometern lässt das Flugzeug mit drei Personen an Bord eine Reichweite von 3.000 Kilometern, mit vier Personen immerhin noch 2.000 Kilometer, erwarten.“

**Sonderpreis 1, dotiert mit 1.000 Euro: Projekt „Hubflügelantrieb“ von Thomas Brenner, Karl Heinz Helling, Modellflugclub Rossendorf**

„Die Bewerbungsunterlagen belegen eine sehr sorgfältige Bauausführung unter Verwendung bewährter Antriebskomponenten. Der aktuelle Baufortschritt unter-

streicht, dass das Team seine Ziele sehr ernsthaft verfolgt. Die Berblinger Jury ist sehr gespannt, wie die Flugerprobung dieses neuartigen Antriebskonzeptes verlaufen wird und möchte mit dem Sonderpreis die Leistung und Ausdauer der Bewerber würdigen.“

**Sonderpreis 2, dotiert mit 1.000 Euro: Projekt „Elektro Flywhale“ von Thomas Strieker (Leviora Leichtbau Manufaktur)**

**Kooperationspartner: Thomas Senkel, Flywhale Aircraft**

„Der Beitrag „Elektro Flywhale“ beschreibt ein vielversprechendes Gesamtkonzept eines Amphibien-Flugzeuges mit hybrid-elektrischem Antrieb in Kombination mit Solarzellen. Mit 700 Kilometern Reichweite bietet es hohen Nutzwert. Die Steuerbarkeit des Wasserflugzeugs wird

vom Elektroantrieb sogar profitieren, denn es ist sowohl asymmetrischer als auch Umkehr-Schub möglich. Aufbauend auf dem Grundkonzept des UL-Flugzeuges „Flywhale“ sind gute Realisierungschancen vorhanden. Die Unterlagen sind übersichtlich und nachvollziehbar. Die überprüften Berechnungen lassen das Projekt als grundsätzlich machbar erscheinen.



Weitere Informationen zum Wettbewerb sowie zur Jury gibt es unter [www.berblinger.ulm.de](http://www.berblinger.ulm.de)

Text: Stadt Ulm

Fotos: Stadtarchiv Ulm/Institut für Flugzeugbau, Universität Stuttgart

## VERUNGLÜCKTER RETTUNGSHUBSCHRAUBER CHRISTOPH 23

# EINE GEDENKSTÄTTE FÜR DEN ABGESTÜRZTEN PILOTEN



Sie haben die Gedenkstätte in Koblenz möglich gemacht (v.l.): Regina Frölich (Ehefrau des Stifters), Hauptfeldwebel Jörg May, Vermittler Stefan Leist und Dauerleihgeber Jens Willy Frölich aus Gerstetten

**Koblenz/Gerstetten. Der Luftsportler Jens Willy Frölich aus Gerstetten hat kürzlich ein seltenes Erinnerungsstück zur Verfügung gestellt und so den Grundstein für eine Gedenkstätte im Koblenzer Bundeswehr-Zentralkrankenhaus gelegt.**

Zur Vorgeschichte: Im Juni 1990 war bei Kobern-Gondorf der Rettungshubschrauber Christoph 23 bei einem Rettungseinsatz in die Mosel gestürzt. Der Pilot war damals ums Leben gekommen, Rettungssanitäter und Notarzt waren schwer verletzt worden.

25 Jahre nach dem Unglück bot nun der Luftsportler Jens Willy Frölich aus Gerstetten, der ein Teil seiner Freizeit dem Sammeln militärischer und ziviler Luftfahrtstücke widmet, dem Bundeswehr-Sozialwerk (BwSW) Koblenz die zwischenzeitig in seinen Besitz gelangte Tür des damals abgestürzten Hubschraubers an.

Stefan Leist vom Bereichsvorstand West des BwSW stellte dann den Kontakt zum Bundeswehr-Zentralkrankenhaus (BwZK) her, das sich sofort für die Tür interessierte. Der Plan zur Errichtung

einer Gedenkstätte war damit auf den Weg gebracht.

Es dauerte einige Zeit, bis die Tür in Koblenz war und alle bürokratischen Hürden genommen waren. Unermüdlich kümmerte sich der beauftragte Hauptfeldwebel Jörg May um den Vorgang, und so konnte Mitte November die Gedenkstätte vor dem Neubau der Rettungsstation im Koblenzer Krankenhaus ihrer Bestimmung übergeben werden.

Befestigt an einem regionaltypischen Basaltstein und mit einer Tafel mit dem Namen des Dauerleihgebers und BwLV-Mitglieds Jens Willy Frölich versehen, erinnert nun die Tür des damals verunglückten Rettungshubschraubers an die Kameraden, die bei dem Unglück ums Leben kamen bzw. schwer verletzt wurden.

Bei der Übergabe waren die Dauerleihgeber und Initiatoren, Familie Frölich aus Gerstetten, der Vermittler Stefan Leist und Hauptfeldwebel Jörg May anwesend.

Den Beteiligten sei an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön für die gute Zusammenarbeit in der Sache gesagt!

Text: Stefan Leist

Foto: Archiv Bundeswehr-Sozialwerk

## ENTSCHEIDUNG IM PARLAMENT

# TROTZ BEMÜHUNGEN DES DAEC: BUNDESTAG HÄLT AN ZÜP FEST

Am 1. Dezember hat der Bundestag – ohne weitere Aussprache – die Änderungen des Luftsicherheitsgesetzes wie vom Bundesinnenausschuss eingereicht angenommen. Damit bleibt die Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) für Piloten von Motorflugzeugen und Motorseglern weiterhin Pflicht. Während der DAeC und seine Landesverbände, die EU-Kommission und der Bundesrat sich für die komplette Streichung des § 7 Absatz 1, Satz 1, Nummer 4 des Luftsicherheitsgesetzes starkgemacht hatten, beharrten vor allem das Bundesinnenministerium und der Innenausschuss des Bundestages auf der Überprüfung der Privatpiloten.

Der DAeC hatte im Vorfeld der Entscheidung an seine Partner im Deutschen

Bundestag appelliert, die Argumentation pro ZÜP noch einmal zu überprüfen und vor allem die kritischen Auffassungen der EU-Kommission und des Bundesrats ernst zu nehmen. In gleicher Weise hatte sich der BWLV unter anderem an alle baden-württembergischen Abgeordneten des Innenausschusses gewandt, um ein Umdenken zu erreichen. Auch die anderen DAeC-Landesverbände hatten sich in ihren Bundesländern entsprechend für eine Abschaffung der ZÜP starkgemacht.

Am 30. November hatte der Innenausschuss bei seiner Sitzung die Abschaffung der ZÜP dennoch nicht unterstützt. Der Bundestag folgte dieser Einschätzung nun ohne weitere Aussprache.

Das Ergebnis ist aus Sicht des DAeC und seiner Landesverbände sehr enttäuschend. Seit zwölf Jahren kämpft der DAeC mit seinen Mitgliedsverbänden und weiteren Organisationen gegen die ZÜP. In den Gesprächen und als Reaktion auf die Briefe der Verbände zeigen die Gesprächspartner zwar Verständnis für die Argumentation der Piloten. In den entscheidenden Ausschüssen und Gremien konnten sich die Positionen aber noch nicht durchsetzen. Der DAeC wird sich weiterhin auf allen Ebenen für die Abschaffung der ZÜP einsetzen, auch der BWLV wird sich hierfür im Sinne seiner Mitglieder weiterhin starkmachen.

Text: DAeC/red.

## UMWELT

### JAHRESVERSAMMLUNG DES BUNDESVERBANDS WINDENERGIE

## BWLV BLEIBT IN SACHEN WINDKRAFT AM BALL

Der Bundesverband Windenergie (BWE) hielt kürzlich seine Jahresversammlung in Stuttgart ab. Als Vertreter und Beobachter des BWLV vor Ort war Hansjörg Jung, Präsidiaratsrat für Natur- und Umweltschutz sowie Beauftragter für Windenergie.

Als Nachfolger von Dr. Walter Witzel wurde Christian Oberbeck von der EnBW an die Spitze des Landesverbands Windenergie Baden-Württemberg gewählt. Witzel war in seiner Zeit als Abgeordneter des Landtages 1992 bis 2006 unter anderem als energiepolitischer Sprecher der Grünen tätig. Dem neuen Landesvorsitzenden stehen als Stellvertreter Erhard Schulz (Südbaden) und Erwin Schweizer (Nordwürttemberg) zur Seite.

### Höhere Nichtrealisierungsquote erwartet

Vertreter des BWE kritisierten bei der Versammlung die EEG-Novelle 2017 scharf. Man befürchte, dass die Windkraftprojekte in Baden-Württemberg wegen der um ca. fünf Prozent höheren Infrastrukturkosten gegenüber den anderen Bundeslän-

dern nicht mehr wettbewerbsfähig seien. Ein weiterer Ausbau der Windkraft sei in Baden-Württemberg nur möglich, wenn die süddeutschen Binnenstandorte nicht benachteiligt würden. Das Risiko der heimischen Projektträger, beim Ausschreibungsverfahren nicht zum Zuge zu kommen, werde ab 2017 steigen. Ebenso rechne man mit einer höheren Nichtrealisierungsquote der Projekte.

Für das Jahr 2017 rechne man mit einem Zubau von mindestens 100 Windkraftanlagen in Baden-Württemberg. Über die Abstände zur Wohnbebauung (700 Meter oder 1000 Meter) herrscht nach wie vor große Verwirrung. Hier konnten die anwesenden Vertreter der Landtagsparteien ihre unterschiedliche Interpretation des Koalitionsvertrages vortragen.

### Bund-Länder-Fachausschuss tagt im Februar zum Thema Sicherheitsabstände

Die Frage der notwendigen Sicherheitsabstände von Windkraftanlagen (WKA) in Flugplatznähe wird im Februar im

Bund-Länder-Fachausschuss im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) beraten werden (siehe hierzu auch das Gutachten des Teams um Professor Janser, FH Aachen – der adler berichtete mehrfach). Die deutschen Luftfahrtverbände arbeiten weiterhin gemeinsam intensiv an einer Neuordnung des Reglements für die Sicherheitsabstände von WKA in Flugplatznähe.

Die derzeitigen Abstandsregelungen sind aus Sicht der Luftsportverbände nicht geeignet, angesichts der heutzutage umgesetzten, gewaltigen Bauhöhen von WKA die Sicherheit des Flugbetriebs in Flugplatznähe weiter zu gewährleisten.

Der BWLV setzt sich darüber hinaus weiterhin dafür ein, dass der Luftsport nicht durch Windkraftplanungen existenziell beeinträchtigt oder gefährdet wird. Derzeit gibt es an rund 40 Flugplätzen im Land Problemlagen in Bezug auf Planungen mit Windenergie. Betroffene Vereine können sich jederzeit an Hansjörg Jung (jung@bwlv.de) wenden.

Text: red.



SWR-1-MODERATOR THOMAS SCHMIDT HEBT AB

# VIELE NEUE EINDRÜCKE GESAMMELT



Die SWR-Moderatoren Thomas Schmidt (rechts) und Friederike Dauser im Einsatz, begleitet von Max Kappler (Mitte) von der FG Freudenstadt

Vielen Radiohörern ist Thomas Schmidt von SWR 1 als beliebter Moderator bekannt. Aktuell moderiert er unter anderem die Sendung „Schmidts Samstag“ und im Wechsel mit Barbara Scherrer und Stefanie Anhalt auch die Sendungen „Der Nachmittag“ und „Kopfhörer“.

Mit SWR-4-Redakteurin Friederike Dauser hat Schmidt noch das Format „Schmidt muss raus“ entwickelt. Hier versucht sich der Moderator vor Ort in anderen Berufszweigen oder geht anderen Beschäftigten nach. Nach der Arbeit auf einer Eierfarm stand jetzt ein Besuch auf dem Fluggelände in Musbach an.

„Ich will mal sehen, wie sich das echte Fliegen anfühlt“ schilderte Schmidt seine Eindrücke, bevor er in die Rolle des Flugschülers schlüpfte. Noch in Nebel eingehüllt empfing der Flugplatz den Moderator mit seiner Kollegin Dauser. Als Empfangskommando standen Karl Pfau, Zweiter Vorsitzender der FG Freudenstadt, sowie Max Kappler bereit. Auch Fluglehrer Lothar Schwark wartete schon auf seinen neuen Copiloten.

## Erst die Arbeit, dann das Vergnügen

Vor dem Fliegen stehen erst mal reichlich Arbeit und viele Eindrücke an – dies wurde dem beliebten Moderator schnell klar. Nach einer ersten Einweisung galt es zunächst, die Segelflughalle auszuräumen. Dort wartete die ASK 13, welche die Fliegergruppe Freudenstadt als Schulflugzeug

benutzt. Dass man erst einmal die Schutzbezüge abnehmen und neue Kommandos zum Ausräumen der Halle lernen muss, war das Erste, was Thomas Schmidt lernte.

Doch auch der gründliche Flugzeugcheck war nötig, damit später ein sicherer Flug möglich war. Das Flugzeug musste mit zwei Fallschirmen versehen, die Batterie eingebaut werden usw. Folgend musste Schmidt in Begleitung von Max Kappler die Querwege absperren, und flugs ging's zurück zu den Hallen. Dort wartete die DR 400 als Schleppflugzeug, und auch hierbei war viel Handarbeit angesagt, um das Motorflugzeug aus der Halle zu befördern. Anschließend war als Flächenmann an der ASK 13 eine Laufeinlage gefragt.

„Puh, da geht einem ja richtig die Puste aus!“, lautete der Kommentar von Schmidt, der derweil vor seinem ersten Segelflugstart noch eine kurze theoretische Einweisung bekam – unter anderem auch über die Stuttgarter Sektoren des dortigen Airports. Für ihn war es gar nicht so leicht, den Fallschirm anzulegen und in den vorderen Sitz zu schlüpfen. Das Wetter stellte auf fliegbar um, der Nebel verschwand. Es wurde nur ein kurzer F-Schlepp, da die Wolken nur langsam anstiegen.

## Große Begeisterung nach dem ersten Flug

„Es war ein tolles Gefühl, ganz anders als in einem Verkehrsflugzeug“, schwärmte

Thomas Schmidt nach dem Flug, der mit einer butterweichen Landung geendet hatte. „Das hatte ich mir ganz anders vorgestellt“, gestand der Moderator voller Begeisterung nach seinem ersten Segelflug. Auch Moderatorin Dauser bereute es nicht, ihre Flugangst überwunden zu haben – auch sie hatte mitfliegen dürfen und schwärmte ebenfalls über die wunderbaren Eindrücke.

Das Ganze ist auf SWR 1 in der Sendung Schmidts Samstag zu hören. Der genaue Ausstrahlungstermin wird noch bekanntgegeben. Sichtlich zufrieden verkündete das Moderatoren-Team: „Wir kommen nächsten Sommer wieder“. Auch die Fliegergruppe Freudenstadt würde sich freuen, wieder den einen oder anderen Nachwuchspiloten begrüßen zu können. Nach dem Winterschlaf geht es Mitte bis Ende März wieder los.



Auf der SWR-Internetseite gibt es eine Bilderstrecke zu der Aktion ([www.swr.de/swr1/bw](http://www.swr.de/swr1/bw), Suchwort "Schmidts Samstag"). Weitere Infos auch unter [www.fg-freudenstadt.de](http://www.fg-freudenstadt.de) (FG Freudenstadt).

Text und Fotos:  
Lothar Schwark/Max Kappler



Vor dem Start, mit einem etwas gequälten Lächeln: Thomas Schmidt mit Fluglehrer Lothar Schwark

JETZT ANMELDEN!

## BWLV-SEMINAR „PRESSEARBEIT IM VEREIN“

Jeder kann schreiben, könnte man meinen. Warum hapert es dann trotzdem an der Pressearbeit von Vereinen? Warum schaffen es viele nicht, sich in den Medien gut zu positionieren?

Schreiben zu können reicht eben nicht aus. Pressearbeit muss einigen formellen, inhaltlichen, stilistischen und rechtlichen Ansprüchen genügen. Wie muss Pressearbeit aussehen, damit sie funktioniert? Wie schaffen Vereine es, positiv auf sich aufmerksam zu machen und so vielleicht auch interessant für neue Mitglieder zu werden?

Antworten auf diese Fragen und Tipps aus der Praxis gibt es im Seminar „Pressearbeit im Verein“, das der BWLV erneut anbietet.

### Termin:

**Samstag, 11. Februar 2017, 10 bis ca. 17 Uhr**

BWLV-Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck

Auf dem Klippeneck 7  
78588 Denkingen

### Inhalte sind unter anderem:

- Warum Öffentlichkeitsarbeit?
- Die Auswahl der richtigen Themen
- Aufbau von Nachrichten und Texten für Zeitungen
- Die berühmten „W-Fragen“

- K.o.-Kriterien – was geht gar nicht?
- Stilfragen und journalistische Sprache
- Praxistipps
- Spezielle Fragen der Teilnehmer
- Blickfang – was ein gutes Foto ausmacht

### Seminarleitung:

Referent ist Volker Rath, Präsidentsrat für Öffentlichkeitsarbeit/PR des BWLV. Er kennt das Zeitungsgeschäft von beiden Seiten: Er ist seit vielen Jahren leitender Redakteur einer Tageszeitung, studierter PR-Berater und war sechs Jahre lang Pressereferent eines Luftsportvereins. Unterstützt wird er von Simone Bürkle, im BWLV zuständig für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die adler-Redaktion und ebenfalls ehemals langjährige Redakteurin bei verschiedenen Tageszeitungen.

### Kursgebühr:

55 Euro für BWLV-Mitglieder  
75 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Verbandsmitglieder haben Vorrang. In der Gebühr inbegriffen sind Getränke, Imbiss und Lehrmaterial. Die Teilnehmerzahl ist auf 20 beschränkt. Es gilt die Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung. Es besteht die Möglichkeit, bereits am Vortag anzureisen und in der Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck zu

übernachten. Näheres zu Preisen und Buchung gibt es unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de). Wenn Sie einen Übernachtungswunsch haben, wenden Sie sich bitte direkt an Sindy Zepf ([klippeneck@bwlv.de](mailto:klippeneck@bwlv.de)).

Anmeldungen zum Seminar sind **bis spätestens Mittwoch, 1. Februar**, schriftlich oder per E-Mail verbindlich möglich an:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband  
Geschäftsstelle  
z. Hd. Simone Bürkle  
Scharstraße 10  
70563 Stuttgart  
E-Mail: [buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de)  
Telefon für Rückfragen: 0711 / 22 762 - 23

Bitte geben Sie bei Ihrer Anmeldung unbedingt folgende Daten an:

- Vorname und Name
- BWLV-Mitgliedschaft: Ja oder nein
- Verein
- BWLV-Mitgliedsnummer (falls Mitglied)
- Geburtstag
- Beruf
- Anschrift
- E-Mail-Adresse

**Unvollständige Anmeldungen werden nicht berücksichtigt!**

– Anzeige –

### STELLENAUSSCHREIBUNG

## AEROCLUB NRW SUCHT FACHKRAFT FÜR JUGENDARBEIT IM SPORT

Der Aeroclub NRW ist die Dachorganisation des Luftsports in Nordrhein-Westfalen. Er vertritt in dieser Funktion die Interessen von rund 15.000 Luftsportlern in 200 Luftsportvereinen. In seiner Geschäftsstelle in Duisburg ist die Stelle Fachkraft für Jugendarbeit im Sport (w/m) zum 1. April 2017 neu zu besetzen. Die Arbeitszeit beträgt 39 Wochenstunden. Die Stelle ist unbefristet. Zu den Aufgaben gehören unter anderem die Entwicklung und Umsetzung von Aus- und Fortbildungskonzepten in Kinder- und Jugendarbeit, die Organisation, Planung, Leitung und Betreuung von Maßnahmen im Kinder- und Jugendbereich des Aeroclubs NRW, die Gewinnung, Qualifizierung und Betreuung ehrenamtlicher Mitarbeiter, der Aufbau und die Pflege der Luftsportjugend-Homepage und Gestaltung und Pflege der sozialen Medienkanäle. Die vollständige Stellenausschreibung ist unter [www.aeroclub-nrw.de](http://www.aeroclub-nrw.de) zu finden.

Text: red



Latscherstraße 8  
75365 Calw

Telefon (0 70 51) 37 83  
Fax (0 70 51) 1 20 83

\* Nachprüfung aller vom DAeC, DULV, DFV, LBA zugelassenen Fallschirme

\* Ausbildung zum Fallschirmpacker, Abnahme von Packprüfungen

\* Fallschirmpacken und Reparatur \* Fallschirmverkauf

\* Sofortservice für eilige Kunden! \* Gutachterfähigkeit

Qualität zu Preisen, die Ihr Hobby bezahlbar machen,  
sind mir ein Anliegen.

**Stellen Sie mich auf die Probe!**

## JUGENDLEITER-GRUNDLEHRGANG

# 16 NEUE JUGENDLEITER AUF DEM KLIPPENECK ENTDECKT

Nur Fliegen ist schöner: Die Teilnehmer des Jugendleiter-Grundlehrgangs

Die Forscher Tina Gaßmann, Karla Koch und Tim Steiner vom Fachausschuss Jugend beschäftigten sich vom 1. bis 5. November auf dem Klippeneck eingehend mit der Betreuung einer neu entdeckten Art von Jugendleitern. Die gesichteten Exemplare waren zwischen 15 und 24 Jahre alt und stammten aus ganz Baden-Württemberg. Der Grund für das Zusammentreffen dieser Spezies war zum einen, dass die schon voll entwickelten Jugendleiter Methoden und Tricks lernen wollten, und zum anderen, dass sich die Frischlinge gut auf ihr künftiges Leben als Jugendleiter vorbereiten konnten.

Die Forscher machten während dieser Woche verschiedene Merkmale der Spezies Jugendleiter aus. Diese Art strebte unter anderem Kommunikationsfähigkeit, Verantwortungsbewusstsein, Organisationstalent und die Fähigkeit, Menschen zu motivieren, an, was in dieser Woche auch trainiert wurde.

### Verschiedene interessante Vorträge

Dafür gab es für die Jugendleiter verschiedenste Vorträge. Zum einen gab es sehr Lehrreiches zu den Themen Aufgabenfelder, Funktion und Rolle als Jugendleiter, Planung von Veranstaltungen, Menschen motivieren und Nachrichten verbreiten und zum anderen gab es von

Simon Daum einen aufschlussreichen Erste-Hilfe-Kurs.

Eine Überraschung war der Besuch der Chefredakteurin des adler-Magazins, Simone Bürkle, die für die neu entdeckte Art einen Vortrag zu Öffentlichkeitsarbeit hielt und das Schreiben von Berichten an einem Praxisbeispiel übte. Zudem konnten die Forscher eine große Begeisterung für das Thema Haftungsrecht und Jugendschutz entwickeln, da die Referentin Larissa Ehscheidt von der „Akademie der Jugendarbeit“ alles sehr praxisnah vermittelte. So wurden die verschiedensten Fälle durchgegangen, die erst diskutiert und dann rechtlich besprochen wurden.

Das Highlight der Woche waren die Austauschrunden und Gespräche, bei denen es darum ging, Menschen zu motivieren und zu inspirieren, kurz gesagt: Leadership mit Janik Egger. Dieses Thema wurde zwei Tage behandelt, wurde aber durch die verschiedensten Arten von Austausch und Vortrag nie langweilig.

### Gelungene Aktion „Alkoholfrei Sport genießen“

Besonders viel zu lachen hatte die Spezies bei der Aktion „Alkoholfrei Sport genießen“, bei der gemeinsam alkoholfreie Cocktails gemixt wurden und es zu den

unterschiedlichsten Interpretationen von „ein viertel Orange“ kam. In dieser Nacht kam es, wie auch schon in anderen Nächten, wieder zu einem Ausflug an die Klippe, um die schöne Aussicht mit einem Benedictum, einer unter Segelfliegern bekannten Lobpreisung, zu ehren.

Tags darauf startete die leitende Forscherin Tina Gaßmann ein Experiment, um die Kommunikationsfähigkeit der Gruppe zu fördern, indem die Jugendleiter mit verbundenen Augen, mit einem langen Seil in der Hand, direkt neben der Klippe, Geometrieaufgaben lösen sollten. Zur Freude der Forscher konnte die Aufgabe ohne die üblichen zehn Prozent Gruppenverlust gelöst werden.

Am Ende der Woche waren die Ergebnisse des Projekts für beide Parteien überaus zufriedenstellend. So wurden zum Beispiel viele neue Kontakte geknüpft und die Jugendleiter sind dank der Forscher und Referenten nun besser auf ihr Leben vorbereitet. Es bleibt zu hoffen, dass es in Zukunft noch viele solcher Projekte gibt und noch mehr Exemplare dieser Art entdeckt werden.

Text: Claudia Marianowski  
Foto: Teilnehmer



## JUGENDLEITER-FORTBILDUNGSLEHRGANG WICHTIGE INFOS ZUM „INNEREN TEAM“

Sie haben wieder viel gelernt: Die Teilnehmer des Jugendleiter-Fortbildungslehrgangs

Ein schönes, interessantes und zugleich lehrreiches Wochenende erlebten wir Teilnehmer des diesjährigen Jugendleiter-Fortbildungslehrgangs. Dazu trafen wir uns vom 14. bis zum 16. Oktober auf dem Klippeneck. Nachdem gegen Abend alle eingetroffen waren, wurden wir von Lehrgangsleiterin Tina Gaßmann herzlich begrüßt. Da sich fast alle schon vom Grundlehrgang her kannten, begannen wir gleich mit einem Gruppenspiel. Nach einem reichhaltigen Essen setzten wir uns zusammen, um uns über Erfolge, Fortschritte, Ziele und Probleme in den jeweiligen Jugendgruppen auszutauschen. Dies ging in eine gemütliche Abendrunde über, in der wir bis spät abends gemeinsam Hexen entdeckten, Amors Pfeile schossen und Werwölfe enttarnten.

Bereits beim Frühstück am nächsten Morgen lernten wir den Referenten Rainer Krumm kennen, der uns schon einige Tage zuvor auf die Folter gespannt hatte, was das Programm anging. Er hatte uns schon zuvor eine Umfrage zum Thema „Entwicklung von Wertesystemen (Neun Levels)“ zugeschickt, die wir ausfüllen sollten, und auf deren Auswertung wir alle sehr gespannt waren.

Rainer Krumm, der selbst aktiver Motorschirmpilot ist, begann mit dem Thema „Mentales Training für Piloten“, worüber

er auch schon zwei Bücher veröffentlicht hat. Ein zentrales Thema war dabei das „Innere Team“, welches aus uns vertrauten inneren Personen besteht, die in einem ständigen inneren Dialog miteinander kommunizieren und es uns durch kognitive, emotionale und motivationale Ratschläge ermöglichen, Entscheidungen zu treffen. So kann man sich beispielsweise vor einem Streckenflug mit seinem inneren Team auseinandersetzen, um mit guter mentaler Vorbereitung seinen Flug und sein Ziel anzutreten.

### **Bereits zu Hause einen Online-Fragebogen ausgefüllt**

Nach Abschluss dieses komplexen Themas machte Rainer weiter mit den oben erwähnten „Neun Levels“, welche ein Modell zur Darstellung der Wertentwicklung von Personen, Gruppen oder sogar ganzen Organisationen sind. Wir behandelten das „personal value system“, welches auf eine einzelne Person zielt. Dazu hatten wir ja bereits zu Hause den Online-Fragebogen ausgefüllt, dessen Ergebnisse uns Rainer mitbrachte. Das Ergebnis zeigte uns, wie sich die Levels im Moment bei jedem Einzelnen von uns zusammensetzen und wie wir uns entwickeln wollen/müssen, um nachhaltig erfolgreich sein zu können (zum Beispiel auf seinem Karriereweg oder ganz anders – es ging zum Beispiel auch darum,



Ein Dankeschön der Teilnehmer geht an alle Referenten und Organisatoren

wie man in einem Verein auf bestimmte Personen zugehen und sie besser verstehen kann).

Nach diesem langen, aber sehr interessanten Tag lernten wir am Abend noch Karla Koch und Pascal Kaiser von der BWLV-Jugend kennen, die uns am Sonntagvormittag die vielfältigen Fördermöglichkeiten, die wir als Verein in Anspruch nehmen können, vorstellten und uns nochmal eine Auffrischung zu rechtlichen Themen sowie zur richtigen Planung von Veranstaltungen gaben. Im Anschluss pflanzten wir in zwei Gruppen „fiktiv“ Veranstaltungen mit unserer Jugend, wie zum Beispiel den Besuch des Segelfliegerfestes in Berlin und ein Segelflug-Jugendlager auf einem fremden Platz.

Wir Teilnehmer danken allen, die uns dieses tolle Wochenende ermöglicht haben!

Text: Jonas Hafner  
Fotos: Teilnehmer

WETTBEWERBE UND MEISTERSCHAFTEN

**ERFOLGREICHES JAHR****FÜR BALLONPILOTEN AUS BADEN-WÜRTTEMBERG**

**Fabian Bähr (Startnummer zehn) und Benedict Munz (Startnummer 18) während der konzentrierten Vorbereitung zum letzten Start bei der Deutschen Meisterschaft**

Sylvia Meinl, Benedict Munz und Fabian Bähr traten 2016 sehr erfolgreich bei nationalen und internationalen Wettbewerben sowie Meisterschaften auf.

Das Wettbewerbsjahr begann mit dem Horber Neckar-Balloncup Ende Mai. Dieser wurde zum zweiten Mal ausgetragen. Sieger war nach 13 Aufgaben unter 19 Teilnehmern der Europameister von 2015, Stefan Zeberli aus der Schweiz. Benedict Munz wurde Fünfter, mit seinen

7.930 Punkten fehlten ihm nur 200 Punkte zum dritten Platz. Sylvia Meinl belegte den achten Platz, Fabian Bähr wurde 13.

Ende Juni fanden die 3. Junioren-Weltmeisterschaften in Marijampole (Litauen) statt. Für die deutschen Teilnehmer Pascal Kreins, Benedict Munz und Fabian Bähr endeten sie nach 23 Aufgaben mit einem tollen Ergebnis: Pascal Kreins wurde Vierter, Benedict Munz auf dem neunten und

Fabian Bähr auf dem zehnten Platz komplettierten den Erfolg. Die Gastfreundschaft und die herzliche Atmosphäre in Litauen lohnten die 1.500 Kilometer lange Anfahrt.

**Frauen-Weltmeisterschaft in Litauen**

Nochmals 100 Kilometer weiter musste Sylvia Meinl zur 2. Frauen-Weltmeisterschaft nach Birštonas (Litauen) fahren.



**Zusatzbriefing mit guter internationaler Zusammenarbeit bei der WM in Litauen auf einem Startfeld: (vorn, v.l.): Beata Choma (Polen), Janet Hase (Schweiz), Elisabeth Kindermann (Österreich), Sylvia Meinl (Deutschland), Astrid Carl (Deutschland)**



**Sylvia Meinl bei der Zieleinfahrt beim Horber Neckar-Balloncup**



Fabian Bähr (Zehnter) und Benedict Munz (Neunter) bei der Siegerehrung der 3. Junioren-WM in Litauen



Das deutsche Frauen-Team mit Sylvia Meinl (5.v.l., hinten) bei der WM in Birštonas/Litauen

Sie belegte den guten 19. Platz unter 41 Teilnehmerinnen bei widrigen Wetterbedingungen. Der kanadische Wettbewerbsleiter stand im Mittelpunkt der Kritik, weil er die vierte und letzte Wettbewerbsfahrt abbrach, obwohl die meisten Teilnehmerinnen – unter anderem Sylvia Meinl – bereits in der Luft waren.

Walter Vogel vom Schweizer Team sieht das nach dem Abbruch so: „Damit nimmt der offensichtlich überforderte Wettkampfleiter substantziell auf die Schlussrangliste Einfluss. Belohnt werden die Teams, die langsam und unprofessionell gearbeitet haben und sich mehr aufs Motzen als aufs Ballonfahren konzentriert haben.“ Leider müssen Wettkampfpilotinnen und -piloten und ihre Teams mit solchen Dingen leben.

#### Verbesserungen in der Rangliste

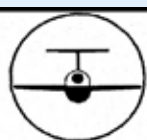
Bei den Deutschen Meisterschaften verpasste Fabian Bähr mit seinem vierten Platz knapp den Sprung auf das Siegerpodest, aber er brachte ihm einen Platz in der Nationalmannschaft Heißluftballon 2017 ein. Bei Benedict Munz und Sylvia Meinl lief es nicht ganz optimal, 16. und 21. unter 31 Teilnehmer ist trotzdem gut.

In der letzten Rangliste vom September 2016 steht Fabian Bähr auf dem sechsten Platz, Benedict Munz auf dem zehnten und Sylvia Meinl auf dem zwölften Platz. Im Vergleich zum Vorjahr konnten sich alle drei enorm verbessern; Sylvia Meinl rückte um sechs Plätze vor, Benedict Munz verbesserte sich um 17 Plätze, und Fabian Bähr rückte 20 Plätze nach vorn. Damit können die drei Ballonsportler auf eine sehr erfolgreiche Saison zurückblicken.

Text: Volkhard Bähr  
Fotos: Volkhard Bähr/Sylvia Meinl

## AK SEKTOREN

### LUFTRAUM-INFOABEND 2017 MIT DER DFS UND DEN AK SEKTOREN FÜR ALLE VEREINE IM BWLV



## Arbeitskreis Sektoren im BWLV

**Freitag, 24. Februar 2017, 19.30 Uhr**  
**Alte Turnhalle Herrenberg, Seestraße 31**

Tagesordnung:

- AK Sektoren, Begrüßung und Rückblick Saison 2016  
Referent: Kurt Sautter, AK Sektoren
- Deutsche Flugsicherung (DFS)  
Luftraum Stuttgart aus Lotsensicht  
Referent: Jochen Baumgarten, DFS Langen
- Deutsche Flugsicherung (DFS)  
Lärmproblematik bei VFR-An- und -Abflügen am Flughafen Stuttgart  
Referent: Stephan Heinrich, DFS-Niederlassung Stuttgart
- Änderungen im Luftraum 2017  
Referent: Helmut Montag, Regionalvertreter Süd im Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) im DAeC
- Thermik – Das unbekannte Wesen (empfohlener Vortrag!)  
Referent: Henry Blum, Dipl.-Ing. und Wettbewerbsmeteorologe

Ende gegen 22.30 Uhr  
Organisation und Bewirtung durch die Fliegergruppe Herrenberg.

Ausbildungsleiter, Fluglehrer, Flugleiter sowie alle interessierten Luftsportler sind herzlich eingeladen!

Auf eure Teilnahme freut sich der Arbeitskreis Sektoren im BWLV.

Text: Kurt Sautter



## KLAUS RENZ IM INTERVIEW

# „ICH LIEBE ES, DORTHIN ZU GEHEN, WO SONST NOCH KEINER WAR“

Sprung über dem spanischen Benidorm, das wegen seiner vielen Hochhäuser auch „Little Manhattan“ genannt wird

Klaus Renz ist einer der bekanntesten Fallschirmsportler im Land. Im vergangenen Jahr hat der Stuttgarter wieder mit einigen spektakulären Aktionen und Absprüngen von sich reden gemacht. Dies hat der "adler" zum Anlass genommen, sich mit dem vielfach ausgezeichneten BWLV-Luftsportler zu unterhalten.

► **Klaus, du bist bekannt für deine aufsehenerregenden Aktionen und Sprünge. Wohin hat es dich in diesem Jahr schon verschlagen?**

Im März war ich für neun Tage zum Springen an den Pyramiden in Ägypten. Das war eine Veranstaltung der Egyptian Air Sports Federation, und obwohl es sich um die 2. Arabische Fallschirmmeisterschaft handelte, war sie als offene Meisterschaft ausgeschrieben. Es waren zum Beispiel Teams aus Oman, den Ver-



Ein Traum wird wahr: Klaus Renz hatte sich immer gewünscht, über den Pyramiden von Gizeh abzuspringen. Im vergangenen März konnte er sich diesen Wunsch erfüllen

einigten Arabischen Emiraten und Saudi-Arabien da. Als einziger deutscher Teilnehmer durfte ich bei der Eröffnungszereemonie mit der deutschen Flagge einschweben. Und ich wurde als Einzelspringer einem internationalen Team mit einem Springer aus Bahrain und zwei Ägyptern zugeteilt. Das war toll, bei solchen Gelegenheiten lerne ich immer Menschen aus allen Nationen kennen. Und wir hatten auch außerhalb des Wettbewerbs viel Spaß miteinander,

denn die Ägypter haben mich auf ausgiebige Touren mitgenommen und mir Kairo gezeigt. Das war klasse.

► **Was war der Reiz für dich an diesem Wettbewerb?**

Ich liebe es, über ungewöhnlichen Orten abzuspringen und möglichst dorthin zu gehen, wo vorher noch kein anderer war. In diesem Fall wollte ich schlichtweg ein schönes Bild von mir mit den Pyramiden im Hintergrund. Das Zielspringen an sich



1997 absolvierte Klaus Renz einen Base Jump von den Angel Falls in Venezuela, den mit knapp 1.000 Metern höchsten Wasserfällen der Welt



Auch als Base Jumper ist Klaus Renz aktiv. 2002 sprang er von den Petronas Twin-Towers, dem damals höchsten Gebäude der Welt

war für mich zweitrangig, zumal ich mich erst kurz zuvor am Knie verletzt hatte und mir ohnehin keine Chancen auf den Sieg ausrechnete.

► **Das mit dem schönen Bild hat offensichtlich prima geklappt, es gibt tolle Aufnahmen von dir vor den Pyramiden.**

Das war gar nicht so einfach, denn da wir mit einem Militärhubschrauber abgesetzt wurden, durften wir eigentlich gar nicht fotografieren. Es entwickelte sich dann ein regelrechter Wettbewerb unter den Springern, wer seine GoPro-Kamera trotzdem am besten reinschmuggeln und beim Springen zum Einsatz bringen kann. Ich hatte mich neben einem Kame-

raden – der übrigens trotz einer Querschnittslähmung Wettbewerbe im Zielspringen absolviert – direkt am Ausstieg positioniert. Als ich drankam, hatte ich nur ganz kurz Zeit, um einen kleinen Film zu machen. Das hat dann zum Glück gut funktioniert.

► **Was stand sonst noch so auf deinem Plan in diesem Jahr?**

Neben Ägypten war mein Aufenthalt in Nordkorea im September ein besonderes Highlight. Ich durfte dort anlässlich einer Flughafeneröffnung beim Wonsan Air Festival als erster Ausländer überhaupt mit dem Fallschirm abspringen. Ich war bis zum Schluss nicht sicher, ob ich wieder heil heimkomme – aber es hat alles gut geklappt. Das war eine spitzenmäßige Aktion.

► **Wie kommt man denn auf so abgefahrene Ideen?**

Nun, ich hatte in Ägypten einen Kanadier kennengelernt, der mir den Tipp gegeben hatte. Ich meldete mich einfach auf gut Glück bei den Organisatoren, und sie haben mich ins Programm genommen. Eigentlich hätte ich gar keine Zeit gehabt. Aber so was Einmaliges kommt nur einmal – das musst du machen, wenn du die Gelegenheit dazu hast.

► **Was hat dich an deinem Aufenthalt in Nordkorea besonders beeindruckt?**

Mir war natürlich bewusst, dass ich auf Schritt und Tritt überwacht und begleitet werde. Und dass die Menschen dort nicht frei leben, ist auch klar. Trotzdem hatte ich den Eindruck, dass die rund 15.000 Zuschauer gern gekommen sind und unsere Sprünge mit viel Staunen und Begeisterung erlebt haben. Schon

## ZUR VITA:

Klaus Renz wurde 1967 geboren. Am 11. November 1984 absolvierte er im Alter von 16 Jahren seinen ersten Fallschirmsprung. Seither hat er rund 7.200 Sprünge gemacht, darunter einige an den ungewöhnlichsten Orten auf allen sieben Kontinenten der Welt. Er ist mehrfacher Deutscher Meister, Weltcup-Sieger, Weltrekordhalter und Weltmeister. Für seine außergewöhnlichen Leistungen hat er zahlreiche Auszeichnungen erhalten, darunter das „Silberne Lorbeerblatt“, die höchste sportliche Auszeichnung der Bundesrepublik Deutschland, die Ehrenmedaille des Europarats und mehrfach die Goldene Leistungsplakette des BWLV. Er ist seit April 1984 Mitglied im Aero-Club Stuttgart und im BWLV. Klaus Renz bietet unter anderem Fallschirm-Tandemsprünge in der Südpfalz an, lebt aber in Stuttgart – und das äußerst gerne: „Ohne „mein“ Stuttgart wäre ich nie das geworden, was ich heute bin“, sagt der passionierte Luftsportler über seine Heimatstadt. Wer mehr über ihn erfahren möchte: [www.klaus-renz.de](http://www.klaus-renz.de)



Nicht nur von oben, sondern auch direkt vor Ort hat Klaus Renz im vergangenen Jahr die Pyramiden von Gizeh erkundet



▲ Sprung in die „Sotano de las Golondrinas“ („Schwalbenhöhle“), ein 333 Meter tiefes Loch in der Erde in Mexiko

die Ankunft war ja sehr intensiv: Wir vier ausländischen Springer waren die allerersten Passagiere in dem nagelneuen, noch völlig menschenleeren Flughafen. Es gab alles, auch Shops – nur niemanden, der dort eingekauft hätte. Das war ziemlich beeindruckend, fast gespenstisch.

► **Du hast schon mal versucht, über dem Südpol abzuspringen. Du warst sogar schon fast dort, doch die russischen Expeditionsleiter hielten nicht, was sie versprochen, das Ganze kam nicht zustande. Steht dieses Vorhaben immer noch auf deiner To-do-Liste?**

Oh ja, unbedingt! Das ist nach wie vor mein Top-Nr.1-Ziel! Ich habe ein paar

Träume, die mir sehr wichtig sind. Manche von ihnen – darunter einen Concorde-Flug – habe ich mir schon erfüllt. Die anderen will ich noch umsetzen, und da gehört der Südpol-Sprung dazu. Es ist allerdings sehr schwierig, hierfür die entsprechenden Genehmigungen zu bekommen. Die Antarktis ist das mit am besten überwachte und kontrollierte Gebiet der Erde. Aber ich gebe die Hoffnung nicht auf.

► **Deine Schilderungen klingen nach einem ziemlich abenteuerlichen Leben, du bist viel unterwegs. Kommst du da überhaupt mal zur Ruhe?**

Ja klar. Früher war das Fallschirmspringen in allen Variationen mein absoluter Fokus. Da habe ich etwa 500 Sprünge

im Jahr gemacht. Aber seit etwa zehn Jahren genieße ich auch viel mehr das Leben um das Springen herum, schaue mir gern Land und Leute an, lasse es mir auch mal gut gehen. Heute sind es bei mir etwa 50 bis 60 Sprungtage jährlich. Ich kann mich sogar auf einem Kreuzfahrtschiff entspannen. Aber 14 Tage am Strand liegen und ein Buch lesen ist definitiv nichts für mich. Ich brauche Action und Abwechslung, fahre dann auch gern mal Wasserski, surfe oder gehe Katamaran fahren. Zum Hundeschlittenrennen war ich ebenfalls schon mal. Einen Tauchschein habe ich auch, aber Tauchen ist mir zu langweilig, das mache ich nur, wenn mir gar nichts anderes mehr einfällt.



2014 war Klaus Renz bei einem besonderen Sprung in Eloy/Arizona dabei: Damals schafften es 214 Springer, zu einer choreografierten Formation zusammenzufinden. Dies bedeutete den Deutschen Rekord im Formations-springen

► **Hast du eigentlich einen Überblick darüber, wo du überall mit dem Fallschirm abgesprungen bist?**

Natürlich. Ich habe zuhause eine Weltkarte hängen, auf der alle Flecken markiert sind, an denen ich schon mal gesprungen bin. Es gibt noch ein paar weiße Flecken – aber nicht mehr allzu viele.

► **Was war aus deiner Sicht deine beeindruckendste Aktion?**

Hm, da gibt es inzwischen so viele Sachen, die mir wirklich nachhaltig in Erinnerung geblieben sind. Aber ich würde sagen, dass mein Sprung über dem Nordpol 1994, aus 4.000 Metern Höhe und bei minus 53, vielleicht das war, was bei mir am meisten hängen geblieben ist. Oder auch 1998 mein Sprung in New York an der George-Washington-Brücke, mit der Skyline der Stadt im Hintergrund. Dazu hatte sich die Chance ganz unerwartet über Beziehungen geboten – und die habe ich genutzt.

► **Du hast eine wahnsinnige Karriere mit dem Fallschirmspringen hingelegt. Heute wirst du für zahlreiche Shows gebucht, und du hast die ganze Welt gesehen. Hättest du das damals, als junger Kerl bei deinem ersten Sprung, so erwartet?**

Nie im Leben! Ich komme ja aus normalen, recht einfachen Verhältnissen. Dass die Springerei mal solche Dimensionen annimmt, hätte ich niemals gedacht. Klar hatte ich Talent. Aber es war auch einfach ein Riesenglück, dass ich hier in Stuttgart so gute Verhältnisse vorgefunden habe, um das Ganze voranzutreiben.



Klaus Renz ist seiner Heimatstadt eng verbunden. „Ich hatte hier immer optimale Bedingungen“, sagt er über Stuttgart. Ein Sprung vom Fernsehturm gehört deswegen selbstverständlich in sein Repertoire

► **Aber nur mit Glück allein kommt eine solche Laufbahn doch auch nicht in Fahrt...**

Das stimmt allerdings. Man muss schon sehr viel tun, muss präsent sein, auf Wettbewerbe, Feste und Veranstaltungen gehen, immer wieder Kontakte knüpfen. Ich lerne ständig neue Menschen kennen, und das ist das A und O. Nur über Beziehungen kommt man an gute Events, und daran muss ich dauernd arbeiten. Es gibt leider auch Neider, die das oft vergessen.

► **Heute spielen die Sozialen Medien (Facebook, Youtube etc.) eine große Rolle bei der Vermarktung. Machst du das mit?**

Man muss mit der Zeit gehen. Und ich versuche schon auch, meine Aktionen mit schönen Bildern zu begleiten. Aber ich habe den großen Vorteil, dass ich nichts machen muss, das ich nicht machen will.

► **Wie empfindest du den Hype um immer spektakulärere und gefährlichere Arten des Springens, zum Beispiel bei den Wingsuithern?**

Die Youngster heute stehen oft unter enormem Druck und müssen immer wildere Aktionen abliefern – unter anderem deshalb, weil alles gefilmt und sofort im Netz verbreitet wird. Da hängen auch Sponsorengelder dran, und die Leute wollen Sensationen sehen. Wenn die jungen Springer etwas nicht machen wollen, warten tausend andere, die es tun. Das verleitet dazu, viel zu hohe Risiken einzugehen. Ein Beispiel: Von den 70 Base Jumpern, die mit mir 2002 von den Petronas Towers in Kuala Lumpur gesprungen sind, sind zehn inzwischen tot. Das kann ich nicht gut heißen. Ich bin ja selbst Base Jumper, aber ich bin sowas wie der „vernünftige Onkel“ in der Szene und kein Draufgänger. Ich muss nicht das Wildeste und Brutalste machen. Aber natürlich muss auch ich manchmal das Risiko abwägen.



Während früher für Klaus Renz der Fallschirmsport im Fokus stand, genießt er heute auf seinen Reisen auch viel mehr das „Drumherum“ und den Kontakt zu Land und Leuten

### ► Was meinst du damit?

Ein Beispiel: Ich bin für einen Sprung gebucht, bei dem ich in der Mercedes-Benz-Arena vor 50.000 Leuten lande, mit dem VfB-Maskottchen „Fritzle“ im Tandem. Das hab ich schon gemacht. Angenommen, es windet heftig. Dann muss ich mir überlegen, ob ich den Sprung absage, oder ob ich es durchziehe. Wenn ich es durchziehe, muss ich es richtig machen. Ich kann mir dann nicht erlauben, neben dem Stadion zu landen statt darin, oder mich dreimal mit dem „Fritzle“ zu überschlagen, sonst ist mein Ruf ruiniert. Jeder ist eben selbst in der Verantwortung, abzuschätzen, was geht und was nicht.



### ► Hast du schon mal eine Aktion aus Sicherheitsgründen abgesagt?

Natürlich, schon öfter. Zum Beispiel die Sache mit dem Südpol. Damals sollten wir die letzten 1.000 Kilometer bis zum Pol mit einem klapprigen, von den Russen selbst entwickelten Schneegefährt fahren und dann dort springen. Das war mir zu gefährlich. Da muss man dann eben den Mut haben und sagen: Bis hierher und nicht weiter. Auch wenn es weh tut und die Sponsorengelder dann futsch sind. Aber es war die richtige Entscheidung.

### ► Gab es in deiner Karriere schon mal brenzlige Situationen?

Ja, eine ist mir besonders im Gedächtnis geblieben. Das war 1989 bei einem Kaprenrelativsprung. Wir sollten für einen Computerhersteller einen Werbefilm

Fallschirmspringen heißt für Klaus Renz auch immer, das Risiko genau abzuschätzen. „Ich kann mir nicht erlauben, mich dreimal mit dem „Fritzle“ zu überschlagen, sonst ist mein Ruf ruiniert“, sagt er zum Beispiel über seine Aktionen beim VfB Stuttgart

drehen. Einer von uns vier Springern ist zu schnell reingeflogen, und unsere Fallschirme verhedderten sich. Der oberste hat losgelassen, sodass wir irgendwann zu dritt an meinem halbgeöffneten Schirm hingen. Ich habe den anderen dann klare Anweisungen zugerufen. Sie haben sich ausgeklinkt, und wir sind mit den Reserveschirmen glücklich gelandet. In solchen Momenten zahlt sich gutes Training aus. Da rettet dich nur die Erfahrung.

### ► Hast du danach mal ans Aufhören gedacht?

Nein, nie. Das ist wie mit Autofahren: Unfälle passieren halt. Wenn du auf

Glatteis ausrutschst und einen Blechschaden verursacht, hörst du auch nicht mit dem Autofahren auf.

### ► Warum fasziniert dich das Fallschirmspringen auch heute noch, nach so vielen Sprüngen?

Wenn du oben im Flugzeug bist und die Tür aufgeht, ist das ein unbeschreibliches Gefühl, die Welt von oben zu sehen. Und dann springst du womöglich über einem Ort ab, an dem sonst noch niemand gesprungen ist. Wenn das klappt, freust du dich wie ein Schneekönig. Abgesehen davon: Ich fliege sowieso gerne, liebe die gesamte Luftfahrt. Ich kann auf der ganzen Welt unterwegs sein und darf immer wieder Neues erleben. Dafür bin ich sehr dankbar.

### ► Was würdest du Anfängern raten, die jetzt mal Lust bekommen haben, einen Fallschirmsprung zu absolvieren?

Am besten mal einen Tandemsprung ausprobieren. Und nicht zu lange überlegen – einfach machen!

Lieber Klaus, ganz herzlichen Dank für das Gespräch, weiterhin alles Gute für dich und allzeit glückliche Landungen!

Das Gespräch führte Simone Bürkle



In Ägypten nahm der Stuttgarter an der 2. Arabischen Fallschirmmeisterschaft teil

Fotos: privat

**FREIFLUG-LANDESMEISTERSCHAFTEN BADEN-WÜRTTEMBERG 2016**
**ERFOLGREICHE WETTBEWERBE**

Die Freiflieger haben die Baden-Württembergische Meisterschaft abgeschlossen. In Freiflug-Ebene wurden vier Wettbewerbewertungen (Frühjahrsbewerb in Osterhofen, Ammerbuch, Manching/BY, Herbstbewerb in Osterhofen), im Hangflug wurden die beiden Wettbewerbe am Himmelberg addiert und im Saalflug wurde ein Wettbewerb in Schorndorf geflogen.

Text: Bernhard Schwendemann

**F1A (neun Teilnehmer, davon drei Jugendliche)**

1.	Rumpp, Stefan	LSV Rossfeld	300 %
2.	Reuss, Steffen	LSV Rossfeld	297 %
3.	Bajorat, Volker	LSV Rossfeld	293 %
4. 1.J	Rumpp, Fabian	FG Blaubeuren	293 %
5. 2.J	Finke, Nils	AC Stuttgart	284 %
8. 3.J	Finke, Nick	AC Stuttgart	274 %

**F1B (sechs Teilnehmer, davon drei Jugendliche)**

1.	Schwendemann, Bernhard	FG Schorndorf	300 %
2. 1.J	Wiesiolek, Jonas	FSV Herrenberg	297 %
3.	Wiesiolek, Thomas	FSV Herrenberg	292 %
4. 2.J	Wiesiolek, Anna	FSV Herrenberg	200 %
5. 3.J	Wiesiolek, Tabea	FSV Herrenberg	161 %

**F1C (ein Teilnehmer)**

1.	Meißnest, Dittmar	MFG Backnang	289 %
----	-------------------	--------------	-------

**F1H (sieben Teilnehmer, davon zwei Jugendliche)**

1.	Seifert, André	FMSV Frankfurt	300 %
2.	Mayer, Michael	SCS Stuttgart	234 %
3. 1.J	Adametz, Niklas	LSV Rossfeld	223 %
4. 2.J	Adametz, Jonas	LSV Rossfeld	162 %

**F1Q (ein Teilnehmer)**

1.	Gerlach, Wolfgang	AC Stuttgart	195 %
----	-------------------	--------------	-------

**F1E (neun Teilnehmer, davon drei Jugendliche)**

1.	Winker, Alexander	MFSJ Spaichingen	198 %
2. 1.J	Winker, Florian	MFSJ Spaichingen	197 %
3.	Winker, Christian	MFSJ Spaichingen	191 %
5. 2.J	Finke, Nick	AC Stuttgart	162 %
9. 3.J	Finke, Nils	AC Stuttgart	54 %

**F1M-L (zwölf Teilnehmer, davon vier Jugendliche)**

1.	Bundesen, Uwe	FG Offenburg	20:12 min
2.	Offterdinger, Harald	DMFV	17:31 min
3.	Platz, Günther	FG Schorndorf	15:01 min
4. 1.J	Brandstetter, Daniel	FG Offenburg	14:33 min
5. 2.J.	Werner, Stefan	FG Offenburg	13:31 min
8. 3.J.	Eitel, Martin	FG Offenburg	10:46 min

– Anzeige –



**Bose A20**  
Aviation Headset

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

## DROHNEN

# EUROPAPARLAMENT WILL MODELLFLUG SCHÜTZEN

Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat einen Änderungsantrag verabschiedet, der den Modellflug weitgehend vor Nachteilen durch neue europäische Regeln für Drohnen schützen soll.

DAeC und Europe Air Sports hatten sich für diese Änderung eingesetzt und bei den deutschen Mitgliedern des Europäischen Parlaments viel Gehör gefunden, insbesondere bei Gabriele Preuß (SPD), Dr. Dieter-Lebrecht Koch (CDU) und Gesine Meissner (FDP).

Der Änderungsantrag betont die Bedeutung der Vereine für den sicheren Modellflug und setzt eine hohe Schwelle für die

Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA). Diese solle beim Übergang von nationalen zu europäischen Drohnenregeln sicherstellen, dass der Modellflug wie zuvor ausgeübt werden kann.

Der Änderungsantrag ist ab Frühjahr Teil der Verhandlungen mit dem Ministerrat – in der vorläufigen Position der Mitgliedstaaten wird der Modellflug noch nicht herausgestellt. Europe Air Sports und DAeC werden die weiteren Verhandlungen verfolgen und bei Bedarf einschreiten, um die Interessen des Modellflugs zu verteidigen.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

## TREFFEN BEIM LSV ROSSFELD

### EINLADUNG ZUM FREIFLIEGER-FRÜHSCHOPPEN

Der Freiflieger-Frühshoppen 2017 findet am 8. Januar von 10 bis 14 Uhr im Vereinsheim des LSV Rossfeld (Metzingen, Frauengrund 9) statt. Technische Themen (Kohleflächen aus Keramikformen, Bauteile aus dem 3-D-Drucker, aus der eigenen Werkstatt oder vom Dienstleister), Siegerehrung der Landesmeisterschaft 2016 und die Planung der Saison 2017 stehen auf dem Programm. Eingeladen sind alle Freiflieger. Infos auch bei Volker Bajorat (volker.ba@gmx.de) und Bernhard Schwendemann (beschwende@t-online.de).

Text: Bernhard Schwendemann

## MOTORFLUG/UL

### ZUR ERINNERUNG:

# VERLÄNGERUNG DER UL-LIZENZEN

Das Luftsportgeräte-Büro des DAeC (LSG-B) bittet die UL-Piloten, die Gültigkeit ihrer UL-Lizenzen zu prüfen. Derzeit geht es um die 2017er-Ablaufdaten zur Verlängerung und Umstellung auf unbefristete Lizenzen. Dies ist mit dem einfachen Verlängerungsformular möglich. Bei bereits abgelaufenen Lizenzen sind bei Erneuerung zusätzlich die erforderlichen Flüge nachzuweisen. Bitte beachten: Auch bei den unbefristeten Lizenzen gehört zur Gültigkeit der Lizenz der alle zwei Jahre fällige Übungsflug. Der Nachweis darüber ist lediglich im Flugbuch zu führen.

### Für UL-Fluglehrer und die, die es werden wollen

Fluglehrer überprüfen bitte zusätzlich das Ablaufdatum ihrer eingetragenen Berechtigung zur Ausbildung und verlängern diese vorzugsweise rechtzeitig. Voraussetzung ist eine entsprechende vom Ausbildungsleiter der Flugschule bestätigte Ausbildungstätigkeit oder eine Befähigungsüberprüfung und eine Fluglehrerfortbildung. Die Verlängerung steht trotz unbefristeter Lizenz weiterhin alle drei Jahre an.

Die Planungen der Lehrgänge 2017 für angehende Fluglehrer laufen bereits. UL-Piloten, die aufgrund ihrer fliegerischen und theoretischen Kenntnisse die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen und vorhaben, sich für einen Lehrgang im kommenden Jahr anzumelden oder zu bewerben, können sich gern beim LSG-B unter der E-Mail-Adresse lehrgang@daec.de als Interessenten registrieren lassen.

Der Abgleich der geplanten Lehrgänge mit den Prüfungsterminen des LSG-B wird spätestens Ende Januar 2017 abgeschlossen sein. Die ausgewählten und genehmigten Fluglehrerlehrgänge werden dann vollständig in den DAeC-Medien veröffentlicht. Registrierte Interessenten können zusätzlich vom LSG-B per E-Mail informiert werden.

Text: Frank Einführer, DAeC



## BUNDESRAT

# UL-HUBSCHRAUBER IN DEUTSCHLAND ZUGELASSEN

Ultraleicht-Hubschrauber sind jetzt auch in Deutschland zugelassen – nicht zuletzt dank der Arbeit des DAeC. Der Bundesrat hatte bei seiner Sitzung am 25. November 2016 der „Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Bestimmungen für aerodynamisch gesteuerte UL-Hubschrauber“ zugestimmt.

Beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) hatten sich DAeC und DULV dafür eingesetzt, ein Erprobungsprogramm für UL-Hubschrauber durchführen zu dürfen.

Das Ziel: Lufttüchtigkeitsforderungen entwickeln, Ausbildungs- und flugbetriebliche Bestimmungen definieren. Im April 2013 gab es grünes Licht vom BMVI: UL-Hubschrauber konnten fortan auf Herz und Nieren getestet werden.

Zwei Jahre später, im September 2015, wurde der Erprobungsbericht beim BMVI abgegeben. Im Juli 2016 landeten die UL-Hubschrauber schließlich im Gesetzgebungsverfahren: Vereine, Behörden, Ministerien und andere wurden zu mög-

lichen Gesetzeserweiterungen angehört. DAeC und DULV stimmen seit Februar zudem die Lufttüchtigkeitsforderungen mit dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ab.

Es ist geschafft: UL-Hubschrauber können – nach Veröffentlichung der Bauvorschriften durch das LBA – das Musterzulassungsverfahren für Luftsportgeräte durchlaufen.

Text und Foto: DAeC

## ABFLUGMASSE

# 600-KILOGRAMM-GRENZE FÜR UL?

Gute Nachrichten für Ultraleicht-Piloten: Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments fordert, die Gewichtsgrenze für Ultraleichtflugzeuge auf 600 Kilogramm anzuheben.

DAeC und Europe Air Sports hatten sich in Brüssel für die Forderung eingesetzt und waren insbesondere bei der deutschen Europaabgeordneten Gabriele Preuß (SPD, Nordrhein-Westfalen) auf viel Verständnis gestoßen.

Neben der Anhebung des maximalen Abfluggewichts auf 600 Kilogramm sollen laut dem Ausschuss ein maximales Leergewicht von 350 Kilogramm und ein maximaler Stall Speed von 45 Knoten eingeführt werden. Die EU-Mitgliedstaaten würden damit die Möglichkeit erhalten, kurzfristig und effektiv auf die Gewichtsproblematik vieler Ultraleichtflugzeuge zu reagieren – und diese bis zu einem

Höchstabfluggewicht von 600 Kilogramm nach nationalen Regeln zuzulassen.

### **Anhebung des Höchstabfluggewichts ist wahrscheinlich**

Auch die Ratsarbeitsgruppe Luftfahrt des Ministerrats und der Ausschuss der Ständigen Vertreter (Botschafter) haben sich zu einer vorläufigen Position der EU-Mitgliedstaaten durchgerungen. Die offizielle Position sollte zwar erst am 1. Dezember durch die Verkehrsminister verabschiedet werden – es ist jedoch wahrscheinlich, dass sie folgende Forderung enthält: Das Höchstabfluggewicht für zweiseitige UL soll von 450 auf 500 Kilogramm angehoben werden, dazu kommen 25 Kilogramm für das Rettungssystem. Vor allem Deutschland, Polen, Tschechien und Slowenien hatten sich für eine Anhebung auf ein Höchstabfluggewicht von 600 Kilogramm eingesetzt, bekamen dafür aber keine

Mehrheit. Die Anhebung um 50 Kilogramm wäre ein politischer Kompromiss.

Das Gesetzgebungsverfahren der EU sieht in einem nächsten Schritt vor, dass Rat und Parlament die Gemeinsamkeiten und Unterschiede ihrer Positionen besprechen und sich auf einen gemeinsamen Verordnungstext einigen. Der Ausgang der Verhandlungen ist offen. DAeC und Europe Air Sports nehmen aber an, dass die Gewichtslimits der Anlage I intensiv diskutiert werden. Da sowohl Rat als auch Europaparlament fordern, die UL-Gewichtsgrenze anzuheben, sind die Verbände überdies zuversichtlich, dass zumindest eine moderate Anhebung des Höchstabfluggewichts verabschiedet wird.

Text: Timo Schubert, EAS/Hagen Eichler, DAeC



## SEGELFLUGWELTMEISTERSCHAFT IN BENALLA/AUSTRALIEN

# BADEN-WÜRTTEMBERG MIT FÜNF

# WM-TEILNEHMERN STARK VERTRETEN

Matthias Sturm fliegt mit einer ASW 29 in der 18m-Klasse mit

**Schnelle Luftrennen sind bei der 34. Segelflug-WM der Offenen, 18m- und 15m-Klasse in Benalla/Australien zu erwarten. Sie findet vom 8. bis 22. Januar 2017 statt. 115 Piloten aus 28 Ländern nehmen teil (Stand Anfang Dezember 2016).**

Während in Europa der Segelflug aktuell Winterschlaf hält, stellt sich die Situation auf der Südhalbkugel gänzlich anders dar. Dort läuft der Sommer momentan zur Hochform auf. Nach Information des vor Ort ansässigen „Gliding Club of Victoria“ ist im Januar mit trockenen und heißen Tagen zu rechnen. Die Temperaturen können zwischen 25 und 40 Grad schwanken, manchmal sogar darüber. Weite, offene Ebenen nach Norden und Westen sind vorhanden, ebenso Wüsten-

land nach Nord-West bis Nord. Im Osten und Süden findet man die Höhenzüge der Great Dividing Range, des australischen Berglands.

Erfreulich für die Piloten sind die nur minimalen Luftraumbeschränkungen. So gibt es im Umkreis von 50 Kilometern keine Luftraumbeschränkung unter 8.500 Fuß. Bei fast grenzenlosen Streckenflugmöglichkeiten steht den WM-Piloten ansonsten Flugfläche 125 zur Verfügung. Diese paradisischen Möglichkeiten dürfen die acht Teilnehmer des DAeC genießen. Allesamt verfügen sie über reichlich WM-Erfahrung und sind dem Favoritenfeld zuzuordnen.

### Insgesamt acht deutsche Teilnehmer

Stark vertreten ist auch der BWLV in Australien – stellt er doch fünf der insgesamt acht deutschen WM-Teilnehmer, nebst Coach Walter Eisele, BWLV-Vizepräsident und Segelflugreferent, der bei der FG Neckartal-Köngen beheimatet ist und zudem seit vergangenem Jahr der Bundeskommission Segelflug im DAeC vorsteht. Walter Eisele kann auf einen großen Erfahrungsschatz bei internationalen Wettbewerben, darunter mehrere Welt- und Europameisterschaften, als Pilot und Coach zurückgreifen.

Auch Sohn Michael Eisele hat Erfahrung mit diversen Weltmeisterschaften – er tritt mit einem Ventus 2ax an. Ebenso von der FG Neckartal-Köngen nimmt Thomas Wettemann (Ventus 2a) teil, der gleichfalls WM-Erfahrung hat. Mit Michael Eisele bildet er ein eingespieltes Team, was beide schon bei vorangegangenen Weltmeisterschaften belegen konnten.

In der mit 37 Teilnehmern besetzten 15m-Klasse wird den beiden Köngenern sicherlich nichts geschenkt. Hier tummeln sich viele erfahrene Spitzenpiloten. Stellvertretend sei hier der Pole Sebastian Kawa genannt, der bereits mehrere WM-Titel erlog. Wie sein Landsmann Lukasz Grabowski setzt er auf die Diana 2, die mit ihren Leistungen immer wieder für Aufsehen bei Meisterschaften sorgte. Mit 21 Ventus 2 hat aber weiterhin Schempp-Hirth und folglich Kirchheim/Teck die Nase vorn, was die teilnehmenden Flugzeuge angeht. Fünf ASG 29 und vier ASW 27 vertreten das Haus Schleicher und die Rhön. Weitere fünf Teilnehmer ließen die Frage nach ihrem Sportgerät noch offen.

### Starke Konkurrenz in der 18m-Klasse

Auf große WM-Erfahrung können auch die 18m-Piloten Mario Kießling von der FG Wolf Hirth und Matthias Sturm vom LSV Schwarzwald zurückgreifen. Kießling setzt auf den neuen Ventus 3T, wie weitere sechs WM-Teilnehmer auch. Der mehrfache Vizeweltmeister wird gewiss um die WM-Krone mitringen wollen. Die starken Wetterlagen in Australien dürften Mario Kießling liegen. Seine Ruhe und Ausgeglichenheit zeichneten ihn schon bei vielen Meisterschaften aus.

Den Traum vom WM-Titel hat sich Matthias Sturm bereits 2008 (Rieti/Clubklasse) erfüllt. Dass ihm schnelles Wetter liegt, zeigte er im texanischen Uvalde, als er 2012 den Vize-WM-Titel mit einer ASW 27 in der 15m-Klasse erlog. In der 18m-Klasse fühlt sich Matthias Sturm genauso wohl und mit seiner ASG 29 ist er gut dabei. Hier könnte es auf ein deutsches Duell hinauslaufen.



Das Team der FG Neckartal-Köngen (v.l.): Thomas Wettemann (15m-Klasse), Walter Eisele (Coach) und Michael Eisele (15m-Klasse)



Mario Kießling tritt in der 18m-Klasse mit dem neuen Ventus 3T an

Er wird mit um den Titel kämpfen:  
Matthias Sturm vom LSV Schwarzwald

Zu beachten ist aber, dass die beiden Deutschen den Atem einer starken internationalen Konkurrenz spüren werden: In der 18m-Klasse treten gleich 43 Teilnehmer an, was für die Beliebtheit dieser Klasse spricht. Immer noch ist die ASG 29 mit 24 Flugzeugen stark vertreten. Nun kommt es aber erstmals zum schon lange beachteten Vergleich mit dem neuen Ventus 3: Gleich sieben neue Ventus 3 sind auf der Teilnehmerliste zu finden. Drei Ventus 2, sieben JS 1 und eine LS 10 ergänzen das Feld.

### Südafrikanische JS 1C oft vertreten

Stark besetzt ist ebenfalls die Offene Klasse mit 35 Superorchideen. Dabei sind die Langohren heuer in der Minderheit. Die Vormachtstellung der deutschen Segelflughersteller hat hier das südafrikanische Produkt JS 1C gebrochen. Diese ist mit 23 Flugzeugen vertreten. Damit reagieren sicher einige Teilnehmer auf die zu erwartenden Wetterlagen mit starkem Steigen.

Der vierfache Weltmeister der Offenen Klasse, Michael Sommer vom LSV Regensburg, setzt weiterhin auf die EB 29R. Das Produkt der Firma Binder aus Ostheim/Rhön steht für exzellente Leistungsdaten. Hier wird die Frage sein, wie

Sommer seine variablen Spannweiten nutzen wird. Der fünfte WM-Titel ist ihm unbedingt zuzutrauen, denn gerade bei beständigen Wetterlagen spielte er immer wieder bei Weltmeisterschaften seine Trümpfe aus.

Gleichfalls über reichlich WM-Erfahrung verfügt Tassilo Bode vom LSV Gifhorn. Der Niedersachse fliegt eine EB 29. Der Europameister des Jahres 2000 und Vizeweltmeister von 2008 (Lüsse/Offene Klasse) ist mit Leidenschaft Segelflieger und wird ein Wörtchen um den Sieg mitreden wollen.

### Große Herausforderung für den Bundestrainer

Stefan Beck vom LSV Rinteln geht mit einer EB 28 Edition an den Start. Auch er verfügt über reichlich Wettbewerbs- und WM-Erfahrung. Mit der 34. FAI-Segelflug-WM steht für ihn nun eine neue Herausforderung an. Als Copilot wird ihn der dreifache Weltmeister Holger Karow von der FG Wolf Hirth begleiten. So wird es mit geballter Erfahrung über die Weiten Australiens gehen.

Bundestrainer und Coach Willi Beyer hat seine ersten großen Herausforderungen zu meistern. Die Arbeiten bei einer so

großen Weltmeisterschaft sind vielfältig und das Team ist groß. Als Team-Meteorologe steht DAeC-Vizepräsident René Heise den Piloten zur Seite. Mit seinem Blog auf der DAeC-Seite wird Mayk Schuster vom SFC Riesa-Canitza über den Verlauf der WM berichten. Neben sechs EB 29 fliegen ein Quintus, eine Antares 23T, ASH 31 und ASH 25 sowie EB 28 in der Offenen Klasse mit. Und selbst China ist mit Du Peng in dieser Klasse mit einem Arcus dabei.

Benalla kurz vorgestellt: Benalla findet man 190 Kilometer nordöstlich von Melbourne gelegen im australischen Bundesstaat Victoria. Es liegt am Broken River und hat 9.000 Einwohner in einer ländlichen Umgebung. Die Stadt verfügt über ein großes Segelflugzentrum und der Gliding Club of Victoria ist dort beheimatet. Benalla ist weit genug von der Küste entfernt, dadurch ist die Seebrise kaum wirksam. Es liegt auch weit genug südlich und wird so weitgehend vom subtropischen Wetter und von Stürmen verschont. 1987 wurde dort schon einmal eine Segelflug-WM ausgetragen. Standesgemäß gewann damals der Deutsch-Australier Ingo Renner (viermal Weltmeister) in der Offenen Klasse.

Text und Fotos: Lothar Schwark

## AUSTRAGUNGSORT STENDAL-BORSTEL

# BEWERBUNG FÜR WM 2020 EINGEREICHT

Die Bundeskommission Segelflug des DAeC macht sich für die Ausrichtung der Segelflugweltmeisterschaften 2020 in Deutschland stark. Im Oktober hat der DAeC die Bewerbung mit Austragungsort Stendal-Borstel bei der International Gliding Commission (IGC) eingereicht. Die IGC wird bei ihrer Sitzung am 3. und 4. März 2017 in Budapest entscheiden.

Der Aero-Club Stendal zusammen mit dem Luftsportverband Sachsen-Anhalt

hat sich in den vergangenen Jahren als Ausrichter von Segelflugmeisterschaften einen guten Ruf erworben. Erst 2015 waren die Piloten der Deutschen Meisterschaft für die Offene Klasse und die 18m-Klasse zu Gast.

In diesem Jahr wird vom 4. bis 14. Juli auf dem Borsteler Platz die Segelflug-DM für die Offene, die 18m- und die 15m-Klasse ausgetragen. Zudem wird die Segelflug-DM in der Standard-/

Doppelsitzerklasse vom 20. bis 30. Juni in Zwickau (SN) ausgetragen, und die Clubklasse geht bei der DM in Mönchsheide (RP) vom 15. bis 25. August an den Start.

Text: DAeC



# 4. GRUND- UND WEITERBILDUNGSLEHRGANG SEGELKUNSTFLUG IN HAYINGEN

## LOOPINGS UND RÜCKENKREISE IN DEN WOLKENLÜCKEN

Acht Grund- und 13 Weiterbilder kamen zum „Turnen am Himmel“ nach Hayingen

Traditionell fand dieses Jahr in der ersten Oktoberwoche der 4. Grund- und Weiterbildungslehrgang im Segelkunstflug in Hayingen statt. Insgesamt acht Grundschüler und 13 Weiterbilder zog es in diesem Zeitraum in die schwäbische Kunstflughochburg. Unter Leitung des Ausbildungsleiters Werner Kugler, des Vereinsvorsitzenden Udo Markert sowie des gesamten fünfköpfigen Fluglehrerteams erlernten die Neulinge die Grundfiguren des Prüfungsprogramms, Looping, Rolle, Turn sowie Auf- und Abschwünge.

Zum Einsatz kamen dabei vor allem die beiden ASK 21 des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV, eine ASK 21 des Luftsportvereins Reutlingen sowie zwei Foxe für Trudeleinweisungen. Den Weiterbildern standen diese Maschinen, der vereinseigene Perkoz sowie die SZD-59 des Fördervereins, zu Verfügung.

### Interesse am Lehrgang war gewohnt groß

Unter den wachsamen Augen des erfahrenen Wettbewerbsschiedsrichters Horst Havrda sowie des Deutschen Meisters

Jens Holnaichers und Vize-Meisters Dennis Konieczny als Trainer, konnten alle Segelkunstflug-Leistungsabzeichen trainiert und abgelegt werden sowie Einweisungen auf Fox, SZD-59 und Perkoz durchgeführt werden. Das Interesse an dem Lehrgang war wie gewohnt sehr groß, sodass wir über die Woche hin etliche Weiterbilder und Wettbewerbsspieler aus dem ganzen Bundesgebiet zum Training bei uns begrüßen durften.

Geschleppt wurde nur mit UL. Insgesamt standen zwei Dynamics, eine geflogen und bereitgestellt von Hannes Zimmermann und ISS-Aviation sowie eine des Nachbarvereins Münsingen-Eisberg, wie auch unsere vereinseigenen C-42 sowie unsere Savage Cruiser zum Schleppen bereit, was – wie in Hayingen üblich – humane Schlepppreise sowie geringe Lärmbelästigung der Bevölkerung mit sich brachte.

### Einige Abzeichen erflogen

Trotz des durchwachsenen Wetters der gesamten Woche mit Schauern, niedrigen Wolken und starkem Wind, wurden doch einige Erfolge erflogen: Bei insge-

Die erfolgreichen Teilnehmer wurden gemeinschaftlich der Kunstfliegertaufe unterzogen



samt 196 Schlepps wurden zwei Goldene und ein Silbernes Leistungsabzeichen abgenommen sowie sieben Kunstflugberechtigungen erworben, welche zugleich drei Grundschüler zum Trainieren und Bestehen des Bronzenen Leistungsabzeichens nutzten.

Der nächste Lehrgang wird nächstes Jahr wieder zur gleichen Zeit in der Woche um den 3. Oktober stattfinden, dann auch hoffentlich wieder mit unseren Kunstflug-Oldtimern Stösser und Luniak. Der Luftsportverein Hayingen bedankt sich hiermit nochmals bei allen Beteiligten und wünscht allen schöne und sichere Flüge!

Text und Fotos: LSV Hayingen

## FÖRDERVEREIN SEGELKUNSTFLUG IM BWLV

# EINLADUNG ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG



Die Jahreshauptversammlung des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV findet statt am Samstag, **11. Februar 2017.**

**Ort: Sinsheim, Fliegerheim am Flugplatz**  
**Beginn: 14 Uhr**

Vertreter von Vereinen, die 2017 einen Lehrgang planen, finden sich bitte bereits um 13 Uhr ein.

Die Tagesordnung wird gesondert via Mail an die Mitglieder gesendet.

Text: Ralph Rainer, Förderverein für Segelkunstflug im BWLV



## FAI SEGELFLUG GRAND PRIX

# HOLGER KAROW

## HOLT SEINEN DRITTEN

## WELTMEISTERTITEL

Holger Karow beim Wettbewerb in Musbach

Beim FAI Segelflug Grand Prix-Finale in Potchefstroom/Südafrika, das vom 6. bis 12. November stattfand, erlangte Holger Karow seinen dritten WM-Titel. Damit verbuchte das Mitglied der Fliegergruppe Wolf Hirth einen weiteren sportlichen Triumph: Der 50-Jährige war bereits 1999 bei der Segelflug-WM in Bayreuth und 2003 in Leszno/Polen Weltmeister in der Offenen Klasse geworden.

Im Gegensatz zu klassischen Weltmeisterschaften, bei denen in einem Zeitfenster taktiert werden kann, bringt der Segelflug Grand Prix durch den Regatta-Start den direkten Vergleich. Während man bei üblichen Weltmeisterschaften nach Zielüberflügen nicht sofort seine Tages-

platzierung kennt, wird einem bei Segelflug Grand Prix immer die direkte Platzierung vor Augen geführt.

Die 18 Finalteilnehmer in Südafrika hatten sich bei nationalen Segelflug-Grand-Prix-Wettbewerben in Chile, Spanien, Russland, Italien, Frankreich, Österreich, Großbritannien, USA und Deutschland qualifiziert. Karow hatte sich seinen Finalplatz in Freudenstadt-Musbach mit Gesamtplatz zwei erlogen.

### Starke Konkurrenz am Start

In Südafrika traf er auf ein hochklassiges Starterfeld, das mit sechs Weltmeistern vertreten war. So wurde der Pole Sebastian Kawa als einer der großen Favoriten gehandelt. Als mehrmaliger Gewinner (Weltmeister) beim Grand Prix blieb ihm indes dieses Mal nur Rang fünf mit 26 Punkten. Als Sieger von Musbach wurde Matthias Sturm vom LSV Schwarzwald ebenso stark eingeschätzt. Ihm blieb schlussendlich Gesamtplatz neun mit 14 Punkten, da die ersten vier Tage keine Punkte für ihn abwarfen.

Wie weitere Teilnehmer musste sich Sturm mit den dortigen speziellen Wetterbedingungen anfreunden. Denn untypisch für die Jahreszeit, herrschte dieses Mal sehr wechselhaftes Wetter vor. So gab es nachts immer wieder starke Gewitter mit teilweise Hagel. Auch tagsüber wurden Aufgaben mitunter zwischen zwei Gewittern gelegt. Hierbei konnte Karow, der als Flugkapitän bei Air Berlin eine A-320 steuert, auf seinen Erfahrungsschatz von sieben Segelflug-Aufenthalten in Südafrika zurückgreifen. „Bei solchen labilen Lagen hat das Wet-



Der 50-jährige Karow ist zum dritten Mal Weltmeister

ter hier manche Eigenarten und Überraschung zu bieten“, berichtete er.

### Jeden Tag in den Punkterängen

Als Sportgerät nutzte Karow eine Jonkers JS1 evo mit 18 Metern Spannweite und 600 Kilogramm Abfluggewicht. Das südafrikanische Spitzenprodukt wird in Potchefstroom/Südafrika gebaut. Deshalb starteten 16 der 18 Piloten mit dem südafrikanischen Wolkenrenner. „Wichtig war für mich, dass ich jeden Tag in die Punkteränge flog“, schilderte der nun dreifache Segelflugweltmeister im Rückblick seine Flüge.

Mit den Tagesplätzen 3/3/9/4/1/5 gelang ihm dies gut. Den schnellsten Schnitt erzielte Karow mit 145,3 Stundenkilometern über 275,53 Kilometer am vierten Flugtag. Den Tagessieg am fünften Flugtag erlangte er bei eher schwierigem Wetter mit 83,8 Stundenkilometern über 169,03 Kilometer.


Nachdem es für Matthias Sturm (JS 1 evo) anfangs nicht gut lief, erreichte die-



Siegerehrung in Potchefstroom/Südafrika

ser am Schlußtag mit 123,1 Stundenkilometern noch einen versöhnlichen Tagessieg. Einen weiteren deutschen Tagessieg landete Simon Schröder (JS 1 evo) aus Bad Wörishofen am ersten Wertungstag mit 86,1 Stundenkilometern über 209,61 Kilometer.

Holger Karow betonte, er habe ein tolles Finale und gutes Miteinander mit seinen Konkurrenten erlebt. Begleitet worden war er von seiner Ehefrau Dagmar, die – ebenso wie er – ein sehr gastfreundliches Südafrika erleben durfte.

 Weitere Infos gibt es online unter [www.sgp.aero](http://www.sgp.aero)

Text: Lothar Schwark  
Fotos: Lothar Schwark/Dagmar Karow

## GESAMTERGEBNIS FAI SEGELFLUG GRAND PRIX:

1. Holger Karow, Deutschland, JS-1evo, 35 Punkte
2. Oscar Goudriaan, Südafrika, JS-1 evo TJ, 32 Punkte
3. Christophe Abadie, Frankreich, JS-1 evo, 31 Punkte
8. Jan Omsels, Deutschland, JS-1, 15 Punkte
9. Matthias Sturm, Deutschland, JS-1 evo, 14 Punkte
10. Simon Schröder, Deutschland, JS-1 evo, 13 Punkte



Die Teilnehmer in Südafrika

## OLC GLIDER RACE AUF DER WASSERKUPPE

# EIN ERLEBNIS FÜR WETTBWERBSFLIEGER

Atemberaubende Flugtage und guten Sport nebst der einmaligen Wasserkuppe-Atmosphäre können maximal 20 Pilotinnen und Piloten vom 29. Juli bis 5. August 2017 beim 4. OLC Glider Race auf der Wasserkuppe erleben.

Wie im Vorjahr können sie Flugzeuge der Standard- oder 15m-Rennklasse nutzen. Mit dem Regattastart bietet sich ihnen die wohl objektivste Startart, die es zurzeit im sportorientierten Segelflug gibt. Ein klares Punktesystem von maximal zehn Tagespunkten (Schlußtag elf) sorgt dafür, dass man selbst eine Außenlandung verkraften kann, um nicht sofort aussichtslos zurückzufallen.

Es empfiehlt sich, sich baldmöglichst auf der OLC-Plattform zu dem Wettbewerb anzumelden. Das OLC Glider Race bietet sowohl Nachwuchs- wie auch erfahrenen Wettbewerbspiloten die Möglich-

keit, sich im direkten Vergleich zu messen und weiterzuentwickeln. Selbst erfahrenen WM-Piloten wie zum Beispiel Robert Schröder machte es Freude, in der Rhön anzutreten.

Von der Wasserkuppe und der Rhön war Schröder beim 2. OLC Glider Race begeistert. Den Wettbewerb empfand er als uneingeschränkt attraktiv und anspruchsvoll. Dazu trugen die wohl spannendsten Endanflüge seines Fliegerlebens bei. Denn rauf auf den Berg müssen sie zum Schluss wieder alle. So ist auch unter Gipfelhöhe das Rennen nicht immer verloren.

### Die Chancengleichheit wird gewahrt

Das ist einer der vielen Reize, welche die Wasserkuppe Teilnehmern und ihren Mannschaften bietet. Um die Chancen-

gleichheit zu wahren, wird die maximale Flächenbelastung aller Flugzeuge auf 40 Kilogramm je Quadratmeter festgelegt. Das ist zum Beispiel eine hervorragende Ausgangsbasis für eine ASW 27, die bei den Wettbewerben ja nicht mehr so häufig vertreten ist. Spannend wird es sein, wie sich eine LS 4 mit 40 Kilogramm pro Quadratmeter gegen eine LS 8 mit selbiger Flächenbelastung behauptet.

Obligatorisch ist die Sektdusche der drei Erstplatzierten nach der Landung. Beeindruckend bleibt die Gastfreundschaft der Fliegerschule Wasserkuppe und deren Schulleiter Harald Jörges. Für 2017 ist abends täglich ein Rahmenprogramm vorgesehen. Tolle Rad- und Wanderwege bieten den Piloten außerhalb des Fliegens viel Freizeitspaß. Wenn das Wetter passt, werden reichlich Zuschauer vor Ort sein. Denn mit über 800.000 Tagestouristen im Jahr ist die Wasserkuppe eine ideale Plattform, um den Reiz des Wettbewerbssegelflugs zu präsentieren.



Beim OLC Glider Race können sich sowohl Nachwuchs- wie auch Wettbewerbspiloten messen



Anmeldungen sind unter <http://gliderrace.onlinecontest.org/> möglich.

Text und Foto: Lothar Schwark

## EINMAL GÖRLITZ – UND ZURÜCK?



### Los ging's über der Wasserkuppe

Der Lawa-Pokal wird ausgeschrieben für die schnellste Strecke, die zwischen der Wasserkuppe und Görlitz geflogen wird. Mit dem kleinen Umweg um den Dresdener Luftraum sind dies rund 360 Kilometer. Start- oder Landepunkt muss einer der beiden Flugplätze sein, zudem sind alle Dosis, Klappis und Flugzeuge über Index 108 ausgeschlossen. Für Junioren ist die Strecke natürlich gerade deshalb interessant, weil sie mit einem Preisgeld dotiert ist.

Die Idee, diese Strecke zu fliegen, kam mir schon im Winter, als ich beim Streckenflugförderverein SBW den Discus 2 beantragte, um an dem Standardklasse-Grand-Prix teilzunehmen. Gedacht war dieser Flug als Training, da ich bis dato den Discus 2b noch nie geflogen war und wusste, dass beim Grand Prix hauptsächlich Piloten mitfliegen, die sich in der Standardklasse auskennen.

Eine kleine Arroganz, dass die doppelte Strecke des Lawa-Pokals bei gutem Wetter mit der Standardklasse machbar ist, kann ich nicht verleugnen – und die Strecke nicht im Auto zurückfahren zu müssen, sondern heimzufliegen, kam mir sehr verlockend vor, ganz zu schweigen vom Preisgeld.

Mitte Juni holte ich dann den Discus ab, konnte ihn nur leider wegen meines Staatsexamens nur einmal kurz durch die Luft bewegen und stellte ihn schweren Herzens meinen Vereinskameraden zur Verfügung. Weil die Uni mich sehr for-

derte, war ich in dem Jahr noch kaum geflogen und deshalb natürlich umso heißer, endlich wieder in die Luft zu kommen.

### Die Wettervorhersage war stabil

Am 6. Juli war es soweit, mit dem am Vortag gemachten Staatsexamen in der Tasche ging es auf die Wasserkuppe. Hier wurde ich nett empfangen und bekam direkt alle Informationen. Die Segelflugschule ist wirklich gut organisiert. Das Wetter für den Tag hatte ich mir schon sechs Tage vorher immer bei Topmeteo angeschaut. Ich hoffte bei 20 Stundenkilometer Wind auf Reihungen, denen ich folgen konnte, sowie gute Cumulus-Thermik. Die Vorhersage blieb stabil, rechnete aber eine Abschirmung von Westen kommend ein. Beim morgendlichen Briefing schauten wir uns diese nochmal an, und sie schien erst gegen 17 Uhr an der Wasserkuppe anzukommen – das sollte vom Zeitplan reichen.

Also schnell Flieger aufbauen und Wasser tanken. A propos tanken – wieviel? Auf meinem Testflug hatte ich mal probierhalber 40 Liter dabei, die ich aber direkt wieder abwarf, weil der Flug sonst direkt geendet hätte. Also war mein Plan: Einfach mal 80 Liter reinmachen, das klingt ganz gut für so einen Tag.

Nach dem Tanken, das gefühlt ewig dauerte, schob ich erstmal recht abwartend den Flieger Richtung Start. Mit meiner LS 1

wäre ich schon lang oben gewesen, aber ich wollte mit dem Wasser warten, bis gutes Steigen gemeldet wird. Endlich entschloss ich mich zum Start, und es ging direkt an die Basis in 1.300 Meter und ab Richtung Suhl. Querab Suhl stand dann der erste schöne Bart mit 2,5 Meter, der mich bis auf 1.900 Meter brachte.

### Die Steigwerte gingen deutlich zurück

Nach dem Thüringer Wald war das dann auch leider schon ganz schnell vorbei, Ich merkte, dass ich die Bärte nicht rund bekam, kreiste grundsätzlich in die falsche Richtung ein und wünschte mir – so schön der Discus auch gleitet – meine LS 1 herbei, da die Steigwerte deutlich zurückgingen. Die Wolken bekamen sehr unruhige Kanten, und der Wind machte mir beim Kurbeln zu schaffen. Reihungen bildeten sich leider keine aus.

So ging es dann doch mit gemischten Gefühlen an Zwickau und Chemnitz vorbei am Dresdener Luftraum Richtung Pirna. Dass ich langsam war, sagte mir mein wunderschöner Rechner. Ich hatte nun zwei Möglichkeiten: Ich konnte deutlich Geschwindigkeit rausholen, wenn ich den Endanflug auf Görlitz frühzeitig beginnen würde, oder ich folgte meinem Plan, zurückzufliegen. Vom langsamen Schnitt und der Abschirmung um 17 Uhr konnte das so gerade noch passen, also hoch bleiben bis Görlitz, auch wenn es für den Lawa-Pokal nicht optimal war.

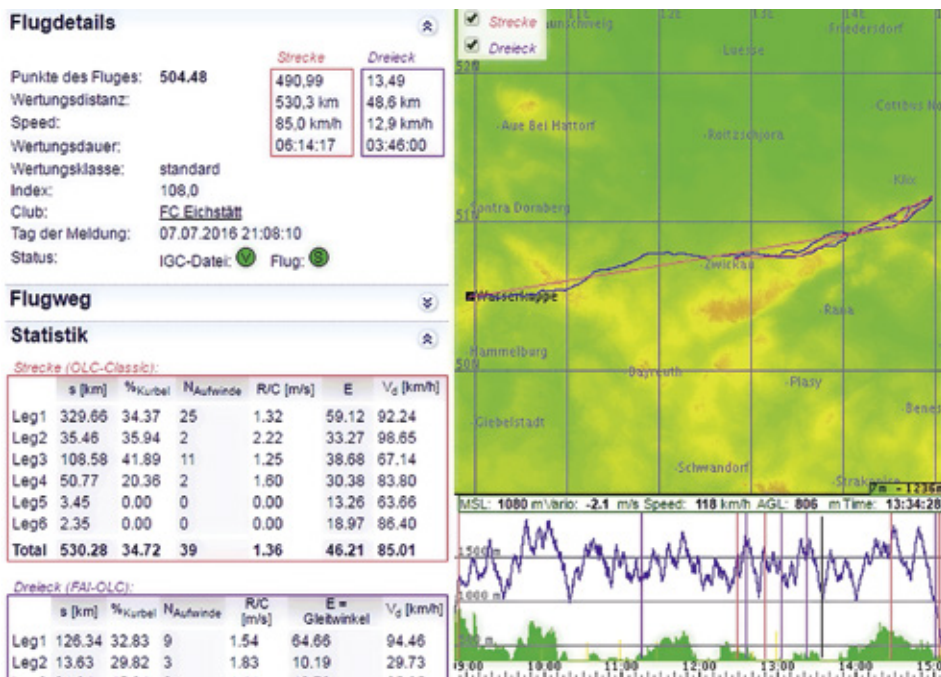
Über Görlitz meldete ich mich dann kurz über Funk, und die Piloten wünschten mir einen guten Heimflug. Ab Pirna wurde mir aber leider klar, dass das mit dem Heimflug nichts werden würde, denn die Abschirmung stand schon kurz vor Zwickau. Also direkt eine Nachricht an meinen Lieblingsrückholer geschickt, dass es bei ihm ein langer Abend werden würde.

### Es reichte nicht mehr nach Zwickau

Ca. 30 Kilometer vor Chemnitz war die Luft dann leider komplett tot, es bewegte sich rein gar nichts mehr. Der Endflugrechner sagte mir, es reiche leider nicht mehr nach Zwickau, also wurde Chemnitz-Jahnsdorf mein Favoritenplatz. Hier kam ich viel zu hoch an, weil ich es mir ersparen wollte, auf einem Acker in der Dunkelheit auf meinen Rückholer zu warten.

Nach der Landung in Jahnsdorf wurde ich vom Flugleiter auf den Turm beordert. Er fragte mich, wie ich vorhätte den Platz zu verlassen, da dort eigentlich außer zwei Privatfliegern kein Segelflug stattfindet. Ich sagte ihm, dass mein Rückholer sich gleich an der Wasserkuppe auf den Weg mache und mich mit dem Hänger hole. Da Jahnsdorf aber komplett abgeriegelt ist, erklärte er mir, man könne den Platz nur betreten und verlassen, wenn ein Flugleiter anwesend sei, ich müsse also für die Zeit, bis mein Rückholer einträte, PPR beantragen. Dafür wiederum seien Gebühren von 60 Euro pro 30 Minuten nach offiziellem Betriebsschluss (20 Uhr) fällig.

Das war mir dann doch zu teuer, und die Tore waren leider zu klein, um einen aufgebauten Discus 2 einfach auf den Parkplatz zu schieben. Also wollte ich den Flieger im Hangar parken, mir und meinem ca. gegen 23 Uhr eintreffenden Rückholer ein Hotelzimmer suchen und das Flugzeug am nächsten Tag abbauen. Zum Einhalten durfte ich den Rettungswagen benutzen, hatte jedoch im Flugzeug natürlich kein Zugseil. Zum Glück landete in diesem Moment Jens in seinem Ventus Bt, der sich durch die Abschirmung heimpropellert hatte. Ich half ihm, sein Flugzeug abzurüsten, und wir machten uns zusammen auf die Suche nach einem Schleppseil, als Jens' Freund anrief. Er teilte uns mit, er sei in Polen gelandet und komme am nächsten Tag erst heim mit seinem Discus 2b.



Die Flugstrecke im Detail

### Ein schöner Flug mit viel Erfahrungsgewinn

Ich bat ihn darum, mir seinen Anhänger zu leihen, was dieser auch bereitwillig tat. Vielen Dank nochmal an dieser Stelle! Wir konnten also mit dem Flugzeug im Anhänger durch das Tor fahren, sodass ich die Maschine mit meinem Rückholer nachher nur noch in den richtigen Anhänger umpacken musste. Außenlanden ist halt doch immer wieder eine spannende Angelegenheit.

Als Fazit bleibt zu sagen: Ich ärgere mich natürlich, dass ich den Lawa-Pokal nicht gewonnen habe. Aber ich hatte einen schönen Flug mit viel Erfahrungsgewinn für den Grand Prix, und ich glaube, dass

ein solcher Flug mit einem eingeflogenen Piloten und einem leicht früheren Start problemlos möglich gewesen wäre und eventuell mehr Anreiz gibt, als einfach 350 Kilometer vom Startplatz entfernt zu landen.

An dieser Stelle möchte ich nochmal Julien, meinem absoluten Lieblingsrückholer, danken, der für mich von Osnabrück bis Chemnitz und von dort zur Wasserkuppe gefahren ist. Ohne den Lawa Pokal hätte ich diesen Flug nicht versucht – ich finde, hier gibt es wirklich einen tollen Anreiz!

Text und Fotos: Bernhard Scheiff



Unterwegs mit dem Discus 2b des SBW-Fördervereins



VERLÄNGERUNG

# SEGELFLUG-WETTBEWERBSKENNZEICHEN

Wettbewerbskennzeichen sind personenbezogen und müssen verlängert werden

**Die Registrierungszeit der folgenden Segelflug-Wettbewerbskennzeichen (WBK) ist am 31. Dezember 2016 abgelaufen (Stand: 5. Dezember 2016):**

6 1E 1F 1V 1W 2S 3Z 3W 43 45 4F 4T 4V  
4W 5W 6C 77 7G 8W 90 9T AH AS AW  
AZ BJ BN BT BZ CA CF DH DO E1 E3 EA  
EO F8 FE FH FY G2 GJ GK H3 H4 HS HU  
HY IE IS J1 J2 JL KA KD KF KG LA LF LW  
MF MG MJ ML MN NB NH NU NY O2 OC  
OG PB PV RH RZ SB SE SH SX T4 T5 TT TU  
TZ V1 V2 VL X3 X6 Y1 YA YN YX YZ ZE  
ZJ DOC IEF IKG IMS IMY INN ISK

Flugzeughalter, die ihr Wettbewerbskennzeichen für weitere vier Jahre eintragen lassen möchten, können die Verlängerung bis zum Ablaufdatum oder spätestens bis zum 28. Februar 2017 per E-Mail, Fax oder Brief unter Angabe des WBK, der aktuellen Halteradresse sowie

des Musters und des amtlichen Kennzeichens beantragen.

Die Nenngebühr von 15 Euro kann per Überweisung auf das Konto bei der Deutschen Bank PuG AG, IBAN: DE49 2707 0024 0344 4999 02, BIC: DEUTDEDB270 mit Angabe des Namens und des Wettbewerbskennzeichens als Verwendungszweck oder per Verrechnungsscheck oder Barzahlung entrichtet werden. Die Nenngebühr bitte nur überweisen, wenn vorab die Anmeldung zur Registrierung/Verlängerung per E-Mail oder Brief erfolgt ist. Nach Eingang des Nenngeldes erhalten die Antragsteller eine schriftliche Registrierungsbestätigung.

Wettbewerbskennzeichen sind personenbezogen, das heißt, bei Kauf oder Verkauf eines Flugzeuges geht das WBK nicht automatisch auf den neuen Besitzer über.

Alle Wettbewerbskennzeichen, die bis zum 28. Februar 2017 nicht verlängert wurden, werden zur Neuvergabe freigegeben.

Die Nenngebühreneinnahme aus der Vergabe beziehungsweise Verlängerung der Segelflug-Wettbewerbskennzeichen kommt der Juniorenförderung zugute.

Informationen: [www.daec.de/sportarten/segelflug/wettbewerbskennzeichen](http://www.daec.de/sportarten/segelflug/wettbewerbskennzeichen), Kontakt: DAeC, Büro Bundeskommission Segelflug, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, Telefon: 0531 23540-51, Fax: 0531 23540-55, E-Mail: [segelflug@daec.de](mailto:segelflug@daec.de)

Text und Foto: DAeC

## LUFTSPORTLERINNEN

BWL-V-HEXENTREFFEN 2017

### AUSTAUSCH DER LUFTSPORTLERINNEN

Da wir für 2017 viele Terminabstimmungsprobleme haben, findet unser Luftsportlerinnentreffen nicht wie gewohnt im Januar statt, sondern wird verschoben auf **Samstag, 11. Februar 2017, ab 10 Uhr.**

Wir treffen uns auf dem Übersberg (bei nicht befahrbarer Straße dort hinauf, weichen wir in die Werkstatt aus). Genaueres erfährt ihr im Februar-adler bzw. per Rundschreiben.

Eure Anmeldungen sendet bitte an [haberkern@bwlv.de](mailto:haberkern@bwlv.de).  
Wir freuen uns auf Euch!

Gaby Haberkern und Barbara Kaiser

Text: Gaby Haberkern



## 10. GEMEINSAMES SICHERHEITSTRAINING

# JUBILÄUMSTREFFEN DER PILOTINNEN

Beim Abflug in Bremen

Ob Nachtflug, Radionavigation, abwechslungsreiches Airwork, Mustereinweisung, simulierte IFR-Anflüge, Einflug in Kontrollzonen und Landung von Verkehrsflughäfen, Auslandsflüge, Flugplatzhopping, Fachvorträge oder Sprechfunk: Das alles und noch viel mehr bietet das jährliche Diepholzer Sicherheitstraining der Pilotinnen.

Seit nunmehr zehn Jahren organisieren die Fluglehrerinnen Hetta Reinsch aus Diepholz und Roswitha Höltken aus Rheine ein Sicherheitstraining für die Pilotinnen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) und der Internationalen Vereinigung von Pilotinnen, den 99s, am Flugplatz Diepholz (ETND) in Niedersachsen.

### Viele Herausforderungen für die Pilotinnen

In diesem Jahr waren vom 30. September bis 3. Oktober insgesamt 17 Pilotinnen, sieben Piloten, 16 Fluglehrerinnen und Fluglehrer mit ihren 18 einmotorigen Flugzeugen an der Fortbildung beteiligt. Bei durchwachsenem Wetter gab es Herausforderungen genug, die die Pilotinnen mit Konzentration, Leidenschaft und Spaß meisterten. Nachtflug, Landung in Bremen (EDDW), Nordsee-Inselhopping bei leichtem Regen und gutem Wind, mehrere Vorträge der DFS, um nur einige Programmpunkte zu nennen. Mit einer

zünftigen Party samt Liveband „The Creachers“ am Flugplatz in Diepholz wurde das Jubiläum am Sonntagabend gebührend gewürdigt.

In jedem Jahr werden die Organisatorinnen mit strahlenden Gesichtern und immer professioneller agierenden Pilotinnen für ihr Engagement entschädigt. Keine Pilotin reist nach dem Fliegerwochenende ab, ohne etwas Neues für sich gelernt oder entdeckt zu haben. Für einige ist es nur noch Feintuning, für andere festigen sich mit den erfolgten Manövern die gewünschten Routine-Abläufe der Fliegerei.

Insgesamt wurden in den zehn Jahren 132 Pilotinnen und 78 Piloten von insgesamt 29 Fluglehrerinnen und Fluglehrern fortgebildet. 22 Pilotinnen und Piloten nahmen die Gelegenheit wahr, während des Trainings am Abend ihre Englisch Proficiency abzulegen.

### Lehren und Lernen sind keine Sache des Geschlechts

Natürlich sind auch Piloten und Fluglehrer immer herzlich willkommen, denn Lernen und Lehren sind bekanntlich keine Sache des Geschlechts!

Eines ist allen gemeinsam: „Wir lieben den Logenplatz am (rosa-hellblauen) Himmel, der durch Trainings wie dieses

immer wieder einen Tick sicherer wird“, so Ruth Haliti, selbst Pilotin und Sprecherin der Pilotinnen.



Mehr Infos unter [www.pilotinnen.de](http://www.pilotinnen.de) bei den europäischen Pilotinnen unter [www.FEWP.org](http://www.FEWP.org) und den Internationalen 99s [www.ninety-nines.de](http://www.ninety-nines.de) sowie [www.ninety-nines.org](http://www.ninety-nines.org)

Text und Fotos: Ruth Haliti, Pressereferentin der VDP und der 99s



Pilotinnen nach der geglückten Landung in Bremen

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

# RAUSCHENDE BALLNACHT IN HOCKENHEIM



BWLV-Präsident Eberhard Laur richtete ein Grußwort an die Gäste



Eine in der Stadthalle Hockenheim aufgebaute LS 8 sorgte für das besondere fliegerische Ambiente

Kürzlich konnte der Sportfliegerclub Hockenheim die nordbadischen Vereine der Flieger in der Stadthalle in Hockenheim zum jährlichen Fliegerball begrüßen. Für die Stimmung und das Tanzbein sorgte die Gala- und Partyband „Hitfabrik“, die mit ihrer Musik schnell die Tanzfläche füllte.

Der Erste Vorsitzende Jürgen Mähringer begrüßte nach dem Eröffnungslied „Über den Wolken“ von Reinhard Mey die zahlreichen Gäste des 52. Fliegerballs der nordbadischen Vereine. Als Ehrengäste konnte Jürgen Mähringer den Präsidenten des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands Eberhard „Ebo“ Laur und den BWLV-Ehrenpräsidenten Gerd Weinelt begrüßen. Nach einer kurzen Ansprache von Jürgen Mähringer hatte auch Ebo Laur die Möglichkeit, einige Grußworte an die Gäste zu richten, bevor es mit der ersten Tanzrunde losging – und es dauerte nicht lange, bis die Tanzfläche sich gefüllt hatte.

Traditionsgemäß wird der Fliegerball von den nordbadischen Vereinen im Wechsel ausgerichtet. Es soll ein prachtvoller Abschluss der Flugsaison sein, bei der auch die Partner der Piloten für die entgangene Zeit während des Fliegens entschädigt werden. Hier können die Piloten zeigen, dass sie nicht nur in der Luft virtuos mit ihren Fluggeräten umgehen, sondern sich auch am Boden recht passabel, wenn nicht gar meisterlich bewegen können.

## Besondere Ehrungen für den Nachwuchs

Üblicherweise werden an diesem Abend auch die herausragenden Leistungen der nordbadischen Piloten geehrt. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf den Nachwuchs gelegt. Es werden die Sieger des Nachwuchsvergleichsfliegens, das in zwei Durchgängen (im Frühjahr und Herbst) stattfindet, gekürt.

In den Tanzpausen eroberten die Modellflieger des MSV Hockenheim die Tanzfläche und zeigten atemberaubende Kunststückemithenleichten Saalflugmodellen. Neben vielen Flugmodellen, darunter eine SG 38 im Maßstab 1:2, eine Leihgabe von Bernd Janisch, fand auch ein ausgewachsenes Segelflugzeug (LS 8) den Weg in die Stadthalle, wodurch das Ambiente einem Flugplatz ähnelte.

Über den gelungenen Abend und die vielen positiven Rückmeldungen der Gäste freute sich das Organisationsteam, bestehend aus dem Ersten Vorsitzenden Jürgen Mähringer, Melanie Knapp, Roland Schinke, Sebastian Gölz und Jan Zybura vom Sportfliegerclub Hockenheim.

Text: Gottfried Knapp  
Fotos: Jürgen Fuchs

Region 3 – Ostalb-Donau

# GEDENKFEIER FÜR MARC MATHIS IN STRASSBURG

Albstadt/Straßburg. Neue freundschaftliche Bande aus der gemeinsamen Trauer heraus: In Straßburg fand eine Gedenkfeier zum ersten Jahrestag des tödlichen Unfalls von Marc Mathis statt. Flieger aus ganz Frankreich waren dazu gekommen, ferner eine Delegation des Luftsportvereins Degerfeld in Albstadt.

Sie versammelten sich auf dem Flugplatz Neuhof bei Straßburg, um an das Leben einer Fliegerpersönlichkeit zu erinnern. Außerdem taufte sie eine Flugzeughalle auf den Namen Marc Mathis. Mathis hatte in Neuhof, einem Platz mit Graspiste im



Die Delegation des Degerfelds an der Halle, die auf den Namen Marc Mathis getauft wurde.



Südosten der Stadt, das Fliegen gelernt. Die Abordnung des LSV legte einen Kranz nieder; Marc Mathis war Ehrenmitglied auf dem Degerfeld.

Unter den Gästen waren zahlreiche Eigentümer der historischen Maschinen, die Mathis über viele Jahrzehnte auf Flugshows und Flugplatzfesten vorgefliegen hatte. Dazu zählen legendäre Jagdflugzeuge aus den 1940er-Jahren wie Yak 3, Focke-Wulf FW 190, P51 D „Mustang“ oder eine P40 „Warhawk“. Die Flugzeuge werden mit viel Aufwand in flugfähigem Zustand erhalten, um sie der Nachwelt zeigen zu können. Die Eigentümer erklärten, sie hätten Mathis ihre wertvollen Maschinen jederzeit ohne Bedenken und blind anvertraut. Die meisten gehören zu einer privaten Luftfahrtsammlung der „France Flying Warbirds“ in Melun in der Nähe von Paris.

### Seine bescheidene und freundliche Art bleibt in Erinnerung

Mathis hatte nicht nur den Ruf, ein besonders erfahrener und verantwortungsbewusster Flieger zu sein, sondern war vielen in der Fliegerszene durch seine bescheidene und freundliche Art ein guter Freund geworden. Marc Mathis gehörte über Jahrzehnte hinweg zu den Stammgästen auf dem Degerfeld-Flugplatzfest; vor drei Jahren hatte ihn der Verein für seine Leistungen und die Verbundenheit zum Ehrenmitglied ernannt. Helmut Röhm von der Abordnung des LSV sagte, es sei eine bewegende Feier gewesen. Es seien auch neue freundschaftliche Bande über die Grenzen beider Länder hinweg geknüpft worden. Die Eigentümer der Flugzeuge sagten zu, ihre Maschinen weiterhin zum Flugplatzfest auf die Schwäbische Alb zu schicken.

Marc „Léon“ Mathis (68) war 2015 bei einem Flugunfall bei Straßburg ums Leben gekommen. Er war unterwegs gewesen zum Erprobungsflug eines neuen Ultraleicht-Flugzeugs. Die Maschine, ein Prototyp, geriet in rund 300 Metern Höhe in eine unkontrollierbare Fluglage und zerschellte am Boden. Der Tod hatte große Betroffenheit in der baden-württembergischen Fliegerszene ausgelöst; Mathis war häufig Gast auf vielen Flugplatzfesten gewesen. Nach dem Unfall wurde ein großformatiger Kalender mit Bildern von ihm aufgelegt, die Aufnahmen stammten von Airshows.

Text: Volker Rath  
Foto: LSV Degerfeld

## GRUSS ANS BRAUTPAAR MIT NETTEM WORT- UND ZAHLENSPIEL



Die LS-4 des Luftsportrings Aalen war mit ihrer Kennung prädestiniert für ein Wortspiel im Sinne des Brautpaares und seines kleinen Sohnes

Der Luftsportring Aalen gratuliert seinen beiden Mitgliedern Yvonne Stempfle und Michael Auberger zur Hochzeit. Standesamtlich hatten die beiden schon vor einem Jahr geheiratet, doch dann hatte sich ohne Flugplan Sohn Lukas einfach so im Gegenanflug zur Landung gemeldet. Deswegen wurde die kirchliche Trauung erst mal verschoben und dann später zur „Traufe“ upgegradet.

Natürlich ließen sich die Aalener Fliegerkameraden dieses Ereignis nicht entgehen. „Auberger“ und „Stempfle“ – das brachte die Luftsportring-Freunde auf eine Idee: Die beiden fliegen immer gerne mit der Vereins-LS-4 „AS“, Alpha Sierra. Daraus könnte man doch einfach eine „Auberger-Stempfle“ machen und schön geschmückt vor der Kirche aufstellen. Das Wort- und Zahlenspiel geht allerdings noch etwas

weiter. Der Flieger ist eine LS-4. Könnte auch für Sohn Lukas Stempfle stehen. Was allerdings die „4“ bedeutet, ist aktuell noch nicht ganz geklärt. Schließlich sind sie jetzt erst mal glücklich zu dritt.

Der Luftsportring Aalen wünscht alles Gute und viele schöne gemeinsame Flüge!

Text und Fotos: LSR Aalen

## HEINZ STROBL ERHÄLT GOLDENE EHRENNADEL DES BWLV

Den Abschluss der Flugsaison feiert der Flugsportverein Nürtingen 1928 (FSVN) jährlich mit dem „Abfliegen“. Dieses fand am 18. November in der Vereinswerkstatt des FSVN statt. Im Rahmen dieses Festes wurde dem Mitglied Heinz Strobl die Goldene Ehrennadel des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLTV) verliehen. Zudem wurde das neue Segelflugzeug Duo Discus auf seinen Namen getauft.

Der Vorsitzende des FSVN Kevin Dilger eröffnete das Abfliegen. Er freute sich über die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste. Insbesondere begrüßte er den Präsidialrat des BWLV für Nordwürttemberg, Prof. Dr. Helmut Albrecht, Freunde anderer Fliegergruppen, Mitglieder des Handharmonika Clubs Großbettlingen sowie Biggo Berger als Vertreter des Segelflugzeugbauers Schempp Hirth in Kirchheim/Teck.

Daraufhin umriss Dilger kurz die Ereignisse des Jahres 2016, in welchem er den Vereinsvorsitz im März von Bernhard Krämer übernommen hatte. Im Februar hatte der FSVN das brandneue doppelsitzige Segelflugzeug Duo Discus XLT erhalten, welches nun getauft wurde. Es handelt sich um einen supermodernen Hochleistungs-Doppelsitzer mit einer Spannweite von 20 Metern und einer Gleitzahl von 1:48. Das Flugzeug ist mit modernster Instrumentierung ausgestattet und besitzt einen Turbo-Motor, um Thermikflauten auch mal zu überbrücken.

### Das neue Flugzeug stieß auf viel Begeisterung

Auf Anhieb fand das Flugzeug viele begeisterte Piloten im Verein und konnte seine Leistungsfähigkeit mit einem siebten Platz beim Qualifikationswettbewerb für die deutsche Segelflugmeisterschaft 2017 eindrucksvoll unter Beweis stellen. Auf die Platzierung bei diesem Wettbewerb können wir gespannt sein. Eine weitere Neuerung im Flugzeugpark fand erst kürzlich statt. Der in die Jahre gekommene Schulungs-Doppelsitzer Twin II wurde ersetzt durch einen moderneren Twin III.

Im März konnte die vakante Stelle des Werkstattleiters mit Christian Paul Scheuter besetzt werden. Die Pläne für eine Erwei-



Bei der Flugzeugtaufe (v.l.): FSVN-Vorsitzender Kevin Dilger, BWLV-Präsidialrat Prof. Dr. Helmut Albrecht und der Geehrte, Heinz Strobl

terung und Modernisierung der Vereinswerkstatt sind weit fortgeschritten und können bald umgesetzt werden.

Fliegerisch sind die Teilnahme am Hahnweidewettbewerb mit fünf Piloten, die Teilnahme eines Nachwuchspiloten am Übersbergwettbewerb sowie das Fluglager in Zwickau hervorzuheben. Gleich drei Flugschüler konnten dieses Jahr ihre ersten Alleinflüge durchführen. Den Wanderpokal für den längsten Überlandflug erhielt wie im Vorjahr Jochen Ziegler mit einem Flug über 581 Kilometer.

### Flugzeuge erhalten alle Namen von Vereinsmitgliedern

Dilger leitete dann über zur Flugzeugtaufe. Im FSVN ist es Brauch, den Flugzeugen Namen von Vereinsmitgliedern zu geben, die sich in besonderer Weise für den Verein eingesetzt haben. „Dies hält die Erinnerung wach an den Einsatz und an die uneigennütigen Leistungen dieser Mitglieder für den Verein“, so Dilger.

Die Taufe des Flugzeuges selbst nahm Prof. Dr. Helmut Albrecht als Vertreter des BWLV vor. Eine Flasche Sekt am Rumpf zu zerschmettern wie bei einer Schiffstaufe üblich, stieß auf den Protest der Anwesenden. So wurde der Rumpf mit etwas Sekt übergossen und der Schriftzug „Heinz Strobl“ am Leitwerk enthüllt.

Den Höhepunkt des Festes bildete die Verleihung der Goldenen Ehrennadel des BWLV an Heinz Strobl. In seiner Laudatio betonte Prof. Dr. Albrecht, dass diese nur an handverlesene Mitglieder vergeben werde. Voraussetzung dafür seien besonders hervorragende Verdienste für

den Luftsport innerhalb des Verbandes, eine mindestens 40-jährige aktive Mitgliedschaft im BWLV und eine mindestens 25-jährige ehrenamtliche Tätigkeit an verantwortungsvoller Stelle im Verein.

### Höchst verdientes Mitglied

Zweifellos erfüllt Heinz Strobl diese Kriterien. So ist er seit 1958 Mitglied des BWLV und des FSVN. Seit 1965 ist er zuständig für die Buchführung und ist „Finanz- und Steuerberater“ des Vereins. Auch nachdem er sein Amt 2010 in jüngere Hände abgegeben hat, steht er dem Verein nach wie vor mit Tat und Kraft zur Seite. Obwohl sich Heinz Strobl inzwischen still und leise aus der aktiven Fliegerei zurückgezogen hat, lässt er es sich nicht nehmen, auch weiterhin seine Startleiter- und Windenfahrerdienste wahrzunehmen. Besondere Verdienste erwarb er sich auch bei der Beurteilung des Einflusses einer Windkraftanlage auf den Flugverkehr am Flugplatz Hahnweide. Aufgrund seiner Analysen wurde diese Anlage 2015 aus den Planungen genommen.

Heinz Strobl bedankte sich in seinem Schlusswort für die Ehrung. Er betonte, dass die jungen Mitglieder, wenn sie in den Verein eintreten, von dem profitieren, was die Älteren zuvor geschaffen hätten. Später sei es dann an der Zeit, einen Teil dessen durch aktive Mitarbeit wieder an den Verein zurückzugeben. „In der Fliegerei galt schon immer: Alle für einen, einer für alle“, so Strobl. Beim anschließenden gemütlichen Beisammensein klang der Abend aus.

Text und Foto: FSV Nürtingen

# AKAFLIEG STUTTGART FEIERTE 90-JAHR-JUBILÄUM



Am 19. November fanden sich mehr als 200 Mitglieder und Freunde der Akademischen Fliegergruppe (Akaflieg) Stuttgart zusammen, um das 90-jährige Bestehen des Vereins zu feiern. Begonnen wurde am Nachmittag mit Vorträgen der jungen Akaflieger zum aktuellen Stand der Dinge, ihrer Projekte und Zukunftsvisionen. Weiter ging es mit Geschichten zur Entstehung der Akaflieg und mit

Gastvorträgen der Professoren der Uni Stuttgart. Beim Bestaunen der drei aufgebauten Prototypen fs25, fs31 und fs35 konnten die Gäste alte Geschichten wiederaufleben lassen und sich über die aktuellen Probleme der Luftfahrt unterhalten.

Hinter der studentischen Gruppe Akaflieg Stuttgart steht eine lange Geschichte und Tradition. Mit der Gründung im Jahre 1926 begann die Gruppe um Wolf Hirth, sich dem Kleinflugzeugbau zu widmen. Sie baute, unter zum Teil schwierigen Bedingungen, eigene Segelflugzeuge und tüftelte an neuen Ideen und Entwicklungen. Fast jährlich wurde ein neues Flugzeug geschaffen, immer waren auch innovative Konstruktionen, wie zum Beispiel der erste Einbau eines Einziehfahrwerks (fs18), dabei.

Doch wo es zuerst an Platz für den Bau mangelte, fehlte es durch den Krieg später an Arbeitskraft, sodass einige Jahre lang keine neuen Prototypen mehr entstanden und letztlich sogar das gesamte Eigentum des Vereins zerstört wurde.

## Das erste komplett aus GFK gebaute Segelflugzeug

Nach der Neugründung in den 1950er-Jahren nahmen die Akaflieger jedoch die Konstruktion und den Bau von Prototypen mit neuem Elan wieder auf. Mit dem Aufkommen der faserverstärkten Kunststoffe erlebte die Akaflieg Stuttgart eine Blütezeit, in welcher schon bald das weltweit erste komplett aus GFK gebaute Segelflugzeug fs24 „Phönix“ entstand.

Viele weitere Prototypen folgten, die für den Segel- und Motorflug bis heute von großer Bedeutung sind. Dazu zählen die Entwicklung der heutigen eingeschnürten Rumpfformen, die Aramid-verstärkten Crash-Cockpits, die Forschung an im

Einer der bedeutendsten Wissenschaftler und Luftsportler bei seinem Vortrag: Professor Dr. Richard Eppler



Flug variablen Flügel-Geometrien, aber auch die Mitwirkung an Flugleistungs-messungen und Flugeigenschaftsuntersuchungen. Nicht zu vergessen ist natürlich, dass auch viele der Konstrukteure der deutschen Segelflughersteller ihre Anfänge in der Akaflieg verzeichnen.

## Die fs35 als neuestes Projekt

Auch heute noch, zu Zeiten von kürzeren Studienzeiten und zahlreichen anderen Beschäftigungsmöglichkeiten, vermag es die Akaflieg an der Universität Stuttgart, noch dauerhaft ihre ca. 25 bis 30 jungen Studierenden in ihren Bann zu ziehen. Am neusten Projekt fs35 wird gerade der Versuch unternommen, das ideale Vereins-Schleppflugzeug zu bauen. Das an eine Super-Dimona angelehnte Flugzeug wird eine maximale Abflugmasse von 850 Kilogramm haben und von einem effizienten Dieselmotor mit 155 PS Wellenleistung angetrieben werden.

Vor allem die Flügel wurden optimal für den Steigflug ausgelegt, sodass optimistische Steigwerte mit einsitzigem Segelflugzeug am Haken von 4 bis 5 Metern pro Sekunde berechnet wurden. Das besonders einfach zu bedienende Flugzeug soll im Betrieb sowohl für die Ausbildung



Vor Ort gab es eine fs35 im Rohbau zu sehen



Die Vorträge zum Jubiläum waren ausgesprochen gut besucht

als auch für den sicheren F-Schlepp von schweren Doppelsitzern geeignet sein.

Fragt man die Studierenden nach ihren Zeitplänen für den Erstflug, so findet dieser stets donnerstags statt. Der erstmalig komplette Aufbau bei der 90-Jahr-Feier mit allen Strukturbauteilen, Fahrwerk, Motor und Propeller ließ allerdings schon viel erahnen.

Text: Ira Widmayer, Janning Quint  
Fotos: Jutta Scholz, Michael Greiner, Janning Quint



Um die Fortschritte, die vielen geleisteten Arbeiten und entstandenen Prototypen der Akaflieg Stuttgart schriftlich festzuhalten und somit die Erinnerung an die vielen Geschehnisse der Akaflieg-Geschichte zu bewahren, entstand pünktlich zur Feier das Buch „90 Jahre Akaflieg Stuttgart“. In dem gut 430 Seiten starken Buch sind die Vereinsgeschichte und die Prototypen-Entwicklung ausgiebig beschrieben. Das Buch kann über die Homepage der Akaflieg ([www.uni-stuttgart.de/akaflieg/](http://www.uni-stuttgart.de/akaflieg/)) erworben werden. Es kostet 39,50 Euro zuzüglich Versand.

## Region 5 – Oberschwaben-Bodensee



# SKI-FLY-IN ISNY

In Isny ist am 11./12. Februar wieder das „Brettfliegen“ angesagt

Es hat sich bei den „Brettfliegern“ inzwischen herumgesprochen: Die Chance, im Allgäu ausreichend Schnee für diese Art der Fliegerei zu finden, ist relativ groß. Deshalb planen die Mitglieder der Luftsportgruppe Isny auch für 2017 wieder das traditionelle Ski Fly-In, und zwar am Wochenende des 11./12. Februar.

Eingeladen sind alle Skiflieger aus Deutschland und dem nahen Ausland. Neu in diesem Jahr ist, dass die Luftsportgruppe jetzt mit dem im vergangenen Jahr erworbenen Ultraleichtflugzeug FK-9 selbst am Flugbetrieb teilnehmen kann, da das UL bis dahin mit Skiern ausgerüstet wird. Somit können jetzt auch die Piloten der LSG Isny die Veranstaltung aktiv im Flugzeug miterleben.

Das Treffen der Skiflieger hat sich zu einer Attraktion im Winter am Flugplatz Isny-Rotmoos entwickelt. Nicht nur Motor-

Ultraleichtflugzeug- und Motorseglerpiloten bevölkern das Fluggelände, sondern auch Skilangläufer und Spaziergänger.

### Gemütliches Winterambiente

Um ein gemütliches Winterambiente bei den niedrigen Temperaturen zu schaffen, organisiert die Luftsportgruppe Würstchen, Glühwein, Kaffee und Kuchen in der Halle und baut eine Schneebau auf. Offen stehen diese Annehmlichkeiten allen Besuchern des Fluggeländes.

Bei Bedarf werden die Flugzeugbesatzungen in Isny untergebracht. Sicherlich sind auch einige Flugzeuge mit konventionellem Fahrwerk unterwegs, um diese Ecke des Allgäus anzufliegen. Eine Landung im tiefen Schnee ist mit „Rädern“ allerdings ausgeschlossen; die Piloten werden dann nach Leutkirch-Unterzeil,

wo die Piste bei Bedarf geräumt wird, umgeleitet und dort auf dem Landwege abgeholt. Da auch in Leutkirch bei entsprechender Schneelage ein „Brettfliegen“ möglich ist, kann man gegebenenfalls dort seine Skier unterschallen und nach Isny rüberfliegen.

Bitte die PPR-Regelung in EDNL beachten. Isny hat die Betriebspisten 07/25, Frequenz 123.500 MHz, Telefon +49 7562 4951. Nord-Platzrunde in 3.000 ft, Isny und das Kurgelände möglichst umfliegen. Anmeldungen und weitere Informationen bei Axel Schulz unter +49 179 5370506 bzw. Fritz Lingg unter +49 151 1250 7254. Hinweise und Mitteilungen sind auch unter [www.lsg-isny.de](http://www.lsg-isny.de) zu finden.

Text und Foto: Fritz Lingg/Heinz Mauch

BITTE BEACHTEN:

# NEUE TBO-BESTIMMUNGEN FÜR AUSBILDUNGS-FLUGZEUGE

Mit der Nachricht für Luftfahrer (NfL) 2-292-16 gibt das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) neue TBO-Bestimmungen bekannt. Konkret regelt das NfL (Amtsblatt „Nachrichten für Luftfahrer“), „den Weiterbetrieb von Geräten und Komponenten oberhalb der vom Hersteller empfohlenen Betriebszeiten“ in Luftfahrzeugen, die in „zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO)“ eingesetzt werden.

Demnach dürfen gemäß Teil-M die Geräte und Komponenten in nicht gewerblich betriebenen ELA-1-Luftfahrzeugen nach Ablauf der empfohlenen Time Between Overhaul (TBO) weiter betrieben werden, wenn dem keine verbindlichen Forderungen (Kennblatt, LTA, ergänzende Musterzulassung oder eine durch eine Behörde anders bestimmte Regelung) entgegenstehen. Die europäischen Bestimmungen sehen keine allgemeine Obergrenze vor.

## IHP auf Selbsterklärungs-Basis

In der NfL stellt das LBA noch einmal klar, dass diese Regelungen auch dann für ELA-1-Luftfahrzeuge gelten, wenn diese in nicht gewerblichen Flugschulen eingesetzt werden. Dazu gehören im Allgemeinen alle ATOs, die von Vereinen oder Verbänden betrieben werden. Für solche Luftfahrzeuge können Instandhaltungsprogramme (IHP) auf Basis der „Selbsterklärung“ erstellt werden.

Aber Achtung: Der Vorstand, Halter oder Verein sollte mit Augenmaß vorgehen,



Motor Lycoming O-360 A



Motor Continental O-300-A in Cessna 170

denn er bestätigt in seinem IHP auch, dass er die volle Verantwortung für die Abweichung von den Herstellerempfehlungen übernimmt. Jeder ist also gut beraten, Herstellerempfehlungen nicht ins Blaue hinein zu missachten. Beraten Sie sich am besten mit einem Prüfer Ihres Vertrauens. Als Orientierung hat der Bundesausschuss Technik eine Übersicht erstellt, in welchem Umfang er ein Überschreiten der TBO nach bestem Wissen für vertretbar hält.

Andere Regeln gelten für Luftfahrzeuge, die nicht unter ELA 1 fallen und nicht technisch kompliziert sind. Diese Luftfahrzeuge benötigen auch in ATOs von Vereinen und Verbänden wie bisher ein genehmigtes IHP (Behörde, CAMO, Instandhaltungsbetrieb oder CAMO indirekt). Auch hier kann von den TBO abgewichen werden. Allerdings ist Voraussetzung für die Genehmigung, dass die Abweichungen ausreichend begründet sind und gegebenenfalls alternative Instandhaltungsmaßnahmen festgelegt werden, die die genehmigende Stelle akzeptiert.

Gewerbliche ATOs benötigen für alle eingesetzten Luftfahrzeuge ein genehmigtes Instandhaltungsprogramm (IHP).

## Überprüfung auf Gültigkeit

Da gleichzeitig mit der Veröffentlichung der NfL die bisher gültigen NfL II-95/00 und 2-79-14 aufgehoben werden, ist es

notwendig, alle bestehenden IHPs auf ihre Gültigkeit zu überprüfen. Alle IHPs mit Referenz auf die zurückgezogenen NfL müssen demzufolge korrigiert werden. Das LBA nimmt ab sofort keine IHPs mit Bezug auf diese NfL zur Genehmigung entgegen.

Als letzte Übergangsfrist für die Überarbeitung der IHPs ist die nächste fällige Überprüfung des IHPs (die nächste Lufttüchtigkeitsprüfung) angegeben. Bis zu diesem Zeitpunkt können Luftfahrzeuge mit genehmigtem IHP unter den gegenwärtigen Regelungen weiter betrieben werden, wenn die NfL 2-296-16 als Ergänzung in das IHP aufgenommen wird. Haltern von ELA-1-Luftfahrzeugen, die nicht gewerblich zur Ausbildung in einer ATO eingesetzt werden, wird empfohlen, ein IHP per Selbsterklärung zu erstellen.

Das LBA verweist darauf, dass bei der Beantragung von Änderungen an genehmigten IHPs durch die Anwendung der LuftKostV Kosten entstehen.

Text: Ralf Keil, DAeC (mit freundlicher Genehmigung aus Magazin LuftSport, Oktober/November 2016)  
Fotos: Wikimedia, Piero 71 und Nimbus227

# DIE TECHNIK ERINNERT

## Lufttüchtigkeitsanweisungen:

### GROB Aircraft AG

Muster: GROB G 109

Baureihen: GROB G 109 und GROB G 109 B

Werknummern: alle

**EASA AD 2016-0228**; entspr. LTA D-2016-301;

Technische Mitteilung **MSB817-70**

Gegenstand: Inspektion des Spornbockes  
Vorgang: siehe TM

Maßnahmen und Hinweise: siehe TM

## Technische Mitteilungen:

### Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

Gegenstand: Ersatz des Schalldämpfers  
Betroffen:

- **ASK 21:** Alle ASK 21 Mi, TM Nr. 11
- **ASW 22:** Alle ASW 22 BLE 50R, TM Nr. 16
- **ASH 25 M:** Alle ASH 25 M und ASH 25 Mi, TM Nr. 32
- **ASH 26 E:** Alle, TM Nr. 19

Dringlichkeit: Austausch des bisherigen Schalldämpfers nach spätestens 150 Motorlaufstunden. Maßnahmen und Hinweise: siehe TM

**Hinweis:** Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass AD/LTAs mit der öffentlichen Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer rechtswirksam werden. In den AD/LTAs angegebene Termine und Fristen sind auf das Veröffentlichungsdatum bezogen.

-MB

## DAEC-NEWS

### SPITZENSORT

# SCHNELL UND PREISWERT ZUR FAI-LIZENZ

Spitzensportler können ihre FAI-Sportlizenz seit dem 1. Dezember online bestellen. Wer auf den Ausdruck verzichtet und per PayPal zahlt, wird für zehn Euro in die FAI-Datenbank eingetragen.

Das Verfahren ist einfach: Auf [www.daec.de](http://www.daec.de) in der Rubrik „Service“ liegt das Formular. Dort gibt der Antragsteller die notwendigen Daten ein. Die Mitgliedschaft in einem DAeC-Verband wird durch das hochgeladene Bild des Mitgliedsausweises nachgewiesen. Alternativ kann der Mitgliedsverband angegeben werden. In dem Fall wird der Antrag direkt zu dem Mitgliedsverband gemailt. Er

muss dann die Mitgliedschaft bestätigen und die Information an den DAeC schicken.

Die Gebühren werden per PayPal beglichen. Wer nur den Eintrag in die FAI-Liste braucht, zahlt lediglich zehn Euro. Der Eintrag erfolgt durch die Geschäftsstelle, wenn der Nachweis der Mitgliedschaft in einem DAeC-Verband vorliegt und das Geld eingegangen ist. Für Antragsteller, die den Papierausweis haben möchten, kostet die Lizenz wie gehabt 18 Euro. Die Geschäftsstelle verschickt den Ausdruck per Post. Alternativ kann die FAI-Lizenz wie gewohnt mit dem Antragsformular

(liegt zum Ausdruck auf der DAeC-Website) beantragt werden.

Diesen Nachweis brauchen die Luftsportler, die an internationalen Meisterschaften teilnehmen möchten oder Rekordversuche planen. Er dient als Nachweis für die Mitgliedschaft in einem nationalen Aeroclub.



Weitere Infos gibt es unter [www.daec.de/service/fai-sportlizenz](http://www.daec.de/service/fai-sportlizenz)

Text: DAeC

### DOSB-HAUPTVERSAMMLUNG

# LEISTUNGSREFORM BESCHLOSSEN

Die 13. Mitgliederversammlung des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) hat das Konzept zur Neustrukturierung des Leistungssports und der Spitzensportförderung mit überwältigender Mehrheit beschlossen. 433 von 439 Delegierten stimmten dafür, fünf enthielten sich. Lediglich ein Mitglied stimmte dagegen.

Zuvor hatten sich die Delegierten der „Interessengemeinschaft der Nichtolympischen Verbände“ (IG NOV) auf die DOSB-Tagung vorbereitet; als Mitglied der Sprechergruppe der IG NOV war auch

DAeC-Vizepräsidentin Sigrid Berner involviert. „Uns ist es gelungen, die nicht olympischen Sportarten und Disziplinen in der Beschlussvorlage zu platzieren“, sagt Berner. Für die NOV außerdem wichtig: Sie erreichten, dass bei der Weiterentwicklung des Konzepts gemeinsam eine auf die Belange der nicht olympischen Sportarten und Disziplinen angepasste Ergänzung erarbeitet wird.

Das vom DOSB und dem Innenministerium vorgelegte Konzept ist das Ergebnis eines zweijährigen Diskussionsprozesses.

Es definiert die Eckpunkte der Reform und hält zugleich fest, dass die Inhalte weiterentwickelt werden müssen. „Wir gehen jetzt gemeinsam an den Start“, sagt DOSB-Präsident Alfons Hörmann. Von Bund und Ländern erwartet die Mitgliederversammlung nun eine deutliche Aufstockung der finanziellen Förderung.



Mehr Informationen gibt es online unter <http://links.daec.de/2x>.

Text: DAeC

## DAEC-HAUPTVERSAMMLUNG

**WOLFGANG MÜTHER BLEIBT DAEC-PRÄSIDENT**

Wolfgang Mütter ist bei der Hauptversammlung des DAeC am 26. November 2016 in Magdeburg einstimmig als Präsident wiedergewählt worden. Die 28 Delegierten bestätigten auch Rudi Schuegraf (Bundesausschuss Technik), Volker Engelmann (Bundesausschuss Unterer Luftraum), Andreas Scholz (Bundesausschuss Europa) und Sabine Theis (Bundesausschuss Frauen und Familie) als DAeC-Ausschussvorsitzende.

Als Arbeitsschwerpunkte seiner nächsten Amtszeit nannte Wolfgang Mütter unter anderem die Struktur des Verbands und die Außendarstellung des DAeC. „Aber klar ist auch: Die Priorität bleibt der Sport.“ Der DAeC brauche weiterhin „Weltmeister, Europameister und andere gute Sportler“. Vor der Präsidentenwahl, die turnusgemäß 2016 auf der Tagesordnung stand, entschieden die Delegierten über die Haushalte, Anträge des Vorstands und der Mitgliedsverbände.

**Dem Jahresabschluss wurde einstimmig zugestimmt**

Ausführlich berichtete Schatzmeisterin Sigrid Berner über die Kassenlage des Verbandes. Dem Jahresabschluss 2015 wurde einstimmig zugestimmt, und der Vorstand wurde entlastet. Ebenso votierten die Delegierten für den Haushalt 2017. Die finanzielle Situation des DAeC ist solide. Allerdings, so erklärten Schatzmeisterin und Präsident, erfordere die Umsetzung des Beschlusses für die Besetzung der Bundesgeschäftsstelle zusätzliche Mittel.

Das Konzept dafür war bei der außerordentlichen Mitgliederversammlung im April 2016 einstimmig verabschiedet worden. Bei der geheimen Wahl entschied nun allerdings nur die Hälfte der Stimmberechtigten für die Erhöhung des Fachbeitrags. Nach Vorgabe der Satzung gilt bei Stimmgleichheit der Antrag als abgelehnt. Der Vorstand wird bei seiner nächsten Sitzung das weitere Vorgehen beschließen.

**Künftig alle Informationen elektronisch**

Der Antrag des Luftsport-Verbands Bayern, der fordert, dass künftig alle Informationen des DAeC an seine Mitglieder aus-



Der wiedergewählte DAeC-Präsident Wolfgang Mütter (links) ernannte Wolfgang Weinreich bei der DAeC-Gala, die im Vorfeld der Hauptversammlung stattfand, zum Ehrenpräsidenten des Verbandes

schließlich elektronisch erfolgen, wurde angenommen. Ebenso die Anträge des Vorstands nach Änderung der Beitragsordnung (für mehr Beitragsdisziplin der Mitgliedsorganisationen) und Verabschiedung einer Aufnahmeordnung.

Kurzfristig wurde das Thema „Neustrukturierung des Leistungssports und der Spitzensportförderung“ auf die Tagesordnung genommen. Die Delegierten verabschiedeten ein Statement, mit dem sich der Verband in dieser wichtigen Phase deutlich für die Belange der nicht-olympischen Verbände (NOV) positioniert (vgl. Seite 6 „Leistungsreform beschlossen“).

Am 25. November, dem Vortag der DAeC-Hauptversammlung 2016, hatte der DAeC die Delegierten und die Partner aus der Politik, dem organisierten Sport, der Wirtschaft und Verbänden zur Gala ins Parkhotel Herrenkrug eingeladen.

Dabei wurde Wolfgang Weinreich zum Ehrenpräsidenten des DAeC ernannt. Weinreich war von 1991 bis 1996 Vizepräsident, von 1996 bis 2000 Präsident des DAeC. In seine Amtszeit fielen so heikle Themen wie VFR-Vignette, intern die Strukturdiskussionen, die Essener Satzung und der Umzug der Bundesgeschäftsstelle nach Braunschweig. Im Jahr 2000 wurde er bei der FAI-Generalkonferenz zum FAI-Präsidenten gewählt – ein Amt, das er bis 2004 ausübte.

Ab 2004 bis Mai 2016 war er der Präsident der Traditionsgemeinschaft Alte Adler. Auch international wurde sein Engagement geschätzt. Als Anerkennung erhielt er im Jahr 2002 sogar das Verdienstkreuz der Republik Polen. Das Deutsche Bundesverdienstkreuz wurde ihm 2005 in seiner Heimatstadt Eschborn verliehen. Der DAeC zeichnete ihn 2002 mit der Goldenen Ehrennadel aus.

Text: DAeC

KOMMENTAR VON DAEC-PRÄSIDENT WOLFGANG MÜTHER:

## DIE STARKE BUNDESGESCHÄFTSSTELLE



Wolfgang Mütter spricht sich für eine Stärkung des Hauptamts beim DAeC aus

Bei der außerordentlichen Mitgliederversammlung des DAeC im April 2016 haben die Delegierten aus den Mitgliedsverbänden mit großer Mehrheit für das Konzept „professionelle Bundesgeschäftsstelle“ gestimmt. Eine Arbeitsgruppe um Dr. Ralf Hubo, Präsident des Aero-Clubs Saar, hatte die Vorlage erstellt. Die AG hatte bei den Mitgliedsverbänden, in den Kommissionen und in der Geschäftsstelle recherchiert, welche Aufgaben mit hauptamtlichen Kräften zu erledigen sind, und welche Ressourcen dafür gebraucht wer-

den. Ein wesentliches Ergebnis ist, dass zwar in einigen Bereichen durch Umstrukturierung gespart werden kann, aber unterm Strich dringend mehr hauptamtliches Personal gebraucht wird, um die Aufgaben zu bewältigen.

Dass es diesen Ausbau nicht zum Nulltarif geben kann, war klar. Eine Beitragserhöhung bereits für 2017 lehnten die Delegierten aber als zu kurzfristig ab. Der Vorstand hatte folgerichtig bei der Hauptversammlung im Dezember 2016 den Antrag auf eine Erhöhung des Fachbeitrags um 2,50 Euro pro Jahr (!) pro Luftsportler ab dem 1. Januar 2018 gestellt.

Bei der geheimen Wahl erreichten wir nur 50 Prozent der Stimmen für die Erhöhung des Fachbeitrags. Nach Vorgabe der Satzung gilt bei Stimmgleichheit der Antrag als abgelehnt. Ein Argument gegen die Beitragserhöhung war, die notwendigen Mittel aus der Rücklage zu entnehmen. Jeder, der den Haushalt kennt, weiß, dass diese Reserve nicht lange reichen würde. Rücklagen sind außerdem für unvorhergesehene Fälle vorgesehen, sie sollten nicht für eine kontinuierliche Verpflichtung ausgegeben werden. Das ist unseriös!

Das Ergebnis der Abstimmung stieß nicht nur bei mir auf totales Unverständnis und erfüllt mich mit großer Sorge. Ralf Hubo und sein Team haben gut gearbeitet, das Konzept wurde angenommen. Wie wollen wir gute Mitarbeiter für die anspruchsvollen Aufgaben finden, wenn wir nicht wissen, wie die Gehälter in ein paar Jahren bezahlt werden können?

Zu finanzieren sind so wichtige Themenbereiche wie Europa, Recht und Sport. Diese Themenbereiche werden zurzeit von ehrenamtlich arbeitenden Mitgliedern bearbeitet. Auch dieser Zustand ist unseriös und unprofessionell, obwohl ich mich bei den Personen, die ihre Freizeit hochmotiviert uns zur Verfügung stellen, ausdrücklich für ihre kompetente und zeitaufwendige Arbeit bedanke. Das vergangene Jahr hat gezeigt, dass die hauptamtliche Jugendarbeit nicht mit einer halben Stelle zu leisten ist, sondern in Vollzeit besetzt sein muss. Es geht um eine Erhöhung von 2,50 Euro im Jahr, durchschnittlich zahlt ein Mitglied in einem Landesverband 32 Euro Jahresbeitrag nach Braunschweig. Das ist wirklich nicht viel!

Text: Wolfgang Mütter, DAeC-Präsident

### BWL-V-FÜHRUNG STÄRKT DAEC DEN RÜCKEN

## STARKE BUNDESGESCHÄFTSSTELLE MUSS VORANKOMMEN

Das Scheitern der zur Finanzierung des Projektes „Starke Bundesgeschäftsstelle-DAeC“ vorgesehenen Beitragserhöhung stößt auch beim BWLV auf Unverständnis. Der BWLV gehört schon lange zu denjenigen Mitgliedsverbänden, die sich im Interesse des Erhalts und der weiteren Stärkung einer aktiven Interessenwahrnehmung für den Luftsport auf Bundesebene dafür einsetzen, die organisatorische Aufstellung und personelle Ausstattung beim Dachverband zu verbessern. Nicht zuletzt durch die Satzungsänderung und Neustruktur waren hier in den zurückliegenden Jahren Schwachstellen zu beklagen.

Eine erfolgreiche Arbeit für den Luftsport kann nur mit qualifiziertem Hauptamt gelingen. Das erfordert aber auch die notwendigen finanziellen Mittel. Sparversionen sind nicht zielführend, erst recht in Zeiten, in denen der Gegenwind dem Luftsport immer kräftiger ins Gesicht bläst. Seit mehr als zehn Jahren ist das Beitragsniveau beim Dachverband unverändert. Wie soll da die Rechnung aufgehen?

Zustimmung zur Stärkung der Sacharbeit war schon in der DAeC-Hauptversammlung im April gegeben. Personell und fachlich wurden in den zurückliegenden Monaten erste und richtige Schritte in der Bundesgeschäftsstelle gemacht. Die verbesserte, vor allem Fachsparten übergreifende Sacharbeit zeigt erste positive Wirkungen. Sie wird auch Effizienzen und Synergien schaffen, die wiederum das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Ergebnisse verbessern.

Wenn der Luftsport gut vorankommen will, kann und darf das nicht an zwei Euro pro Jahr und Kopf scheitern. Der BWLV ist überzeugt, dass die Mehrheit der Mitglieder an der Basis dies auch so sieht. Oder anders ausgedrückt: Man kann sich auch zu Tode sparen. Ist man aber tot, nützt einem das Ersparte nichts mehr. Der Luftsport braucht einen starken Bundesverband, und dieser wiederum benötigt die angemessene finanzielle Unterstützung. Ein Feierabendbier weniger im Jahr sollte jedem Luftsportler eine gute Interessenvertretung wert sein.

Text: red.



## ARBEITSTREFFEN

## FÖRDERUNG FÜR 8,33-KHZ-FUNKGERÄTE?

Vertreter des DAeC-Bundesausschusses Technik haben das Bundesverkehrsministerium (BMVI) in Berlin besucht. Bei dem Arbeitstreffen ging es um die finanzielle Förderung der Anschaffung und des Einbaus von 8,33-kHz-Flugfunkgeräten.

Ein zentrales Ergebnis: Leider wird das Ministerium keinen Antrag auf Förderung von Funkgeräten nach englischem Vorbild stellen. Dies muss der DAeC tun. Nur dann besteht – möglicherweise – Chance, dass Teile der Umrüstung auf 8,33 kHz über das Förderprojekt CEF (Connecting Europe Facility) finanziert werden.

Mit dem CEF werden bis 2020 europäische Vorhaben im Transportbereich unterstützt. Gefördert werden unter anderem Technologien, welche die Sicherheit und Vernetzung im europäischen Luftverkehr erhöhen. Das 8,33-kHz-Flugfunkband lässt sich diesen Bereichen zuordnen.

Der DAeC will die Möglichkeit nutzen: In den kommenden Wochen setzen sich die Spezialisten des Verbandes intensiv mit den umfangreichen Antragsunterlagen für das CEF auseinander. Ziel ist es, den Antrag in Abstimmung mit dem BMVI noch vor dem 7. Februar 2017 bei der Europäischen Union einzureichen.

Ob dies gelingt und die EU die Anschaffung und Einrüstung der 8,33-kHz-Funkgeräte fördert, ist derzeit sehr schwer zu beantworten – ebenso die Frage, wie hoch ein Zuschuss ausfallen könnte. **Definitiv gilt aber: Sollte es eine Förderung durch die EU geben, können nur jene Anschaffungen berücksichtigt werden, die frühestens ab dem Zeitpunkt getätigt wurden, zu dem der DAeC den Förderantrag eingereicht hat. Eine rückwirkende Unterstützung ist ausgeschlossen.**

Neue Erkenntnisse zu diesem Thema veröffentlicht der DAeC auf seiner Website. Bis dahin bittet der DAeC von Nachfragen abzusehen.

Text: DAeC

## BWLV-MITTEILUNGEN

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.



## THEORIEKURSE BWLV-MOTORFLUGSCHULE 2017

Kurse	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurse (13 Tage siehe Kursplan)	PPL (A) Teil FCL Wochenendkurs (13 Tage siehe Kursplan)	Verfahrenssprech- gruppen im Flugfunk Deutsch VFR	BZF I - Zusatz Sprechfunk Englisch VFR (Aufbaukurs für BZF II -Scheininhaber)	AZF Sprechfunk Englisch IFR (Aufbaukurs für BZF I -Scheininhaber)
Termine	04.03. bis 16.03.17 29.07. bis 10.08.17	16.09. bis 02.12.17	Sa. 18.03.17 Sa. 08.07.17 Sa. 14.10.17	Sa. 29.04.17 Sa. 18.11.17	So. 03.12.17
Uhrzeit	Täglich 9 bis 16.30 Uhr	Samstag u. Sonntag 9 bis 16.30 Uhr	9 bis 12 Uhr zzgl. zwei weitere Sprechtermine	Ein Kurstag 9 bis 11 Uhr zzgl. drei Sprechtermine	Ein Kurstag 9 bis 16.30 Uhr zzgl. vier Sprech- termine
Kursgebühr	865 Euro	865 Euro	220 Euro	220 Euro	250 Euro

**Vollzeit- und Wochenendkurse** sind reine Theorieblöcke.

**Theorieprüfungen** finden alle zwei Wochen im Regierungspräsidium Stuttgart statt.

**Sprechfunkkurse** sind reine Theorieblöcke. Die Sprechübungen werden in Gruppen (max. sechs Teilnehmer) i. d. R. abends von 19 bis 22 Uhr durchgeführt. Die Sprechübungsabende werden innerhalb der Gruppe vereinbart und sind im Preis enthalten.

**Sprechfunkprüfungen** werden bei der Bundesnetzagentur Reutlingen abgelegt.

**Für alle Kurse gilt** eine Mindestteilnehmerzahl von fünf Personen. Bei Nichterreichen dieser Zahl behalten wir uns das Recht vor, bis eine Woche vor Kursbeginn abzusagen.

Weitere Kursangebote:  
BWLV-Motorflugschule:

[www.motorflugschule.info](http://www.motorflugschule.info)  
07021-54051/Montag bis Freitag 9–12 und 13–16 Uhr

# BWLIV-TERMINSERVICE 2017

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
08.01.17		MD	Freiflieger-Frühshoppen, 10 Uhr – Info: beschwende@t-online.de	Vereinsheim LSV Rossfeld Metzingen
08.01.17	22.01.17	SF	34. Segelflug-WM – Info: <a href="https://segelflug.aero/web/index.php/blog-wm-2017-benalla">https://segelflug.aero/web/index.php/blog-wm-2017-benalla</a>	Benalla/Australien
11.01.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
11.01.17	14.01.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Mose und UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
20.01.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
23.01.17	28.01.17	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
25.01.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
25.01.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
27.01.17	29.01.17	A	43. Bundesweites Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Info: <a href="http://www.hexentreffen.com">www.hexentreffen.com</a>	Jugendherberge Kaub/Rheinland-Pfalz
06.02.17	11.02.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
08.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
08.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
10.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
11.02.17		PR	BWLIV-Seminar Pressearbeit in Vereinen – Info: buerke@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.02.17		A	BWLIV-Hexentreffen der Luftsportlerinnen in Baden-Württemberg – Info: <a href="mailto:haberker@bwlv.de">haberker@bwlv.de</a>	Flugplatz Übersberg
11.02.17		SF	Jahresversammlung Förderverein Segelkunstflug – Info: <a href="http://www.segelkunstflug.com">www.segelkunstflug.com</a>	Flugplatz Sinsheim
11.02.17	12.02.17	MF	Ski-Fly-In in Isny – Info: <a href="http://www.lsg-isny.de">www.lsg-isny.de</a>	Flugplatz Isny-Rotmoos
18.02.17		MF	Flugwetterseminar (9–17 Uhr) – Info: <a href="mailto:info@motorflugschule.info">info@motorflugschule.info</a>	Motorflugschule Hahnweide
22.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
22.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
24.02.16		A	Luftraum-Infoabend DFS und AK Sektoren für Vereine rund um Stuttgart; 19.30 Uhr	Alte Turnhalle Herrenberg
27.02.17	04.03.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.03.17	05.03.17	SF	7. BWLIV-Streckenflug-Seminar – Info und Anmeldung: <a href="mailto:charlie.bauder@t-online.de">charlie.bauder@t-online.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
04.03.17		A	Bezirkstagung für die württembergischen Vereine – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Aeroclub Stuttgart, Vaihingen
04.03.17	16.03.17	MF	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurs, 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
08.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
10.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
10.03.17	11.03.17	A	Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Filderhalle Leinfelden
11.03.17	12.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.03.17		A	Bezirkstagung für die badischen Vereine – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Rheinstetten, Rösselsbrünne
18.03.17		MF	Verfahrenssprechgruppen im Flugfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
18.03.17	19.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
22.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
29.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
05.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
05.04.17	08.04.17	A	AERO Luftfahrtmesse – Info: <a href="http://www.aero-expo.com">www.aero-expo.com</a>	Friedrichshafen, Messegelände
07.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
12.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
15.04.17	22.04.17	SF	39. Internat. Hockenheim-Wettbewerb – Info: <a href="http://www.sfc-hockenheim.de/sfc">www.sfc-hockenheim.de/sfc</a>	Flugplatz Hockenheim
19.04.17	22.04.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
26.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
26.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
28.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
29.04.17		MF	BZF I – Zusatz, Sprechfunk Englisch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
10.05.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.05.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.05.17	28.05.17	MF	Deutsche UL-Meisterschaft – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Asperden (EDLG)
07.06.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
14.06.17	17.06.17	MF	Deutschlandflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Dresden
21.06.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
05.07.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.07.17		MF	Verfahrenssprechgruppen im Flugfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
14.07.17	15.07.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
19.07.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
29.07.17	05.08.17	SF	4. OLC Glider Race – Info: <a href="http://gliderrace.onlinecontest.org">http://gliderrace.onlinecontest.org</a>	Wasserkuppe/Rhön
29.07.17	10.08.17	MF	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurs, 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
30.07.17		A	11. Riedlinger Oldtimer-Treffen – Info: <a href="http://www.oldtimertreffen-riedlingen.de">www.oldtimertreffen-riedlingen.de</a>	Flugplatz Riedlingen/Donau
02.08.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
16.08.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.08.17	27.08.17	SF	20. Kleines Segelflugzeug-Oldtimer-Treffen – Info: <a href="http://www.fliegerklub-jena.de">www.fliegerklub-jena.de</a>	Flugplatz Jena/Schöngleina
26.08.17	27.08.17	A	Flugplatzfest Degerfeld (Sa ab 13 Uhr, So ab 12 Uhr) – Info: <a href="http://www.lsv-degerfeld.de">www.lsv-degerfeld.de</a>	Flugplatz Degerfeld (EDSA)
07.09.17	16.09.17	FB	61. Gordon-Bennett-Cup – Info: <a href="http://gordonbennett2017.aero">gordonbennett2017.aero</a>	Fribourg/Schweiz
10.09.17		A	Flugplatzfest FSV Laichingen, 10–17 Uhr	Flugplatz Laichingen (EDPJ)
13.09.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik  
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerke@bwlv.de](mailto:buerke@bwlv.de). Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) und im adler. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

# BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

## Allgemeine Hinweise:

Die Form des kombinierten Lehrgangs zielt darauf ab, dass Fluglehrer mit verschiedenen Arten von Lehrberechtigungen daran teilnehmen können. Je nach Kategorie der Lehrberechtigung wird im zeitlichen Umfang (für den Teilnahmenachweis) wie folgt unterschieden:

Inhaber der Lehrberechtigungen Motorflug, Segelflug, nach FCL.940.FI: zweitägig

Inhaber der Lehrberechtigung Ultraleicht nach LuftPersV: eintägig

Das bedeutet, dass an dem Lehrgangsprogramm am Samstag alle Fluglehrer beteiligt sind und zwischen den parallel in zwei Räumen angebotenen Vorträgen auswählen können. Dies kommt auch Inhabern von verschiedenen Lehrberechtigungen entgegen.

## Es wird empfohlen, den Lehrgangsnachweis rechtzeitig, d. h. innerhalb der dreijährigen Gültigkeit der Lehrberechtigung sicherzustellen.

Für diese Veranstaltung kann Bildungszeit (BzG BW) gewährt werden. Bei Vorliegen der Voraussetzungen muss der Antrag spätestens 8 Wochen vor Beginn beim Arbeitgeber gestellt werden.



Fluglehrer-  
Fortbildung

## ANMELDUNG

(bitte in DRUCKSCHRIFT ausfüllen!)

**zweitägiger** Fortbildungslehrgang  
für **alle** Fluglehrer (FCL.940.FI) – außer UL

**eintägiger** Fortbildungslehrgang  
für **UL-Fluglehrer** i. S. der LuftPersV

**10.–11.03.2017**

Lehrgangsgebühr:  
45 Euro mit, bzw. 90 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

**11.03.2017**

Lehrgangsgebühr:  
25 Euro mit, bzw. 50 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Quartierinformationen zum Veranstaltungsort erbeten:

nein  ja

Name	Vorname
Straße, Nr.	PLZ und Wohnort
Tel. tagsüber	<b>LIZENZNR. UND GÜLTIGKEIT DER LEHRBERECHTIGUNG/EN:</b> <input type="checkbox"/> PPL(A) _____ <input type="checkbox"/> SPL _____ <input type="checkbox"/> Ultraleicht _____ <input type="checkbox"/> Sonstige: _____
Tel. privat	
Mobil	
E-Mail-Adresse	
BWLV-Mitglieds-Nr.	

## Anmelde- und Teilnahmebedingungen

Die Anmeldung wird nach Eingang bestätigt; verbindlich anerkannt wird diese erst nach Eingang der o. a. Lehrgangsgebühr, die mit der Einladung zum Lehrgang fällig wird. Sie beinhaltet neben der Lehrgangsorganisation die Ausgabe der Teilnahmebestätigung sowie Pausengetränke nach Programmangabe. Zahlbar ist die Lehrgangsgebühr entweder (gewünschte Zahlungsart bitte ankreuzen)

- durch Überweisung (fällig mit Rechnung, die zusammen mit der Einladung zugestellt wird) oder  
 durch Erteilung der Einzusermächtigung (fällig nach erfolgter Einladung).

Hiermit ermächtige ich den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. (Gläubiger-ID: DE39ZZZ00000419277) Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Bankinstitut: \_\_\_\_\_

BIC: \_\_\_\_\_

IBAN: \_\_\_\_\_

Ort, Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_

## ANMELDUNG BITTE SENDEN AN:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband, Scharrstraße 10, 70563 Stuttgart, E-Mail: jost@bwlv.de oder Fax 0711 22762-522

## BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

# VIELE GELUNGENE BEITRÄGE



**Meteorologe Henry Blum hielt einen ausgezeichneten Vortrag zum Thema Thermik**



**Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte in der Filderhalle war sehr gut besucht**

Am Freitag und Samstag, 21. und 22. Oktober, fand in der Filderhalle Leinfelden-Echterdingen das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte, sprich die Fluglehrerfortbildung des BWLV statt.

Am Freitag fanden sich ca. 120 Lehrberechtigte pünktlich um 13 Uhr im Großen Saal der Filderhalle ein. Martin Jost – im BWLV hauptamtlich zuständig für Sport, Ausbildung und Flugsicherheit – fand kurze einführende Worte zum Seminarablauf und moderierte die Veranstaltung.

Angeboten wurden interessante Vorträge mit unterschiedlichsten Referenten. Den Anfang machte der Rechtsanwalt und Luftfahrtsachverständige Frank Dörner zu den Themen „Aufsicht der Behörden über Flugschulen vs. eigene Überwachung/ Compliance“. Hierbei ging es darum, wo und wie lange ausgebildet werden darf, welche Flugdienstzeiten für Lehrpersonal gelten, welche Fluggeräte zur Ausbildung eingesetzt werden und ob diese für die Ausbildung tauglich sind. Auch wurde über den Nachweis der Theorie für Flugschüler von Ausbildungsabschnitt zu Ausbildungsabschnitt gesprochen. Hier wurde verdeutlicht, was die Ausbildungsbetriebe in Eigenüberwachung zu leisten haben in Verbindung mit der Verpflichtung der Einhaltung nach der VO(EU) Nr.1178/2011. Dies bedeute für die Ver-

eine, im Team die Vorgaben zu überwachen und einzuhalten. Da die Audits meist abgeschlossen seien, müsse mit unangekündigten Inspektionsbesuchen gerechnet werden.

### **Interessante Vorträge zum Thema Fluglehrer und ATO**

Weiter ging es mit einem Vortrag unter der Überschrift „Nebenjob Fluglehrer“ – ein spannendes Thema im Bereich Haftungsfragen, umfangreich ebenfalls von Frank Dörner dargestellt. Aufgegriffen wurden Fragen zu Schäden am Flugzeug, Kasko, Selbstbeteiligung, Haftungsbeschränkungen zum Beispiel bei Prüfungs- und Schulungsflügen. Auch ging es darum, ob und wie Personenschäden durch die eigene Haftpflichtversicherung abgedeckt werden oder wie Tätigkeiten innerhalb oder außerhalb des Verbandes gewertet werden. Ein endloses Thema. Fazit: Solange nichts passiert, ist alles perfekt – aber wehe, wenn dann der Staatsanwalt kommt.

Nach der Kaffeepause erläuterte BWLV-Ausbildungsleiter Egon Schmaus die Details der ATO des BWLV. Er zeigte auf, was alles im Rahmen einer ATO zu beachten und zu dokumentieren ist und erläuterte, welche Ausbildungen und Klassenberechtigungen innerhalb der BWLV-ATO gemacht werden dürfen – inklusive der seit Sommer 2016 neu dazugekommenen Genehmigungen zur Fluglehrerausbildung FI LAPL (S), FI (A), FI LAPL (S) / SPL TMG usw.

Die Strukturen der ATO wurden vom Präsidenten bis zum Vereinsausbildungsleiter mit allen Untergruppen beeindruckend dargestellt. Somit ist der BWLV mit ca. 150 angegliederten Vereinen, 1.100 Fluglehrern

und rund 2.000 Flugschülern wohl die größte Flugschule Deutschlands.

Vorgestellt wurde auch die neue Software von Vereinsflieger.de mit der Verwaltung der Ausbildung und dem Vereinsmanagement.

Abschließend erklärte Egon Schmaus nochmals die Aufgaben der einzelnen Beteiligten wie Vereinsvorstand, Vereinsausbildungsleiter und Fluglehrer. Sein Fazit lautete: Die ATO funktioniere nur, wenn alle Beteiligten wüssten, worum es gehe und diszipliniert mitmachten.

### **Neues zur Luftraumstruktur**

Unsere „Towerfrau“ Carola Engelhardt von der DFS-Niederlassung Stuttgart sprach über „Luftraum und Flugsicherheit“. Dabei stellte sie uns die Luftraumstruktur (SERA) vor, erläuterte das Verhalten am Verkehrsflughafen, stellte die Segelflugsektoren um Stuttgart vor und behandelte auch kurz das Thema „Drohnen“. Durch SERA solle eine Harmonisierung der Luftverkehrsregeln im EU-Luftraum hergestellt werden. Ihren Erklärungen zu den Lufträumen C, D, E und G inklusive der Flugverkehrskontrolle, zu Änderungen durch Wegfall des Luftraums F und Umwandlung in RMZ und zur Absenkung der Lufträume E konnten die Seminarteilnehmer trotz der fortgeschrittenen Stunde noch gut folgen.

Carola Engelhardt ermutigte alle Teilnehmer, den Luftraum Stuttgart mit Motorflugzeugen, Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen auch im Schulbetrieb anzufliegen. Hierfür vielen Dank! Ich denke, das hat jetzt doch noch dem einen oder anderen einen Ansporn gegeben, unsere Towerleute am Flughafen



**Organisator Martin Jost (rechts), beim BWLV zuständig für Ausbildung, Sport und Flugsicherheit, führte durchs Programm**

**Heinz Dachsel gab in Sachen Flugzeugmotoren viele hilfreiche Tipps aus der Praxis**

Stuttgart mit einem zuvor angefragten und genehmigten Überflug zu besuchen.

Mein Resümee zum ersten Tag: Die Vorträge waren alle sehr kurzweilig und aufschlussreich.

### **Große Beteiligung auch am zweiten Tag**

Weiter ging es am Samstagmorgen, gleich um 9 Uhr. Auch dieser Tag war wieder vollgepackt mit interessanten Vorträgen. Hinzu kamen noch die Ultraleicht-Fluglehrer, sodass der Große Saal der Filderhalle gut gefüllt war.

Volker Engelmann vom Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) im DAeC war der erste Referent. Er berichtete über „Luftraumüberwachung und Air Policing“. Ganz nach dem Motto „Wir kriegen alle“ konnten sich die Teilnehmer ein Bild über die Luftraumüberwachung national und international machen. Berichtet wurde zum Beispiel über die Luftraumverletzungen beim Oktoberfest.

Die BFU darf nicht fehlen, deshalb hatte uns Stefan Maser einen kurzweiligen Vortrag über die Arbeit der Bundesstelle für Flugun-

falluntersuchung aus Braunschweig mitgebracht. Die Aufgaben sowie die Unfallstatistiken der BFU wurden aktuell vorgestellt.

Nach der Mittagspause konnten sich die Teilnehmer entweder den ausgezeichneten Vortrag „Thermik, das unbekannte Wesen“ von und mit Meteorologe Henry Blum oder den Vortrag „Allgemeine Motorenprobleme und -behandlung“ von „Motorenpapst“ Heinz Dachsel anhören. Dabei war es überaus interessant, Neues aus der Thermikküche bzw. aus dem Inneren des Flugmotors zu erfahren. Heinz Dachsel referierte dabei insbesondere über die Instandhaltung von Continental- und Lycoming-Motoren. Mit seinen hilfreichen Tipps aus der Praxis konnte er viele Vorurteile beseitigen, zum Beispiel zum Thema Warmlaufen. Er gab nützliche Hinweise zu einem fürsorglichen Umgang mit Flugzeugmotoren und er lud die Teilnehmer ein, sich bei Problemen mit den Motoren ihrer Ausbildungsflugzeuge an ihn zu wenden.

### **Rege Diskussion zum Abschluss**

Die weiteren Doppelvorträge von Dr. Hiltrud Garthe, Antidopingbeauftragte des DAeC, und Herwart Goldbach, DFS

Langen, fanden ebenfalls viel Gehör. Dabei ging es um Medikamenteneinnahme im Wettkampf und Dopingfällen wie auch die Komplexität des Luftraums E und entsprechende Gefahrenvermeidung.

Nach einer kurzen Kaffeepause wurden alle Teilnehmer wieder im Großen Saal zusammengeführt, um den letzten Vortrag von Herwart Goldbach (DSF) über Maßnahmen und Sensorik zur Kollisionsvermeidung zu hören. Teilweise fand hier noch eine rege Diskussion statt. Da wir uns vom Businessjet bis Segelflieger alle im Luftraum E bewegen dürfen, müssen wir uns an die gesetzlichen Regelungen halten.

Zum Abschluss der Vorträge um 18 Uhr wurde dann die ersehnte Teilnahmebestätigung ausgehändigt.

Ich möchte mich im Namen aller Teilnehmer bei Martin Jost für die Organisation und bei den Referenten für die gelungenen Beiträge bedanken!

Text: Henry Bohlig/red.  
Fotos: Henry Bohlig

## **BITTE VORMERKEN:**

## **TERMINE FÜR BEZIRKSTAGUNGEN UND TAGUNG TECHNIK STEHEN FEST**

Auch in diesem Jahr gibt es wieder Bezirkstagungen für die badischen und die württembergischen Vereine. Diese sind wichtig, weil der BWLV dabei über neueste Entwicklungen sowie über Interessantes und Wissenswertes im Flugsport informiert.

Die Termine stehen nun fest:

**Die Bezirkstagung für die württembergischen Vereine wird am Samstag, 4. März, im Vereinsheim des Aero-Clubs Stuttgart (Heßbrühlstraße 40, 70565 Stuttgart-Vaihingen) abgehalten.**

**Die Bezirkstagung für die badischen Vereine findet am Samstag, 18. März, in Rheinstetten (Großer Saal im Zentrum Rösselsbrünne, Rappenwörthstraße 39, 76287 Rheinstetten) statt.**

**Beginn ist jeweils um 10 Uhr.**

Darüber hinaus steht nun auch der Termin für die nächste **BWLV-Tagung Technik** fest. Diese ist am **Samstag, 8. April, auf der Luftfahrt-Messe AERO in Friedrichshafen**. Das Anmeldeformular hierzu folgt in der März-Ausgabe des adlers.

Text: red.

## WECHSEL IM PRÄSIDIUM

# AXEL HORN LÖST FRED GAI ALS PRÄSIDIALRAT NORDBADEN AB



Der neue Mann im Präsidium für Nordbaden:  
Axel Horn

Der BWLV freut sich, dass es gelungen ist, für den am Vortag der BWLV-Mitgliederversammlung im November von seinem Amt zurückgetretenen Präsidiarats Fred Gai eine schnelle und gute Lösung für die Nachfolge im Präsidium zu finden. Axel Horn vom FSC Hockenheim hat sich bereit erklärt, das Amt des Präsidiarats für die Region Nordbaden zu übernehmen. Damit erfolgt ein nahtloser personeller Übergang im Bezirk Nordbaden, der die Kontinuität einer erfolgrei-

chen Arbeit für die nordbadischen Luftsportvereine im Präsidium des BWLV sicherstellt.

Der BWLV dankt Axel Horn sehr herzlich für seine Bereitschaft, diese wichtige Aufgabe zu übernehmen. Zu seiner Person: Axel Horn ist Jahrgang 1959, seit 1987 verheiratet mit seiner Partnerin Gabi und hat drei erwachsene Söhne. Nach dem Abitur studierte er Betriebswirtschaftslehre an der Universität Mannheim, Fachrichtung Steuerlehre und Wirtschaftsprüfung. Beruflich ist er seit 1990 selbstständig tätig als Steuerberater und vereidigter Buchprüfer.

### Viel Erfahrung auch im Leistungssegelflug

Fliegerisch aktiv ist Axel Horn seit 1973 – er hat die Segelflug-, Motorsegler- und Motorfluglizenz. Er war insgesamt zwölf Jahre lang Mitglied der Deutschen Segelflug-Nationalmannschaft; währenddessen konnte er jeweils zwei Teilnahmen an Segelflugwelt- und Europameisterschaften verbuchen und kennt sich somit auch im Leistungssegelflug bestens aus.

Darüber hinaus ist Axel Horn seit Jahren als engagierter Ehrenamtsträger in der nordbadischen Fliegerei bekannt. Deshalb ist der BWLV sicher, in Axel Horn einen sehr guten Vertreter für die nordba-

dischen Vereine im Präsidium gefunden zu haben.

### Förderverfahren bleibt vom personellen Wechsel unberührt

Axel Horn wird zunächst kommissarisch die Aufgaben des Präsidiarats für Nordbaden übernehmen. Satzungsgemäß erfolgt dann bei der Frühjahrssitzung des Präsidiums in diesem Jahr eine formelle Hinzuwahl in das Gremium.

Seinem Vorgänger Fred Gai dankt der BWLV für dessen langjähriges, verdientes Engagement im Präsidium. Ebenso geht ein Dank an den BWLV-Ehrenpräsidenten Gerd Weinelt, der zusammen mit Fred Gai in kameradschaftlicher Weise die nun gefundene Nachfolgelösung ermöglicht hat.

Von der personellen Veränderung unberührt bleibt die Betreuung des Förderverfahrens für die nordbadischen Luftsportvereine. Diese Aufgabe wird weiterhin Christof Geißler wahrnehmen, der hiermit vor einigen Monaten beauftragt wurde. Auch ihm dankt der BWLV sehr herzlich für sein Engagement.

Text: red.  
Foto: privat

## FLUGSICHERHEIT

### BUNDESAUSSCHUSS FLUGSICHERHEIT

## TAGUNG IN BRAUNSCHWEIG

Der Bundesausschuss Flugsicherheit hat sich in der Geschäftsstelle des DAeC in Braunschweig getroffen. Dort besprachen die Teilnehmer unter anderem, wie die Geschäftsordnung des Ausschusses ausgestaltet sein soll. Diskutiert wurde auch die Einführung eines anonymisierten Unfallmeldeverfahrens; mit diesem Instrument könnten sich die Ausschussmitglieder ein Bild von Unfallschwerpunkten und -ursachen machen, um auf dieser

Basis Empfehlungen zu entwickeln. Das nächste Treffen des Ausschusses, in dem künftig jede Bundeskommission mit einem Experten vertreten sein soll, ist für Februar 2017 geplant. Eine Kernaufgabe des BA Flugsicherheit ist es, Luftsportler für sicherheitsrelevante Themen zu sensibilisieren.

Gemeinsam aktiv im Bundesausschuss Flugsicherheit waren der kommissarische Vorsitzende Gunter Schmidt, Ralf Keil,

Referent Technik und Flugbetrieb, Thüringens UL-Landesreferent Torsten Gutzeit, Jan Braune vom Büro der Bundeskommission Segelflug, Jürgen Kubicki, Referent Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit, Dietrich Altenkirch von der Bundeskommission Modellflug und Helmut Bastuck vom Deutschen Fallschirmsportverband sowie Karsten Severin.

Text: DAeC

## DAS REGIERUNGSPRÄSIDIUM INFORMIERT: THEORETISCHE PRÜFUNG IM FACH KOMMUNIKATION

Nach Klärung durch das Bundesverkehrsministerium muss folgende Festlegung getroffen werden: Das Theoriefach „Kommunikation“ kann nicht durch die theoretische Prüfung zum Erwerb des Funksprechzeugnisses (BZF) ersetzt werden. Das bedeutet, dass alle Erstbewerber um einen LAPL, PPL, SPL und BPL auch bei Vorlage eines Funksprechzeugnisses das Fach Kommunikation im Rahmen der Theorieprüfung ablegen müssen.

Für Baden-Württemberg haben die Regierungspräsidien nun Folgendes festgelegt:

Ab dem 1. Januar 2017 werden Lizenzen grundsätzlich nur noch erteilt, wenn das Fach Kommunikation schriftlich bei der Luftfahrtbehörde bestanden wurde.

Es gelten jedoch folgende Ausnahmen:

1. Theorieprüfungen, die bis zum 31. Dezember 2016 abgeschlossen wurden, werden auch ohne das Fach Kommunikation akzeptiert, wenn ein Funksprechzeugnis vorgelegt wird.
2. Bewerber, die bereits Teile der Theorieprüfung bestanden, jedoch diese noch nicht abgeschlossen haben, haben die Möglichkeit, bis 30. April 2017 das Fach Kommunikation durch Vorlage eines Funksprechzeugnisses zu ersetzen. Ab dem 1. Mai 2017 ist auch für diese das Fach Kommunikation Pflicht.

Für die Erweiterung eines LAPL (S) oder SPL auf TMG muss bis auf Weiteres ein Funksprechzeugnis vorgelegt werden.

Text: Regierungspräsidium Stuttgart

– Anzeige –

Akademische Fliegergruppe Stuttgart e.V.



### Kalibrier-Aktion

01.01. - 31.03.2017

Mehrere Logger gleichzeitig  
einschicken und über

**20% sparen!**

1-2 Logger: je 29€

3-4 Logger: je 26€

ab 5 Logger: je 23€

Beachten Sie auch unseren Express-  
Service sowie weitere Dienstleistungen  
und Infos unter

[www.akaflieg-stuttgart.de](http://www.akaflieg-stuttgart.de)

**LX** navigation  
GERMANY

ZEUS / EOS / ERA / EOS 80 / ERA 80  
Zeus 528 / HELIOS / Funk&Transponder

### Angebot

für **BWLV Vereine/Mitglieder**

Funkgerät Dittel/TQ KRT-2  
57mm Rundausschnitt



**1.009,- € (inkl. 19% MWST)**  
inkl. Frequenzladung, zzgl. Porto

<http://de.lxnavigation.com/krt2bwlv>



Fam. Dieter Schwenk

Tel. 07381/938760

[schwenk@lxnavigation.com](mailto:schwenk@lxnavigation.com)

<http://de.lxnavigation.com>



# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

#### BWLv-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

#### BWLv-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

#### TOP-TERMINE IM JANUAR 2017

##### FREIFLIEGER-FRÜHSCHOPPEN

08.01.2017 LSV Rossfeld Metzingen  
Info: [beschwende@t-online.de](mailto:beschwende@t-online.de)

##### 34. FAI-SEGELFLUG-WM

08.-22.01.2017 Benalla/Australien  
Info: <https://segelflug.aero>

##### MOTORENWAART-LEHRGANG M1 (MOSE UND UL)

11.-14.01.2017 Bildungsstätte Klippeneck  
Info: [birkhold@bwlv.de](mailto:birkhold@bwlv.de)

##### WERKSTÄTTLER-LEHRGANG WL2

23.-28.01.2017 Bildungsstätte Klippeneck  
Info: [birkhold@bwlv.de](mailto:birkhold@bwlv.de)

##### 43. BUNDESWEITESTES HEXENTREFFEN

27.-29.1.2017 Kaub/Rheinland-Pfalz  
Info: [www.hexentreffen.com](http://www.hexentreffen.com)