

ALLGEMEINES SEITE 4

BAHN FREI FÜR DIE SKATER

SKATENIGHT IN SCHWÄBISCH HALL BRINGT VIELE BESUCHER AUF DEN FLUGPLATZ

FREIBALLONSPORT SEITE 22

PERFEKTER EINSTIEG

TEAM MUNZ/SCHLEGEL BELEGT BEI SEINER ERSTEN TEILNAHME AM GORDON-BENNETT-RENNEN DEN ZEHNTEN PLATZ

TITELTHEMA SEITE 17

EINZIGARTIGE ERFAHRUNGEN

DIE 8. BWLV-JUGEND-AIRGAMES WAREN SO ERFOLGREICH WIE BISHER NOCH NIE



NICHT VERGESSEN:

BWLV-Mitgliederversammlung

Am Sonntag, 18. November 2018, um 10 Uhr in der Filderhalle in Leinfelden (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen).

Die offizielle Einladung mit Tagesordnung und Anfahrtsbeschreibung finden Sie auf der Homepage unter www.bwlv.de. Der BWLV freut sich auf zahlreiche Teilnehmer!

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 BWLV-Jugend-Airgames: Ein ganz besonderer „Spirit“

ALLGEMEINES

- 4 Mitglieder finden und binden (18) – Bahn frei für die Skater
6 Fliegen in der Großstadt
7 Termine zur Veröffentlichung im „adler“ rechtzeitig einschicken
8 BWLV-Mitgliederversammlung 2018
8 Rekordfahrt des Luftschiffs LZ 127 „Graf Zeppelin“

PR-ARBEIT

- 9 BWLV-Seminar „Pressearbeit für Vereine“
10 Hochschul-Schnupperwoche am Flugplatz Kirchzarten
11 Sommerferienprogramm Münsingen

LUFTSPORTJUGEND

- 13 Gipfeltreffen der BWLV-Luftsportjugend
14 Landesjugendtreffen in Altdorf-Wallburg
15 Bericht zur Landesjugendversammlung
16 48. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen
17 8. BWLV-Jugend Airgames - Vogelwildes Vielflugvergnügen auf dem Übersberg

AK SEKTOREN

- 20 Luftraum-Infoabend DFS und AK Sektoren

FREIBALLON

- 20 DFJW-Ballonjugendlager
22 Zehnter Platz beim Gordon-Bennett-Rennen

MODELLFLUG

- 24 Modellkunstflugklasse F3A – Robin Trumpp zum siebten Mal Deutscher Meister
25 Deutsche Jugend- und Juniorenmeisterschaft in Manching
25 Spitzensport – Dopingkontrollen bei der DM
26 LM Fesselflug-Kunstflug in Bodman

MOTOFLUG/UL

- 26 Aktuelle Entwicklungen in der 600 kg-Klasse
27 Militärischer Motorflugwettbewerb in Niederstetten
29 Sicherheitsmitteilung und LTA für WT9 Dynamic und LO-120

SEGELFLUG

- 30 Standard Libelle 201 BE – Willkommen im Zeitalter des Elektroflugs
32 Nachwuchs des LSV Degerfeld zeigt gute Leistung
32 E-Mobilität in der Luft beim LSV Hohenasperg
33 Bitte vormerken: Hockenheim-Wettbewerb 2019
34 Fluglager Münster (CH)

LUFTSPORTLERINNEN

- 36 Hexentreffen in Dresden

- 36 Baden-Württembergisches Hexentreffen in Münsingen
37 Jubiläum bei der VDP: 1968 bis 2018
38 DAeC und VDP: Weitere Zusammenarbeit geplant
37 Über die VDP

REGIONEN

- 39 Region 4 – Roßfelder Familientag

GRATULATION

- 40 Hochzeit in Möckmühl
41 90. Geburtstag von Hans Braitmaier

TECHNIK

- 42 Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2019

DAEC-NEWS

- 43 Sprachtests – Audio-Protokoll teilweise wieder optional
43 FAI-Sportlizenzen 2019 jetzt bestellen

BWLV-MITTEILUNGEN

- 43 Duo Discus „BW4“ steht zum Verkauf
44 BWLV-Terminservice 2018/19

AMTLICHES

- 45 Theorieprüfungen für den Erwerb einer Luftfahrerlizenz – DAeC-Fragenkatalog wird in Baden-Württemberg eingeführt
45 Klarstellung zur Tauglichkeit von Flugschülern




FLUGSICHERHEIT

- 44 Umzug des AIS-C der Deutschen Flugsicherung

ABSCHIED

- 46 Luftsportgemeinschaft Hotzenwald trauert um Eberhard Volk

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Hoch hinaus ging es für die Jugendlichen bei den nunmehr 8. BWLV-Jugend-Airgames. Mehr als 40 junge Teilnehmer durften sich in allen Luftsportsparten ausprobieren und machten so den Himmel über dem Übersberg zu ihrem Spielplatz der Lüfte. Auf Seite 17 dieser Ausgabe lesen Sie einen Bericht zu den bisher erfolgreichsten Airgames, die der BWLV ausgerichtet hat.

Foto: Airgames

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

BWLV-JUGEND-AIRGAMES: EIN GANZ BESONDERER „SPIRIT“!



Oliver Goller,
BWLV-Landesjugendleiter

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

Zum achten Mal fanden dieses Jahr die BWLV-Jugend-Airgames statt – zum sechsten Mal davon auf dem Übersberg. Und zum sechsten Mal haben wir auch den Luftraum über dem Übersberg zu unserem Spielplatz der Lüfte gemacht.

Wir haben uns in jener August-Woche erneut in den Starts, Flügen, Fahrten, Sprüngen und Attraktionen allgemein gesteigert, das Beste aus dem Wetter und der Verfügbarkeit von Piloten und Maschinen geholt.

Das bedeutete sehr harte Belastung für Gelände, Technik, Maschinen, vor allem aber auch die Menschen. Wir sind um Teil – zumindest bei den nicht fliegenden Helfern - bis ans körperliche Limit gegangen. Team-Debriefings mussten teilweise noch nach Mitternacht stattfinden, und nur wenige Stunden später wurde schon wieder das morgendliche Tages-Briefing sowohl für die Helfer als auch für die Teilnehmer angesetzt.

Ein gigantisches Team hatte sich wieder bereit erklärt, zwei Jahre an dem Projekt BWLV-Jugend-Airgames mitzuwirken, sich einzubringen, zu gestalten, den Jugendlichen etwas Einmaliges zu bieten und die vielen Facetten unseres Luftsports auch der Öffentlichkeit zu präsentieren. Keine leichte Aufgabe: Der Druck der Verantwortung steigt immer mehr, die behördlichen Auflagen werden immer strenger, die Vorbereitungen beginnen bereits anderthalb Jahre vor Veranstaltungsbeginn, und die Nachbereitung dauert mehr als ein halbes Jahr nach Veranstaltungsende.

Trotzdem galt und gilt stets: SAFETY FIRST! Es gab während der ganzen Woche absolut keine Störungen, Unfälle, nicht einmal gefährliche Situationen. Ein unwahrscheinlich harmonisches, engagiertes und hochprofessionelles Team hat für einen hervorragenden und vor allem sicheren Verlauf gesorgt. Man merkt sofort, dass dieses etwa 40-köpfige Team absolut aufeinander eingespielt ist und jeder weiß, wo er anpacken muss. Jedem Helfer haben die Airgames trotz des Stresses unendlich viel Spaß gemacht, und die Freiwilligen sind im Laufe der Zeit zu einer eingeschworenen Familie zusammengewachsen, in der sich jeder auf den anderen bedingungslos verlassen kann.

Auch den luftsportlich Beteiligten gilt ein großes Lob: Die rund 40 Teilnehmer selbst waren von Anfang an eine sehr harmoni-

sche und stets disziplinierte Truppe. Sie fanden schnell zueinander und kamen sich nahe – keine Selbstverständlichkeit, sondern eine Sache, über die wir uns sehr gefreut haben und die wir zu schätzen wissen.

Unsere Bilanz kann sich insgesamt sehen lassen: Wir haben uns erneut gesteigert und hatten die besten und vor allem erfolgreichsten Airgames seit über 15 Jahren.

Es wurde noch nie so viel geflogen, gefahren, gesprungen, gezogen, geschleudert, gelaufen, geklettert, geturnt, vor allem aber auch gefachsimpelt, gelacht und genossen. Es gab zudem viele neue Attraktionen, die wir dieses Jahr erstmals zusätzlich anbieten konnten, ohne hier den Teilnehmerbeitrag zu erhöhen. Weitere Zahlen und Details sind dem auf Seite 17 dieser adler-Ausgabe abgedruckten Bericht zu entnehmen.

Alle Teilnehmer und Helfer haben den „Spirit der Airgames“ verstanden, gelebt, genossen und werden ihn hoffentlich weitertragen! Die BWLV-Jugend-Airgames bedeuten eben weitaus mehr, als sich in der Luft zu bewegen, zu fahren, fallen oder fliegen und Spaß über und auf einem Flugplatz zu haben. Die Airgames stehen auch für spartenübergreifende und landesweite Kameradschaft und Kooperation, für den Ausbau sozialer Kompetenzen, für Zusammenhalt, „Airlebnis“, Stärkung von Selbstbewusstsein und Selbstvertrauen, Weiterentwicklung der charakterlichen Stärken, Förderung der Gruppendynamik sowie Steigerung von Verantwortungsbewusstsein und Organisationserfahrung. Dies ist nicht nur ein Gewinn für unsere Gesellschaft im Ganzen, sondern auch für die Teilnehmer selbst - und daraus profitieren auch unsere BWLV-Vereine. Und all diese Förderung wichtiger Eigenschaften gibt es zum Spaß noch oben drauf!

Es ist hier leider nicht möglich, jede/n namentlich zu erwähnen, der/die alle zum Gelingen dieser wunderbaren Maßnahme beigetragen haben, denn es waren einfach zu viele. Deshalb geht einfach an alle ehrenamtlichen Helfer und Unterstützer, die hier wieder jede Menge Zeit, Nerven, Geld, Urlaub, Energie und Engagement uneigennützig investiert haben, ein recht herzliches Dankeschön. Ohne euch alle wäre dieses Erlebnis niemals möglich gewesen!

Möge dieser schöne Zusammenhalt und der besondere Geist der Airgames Beispiel für viele weitere Veranstaltungen sein, sei es auf Verbandsebene oder in den Vereinen!



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (18)

BAHN FREI FÜR DIE SKATER



Die SkateNight lockte rund 2.300 Besucher, darunter auch viele Familien, auf den Adolf Würth Airport nach Schwäbisch Hall

Flugplätze präsentieren sich meist als „Sperrgebiet“ – Verbotsschilder prägen das Bild, der Durchgang für Fußgänger ist (aus guten Gründen) nicht erlaubt. Doch warum nicht mal den Platz für eine andere Veranstaltung öffnen und so Berührungsängste abbauen? Das dachte sich der Segelfliegerclub Schwäbisch Hall. Dessen Mitglieder funktionierten den Adolf Würth Airport bei ihrer ersten SkateNight zur Rollbahn um und landeten damit einen großen Erfolg. Der Vorsitzende Sven Knudsen berichtet nachfolgend, warum es sich gelohnt hat, das Risiko einzugehen.

Mit dem Adolf Würth Airport in Schwäbisch Hall haben wir als Segelfliegerclub einen tollen Heimatflugplatz, der uns das ganze Jahr über ohne Winterpause einen Flugbetrieb ermöglicht. Durch die hohen Sicherheitsstandards wird aber der Zugang zum Flugbetrieb für Außenstehende erschwert. Wenn ein älterer Fluginteressent fliegen lernen möchte, fragt er sich durch und findet den Weg zu uns. Für Jugendliche ist diese Situation am Flugplatz unübersichtlich und wirkt abschreckend.

Wir brauchen also Möglichkeiten, wie wir zu Jugendlichen einen ersten Kontakt herstellen können und ihnen zeigen, wie sie den Weg zu uns finden. Eine Möglichkeit sind die alle zwei Jahre stattfindenden Flugtage und die Ausstellungen der Segelflugzeuge bei Veranstaltungen in und um Schwäbisch Hall. Diese tragen zum Bekanntheitsgrad des Vereins bei und man kann in Gesprächen erste Kontakte herstellen und Fragen beantworten.

Die Attraktivität eines Vereines hängt natürlich auch von dem ab, was er den Mitgliedern an Aktionen außer dem Fliegen bieten kann. Fluglager, Grillabende, Ausflüge zu Flugtagen, Freizeitparks, Schwimmbädern usw. sind ja Standard. Also mussten

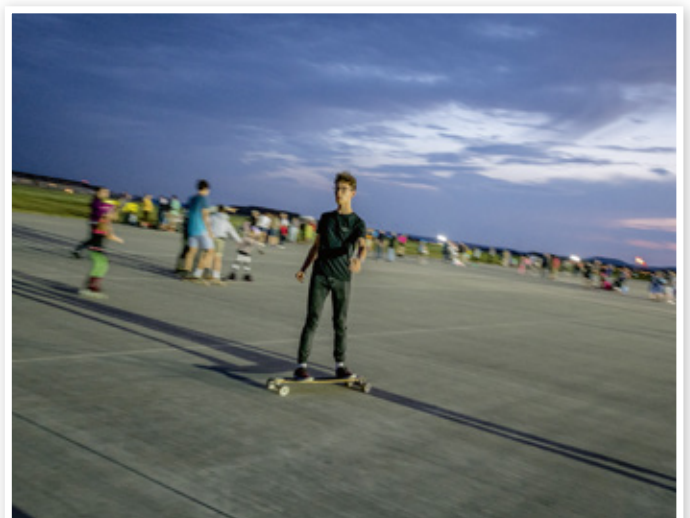
wir etwas finden, was nicht jeder Flugplatz bieten kann. Hier kamen dann die Flächen des Flugplatzes, die Start- und Landebahn und die Vorfelder, ins Spiel. Und wir überlegten uns, was man hierauf wohl so alles machen könnte. Die Möglichkeit, mit allem, was rollt, den Flugplatz zu erkunden und dieses am Abend bis in die Nacht hinein bei voller Flugplatzbeleuchtung zu machen, war die zündende Idee – und die SkateNight in Schwäbisch Hall war geboren.

Geschäftsleitung des Flugplatzes war sehr kooperativ

Bei einem ersten Gespräch mit der Geschäftsleitung der Flugplatz GmbH Schwäbisch Hall signalisierte diese sofort ihre Zustimmung und war von der Idee begeistert. Aus Sicht des Flugplatzbetreibers würde eine solche Veranstaltung auch für eine nachhaltigere positive Stimmung der Bevölkerung gegenüber dem Flugplatz sorgen können. Da in der Presse häufiger negative Stimmen über Fluglärm zu lesen sind, könnte eine Berichterstattung über die SkateNight mit vielen Besuchern zu einer angenehmeren Wahrnehmung des Flugplatzes beitragen.

Somit gingen wir im Dezember 2017 in die Planungsphase. Als erstes musste ein Termin gefunden werden, der nicht mit anderen Veranstaltungen in Schwäbisch Hall kollidiert. Zudem sollten zu diesem Zeitpunkt viele Menschen Zeit haben und auch das Wetter sollte mitspielen. Letzteres konnten wir leider nicht planen, alles andere war machbar. Wir einigten uns auf Samstag, den 28. Juli 2018, nach dem WM-Endspiel und dem Jakobmarkt, dem großen Volksfest in Schwäbisch Hall.

Nun stellte sich die Frage, was wir den Besuchern außer Inlinerfahren bieten würden. Und vor allem: Mit wievielen Besuchern könnten wir überhaupt rechnen? Da wir mit einer solchen Ver-



Zugelassen war alles ohne Motor, was Rollen hatte

anstaltung noch gar keine Erfahrung hatten, orientierten wir uns an den Flugtagen in Schwäbisch Hall, die immer sehr gut besucht sind, und nahmen mal für den besten Fall mit 2.500 die Hälfte an Besuchern an.

Beim Brainstorming war alles erlaubt

Dann gingen wir auf Ideensammlung. Hierbei war alles erlaubt, auch wenn es sich im ersten Moment noch so verrückt anhörte. Aus den verrückten Ideen entwickelten sich im Laufe der nächsten Monate teilweise sehr brauchbare Dinge, wie zum Beispiel eine Chillout-Bar auf der Landebahn mit Blick in den Sonnenuntergang. Andere Ideen wurden für eventuelle Folgeveranstaltungen zurückgestellt.

Natürlich waren auch Grundlagen wie Werbung, Versicherung, Rotes Kreuz, Bewirtung, Parkplätze, Toiletten, Garderobe, Müllentsorgung usw. zu klären. Mit der Flugplatz-Leitung und einem Sicherheitsbeauftragten der Firma Würth wurde dann

Am Tag der SkateNight begann der Aufbau um 10 Uhr auf dem schon teilweise abgesperrten Vorfeld bei schönstem Wetter. Für die SkateNight wurde der Flugplatz per NOTAM ab 16 Uhr statt wie üblich ab 20 Uhr geschlossen. Es konnte also ab 16 Uhr dann auch die Chillout-Bar auf der Landebahn aufgebaut werden. Hier war unsere größte Sorge, dass jemand mit schlechter Flugvorbereitung meint, er müsse trotz geschlossenem Flugplatz nach 16 Uhr noch in Schwäbisch Hall landen. Hierfür wurden die Helfer, die die Bar aufbauten, mit Funkgeräten ausgestattet, um im Notfall die Bahn rechtzeitig verlassen zu können.

Nachdem kurz nach 16 Uhr fast alle Stände aufgebaut waren, kam eine Wetterfront mit sehr starkem Wind und Regen auf den Flugplatz zu. Wir bauten schnellstmöglich unsere Zelte ab und schützten alles, so gut es ging, mit Planen. Eine Stunde später hatte sich der Regen verzogen und wir durften alles wieder aufbauen. Pünktlich um 18 Uhr öffneten wir den Einlass und die ersten Besucher kamen. Durch die Wetterrückseite hatten wir einen wunderschönen Sonnenuntergang und eine perfekte Stimmung auf dem Platz.

Sehr positive Rückmeldungen

Trotz des heftigen Regens vor dem Beginn der SkateNight kamen den Abend über rund 2.300 Besucher und feierten mit uns bis Mitternacht. Die Veranstaltung wurde von allen Besuchern und sogar von einigen, die selbst nicht kommen konnten, so positiv aufgenommen, dass wir sie 2019 auf jeden Fall wiederholen werden. Fazit: Für den Verein war die SkateNight ein enormer Gewinn.



In unserer Serie „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 buerkle@bwlv.de. Alle Serienteile finden Sie auch online unter www.bwlv.de



Ein Ballonglühen sorgte für besonders schöne Atmosphäre

auch eine Sicherheitsanalyse erstellt, in der alle möglichen Ernstfälle festgehalten wurden und wie sie im Falle des Eintretens gelöst werden können.

Da wir uns dafür entschieden, die SkateNight ohne Eintritt und Parkgebühren durchzuführen, benötigten wir Sponsoren und Aussteller. Die Suche hierfür gestaltete sich für eine Veranstaltung, die zum ersten Mal durchgeführt wurde, schwieriger als gedacht. Wir konnten aber dann doch ein paar Firmen für unser Konzept begeistern. In Sachen Bewirtung konnten wir Metzger und Getränkeshändler finden, die uns die gewünschten Dinge in Kommission zur Verfügung stellten, somit war das Wetterrisiko ein wenig kleiner.

NOTAM sicherte den Platz ab

Für den Helferplan gingen wir dann auf die Suche nach Freiwilligen, die sich für diese Veranstaltung begeistern konnten, und teilten diese nach ihren Wünschen zu den entsprechenden Diensten ein. Die Dienste planten wir ursprünglich in zwei Mal Drei-Stunden-Schichten zu unterteilen, was sich aber im Nachhinein für manche Aufgaben als nicht so glücklich herausstellte. Teilweise wären durchgängige Dienste mit einem Wechsel der Aufgaben besser gewesen.

Text: Sven Knudsen/red.
Fotos: Jürgen Weller



Die Besucher genossen die Abendstimmung auf dem Flugplatz

FLIEGEN IN DER GROSSSTADT

DRANBLEIBEN LOHNT SICH



Ein Gastflug hat Daniel Friedrich letztlich dazu gebracht, dass er heute selbst fliegt

Wie kommt man eigentlich zum Fliegen, wenn man in der Großstadt wohnt, den Flugplatz nicht direkt vor der Haustür hat und obendrein keine Erfahrungen aus der Familie mit der Fliegerei hat? Das Beispiel von Daniel Friedrich zeigt: Es ist zwar schwierig, aber keineswegs unmöglich.

Es ist ein kühler Morgen, aber die Herbstsonne scheint schon warm. Der 20-jährige Daniel Friedrich vom Luftsportverein Hohenasperg (LSV) zieht die Piper PA-28 aus der Halle des Flugplatzes Pattonville bei Stuttgart. Erst vor einigen Monaten hat er seinen Motorflugschein erhalten, die Begeisterung fürs Fliegen ist ihm noch deutlich anzumerken. Diese Begeisterung in die Tat umzusetzen, schien ihm jedoch jahrelang nicht möglich zu sein.

Als Bewohner der Großstadt Stuttgart ist die Fliegerei nur eine von vielen Freizeitbeschäftigungen. Viele Leute spielen Fußball, sind in Vereinen aktiv oder verbringen mit anderen Hobbys ihre Zeit. Zur Fliegerei zu kommen, ist in der Großstadt nicht einfach. Besonders Jugendliche stehen zudem vor dem Problem, dass die Fliegerei sehr zeitintensiv ist und Flugplätze oft nicht einfach zu erreichen sind – denn auf Stuttgarter Gemarkung gibt es keine Flugplätze, und auch ein wenig außerhalb sind diese rar. Die jungen Leute sind dann darauf angewiesen, dass ihre Eltern sie zum weit entfernten Flugplatz bringen oder sie bei Fliegerkameraden mitfahren können.

Wer trotz der Schwierigkeiten alleine den

Weg zum Luftsport sucht, ist oft auf sich gestellt. Dabei ist Fliegen nahezu überall möglich. Friedrich berichtet, dass er am Gymnasium einen Gleichgesinnten fand, der sich ebenso wie er für die Fliegerei begeisterte. Sein Interesse, selbst zu fliegen, begleitete ihn die gesamte Jugend – er flog am heimischen Computer in einem Simulator und baute Modellflugzeuge, aber für direkten Kontakt zu einem Flugplatz oder ins Flugzeug selbst reichte es noch nicht. Erst bei einem Gastflug, bei dem er erstmals in einem Motorflugzeug saß und das Gefühl des Fliegens spürte, sprang der Funke über. Der Pilot, ein erfahrener Fluglehrer, beeindruckte ihn nachhaltig. Nach diesem Erlebnis war für ihn klar, dass er unbedingt selbst fliegen wollte – doch wie?

Flugbegeisterte einladen

Friedrich hatte zum Luftsport selbst keinen direkten Kontakt über Freunde und Familie, er musste sich andere Wege suchen. So fand er bei einer Internetrecherche den Verein, in dem er heute aktiv ist. „Für mich war wichtig, dass der Internetauftritt gut gestaltet war und mich sofort angesprochen hat. Besonders die Kontaktmöglichkeiten waren einladend und haben dazu geführt, dass ich mich getraut habe, mich zu melden.“

Eine andere Möglichkeit wäre gewesen, eine private Flugschule zu besuchen. Diese finden sich auch in der Nähe größerer Flughäfen, so zum Beispiel die BWLV-Motorflugschule auf der Hahnweide bei Kirchheim/Teck. Auch Friedrich hatte mit

dem Gedanken gespielt, auf diese Weise das Fliegen zu lernen, sich dann aber doch für einen klassischen Verein entschieden. „Es gab im Verein immer jemanden, der mir bei Fragen zur Seite stand“, berichtet er. Er schätzt die Gemeinschaft und gemeinsame Aktionen. „Das Vereinsleben bietet mehr, die Emotion des Fliegens ist immer da. Der Kontakt mit den Leuten, die Erfahrungen, die man sammeln kann, sind in einer privaten Flugschule schwieriger zu finden.“

Sein erster Besuch am Flugplatz Pattonville war für Friedrich recht aufregend und stellte ihn vor einige Herausforderungen: „Beim ersten Blick ins Cockpit war ich von all den Knöpfen, Schaltern und Instrumenten überfordert. Deshalb war ich froh, dass ich jemanden zur Seite hatte, der mir alles gezeigt und erklärt hat. Das hat mir viel Unsicherheit genommen.“

Letztlich sei ihm klar geworden: „Man fliegt ja nicht, um Knöpfe zu bedienen, sondern man fliegt, um zu fliegen.“ Auch an den Fachjargon, der auf Flugplätzen oft herrscht, habe er sich dank freundlicher Erklärungen seiner Fliegerkameraden schnell gewöhnt. Inzwischen schätzt er die Flugtheorie besonders, die ihm vor der Ausbildung uninteressant erschien: „Ich sehe sie als wichtigen Bestandteil und essenziellen Faktor. In der Prüfung geht es nicht ums Durchkommen, es war mir wichtig, alles zu verstehen.“

Viele Angebote für Interessierte

Im Nachhinein hat Friedrich festgestellt,



Der Jungpilot ist immer wieder von der Technik im Flugzeug fasziniert

dass der Gastflug ihn letztlich zum Fliegen gebracht hat. Darüber hinaus gibt es eine Fülle von Möglichkeiten, Interessenten den Weg zur Fliegerei zu ebnet – sei es bei Tagen der offenen Tür, Flugplatzfesten, oder bei Veranstaltungen wie den Airgames, die der BWLV alle zwei Jahre auf dem Übersberg anbietet. An den Universitäten gibt es oft auch Flugsportgruppen und Akaflieg-Angebote, die ebenfalls einen Einstieg in den Flugsport ermöglichen.

Inzwischen kann sich Friedrich ein Leben ohne die Fliegerei nicht mehr vorstellen. Sein Ziel, fliegen zu lernen, hat er erreicht, aber er kann sich auch vorstellen, aus seinem Hobby mehr zu machen: „Beruflich fliegen wäre schon toll; Geld verdienen mit etwas, das mir so viel Spaß macht und so viel bedeutet, ist ein Traum, den ich mir gerne erfüllen würde.“

Für Daniel Friedrich ist klar: Wer unbedingt fliegen will, der lässt sich nicht davon abbringen. Doch vor allem der erste

persönliche Kontakt und die anschließende Begleitung in der Flugausbildung waren für ihn enorm wichtig. Wer als Verein Interessierte wirklich ansprechen wolle, müsse etwas tun. „Mich hat die



Trotz einiger Hürden hat sich Daniel Friedrich seinen Traum vom Fliegen erfüllt

Einladung zu einem Vereinsabend davon überzeugt, mich dem Verein anzuschließen und nicht das Angebot der privaten Flugschule wahrzunehmen. Fliegen ist auch in der Großstadt erreichbar – jeder, der will, kann fliegen. Es braucht einfach ein bisschen Anstrengung von beiden Seiten.“

Text und Fotos: Tobias Stohrer



Weitere Informationen zum Einstieg in die Fliegerei, aber auch zur Luftsportjugend generell gibt's beim Fachausschuss Jugend des BWLV (jugend@bwlv.de). Mit der Anwerbung und Bindung neuer Mitglieder beschäftigt sich die Serie „Mitglieder finden und binden“, die regelmäßig im adler erscheint und insbesondere Vereinen Impulse zur Mitgliederwerbung bietet. Alle Serienteile sind auch online zu finden (www.bwlv.de).

TERMINE FÜRS KOMMENDE JAHR UND VERÖFFENTLICHUNGEN FÜR DEN „ADLER“ BITTE RECHTZEITIG MITTEILEN!

Bitte informieren Sie uns möglichst frühzeitig über die Termine für Ihre Vereinsveranstaltungen, Weiterbildungsmaßnahmen etc., damit wir diese in den BWLV-Veranstaltungskalender 2019 aufnehmen sowie auf unserer Internetseite www.bwlv.de veröffentlichen können.

Zudem möchten wir Sie noch einmal darauf hinweisen, dass der **Redaktionsschluss** für Berichte, die im „adler“ erscheinen sollen, jeweils **am 1. des Vormonats** ist. Soll also zum Beispiel ein Artikel in der März-Ausgabe erscheinen, muss er bis spätestens 1. Februar bei der Redaktion eingegangen sein. Bitte beachten Sie den Redaktionsschluss – Ausnahmen sind außer in wenigen Einzelfällen nicht möglich.

Termine und Veröffentlichungen für den „adler“ können Sie uns gerne per E-Mail unter buerkle@bwlv.de übermitteln.

red..

NICHT VERGESSEN:

BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2018

Wie bereits angekündigt, lädt der BWLV herzlich zu seiner Mitgliederversammlung 2018 ein. **Diese findet statt am Sonntag, 18. November 2018, in der Filderhalle Leinfelden (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen). Beginn ist um 10 Uhr.** Im Anschluss an die Mitgliederversammlung ist ein

Stehimbiss für alle Teilnehmer im Foyer vorgesehen.

Der BWLV freut sich auf zahlreiche Teilnehmer!

Text: red.

REKORDFAHRT DES LUFTSCHIFFS LZ 127 „GRAF ZEPPELIN“

71 STUNDEN IN DER „FLIEGENDEN ZIGARRE“

Zeppeline haben stets eine große Faszination auf die Menschen ausgeübt, und bis heute versprühen Luftschiffe einen besonderen Charme. Ihre Geschichte reicht weit zurück: Schon in den 1920er-Jahren war die Begeisterung für die Zeppeline enorm groß. Ein prominentes Exemplar sticht dabei heraus: Vor 90 Jahren wurde das Luftschiff LZ 127 „Graf Zeppelin“ in Dienst gestellt. Es wurde zum Gedenken an den 90. Geburtstag des bereits verstorbenen Firmengründers Ferdinand Graf von Zeppelin am 8. Juli 1928 auf dessen Namen getauft und wurde später für seine Weltumrundung, eine Arktisfahrt und zahlreiche Atlantiküberquerungen bekannt.

Zur Zeit der Fertigstellung des Luftschiffs war LZ 127 das größte Luftfahrzeug der Welt. Es war 236 Meter lang und hatte einen Durchmesser von 30 Metern. Durch die lange Betriebszeit und die spektakulären Fahrten gilt es als eines der erfolgreichsten Luftschiffe der Geschichte. Die Graf Zeppelin legte in ihrer Dienstzeit, die von 1928 bis 1937 dauerte, knapp 1,7 Millionen Kilometer zurück und absolvierte insgesamt 590 unfallfreie Fahrten. In dieser Zeit stellte sie einen Strecken- und einen Dauerfahrtrekord auf, die bis heute ungeschlagen sind. Diese 71-stündige Fahrt, bei dem das Luftschiff am 1. November 1928 eine Strecke von 6.384 Kilometern zurücklegte, wurde bereits wenige Monate nach Inbetriebnahme aufgestellt und von der FAI bestätigt. An dieses besondere Jubiläum erinnert die Weltluftsportorganisa-



Neben ihren Rekordfahrten wurde die „Graf Zeppelin“ vor allem durch eine Weltumrundung bekannt. Hierzu wurde 1929 eigens eine Gedenkmünze aufgelegt

tion dieser Tage. Weitere, sogar noch längere Fahrten folgten seinerzeit – diese wurden allerdings nie offiziell anerkannt.

Spektakuläre Reisen sorgten für Bekanntheit

Die Graf Zeppelin absolvierte einige besondere Fahrten. Eine Weltfahrt von 1929 sollte zum Beispiel demonstrieren, dass Luftschiffe für die Nutzung von Passagierfahrten geeignet waren. Im Rahmen der Fahrt, die sich insgesamt über 35 Tage hinstreckte, wurden knapp 50.000 Kilometer zurückgelegt und zahlreiche Städte angefliegen. Zu diesen Städten gehörten unter anderem Los Angeles, Lakehurst bei New York und auch

Tokio, wo Besatzung und Passagiere der Graf Zeppelin zu einem Empfang geladen wurden. Die Weltumrundung war die erste und bis heute einzige, die mit einem Luftschiff absolviert wurde.

Eine weitere Fahrt, die die Grenzen des Luftschiffs testen sollte, war die Polarfahrt im Juli 1931. Der Kommandant des Luftschiffs, Hugo Eckener, hatte bereits Anfang des Monats mehrere kürzere Fahrten nach Norwegen und Island unternommen, um die Tauglichkeit der Graf Zeppelin zu erproben. Ende Juli, vom 24. bis zum 31. Juli, fand dann die eigentliche Polarfahrt statt, während der ein Treffen mit der Besatzung eines sowjetischen Eisbrechers sowie zahlreiche wissenschaftliche Experimente angesetzt waren. Das Luftschiff legte dabei etwas mehr als 10.000 Kilometer zurück und erfasste fotografisch große Teile der Arktis.

Das Ende der Graf Zeppelin kam trotz ihres Erfolges überraschend: Nach der Katastrophe des Nachfolgeschiffs Hindenburg in Lakehurst im Mai 1937 fanden keine weiteren Fahrten statt, das Sicherheitsrisiko schien zu hoch. Das Luftschiff wurde im Juli desselben Jahres außer Dienst gestellt, die große Zeit der Zeppeline hatte ein Ende gefunden. Heute sind die Zeppeline zwar nicht mehr auf Rekordfahrten unterwegs, erfreuen aber viele Menschen bei Vergnügungsfahrten, zum Beispiel am Bodensee.

Text: Tobias Stohrer
Foto: Pixabay

JETZT ANMELDEN!

BWLV-SEMINAR „PRESSEARBEIT FÜR VEREINE“

Pressearbeit für Vereine
Grundlagen, Tipps und Praxisbeispiele
für Einsteiger und Fortgeschrittene
Volker Rath



Pressearbeit für Vereine
Grundlagen, Tipps und Praxisbeispiele
für Einsteiger und Fortgeschrittene
Volker Rath



Wie funktioniert gute Öffentlichkeitsarbeit? Das wird im Seminar „Pressearbeit für Vereine“ erklärt, das der BWLV im Februar wieder anbietet

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 für Vereine“, das der BWLV erneut anbietet. Es richtet sich vor allem an diejenigen in den Vereinen, die für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig sind – also Schriftführer, Presseverantwortliche, aber auch Vorsitzende und andere Interessierte.

Termin:

Samstag, 9. Februar 2019, 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?
- Stillfragen und journalistische Sprache
- Praxistipps
- Spezielle Fragen der Teilnehmer
- Blickfang – was ein gutes Foto ausmacht

Seminarleitung:

Referent ist Volker Rath, Präsidialrat 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 im Gästehaus Klippeneck zu übernachten, auch eine An-

schlussübernachtung ist möglich. Näheres zu Preisen und Buchung gibt es unter www.gaestehaus-klippeneck.de. Wenn Sie einen Übernachtungswunsch haben, können Sie sich auch direkt an Klaus Güll wenden (klippeneck@bwlv.de).

Anmeldungen zum Seminar sind bis spätestens Donnerstag, 17. Januar 2019, schriftlich oder per E-Mail verbindlich möglich an:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband
z.Hd. Simone Bürkle
Scharstraße 10
70563 Stuttgart
E-Mail: 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
- Anschrift
- E-Mail-Adresse

Unvollständige Anmeldungen werden nicht berücksichtigt!

Text und Foto: red.

HOCHSCHUL-SCHNUPPERWOCHE AM FLUGPLATZ KIRCHZARTEN ZU GAST UNTER DEN WOLKEN



Dass Segelflugzeuge stark von den Bedingungen der Umwelt abhängig sind, haben die Studierenden schnell gelernt

Den Traum vom Fliegen wahr werden lassen – das verspricht die Schnupperwoche Segelflug des allgemeinen Hochschulsports. In der letzten Augustwoche ergriffen 13 mutige Luftfahrt-Greenhorns am Segelfluggelände in Kirchzarten diese Chance. Ein Text von Hannah Seebauer.

Das Seil vor der Haube spannt sich in wenigen Sekunden. Das Segelflugzeug poltert einige Meter über die Graspiste, bevor es sich sanft in die Luft erhebt. Nun steigt es steil, die Körper graben sich tief in die Sitzkühlen. Nach einiger Zeit neigt sich die Nase des Flugzeugs wieder nach vorn. Mit einem Klackern verabschiedet sich das Schleppseil. Plötzlich ist es ruhig – wir fliegen!

Es ist eine aufregende Woche für die 13 Studierenden und Promovierenden, die an der Schnupperwoche Segelfliegen des Hochschulsports Freiburg teilnehmen. Gleich nach Ankunft am Segelflugplatz in Kirchzarten stürzt sich die Gruppe in die Arbeit – Segelfliegen ist schließlich ein Teamsport: Wer hoch hinaus möchte, verbringt den ganzen Tag am Flugplatz und hilft auch den anderen in die Luft.

Sicherheit hat oberste Priorität

Erfahrene Vereinsmitglieder besetzen den als Tower fungierenden Startbus und fahren die Winde. Der Hochschulkurs lernt, wie gelandete Flugzeuge und benutzte Seile der Winde an den Start zu-

rückgelangen und ein Flugzeug sicher in die Luft kommt. Sicherheit ist beim Fliegen essenziell. Checken, kontrollieren, mitlaufen, mitdenken und im Sinne einer offenen Fehlerkultur alle Unachtsamkeiten besprechen.

„Ooooh, schaut mal!“ Über dem Platz tanzt ein Segelflugzeug im Kunstflug durch die Luft. Beeindruckt und ehrfürchtig liegen alle Köpfe im Nacken.

Am nächsten Tag finden die ersten Starts der Kursteilnehmer statt. Fallschirme anlegen, in die Sitzkuhle des Cockpits hineinfalten, die Gurte fest anlegen und die Sicherheitscheckliste durchgehen. Der erste Windenstart löst einen kräftigen Adrenalinschub aus. Das Gefühl, mehrere Hundert Meter über dem Boden zu segeln, ist gigantisch. Der Ausblick! Die Perspektive! Die ersten Eindrücke sind noch kaum verarbeitet, da fordern die zwei Fluglehrer schon zum Steuern auf. Die erste Herausforderung: stabil geradeaus fliegen. Drei Ruder kämpfen um die Aufmerksamkeit der Neulinge. Wenn es die Thermik zulässt, schrauben sich die zwei Schulungsflugzeuge kreisend in die Höhe.

Zum ersten Mal selbst am Steuer

„Du fliegst jetzt alleine, ich mache nichts“, enthüllt der Fluglehrer. Ruhe bewahren, den Luftraum im Auge behalten und durch grazile Lenkbewegungen das Flugzeug in der Drehung halten. Mit den erfahrenen Spürnasen der Fluglehrer hangeln sich die Doppelsitzer von Auf-

wind zu Aufwind bis unter die Wolken. Unter guten Bedingungen können Segelflieger auf diese Weise viele Hundert Kilometer zurücklegen.

Mit Blick auf den Feldberg rauscht plötzlich der Funk „Delta 29, eure aktuelle Flugzeit beträgt 35 Minuten“. Der Fluglehrer lacht. Auf dem Boden ist es den Wartenden offensichtlich zu ruhig geworden. Die Position des hinter den Hügeln verschwundenen Flugzeugs haben sie sehnsüchtig auf der Internetseite www.glidertracker.de verfolgt. Dort sind auf einer Karte alle Flugbewegungen des Luftraums nachzuvollziehen.

Fluglehrer sind immer zur Stelle

Die entfernte Maschine nimmt wieder Kurs Richtung Kirchzarten. Mit der erarbeiteten Höhe werden Manöver wie Schnell- und Langsamflug, Kreise, Achten und das Rollen von der einen zur anderen Seite geübt. Beim Landeanflug gibt es viel zu beachten: Dem Startbus die Position melden, Landefeld anvisieren, Tempo stabil halten und mit den Bremsklappen die Höhe regulieren. Alles muss wohl bedacht sein, ein Segelflugzeug kann schließlich, anders als ein Motorflugzeug, nicht noch einmal durchstarten. Die zwei Fluglehrer korrigieren souverän, wenn ihre Schützlinge zu beherrzt in die Ruder greifen oder am falschen Hebel ziehen.

Kaum rollt das Flugzeug auf dem Rasen aus, rast ein alter Mercedes heran. Mit einem Seil und vom Piloten an der Trag-

fläche geführt, zieht er das Flugzeug wieder zurück an den Start. Für die Fluglehrer geht es dann gleich weiter, sie scheinen unendlich viel Energie zu haben. Bevor wieder Hilfsaufgaben übernommen werden, können sich die Piloten ein paar Minuten Ruhe gönnen, um sich von der Aufregung und dem mitunter auch mal flauen Magen zu erholen.



Den Nachwuchspiloten hat die Schnupperwoche offensichtlich viel Spaß gemacht

Etliche neue Vereinsmitglieder gewonnen

Auf diese Weise füllen alle Teilnehmenden im Laufe der Woche ihre druckfrischen Flugbücher, in denen Starts und Landungen minutiös eingetragen werden müssen. Wenn abends nach dem Aufräumen die Flugzeuge eingehüllt in ihren Schlafanzügen im Hangar ruhen, servieren die zum Kochdienst eingeteilten Mitstreiter ihre warmen Mahlzeiten.

Bei heiterer Plauderei und Gesellschaftsspielen verfliegen auch die Abende schnell. Begeistert und erschöpft ziehen sich alle früher oder auch mal später in die vor dem Clubheim errichteten Zelte zurück. Als an einem Tag die stets genau studierte Wetterlage aufgrund von Regenfällen keine Segelflüge zulässt, besucht die Gruppe kurzerhand Werkstatt und Hangars am Freiburger Fluggelände.

Fünf Tage ist der Kirchzartener Flugplatz

Die Gurte sind gestrafft, bereit für den ersten Start

für die Hochschulsportgruppe reserviert. Danach dürfen die Teilnehmenden noch zwei Tage am regulären Flugbetrieb mitmachen, der immer am Wochenende stattfindet. Der Breisgauverein für Segelflug lockt Einsteiger mit einer auch für Studierende erschwinglichen Schnuppermitgliedschaft für eine Jahrespauschale. Segelfliegen ist überraschend günstig, da sich viele Flieger ehrenamtlich engagieren und sich jedes Vereinsmitglied zu mindestens 30 Arbeitsstunden in der Werkstatt verpflichtet, in der im Winterhalbjahr Reparaturen und Wartungen durchgeführt werden.

Dass sich am Ende der Woche acht der 13 Luftfahrtneulinge für ein weiteres Flugjahr entscheiden, spricht für sich!

Text: Hannah Seebauer (Ersterscheinung im Blog des Studierendenwerkes Freiburg Schwarzwald)
Fotos: Janos Ruf

60 KINDER UND JUGENDLICHE ZU GAST BEIM LUFTSPORTVEREIN MÜNSINGEN-EISBERG FLIEGEN WIE EIN ADLER

Mal ein ganz ungewöhnliches Ziel ansteuern – das dachten sich die 60 Kinder und Jugendlichen im Alter von neun bis 15 Jahren des Evangelischen Jugendwerkes Heilbronn mit ihren zehn Betreuerinnen und Betreuern und ihrem Organisator des Tagesausflugs, Cedric Maier. Sie besuchten im Rahmen ihres Sommerzeltlagers auf dem Schachen den zwischen Wald und Wacholderheide gelegenen Flugplatz Münsingen-Eisberg. Da das

Zeltlager unter dem Motto „Fliegen“ stand, waren die Kinder gespannt, was sie auf einem echten Flugplatz dazu erfahren würden.

Der dort ansässige Luftsportverein Münsingen-Eisberg (LSV) hatte im Vorfeld ein kurzweiliges und informatives Programm vorbereitet. Die große Gruppe wurde in drei kleinere, nach Altersgruppen gestaffelte Gruppen geteilt. Nach

einer Begrüßung durch den Vorsitzenden Peter Hinkel erfolgte der Durchlauf der Stationen in Gruppen.

Gefühl von Freiheit

Die Station Segelflugzeuge betreute Fritz Baumann vom LSV. Er erläuterte unter anderem, dass moderne Segelflugzeuge aus Kohlefaser- und Glasfaserverbundstoffen bestehen und damit absolute High-Tech-Ge-



Rund 60 Kinder und Jugendliche besuchten die Flieger auf dem Eisberg

räte sind – mit einem cw-Wert (Luftwiderstand) unter dem eines Formel-1-Wagens. Segelfliegen sei der perfekte Einstieg ins Fliegen, da es schnell erlernbar sei und man ein gutes Gefühl für Thermik und Segeln erhalte. Darüber hinaus erlebe man faszinierende und unbeschreibliche Momente in der Luft sowie ein Gefühl von Freiheit, wie ein Adler zu segeln.

Vereinsmitglied Rainer Gruschka erläuterte an der Station Motorflugzeuge die Technik und wie Geräte beim Flug und bei der Navigation helfen. Einsteigen durften die kleinen und großen Besucher dann in ein modernes Ultraleichtflugzeug, eine Dynamic WT9, die selbst nur gut 300 Kilogramm wiegt. Beindruckend fanden die technikinteressierten Kinder und Jugendlichen, dass man mit so einem leichten Flugzeug sogar noch Segelflugzeuge in die Luft schleppen kann.

In der Station „Flugkino“ im neu renovierten Fliegerstüble zeigten Andrea und Lavinia Klemer spannende Kurzfilme zum Segelfliegen und zur Pilotenausbildung. In der anschließenden Fragerunde stellte sich der jüngste Flugschüler des Vereins, Elis Klemer (14 Jahre) den Fragen der Mädchen und Jungen zur Pilotenausbildung und zum Fliegen.

Wartung eines Segelflugzeugs wurde erläutert

Erstaunen rief die Tatsache hervor, dass



Die Vereinsmitglieder zeigten den jungen Gästen alles zum Thema Fliegen

Jugendliche schon früh das Segelfliegen lernen können, mit 16 Jahren können sie dann den Segelflugpilotenschein bekommen. Segelfliegen im Verein ermögliche den kostengünstigen und technisch empfehlenswerten Einstieg ins Fliegen, da es viele Grundlagen schult, die auch für das Fliegen mit Motormaschinen von Vorteil ist. Der LSV Münsingen-Eisberg bietet auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit für Interessierte, eine Motor- oder Segelfliegerausbildung zu starten. Der Unterricht erfolge, so der Vorsitzen-

de Peter Hinkel, durch qualifizierte und zertifizierte Fluglehrer, welche ihre Zeit ehrenamtlich in den Verein einbringen, was die Kosten dadurch für den Flugschüler niedrig hält. Zudem gebe es Sonderpreise für Jugendliche.

Die Gruppe der älteren Jugendlichen schaute noch in der Vereinswerkstatt vorbei, wo Frank Beerhenke die Wartung und Überarbeitung eines auseinandergebauten Segelflugzeuges erläuterte. Weitere Informationen gab es im Startwagen sowie bei Peter Hinkel, der anhand eines großen Posters den regionalen Luftraum mit der Besonderheit des Stuttgarter Flughafens erläuterte.

Kinder und Jugendliche durften selbst mithelfen

Zum Abschluss zeigten die Vereinsmitglieder das Hochschleppen mehrerer verschiedener Flugzeuge. Einige der Ju-

gendlichen durften dabei mit großer Begeisterung beim Geradehalten des Segelfliggers am Start Hand anlegen.

Für jeden Teilnehmer gab es noch Infomaterial zum Mitnehmen. Einige Teilnehmer hatten große Lust bekommen und wären am liebsten gleich losgeflogen oder in die Pilotenausbildung eingestiegen. Cedric Maier fasste den Tag so zusammen: „Die Kinder und Jugendlichen waren ebenso wie die Mitarbeiter helllauf begeistert. Ich kann gar nicht sagen, wie



Die Kinder durften hautnah erleben, wie Starts ablaufen



Der Luftsportverein Münsingen-Eisberg (LSV) hat eine große, aktive Jugendgruppe. Die Flugausbildung kann ab 14 Jahren und auch noch bis 60 aufwärts begonnen werden. Ausbildungsbeginn ist flexibel jederzeit unter dem Jahr möglich. Aktuell hat der LSV Münsingen zwei bis drei Plätze für Neueinsteiger frei. Wer Interesse hat, kann sich an den Vorsitzenden Peter Hinkel oder den LSV-Ausbildungsleiter Jürgen Kleber wenden. Kontaktdaten und weitere Infos unter www.Luftsportverein-Muensingen.de oder info@lsv-muensingen.de, sonntags bei gutem Wetter auch direkt auf dem Flugplatz (Münsingen-Dottingen, Flugplatztelefon 07381-8466).

viele jetzt gerne einen Segelflugschein machen wollen, aber es sind etliche!“ Anschließend ging es nach einer Vesperpause auf „Schusters Rappen“ übers Lau-

tertal zurück in Richtung des Zeltplatzes beim Pfadfinderzentrum Schachen.

Text und Fotos: Andrea Klemer

LUFTSPORTJUGEND

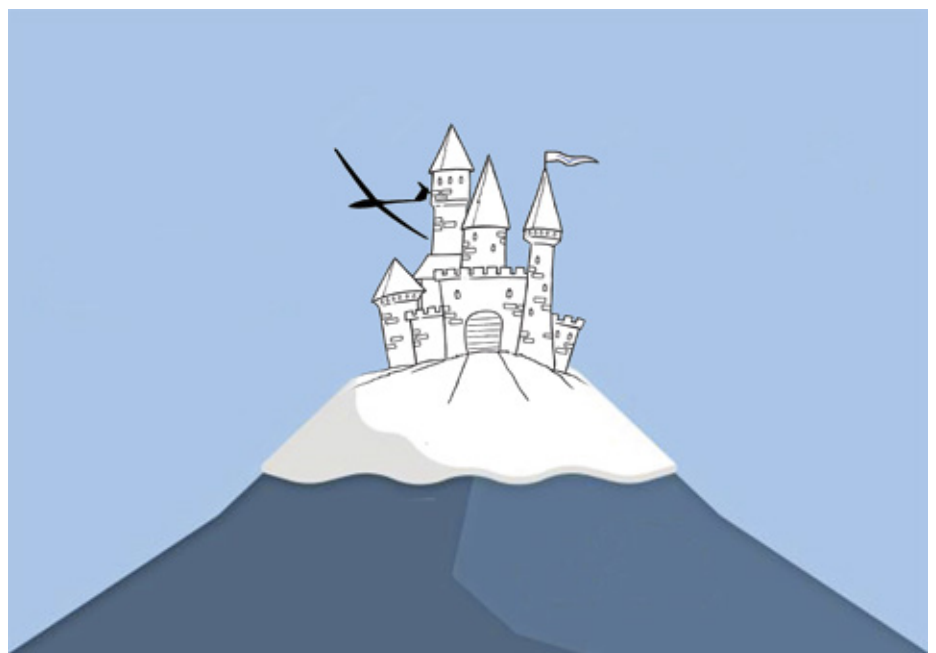
GIPFELTREFFEN DER BWLV-LUFTSPORTJUGEND

SPIEL UND SPASS AUF DER RITTERBURG

Vom **30. November bis 2. Dezember 2018** findet das BWLV-Gipfeltreffen auf der Burg Steinegg bei Pforzheim statt. Dieses Treffen ist für alle Luftsportbegeisterten Jugendlichen aus Baden und Württemberg gedacht, die Lust auf Action, Spaß, gegenseitiges Kennenlernen und Austausch haben. Wie im Vorjahr werden wir wieder das perfekte Dinner veranstalten. Am Samstagabend gibt es außerdem die inzwischen schon legendäre Party.

Weitere Informationen und die Anmeldung findet ihr auf Facebook und im Internet (www.bwlv.de). Für Fragen rund ums Gipfeltreffen stehe ich gerne zur Verfügung. Schreibt mir einfach unter koch@bwlv.de.

Text: Karla Koch



LANDESJUGENDTREFFEN IN ALTDORF-WALLBURG

GELUNGENES MITEINANDER



Etliche Teilnehmer waren mit dem Flugzeug gekommen

Beste Flugwetterbedingungen lockten viele der Teilnehmer mit dem Flugzeug auf das diesjährige Landesjugendtreffen. Den Flugplatz Altdorf-Wallburg aus der Luft ohne GPS zu finden, ist wegen seiner Lage am Waldrand und am Fuße des Schwarzwaldes für die Piloten gar nicht so einfach.

Nachdem diese erste Herausforderung gemeistert war, erwarteten die Teilnehmer während des Nachmittags Spiel, Spaß und Spannung beim Volleyballturnier oder bei Gelände- und Geschicklichkeitsspielen, bei denen zum Beispiel die Fähigkeit, ei-

nen Segelflugzeuganhänger mit dem Auto geschickt zu manövrieren, unter Beweis gestellt werden musste. Für kulinarische Verpflegung und fürstliche Unterbringung der Jugendlichen hatte die Fliegergruppe Lahr Ettenheim bestens gesorgt.

Als der Großteil der Teilnehmer eingetroffen war, fand der offizielle Teil, die Landesjugendversammlung statt (s. anschließender Bericht). Nachdem die Sonne sich mit einem traumhaften Abendrot verabschiedet hatte, wurde es bei sternklarem Himmel recht frisch im Rheintal. Doch auch hierfür hatte der



Verschiedene Geschicklichkeitsspiele warteten auf die Teilnehmer des Landesjugendtreffens



Natürlich gab es am Flugplatz auch Flugbetrieb

Veranstalter die passende Lösung: Aufwärmen konnten sich die Jugendlichen entweder am Lagerfeuer oder im auf 35 Grad beheizten Pool. Somit stand der Thermikdank-Party nichts mehr entgegen, es wurde noch bis in die späten Stunden gelacht, gefeiert, getanzt, und es wurden Geschichten am Lagerfeuer erzählt. Am nächsten Morgen verabschiedeten sich die Jugendlichen bei einem ausgiebigen Frühstück.



Zum Ausspannen hatte die gastgebende Fliegergruppe Lahr-Ettenheim einen Pool aufgestellt, der abends auf angenehme Temperaturen beheizt wurde

Ein herzlicher Dank gilt der Fliegergruppe Lahr-Ettenheim für die tolle und vorbildliche Organisation der Veranstaltung sowie den Jugendlichen für die Teilnahme. Auf ein baldiges Wiedersehen freuen wir uns beim Gipfeltreffen und den Jugendleiterlehrgängen!

Text: Moritz Brennenstuhl
Fotos: FG Lahr-Ettenheim

BERICHT ZUR LANDESJUGENDVERSAMMLUNG

Während des Landesjugendtreffens am 29. September 2018 fand auf dem Sonderlandeplatz in Altdorf-Wallburg auch die offizielle Landesjugendversammlung statt.

Nach der Eröffnung und Begrüßung durch Landesjugendleiter Oliver Goller gab es Berichte der Landesjugendleitung sowie der Bezirksjugendleiter und der Sachbearbeiter im BWLV-Fachausschuss Jugend. Im Anschluss erfolgte auf Antrag von Christopher Kurz die einstimmige Entlastung der Landesjugendleitung/des Fachausschuss Jugend.

In diesem Jahr wurden die gesamte Landesjugendleitung und alle Sachbearbeiter (SB) im Fachausschuss Jugend für drei Jahre neu gewählt. Die Bezirksjugendleiter und deren Stellvertreter werden anlässlich des Gipfeltreffens erst im Herbst 2019 neu gewählt.

Der Fachausschuss Jugend/die Landesjugendleitung stellt sich daher ab sofort wie folgt dar:

Landesjugendleiter: Oliver Goller
stellvertretende Landesjugendleiterin: Karla Koch
stellvertretender Landesjugendleiter: Christopher Bohn
SB Modell: Martin Lauk
SB Jugendleiteraus- und -fortbildung: Tina Gassmann
SB SG 38: Frank Walz
SB Segelflug und Organisation: Pascal Kaiser
SB Ballonsport: Martin Binder (neu)
SB Öffentlichkeitsarbeit: Chris Henninger

SB Pressearbeit: Claudia Marianowski (neu)

Die Wahl erfolgte durch die zahlreich anwesenden Vertreter der einzelnen Vereine jeweils einstimmig.

Unverändert sind seit der vergangenen Wahl 12/2016 die Bezirksleiter (BJL) bis 12/2019:

BJL Nordwürttemberg: Pascal Betz, stellvertretende BJJ Nordwürttemberg: Chris Henninger
BJL Südwürttemberg: Moritz Brennenstuhl, stellvertretender BJJ Südwürttemberg: Stefan Weippert
BJL Nordbaden: Tim Steiner, stellvertretender BJJ Nordbaden: Lukas Schneider
BJL Südbaden: Karla Koch, stellvertretende BJJ Südbaden: Marion Breuer

Im Anschluss wurden noch einige wichtige Termine wie das Gipfeltreffen und die Jugendleiteraus- und -fortbildungslehrgänge in diesem Jahr angesprochen.

Der Fachausschuss bedankt sich für das entgegengebrachte Vertrauen und wird weiterhin motiviert und engagiert an der Weiterentwicklung der Luftsportjugend in Baden-Württemberg arbeiten. Das Gremium freut sich darauf, mit einem ebenfalls hochmotivierten Präsidium die Zukunft des Luftsports in Baden-Württemberg gestalten zu dürfen.

Text: Oliver Goller, BWLV-Landesjugendleiter,
Referent für Jugendfragen

48. LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSFLEIEN

SPANNENDER WETTBEWERB UNTER SCHWIERIGEN BEDINGUNGEN



Trotz des durchwachsenen Wetters konnten die Teilnehmer viel Erfahrung sammeln

Bereits zum 48. Mal trafen sich Anfang August wieder flugbegeisterte Piloten aus dem süddeutschen Raum zum Jugendvergleichsfliegen auf dem Segelflugplatz in Leibertingen. Ziel der Veranstaltung war auch dieses Jahr wieder, sich gegenseitig im Streckensegelflug zu messen. Teilweise waren es für die Teilnehmer die ersten Streckenflüge bei entspannter Wettbewerbsatmosphäre nach Scheinerhalt. Insgesamt waren dieses Jahr acht Flugzeuge in der Standard- und fünf Flugzeuge in der Clubklasse vertreten.

Geprägt war die Woche durchweg von wechselhaftem und zu Gewitter neigendem Wetter. So musste bereits der erste Wertungstag aufgrund eines aufziehenden Gewitters neutralisiert, und das komplette Feld wieder abgebaut werden. Als Alternativprogramm bauten die Teilnehmer jedoch einen Pool aus Biertischen, einer Plane und vielen Metern Windenseil, um die heißen Temperaturen der folgenden Tage besser ertragen zu können.

An Wertungstag zwei und drei wurden Strecken zwischen 140 und 222 Kilometern für die Club- und Standardklasse ausgeschrieben, die mit Schnittgeschwindigkeiten von bis zu 111 Stundenkilometern absolviert wurden. Die Wertungstage drei und vier wurden wegen der hohen Gewitter- und Unwettergefahr neutralisiert.

Kreative Ideen fürs Programm abseits des Fliegens

Trotzdem fand sich schnell ein Alternativprogramm: Ausflüge ins Schwimmbad, kleinere Reparaturen an Anhänger und Flugzeug oder eine sehr lustige, aber auch abenteuerliche Wanderung zum Badensee standen an. Außerdem wurde trotz fehlender Thermik ein Flugbetrieb organisiert, bei dem einige Piloten ein neues Muster kennenlernen konnten.

Mit viel Hoffnung blickten alle den letzten beiden Wertungstagen entgegen. Die Wettervorhersagen waren gut, und die Wettbewerbsleitung um Udo Diesing und Michael Schupke war optimistisch, sodass sie Strecken über knapp 200 Kilometer ausschrieb. Alle Flugzeuge wurden per Winden- oder Flugzeugschlepp in die Luft gebracht. Schnell kam aber die ernüchternde Erkenntnis: Die Thermik war schwach und die Basis tief, einige

der Teilnehmer benötigten einen weiteren Start. Beide Wertungstage wurden noch vor Öffnung der Abfluglinie neutralisiert.

Marius Jäger und Michael Hahn entschieden den Wettbewerb für sich

So blieben am Ende leider nur zwei Wertungstage übrig. Durchsetzen konnte sich in der Standardklasse erneut Marius Jäger mit seiner DG200 von der LSV Schwarzwald-Baar. Platz zwei belegte Florian Grieb (Discus b, SFG Backnang), gefolgt von Daniel Krohmer (Discus CS, Fliegergruppe Dettingen).

In der Clubklasse stand Michael Hahn mit der ASW19 vom LSV Münsingen-Eisberg auf dem Treppchen. Ihm folgten das Team Daniel Häfele und Hannes Paulus (ASK21, FG Gingen/Fils) sowie auf Platz drei Markus Mosch (Ka 6, SSC Bad Waldsee-Reute).

Insgesamt war es wieder eine gelungene und super organisierte Woche, die allen Teilnehmern viel Spaß gemacht hat. Dass einige von ihnen nächstes Jahr wiederkommen, stand bei ihrer Abreise schon fest. Ihr großes Jufli-Jubiläum werden die Leibertinger bereits nächstes Jahr beim 49. Jugendvergleichsfliegen feiern – Teilnehmen lohnt sich also!

Text: Robin Fetzer
Fotos: Lisa Wellandt



Die Bestplatzierten des 48. Leibertinger Jugendvergleichsfliegens



8. BWLV-JUGEND-AIRGAMES

VOGELWILDES VIELFLUGVERGNÜGEN AUF DEM ÜBERSBERG

Einfach nur gute Stimmung bei den Airgames!

Anderthalb Jahre Vorbereitung durch ein eingespieltes Team und eine außergewöhnliche Teilnehmergruppe haben die bisher erfolgreichsten BWLV-Jugend-Airgames erlebbar gemacht.

Wenn du einer von denen bist, die vor dem Lesen erst einmal einen Blick auf den Namen des Verfassers werfen, dann könnte dir auffallen, dass dieser Bericht nicht aus der Feder eines Teilnehmers stammt, sondern von einer Helferin geschrieben wurde –



Mit Pilot Frank Walz ging es hoch hinaus in Segelflugzeugen

und entsprechende Kritik an einer gewissen Färbung wäre absolut gerechtfertigt. Erklärend kann ich vorwegnehmen, dass ich als eine der (für gewöhnlich ja so zahlreichen) Freiwilligen für den Bericht eingetreten bin, weil ich selbst noch den Spirit meiner eigenen Teilnahme (an den soundsovielten BWLV-Jugend-Airgames) als damals 23-Jährige in mir trage.

Was damals mein fliegerisches und auch soziales Leben so wunderbar und nachhaltig veränderte, hat auch dazu beigetragen, dass über 40 Teilnehmer und ein mittlerweile famili-

enreicher Kreis von Helfern und Unterstützern vom 4. bis 11. August dieses Jahres auf dem Segelfluggelände Übersberg eine ganz besondere Woche erleben durften. An der Reutlingen zugewandten Kante der schönen Schwäbischen Alb trafen wir Helfer und die Teilnehmer am Samstagmittag bei hochsommerlichem Wetter das erste Mal gesammelt aufeinander. Schnell war klar: Das wird eine spektakuläre Woche!

Enorm viel Vorbereitungsarbeit

Gute eineinhalb Jahre lang war so viel Vorarbeit geleistet, waren so viele Ideen gesammelt und Anträge gestellt worden. Es war viel passiert, es war heiß diskutiert und etliches in die Wege geleitet worden. Besonders in den Wochen und Tagen vor der Veranstaltung lief WhatsApp heiß und fleißige Helfer des FSVÜ liefen geschäftig auf dem Lagerplatz hin und her, um Strom und Wasser für die Küche zu verlegen, das Festzelt und die Mannschaftsschlafzelte aufzubauen. Letzteres habe ich gut mitbekommen, ebenso die anschließende Helfer-Einstimmungs-Party, bei der sich eine überhitzte Helfergruppe im errichteten Pool aus- und sich vor mir immer noch die A8 erstreckte.



Einfinden fürs Gruppenbild: die Teilnehmer und einige Helfer der 8. BWLV-Jugend-Airgames



Die Rundflüge im Hubschrauber machten den Jugendlichen sichtlich Spaß

Während das, was in den folgenden Stunden auf dem Flugplatz geschah, niemand mehr so ganz genau weiß, können wir die folgenden Zeilen alle bestätigen: Oliver Goller, der die BWLV-Jugend-Airgames vor mittlerweile 16 Jahren ins Leben gerufen hat, hat es wieder einmal geschafft, jegliche Erwartung an dieses Luftsportlager zu übertreffen: Sagenhafte 236 Flüge mit über 60 Stunden in der Luft durften die Teilnehmer in dieser Woche erleben!

Unter den Teilnehmern waren übrigens erstmalig Segelflieger, Ballöner, Modellbegeisterte, Gleitschirmpiloten, Fallschirmspringer und (Noch-)Fußgänger zu ähnlichen Teilen vertreten. Und es war einfach nur schön zu beobachten, wie schnell diese bunte Gruppe zueinander fand! Die 14- bis 25-Jährigen begeisterten sich gegenseitig für ihre jeweiligen Sportarten und konnten sich bei den Airgames Input von hochprofessionellen Gästen und Spartenleitern holen.



Beim Fallschirmspringen war die Laune bestens



Wie viel Spaß das Gleitschirmfliegen macht, durften die Teilnehmer natürlich auch ausprobieren

Zahlreiche Attraktionen

Das Programm der entsprechenden Mottotage wurden in diesem Jahr durch viele weitere Attraktionen ergänzt: Fast eineinhalb Stunden lang war ein Helikopter EC-120 für neun Rundflüge und sozusagen als „Airgames-Taxi“ im Einsatz. Sechsmal war die gesamte Teilnehmergruppe am Gummiseil des Schulgleiters SG 38. Wir bekamen Besuch von der Bucker-Doppeldecker-Abordnung des Flugplatzes Degerfeld mit einer Mitfluggelegenheit und wurden Zeugen, wie mehrere Fallschirmprofis eine Ausstiegsgellegenheit aus Heißluftballonen nutzten.

Mal ganz unbemannt, aber trotzdem umwerfend, war die Modellflugvorführung von Martin Schempp: Mucksmäuschenstill saßen da die Teilnehmer beisammen und versuchten, die blitzschnellen Flieger am Himmel über dem Übersberg zu verfolgen.

Weniger erstartet ging es zu, als zwei weitere Highlights in den Landeanflug gingen und uns Wilhelm Heinz sowohl mit seiner Extra 3000 als auch mit seiner imposanten Mustang „Louisiana Kid“ besuchte. Wilhelm zeigte im Motorkunstflug Küren mit heftigem Gänsehautpotenzial für alle Zuschauer und bereitete dann noch zwei Teilnehmern durch einen Mitflug die Überraschung der Woche.



Bereit zum freien Fall aus dem Himmel

Teilnehmer verhielten sich vorbildlich

Dass nicht nur diese beiden, sondern die gesamte Airgames-Gruppe hart im Nehmen war, zeigt sich außerdem an der diesjährigen unterdurchschnittlichen „Erbrech-Bilanz“ beim Kunstflug: Ob ASK 21 oder Fox – die Cockpits blieben während atemraubenden 54 Kunstflügen und F-Schlepps sauber. Genauso übrigens wie unsere drei Ballonkörbe, die nach dem Kunstflug oder vor dem Frühstück insgesamt elfmal liebevoll zum Start geschaukelt und von den Ballonpiloten der BSG Sonnenbühl feinsäuberlich und immer punktgenau gelandet wurden.

Punktgenau wurde übrigens auch die Bettruhe eingehalten. Ja, diese Gruppe war wundervoll. Ich hätte ja spätestens am letzten Abend erwartet, dass Ollis Ansage „Heute bitte noch mal zeitnah ins Bett, weil morgen ein anstrengender Tag wird!“ nicht mehr zieht, aber offensichtlich hatte sich diese Ansage für die Teilnehmer alle sieben Male bewahrheitet und jedem war klar: Anstrengend heißt Spaß – und Spaß heißt, es lohnt sich, ausgeruht zu sein. Als Pädagogin habe ich dabei folgende Lektion gelernt: Man lasse sie zwei Tage ununterbrochen Theorie pauken, Stresssituationen und Kappenstörungen üben und dann aus einem Flieger springen – so geht praktische Konditionierung zu Schülermotivation.

Es hat sich aber auch bewiesen, dass Lehrersein tatsächlich eine anstrengende Tätigkeit ist – zumindest das Fallschirmlehrersein. Dass nämlich alle 36 Erst- und gleichzeitig Alleinsprünge absolut sicher und mit höchst eleganten Starts und Landungen zu tagelang strahlenden Gesichtern führten, ist unseren hochprofessionellen und unermüdlichen Freunden vom FSC Calw zu verdanken. Genauso wie diese eine besondere Minute ... Eine



Absolute Attraktion war auch die Mustang „Louisiana Kid“ von Wilhelm Heinz



Auch Geländespiele gehörten zum Programm



Morgens und abends waren die Ballonfahrer an der Reihe

Minute, in der sich alle auf dem Übersberg gemeinsam für einen einzigen Teilnehmer gefreut haben. Diese Minute, in der unserem kleinsten Airgamer die größte aller Adrenalindosen durch die Adern schoss und in der er sich am Tandem aus 4.000 Metern Höhe im Freifall dem Übersberg näherte.

Besonderes Airgames-Gefühl

So, und an dieser Stelle fällt mir auf, dass die Überleitung zum Mottotag Gleitschirm schwierig werden könnte – wobei mein Team aus Startleiter, Tandempiloten und Windenfahrer bestimmt nicht weniger unter Stress stand, bis wir schließlich 66 Mal mit unseren geliebten Teebeuteln gestartet waren und zeigen konnten, wie absolut anders und wunderschön unser Gleitschirmfliegen ist. Das konnten wir dieses Jahr auch endlich mal Olli beweisen und ich darf verraten, dass ihm ebenfalls das Entzücken ins Gesicht geschrieben stand.



Ein speziell angefertigtes Airgames-Puzzle brachte den Teilnehmern unter anderem nahe, wer in welchen Funktionen im BWLV tätig ist

Und während ich so erzähle, da kommt es schon wieder in mir hoch, dieses ganz besondere Airgames-Gefühl ... wie man mit Gleichgesinnten Neues ausprobert ... Freundschaften zwischen Himmel und Erde entstehen ... aus Interesse Faszination wird ... und die Welt noch ein bisschen schöner wird, weil man andere Menschen wieder mehr verstehen gelernt hat und sich jetzt schon aufs nächste Mal freut. Und es erinnert mich gleichzeitig daran, dass die nächsten Airgames für uns Helfer schon in ein paar Wochen mit dem ersten Vorbereitungstreffen wieder beginnen!



Bereit zum Start: letzte Instruktionen von Matthias „Dudel“ Seehuber vor dem Abheben

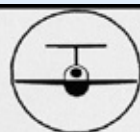
Text: Seli Metzger

Fotos: Teilnehmer/Simone Bürkle

BITTE TERMIN VORMERKEN:

LUFTRAUM-INFOABEND DFS UND AK SEKTOREN FÜR ALLE VEREINE

Freitag, 15. Februar 2019,
19.30 Uhr
Alte Turnhalle Herrenberg, Seestraße 31



Arbeitskreis Sektoren
im BWLV

Ausbildungsleiter, Fluglehrer, Flugleiter sowie alle interessierten Luftsportler sind eingeladen.

Das Programm wird im Januar-adler veröffentlicht.

Text: Kurt Sautter, Arbeitskreis Sektoren im BWLV

FREIBALLON

DFJW-BALLONJUGENDLAGER

LUFTSPORT IM ZEICHEN DER VERSTÄNDIGUNG



Gruppenfoto vor dem Gasballonstart auf dem Startplatz Via Claudia des Freiballonvereins Augsburg

Die Jugendlager des Deutsch-Französischen Jugendwerks (DFJW) finden im Wechsel in Frankreich und Deutschland statt, und dieses Jahr waren wieder wir die Gastgeber. Zu unseren Heißluftballonfahrten starteten wir in Oxenbronn, und zu den Gasballonfahrten von der Via Claudia in Gersthofen.

In Briefings wurden Inhalte der Sicherheitskultur, der Fahrttechnik des Gasballons und der Wetterkunde besprochen. Zudem hielt Bastien Lefrançois, Mitarbeiter von Flying Wales, einen Vortrag über Vergangenheit, Stand und Perspektiven der Luftschiffahrt.

Wenn es sich anbietet, ist es uns immer wichtig, auch Inhalte unserer Geschichte zu vermitteln. Hier bot sich die Synagoge in Ichenhausen an, wo wir im Rahmen einer Führung Einblick in die 400-jährige Geschichte der ehemals größten jüdischen Landgemeinde in Schwaben erhielten. In der Synagoge, die heute als



Vorfreude auf die Gasballonfahrt: Tobias Rost, Lise Declerck, Hugo Bon und Annaëlle Grosset

gendwerk für die finanzielle Förderung, der Luftsportjugend des DAeC mit ihren ehren- und hauptamtlichen Mitarbeitern, Sabine und Walter Kuhn aus Ichenhausen, dem Freiballonverein Augsburg und seinen Mitgliedern, der Firma Ballonbau Wörner GmbH, der Boutique Aéro, und dem Deutschen Freiballonsport-Verband, der zusammen mit Schroeder fire balloons GmbH den Jugendballon bereitstellte.

Auf ein Wiedersehen nächstes Jahr in Frankreich!

Text: Volker Löschorh
Fotos: Max Brandenburg,
Martine Hasser

Begegnungsstätte dient, finden sich Zeugnisse einer untergegangenen Kultur.

Es ist auch wichtig, dass möglichst viel zwischen den Teilnehmern passiert. Dazu dienen Aktivitäten in der Sprachanimation – Kennenlernspiele, Sprachspiele - um Hemmungen abzubauen und zu ermuntern, auch die Sprache des Partners zu sprechen. Auch wenn keiner in der anderen Sprache perfekt ist: wichtig ist, dass man miteinander kommuniziert.

Das Feedback der Teilnehmer war überwiegend positiv – wir nutzten hier erstmals das Auswerteprogramm i-eval.eu. Es war möglich, dass alle mehrfach im Ballon mitfahren konnten, und ganz wichtig, dass auch alle im Gasballon mitfahren konnten. Herzlichen Dank an alle die dieses Jugendlager möglich gemacht haben: dem Deutsch-Französischen Ju-



Beim Aufheizen der Hülle

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN



INHALTE DES WORKSHOPS:

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GFK/ CFK-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen, Besspannen über Nietten
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filzrakel
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen, Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Richtige Verarbeitung des Dispersionheissieglekbers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) entsprechend EASA Approved Procedure

- 12.11. - 16.11. LEIPZIG
- 29.11. - 01.12. BAD SOBERNHEIM
- 03.12. - 07.12. LEIPZIG

NUR NOCH WENIGE PLÄTZE FREI!

INFO UND BUCHUNG:
www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html




Erlernen Sie unter Anleitung das Besspannen Ihres Flugzeuges mit **ORATEX®** Gewebe!



LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: www.lanitz-aviation.com

BWLV-PILOTEN ERREICHEN ZEHNTEN PLATZ



Beim Start des Gordon-Bennett-Rennens am Abend in Bern. Im Hintergrund der „Stuttgarter Hofbräu“-Ballon der BSG Stuttgart

Bei der 62. Auflage des berühmten Gordon-Bennett-Rennens, der Gasballon-Langdistanz-WM, waren dieses Mal auch zwei Piloten des BWLV am Start. **Benedict Munz und Matthias Schlegel** von der Ballonsportgruppe Stuttgart belegten als Team **GER-3** einen ausgezeichneten zehnten Platz. **Sieger wurde das polnische Team POL-2 um Mateusz Rekas und Jacek Bogdanski.**

Startpunkt des Rennens war Bern – gemäß den Statuten, wonach der Austragungsort immer im Heimatland der zwei Jahre zuvor siegreichen Mannschaft ist. Vom 27. September bis 6. Oktober traten insgesamt 20 Teams aus elf Nationen an, um die Sieger zu ermitteln. Im Distanzwettkampf ging es dabei nicht um die effektiv zurückgelegten Kilometer, sondern um die weiteste Entfernung vom Startort.

Dieses Mal ließ die außergewöhnliche meteorologische Situation Gewinnstrategien in drei Richtungen zu. Nach einem spektakulären Start am Freitagabend landeten die polnischen Gewinner schließlich 1.145,29 Kilometer entfernt von Bern in Osterode/Polen. Team GER-3 (Munz/Schlegel) legte am Ende 546,58 Kilometer bis zum Landepunkt in Agonac/Frankreich zurück.

Bereits vor dem Start zeichneten sich zwei Hauptstrategien ab. Sechs Teams stiegen direkt auf große Höhen, um die Alpen während der ersten Nacht Richtung Italien zu traversieren.

Die meisten anderen Teams orientierten sich Richtung Westen. Einzig POL-2 schaffte es in unter 100 Kilometer Entfernung von Bern, etwa 24 Stunden auf den Wind Richtung Nordosten zu warten. Welche Strategie den Sieg bringen sollte, war bis zum Schluss offen.

Ostwärts zum Erfolg

POL-2 wählte zunächst eine unscheinbare Route und entfernte sich kaum von Bern. Erst nach 24 Stunden nahmen die polnischen Piloten in Richtung Bodensee Fahrt auf. Südlich von München stieg das Team schnell auf eine Höhe von 5.000 Metern. Nun offenbarte sich die Strategie deutlich: Der Wind-Schnellzug Richtung Nordosten führte vorbei an Tschechien bis 90 Kilometer an die Grenze zu Kaliningrad heran, wo POL-2 nach knapp zweieinhalb Tagen aufsetzte. Auf den richtigen Wind zu warten, hatte sich dabei als erfolgreichste Strategie entpuppt: Die polnischen Piloten Mateusz Rekas und Jacek Bogdanski gewannen das Gordon-Bennett-Rennen 2018 mit einem Vorsprung von knapp 300 Kilometer auf die nächsten Verfolger, dem Team USA-2 um Andy Cayton und Bill Smith.

Auf in den Westen

Die meisten Teams folgten dem zuerst gestarteten Ballon JAP-1, wählten jedoch eine nördlichere Route. Diese führte nach der Jura-Überquerung zum Zentralmassiv in Frankreich. Die Piloten hofften auf eine Fortsetzung in den Südwesten Frankreichs. Spektakulär war die Fahrt von SUI-2: Das Team überquerte die Küste nördlich von Bordeaux, um später wieder auf das Festland zu gelangen. Lediglich wenige Kilometer entschieden über die Schlussplatzierung zu Team FRA-1, das bereits gelandet war. Der Wind drehte allerdings zu früh, womit die Strategie von SUI-2 nicht aufging. Diese Drehung verhinderte auch die Siegeschancen der Mitfavoriten SUI-1 und begrün-



Neu dabei und gleich erfolgreich: **Benedict Munz (links) und Matthias Schlegel** von der Ballonsportgruppe Stuttgart



Los geht's ins große Abenteuer: Benedict Munz und Matthias Schlegel kurz vor dem Start



Die beiden BWLV-Piloten sind ein eingespieltes Team und haben schon etliche spektakuläre Fahrten gemeinsam gemeistert

dete die Landung der anderen Ballone in der Umgebung. GER-1 um Matthias Zenge und Benjamin Eimers sowie GER-2 (Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl) änderten durch geschickte Höhenänderung rechtzeitig ihre Geschwindigkeit. Sie „parkten“ weiter nördlich und erwischten damit den markanten Wind Richtung Nordosten. So wurde aus „Auf in den Westen“ die Strategie „Let's go East!“.

GER-1 blieb mit 66 Stunden und 27 Minuten am längsten in der Luft. Aufziehende Wolken und Schnee auf 5.000 Metern Höhe zwangen das Team schlussendlich am Montagnachmittag in Wolsztyn zur Landung. Bis dahin hatte es gute Chancen, mit einer Punktlandung im Nordosten Polens die Sieger noch zu überholen.

Ab in den Süden

Fünf Teams erhofften sich von der Fahrt über die Alpen eine schnelle und weite Route. Auf der Südseite des Hochgebirges standen vorerst der Balkan oder Süditalien als Option offen. Nach einer spektakulären Nacht über den Bergen endete die Fahrt für AUS-1, AUT-1 sowie SUL-3 unter anderem aufgrund der sehr komplexen Luftraumstruktur in Norditalien. Die Piloten von POL-1 und USA-2 setzten ihre Fahrt entlang des italienischen Stiefels fort. Geschickt manövierten die Teams durch die vielen Lufträume vorbei an Rom. Die beiden Ballonteamsländeten schlussendlich im Süden Italiens.

Die Fahrt von Team GER-3

Ursprünglich, so gaben es Benedict Munz und Matthias Schlegel in einem Interview zu Protokoll, habe man dieselbe Strategie wie die später siegreiche polnische Mannschaft mit langem Ausharren, um Bern verfolgen wollen. Dies habe aber – ebenso wie bei allen anderen Teams außer den späteren Gewinnern – nicht geklappt. Darum fuhren die beiden

BWLV-Piloten, die im „Stuttgarter Hofbräu“-Ballon der BSG Stuttgart unterwegs waren, nach dem Start am Freitagabend letztlich Richtung Frankreich, was zunächst auch gut funktionierte. Eine Drehung des Windes zwang sie dann allerdings am Samstagabend zum Landen, da sie nach eigenen Angaben eine Nachtlandung aus Sicherheitsgründen vermeiden wollten.



Zur Vorbereitung hatte das Team Munz/Schlegel im vergangenen Jahr eine Fahrt nach Litauen mit einer Strecke von 1.175 Kilometern absolviert

Mit ihrem Ergebnis zeigten sich die beiden sehr zufrieden. „Wir hatten mit einer Top-Ten-Platzierung bei unserer ersten Teilnahme gar nicht gerechnet“, so Benedict Munz. Allerdings hatten sich beide auf das Gordon-Bennett-Rennen gut vorbereitet: Im Vorjahr waren Munz und Schlegel mit dem Gasballon schon von Stuttgart bis nach Litauen gefahren und hatten dabei eine Strecke von 1.175 Kilometern zurückgelegt.

Klirrende Kälte und Nachtlandungen

Die Teilnehmer stellten sich auch beim diesjährigen Wettkampf herausfordernden

Bedingungen. Auf weniger als einem Quadratmeter harrten die jeweils zwei Piloten bis zu mehr als 66 Stunden im Korb aus. Auf teilweise über 6.000 Metern Höhe mussten sie Temperaturen von Minus 20 Grad aushalten. Dabei ist die Nutzung von Sauerstoff unabdingbar. Insgesamt sechs Teams landeten sicher bei Nacht. Dank bester Navigationshilfsmittel sowie Nachtsichtbrillen sind diese mittlerweile eine mögliche Option – für erfahrene Ballonpiloten dennoch eine Herausforderung.

Das diesjährige Rennen stellt ein umfangreiches Kapitel in der 112-jährigen Geschichte des Coupe Aéronautique Gordon Bennett dar. Die unterschiedlichen Strategien wurden dank laufender medialer Begleitung, Live-Positionsmeldungen sowie Interviews mit Meteorologen, Flugsicherungsexperten und Piloten vom internationalen Publikum intensiv verfolgt. Die 40 Piloten mit ihren Crews bewiesen im ältesten Luftfahrzeug neben fachlichem Können viel Durchhaltevermögen und Teamwork.

Das 63. Gordon-Bennett-Rennen wird nach dem Sieg des französischen Teams Leys/Houwer im Jahr 2017 in Montbéliard (F) stattfinden. Der Starttag fällt auf den 13. September 2019.

i Offizielle Bilder des Gordon Bennett 2018 inklusive Porträts der Piloten und Fotos der Siegerehrung gibt es unter flickr.com/airsports_fai. Alle weiteren Informationen sind unter www.gordonbennett.aero zu finden. Ein Interview von RegioTV mit Benedict Munz und Matthias Schlegel ist auf Youtube unter dem Stichwort „Stadtgespräch“ eingestellt.

Text: red.
Fotos: FAI/Marcus King/z

MODELLKUNSTFLUGKLASSE F3A

ROBIN TRUMPP ZUM SIEBTEN MAL DEUTSCHER MEISTER



Robin Trumpp (rechts) mit seinem langjährigen Trainer Heiko Sommer

Die nationale Wettbewerbssaison in der Modellkunstflugklasse F3A für 2018 ist beendet. Der Titel des Deutschen Meisters ging zum siebten Mal in Folge an den 25-jährigen Robin Trumpp aus Enslingen. Damit ist Trumpp der bisher zweiterfolgreichste Kunstflugpilot in Deutschland. Nur Karlheinz Stegmaier wurde von 1951 bis 1960 mit zehn Titeln noch öfter Deutscher Meister als Trumpp.

Am Wochenende des 15. und 16. September fand beim MC Hameln-Lachem der erste und einzige Wettbewerb zur

Deutschen Meisterschaft statt. Es war schön zu sehen, dass bei diesem DAeC-Wettbewerb der Kunstflug und das Miteinander im Vordergrund standen und sich so jeder voll auf das Fliegen konzentrieren konnte.

Der austragende Verein tat alles dafür, dass sich jeder Teilnehmer wohlfühlte und dass es ein gelungener Saisonabschluss wurde. Das tolle Wetter trug auch seinen Teil dazu bei.

Am Samstag wurden zwei komplette Durchgänge geflogen, auch der dritte

Durchgang konnte an diesem Tag noch zu zwei Dritteln geflogen werden. Nachdem am Sonntag mit dem letzten Drittel die Vorrunde abgeschlossen worden war und die kleinen Probleme mit dem Auswertungssystem behoben waren, konnten die besten 15 Piloten jeweils noch zwei Durchgänge des sehr anspruchsvollen Programms F19 im Finale fliegen.

Überlegener Sieg

Am Ende war Robin Trumpp stolz und glücklich, dass es ihm wieder zum Deutschen Meistertitel gereicht hatte. Es war ein überlegener Start-Ziel-Sieg. Trumpp lag von Anfang an in Führung, konnte seinen Vorsprung kontinuierlich ausbauen und siegte am Ende souverän. Dieser Titel ist für Robin Trumpp auch insofern etwas Besonderes, weil es der erste Titel mit seinem selbst konstruiertem Doppeldecker Karat biplane war.

Die Silber- und Bronzemedaille gingen an Christian Niklaß und Nils Brückner. Bei den Junioren gewann Gregor Wetzel vor Max Chrubasik und Marvin Ahlborn.

Wie sich die Nationalmannschaft zusammensetzt für die Weltmeisterschaft, die im kommenden Jahr in Italien stattfinden wird, ist noch nicht festgelegt und wird noch von der Bundeskommission Modellflug im Deutschen Aero Club entschieden.



Um seinen siebten deutschen Meistertitel perfekt zu machen, setzte sich Robin Trumpp gegen Christian Niklaß (Platz zwei) und Nils Brückner (Platz drei) durch

Text und Fotos: Holger Küstner

DEUTSCHE JUGEND- UND JUNIORENMEISTERSCHAFT IN MANCHING BWLV-PILOTEN ERFOLGREICH



Die deutsche Juniorenmeisterin F1B Tabea Wiesiolek (rechts) und die Vizemeisterin Anna Wiesiolek.

Ein Deutscher Meister- und zwei Vize-meistertitel gingen bei der Jugend- und Juniorenmeisterschaft im Freiflug, die vom 14. bis 16. September in Manching-Feilenmoos (BY) stattfand, an junge Modellpiloten aus Baden-Württemberg. 28 Jugendliche (bis 14 Jahre) und Junioren (bis 18 Jahre) flogen dort um fünf Titel. Bei sehr guten Wetterbedingungen waren in drei Klassen Stechflüge erforderlich, um die Sieger zu ermitteln.

Die Seglermodelle der Jugendlichen sind in der technischen Komplexität altersgerecht beschränkt. In der Klasse F1A-Jugend siegte Carlos Lammersmann-Gonzalo (NW), in F1H-Jugend war Matthias Tanner (SN) der Beste, und bei den „Kleinen Uhus“ flog Florian Jäckel

(SN) am längsten. In der Klasse F1A-Jugend waren Jonas und Niklas Adametz (LSV Metzingen-Roßfeld) erstmals bei einer DJMM am Start.

Für die Junioren in der Seglerklasse F1A und der Gummimotorklasse F1B gelten die gleichen Regeln wie für die Senioren. Hier waren sieben Flüge mit einer Maximalzeit von drei Minuten angesetzt. Stefan Richter (SN) überzeugte mit seiner Kreisschlepptechnik und erreichte als einziger sieben Mal die Maximalzeit. In F1B entschied erst das Stechen zwischen den Schwestern Wiesiolek (FSV Herrenberg). Tabea flog dabei etwas länger als Anna und wurde somit Deutsche Meisterin. Zusammen mit Nils Finke (F1A, AC Stuttgart) belegten die Schwestern in der

Junioren-Teamwertung Platz zwei. Sowohl das beste Jugend- wie auch das beste Juniorenteam kam aus Sachsen.

Bei der Siegerehrung war der Gabentisch gut gefüllt, neben Pokalen und Medaillen gab es Sachpreise für alle Teilnehmer. Der Wettbewerb war auch der erste Teil zur Qualifikation für die Nationalmannschaft zur Europameisterschaft 2019.



Die kompletten Ergebnisse und viele Fotos gibt es unter www.thermiksense.de/ergebnisse

Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann

SPITZENSPORT

DOPING-KONTROLLEN BEI DER DM

Vom 14. bis 16. Juni 2018 fanden auf dem Verkehrslandeplatz Ballenstedt die Deutschen Meisterschaften in den Klassen F3 Speed statt. Bemerkenswert neben den erfolgreichen hervorragenden Leistungen ist, dass sich erstmals die

NADA für eine solche Modellflugveranstaltung interessiert hat.

Es wurden jeweils die Sieger und die Zweitplatzierten in den Klassen F3Speed F42 und H72 getestet.

Mehr im Newsletter der Bundeskommission auf www.modellflug-im-daec.de/bukomf-info.

Text: DAeC

LM FESSELFLUG-KUNSTFLUG UND 9. DR. GEZA EGERVARY MEMORIAL-CUP HITZESCHLACHT ZUM ABSCHIED



Die Teilnehmer der Fesselflug-Landesmeisterschaft in Bodman. Dort wurde die Meisterschaft letztmalig ausgetragen

Weit über 30 Grad im Schatten bescherte uns das Wetter am 4. und 5. August in Bodman am Bodensee für die Landesmeisterschaft im Fesselflug-Kunstflug F2B. Diese war verbunden mit dem 9. Dr-Geza-Egervary-Memorial-Cup. 25 Piloten aus fünf Nationen, aus Deutschland, der Schweiz, aus Österreich, den Niederlanden und Großbritannien waren angereist, um Punkte und Plätze zu erkämpfen. Die Platzierung der deutschen Teilnehmer war wichtig für die DAeC-Rangliste.

Mit höchster Konzentration und Nervenstärke galt es, ein siebenminütiges Pflichtprogramm mit Loopings, Quadraten, Achten, Kleeblatt usw. zu durchfliegen. Erstaunlicherweise zeigten die Motorantriebe bei keinem der Flugzeuge Störanfälligkeiten wegen der Hitze –

egal, ob Verbrenner- oder Elektromotor.

Seit 16 Jahren wird jährlich die Landesmeisterschaft im Fesselflug in Bodman ausgetragen. Man kennt sich, und das Durchschnittsalter der Piloten ist inzwischen recht hoch angesiedelt. 2018 war dort nun der letzte Wettbewerb, die jüngere Generation ist gefordert, eine Alternative zu finden.

Gewinner des Wettbewerbes wurde Frank Wadle aus Kaiserslautern vor Peter Germann aus der Schweiz und Uwe Kehnen aus Nordrhein-Westfalen, gefolgt von Gunter Wagner (Sachsen), Peter Hofacker (Schweiz) und Cornelius Gehrig (Niedersachsen). Den mächtigen Dr.-Egervary-Pokal, der auf Wunsch der Witwe des Namensgebers alternierend zwischen dem ersten und dem dritten



Piloten bei der Vorbereitung ihrer Modelle

Platz vergeben wird, erhielt dieses Jahr der Drittplatzierte Uwe Kehnen. Alice Egervary überreichte den Pokal persönlich.

Die Wertung um den Titel BWLV-Landesmeister konnte mit den vier teilnehmenden BWLV-Fesselfliegern gerade noch durchgeführt werden. Leider hatten mehrere BWLV-Piloten alters- und krankheitsbedingt abgesagt. BWLV-Landesmeister wurde Thomas Böckler (FSV Nagold) vor Günter Schwarz (MFSV Bietigheim-Sachsenheim) und Franz Herzog (FG Korntal-Münchingen).

Text: Wolfgang Gromann
Fotos: Claudia Kehnen

MOTORFLUG/UL

INFORMATION DER BUNDESKOMMISSION UL IM DAEC

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN IN DER 600-KILOGRAMM-KLASSE

In diesen Tagen hat die Bundeskommission UL im DAeC einige Informationen in Sachen 600-Kilogramm-Klasse herausgegeben. Zum aktuellen Sachstand schreibt deren Vorsitzender Wolfgang Lintl: „Wir haben im jetzigen Annex I der Basic Regulation nach wie vor die 450

Kilogramm plus 25 Kilogramm für das Rettungsgerät stehen, aber den Mitgliedsstaaten ist es freigestellt (Opt-out), diese Regeln auch für UL-Flugzeuge bis 600 Kilogramm MTOM anzuwenden.“

Mit diesem Ergebnis könne man zufried-

den sein – zumal viele Länder, die sich in dem Regelungsverfahren zunächst gegen diesen Vorschlag ausgesprochen hätten, nun dem deutschen Beispiel folgen und sich für die Opt-out-Lösung entscheiden würden.

Im Laufe der Gespräche, die vorab mit dem Verkehrsministerium geführt worden seien, sei schnell deutlich geworden, dass die deutsche Neuregelung so einfach wie möglich gehalten werden solle, um auch den administrativen Aufwand gering zu halten, so Lintl.

Die wichtigsten Änderungen:

- Die mögliche MTOM steigt von 472,5 auf 600 Kilogramm.
- Das zu rechnende Insassengewicht steigt von 85 auf 100 Kilogramm pro Person.
- Der zu berechnende Benzinvorrat steigt von einer halben auf eine Stunde Flugzeit.
- Damit landet man bei einer erforderlichen Zuladung bei doppelsitzigen UL von 215 Kilogramm.
- Die nachzuweisende Stallspeed steigt von 65 auf 83 Stundenkilometer.
- Die nachzuweisende Startstrecke über ein 15-Meter-Hindernis steigt von 300 auf 450 Meter.

- Kleinigkeiten ergeben sich noch in Bezug auf das Rettungsgerät.

Alle anderen Regelungen in den Bauvorschriften würden sich an diesen Zahlen orientieren, änderten sich aber ansonsten nicht.

Auch in Sachen Leergewichtsobergrenzen gebe es Neues. Diese Leergewichtsobergrenzen habe es zwar in der Vergangenheit auch gegeben, sie galten aber für die Musterprüfung. Das werde sich nun ändern: die Maschine werde künftig erst zur Verkehrszulassung gewogen und müsse dann die eingangs genannten Grenzen einhalten. Im vierjährigen Turnus werde dies bei der Wägung überprüft.

Zu den Neuerungen merkt Lintl Folgendes an: „Die Neuregelungen mögen aus der einen oder anderen Sicht nicht perfekt sein, aber sie sind das Maximum dessen, was sich aushandeln – und viel wichtiger – innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens umsetzen ließ.“

Der geplante Zeitrahmen:

Die EU hat die Basic Regulation bereits veröffentlicht, damit ist sie in Kraft getreten. Nun muss die Bundesrepublik Deutschland zunächst ihr Opt-out erklären, die Texte dazu gibt es bereits. Danach sind die deutschen Behörden wieder am Zug: Sie müssen eine entsprechende NfL herausgeben, dann muss anschließend noch die Luftsportgeräte-Prüfordnung entsprechend angepasst werden. Dieser gesamte Prozess wird sicher noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Die Hersteller rüsten sich bereits für die Umstellungen. Umrüstungen älterer UL sind indessen nicht so einfach zu bewerkstelligen. „Nicht jedes UL, das in den USA beispielsweise nach ASTM-Standard zugelassen ist, ist damit automatisch bei uns so ohne Weiteres zulassungsfähig. In diesem Fall müssen die erforderlichen Nachweise beigebracht werden“, gibt Lintl zu bedenken.

Text: red.

HEERESFLUGPLATZ

MILITÄRISCHER MOTORFLUGWETTBEWERB ZU GAST IN NIEDERSTETTEN

Mit einem freundlichen „Willkommen in Niederstetten“ werden die Teilnehmer des 23. Militärischen Motorflugwettbewerbs der Bundeswehr am Heeresflugplatz Niederstetten (ETHN) begrüßt, die dort am Freitag, 31. August 2018, im Laufe des späten Nachmittags einfliegen. Wie viele von den 18 gemeldeten Besatzungen tatsächlich am nächsten Tag den Wettbewerb fliegen werden, ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar, da ein Tiefdruckgebiet mit niedrigen Wolkenuntergrenzen und Niederschlag insbesondere für die Crews, die aus dem Süden anreisen, ein erhebliches Hindernis darstellt.

Niederstetten – immer wieder gern

Wenn es um die Ausrichtung von Motorflugwettbewerben geht, sind die Bundeswehrsporthfluggruppe Niederstetten und ihr gesamtes Organisationsteam stets „erste Wahl“. Deutsche Meisterschaft im Navigationsflug, Südwestdeut-



13 Besatzungen waren beim Militärischen Motorflugwettbewerb dabei

scher Rundflug, Militärischer Motorflugwettbewerb – alle diese Veranstaltungen haben in ETHN schon mehrfach stattgefunden. Mit viel Sachverstand, Begeisterung und großer Herzlichkeit gehen alle ans Werk, damit sich die Teilnehmer rundum wohlfühlen. Wir Wettbewerbsflieger sind uns einig: „Niederstetten – immer wieder gern!“

Bei der Welcome Party am Abend treffen wir viele alte Bekannte, lernen neue Leute kennen und hoffen gemeinsam, dass die Wettervorhersage ausnahmsweise mal stimmt und der morgige Wettbewerbstag fliegar wird.

Der Wettbewerbstag

Das Wetter ist in Ordnung, auch wenn

fünf Besetzungen wetterbedingt oder aus technischen Gründen (Flugzeug wollte partout nicht anspringen) ihre Teilnahme schon am Vorabend absagen mussten. Die 13 verbliebenen Crews treffen sich um 10 Uhr im Hangar zum Briefing – der Wettbewerb beginnt. Da Navigationsflugwettbewerbe gemäß oder in Anlehnung an die Wettbewerbsordnung geflogen werden, ist der Ablauf nahezu immer der gleiche: Innerhalb von 40 Minuten ist eine Flugplanung durchzuführen, die als reine Theorieaufgabe gewertet und nicht für den eigentlichen Flug herangezogen wird. Danach läuft alles auf die Minute und später dann – dem Logger sei Dank – auf die Sekunde genau ab: Mit Startnummer vier erhalten mein Mann Klaus und ich unseren Aufgabenumschlag um 12.09 Uhr. Bis zu unserer Startzeit um 12.54 Uhr heißt es nun, Wendepunkte bestimmen, Kurse einzeichnen, Wendepunkt- und Streckenbilder begutachten usw. Auch sollte man nicht vergessen, genügend Zeit für den Weg zum Flugzeug, Anlassen und Rollen zum Start einzuplanen. Tut man das nicht, hat man das erste Problem bereits selbst erzeugt!

Pünktlich um 12.54 Uhr schiebt Klaus das Gas rein, und unsere D-EEHO setzt sich in Bewegung. Um 12:56:00 Uhr überfliegen wir den Startpunkt und gehen auf Strecke. Routenplaner Walter Vogel überrascht uns wie immer mit einer landschaftlich reizvollen Strecke, auf der es Schlösser, Kirchen, Seen, Straßenkreuzungen und sonstige interessante Dinge anhand der uns vorliegenden Fotos zu finden und in den Lösungsbogen einzutragen gilt. Vom Start- bis zum Zielpunkt fliegen wir in gerader Linie oder auch auf Kreisbögen zwölf Wendepunkte an. Klaus fliegt wie ein Autopilot exakt links vom Kurs, damit ich die 16 Streckenbilder, die auf Kurs liegen, identifizieren kann.



Die Gewinner der Bundeswehrwertung Thomas Schuler und Anna Schäfer mit Oberstleutnant Jörg Zinnert (links) und Stabsfeldwebel Rainer Hayer (rechts)

Nach einer Gesamtflugzeit von einer Stunde und 22 Minuten setzt sich unsere Hotel Oscar auf Veranlassung ihres Piloten brav in das Ziellandefeld in Niederstetten. Wir rollen zum Abstellplatz, geben Lösungsbogen und Logger ab und harren der Dinge, die da kommen. Während die Teilnehmer langsam zum gemütlichen Teil übergehen, arbeitet das Auswerteteam um Thomas Weise auf Hochtouren, um die Sieger zu ermitteln.

Flyers Party und Siegerehrung

Am Abend stehen die Sieger fest. Sehr zur Freude unseres langjährigen Wettbewerbsleiters des Südwestdeutschen Rundflugs, Bernd Steck, finden sich in der Gesamtwertung drei BWLV-Mannschaften auf den ersten vier Plätzen: Mit nur 64 Strafpunkten gewinnen Helmut Bäder und Gerhard Spreng (FMS Kirchheim/Teck) die Gesamtwertung vor Marcus Ciesielski (LSG Breitscheid-Haiger), der diesmal ohne seine Frau Astrid antrat, Klaus und Renate Heege (AC Baden-Baden) und Reinhold Schmülling und Dietrich Overkamp, die für den BWLV flogen.

Die Bundeswehrwertung (Besetzungen mit zwei Bundeswehrangehörigen oder Mitgliedern in der Bundeswehr-Flug-

sportvereinigung) gewinnt eine junge Besetzung, die wir schon von mehreren Wettbewerben in Baden-Württemberg kennen: Thomas Schuler und Anna Schäfer von der BwSFG Niederstetten. Martin Schifferer/Lukas Heina (BwSFG Fürstfeldbruck) und Wolfgang Zimmermann/Michael Künzer (Bw-Flugsport) belegen die Plätze zwei und drei.

Die Pokale sind verteilt, die Flyers Party ist in vollem Gange. Danke an die Bundeswehr-Flugsportvereinigung und ihren Motorflugreferenten Rainer Hayer, das Organisationsteam und alle Helfer der BwSFG Niederstetten, die Flugbetriebs GmbH Niederstetten, das Transporthubschrauberregiment 30, Routenplaner Walter Vogel, Auswerter Thomas Weise und Bernd Steck vom BWLV für eine schöne Veranstaltung und den reibungslosen Ablauf des 23. Militärischen Motorflugwettbewerbs. Bedanken möchte ich mich aber auch bei allen Teilnehmern für ihr faires und umsichtiges Fliegen.

Der 24. Militärische Motorflugwettbewerb findet in zwei Jahren statt. Wo wissen wir zwar noch nicht, aber wir freuen uns schon darauf!

Text: Renate Heege
Fotos: Klaus Heege/Bernd Steck



Zum Wettbewerb gehört auch eine akribische Vorbereitung



Startpunkt war in Niederstetten, von dort ging es auf eine reizvolle Strecke ins Umland

BITTE BEACHTEN:

SICHERHEITSMITTEILUNG UND LTA FÜR WT9 DYNAMIC UND LO-120

Wo wird dem Halter eines UL bekanntgemacht, nach welchen Vorschriften er sein UL betreiben darf? Im Lufttüchtigkeitszeugnis, also dem kleinen Verkehrszulassungsschein mit dem Bundesadler, ausgestellt auf seinen Namen und sein UL.

Dort steht unter anderem: „Das Luftsportgerät darf nur betrieben werden, wenn die vorgeschriebenen und angeordneten Nachprüfungen durchgeführt sind“. Vorgeschrieben sind die Nachprüfungen alle zwölf Monate, Jahresnachprüfung (JNP) genannt. Für die Einhaltung der Vorschriften zur Instandhaltung und Einhaltung der Betriebsgrenzen ist der Halter für sein UL eigenverantwortlich.

Beim Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) sind derzeit 356 Prüfer gelistet, die die JNPs im Auftrag des DAeC durchführen dürfen. Geprüft wird, ob das UL dem zugehörigen Gerätekenntblatt entspricht und lufttüchtig ist. Ist die Lufttüchtigkeit festgestellt, wird ein Nachprüfschein erteilt, der im Luftsportgerät mitgeführt wird.

LTA für LO-120 wegen Höhenruder-Umlenkhebel

Während einer Jahresnachprüfung wurde kürzlich beim Vorflugcheck einer „LO-120“ eine leicht ungewöhnliche Art und Weise der Rudergängigkeit bemerkt. Beim Suchen der Ursache fand man einen Riss im Höhenruder-Umlenkhebel, der nach Ausbau und Inspektion mit etwas Kraftaufwand zum Bruch führte. Nicht nur in diesem Fall ist es offensichtlich sinnvoll, wenn ein zweites Augenpaar in regelmäßigen Abständen mal über das Flugzeug schaut.

Die Prüfer sind geschult, regelmäßig fortgebildet und erhalten immer alle Informationen und Neuigkeiten der Zulassungsstelle und können diese dementsprechend weitergeben.

Wird eine Nachprüfung aufgrund von Mängeln und Beanstandungen nicht abgeschlossen, kann das UL nach Behebung beim selbigen Prüfer oder beim LSG-B

neu vorgestellt werden. Die Gebühr für die Jahresnachprüfung beträgt 60 Euro. Bei einer Wiedervorstellung wird keine zusätzliche Gebühr mehr erhoben.

Zu der Grundgebühr für Dokumentation und Berichte kommt die Abrechnung der Tätigkeit des Prüfers. Das gesetzliche Gebührenverzeichnis (LuftKostV) sieht für diese Abnahmeprüfung eine Gebührenrahmen von 80 bis 350 Euro vor.

Die Entdeckung des Risses, die einen wahrscheinlichen Absturz verhindert hat, führte zu einer unverzüglichen Lufttüchtigkeitsanweisung (LTA) durch das LSG-B. Das Baumuster bleibt erstmal am Boden, bis alle UL des Typs überprüft sind oder die Konstruktion geändert ist. Dies nennt man dann eine angeordnete Nachprüfung. LTAs werden betroffenen Haltern direkt per E-Mail zugesandt und veröffentlicht unter www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-zulassung/sicherheit.

Sicherheitsmitteilung wegen Haubenöffnungen im Flug bei WT9 Dynamic

Neben den LTA unterscheidet man noch die Sicherheitsmitteilungen. Diese resultieren aus gemeldeten Störungen und Unfällen oder Mängeln, die keiner angeordneten Nachprüfung bedürfen. Kürzlich hat das LSG-B so eine Sicherheitsmitteilung herausgegeben. Aus dem Ausland wurden zwei Unfälle und Störungen mit dem Ultraleichtflugzeugmuster „WT9 Dynamic“ aufgrund von unbeabsichtigten Haubenöffnungen im Flug und anschließenden zeitweisem oder völligem Kontrollverlust gemeldet.

Auch bei anderen Baumustern, deren Kabinenhaube nach vorn öffnet und die Verriegelung sich „über Kopf“ befindet, traten in der Vergangenheit Störungen und Unfälle mit nicht ordnungsgemäß verriegelten Kabinenhauben auf, die sich im Flug öffneten. Nach Auswertung einiger Berichte mit unterschiedlichen Baumustern soll mit der Sicherheitsmitteilung jedem Piloten bewusst werden, dass sich auch eine nach vorn öffnende Kabinenhaube durch Sogwirkung im

Flug teilweise bis vollständig öffnen kann, wenn sie nicht ordnungsgemäß verriegelt ist.

Durch die Abschirmung und ungenügende Umströmung des Leitwerks wird das UL nicht mehr oder nur noch eingeschränkt steuerbar. In einem Fall drehte sich ein UL sofort auf den Rücken und konnte nur durch einen Abschwung abgefangen werden.

Die Kabinenhaube senkte sich bei niedriger Geschwindigkeit, ließ sich aber dennoch nicht schließen. In einem anderen Fall, hier „Dynamic“, sei das UL mit komplett geöffneter Haube nur noch unter Vollgas steuerbar gewesen. Der anschließende Versuch der Landung führte zum Unfall, glücklicherweise ohne Personenschaden.

Die Sicherheitsempfehlung lautet:

- Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Haubenverriegelung.
- Überprüfen Sie die Checkliste des UL.
- Überprüfen Sie die Aktualität des Flughandbuchs (Homepage des Musterbetreuers oder Bestellung beim Musterbetreuer/Hersteller).
- Sensibilisierung im Vereins- oder Charterbetrieb.
- Sensibilisierung im Schleppbetrieb (Fehler beim Verriegeln bei kurzen Wartepausen und Lüften der Kabine).
- Bei Verlust der Kontrolle das Rettungsgerät benutzen.

Text: Frank Einführer,
Luftsportgeräte-Büro (LSG-B)

STANDARD LIBELLE 201 BE

WILLKOMMEN IM ZEITALTER DES ELEKTROFLUGS



Die D-KLIB beim ersten Eigenstart am 9. April 2018 in Mengen

Eugen Hänle, der Gründer von Glasflügel, wäre beeindruckt gewesen. Ganz in seinem Sinne und völlig verschwiegen, wurde auf der Schwäbischen Alb ein wichtiger Schritt in die Zukunft des Elektrofluges getan. Wenn man vom strombetriebenen Fliegen spricht, meint man in der Regel den Einbau eines Elektroantriebes in ein neues Flugzeug. Allerdings ist es sehr schwierig, ein praxistaugliches Gesamtpaket zur Serienreife zu entwickeln und dann noch preislich in dem Rahmenschnittssegelflieger bezahlen kann.

Aber nun besteht erstmals die Möglichkeit, ein relativ preiswertes, seit Langem erprobtes und leistungsfähiges Segelflugzeug der Club-Klasse nachträglich auf einen Elektroantrieb umzurüsten, der dann auch noch zur vollen Eigenstartfähigkeit verhilft. Das ist das Konzept der Standard Libelle 201 BE.

Entwickelt wurde die Elektro-Libelle vom Team um Hanko und Christian Streifeneder, den Musterbetreuern aller Glasflügel-Flugzeuge. Mehr als zwei Jahre Entwicklungszeit waren notwendig, um das System zu entwickeln und den Einbau zu realisieren. Einen wichtigen Beitrag zum Erfolg hat der Ingenieur Peter Speidel beigeleitet, ein junger Mitarbeiter von Streifly, der seine Bachelorarbeit der grundsätzlichen Auslegung des Antriebs gewidmet hat. Seit dem 9. April 2018 fliegt die Elektro-Libelle und sie hat in der bisherigen Erprobung viele Erwartungen übertroffen.

Benutzt wird ein Elektromotor aus Slowenien

Die ersten Eigenstarts fanden in Mengen statt, aber zwischenzeitlich wurde auch das Startverhalten auf Grasbahnen erprobt. Man muss langsam Gas geben, um eine Tendenz zum „Auf die Nase Gehen“ zu vermeiden, aber die Startstrecke ist dennoch kurz und nach dem Abheben steigt die Elektro-Libelle mit etwa 3 Metern pro Sekunde – und das alles mit einem Motor von etwa 20 Kilowatt.

Das Triebwerk und die Motorsteuerung wurden nicht in Grabenstetten neu entwickelt. Vielmehr wird nun – nach eini-

gen Versuchen mit letztlich nicht geeigneten Motoren – etwas modifiziert der Elektromotor FES-M 100 von LZ design aus Slowenien verwendet. Das ist der inzwischen bewährte Antrieb der bekannten FES-Systeme. Allerdings wird bei der Libelle 201 BE im Gegensatz zum FES-System ein einklappbarer Propellerurm verwendet. Das hat den großen Vorteil, dass der Durchmesser der Luftschraube nicht durch die knapper werdende Bodenfreiheit begrenzt wird. So verwendet man in Grabenstetten einen selbst entwickelten und gebauten Zweiblattpropeller mit 1,24 Meter Durchmesser, der eine Startdrehzahl von 3800 UPM entwickelt.



Die Akkustangen von je etwa elf Kilogramm Gewicht werden in Röhren aus Kevlar von 2,6 Meter Länge in den Flügel geschoben

Für den Steigflug ist keine Vollgasstellung nötig

Durch den wesentlich größeren Durchmesser ergibt sich gegenüber dem FES ein stark gesteigerter Wirkungsgrad. Und das macht sich in den Start- und Steigleistungen deutlich bemerkbar. Die Geräuschentwicklung ist natürlich noch nicht vermessen, aber rein subjektiv ist das Geräusch recht gering und vor allem in keiner Weise mit einem Zweitakter-Benzinmotor zu vergleichen.

Die Möglichkeiten des Elektrofluges sind immer direkt abhängig von der mitgeführten Energie. Das System der Streifeneders hat einen maximalen Energievorrat von ca. sechs Kilowattstunden an Bord. Bei einer maximalen Dauerleistung des Motors von 18 Kilowattstunden reicht die Energie überschlägig für 20 Minuten unter Volllast. Aber nach der Phase des Abhebens ist für einen ordentlichen Steigflug bei Weitem keine Vollgasstellung nötig, sodass sich wesentlich längere Motorlaufzeiten ergeben. Hanks Streifeneder, der die Flugerprobung durchführt, war nach einem Eigenstart mit Motorkraft schon mehr als 35 Minuten im Reiseflug unterwegs und die Akkus waren danach noch weit entfernt von der zulässigen Minimalspannung von 90 Volt. Fast die Hälfte der Kapazität war noch verfügbar.

Keine Gewichtsprobleme zu erwarten

Wie bei jedem Elektroantrieb stellt sich natürlich die Frage nach dem Gewicht des Systems und wie die Standard Libelle das erhöhte Gewicht verkraftet. Die Standard Libelle ist in der Version 201 B bei einer Spannweitenvergrößerung auf 17 Meter schon für ein Maximalgewicht von 372 Kilogramm zugelassen. Das ist der Wert, der auch für die Libelle 201 BE zugelassen werden soll. Dabei hilft natürlich sehr der Einbau der Akkus in den Flügeln, wodurch diese entlastet werden. Das Flugzeug ist damit etwas schwerer als eine Standard Libelle mit vollen Wassertanks. Aber hier gibt es kein Wasser, das in den Wassersäcken hin und her schwappt, deshalb fliegt sich die 201 BE präziser und angenehmer als eine Libelle mit Wasser. Die Geschwindigkeit im Kreis ist nur wenige Stundenkilometer höher, dafür gleitet das Flugzeug beim Vorfliegen deutlich besser.

Es gibt also kein Gewichtsproblem an der D-KLIB, die im Cockpit immerhin eine



Der Propellerturm mit Luftschaube und Spinner – alles in Grabenstetten entwickelt

maximale Zuladung von 106 Kilogramm hat. Die Mindestzuladung im Cockpit beträgt zurzeit 85 Kilogramm. Dabei muss man aber auch berücksichtigen, dass das für den Umbau verwendete Flugzeug, die Werk-Nr. 276, im Neuzustand ab Werk nur 187 Kilogramm wog und deshalb das Zusatzgewicht durch Motor und Motorkasten gut verkraftet. Es gibt aber sehr viele Standard Libellen, die ähnliche Leergewichte haben.

RumpfstEIFigkeit ist unverändert

Beim Umbau wurden alle Register des Leichtbaus gezogen. Der Motorkasten mit Deckeln wird in Kohlewabenbauweise bzw. in Kohle-Balsa erstellt und auch Luftschaube und Propellerträger sind in gewichtsoptimierter KfK-Bauweise entstanden. Durch die Öffnung des Rumpfes hinter dem Flügel waren Verstärkun-

gen notwendig, die alle durch den Einbau des Motorkastens vorgenommen werden. Die neue Rumpfstruktur hat jedenfalls die gleiche Steifigkeit wie ein unveränderter Libelle-Rumpf – dieses Ergebnis erbrachte ein vergleichender Belastungsversuch am Rumpf. Alle Einbauten im Rumpf zusammen erreichen etwa 18 Kilogramm, mit Motor, Propellerträger und Luftschaube.

Jeder Flügel der Libelle 201 BE wiegt zwischen 52 und 55 Kilogramm, dazu kommen jetzt die Akkus und Verkabelung. So erreicht der Flügel der 201 BE ein Gesamtgewicht von etwa 75 Kilogramm, was noch immer leichter ist als bei vielen anderen Flugzeugen. In jedem Flügel befinden sich zwei Akkustangen, die je etwa elf Kilogramm wiegen und in Halterungen im Flügel geschoben und dort fixiert werden. Die einzelnen Akkustangen bestehen aus mehreren Hundert einzelnen Zellen, die jeweils eine feste Umhüllung haben. Überwacht wird der Akku von einem ausgeklügelten Batteriemanagementsystem. Mit diesem kommuniziert dann auch das speziell entwickelte Ladegerät.

Viele Glasflügel-Fans werden wissen wollen, wann der Umbau zugelassen sein und was er kosten wird. Beide Fragen können derzeit noch nicht seriös beantwortet werden, deshalb bittet Streifly alle Interessenten um etwas Geduld. Im Herbst wird voraussichtlich ein Serienstand festgelegt sein – erst auf dieser Basis ist dann auch eine Preiskalkulation möglich. Zu diesem Zeitpunkt sollte dann auch absehbar sein, wann mit der Zulassung gerechnet werden kann.

Text: Wolfgang Binz (mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe August/September 2018)
Fotos: Streifly



Auch auf Grasplätzen kommt die Elektro-Libelle mit kurzen Startrollstrecken aus

NACHWUCHS DES LSV DEGERFELD ZEIGT GUTE LEISTUNGEN

AUFSTIEG IN DIE ZWEITE BUNDESLIGA IST PERFEKT



Zusammen macht Segelfliegen mehr Spaß und erhöht auch die Erfolgsaussichten: zwei Maschinen des LSV Degerfeld auf „Strecke“

Albstadt-Tailfingen. Perfekt lief es für die Segelflieger des Luftsportvereins (LSV) Degerfeld in dieser Saison. Die Sportler sicherten sich in der Quali-Runde den dritten Platz und schafften damit den Wiederaufstieg in die Zweite Bundesliga.

Das beständig gute Flugwetter tat sein

Übriges, um am Ende der 19 Runden von April bis September den Aufstieg perfekt zu machen, teilt der LSV mit. Bei den Zweieinhalb-Stunden-Rennen an jedem Wochenende galt es, mindestens drei Piloten mit möglichst schnellen Schnittgeschwindigkeiten in die Wertung zu bekommen. Dies gelang über die gesamte Saison mit großer Kontinuität, sodass sich die Degerfelder Streckenflieger von

Beginn an in den Aufstiegsrängen festsetzen und sich ab Runde zwölf den dritten Platz nicht mehr nehmen ließen.

Zwölf Piloten zeichneten für diesen Erfolg verantwortlich – und besonders erfreulich ist, dass auch Neuscheinpiloten dazugehören. Peter Fischer, der sich den Traum vom Fliegen mit mehr als 50 Jahren realisierte, steuerte drei Flüge bei und Paul Wissmann, gerade 17 Jahre alt und im Frühjahr noch Flugschüler, flog mehrere beeindruckende Strecken mit über 600 Kilometern und konnte ebenfalls drei Flüge verbuchen. „Die Jugend macht insgesamt Freude“, so Jürgen Schönerstedt, Streckenflugtrainer des LSV. Mit Mandy Gruber, die ihren ersten Wettbewerb in Leibertingen mit Platz sechs erfolgreich absolvierte, und David Roth, dem ebenso Flüge bis 500 Kilometer gelangen, und auch Benny Mayer sehe die Zukunft des Vereins hoffnungsvoll aus. „Nächstes Jahr sollte damit der Klassenerhalt in der Zweiten Bundesliga möglich sein“, so Schönerstedt.

Text: Volker Rath

Foto: Jürgen Schönerstedt

E-MOBILITÄT IN DER LUFT

LSV HOHENASPERG STEIGT IN DEN ELEKTROFLUG EIN

Aus Litauen stammt das eigenstartfähige Elektro-Segelflugzeug, das seit Kurzem vom LSV Hohenasperg in Dienst gestellt wurde. Die miniLAK mit der Kennung D-KAMF wurde beim Tag der offenen Tür des Vereins im September auf den Namen „Rudolf Bothner“ getauft.

Der Laudator und Spartenreferent Segelflug des LSV Hohenasperg, Prof. Dipl.-Ing. Rudolf Voit-Nitschmann, führte in

seiner Ansprache aus, dass Rudolf Bothner seit 46 Jahren Mitglied im LSV Hohenasperg sei und einen bemerkenswerten fliegerischen Werdegang habe. Er sei ab 1976 Technischer Leiter und Werkstattleiter, von 1989 bis 2001 stellvertretender Vorsitzender und bis 2007 Werkstattleiter Segelflug gewesen. Er habe früh erkannt, dass den Kunststoffsegelflugzeugen die Zukunft gehöre und sei treibende Kraft gewesen, 1976 die Beschaffung eines ASTIR CS zu verwirklichen. Darüber hinaus sei er insgesamt an



Es handelt sich um ein eigenstartfähiges Elektro-Segelflugzeug



Seit Sommer ist die MiniLAK des LSV Hohenasperg im Einsatz

gramm, MTOW 350 Kilogramm. Projektleiter für diese innovative, umweltfreundliche Neuerwerbung war Vereinsmitglied Frank Funder, der zusammen mit dem Ausbildungsleiter des Vereines, Michael Menniken, das Flugzeug in Litauen begutachtete, testete und schließlich bestellte. Nach einem Jahr Lieferzeit – es handelte sich um eine Auftragsfertigung, da die Maschine nach der speziellen Order des Auftraggebers produziert wird - ist das Flugzeug seit Sommer im Einsatz.

Text: Hans-Jürgen Reichardt
Fotos: Horst Dömötör

Käufen für acht Segelflugzeuge beteiligt gewesen. Er habe sich auch erfolgreich um die Finanzierung, Spenden und Arbeitseinsätze gekümmert. Er sei die „gute Seele“ der Sparte Segelflug und des LSV Hohenasperg.

Mit der Beschaffung der miniLAK würde in der Sparte Segelflug sein Pioniergeist durch den Einstieg in den Elektroflug nun fortgesetzt. Zur Würdigung seiner Verdienste werde die miniLAK auf den Namen „Rudolf Bothner“ getauft, so Voit-Nitschmann.

Die Daten der neuen Maschine: einsitzig, 13,5 Meter Spannweite, Elektromotor mit 22 KW, Systemgewicht des Motors 50 Kilogramm, Batteriegewicht 32 Kilogramm, Leergewicht von 213 Kilo-



Kürzlich wurde das Flugzeug auf den Namen „Rudolf Bothner“ getauft

BITTE VORMERKEN

HOCKENHEIM-WETTBEWERB 2019

Der SFC Hockenheim wird auch 2019 wieder seinen traditionellen Segelflug-Wettbewerb veranstalten.

Termin: 15. bis 22. Juni 2019

Klassen:

- gemischte Einsteigerklasse mit Doppelsitzer mit Index
- Standard und 15m-Klasse mit Index
- 18m-Klasse mit 550 Kilogramm Abfluggewicht

Text: Jörg Muckenfuß

FLUGLAGER MÜNSTER (CH)

UNTERWEGS IN DEN ALPEN MIT DEM BW2

Das Matterhorn mit „Mütze“

Seit ich das erste Mal im Discus 2 saß, wusste ich, dass dies mein Lieblingsflugzeug werden könnte. Es ist das einzige Flugzeug, das ich bis jetzt kennengelernt habe, in dem ich mit meinen 1,97 Meter genug Platz habe, ohne das halbe Inventar ausbauen zu müssen. Deshalb war ich sehr erfreut, dass ich dieses Jahr für das Alpenfluglager in Münster für eine Woche den BW2 des Fördervereins für Streckensegelflug in Baden-Württemberg (SBW) nutzen durfte

Mit entsprechend großer Vorfreude machte ich mich also am 14. Juli auf den Weg ins Rhonetal. Ganz besonders freute ich mich darüber, dass diesmal meine Frau mitfuhr, obwohl sie weiß, dass ich bei entsprechendem Wetter lange unterwegs bin. Wir genossen dann dafür beim Abendessen ausgiebig die Schweizer Küche und Gastlichkeit. Das war eine zusätzliche Motivation für mich, immer rechtzeitig zurückzusein.

Kleinere Flüge zu Beginn

Am ersten Tag waren für den frühen Nachmittag Schauer und Gewitter angesagt, sodass ich entsprechend zurückhaltend geplant hatte. Ich nutzte den Tag dazu, mich vollständig mit dem Flugzeug vertraut zu machen – wobei es von Anfang an einfach passte. Ich fühlte mich sofort wie zu Hause. Die Gewitter kamen pünktlich, sodass ich nach etwas über

zwei Stunden wieder landete und noch in Ruhe einhalten konnte.

Der nächste Tag versprach dann eine deutliche Besserung ohne Gewitter oder Schauer. Durch die noch niedrige Basis blieb es dann bei einem Flug im erweiterten Platzbereich. Der dritte Tag wurde wegen Aussicht auf zahlreiche Schauer zum Badetag umfunktioniert, was meine These untermauerte, dass eine der wichtigsten Utensilien für ein Fluglager die Badehose ist.

Traumhafte Aussichten

Für den vierten Tag war dann wirklich

Hammerwetter angesagt. Dementsprechend früh waren alle Teilnehmer auf dem Platz und standen schon in der Startaufstellung. Ich als notorischer Langschläfer hatte dann nur noch einen hinteren Startplatz und war schon ein wenig enttäuscht (selbst schuld). Dank der hervorragenden Schlepporganisation war ich trotzdem schnell in der Luft. Es dauerte dann sogar noch eine halbe Stunde, bis die Thermik richtig einsetzte. In dieser Zeit kam ich dreimal in gleicher Höhe an einem Adler vorbei, der auf einem Felsvorsprung saß. Er sah mir mit einem fast schon mitleidigen Ausdruck nach, der wohl besagen sollte: „Was machst Du denn schon für eine Hektik, warte doch,



Anreise mit Hänger am Grimselpass

bis es richtig losgeht“. Das tat es dann auch – und wie!

An diesem Tag wollte ich meinen Wunsch, ins Engadin zu fliegen, wahr machen. Die Aussichten waren diesbezüglich sehr gut. Nachdem der Einstieg ins Bedretto geschafft war, sah die Wolkenoptik einfach nur genial aus. Voller Begeisterung folgte ich den Wolken und fand mich dann mit nur zweimal Kurbeln am Nordrand des Comer Sees wieder. Traumhafte Aussicht, aber eigentlich wollte ich ja ins Engadin.

Wendepunkt über dem Stilfser Joch

Wegen der tollen Aussicht und der schönen Wolken flog ich trotzdem erstmal direkt entlang des Tales nach Osten und bog erst bei Poschiavo nach Norden Richtung Berninamassiv ab. Dort angekommen, war ich schon überglücklich und wollte eigentlich Richtung Heimat abdrehen. Es war allerdings erst 12 Uhr, und im Osten winkte mir der Ortler verführerisch zu. Dem konnte ich nicht widerstehen, beschloss aber für mich, um 12.30 Uhr umzudrehen. Es wurde dann 12.38 Uhr, als ich über der Passhöhe des Stilfser Jochs umkehrte. Ich hätte nie zu



Blick auf den Piz Palü

war. Auf dem Hinflug, in komfortablen 4.200 Metern Höhe, sah ich mehrere Segelflugzeuge wie an der Perlenschnur vor mir auf dem Hinflug und sehr viel tiefer wieder auf dem Rückflug. Ich wunderte mich, warum sie so tief im Tal flogen.

Als ich schließlich in 3.500 Meter am Fuß

zeuge auf dem Weg hinein, so wie ich vorhin. So schnell ändert sich die Perspektive.

Ausflug ins Engadin

Der fünfte Tag versprach noch mal ähnlich gute Bedingungen, allerdings mit für den Nachmittag angesagten Schauern und Gewittern. Ich wollte trotzdem nochmal ins Engadin (diesmal aber auf dem direkten Weg), plante aber einen früheren Umkehrpunkt. Mit der Gegend schon besser vertraut, war ich trotz niedriger Basis von ca. 3.000 Metern schon eine Stunde früher an meinem Wendepunkt in Zernez. Nach Osten sah es zwar wieder sehr verlockend aus, was auch einige andere Lagerteilnehmer ausnutzten, Richtung Heimat wurde es aber zunehmend dunkler. Trotzdem ließ ich es mir nicht nehmen, Piz Palü und Bernina nochmals zu besuchen. Die „weiße Hölle des Piz Palü“ war an diesem Tag ein blau-weißer Himmel.

Schließlich riss ich mich dann doch los, ich wollte ja auch wieder heimkommen. Der Rückflug gestaltete sich dann spannend, da die Wolken fast überall auf den Bergspitzen auflagen. Dies erforderte einige Umwege und entsprechend vorsichtiges Fliegen. Als ich wieder im Leventina mit Erreichbarkeit des Platzes von Ambri war, war mir schon deutlich wohler. Allerdings war der direkte Weg nach Münster über den Nufenenpass durch aufliegende Bewölkung versperrt. Es sah auch so aus, als würde es dort regnen. Über den Simplonpass kam ich dann allerdings problemlos wieder ins Rhonetal, Richtung Münster sah es immer noch duster aus.



Manchmal reichte es nicht ganz ins Trockene

träumen gewagt, an jenem Tag so weit zu kommen.

Zurück wählte ich dann eine nördlichere, direktere Route, sodass ich schon um 14.30 Uhr südlich querab Münster war. Da noch richtig viel Tag übrig war, wollte ich noch mal versuchen, das Matterhorn zu erreichen. Auf dem Weg dorthin, an der Ostflanke des Mattertals, merkte ich, dass ich nicht der Einzige mit dieser Idee

des Matterhorns ankam, war ich fasziniert von seiner ganz besonderen Ausstrahlung. Nicht umsonst ist es so berühmt. Auch wenn es eine „Mütze“ aufhatte, war der Anblick atemberaubend. Ich wäre gerne noch länger dort geblieben, aber mangels Thermik musste ich mich relativ zügig auf den Rückweg machen. Beim Ausflug aus dem Mattertal war ich dann auch nur noch 3.000 Meter hoch und sah weit über mir Flug-

Ich rechnete damit, eventuell in Raron übernachten zu müssen. Vorher wollte ich aber noch so lange wie vertretbar im schönen Wetter bleiben. Ich kam dann sogar noch bis an den Kamm westlich von Verbier mit Blick auf das Montblanc-Massiv, das leider in den Wolken war.

Zurück ging es dann an einem ortsfesten Gewitter, am Aletschgletscher vorbei, doch noch ohne größere Schwierigkeiten nach Münster. Diejenigen, die noch weiter nach Osten geflogen waren, landeten in Ambri und ließen sich durch Wolkenlücken über den Nufenenpass heim-schleppen. Wir alle und auch der Lagerleiter Umberto Dünki waren froh, als alle unbeschadet wieder zu Hause waren. Es sah wohl vom Boden aus wesentlich kritischer aus, als aus der Luft.

Dank an die Organisatoren und den SBW-Förderverein

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmal ganz herzlich bei allen bedanken, die dieses Fluglager möglich macht und uns



Startaufstellung mit Blick Richtung Furka

die Möglichkeit gaben, in dieser einmaligen Landschaft zu fliegen. Es ist immer wieder ein besonderes Erlebnis, den Bergen und den Tieren so nahe zu sein und sich auch in 4.000 Metern Höhe noch „unten“ zu fühlen.

Vielen Dank natürlich auch an den SBW-Förderverein, der solche Erlebnisse erst möglich macht. Besonders möchte ich mich bei Reinhard Diez für die Organisation und bei Alex Schmidt für die problemlosen Übergaben bedanken.

Text und Fotos: Dr. Jochen Kuhn

LUFTSPORTLERINNEN

JETZT ANMELDEN:

45. HEXENTREFFEN IN DRESDEN

Die drei UL-Pilotinnen Nancy, Denise und Lisa haben sich bereit erklärt, das nächste Treffen der Luftsportlerinnen (Hexentreffen) auszurichten. Von **Freitag bis Sonntag, 25. bis 27. Januar 2019**, laden sie nach Dresden ein. Alle Pilotinnen sind willkommen. Das Credo der Organisatorinnen: „Egal ob motorisiert oder nicht, egal ob klein oder groß, egal ob Schirm oder Propeller – egal welcher Klasse ihr angehört, uns verbindet eine Leidenschaft: das Fliegen! Wir

möchten mit euch bei spannenden Vorträgen träumen, lachen, diskutieren und uns über das Leben einer Hexe austauschen.“

Die Unterkunft wird in der Cityherberge Dresden sein. Dort kann zwischen Hotel- oder Hosteltimmern gewählt werden.

Infos und Anmeldungen sind über <https://hexentreffen2019.jimdo.com> möglich;



E-Mails können an hexentreffen2019@gmail.com geschickt werden. Zudem gibt es eine Facebook-Seite.

Text: DAeC/red.

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHES HEXENTREFFEN

LUFTSPORTLERINNEN KOMMEN IN MÜNSINGEN ZUSAMMEN

Das nächste Treffen der baden-württembergischen Luftsportlerinnen (Hexentreffen) findet am **Samstag, 19. Januar 2019**, in Münsingen auf dem Eisberg statt. Uhrzeit und Programm stehen noch nicht fest, Näheres hierzu folgt im Dezember-Adler.

Text: red.

JUBILÄUM BEI DER VDP: 1968 BIS 2018

VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN FEIERTE 50-JÄHRIGES BESTEHEN



Anfliegende VDP-Pilotinnen am Flugplatz Speyer

Zur 50. Jahreshauptversammlung trafen sich am Wochenende vom 14. bis 16. September mehr als 100 Mitglieder der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) am Flughafen Speyer. Dank des guten Wetters im Norden, Westen und Osten flogen 14 Crews der VDP mit einmotorigen Motor- und Ultraleichtflugzeugen und sogar einem Helikopter in Speyer (EDRY) an. Die bayrischen Pilotinnen mussten leider das Auto und die Bahn nehmen.

Gegründet worden war die VDP 1968 von neun deutschen Pilotinnen auf Gut Petersau bei Worms. Darunter waren berühmte Pionierinnen wie Elly Beinhorn oder Hanna Reitsch.

Am Freitag wurden die zahlreichen fliegenden Frauen von Roland Kern, Geschäftsführer des Flugplatzes Speyer, im Tower empfangen. Gleich danach ging es in den Dom, zur Stadtführung und ins Orgelkonzert.

Grußbotschaft von Malu Dreyer

Die Jahreshauptversammlung der Fliegerinnen am Samstag fand stilecht im Bauch der Antonov 22 im Technikmuseum Speyer statt. Dort beglückwünschte auch die Ministerpräsidentin Malu Dreyer die Pilotinnen per Videobotschaft. Anschließend staunten selbst langjährige Fliegerinnen nicht schlecht, als sie im Museum eindrucksvoll durch 100 Jahre Fluggeschichte geführt wurden.



Kurs auf Speyer: Dort trafen sich die Pilotinnen zum Jubiläum

Am Samstagabend im pfälzischen Weindorf stellten sich Wolfgang Müther vom DAeC (s. anschließender Bericht), Susanne Schödel von der FAI und Clemens Bollinger von der AOPA den Fragen der Pilotinnen in einer heiteren Talkrunde. Zum Jubiläum gaben sich auch die großartigen ehemaligen Präsidentinnen der VDP die Ehre: Elisabeth Besold, Ingelo Hövels, Heidi Galland und Hedwig Sensen. Gedankt wurde ihnen dies von der amtierenden Präsidentin Heike Käferle. Aber auch der Nachwuchs kam zu Wort, so die Segelflugweltmeisterin Sabrina Vogt, die junge A320-Copilotin Johanna Rohe sowie die frischgebackene Helipilotin und Saxophonspielerin Lena Maier.



Die Pilotinnen im Technikmuseum Speyer



Die Hauptversammlung der VDP fand in einer Antonov statt

Buch zum Jubiläum

Am Sonntag ging es nach dem Besuch des Bauernmarktes in die Luft, um am Logenplatz am Himmel noch luftiges, sonniges Sightseeing über der malerischen Pfalz und über dem Rheintal zu genießen.

Vorgestellt wurde auch die druckfrische, anlässlich des 50-jährigen Jubiläums erstellten VDP-Buchedition über Vergangenheit und Gegenwart der weiblichen Fliegerei „Lust auf Fliegen“ (ISBN 978-3-945294-24-6, 25 Euro), <https://eckhaus-verlag.de/produkt/lust-auf-fliegen>.

ÜBER DIE VDP

Als weibliche Flieger in den männerdominierten Vereinen noch nicht sehr gern gesehen waren, wurde die VDP am 6. April 1968 von neun deutschen Pilotinnen gegründet, darunter Elly Beinhorn (1907 bis 2007), die schon in den 1930er-Jahren alle fünf Kontinente mit dem Flugzeug eroberte.

Heute muss Frau im Besitz einer gültigen Fluglizenz oder in Ausbildung zur selbigen sein und kann so Mitglied im Verein der Fliegenden Pilotinnen werden. Aber auch den derzeit rund 45 Herren (und Damen) ist eine Mitgliedschaft im fliegenden Netzwerk als Fördermitglied möglich.

Die Pilotinnen der VDP stehen auch mit den vielen europäischen Pilotinnen in engem Austausch. Jedes Jahr findet in einem anderen europäischen Land mit interessanter fliegerischer Destination ein Jahrestreffen der FEWP (Federation

of European Women Pilots, www.fewp.info) auf dem Programm.

Erfahrungsaustausch und gemeinsame Unternehmungen in Deutschland und Europa, am grenzenlosen Himmel, machen einfach glücklich! Wir laden alle Pilotinnen herzlich zum Schnuppern ein, mit uns den Logenplatz am Himmel zu teilen.

Zielsetzung der VDP war und ist es, Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, als Plattform für ein fliegendes Netzwerk zu fungieren sowie sichere, adäquate Weiterbildungsmöglichkeiten zu schaffen. Weitere Informationen gibt es unter www.pilotinnen.de oder per Mail unter VdP.pilotin.haliti@gmail.com.

Text und Fotos: VDP

DAEC UND VDP

WEITERE ZUSAMMENARBEIT GEPLANT

Die Präsidentin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) Heike Käferle und der DAeC-Präsident Wolfgang Mütter vereinbarten im Rahmen des 50-jährigen Jubiläums der VDP in Speyer eine engere Zusammenarbeit. Das gemeinsame Ziel: Frauen in der Fliegerei fördern. Sabine Theis, Vorsitzende des DAeC-Bundesauschusses Frauen und Familie (BAFF) und VDP-Mitglied, war die Organisatorin der VDP-Jubiläumsveranstaltung. Sie unterstützt die Pläne.

Eine erste zeitnahe Möglichkeit der Zu-

sammenarbeit wurde gleich gefunden: Das kommende Hexentreffen im Januar 2019 in Dresden. Seit 45 Jahren findet alljährlich Ende Januar das von Ingrid Blecher initiierte Hexentreffen statt. Der Schwerpunkt der Veranstaltung liegt traditionsgemäß auf dem Segelflug, aber auch Vorträge aus anderen Sparten erweitern den Horizont. Die Teilnehmerinnen kommen aus allen Bereichen der Luftfahrt. Das Hexentreffen ist weit mehr als nur ein jährliches Treffen. Es dient dem Zusammenhalt und der Stärkung der fliegenden Frauen. Am Ende eines

solchen Wochenendes haben die Teilnehmerinnen nicht nur Wissen getankt, sondern viele Kontakte, Ideen und neue Motivation für ihre Fliegerei bekommen.

Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen DAeC und VDP bestehen auch bei den Flugsicherheitstrainings, die die VDP jedes Jahr im Frühjahr und im Herbst veranstaltet. Weitere gemeinsame Aktionen sollen noch dieses Jahr vereinbart werden.

Text: DAeC

Region 4 – Alb-Mitte

MYSTISCHE ATMOSPHÄRE BEIM ROSSFELDER FAMILIENTAG



Bei dichtem Nebel spielten Alphornbläser auf dem Roßfeld

Auf dem Roßfeld-ATIS wären am 2. September ganztägig die Stichworte „ILS CAT III-Operations in progress, wind calm, light rain, fog, RVR RWY 07 touch down 30 meters, vertical visibility zero“ zu hören gewesen. Dichter Nebel hüllte

beim Familientag den Flugplatz ein und schuf eine geradezu mystische Atmosphäre, musikalisch untermalt von Alphornbläsern aus Baden-Württemberg unter Leitung von Erika Hansert.

Trotz der widrigen Wetterbedingungen fanden zahlreiche Gäste den Weg auf das Roßfeld, direkt am Albrauf gelegen über der Outlet-City Metzingen. Auch die Aussteller der Elektromobilausstellung EMobilA hielten ihr Wort und waren vor Ort, sodass das interessierte Publikum viele Informationen zu E-Autos, E-Bikes und manch ungewöhnlichem E-Gefährt bekam und ausgiebige Probefahrten unternehmen konnte.

Eines der Highlights war die Taufe des Discus FES „Roßfeld-Orchidee“ des Luftsportvereins Roßfeld durch Carmen Haberstroh von den Stadtwerken Metzingen. Weit mehr als 50 Oldtimerbesitzer schonten ihre teils hochbetagten und wunderschönen Fahrzeuge nicht und trugen damit zu einem gelungenen Familientag bei.

Text: Alexander Arway
Fotos: LSV Roßfeld



Carmen Haberstroh und der Vereinsvorsitzende Wolfgang Schick bei der Taufe des Discus FES „Roßfeld-Orchidee“

HOCHZEIT IN MÖCKMÜHL

GLÜCKLICH UNTER DER HAUBE



Nach der Trauung durften Chris und Thomas Henninger mit Tochter Maxima im Segelflugzeug des Flugsportvereins Möckmühl Platz nehmen

Seit 8. September 2018 ist es amtlich: Chris Henninger und Thomas Weeber sind nun vor dem Gesetz ein rechtmäßig getrautes Ehepaar. Auf dem Standesamt in Möckmühl gaben sich die beiden das Jawort. Anschließend wurde das Brautpaar, das nun den gemeinsamen Namen Henninger trägt, von der Festgesellschaft vor dem Rathaus empfangen.

Eine schöne Überraschung hatten die Fliegerkameraden des Flugsportvereins Möckmühl vorbereitet, in dem die Braut schon seit Kindesbeinen aktiv ist: In einem vereinseigenen Segelflugzeug durften Chris und Thomas samt Töchterchen Maxima Platz nehmen und auf den Bund fürs Leben mit Sekt anstoßen. Hierzu gab es passende Worte und Segenswünsche der Vereinskameraden.

Doch nicht nur im Verein ist Chris Henninger engagiert. Vielmehr ist sie auch seit vielen Jahren in der BWLV-Luftsportjugend tätig (derzeit als Sachbearbeiterin Öffentlichkeitsarbeit im Fachausschuss Jugend) und unterstützt überdies den Verband auch im Bereich der Medien auf vielfältige Weise – so ist sie unter anderem auch Anzeigensachbearbeiterin für den adler und war zuletzt maßgeblich am Aufbau der BWLV-Homepage beteiligt.

So waren bei der Trauung auch mehrere BWLV-Vertreter vor Ort, darunter BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer und Landesjugendleiter Oliver Goller. Letzterer hatte ein besonderes Präsent in petto: In Vertretung der Luftsportjugend überbrachte er ein selbst gebasteltes Hochzeitsgeschenk in Form eines Ballons sowie die Glückwünsche insbesondere der jungen Verbandsmitglieder und der Kollegen im Fachausschuss Jugend.

Der BWLV und alle Fliegerkameraden wünschen den Neuvermählten von Herzen alles Gute, wunderbare Tage miteinander sowie viel Glück und Segen für ihren gemeinsamen Lebensweg!

Text: Simone Bürkle
Fotos: z/Simone Bürkle



BWLV-Landesjugendleiter Oliver Goller überbrachte die Glückwünsche und ein Präsent der BWLV-Luftsportjugend, in der die Braut seit vielen Jahren aktiv ist

AN MITGLIEDSJAHREN ÄLTETER IM
FLUGSPORTVEREIN HERRENBERG

GRATULATION ZUM 90. GEBURTSTAG VON HANS BRAITMAIER



Hans Braitmaier in der Aquila A210 des Flugsportvereins Herrenberg

Hans Braitmaier feiert in diesen Tagen seinen 90. Geburtstag. Seit 1954 ist er im Flugsportverein Herrenberg aktiv – damit ist er das an Mitgliedsjahren älteste Mitglied des Vereins.

Kurz nachdem das private Fliegen in Deutschland wieder erlaubt war, fand im Jahr 1954 die Gründungsversammlung des Vereins statt, bei der Hans Braitmaier dabei war. Auf dieser wurde beschlossen, einen Schulgleiter SG 38 zu beschaffen, der in den Anfangsjahren auf dem Wächtersberg, Eutingen, Deckenpfronn und Unterjesingen geflogen werden sollte. Da es kein Fahrzeug zum Transport des SG 38 gab, stellte Hans seinen Lkw aus dem elterlichen Baugeschäft zur Verfügung, das er mit seinen Brüdern Siegfried und Gerhard führte. An einem Sonntagmorgen wurde das erste Vereinsflugzeug dann mit Trompetenmusik durch die Stadt gefahren.

Den Entschluss, das Fliegen zu lernen und den Pilotenschein zu machen, hatte er zu diesem Zeitpunkt längst gefällt. Die Flugzeughalle vom Wächtersberg war das erste Bauprojekt und wurde gemeinsam mit den Fliegerkameraden von Wildberg aufgebaut. Am Wächtersberg folgten auch die ersten Flugstunden am Hang.

Große Verdienste erwarb sich Hans Braitmaier bei allen Bauprojekten des Vereins. Der Bau des Flugplatzes, der Flugzeughallen, des Casinos, der Tankstelle, des Towers und der Werkstatt wurden von ihm maßgeblich geplant, gestaltet und verwirklicht. Er war fachkundiger Baumeister und Bauherr in einer Person. Der Verein verdankt ihm seinen heutigen hohen Immobilienwert.

Von Anfang an dabei

Das Vereinsleben und die Kameradschaft standen damals wie heute für Hans im Vordergrund. Im Verein war er aktiv als Pilot,

als Flugleiter und in vielen weiteren Positionen wie zum Beispiel als zweiter Vorsitzender und als Ausschussmitglied. Ständig kümmerte er sich zusammen mit seinem Bruder Gerhard darum, das Fluggelände in Schuss zu halten.

Die Entwicklung im Flugzeugbau erlebte er mit: Vom einsitzigen Schulflugzeug SG 38 mit Gummiseilstart, der Super-Edelweiß mit V-förmigem Heckleitwerk, die für Olympia gebaut wurde, bis zum Ventus, der heute als Hochleistungsflugzeug im Verein im Einsatz ist. In den Anfängen gab es nur den Segelflug, bei welchem er 3.500 Flugstunden sammelte. Das Leistungsabzeichen Höhendiamant mit mindestens 5.000 Meter Startüberhöhung erflieg Hans in Saint Auban/Frankreich mit 8.900 Meter Gesamthöhe. Seine längste ausgewertete Strecke war ein Ziel-Rückkehrflug über 300 Kilometer mit der K6. Auch machte er die Ausbildung zum Motorflugpiloten und verbuchte 1.000 Motorflugstunden.

Verbundenheit und Interesse am Verein

Bis zum Alter von 84 Jahren flog Hans alleine. Auch heute ist der Jubilar noch sehr interessiert am Verein und fliegt auch mit 90 Jahren gerne mit. Am Wochenende hält er sich besonders gern am Segelflugstart auf. „Es ist schön, in so einem intakten Verein Mitglied zu sein. Wir haben einen klasse Flugpark, eine tolle Technik und viele aktive Mitglieder. Und es freut mich besonders, dass wir so viele Jugendliche haben, die sich einen Rat von uns Älteren holen und sich mit uns austauschen. Daher komme ich immer wieder gerne auf den Flugplatz“, sagt Hans.

Wir gratulieren Hans Braitmaier von ganzem Herzen und wünschen ihm und seiner Frau Doris alles Gute.

Text: Claudius Banani
Foto: Tilmann Tertel



BWLIV-TECHNISCHER BETRIEB

AUSSCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LEHRGÄNGE 2019

Stand 10/18

Anmeldungen zu den Lehrgängen können nur berücksichtigt werden, wenn die Voraussetzungen nach den „Richtlinien für die Ausbildung des Technischen Personals im DAeC“ erfüllt sind.

Der Anmeldung müssen die verlangten Unterlagen wie Lichtbild bzw. Technischer Ausweis beiliegen. Die Ausschreibung und Durchführung erfolgt vorbehaltlich möglicher Änderungen der EASA Part 66 Regularien für Technisches Personal.

Die Technischen Lehrgänge vermitteln das erforderliche Fachwissen zur Ausübung der Pilot/Owner-Rechte bei Wartungsarbeiten, wie in VO (EG) 1321/2014, Part M, Anhang VIII beschrieben.

Übernachtungen auf dem Klippeneck beinhalten das Frühstück.

1. Zellenwart-Lehrgang (Holz- und Gemischtbauweise sowie FVK-Bauweise) **(B)** am Segelfluggelände Klippeneck

vom 28.01. bis 02.02.2019
vom 04.03. bis 09.03.2019
vom 28.10. bis 02.11.2019
vom 25.11. bis 30.11.2019

Eigenbeteiligung 273 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

2. Werkstatteleiter-Lehrgang **(B)** am Segelfluggelände Klippeneck

vom 14.01. bis 19.01.2019
WL2 (Werkstatteleiter für FVK-Bauweise)

vom 11.11. bis 16.11.2019
WL1 (Werkstatteleiter für Holz- und Gemischtbauweise)

Eigenbeteiligung 397 Euro für WL2; 289 Euro für WL1 für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

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

vom 24.04. bis 27.04.2019 (M1)
vom 02.10. bis 05.10.2019 (M1)

Eigenbeteiligung 296 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Bei diesem Lehrgang werden ausschließlich Kenntnisse über die Wartung von UL- und Motorseglermotoren vermittelt. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden. Der Anmeldung ist eine Einweisungsbescheinigung beizufügen, aus der hervorgeht, dass der Anwärter Musterkenntnisse besitzt und mindestens an einer 100-Stunden-Kontrolle mitgewirkt hat. (Entsprechende Formulare können beim BWLV angefordert werden.)

4. Motorenwart-Lehrgang (Flugzeuge)

am Flugplatz Ammerbuch **(B)**
am 12./13.07.2019 (M2)

Eigenbeteiligung 187 Euro für die Ausbildung. Die Kosten für Anreise, Unterkunft und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Aus Gründen der Effektivität werden maximal zehn Teilnehmer zugelassen. Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **Flugzeugmotoren** vermittelt. Der Lehrgang ist als Weiterbildungslehrgang für Motorseglerwarte alter Prägung und Motorenwarte MS/UL (neuer Prägung) zu verstehen. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden.

5. Fallschirmwart-Lehrgang am Segelfluggelände Klippeneck

am 16./17.03. und 23./24.03.2019

Eigenbeteiligung 231 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für

Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

6. Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung

entfällt für 2019. Die Prüfung wird alle zwei Jahre durchgeführt.

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

Meldeschluss

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

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

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

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

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

SPRACHTESTS

AUDIO-PROTOKOLL TEILWEISE WIEDER OPTIONAL

Die dritte Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal fristet gewöhnlich ein eher unscheinbares Dasein. Seit Juni des vergangenen Jahres war sie aber in vieler Munde, weil man in der im Juni 2017 in revidierter Form veröffentlichten Auflage einen erheblichen Verstoß gegen den Datenschutz und den freien Willen des mündigen Bürgers, hier des Lizenzinhabers vermutete. Was war geschehen?

Die 3. DV LuftPersV regelt im Detail, wie in Deutschland unter der Zuständigkeit des Luftfahrtbundesamtes die Überwachung der Sprachkompetenz durchgeführt wird. Mit der Neufassung im vergangenen Jahr war die Verpflichtung zur

Audio-Protokollierung des Prüfungsgesprächs eingeführt worden, was Unverständnis und die Frage: „Warum denn das?“ auf den Plan rief.

Der Ruf nach Datenschutz wurde laut, der Vergleich, man würde ja auch keine Flugprüfungsflüge aufzeichnen, wurde angeführt und für die über 200 Sprachprüfer der vom DAeC in Kooperation mit der AOPA betriebenen Sprachtestorganisation (D-LTO-010) bedeutete das einen erheblichen Mehraufwand, weil nicht nur geeignetes Aufzeichnungsgerät, sondern auch hinreichend großer Speicherplatz vorgehalten werden musste. Immerhin führt die Organisation mehr als 2000

Sprachprüfungen je Kalenderjahr durch.

Nun ist ein Teil dieser Kuh vom Eis. Mit einer „Verordnung zur Änderung der Dritten Durchführungsverordnung zur Verordnung über Luftfahrtpersonal“ vom 13. September 2018 ist die Audioaufzeichnung zumindest bei Verlängerungsprüfungen nun wieder optional; man kann, muss aber nicht. Da der Großteil der durchgeführten Prüfungen Verlängerungsprüfungen sind, stellt dies eine erhebliche Vereinfachung für Sprachprüfer aller Testorganisationen dar.

Text: Jürgen Leukefeld,
Referent Motorflug im DAeC

WETTBEWERBSPILOTEN

FAI-SPORTLIZENZEN 2019 JETZT BESTELLEN

Luftsportler, die an internationalen Meisterschaften teilnehmen möchten oder Rekordversuche planen, brauchen eine FAI-Sportlizenz. Dieser Nachweis kann auf der DAeC-Website online oder mit dem aktuellen Formular per Post beantragt werden. Die neuen Lizenzen sind

ab Antragstellung bis zum 31. Dezember 2019 gültig. Die Nachweise werden an Luftsportler in DAeC-Verbänden abgegeben. Die Gebühr beträgt 18 Euro. Wer online bestellt und bezahlt und auf den Ausdruck verzichtet, wird für zehn Euro in die FAI-Datenbank eingetragen. Die

FAI-Sportlizenzen ersetzen nicht die gesetzlich verlangten Berechtigungen. Weitere Informationen gibt es online unter www.daec.de/service/fai-sportlizenz.

Text: DAeC

BWLV-MITTEILUNGEN

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



IN EIGENER SACHE:

DUO DISCUS „BW4“ STEHT ZUM VERKAUF

Der BWLV bietet seinen **Duo Discus „BW4“** zum Verkauf an.

Hierzu gibt es folgende Daten:

Baujahr: 1999, Werk-Nr. 199, 1.941 Starts, 2.494 Std., ARC bis 06.03.2019, Gurte bis 2022, Kupplungen bis 2.875 Starts, Winglets, Becker-Funk AR 6201, LX 8080, FLARM, Cobra-Anhänger.

Preis: 83.000 Euro incl. MWSt. (MWSt. in Höhe von 7% ausweisbar)

Kontaktadresse: Reinhard Diez, 0163-3499151, reinhard.diez@lasso.de

Text: red.

BWLV-TERMINSERVICE 2018/19

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
28.10.18	01.11.18	LJ	BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.10.18	03.11.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
31.10.18	04.11.18	FB	Balloncamp der Luftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Feriedorf Sonnenmatte/BW
02.11.18	04.11.18	LJ	BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.11.18		SF	77. Segelfliegertag in Koblenz – Info: www.daec.de	Koblenz
03.11.18	04.11.18	SF	Theorie-Lehrgang Ausbildung FI(S) TMG – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
12.11.18	17.11.18	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
14.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
17.11.18		MF	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
17.11.18		A	DFS-Pilotentag – Info: www.dfs.de	Langen b. Frankfurt/Main
18.11.18		A	BWLV-Mitgliederversammlung, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
21.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
22.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.11.18		MD	Saafzug Schorndorf, LMM – Info: beschwende@t-online.de	Brühlhalle Schornbach
26.11.18	01.12.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
28.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung des RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
30.11.18	02.12.18	LJ	BWLV-Gipfeltreffen, Bezirkstreffen – Info: koch@bwlv.de	Burg Steinegg, Pforzheim
03.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
05.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.12.18		MF	AZF Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
12.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung des RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
13.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
19.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
14.01.19	19.01.19	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.01.19		A	Hexentreffen Baden-Württemberg – Infos: rein@bwlv.de	Flugplatz Münsingen/Eisberg
25.01.19	27.01.19	A	45. nationales Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Info: https://hexentreffen2019.jimdo.com	Dresden
28.01.19	02.02.19	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
09.02.19		A	BWLV-Seminar „Pressearbeit für Vereine“ - Info: buerke@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.02.19		A	Infoabend AK Sektoren – Info: www.bwlv.de	Alte Turnhalle Herrenberg
15.02.19	17.02.19	A	Theoret. Ausbildungslehrgang CRI- und FI(A)-Ausbildung – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
04.03.19	09.03.19	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
16.03.19	17.03.19	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
22.03.19	23.03.19	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
23.03.19	24.03.19	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
24.04.19	27.04.19	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL, M1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.05.19	05.05.19	A	Theoret. u. prakt. Ausbildungslehrgang CRI-Ausbildung – Info: www.bwlv.de	N.N.
07.05.19	26.05.19	A	Praktischer Ausbildungslehrgang FI(A)-Ausbildung – Info: www.bwlv.de	N.N.
11.05.19	26.05.19	SF	Praxis-Teil Ausbildung FI(S) TMG – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.05.19	02.06.19	UL	Deutsche Meisterschaft Ultraleichtflug – Info: www.daec.de	Mühdorf
12.06.19	16.06.19	SF	Glasflügel-Cup 2019 – Info: www.glasfluegel.net	SLP Bad Saulgau
15.06.19	22.06.19	SF	Hockenheim-Segelflugwettbewerb – Info: http://sfc-hockenheim.de	Flugplatz Hockenheim
12.07.19	13.07.19	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Flugzeuge, M2) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
03.08.19	11.08.19	SF	Qualifikation zur Junioren-DM – Info: www.edpa.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
04.08.19	10.08.19	LJ	„Jugend fliegt“-Lager der Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Flugplatz Eisenach-Kindel
02.10.19	05.10.19	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL, M1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
28.10.19	02.11.19	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.11.19	14.11.19	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
25.11.19	30.11.19	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

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**. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

THEORIEPRÜFUNGEN FÜR DEN ERWERB EINER LUFTFAHRERLIZENZ

DAEC-FRAGENKATALOG WIRD IN BADEN-WÜRTTEMBERG EINGEFÜHRT

Das Regierungspräsidium Stuttgart informierte kurzfristig alle Ausbildungsbetriebe in seiner Zuständigkeit über Probleme mit dem bisherigen Softwareanbieter für die Durchführung von Theorieprüfungen. Es ergab sich somit die Notwendigkeit, hier einen Wechsel zu vollziehen und die Prüfungen für eine Zeit lang auszusetzen.

Dieses Problem ist nun gelöst: Die Entscheidung für die zukünftige Prüfungssoftware fiel auf Aviationexam, eine Ausbildungs- und Prüfungsdatenbank und dem dort eingespielten PPL-Prüfungsfragenkatalog des DAeC. Über viele Jahre war und ist unser Dachverband Herausgeber des Werks, das Pilotengenerationen auf dem Weg ins Cockpit begleitete.

Expertengruppen, die auch der BWLV tatkräftig unterstützte, erarbeiteten mit großem Sachverstand die Prüfungsfragen und, um zeitgemäß zu sein, die Software in Kooperation namhafter Partnern wie zum Beispiel Eisenschmidt, der Deutschen Flugsicherung oder dem Deutschen Wet-

terdienst. Aber auch deutsche Hersteller, zum Beispiel Aquila, Extra, Schempp-Hirth, DG Flugzeugbau oder Winter Instruments unterstützten die Arbeit des DAeC, um für einen größeren und aktuelleren Bezug zur Praxis zu sorgen. Des Weiteren besticht die Onlineversion durch ihre Aktualität, da Korrekturen und Änderungen kontinuierlich eingearbeitet werden.

Die Umstellungsarbeiten beim Regierungspräsidium auf das neue Prüfungssystem laufen derzeit.

Die nächsten Theorieprüfungen finden in Stuttgart an folgenden Terminen statt:

21.11.2018
22.11.2018
03.12.2018
05.12.2018
13.12.2018
19.12.2018

Beim Regierungspräsidium Freiburg sind die nächsten Termine am 28.11.2018 und 12.12.2018.

Es wird gebeten, bei der Anmeldung zur Theorieprüfung mehrere Wunschtermine anzugeben. Es ist damit zu rechnen, dass die November-Termine schnell ausgebucht sein werden.

Der BWLV begrüßt die Entscheidung der Luftfahrtbehörde und steht aktuell in engem Kontakt mit dem Vertriebspartner Eisenschmidt, um zeitnah eine kostengünstige Lösung für Vereine und Flugschüler anbieten zu können. Diese soll bis Mitte November vorliegen. Bei einem dringenderen Bedarf an Unterstützung kann Eisenschmidt mit einem zeitlich befristeten Sonderangebot Abhilfe schaffen. Interessenten werden in diesem Fall gebeten, sich direkt dorthin zu wenden.

Zur Entwicklung, zu Änderungen oder Ergänzungen wird der BWLV seine Ausbildungsbetriebe auf dem Laufenden halten.

Text: Martin Jost

MITTEILUNG DER LUFTFAHRTVERWALTUNG

KLARSTELLUNG ZUR TAUGLICHKEIT VON FLUGSCHÜLERN

Das Regierungspräsidium teilt nach einhelliger derzeitiger Ausfassung mit dem BMVI und LBA folgendes mit:

Nach § 16 Abs. 1 Nr. 2 LuftPersV ist die Ausbildung von erlaubnispflichtigem Personal nur zulässig, wenn der Bewerber tauglich ist, **sofern die Tauglichkeit der Tätigkeit nach gefordert ist.**

Nach Anhang IV MED.A.030 a) der VO Nr. 1178/2011 darf ein Flugschüler erst dann Alleinflüge durchführen, wenn ihm das Tauglichkeitszeugnis ausgestellt wurde, das für den Erhalt der betreffenden Lizenz erforderlich ist (Europarecht/Anwendungsvorrang).

Die Luftfahrtverwaltung sieht hier entgegen

gen § 16 Abs. 2 Nr. 2 LuftPersV die Möglichkeit, die Tauglichkeit bis spätestens zum ersten Alleinflug nachzuweisen und nicht schon zu Beginn der Ausbildung.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass eine bereits begonnene Ausbildung unter Umständen nicht angerechnet werden kann, wenn der Bewerber die Tauglichkeit für die angestrebte Lizenz bis zum ersten Alleinflug aus gesundheitlichen Gründen nicht erhält. Das Risiko trägt der Bewerber selbst.

Insofern steht es dem Ausbildungsbetrieb frei, sofort ein Tauglichkeitszeugnis zu fordern.

Text: Regierungspräsidium Stuttgart

– Anzeige –



Bose A20
Aviation Headset

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

NEUE ANSCHRIFT

UMZUG DES AIS-C DER DEUTSCHEN FLUGSICHERUNG

Zum 25. September ist das Aeronautical Information Service Centre (AIS-C) der Deutschen Flugsicherung umgezogen. Es ist nun in einem neuen, moderneren Betriebsraum am DFS-Campus in Langen untergebracht.

Die neue Postanschrift lautet:

**DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Aeronautical Information Service
Centre (AIS-C)
Am DFS-Campus 1
63225 Langen**

Die Telefon- und Telefaxanschlüsse ändern sich wie folgt:

**AIS/ARO, Telefon 06103-707 5500,
Telefax 06103-707 5505**

**Landeplatzüberwachung (LPÜ), Tele-
fon 06103-707 5511 oder 5512, Tele-
fax 06103-707 5513**

**NOTAM-Office, Telefon 06103-707
5555, Telefax 06103-707 5556**

Für die 58 Flugberater und zehn Mitarbeiter im Betriebsbüro geht damit nach gut 16 Jahren die Zeit des Aeronautical Information Service Centre (AIS-C) in Frankfurt-Rödelheim zu Ende. Flugberatungsdienste werden nun von Langen aus rund um die Uhr an jedem Tag des Jahres angeboten. Dazu gehören zum

Beispiel die Aufgabe eines Flugplans, bevor ein Pilot sein Flugzeug startet, die Bereitstellung von Preflight Information Bulletins (PIB) oder die Veröffentlichung sogenannter NOTAM (Notice to Airmen) zu temporären Änderungen von Zuständen oder Verfahren, die für einen geordneten und sicheren Flugverkehr wichtig sind. Auch Anträge für die „Besondere Nutzung des Luftraums“, zum Beispiel bei Massenaufstiegen von Luftballons oder Skylaternen, werden im AIS-C bearbeitet.

Text: DFS/red.

ABSCHIED

DIE LUFTSPORTGEMEINSCHAFT HOTZENWALD TRAUERT UM EBERHARD VOLK



Eberhard Volk war Ehrenmitglied der LSG Hotzenwald und im Verein sehr beliebt

Eberhard Volk ist am 18. Juni an einem Herzschlag gestorben. Wir können es noch immer nicht fassen, dass er nicht mehr unter uns ist. Er fehlt uns sehr.

Am 1. Mai hatte er seinen 80. Geburtstag bei bester Gesundheit mit seiner Familie gefeiert. Mit den Segelfliegern wollte er auf jeden Fall auch noch feiern. Dazu kam es leider nicht mehr.

1967 trat Eberhard in die Luftsportgemeinschaft Hotzenwald ein. Bereits ein Jahr später übernahm er in der Segelfluggruppe Wehr das Amt des Schriftführers. Dabei fasste er sein Engagement viel weiter, als es das Amt vorsah. Er übernahm 23 Jahre lang auch viele der Vorstandstätigkeiten. Was ihn ganz besonders auszeichnete, war seine ruhige, besonnene und diplomatische Art. In hitzigen Vereinsdebatten war er der ruhende Pol. Er verstand es, im richtigen Moment zu schlichten und Emotionen, die nicht zielführend waren, zu entschärfen. Ein gutes Einvernehmen lag ihm immer sehr am Herzen. Eberhard begegnete seinen Vorstands- und Vereinskameraden immer aufrichtig und herzlich.

Sein Engagement kam uns allen zugute. Man konnte sich auf ihn hundertprozentig verlassen. Er war und ist für viele von uns ein Vorbild und war eine wichtige Stütze im Vereinsleben.

Als „fliegender Buchhändler“, der seinen Bauchladen mit ICAO-Karten, Flugbüchern und Abklebeband immer dabei

hatte und der auch mal mit dem Motorsegler die bestellte Ware an Nachbarvereine auslieferte, war er über die Grenzen des Hotzenwaldes hinaus bekannt und geschätzt. Nicht zuletzt auch durch seine Teilnahme an zahlreichen Hotzenwaldwettbewerben, am Klippeneckwettbewerb und an der Landesmeisterschaft.

Eberhard, der durch seine Frau Marianne zum Segelfliegen gekommen war, genoss jeden Flug über dem schönen Südschwarzwald und in Südfrankreich. Er hatte ein Auge für die herrliche Natur, die er immer sehr bewusst, staunend und wertschätzend wahrnahm. Er war ein begeisterter Botschafter für die Schönheit unseres Luftsports. Wir trauern mit seiner Familie um Eberhard und werden ihn in lebendigem Gedenken weiterhin an unserem Vereinsleben und der Fliegerei teilhaben lassen.

Wir behalten unser Ehrenmitglied Eberhard dankbar in unseren Herzen.

Text: Uta Seewaldt
Foto: Werner Kramer



1

Gut, wenn man
mit seiner
Leidenschaft
bei uns landet.

Wer sein Flugzeug optimal versichern möchte, braucht möglichst klare Sicht. Und einen verlässlichen Partner auf Augenhöhe. Mit der Allianz gelangt beides in perfekte Balance. Denn unsere 100-jährige Erfahrung im Bereich der Luftfahrtversicherung bietet wolkenlose Konditionen für Ihre individuelle Lösung.

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: luftfahrt@allianz.com

Mehr Infos: agcs.allianz.com/luftfahrt



Die Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) ist eine eigene Marke der Allianz Gruppe für Firmen- und Spezialrisiken. Ihr Wirken konzentriert sich auf das komplexe Geschäftsfeld großer, individueller Unternehmens-Risiken, die oft auf multinationaler Ebene angesiedelt sind und mit Spezialgefahren einhergehen. Das Tätigkeitsfeld umfasst in erster Linie die kommerzielle Luftfahrt sowie Flughäfen und Raumfahrt. Versicherungsschutz wird für Sachschäden und Haftpflichtschäden angeboten.

Allianz

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

Die Faszination Flugsport hat viele Gesichter. Segelflug, Motorflug, UL-Sport, Ballonfahren, Modellflug, Gleitschirmfliegen, Fallschirmspringen, 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!

Die Betreuung unserer Luftsportvereine und Mitglieder erfolgt direkt durch die BWLV-Geschäftsstelle in Stuttgart. Ansprechpartner für jedes Mitglied sind dort die hauptamtlichen Mitarbeiter, die alle auf langjährige Erfahrung und fundierte Kenntnisse der Materie zurückblicken können. Sie stehen den Mitgliedern und Interessenten gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Alle Infos finden Sie auch direkt auf der Website des BWLV – oder Sie rufen an:

Referat:	Ansprechpartner	Telefon-Nr.	E-Mail-Adresse
		0711 22762- 0	
Geschäftsführung	Klaus Michael Hallmayer	- 0	hallmayer@bwlv.de
Haushalt/Finanzen	Martin Bayer	-21	bayer@bwlv.de
Ausbildung/Flugsicherheit/Sport	Martin Jost	-22	jost@bwlv.de
Redaktion „der adler“/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Sport/Wettbewerbe	Simone Bürkle	-23	buerkle@bwlv.de
Mitgliederverwaltung	Petra März	-24	maerz@bwlv.de
Buchhaltung	Petra Baur	-25	baur@bwlv.de
Buchhaltung/Verwaltung	Martina Dobrinkat	-26	dobrinkat@bwlv.de
Luftfahrttechnischer/EASA-Betrieb	Matthias Birkhold	-30	birkhold@bwlv.de

TOP-TERMINE IM NOVEMBER 2018

77. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG	
03.11. 2018	Koblenz Info: www.segelfliegtag-2018.de
DFS-PILOTENTAG	
17.11. 2018	Langen (bei Frankfurt a.M.) Info: www.dfs.de
BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG	
18.11. 2018	Filderhalle Leinfelden Info: www.bwlv.de
LMM SAALFLUG	
25.11. 2018	Brühlhalle Schornbach Info: beschwende@t-online.de
BWLV-GIPFELTREFFEN DER LUFTSPORTJUGEND	
30.11.– 02.12. 2018	Burg Steinegg, Pforzheim Info: www.bwlv.de