

**BALLONSPORT** SEITE 12

## VOM SCHRAUBENDREHER BIS ZUM CLOWN

TREFFEN DER SONDERFORMEN: DIE FANTASIE KENNT KEINE GRENZEN BEI DEN BALLÖNERN

**LUFTSPORTLERINNEN** SEITE 31

## RÜCKBLICK AUF DIE „SCHWOBAMÄDLE“

CLUB DER SEGELFLIEGERINNEN Zieht Bilanz



**TITELTHEMA** SEITE 8

# DIE SCHÖNSTEN SEITEN DES FLIEGENS

DIE BWLV-LUFTSPORTJUGEND ZEIGT AUF INSTAGRAM,  
WARUM DAS HOBBY LUFTSPORT SO FASZINIEREND IST







Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post

## der adler

Der adler ist Deutschlands ältestes  
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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



## EDITORIAL

- 3 Nichts ist so beständig wie der Wandel

## ALLGEMEINES

- 4 Bitte Termine vormerken: BWLV-Mitgliederversammlungen im Mai und November
- 4 Krieg in der Ukraine: DAeC unterstützt Startverbot für Sportler aus Russland und Belarus
- 5 Luftfahrtmesse in Friedrichshafen: AERO 2022 kommt mit vielen Neuheiten

## LUFTSPORTJUGEND

- 7 Frühjahrstagung des BWLV-Fachausschusses Jugend: Ausblick auf ein ereignisreiches Jahr
- 8 Instagram-Fotowettbewerb der Luftsportjugend: Die schönsten Seiten des Fliegens
- 10 Jetzt Termin vormerken! BWLV-Segelflug-Jugendlager 2022 auf dem Berneck und in Sinsheim
- 11 Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFli): Guter Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei

## BALLONSPORT

- 12 Mit vier Sonderformen von Lechbruck nach Sonthofen: Allgäuer Special Shape Rodeo
- 13 Mit Siebel Ballooning in Filzmoos: Ein Tag wie eine ganze Woche
- 14 Wettbewerb – Der DUDI-Cup: Das große Rennen der Ballonsportler

## MODELLFLUG

- 15 U-Space: Elektronische Sichtbarkeit im Modellflug
- 16 Veranstaltungen: Neues Anmeldeportal für Modellflug-Wettbewerbe
- 17 Spezielle Form des Modellflugs: Wasserfliegen am Ohmbachsee
- 18 Contest-Eurotour: Neue Klassen F3L und F3G

## MOTORFLUG/UL

- 19 Deutschlandflug 2022: Auf zwei Wegen zum Ziel
- 19 In Mengen (EDTM): Trainingswochenende für Rallye- und Präzisionsflieger
- 20 Fluch und Segen: Ultraleichtfliegen in Europa
- 23 Bitte vormerken: Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“
- 24 Info des Luftsportgeräte-Büros: D-Registrierung von ausländisch zugelassenen Ultraleichtflugzeugen

## SEGELFLUG

- 25 Segelfluggeschichte: 40 Jahre Falcon
- 25 Schon jetzt Termin vormerken: Segelfliertag 2022 in Koblenz
- 26 Noch Plätze frei: Ü25-Streckenflug-Trainingslager
- 26 Qualifikation zur Deutschen Segelflugmeisterschaft 2023: Süddeutsche Segelflugmeisterschaft der 18m-Klasse in Winzeln
- 27 Zur Erinnerung an Wolf Hirth: Winterflüge zum Hahnweide-Jubiläum
- 28 Gremien: Bundeskommission Segelflug wählt neuen Vorstand

## LUFTSPORTLERINNEN

- 29 Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP): 14. Flugsicherheitstraining in Diepholz
- 31 Club der Segelfliegerinnen Stuttgart: „Schwobemädle“ sind Geschichte

## TECHNIK

- 34 148. Zellenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck: Gelungene Mischung aus Theorie und Praxis

## FLUGSICHERHEIT

- 35 Menschliches Versagen und wie man dem entgegenwirken kann: „Die Flugsicherheit“ bin ich
- 36 Remote Tower Center statt Flughafentower: Mehrere Flughäfen aus einem Kontrollzentrum überwachen
- 37 Alle Jahre wieder: Wartung ist keine One-Man-Show
- 38 Für klimaschonenderen Flugverkehr: Grenzüberschreitender freier Luftraum wird erweitert

## REGION

- 39 Region 1: Die Arbeit geht nicht aus bei der FG Freudenstadt
- 40 Region 1: Löscheinweisung beim FSR Kraichgau in Sinsheim
- 41 Region 4: Amtswechsel beim Luftsportverein Reutlingen
- 42 Region 5: Verschiedene Perspektiven auf den Bodensee




## ABSCHIED

- 43 Wolfgang Mütter
- 44 Otto Bacher
- 44 Werner Jüngling
- 45 Rudi Kaess

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 BWLV-Terminservice 2022

## ICON-LEGENDE

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

## ZUM TITELBILD

Zum Start in die Saison passt dieses Bild von Sebastian Gogesch – es zeigt den Discus 2b der Fliegergruppe Grabenstetten D-8605 vor dem satten Grün saftiger Wiesen. Die adler-Redaktion wünscht allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern viel Freude bei den ersten Flügen und eine gute und vor allem unfallfreie Flugsaison!



Foto: Sebastian Gogesch

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

## Anzeigenverwaltung:

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

## Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

# NICHTS IST SO BESTÄNDIG WIE DER WANDEL



**Bernd Heuberger, Referent Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport im BWLV**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

geleitet von unserem allzu menschlichen Wunsch nach Stabilität, suchen wir immer das Vertraute – wie wir es eben gewöhnt sind. In einer uns bekannten Umgebung fühlen wir uns wohler, Änderungen sind uns zumeist ein Graus.

Genau betrachtet, ist aber der stete Wandel das einzig Beständige und auch nötig. Der Klima-Wandel zum Beispiel besorgt uns zurecht, und es ist jede Mühe wert, diesen zu verlangsamen. Hier möchte ich aber von anderen Veränderungen sprechen, die

uns ebenfalls viel Mühe kosten. Pandemie und Ukraine-Krise zwangen und zwingen uns in Windeseile zu Maßnahmen, die uns bisher völlig fremd waren. Zugegeben, der Wandel der zurückliegenden zwei bis drei Jahre ist schon ein krasser und hat unsere Lebenswirklichkeit ordentlich durcheinandergewirbelt.

Doch mal ehrlich: Änderungen begleiten die Menschheit, solange es sie gibt. Krisen oder auch nur geänderte Rahmenbedingungen sind nicht immer bedrohlich – sie zwingen uns vielmehr, neue Wege zu suchen. Gerade die Luftfahrt führt uns dies besonders deutlich vor Augen. Denken wir nur an die Epochen des Flugzeugbaus: Was hat sich nicht alles geändert auf dem Weg vom Flugapparat aus Holzstäben und Papier hin zum Airbus A380?

Natürlich hat sich auch der BWLV in seiner weit über 90-jährigen Geschichte ständig gewandelt. Dieser Wandel ist eindrücklich in der Weiterentwicklung unserer Verbandzeitschrift „der adler“ dokumentiert – inhaltlich wie auch im Erscheinungsbild. Blättert man mal in einem alten adler aus den 1970er- oder 80er-Jahren, lassen einen Kleidung, Frisuren und Flugzeuge schnell schmunzeln. Nur wenig ist heute noch auf unseren Flugplätzen und in unseren Vereinen so, wie es damals war.

Beispiele der jüngsten Wandlungsschritte finden wir in der Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte, die seit Anfang 2020 pandemiebedingt im Online-Format abgehalten wird. Künftige Veranstaltungen dieser Art sind als Hybrid-Formate geplant. Üblich sind auch unzählige Videokonferenzen, die den Theorieunterricht in unseren Vereinen und Ausbildungsgemeinschaften sicherstellen. Mein besonderer Dank gilt allen Akteuren in diesem Bereich – ihr seid es, die hier das Band zu den Mitgliedern an der Basis nicht abreißen lasst. In einigen Fällen durfte ich selbst diesen Vorträgen beiwohnen. Hier haben wir hervorragende Arbeit geleistet.

Die Technik der Videokonferenzsysteme kam dabei zur rechten Zeit. Der BWLV-Arbeitskreis Flugsicherheit (AKFS) zum Beispiel setzt „Blended learning“ (eine Kombination aus Präsenz- und Online-Lernen) ein, um unter den gegenwärtigen Bedingungen Lerninhalte zu transportieren.

All das sind Änderungen, die erforderlich sind, um unsere Verbandsaufgaben auch in dieser schwierigen Zeit bewältigen zu können. Viele kleine Schritte wie zum Beispiel editierbare Formulare in den Referaten Ausbildung oder Technik sowie in der Verwaltung des Verbandes sind notwendige Beiträge auf dem Weg in eine neue Zeit. Die Möglichkeiten für BWLV-Mitglieder, online BWLV-Seminare zu buchen (Vereinsflieger.de) oder die gesamte Vereinsverwaltung in Ausbildung und Technik elektronisch zu erledigen, sind weitere Beispiele für den Wandel. Die ATO des BWLV etwa wäre in ihrer Größe ohne diese Möglichkeiten gar nicht mehr darstellbar. Auch die aktuelle Umwandlung im Technischen Betrieb des BWLV von der CAMO zur CAO zeigt, wie neue Wege gegangen werden müssen. Getreu dem Motto: „Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit“. Wandel ist also nichts weiter als eine Überlebensstrategie.

Dennoch: Nicht jeder Fortschritt ist ein Fortschritt. Auch das gehört zur Wahrheit dazu. Doch dann wird diese Erkenntnis wieder zu einer Korrektur, mithin ebenfalls einem Wandel führen. Als Beispiel dafür mag die Änderung vom Part-FCL in den Part SFCL stehen. Die Part-FCL hat sich für die Segelflieger und Ballonfahrer in der Praxis als zu kompliziert erwiesen. Das wurde zurecht bemängelt, von den entsprechenden Stellen gehört und dann korrigiert. Im Ergebnis haben wir jetzt die SFCL (Rulebook Sailplane) bzw. die BFCL, deren Vorzüge und Schwächen wir alle kennen. Gleiches gilt übrigens auch für den oben genannten Wandel von der CAMO zur CAO.

Das alles zeigt uns: Es gibt nur wenige Dinge die zeitlos sind. Aber es gibt sie. Zeitlos sind für mich, neben privaten Dingen, Respekt vor dem Mitmenschen, die Liebe zu unserem Hobby, dem Fliegen, der Wunsch nach Begegnung im Verein, Kameradschaft und Freundschaft. Der pandemiebedingte Wandel bei der Begrüßung der Kollegen, vom Handschlag hin zum kurzen Berühren mit der geschlossenen Faust, ist dabei noch eine erträgliche Veränderung.

Apropos Wandel: Im Wandel der Jahreszeiten liegt nun der Frühling vor uns. Wärme und Licht helfen uns dabei, das Betrübliche dieser Tage zu ertragen. Ihnen allen wünsche ich einen unfallfreien Start in die Flugsaison, tolle Flüge und always happy landings.

Ihr



BITTE TERMINE VORMERKEN:

## BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN IM MAI UND NOVEMBER

In diesem Jahr plant der BWLV zwei Mitgliederversammlungen:

Zum einen gibt es eine

### **außerordentliche Mitgliederversammlung am Sonntag, 29. Mai 2022.**

Der Ort wird noch bekannt gegeben. Hierbei sollen ergänzende Präzisierungen in der BWLV-Satzung im Blick auf die Sportbundenbindung des BWLV erfolgen.

Es folgt dann planmäßig einige Monate später die

### **ordentliche BWLV-Mitgliederversammlung am Sonntag, 20. November 2022.**

Diese beginnt um 10 Uhr in der Filderhalle in Leinfelden.

Zu beiden Mitgliederversammlungen wird der BWLV zeitnah im „adler“ sowie unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) informieren. Bitte schon jetzt die Termine vormerken.

Der BWLV freut sich auf zahlreiche Teilnehmer!

Text: red.

## KRIEG IN DER UKRAINE

# DAEC UNTERSTÜTZT STARTVERBOT FÜR SPORTLER AUS RUSSLAND UND BELARUS

**Der Vorstand des Deutschen Aero Clubs (DAeC) hat als Reaktion auf die politische Lage folgendes Statement veröffentlicht:**

„In der Ukraine tobt ein brutaler Krieg. Der Angriff russischer Truppen auf das Land verändert Europa. Angesichts des unsäglichen Leids – besonders auch der Zivilbevölkerung –

verschieben sich die Prioritäten der politischen Akteure auf der ganzen Welt.

Auch die Luftsportlerinnen und Luftsportler und ihre Organisationen positionieren sich gegen die Aggression Russlands. Der internationale Sport, die FAI und der Deutsche Olympische Sportbund haben entschieden, Pilotinnen und Piloten aus Russland und Belarus von allen sportlichen Wettkämpfen auszuschließen.

Der DAeC teilt diese Entscheidung und unterstützt alle Initiativen, die dazu beitragen, den Krieg schnellstmöglich zu beenden. Dazu gehören auch Maßnahmen, die Sportlerinnen und Sportler aus Russland und Belarus betreffen, die das Vorgehen ihrer politischen Führung ablehnen. Angesichts der Brutalität des Kriegs sind diese Maßnahmen aber unumgänglich.

Der DAeC, seine Mitgliedsverbände und Gremien sind voller Sorge. Wir hoffen, dass dieser Krieg und das unsägliche Leiden der Menschen in der Ukraine sobald wie möglich beendet wird.

Text: DAeC/red.  
Foto: Pixabay







# LUFTFAHRTMESSE IN FRIEDRICHSHAFEN AERO 2022 KOMMT MIT VIELEN NEUHEITEN

Für die Besucher gibt es bei der AERO die ganze Bandbreite der Luftfahrt zu sehen

**Der Countdown zur AERO läuft: Die große Messe der Allgemeinen Luftfahrt findet von Mittwoch, 27. April bis Samstag, 30. April 2022 statt. Erwartet werden viele Neuheiten, insbesondere bei den UL. Auch der BWLV ist wie üblich mit einem Stand vertreten.**

Ultraleichtflugzeuge spielen auf der AERO traditionell eine große Rolle. Die UL-Branche ist ein innovatives Segment der Allgemeinen Luftfahrt, das durch die Zulassung der sogenannten 600-kg-Klasse zusätzlichen Auftrieb erhalten hat – die zusätzlichen Möglichkeiten werden sich auch bei den Ausstellern widerspiegeln.

Präsent sein werden bei der Messe wieder alle Arten von Fluggeräten – von der zivilen Drohne über Ultraleichtflugzeuge und Gyrocopter, Helikopter, Reise- und Trainingsflugzeuge mit Kolbenmotor oder Propellerturbine bis hin zu Businessjets. Neue Antriebssysteme, Elektroflug, moderne Avionik, Dienstleistungen und Zubehör für Piloten sind weitere Schwerpunkte. Diese Themenbereiche spiegeln sich auch in den AERO Conferences wider und machen Europas größte Veranstaltung

der Allgemeinen Luftfahrt dadurch auch zu einer wichtigen Plattform für Wissensaustausch und Weiterbildung.

## Stand von DAeC und BWLV

Der DAeC ist als ideeller Träger wieder mit dabei, ebenso natürlich der BWLV. Am Messestand in der Halle B4 steht das ehren- und hauptamtliche BWLV-Team für alle Themen seiner Mitgliedsvereine zur Verfügung und freut sich auf intensiven Austausch.

Auch das Luftsportgeräte-Büro des DAeC ist mit einem Team vor Ort. Der Deutsche Verband zur Förderung des Sports mit leichten Luftsportgeräten, DVLL, berichtet über Neues aus der Szene. Mit von der Partie sind auch „Die Rolli Flieger“. Die Interessengemeinschaft Luftsport treibender Behinderter wurde von Körperbehinderten ins Leben gerufen, die es gegen große Widerstände geschafft haben, eine Pilotenlizenz, ob im Ultraleicht-, Segel- oder Motorflug, zu erwerben. Die Bundeskommission Modellflug informiert rund um den Modellflug, und zum vierten Mal ist der Verwaltungs-Software-Anbieter Vereinsflieger.de als Partner am DAeC-Stand.

Die Bundeskommission Motorflug des DAeC bietet auf der AERO englische Sprachtests an. Möglich sind Erst- und Wiederholungsprüfungen Level 4 und Level 5. Bitte beachten: Bei abgelaufenen Berechtigungen ist eine Erstprüfung

– Anzeige –



## FRIEBE

1951-2021

# 70

Verbunden mit der Luftfahrt

## Jahre



**BOSE A20**  
AVIATION HEADSET

**Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH**  
City Airport · 68163 Mannheim  
+49 621 - 700 189-0  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)





Einmal Segelfliegen ausprobieren: Das ist mit dem Segelflugsimulator des BWLV möglich

Am Stand des BWLV darf ausgiebig gefachsimpelt werden

notwendig. Online-Anmeldung für die Tests sind unter [www.daec.de/sportarten/motorflug/service/sprachpruefungen/](http://www.daec.de/sportarten/motorflug/service/sprachpruefungen/) möglich.

Das Hygienekonzept der Messeveranstalter wird auch für die AERO 2022 gelten: **Es wird keine Tageskassen geben, Besucher müssen ihre Tickets vorab online buchen.**

Die Segelfliegergruppe Markdorf unterstützt die AERO Friedrichshafen auch 2022 wieder tatkräftig. Die SFG Markdorf hat erneut bekannt gegeben, ihren Flugplatz während der AERO vom 27. bis 30. April für UL bereitzustellen. Es werden täglich zwischen 8 und 19 Uhr An- und Abflüge möglich sein. Die Landegebühr beläuft sich dieses Jahr auf 20 Euro. Wie gewohnt werden Shuttlebusse zwischen dem SFG-Flugplatz und der AERO Friedrichshafen eingesetzt, sodass Besucher einfach zum Messegelände und wieder



zum Flugplatz gelangen können. Auch hier gilt: Eintrittskarten für die AERO können nicht vor Ort erworben werden. Aufgrund der Kontaktnachverfolgung müssen alle Eintrittskarten online vorab gekauft werden.



Alle Infos sowie Tickets gibt es unter [www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com).

Text: red.  
Fotos: Simone Bürkle/AERO

## TECHNIK MUSEUM SPEYER

# INTERNATIONALE FLUGZEUGVETERANEN-TEILEBÖRSE IST ABGESAGT

Über 20 Jahre zählte die Internationale Flugzeugveteranen-Teilebörse zum festen Bestandteil des Veranstaltungsprogramms im Technik Museum Speyer. Der nächste Termin war für den 23. April 2022 angesetzt (siehe Bericht im März-adler). Doch die Planung nach der zweijährigen Corona-Zwangspause gestaltete sich laut den Ausrichtern letztlich aufwendiger als gedacht – darum musste die Veranstaltung nun abgesagt werden. Weitere Informationen gibt es unter [www.technik-museum.de](http://www.technik-museum.de).

Text: red.



FRÜHJAHRSTAGUNG DES BWLV-FACHAUSSCHUSSES JUGEND

# AUSBLICK AUF EIN EREIGNISREICHES JAHR



Bei seiner Frühjahrstagung hat sich der Fachausschuss Jugend im BWLV auch mit den Planungen für kommende Veranstaltungen beschäftigt – zum Beispiel für das Gipfeltreffen (hier im Bild), das im Dezember wieder stattfinden soll

**Am 1. März fand sich der Fachausschuss Jugend des BWLV zur Frühjahrstagung zusammen – dies wegen der Pandemie-Lage erneut online. Neben einem Rückblick auf die vergangenen Monate wurden die wichtigsten Veranstaltungen in nächster Zeit geplant.**

Landesjugendleiter Tim Steiner eröffnete die Runde mit Rückblicken über die vergangenen Jugendveranstaltungen des BWLV seit der letzten Herbsttagung. Zu diesen Veranstaltungen gehörte der Jugendleiter-Lehrgang, der in Präsenz auf dem Klippeneck stattfand, sowie das Gipfeltreffen, das kurzfristig doch online ausgerichtet werden musste. Das für dieses Frühjahr geplante Volleyball-

turnier der BWLV-Jugend musste vorerst abgesagt werden. Hier ist aber eine Verschiebung auf Ende Juni/Anfang Juli als Beach-Volleyball-Ausführung geplant. Weitere Infos zu dieser Veranstaltung werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Neben Rückblicken waren die Berichte der verschiedenen Sachbearbeiter und Bezirksjugendleiter im Fachausschuss ein Thema. Genauer eingegangen wurde hierbei unter anderem auf das Thema Digitalisierung. So sollen zum Beispiel künftig die Termine des BWLV und der BWLV-Jugend in der Vereinsflieger-Terminübersicht einsehbar sein, mit direkter Verlinkung zur Anmeldung. Weiterhin wurde über die derzeitige Planung eines Gummiseilstart-Wochenendes berichtet.

Ein weiteres wichtiges Thema bildete die Planung der kommenden Veranstaltungen. Hier kann sich die Luftsportjugend des BWLV auf ein ereignisreiches Jahr 2022 mit Segelflug- und Ballon-Jugendlagern, Streckenfluglager und Vergleichsfliegen, Volleyballturnier und Landesjugendtreffen, Jugendleiterlehrgang, Gipfeltreffen und weiteren Angeboten freuen!

Alle Infos zu den einzelnen Veranstaltungen finden sich unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Jugend → BWLV-Veranstaltungen bzw. Kooperations-Veranstaltungen).

Text: Claudia Marianowski  
Foto: FA Jugend/BWLV-Archiv



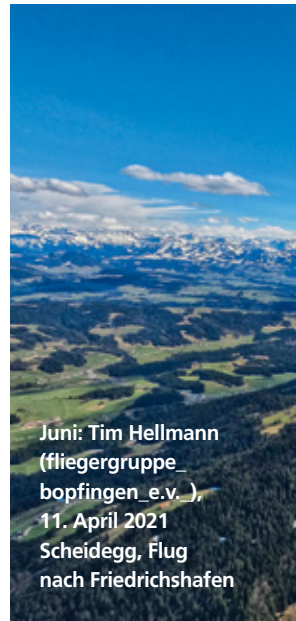
## INSTAGRAM-FOTOWETTBEWERB DER LUFTSPORTJUGEND

# DIE SCHÖNSTEN SEITEN DES FLIEGENS

Im November 2021 hatte der Fachausschuss Jugend des BWLV alle Piloten auf Instagram dazu aufgerufen, die drei schönsten Bilder aus ihrer Fliegerzeit zu posten. Aus den Einsendungen wurden die 13 besten Motive für einen Kalender 2022 ausgewählt, den die Gewinner zugeschickt bekamen. Der BWLV bedankt sich sehr herzlich bei allen Einsendern für die herrlichen Eindrücke!

In den Bildunterschriften finden sich neben den Angaben zur Entstehung der Fotos auch der Name des jeweiligen Fotografen sowie in Klammern der Name seines Instagram-Accounts (bzw. der seines Vereins). Außerdem ist der Monat angegeben, in denen die Bilder im Kalender erscheinen. Viel Spaß mit den tollen Motiven!

Text: red.



Juni: Tim Hellmann  
(fliegergruppe\_bopfingen\_e.v.),  
11. April 2021  
Scheidegg, Flug  
nach Friedrichshafen



Oktober: Peter Hank (peterhank02),  
6. November 2021, kalter Abend  
über Gerstetten (EDPT)



Titelbild: Robin Bretzke (robin\_bretzke); die  
Aufnahme der Libelle wurde fast direkt über  
Stahringen (EDSR) am 18. Oktober 2020 gemacht



April: Simon Kohn (kohnan\_productions), Motiv wurde 2021 auf dem  
Verkehrslandeplatz Giengen/Brenz (EDNG) aufgenommen



November: Tobias Ullmann  
(fliegergruppekornwestheim),  
Fliegergruppe Kornwestheim



März: Tim vom Luftsportverein Reutlingen (Ivreutlingen), Sommerfluglager  
in Paterzell, am gleichen Tag aufgenommen wie das Januar-Bild



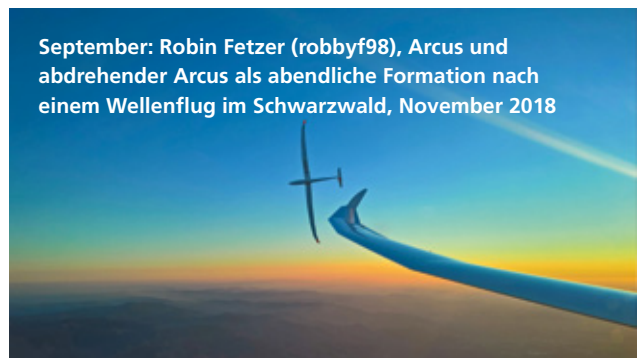




Juli: Simon Kohn, (kohnan\_productions),  
Motiv wurde 2021 auf dem Verkehrslandeplatz  
Giengen/Brenz (EDNG) aufgenommen



August: Florian Michel (flom03); das Foto entstand am  
13. August 2021 im Rahmen einer Wettbewerbsfahrt beim  
Horber Neckar-Balloncup 2021



September: Robin Fetzer (robbyf98), Arcus und  
abdreher Arcus als abendliche Formation nach  
einem Wellenflug im Schwarzwald, November 2018



Februar: Robin Bretzke (robin\_bretzke); das Bild der Remo wurde  
am 6. März 2021 in der Nähe von Stahringen (EDSR) aufgenommen.  
Im Hintergrund sind schön die Hegauberge zu erkennen



Januar: Felix vom Luftsportverein Reutlingen  
(Ivreutlingen), Discus 2C FES im Sommerfluglager  
2021 in Paterzell, während eines Alpenfluges  
aufgenommen



Robin Fetzer (robbyf98), im Februar  
2019 unterwegs mit der Dynamic;  
Sonnenuntergang in den Alpen mit  
Blick auf den Bodensee



Mai: Tim Hellmann (fliegergruppe\_  
bopfingen\_e.v.), aufgenommen am  
9. Mai 2021 am Platz in Bopfingen



JETZT TERMIN VORMERKEN!

# BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER 2022 AUF DEM BERNECK UND IN SINSHEIM

**Termin Berneck: 11. bis 21. August 2022**

**Termin Sinsheim: 12. bis 21. August 2022**

Die Jugendlager auf dem Berneck und in Sinsheim bieten die Möglichkeit, die fliegerische Ausbildung zu beschleunigen, viele gleichgesinnte Jugendliche kennenzulernen und Erfahrungen auf anderen Flugplätzen zu sammeln. Im Vordergrund dieser Jugendlager steht, fliegerische Erfahrungen zu machen und den Spaß am Fliegen gemeinsam zu erleben. Anders als Wettbewerbe für Scheininhaber ist diese Veranstaltung gezielt an Jugendliche in ihrer Ausbildung gerichtet, um diese mit viel Spaß und neuen Landschaften, Flugzeugtypen und Flugplätzen voranzubringen.

Die Plätze für die Teilnehmer sind begrenzt – und die Jugendlager beliebt. Wer sich einen Platz sichern will, merkt sich den Termin am besten gleich vor und meldet sich direkt bei Veröffentlichung der Anmeldeunterlagen an.

Genauere Veranstaltungsinformationen werden zeitnah zusammen mit den Anmeldeunterlagen auf der BWLV-Webseite ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) und per Instagram veröffentlicht. Bei Fragen können sich Interessenten gerne bei Tim Hessenthaler unter [hessenthaler@bwlv.de](mailto:hessenthaler@bwlv.de) melden.

Hier noch ein paar Kommentare aus den vergangenen Jahren:

*„Es war eine tolle Veranstaltung, ich habe viele Erfahrungen gemacht und bin mit meiner Ausbildung jetzt auch gleich noch viel weiter. Eine tolle Kombination!“*

*„Megacoole Leute, neue Flugzeugtypen geflogen und Leute kennengelernt!“*

*„Wenn man wirklich geile Leute und eine Hammerzeit, plus noch einen Riesenschritt in der Ausbildung machen will, dann ab ins JuLa!“*

Text und Foto: [Claudia Marianowski](#)



Die Plätze in den BWLV-Jugendlagern sind begehrt. Also die Termine schon mal vormerken – alle Infos und die Anmeldeunterlagen werden zeitnah veröffentlicht!





Im August messen sich junge Piloten wieder beim Jugendvergleichsfliegen (JuFli) in Leibertingen

## LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSFLEGEN (JUFLI) **GUTER EINSTIEG IN DIE WETTBEWERBSFLIEGEREI**

Die Fluggemeinschaft Leibertingen-Meißkirch lädt herzlich zum Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFli) ein. Es findet in diesem Jahr von Samstag, 6. August, bis Freitag, 12. August, statt.

Das JuFli ist ein Streckenflugwettbewerb, der den Einstieg in die Strecken- bzw. Wettbewerbsfliegerei in entspannter Atmosphäre ermöglicht. Sowohl frischgebackene als auch erfahrenere Scheininhaber bis einschließlich 25 Jahre bekommen die Möglichkeit, Strecken zu fliegen, die zwar anspruchsvoll, aber auch für den Anfang gut machbar sind.

Natürlich kommen auch Kameradschaft und Geselligkeit nicht zu kurz, denn beim JuFli entstehen oft Freundschaften, die über Jahre hinweg noch anhalten. Mitmachen dürfen alle Jugendlichen, die Spaß am Fliegen haben, eine gültige Luftfahrterlaubnis besitzen und Mitglied eines Luftfahrtverbandes sind. Wichtig ist auch, dass ein eigenes Flugzeug und ein Rückholer mitgebracht werden.

Das JuFli findet vom **6. bis 12. August 2022** statt. Anreise ist schon am Freitag, 5. August. Die Teilnahmegebühr beim Wettbewerb beträgt 170 Euro, hierbei sind das Frühstück, das Abendessen und die Benutzung des Campingplatzes (ohne Strom) und der sanitären Anlagen inbegriffen. Zusätzlich kostet jeder Windenstart 5,50 Euro, für F-Schlepps steht zudem ein preiswertiger Motorsegler zur Verfügung. Weitere Informationen zur Anmeldung gibt es auf der Homepage [www.jufli-leibertingen.de](http://www.jufli-leibertingen.de). Die Teilnehmeranzahl beschränkt sich auf 20 Flugzeuge.

Die Fluggemeinschaft Leibertingen-Meißkirch freut sich sehr auf viele motivierte Pilotinnen und Piloten!

Text: Sara Muffler/red.  
Foto: Robin Fetzer



# THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

**April 27 – 30, 2022**  
Friedrichshafen | Germany



**expo**



#weareGA  
#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

[www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)



## MIT VIER SONDERFORMEN VON LECHBRUCK NACH SONTHOFEN **ALLGÄUER SPECIAL SHAPE RODEO**

Schraubendreher, Clown oder andere Motive: Die Fantasie kennt keine Grenzen bei den Sonderformen

**Wer im Januar 2022 auf Winterballontreffen in den Alpen fahren wollte, hatte es nicht leicht: Viele Veranstaltungen waren abgesagt, bei manchen war quasi inoffiziell zumindest die Versorgung mit Gas und Stickstoff sichergestellt. Eigeninitiative war gefragt!**

So trafen sich Ende Januar vier Ballonteamer aus Celle, Kiel und Freudenberg im Allgäu – Thomas Köck von Kubicek Balloons Deutschland sei Dank –, um eine ganz besondere Fahrt zu wagen: Mit vier Sonderformen über die Allgäuer Alpen, von Lechbruck nach Sonthofen!

Zunächst verzögerte der Nebel in Lechnähe den Start noch etwas, doch als klar war, dass weite Teile der Fahrtstrecke bereits nebelfrei waren, gab es kein Halten mehr. Zimmermann Alfred aus Celle, Tankwart Anton aus Kiel, der WERA Schraubendreher und Olaf der Clown machten sich bereit für eine Ausfahrt der Extraklasse. Der Aufstieg aus der bodennahen, feuchten Schicht sorgte dann auch bereits für die ersten spektakulären Fotos.

Unterschiedlich schnelle Windschichten erlaubten es, immer wieder neue Motive der vier Sonderformen einzufangen, bis

dann in ca. 9.000 Fuß eine schnelle Schicht zum Ziel gefunden wurde. Gemeinsam mit einigen Ballonen, die im Tannheimer Tal gestartet waren, landeten die vier nach zwei Stunden herrlichster Ballonfahrt im Umkreis von Sonthofen, genau wie beabsichtigt. Und weil Sonne und Höhenluft hungrig machen, traf man sich nach der Fahrt im in Ballönerkreisen sicher nicht unbekanntem Restaurant von Ernst und Elke Bauer zum krönenden Abschluss.

Ende gut, alles gut!

Text und Fotos: Matthias Schlegel

Zimmermann „Alfred“ aus Celle war als eine der tollen Ballon-Sonderformen im Allgäu unterwegs



Auch Tankwart „Anton“ machte seine Aufwartung







# MIT SIEBEL BALLOONING IN FILZMOOS EIN TAG WIE EINE GANZE WOCHE

## Ballonfahren vor traumhafter Alpenkulisse

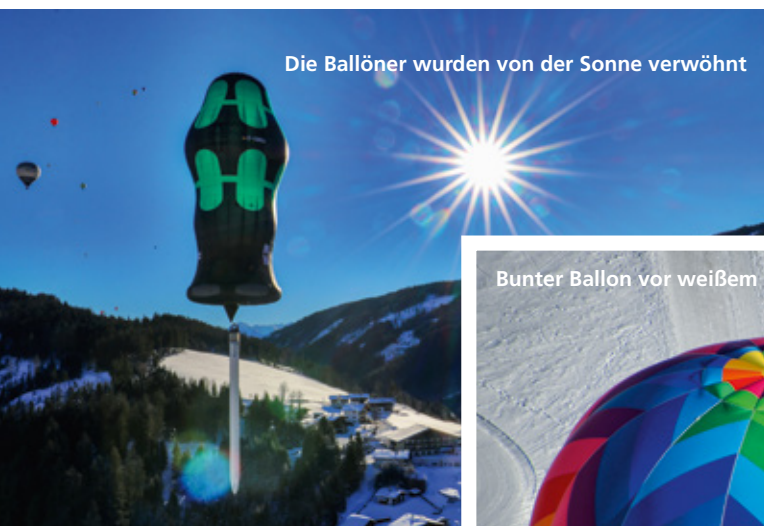
Es gibt Ballon-Tage, die schöner sind als so manche Wochenveranstaltung. Und der 19. Januar 2022, das war so ein Tag – zumindest für die zwei Teams von Siebel Ballooning, die spontan ihren Aufenthalt bei der Hanneshof Ballonwoche in Filzmoos nach vorn verlängerten, nachdem klar geworden war, dass das Wetter wohl nur eine einzige Fahrt erlauben würde. So traf sich Team „Clown“ bereits am Vorabend, während Team „Schraubendreher“ noch eine nächtliche Auto-

fahrt vor sich hatte und erst an besagtem Mittwochmorgen in dem kleinen Wintersportort am Dachstein eintraf.

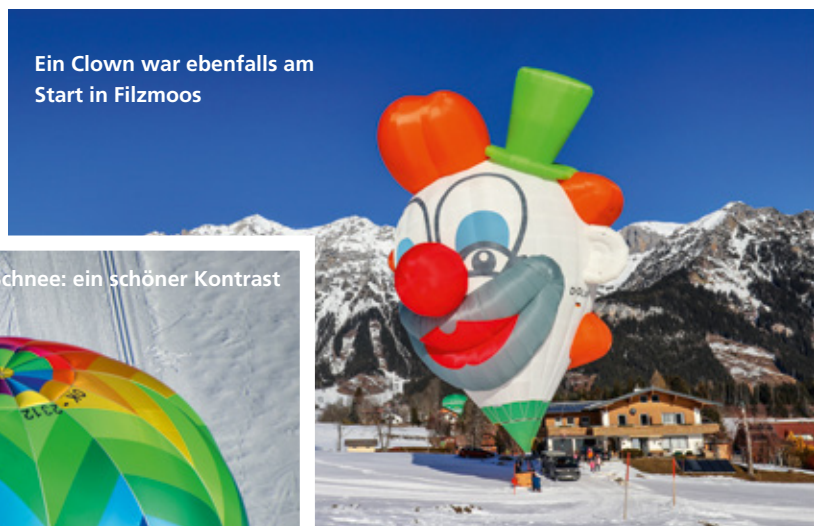
Doch alle nächtlichen Strapazen konnten die beiden Teams nicht davon abhalten, das herrliche Wetter zu nutzen. Nachdem fast alle anderen teilnehmenden Ballone bereits in der Luft waren, wurden die beiden Sonderformen vor der gigantischen Kulisse der Bischofsmütze aufgerüstet und folgten wenig später der Meute in

Richtung Schladming. Kurz vor der Stadt, in der Region Kulm, ging es nach etwa einer Stunde wieder dem Boden entgegen – natürlich, um diese fantastische Ballonfahrt gebührend zu feiern; zunächst am Landeplatz, dann auf der Sattelberghütte bei zünftiger, österreichischer Kost und mit grandiosem Panorama in herrlichstem Sonnenschein. Was für ein Tag!

Text und Fotos: Matthias Schlegel



Die Ballöner wurden von der Sonne verwöhnt



Ein Clown war ebenfalls am Start in Filzmoos



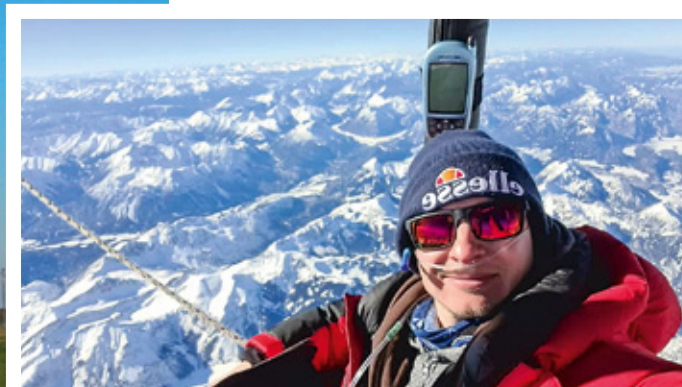
Bunter Ballon vor weißem Schnee: ein schöner Kontrast



# DER DUDI-CUP: DAS GROSSE RENNEN DER BALLONSPORTLER



Benjamin Eimers kurz vor der Landung bei Parma/Italien



Mit Sauerstoff ging es über die Alpen

Mitten in der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Beschränkungen hatten Benni und Max vom Aero-club NRW eine gute Idee: Wenn schon normale Heißluftballonfahrten und Wettbewerbe nicht mehr möglich waren, dann doch eine Wettfahrt für einen, bzw. maximal zwei Piloten. So wurde der DUDI-Cup geboren: DUDI steht für Duration und Distanz, also Dauer und Weite.

Der erste Wettbewerb begann am 15. Juni 2020 und ging bis zum 28. Februar 2021. Es hatten sich 25 Piloten angemeldet, davon reichten 21 Piloten Fahrten ein. Es wurden hervorragende Leistungen gefahren. Fährt ein Pilot oder eine Pilotin bei einer normalen Heißluftballonfahrt ein- bis eineinhalb Stunden und legt dabei 20 bis 30 Kilometer zurück, so werden beim DUDI-Cup oftmals Rekordleistungen gefahren. Hier einige des ersten Ballonrennens: Fahrtzeiten von unglaublichen 13:05, 12:42 und 10:56 Stunden oder Strecken von 803, 717 und 440 Kilometer, um nur die jeweils drei besten Ergebnisse zu nennen.

Der sehr schöne und neu geschaffene DUDI-Wanderpokal ging an Benjamin Eimers. Frank Wilbert und Moritz Frieß belegten im vergangenen Jahr die Plätze zwei und drei. Der DUDI-Cup 2021/22 ist noch im Gange. Es haben sich 27 Pilot/-innen angemeldet. Die Regeln 2021/22 wurden etwas geändert. Es gibt zwei Wertungsklassen: Ballone in der Offenen Klasse bis 4.250 Kubikmeter und die A-Klasse bis 3.400 Kubikmeter. Denn nicht alle Ballonfahrer können es sich leisten, für 300 Euro Gas und für 250 Euro Benzin zu verbrauchen.



Nur der Wind trieb den Ballon von Nord nach Süd – optimale Bedingungen für eine Weittfahrt

Auch in diesem Wertungsjahr 2021/22 sind bisher sehr gute Leistungen erbracht worden. In der Offenen Klasse sind mit 14:19, 14:02 und 13:27 Stunden supertolle Leistungen erreicht worden. Mit 1.118, 609 und 503 Kilometer sind unglaubliche Distanzen gefahren worden.

Nur 30 Euro beträgt die Anmeldegebühr, und Preisgelder im bescheidenen Rahmen gibt es auch. Die BuKo Ballon im DAeC und der DFSV gemeinsam veranstalten diesen neuen Wettbewerb. Unter <https://bukoballon.de/dudi.html> sind alle Fahrten und Daten einzusehen.

## Die Ergebnisse des DUDI-Cups 2020:

### WERTUNG DISTANCE:

Rang	Pilot	Distanz
1	Benjamin Eimers	803,3 km
2	Frank Wilbert	717,4 km
3	Moritz Frieß	440,8 km
4	Julian Brüggenkamp	361,4 km
5	Susanna Obieglo	300,8 km

### WERTUNG DURATION:

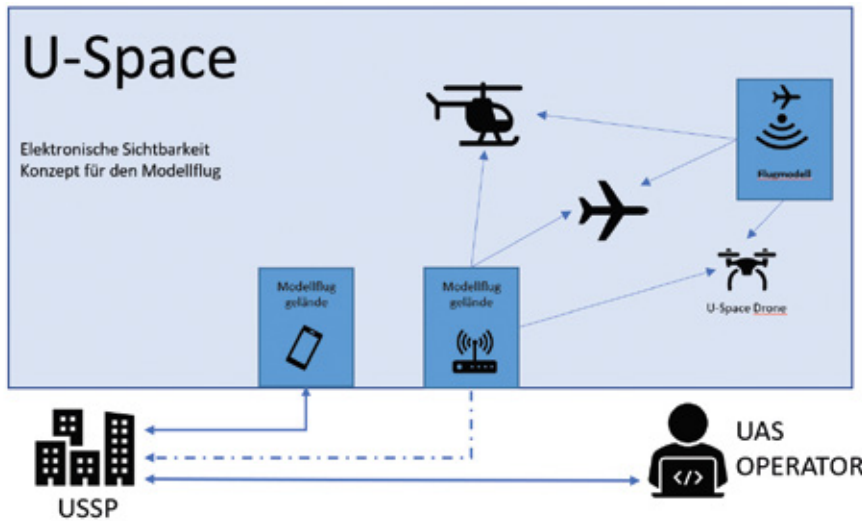
Rang	Pilot	Dauer
1	Benjamin Eimers	13:05 Stunden
2	Hilmar Lorenz	12:42 Stunden
3	Pascal Kreins	10:56 Stunden
4	Frank Wilbert	10:48 Stunden
5	Moritz Frieß	10:04 Stunden

Text und Fotos: Wilhelm Eimers | Mit freundlicher Genehmigung aus LuftSport, Ausgabe Februar/März 2022



U-SPACE

# ELEKTRONISCHE SICHTBARKEIT IM MODELLFLUG



Es gibt mehrere Optionen, wie Modellflugzeuge im U-Space sichtbar gemacht werden können

U-Space ist in aller Munde. Damit verbunden die elektronische Sichtbarkeit der Modellflieger im gemeinsam genutzten Luftraum. Der folgende Artikel soll einen Ausblick in die Zukunft geben.

**Vorwort**

Dieser Artikel ist ein Ausblick in die Zukunft und hat daher zwangsläufig spekulativen Charakter. Er präsentiert mögliche Lösungsansätze und keine beschlossene Regulierung. Um aber auf zukünftige Regeln Einfluss nehmen zu können, ist es zwingend notwendig, an den entscheidenden Stellen Vorschläge auf den Tisch zu legen. Das geschieht für den Modellflug im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen EASA und EMFU.

**U-Space? Was ist das?**

Vereinfacht ausgedrückt, stellt U-Space einen Luftraum für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) dar, die in diesem Luftraum in Sichtweite und unter direkter Kontrolle des Piloten und auch außerhalb der Sichtweite des Piloten und ohne Steuerung durch diesen operieren können. Da die „See and Avoid“- („sehen und ausweichen“ ) Fähigkeiten von UAV zurzeit noch nicht auf einem Level sind, das einen sicheren Flugbetrieb ermöglicht, muss eine vorzugsweise automatisierte Organisation und Kontrolle dieses Luftraums eingerichtet werden, um Kollisionen zu vermeiden.

**Was hat der Modellflug damit zu tun?**

Zunächst wenig; der Modellflug im Rahmen von Vereinen und Verbänden ist von der Europäischen U-Space-Verordnung ((EU) 2021/664) ausgenommen. Diese Verordnung findet auf dem Modellflug im Rahmen einer Betriebserlaubnis nach §16 der Europäischen „Drohnenverordnung“ keine Anwendung. Der Modellflug muss sich also nicht an den Verfahren des U-Space beteiligen.

Leider wird das Problem nicht gelöst, dass Luftfahrzeuge (nicht nur Flugmodelle), die nicht am System U-Space teilnehmen oder sich nicht sichtbar machen, dem System nicht bekannt sind und somit in der Planung nicht berücksichtigt werden können.

**Zukünftige Lösungsansätze**

Um in der Luftraumkoordination von U-Space berücksichtigt werden zu können, müssen nicht-kooperative Luftfahrzeuge – also solche, die nicht am System U-Space teilnehmen – dem System bekannt gemacht werden. Das System hat keine zuverlässige Möglichkeit, diese mit eigenen Mitteln zu erkennen. Daher ist hier Unterstützung geboten.

Das Zauberwort ist die „Sichtbarkeit“ eines Luftfahrzeugs gegenüber dem System U-Space. Hinsichtlich des Modellflugs sind hier durch die European Model

Flying Union (EMFU) Vorschläge ausgearbeitet und der EASA zur Verfügung gestellt worden, die dieses Problem mit geringem Aufwand lösen können.

Eine pauschale und dauerhafte Sperrung des Luftraums um Modellfluggelände ist nicht sinnvoll, da ein solches Vorgehen sicherlich keine effiziente Nutzung des Luftraums darstellt. Außerdem wird dadurch der Flug auf der grünen Wiese nicht abgedeckt.

Prinzipiell gibt es **drei durchaus parallel realisierbare Lösungskonzepte** für die elektronische Sichtbarkeit des Modellflugs im U-Space:

- Bodengebundenes System zur Information des U-Space Service Providers (USSP)
- Bodengebundenes Radiosystem zur Information anderer Luftraumnutzer über Modellflugbetrieb in einem definierten Bereich
- On-Board-System zur Kollisionsvermeidung

**Die Summe der Möglichkeiten sähe dann so aus:**

**Option 1: Bodengebundenes System zur Information des U-Space Service Providers (USSP)**

Hier wird der Modellflugbetrieb in einem vordefinierten Luftraumvolumen (vorzugsweise Modellfluggelände mit Aufstiegserlaubnis) über das Mobilfunknetz beim USSP angemeldet. Der USSP bezieht diese Information in seine Luftraumplanung ein und leitet andere U-Space-Teilnehmer um diesen Bereich herum. Gleichzeitig kann der Modellflugbetreiber Informationen über den von ihm beanspruchten Luftraum wie zum Beispiel Limitierungen, Freigaben oder Sperrungen erhalten.

**Option 2: Bodengebundenes Radiosystem zur Information anderer Luftraumnutzer über Modellflugbetrieb in einem definierten Bereich**

Hier wird der Modellflugbetrieb in einem vordefinierten Luftraumvolumen (vorzugsweise Modellfluggelände) durch ein Radiobaken-System (zum Beispiel ADS-B, Ground-Flarm o.ä.) angezeigt. Diese Information wird von anderen Luftraumnut-



zern direkt oder von bodengebundenen Monitoring-Stationen (wenn in Reichweite) empfangen und an den USSP weitergeleitet. Gleichzeitig kann der Modellflugbetreiber direkt von anderen Luftraumnutzern, so sie eine entsprechende Ausrüstung haben, Informationen über den Flugbetrieb in der Nähe empfangen und zur Meidung des beanspruchten Luftraums nutzen.

### Option 3: On-Board-System zur Kollisionsvermeidung

Hier wird jedes Flugmodell mit einem kleinen Sender ausgerüstet, der das Flugmodell elektronisch sichtbar macht. Diese Information wird durch andere Luftraumnutzer direkt empfangen und ausgewertet. Da Flugmodelle unter der „See and Avoid“-Regel fliegen, ist eine Auswertung empfangener Signale durch Flugmodelle nicht zwingend notwendig, sondern wäre eher ein nützlicher Nebeneffekt.

Bei allen drei Optionen wird auf elektronischem Weg der Anspruch auf ein Luftraumvolumen zur Durchführung des Modellflugbetriebs angemeldet. Bei der Option 1 wird dieses Volumen dann durch den USSP für andere U-Space-Teilnehmer blockiert. Bei den Optionen 2 und 3 müssen die U-Space-Teilnehmer über eine entsprechende Ausrüstung verfügen.

Die Option 2 und 3 hätte noch den Charme, dass auch außerhalb von U-Space Modellfluggelände für die entsprechend ausgerüstete, personentragende Fliegerei elektronisch sichtbar würden, was natürlich zur Flugsicherheit beiträgt.

Besonders die Option 3 bietet ferner die Möglichkeit des Beitrages zu einer auto-

matisierten Erstellung eines elektronischen Flugbuchs, wenn auf Modellfluggeländen angewendet.

### Fazit

Es ist sicher, dass der Modellflug im Rahmen von Verbänden und Vereinen nicht unter die Regeln von U-Space fällt. Das ist in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/644 unmissverständlich festgelegt.

Allerdings muss geregelt werden, wie die Nutzung von als U-Space ausgewiesenem Luftraum durch Luftfahrzeuge, die nicht am System U-Space teilnehmen, aussehen soll. Das System U-Space unterliegt hinsichtlich der Erkennung unkooperativer Luftfahrzeuge noch technischen Beschränkungen und kann in der Praxis nicht nach der „See and Avoid“-Regel arbeiten.

**Im Interesse der Luftsicherheit und der Kollisionsvermeidung erscheint es daher angebracht, dass nicht-kooperative Luftfahrzeuge in als U-Space ausgewiesenen Lufträumen in geeigneter Weise sichtbar gemacht werden.** Dazu muss dem System U-Space der Betrieb solcher Luftfahrzeuge zur Kenntnis gebracht werden. Hierzu eignen sich die für den Modellflug hier vorgestellten Verfahren, um eine gemeinsame und sichere Nutzung des Luftraums zu ermöglichen.

Es wird dadurch unzweifelhaft zusätzlicher Aufwand für den Modellflug entstehen, aber auf der anderen Seite wird dadurch der Modellflugbetrieb auch verbindlich berücksichtigt. Hinzu kommt, dass die funkbasierten Verfahren auch außerhalb von U-Space einen Sicherheitsgewinn bezüglich der personentra-

genden Fliegerei bieten können. In der Schweiz werden im Modellflug solche Verfahren (Ground-Flarm) jetzt schon erfolgreich angewendet.

Eine pauschale Ablehnung eines solchen zusätzlichen Aufwands für den Modellflug und eine Verweigerung der Sichtbarmachung des Modellflugbetriebs kann unmittelbar dazu führen, dass der Modellflug von der Nutzung von als U-Space ausgewiesenen Lufträumen ausgeschlossen wird.

Momentan gibt es auf Europäischer Ebene noch keine verbindlichen Regeln über Verfahren und Technologien der elektronischen Sichtbarkeit. Es ist daher nicht sinnvoll, sich jetzt an einen einzigen und nur national operierenden USSP zu binden. Ein solches Vorgehen wird voraussichtlich die Integration des Modellflugs in eine europäische Lösung behindern und könnte den Modellflug in Deutschland in das System U-Space zwingen, von dem dieser eigentlich ausgenommen ist.

Es gilt daher, die Entwicklung zum Thema der elektronischen Sichtbarkeit zu beobachten und an der Gestaltung der Verfahren und Auswahl der Technologie bei der EASA mitzuwirken. Das ist eine europäische Aufgabe, die auch die personentragende Fliegerei in Europa betrifft. Daher ist die Zusammenarbeit mit der europäischen Vertretung der personentragenden Fliegerei (Europe Airports) geboten. Seitens des Modellflugs wird das durch die EMFu als Mitglied von Europe Airports erfolgen.

Text und Grafik: Bundeskommission Modellflug im DAeC

## VERANSTALTUNGEN

### NEUES ANMELDEPORTAL FÜR MODELLFLUG-WETTBEWERBE

Ab sofort steht für die Veröffentlichung und Meldung von Wettbewerben im Modellflug ein neues Online-Portal zur Verfügung. Hier können sich Ausrichter selbstständig einen Account einrichten und ihre Wettbewerbe eintragen. Teilnehmer wiederum können sich zu den eingetragenen Wettbewerben anmelden und ihre Daten an den Ausrichter übermitteln. Auch die Bereitstellung von Ausschreibungen und Ergebnislisten ist möglich. Das Portal ist für alle Wettbewerbe – vom regionalen Vereinswettbewerb bis zum World Cup oder Contest-Eurotour-Wettbewerb zu verwenden. Kleinere Fehlfunktionen werden in der kommenden Zeit noch ausgeräumt. Der MFSD und die Bundeskommission Modellflug im DAeC bedanken sich bei Thomas Dylla, der die Plattform in den vergangenen Monaten für alle Modellflieger erstellt hat. Das Portal findet sich unter <https://events.mfsd.de>.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

SPEZIELLE FORM DES MODELLFLUGS:

## WASSERFLIEGEN AM OHMBACHSEE



Damit ein Modell gut abhebt, muss der Pilot auch auf kleinste Details achten

**Am letzten Wochenende im September fand das Wasserfliegen der Fliegermodellbaugruppe Waldalgesheim (FMG) am Ohmbachsee, in der Nähe von Kaiserslautern, statt. Armin Lobeck berichtet über diese besondere Veranstaltung.**

Es war bereits die siebte Veranstaltung, die wir hier durchgeführt haben, und die zweite unter den verschärften Corona-Maßnahmen. Warum so weit von unserem Modellflugplatz entfernt eine Veranstaltung durchgeführt wird, lässt sich einfach erklären: Der Ohmbachsee ist

ein Stausee und kein Naturschutzgebiet. Mit einem Campingplatz, einem Wohnmobilstellplatz und einem Kiosk in unmittelbarer Nähe zum Veranstaltungsort haben wir hier ideale Bedingungen für eine solche Veranstaltung. Die Verbandsgemeinde Oberes Glantal steht unseren Wünschen und Vorstellungen wohlwollend gegenüber, und so können wir hier problemlos eine solche Wasserflugveranstaltung durchführen.

Einzige Auflagen sind, vom C-Thema einmal abgesehen, eine maximale Flug-

höhe von 100 Meter, ein maximales Abfluggewicht von fünf Kilogramm und Elektroantrieb – Bedingungen, die wir problemlos einhalten können, schließlich ist beim Wasserfliegen die Höhe uninteressant, starten und landen auf dem Wasser ist hier Königsdisziplin.

### Aller Anfang ist schwer

Beim Starten erst mal die Maschine gleiten zu lassen und wenn die Schwimmer auf Stufe sind abzuheben, gelingt nicht immer – schließlich sitzt man nicht drin, sondern steuert vom Ufer aus. Bei den leichten Modellen spielen schon geringe Winde eine Rolle, sodass man gezwungen ist, schon auf die kleinsten Details zu achten. Der Landeanflug benötigt Geduld: Zunächst mal Geschwindigkeit abbauen und im richtigen Moment leicht Höhe ziehen, damit die Maschine mit den Schwimmern zuerst am Heck aufsetzt und eine perfekte Wasserung hinlegt. So mancher platscht ins Wasser oder stellt das Flugzeug sogar auf den Kopf.

Dann ist gute Vorarbeit gefragt: Hast du den Regler schön abgedichtet und den Empfänger sauber verpackt? Wenn nicht, rächt sich das mit Rauchzeichen, die auch an diesem Wochenende ein paarmal aufgestiegen sind. Allerdings nichts, was sich nicht reparieren ließe. Schließlich kennt man die Tücken und hat Ersatzmaterial dabei.



Mustergültige Landung



Manchmal erfolgt die Landung aber auch eher unsanft



## Kleine Fangemeinde

In Rheinland-Pfalz, dem Saarland, Baden-Württemberg und Hessen hat sich so eine feste Szene etabliert, die sich regelmäßig an diversen Gewässern trifft und ihrem Hobby, dem Modellwasserflug, nachgeht. Dazu zählt auch die Veranstaltung am Ohmbachsee. Das schöne Wetter am Samstag zog etliche Zuschauer an, die auf ihrem Spaziergang um den See dort eher zufällig vorbeikamen.

Nächstes Jahr werden wir unter normalen Bedingungen wieder mehr Werbung machen. Der Sonntag bot noch Potenzial für ein paar Flüge, danach zeigten die dunklen Wolken, dass es Zeit wird, die Veranstaltung zu beenden. Trotzdem wurden wir ordentlich gewaschen, aber was soll's: Wir sind ja Wasserflieger, da kommt es auf ein paar Tropfen nicht an.

Text und Fotos: Armin Lobeck  
Mit freundlicher Genehmigung aus  
LuftSport Februar/März 2022

Es erfordert einiges Geschick,  
die Modelle richtig auf  
dem Wasser zu handhaben



Die Idylle am  
Ohmbachsee in der  
Nähe von Kaiserslautern  
zog neben den  
Modellfliegern auch  
einige Zuschauer an

## CONTEST-EUROTOUR

# NEUE KLASSEN F3L UND F3G

**Die Contest-Eurotour startet mit vielen Neuerungen in die Saison 2022. So gibt es in diesem Jahr zwei neue Klassen in der Contest-Serie.**

Seit diesem Jahr ist die neue FAI-Klasse F3L, ehemals F3-RES, dabei. Nachdem die deutsche NAC (National Airport Control) innerhalb der FAI – also der Deutsche Aero Club – im vergangenen Jahr den Antrag gestellt hatte, die Klasse in das internationale Sportgeschäft der FAI aufzunehmen, ist die Klasse seit dem 1. Januar dieses Jahres vorläufige FAI-Klasse. Dirk Spangenberg aus Deutschland lenkt die Geschäfte für F3L bei der Contest-Eurotour und im DAeC gleichermaßen. Um die aufstrebende Klasse, die in den vergangenen Jahren stark steigende Teilnehmerzahlen verzeichnen konnte, weiter voranzubringen, hat auch Contest F3L ab sofort integriert und fördert hier Leistungssport und Nachwuchssport gleichermaßen. Die Klasse zeichnet sich durch einfache Modelle und eine niedrige Einstiegsschwelle aus.



Die neue Klasse F3L zeichnet sich durch einfache Modelle aus

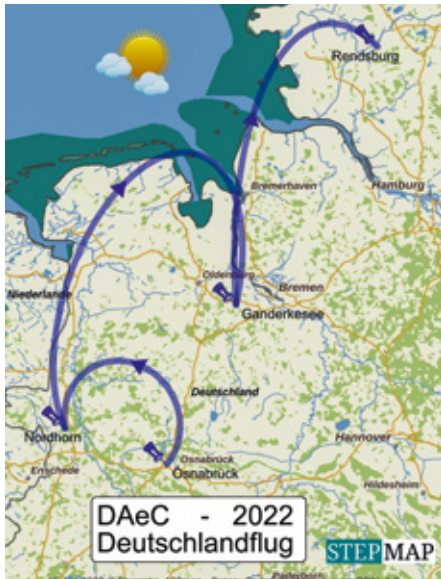
Ebenfalls neu bei Contest ist die Klasse F3G. Bereits im vergangenen Jahr wurde die Klasse bei der FAI gelistet und findet ihren Ursprung in der Klasse F3B. Sie unterscheidet sich dabei durch eine moderne Startart per Elektromotor. Auch diese Klasse erfreut sich steigender Beliebtheit

und in diesem Jahr finden bereits vier internationale Wettbewerbe in Europa statt, die Bestandteil der Contest-Eurotour sind.

Text und Foto: Bundeskommission  
Modellflug im DAeC

# DEUTSCHLANDFLUG 2022

## AUF ZWEI WEGEN ZUM ZIEL



Für ambitionierte Wettbewerbsflieger führt die Strecke über Nordhorn und Ganderkesee

Die Anmeldefrist läuft: Der Deutschlandflug 2022 wird vom **15. bis 19. Juni** ausgetragen. In diesem Jahr wird der traditionsreiche Wettbewerb von Osnabrück nach Rendsburg führen. Für ambitionierte Wettbewerbsflieger geht es über Nordhorn und Ganderkesee. Die Touringgruppe



Die Touringgruppe fliegt beim Deutschlandflug etwas entspannter über Nordhorn, Wilhelmshaven und Nordholz

fliegt etwas entspannter über Nordhorn, Wilhelmshaven und Nordholz.

Rund 70 Teams erwartet das Team um Veranstaltungsleiter Arnold Grubek. In der Wettbewerbsklasse sind Luftfahrzeuge der Klassen Single Engine Piston, Touring

Motor-Glider und dreiachsgesteuerte Luftsportgeräte (UL) zugelassen. In der Touringgruppe sind zusätzlich auch Tragschrauber, Hubschrauber und zweimotorige Flugzeuge willkommen.

Ein Tipp für jugendliche Teilnehmer: Die Bundeskommission Motorflug und die Luftsportjugend fördern die Beteiligung von jungen Besatzungen in der Wettbewerbsgruppe am Deutschlandflug. Drei jugendliche Teams, deren Besatzungsmitglieder das 27. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, werden mit je 1.500 Euro pro Mannschaft gefördert. Bewerbungen bitte an die Luftsportjugend, Kjell Buchholtz; [kjell@luftsportjugend.com](mailto:kjell@luftsportjugend.com).



Alle Informationen zum Deutschlandflug sind auf der DAeC-Website [www.daec.de](http://www.daec.de) unter „Motorflug“ veröffentlicht. Anmeldungen sind bis zum 30. Mai online auf <https://navigationsflug.de/anmeldung/> möglich.

Text und Grafiken: DAeC

IN MENGEN (EDTM):

## TRAININGSWOCHELENDE FÜR RALLYE- UND PRÄZISIONSFLIEGER

Die Precision Flying Association Switzerland (PFA) lädt von **Donnerstag, 12. Mai, bis Sonntag, 15. Mai, zu einem Trainingswochenende am Regio-Airport in Mengen (EDTM)** ein.

Geplant ist ein Nachwuchs- und Breitenförderkurs im Präzisionsflug (PF), Rallyeflug (RF) und Air Navigation Race (ANR). Die Gesamtleitung hat Esther Rimensberger. Die PFA möchte – in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen und dem Deutschen Aero Club – während dieser Tage einerseits vor allem Neueinsteiger in die Faszination des Air Navigation Race, des Präzisionsfluges und des Rallyefluges einführen. Andererseits wird natürlich auch gestandenen ANR-, PF-

und RF-Piloten und -Navigatoren die Gelegenheit geboten, ihr Wissen und Können zu vertiefen, bzw. aufzufrischen und sich auf die Wettbewerbsaison 2022 vorzubereiten.

Für alle Teilnehmer werden ANR-Trainingsflüge (Donnerstag/Freitagvormittag), zwei Präzisionsflug-Navigationsparcours (Freitagnachmittag/Samstag) und ein Rallyeflug-Navigationsparcours (Sonntag) vorbereitet. Zusätzlich werden ein ANR-Basiskurs (Donnerstagvormittag), ein PF-Basis-Theoriekurs (Freitagmorgen) und ein RF-Basiskurs (Samstagnachmittag) durchgeführt. Die Teilnehmer können wählen, ob sie die ganze Veranstaltung oder nur eine einzelne Disziplin bzw. ein-

zelne Tage besuchen wollen. Neben der Fliegerei sollen während dieser Tage auch die Kameradschaft und der Austausch untereinander nicht zu kurz kommen.

Das eigentliche Trainingswochenende ist für jedermann kostenlos. Die Kosten für Flugzeugmiete, Treibstoff, Landetaxen/Landegebühren, Unterkunft, Verpflegung und Transport müssen durch die Teilnehmer selber getragen werden. Anmeldeschluss ist am Freitag, 6. Mai 2022.



Alle Infos, die Ausschreibung sowie die Anmeldeformulare gibt es unter [www.pfa.ch](http://www.pfa.ch)

Text: red.



# ULTRALEICHTFLIEGEN IN EUROPA



C42 im Schnee in Schmallenberg im Januar 2022

Wer mit einem Ultraleichtflugzeug abheben kann, hat ganz viel gewonnen. Die Freiheit, sich in die Lüfte zu erheben ist vermutlich der Traum des Menschen seit jeher. „Grüner wird's nicht, sagte der Gärtner und flog davon“ – so der Titel eines wunderbaren Familienfilms, in dem Elmar Wepper einen grantelnden Gärtner spielt, der während der Pfändung seines UL-Flugzeuges in Gummistiefeln und Arbeitslatzhose einfach davonfliegt. Er möchte sich jetzt wenigstens noch seinen Jugendtraum erfüllen und als Pilot das Nordkap sehen.

Mit dem UL ist das technisch und fliegerisch kein Problem. Selbst die Maschine warten, keine grundsätzlich „hart vorgeschriebenen“ Wartungsintervalle, kein Language-Proficiency-Eintrag, keine ZÜP, keine ausufernden EASA-Regularien, somit keine „Form One-Pflicht“ für Instrumente, Anbauten oder Ausrüstung. Klasse! Einfach alles besser! Alles besser? Naja, es kommt darauf an, wie man es sieht... Jede Medaille hat bekanntermaßen zwei Seiten – und das erleben wir gerade.

Aktuell zeigen sich in den nationalen Regelungsmöglichkeiten einige Fallstricke. Daraus wiederum erwächst zusehends Unverständnis. Es kommt zu Klage-

androhungen wegen Quasi-Flugverböten – selbst in Deutschland. Zusatzkosten und Diskriminierung werden als Gründe angeführt. Die Foren und sozialen Netzwerke sind derzeit voll von Meinungen, Halbwahrheiten und Fake-News, allerlei Schlagworte durchströmen das Netz –



Norwegisch zugelassenes UL A32 des polnischen Herstellers Aeroprakt

und es geht um nicht weniger als die „Freiheit des Fliegens“.

Konkret wurden jetzt im Januar 2021 zwei Verlautbarungen getätigt, die die Gemüter erhitzen und zu allerlei Diskussionen führen. Gemäß Beschluss der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft (BLAG-OPS) vom 9. Dezember 2021 „Beschluss zur weiteren Vorgehensweise der Luftaufsicht der Länder hinsichtlich des Betriebs von ausländischen Luftsportgeräten in Deutschland“ hat das zuständige Referat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV, ehemals BMVI) Folgendes an die Beauftragten DAeC und DULV zur Veröffentlichung übermittelt:

**Der Betrieb eines ausländischen Luftsportgerätes in Deutschland ist Personen mit deutschem Wohnsitz verboten und stellt einen Straftatbestand dar. Der örtlichen Luftaufsicht stehen folgende Mittel zur Verfügung:**

- §29 LufVG Luftaufsichtliche Verfügungen/Startverbot
- Straftatbestand nach §99 Luft VZO/§60 LuftVG
- Antrag bei der ausländischen Behörde auf Einzug der Verkehrszulassung.



Mit litauischem UL in Dresden

**Die beauftragten Verbände DULV und DAeC werden entsprechend informiert und gebeten, diese Information an ihre Mitglieder weiterzugeben.**

Deutsche, die ihren Wohnsitz in Deutschland haben, dürfen keine ausländisch zugelassenen UL über deutschem Hoheitsgebiet fliegen, selbst dann nicht, wenn die Piloten eine entsprechende ausländische Lizenz besitzen.

Was war geschehen? Eigentlich nichts. Denn dieses Verbot war schon immer so – auch wenn es von vielen ignoriert wurde und man sich „Hilfsbrücken“ zu bauen glaubte.

Ausländer hingegen dürfen sehr wohl mit ihren national geregelten UL in Deutschland unter den Bedingungen der Gastflugregeln einfliegen; dieses begründet sich in einer NfL 1-1913-20.

Also gründeten einige findige Deutsche schlicht eine Dependence im Ausland und flogen sozusagen als Gast dieser ausländischen Firma, mit deren UL, hier in Deutschland umher. Natürlich mit der ausländischen Lizenz. Andere überschrieben ihr UL auf einen ausländischen Eigner, der dann als Operator des UL in Erscheinung trat – geflogen wurde es wiederum von einem Deutschen in Deutschland. Offensichtlich hatte man sich hier der Möglichkeiten ermächtigt, die ja bekanntermaßen von N-registrierten „Flugzeugbesitzern“ genutzt werden. Diese sind nämlich keine Eigner, weil man als nicht dauerhaft in den USA Wohnender ein Luftfahrzeug nicht in den USA zulassen

darf. Also gibt es den sogenannten „Trust“, eine Art Firma oder Einzelperson, die das Flugzeug zwar für einen deutschen Nutzer zulässt, aber letztlich damit auch eingetragener Besitzer ist. Für diese Flugzeuge sieht das deutsche Recht jedoch explizit die Möglichkeit einer Einfluggenehmigung gemäß vorgenannter NfL vor, die jährlich zu erneuern ist. Wenn ein solches Luftfahrzeug „nicht von der Stange“, sondern z. B. ein Selbstbau (51 Prozent) ist, wird es als Experimental klassifiziert und der Pilot benötigt zusätzlich eine US-Lizenz. Also somit ist alles in den USA und in Deutschland geregelt.

Beim UL sieht das anders aus. UL sind rein national geregelt. Folglich kann man sich also auch ein UL in Italien kaufen, einen italienischen UL-Schein machen, das UL dort zulassen, jährlich zur Abnahme dort hinfliegen und ansonsten hier fliegen.

Jetzt stellt sich natürlich die Frage, warum man einen solchen Aufwand betreibt, nur um mit einer ausländischen Kennung und einem ausländischen Schein fliegen zu können. Nun ja, im Ausland ist nicht alles besser oder schlechter, sondern halt vieles anders – und manchmal nutzt einem selbst, was gerade im Ausland anders ist. So wurden in Frankreich über Jahre UL-Scheine ohne Medical ausgestellt bzw. einschränkende Krankheiten nach ICAO- bzw. EASA LAPL-Regeln führten nicht zu einer Versagung der dortigen nationalen „Medical-Regeln“. Denn auch die medizinischen Anforderungen sind national geregelt, in Litauen zum Beispiel benötigt man eine Untersuchung beim Hausarzt in

Anlehnung an die Kraftfahrt-Erstuntersuchung. So kann man in einigen Ländern eben auch mit Diabetes, künstlichen Herzklappen, Herzfehlern oder anderen durch die EASA in einem Katalog aufgeführten „no go-Kriterien“ noch UL bis 450 Kilogramm fliegen, mittlerweile in Frankreich bis 520 Kilogramm, in anderen Ländern auch bis 600 Kilogramm.

Gleichzeitig sind in anderen Ländern auch Autopiloten, Außenbehälter, komplett unregelte Lärmwerte und somit auch Propeller mit ganz anderen Charakteristiken möglich. Somit ist UL-Fliegen also noch viel freier – nur eben nicht in Deutschland. Also „flaggt man aus“ oder aber kauft gleich im Ausland entsprechend zugelassenes Gerät. Also doch alles besser! Wir leben ja schließlich in Europa und können uns aussuchen, wo uns was gefällt.

Jetzt wird aber plötzlich ein solcher deutscher UL-Pilot mit ausländischem UL in Deutschland im Rahmen einer Kontrolle überprüft und schon nimmt das Unheil seinen Lauf. Es kommt, was kommen muss: Es erfolgt eine Anzeige. Die ausländische Behörde beantragt sogar den Einzug der Zulassungspapiere. Zuvor gab es schon einen Flugunfall eines deutschen Piloten mit einem ausländisch zugelassenen UL in Deutschland, bei dem die Frage der Rechtmäßigkeit aufkam. Eine Frage, die vorher schon -zigfach beantwortet worden war. Jeder, der beim DULV oder beim Luftsportgerätebüro (LSG-B) des DAeC nachfragte in den vergangenen Jahren, erhielt die gleiche Antwort: Wir sind nicht zuständig für ausländische UL! Deutsche müssen in Deutschland eine deutsche Lizenz haben und dürfen damit deutsch zugelassene UL fliegen. Alles andere geht nicht und ist nicht zulässig. Zumindest nicht in Deutschland.

**Warum eigentlich nicht?**

Ganz einfache Antwort auf eine ganz einfache Frage: UL sind rein nationale Luftfahrzeuge, die in Deutschland übrigens sogar auch noch Luftsportgeräte genannt werden. Diese wurden explizit, bewusst und mit Verstand aus den EASA-Regularien ausgenommen. Warum? Recht einfach: Eben weil sie so unterschiedlich sind in den Ländern und es solche unterschiedlichen Regeln auch im Betrieb gibt.

Nicht jedes Land ist bereit, diese Regeln aufzugeben. So gibt es Länder, in denen Nachtflug mit UL erlaubt ist. In anderen



wiederum einfacher Kunstflug oder auch drei Personen an Bord. Auch die betrieblichen Verfahren sind teils völlig unterschiedlich. In einigen Ländern dürfen „einfache UL“ nicht über 150 Meter Höhe fliegen, in einigen Ländern gibt es keinen Flugplatzzwang, man darf also überall landen, andere erlauben überall Wasserflug mit UL und wieder andere erlauben einen Betrieb ohne Medical. Auch die Ausbildung ist völlig unterschiedlich, genauso wie die technischen Anforderungen, Lastvielfache, Rettungsgerätepfligt und Ausrüstungsausstattung usw. In vielen Ländern gibt es keine oder nur eine rudimentäre Funkausbildung, in anderen ist Funken für UL komplett tabu.

In Deutschland ist vieles in Anlehnung an andere Klassen geregelt, aber eben doch häufig pragmatischer und nicht mit Zertifizierungsvorgaben wie zum Beispiel Form One.

Also ist auch ein grenzüberschreitender Verkehr, selbst in Europa, nicht so einfach möglich, wie viele das von EASA-konformen Luftfahrzeugen, die in Mitgliedsstaaten der EASA bzw. Signatarstaaten zugelassen sind, gewohnt sind. Ich persönlich vergleiche das gerne ein wenig despektierlich mit dem Betrieb von Mofas oder kleinen Rollern. In Italien herrschen dafür sicherlich andere Regeln als in Griechenland, Deutschland oder Estland. Niemand regt sich darüber auf. Wenn ich aber nun mit einer solchen kleinen „bissigen Rennsemmel“ aus Italien als Deutscher in Deutschland umherfahre, könnte es sein, dass mich die uniformierte Rennleitung mal kurz aus dem Verkehr zieht und mein italienisches „Top-Mofa“ beschlagnahmt. Also richtig erklärt eigentlich alles easy und nachvollziehbar, oder?

### Wenn da nicht noch die zweite Art von Neuregelungen wäre.

Wegen der nationalen Unterschiede haben einige Länder reagiert und regeln nun ihr Hoheitsgebiet erst einmal komplett oder zumindest selektiv ab. England zum Beispiel akzeptiert nach dem Brexit keine deutschen UL-Scheine mehr. Also darf ein deutscher UL-Pilot derzeit nicht mehr nach England fliegen – wenn, ja wenn er nicht auch noch über irgendeine EASA- oder ICAO-Lizenz verfügt.

Pilot A hat also nur eine deutsche UL-Lizenz und darf nicht in England einfliegen. Pilotin B. hat eine deutsche UL-Lizenz und eine EASA-Segelflugglizenz (SPL). Sie darf einfliegen, weil ihre Segelflugglizenz

anerkannt und ihre UL-Lizenz de facto als „Startart“ bzw. als „Rating“ gewertet wird. Eine Beschwerde meinerseits in England führte – zu nichts. Die offizielle Behörde hat nicht geantwortet und die englische UL-Vereinigung mir ihr eigenes Unverständnis darüber mitgeteilt und ihr Bedauern bekundet.

Die Schweiz hat im August 2021 ihre Einfluggenehmigung für UL angepasst: Ausländische Ultraleichtflugzeuge bedürfen für den Betrieb in der Schweiz grundsätzlich einer Sonderbewilligung für die Benutzung des schweizerischen Luftraumes gemäß AIC 003/2021 B:

[https://www.skybriefing.com/documents/10156/484324/LS\\_Circ\\_2021\\_B\\_003\\_en.pdf/4dcb647a-db88-26e6-3034-f0887e883a7b?t=1626675204496](https://www.skybriefing.com/documents/10156/484324/LS_Circ_2021_B_003_en.pdf/4dcb647a-db88-26e6-3034-f0887e883a7b?t=1626675204496)



Nachfolgend aus o. g. Quelle einige Beispiele:

#### Einschränkung und Einsatzdauer:

- Die vorgesehene Benützung des schweizerischen Luftraumes muss der Behörde (BAZL) gemeldet werden. Die Dauer des Betriebs im schweizerischen Luftraum ist auf höchstens zwei Monate pro Kalenderjahr beschränkt.
- Ultraleichtflugzeugen mit elektrischem Antrieb ist das Starten ab und Landen auf den schweizerischen Landesflughäfen nicht gestattet.
- (...)

#### Pilotenanforderungen/operationelle Bedingungen

- Gültiger Pilotenausweis, der innerhalb des Eintragsstaates erforderlich ist, um das Muster führen zu können.
- Flüge von Pilotinnen und Piloten mit einem lediglich national gültigen Pilotenausweis (z. B. Microlight-Ausweis) sind nur in den schweizerischen Lufträumen G und E zulässig.
- Flüge in Kontrollzonen (CTR) zum Zwecke einer Landung bzw. für den Abflug bedürfen einer vorgängigen Bewilligung (PPR) der lokalen Flugverkehrsleitstelle (dies setzt in der Regel bei den Pilotinnen und Piloten einen gültigen Ausweis für Bordradiotelefonisten voraus).
- Piloten mit einem gemäss EASA oder der ICAO anerkannten Ausweis können den schweizerischen Luftraum mit Ultraleicht-/Microlight-/Eco-light-Flugzeugen gemäss den schweizerischen Vorschriften wie mit normal zugelassenen Flugzeugen benützen.

Frankreich hat Einflüge von UL mit mehr als 520 Kilogramm nun untersagt, wenn nicht im Vorfeld eine Beantragung des Einfluges erfolgt ist. Die Warnung dazu auf der offiziellen Seite: „Die Höchstmaschengrenzen der ULM-Verordnung [in Frankreich] sind nicht so hoch wie die in einigen anderen europäischen Ländern: Die Ultraleichtflugzeuge dieser Länder können ohne vorherige Genehmigung nicht über französisches Hoheitsgebiet fliegen.“

Es wird also klar, dass ein grenzüberschreitendes Fliegen mit UL im Allgemeinen und mit der 600-Kilogramm-Auflastung im Speziellen in der EU und darüber hinaus nicht unbedingt einfacher geworden ist. Glücklicherweise setzt sich die European Microlight Federation (emf) für



Sich als Weihnachtsmann vom Nordpol erkennen zu geben, könnte helfen



N-registrierter Starduster in Deutschland

eine Zusammenführung und Publizierung der unterschiedlichen nationalen Regelungen ein.

Unter folgendem Link [https://emf.aero.wordpress/wp-content/uploads/2021/07/MLA\\_flying\\_in\\_Europe-2-7-2021.pdf](https://emf.aero.wordpress/wp-content/uploads/2021/07/MLA_flying_in_Europe-2-7-2021.pdf) ist die Publikation einer „Cross Border Information“ verfügbar mit der Besonderheit, dass dieses Dokument nicht permanent, sondern nur hin und wieder überarbeitet wird.



**Ich empfehle also dringend, sich noch einmal vor Abflug zu informieren und grenzüberschreitend, auch aus Sicherheitsgründen, immer mit Flugplan zu fliegen.** Bei der Aufgabe von Flugplänen sowie der Beratung vor Flügen ins Ausland unterstützt das Portal [www.ais.dfs.de](http://www.ais.dfs.de). Dort gibt es ganz neu auch „Erklärvideos“. Natürlich kann

man auch telefonisch kostenfrei Unterstützung bekommen, die Telefonnummer ist auf der Startseite verfügbar und gehört in jeden Handyspeicher. Flugpläne lassen sich vor allem auch aus dem Ausland telefonisch mit der freundlichen Unterstützung durch das deutsche AIS-C in Langen aufgeben. Dort ist hoch motiviertes Personal eingesetzt, das sehr gut die Belange der Piloten kennt und gerne hilft.

Bei den vom 12. bis 14. August 2022 in Schmallenberg-Rennefeld (EDKR) stattfindenden UL-Infotagen der Motor- und UL-Kommission wird die DFS mit dem AIS vor Ort sein und persönlich informieren.

### **Tja, was kommt jetzt auf die UL-Piloten zu?**

Zunächst bleibt festzustellen, dass der Verbleib in nationaler Verantwortung in unser aller Interesse sein muss. Wer das nicht möchte, hat ja die Möglichkeit, die dann nötige EASA-Regulierung bereits jetzt zu nutzen, einen LAPL oder PPL(A) zu erwerben, sich ein entsprechend zertifiziertes Motorflugzeug mit UL-Charak-

ter zu kaufen und legal überall in der EU zu fliegen. Angebote gibt es reichlich.

Wer nun einheitliche Regeln für den Betrieb, die Ausbildung, die gegenseitige Anerkennung und die technische Ausstattung fordert, verkennt, dass das, was eigentlich vermisst wird, nämlich das freie Fliegen, bereits möglich ist. Es nennt sich EASA certified AC. Wer nach den EASA-Vorgaben fliegt, kann getrost grenzenlos fliegen.

Für diejenigen, die – aus welchen Gründen auch immer – ihr UL mit ausländischer Zulassung betreiben, gibt es häufig die Möglichkeit, das Gerät in Deutschland zuzulassen und mit deutscher Lizenz legal als Deutscher in unserem wunderschönen Land zu fliegen. Sollte das im Einzelfall nicht möglich sein, sollten sich die Piloten zum Beispiel beim Luftsportgerätebüro des DAeC oder beim DULV beraten lassen, welche Möglichkeiten es vielleicht doch noch gibt. Im schlimmsten Fall bleibt nur ein Verkauf des UL und die Neuanschaffung eines anderen, zulassungsfähigen UL.

Kommt denn nun Elmar Wepper als Gärtner mit seinem Kiebitz zum Nordkap oder hindert ihn die Aufgabe eines Flugplanes? Nein, er entscheidet sich um und bleibt im schönen Deutschland – mit seinem deutsch zugelassenen Kiebitz, einer wirklichen Zeitmaschine ... Das sollte uns aber nicht hindern, als UL-Piloten doch auch einmal zum Nordkap oder in andere Länder zu fliegen. Es ist möglich, bedarf aber eben einer etwas intensiveren Flugvorbereitung.

**Text und Fotos: Volker Engelmann, Vorsitzender Motorflugkommission und Zweiter Vorsitzender UL-Kommission Aeroclub NRW**  
Mit freundlicher Genehmigung von **LuftSport, Ausgabe Februar/März 2022**

## BITTE VORMERKEN:

# FLUGSICHERHEITSEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“

Der Fachausschuss Motorflug/UL des BWLV bietet am **Donnerstag und Freitag, 26. und 27. Mai 2022 (Christi Himmelfahrt und Brückentag)** mit Unterstützung der militärischen Flugsicherung Niederstetten und FIS/DFS wieder sein traditionelles Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ an. Die Theorie ist für Donnerstag, 26. Mai geplant, die Praxis findet am Freitag, 27. Mai statt – beides vor Ort in Niederstetten.

Alle Infos zum Seminar gibt es demnächst online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) und bei Walter Nerdinger ([nerdinger@bwlv.de](mailto:nerdinger@bwlv.de)). Anmeldungen erfolgen bevorzugt über die Verwaltungssoftware **Vereinsflieger.de** – wer hierzu keinen Zugang hat, kann auch auf der BWLV-Homepage ein Anmeldeformular downloaden. Alle Unterlagen, eine ausführliche Seminarbeschreibung sowie die Anmeldemöglichkeiten werden in Kürze auf beiden Kanälen freigeschaltet.

Text: red.



# D-REGISTRIERUNG VON AUSLÄNDISCH ZUGELASSENEN ULTRALEICHTFLUGZEUGEN



Die „Umregistrierung“ von ausländischen UL auf ein deutsches Kennzeichen kann – je nach Voraussetzungen – ziemlich kompliziert werden

UL-Piloten, Hersteller, Fachzeitschriften und Juristen debattieren über den folgenden Hinweis des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), welcher zu Beginn des Jahres auf den Internetseiten der beauftragten Verbände DAeC und DULV veröffentlicht wurde:

„Im Ausland registrierte Luftsportgeräte erfüllen grundsätzlich nicht die Anforderungen an die luftrechtliche Verkehrszulassung in der Bundesrepublik Deutschland. Deshalb kann das Führen eines im Ausland registrierten Luftsportgerätes mit einer höchstzulässigen Leermasse über 120 Kilogramm in der Bundesrepublik Deutschland durch eine Person (deutscher oder ausländischer Staatsangehörigkeit) mit ständigem Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland einen Verstoß gegen § 99 Abs. 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) und eine Straftat gemäß § 60 Abs. 1 Nr. 1 und ggfs. Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) darstellen. ...“

Neben all den Diskussionen über Recht- und Verhältnismäßigkeit oder vielleicht auch der Erfordernis einer Überarbeitung der Gesetzgebung soll hier vom Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) einmal das aktuelle Verfahren einer „Um“-Registrierung auf

ein deutsches D-MIKE-Kennzeichen aufgezeigt werden.

Habe ich bereits ein ausländisch registriertes UL, gibt es zwei mögliche Ausgangssituationen: Es war bisher nur im Ausland registriert und zugelassen oder ich möchte – oder muss jetzt – mit einem ehemals in D zugelassenem UL wieder zurückkommen.

Im letzteren Fall ist die Aufgabe einfach, wenn ich denn die Lebenslaufakte mit den früheren deutschen Prüfaufzeichnungen und Eintragungen vollständig vorliegen habe. Zusammen mit diesen Dokumenten stelle ich mein UL einem Prüfer Klasse 5 für Ultraleichtflugzeuge zur Nachprüfung vor. Entspricht das Gerät dem aktuellen Gerätekenntblatt und ist lufttüchtig, kann das UL wieder mit einem vorgemerkten Kennzeichen vorschriftsmäßig versehen werden. Vorschriftsmäßig bedeutet: gemäß der Anlage 1 zur Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung 30 Zentimeter hoch am Rumpf und 50 Zentimeter unter der linken Tragfläche. Die ausländischen Papiere sind bei der dortigen Behörde abzugeben und sich die Löschung bestätigen zu lassen. Damit kann dann der Antrag auf Verkehrszulassung beim Luftsportgeräte-Büro gestellt werden.

Wenn das bis jetzt einfach klang, dann wird es nun umso komplizierter. Melde

ich ein UL in Deutschland neu beziehungsweise erstmalig an, muss geprüft werden, ob es einem deutsch zugelassenen Baumuster entspricht. Diese Prüfung heißt Stückprüfung. Zur Stückprüfung benötigt man die Musterunterlagen des Herstellers und Inhabers der Musterzulassung. Sie müssen auch durch diesen zur Verfügung gestellt werden, das erfolgt nicht über die Zulassungsstelle (LSG-B). In Deutschland hat sich hierfür der Begriff des Musterbetreuers etabliert. Scheitert man schon beim Musterbetreuer, besteht nur noch geringe Aussicht auf Erfolg – sprich, auf eine deutsche Verkehrszulassung.

Ohne die Verwendung einer Musterzulassung käme nämlich nur die Einzelstückprüfung und -zulassung infrage. Einzelstückprüfungen gibt es hauptsächlich nur im Amateurbau über die Gutachten der Oskar-Ursinus-Vereinigung ([www.ouv.de](http://www.ouv.de)).

Andere Einzelzulassungen bedürfen der Einzelfallentscheidung und sind daher aufwendiger. Es muss mit Beschränkungen, weiteren Vorgaben und Prüfungen der Zulassungsstelle gerechnet werden – das ist mit zusätzlichen Gebühren und Nachweisen verbunden.

Bei – zum Beispiel – Kraftfahrzeugen aus dem Ausland ist die Zulassung unkompliziert, da hier eine EU-weite, größtenteils standardisierte Hauptuntersuchung durch die Prüfstellen nicht das Problem darstellt. Wie das Ministerium mit Stellungnahme des Luftfahrt-Bundesamtes eingangs jedoch feststellt, ist das bei den Luftsportgeräten über 120 Kilogramm sprich Ultraleichtflugzeugen und den Anforderungen an die hierzulande luftrechtliche Verkehrszulassung nicht der Fall.

Daher ist unbedingt zu empfehlen, sich vor dem Kauf eines ausländisch registrierten Luftsportgerätes umfassend bei den mit der Zulassung beauftragten Verbänden zu informieren. Das Auf- oder Erwerben kann sonst sehr unangenehm und teuer werden.

Text: Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC  
Foto: Aero East

## SEGELFLUGGESCHICHTE

## 40 JAHRE FALCON



Der Falcon am 40. Jahrestag des Erstfluges

**Welche gehören zu den leistungsfähigsten Segelflugzeugen der Standardklasse in den 1980er-Jahren? Auf diese Frage fällt Piloten oft die LS4 ein. Aber es gibt ein Flugzeug, das sich in Vermessungen als der LS4 eindeutig überlegen erwiesen hat: der Falcon von Hansjörg Streifeneder.**

Dieses Flugzeug sowie sein Konstrukteur und Erbauer sind überaus bemerkenswert, zumal „Hanko“ Streifeneder zuvor bereits einmal Geschichte geschrieben hatte: als er – damals bei Rolladen-Schneider beschäftigt – die LS3 Standard konzipierte und mit dem sen-

sationell niedrigen Leergewicht von 217 Kilogramm baute. Diese LS3 Standard war den damaligen Flugzeugen der Standardklasse so überlegen, dass Wolf Lemke daraus die LS4 entwickelte.

Hansjörg Streifeneder hatte schon immer ein fundiertes Gespür für Aerodynamik und so hat er alle seine früheren Flugzeuge seit den L-Spatz-Zeiten modifiziert. Mit seinem Interesse an jeder Leistungssteigerung wollte er die Leistungen der LS4 verbessern und entwarf und baute den Falcon nach seiner Rückkehr zu Glasflügel in nur sechs Monaten – und das alles in seiner Freizeit als privates

Projekt. Gebaut wurde aber in den Räumen von Glasflügel, unterstützt von seinem damals erst zehn Jahre alten Sohn Christian.

Der Falcon erhielt ein recht dünnes Profil von Horstmann und Quast, das auf der Unterseite ausgeblasen wird. Am 7. Juli 1981 hatte der Falcon seinen Erstflug, natürlich mit dem Erbauer im Cockpit.

Bei der Deutschen Meisterschaft 1982 wurde der Falcon eingesetzt. Da auch die LS3 Standard teilnahm, kam es zu einem bemerkenswerten Ergebnis: Beide Flugzeuge, die privat entwickelt und gebaut worden waren, platzierten sich unter den ersten zehn Rängen. Das gab es weder vorher noch nachher jemals. Die Vermessungsergebnisse 1981 und erneut 1995 bestätigten die herausragenden Leistungen des Falcon. Ein Serienbau ist leider an den Wirren in der Endzeit bei Glasflügel gescheitert.

Das Flugzeug ist auch nach 40 Jahren in einem Top-Zustand und natürlich bei seinem Erbauer beheimatet. Es steht dort vor allem in den Wintermonaten in der Glasflügel-Galerie, dem einzigen Museum zur Glasflügel-Geschichte.

Text und Foto: Wolfgang Binz  
Mit freundlicher Genehmigung  
aus LuftSport, Ausgabe August/  
September 2021

SCHON JETZT TERMIN VORMERKEN:

## SEGELFLIEGERTAG 2022 IN KOBLENZ

Bereits 2018 hatte der Aeroclub Koblenz den Deutschen Segelfliegertag erfolgreich ausgerichtet, damals im Kurfürstlichen Schloss. Die Resonanz bei Besuchern und Ausstellern war sehr groß und es wurde zeitweise eng. Deshalb zieht die Veranstaltung in diesem Jahr um, nur wenige Schritte entfernt, in die Rhein-Mosel-Halle. Stattfinden soll der Segelfliegertag am **Samstag, 29. Oktober 2022**. Die Website [www.segelfliegertag.com](http://www.segelfliegertag.com) ist online. Aussteller können dort bereits ihre Stände buchen. Informationen über das Programm folgen sukzessive.

Text und Foto: red.



Der Deutsche Segelfliegertag ist für den 29. Oktober 2022 in der Rhein-Mosel-Halle in Koblenz geplant



NOCH PLÄTZE FREI:

# Ü25-STRECKENFLUG-TRAININGSLAGER

Vom 2. bis 9. Juli bietet der BWLV wie berichtet wieder sein Ü25-Streckenflug-Trainingslager an. Es richtet sich speziell an Pilotinnen und Piloten, die nicht mehr zur ganz jungen Gruppe der Segelflieger gehören und die Grundlagen des Streckensegelflugs erlernen oder verbessern wollen. Hier noch einmal die wichtigsten Fakten:

**Termin: Samstag, 2. Juli, bis Samstag, 9. Juli 2022**

Die Anreise ist bereits am Freitag, 1. Juli 2022, erwünscht, da der Samstag voll genutzt werden soll.

**Ort:** Verkehrslandeplatz Aalen/Elchingen (EDPA)

## Programm und Angebot:

- Flugplatz mit F-Schlepp
- Einführung in die Besonderheiten verschiedener Fluggebiete
- Strecken- und Geschwindigkeitsoptimierung

- Meteorologische Streckenflugplanung
- Individuelle Trainingsflüge im Doppelsitzer mit Trainer
- Fliegen in Gruppen von zwei bis drei Flugzeugen mit definierter Aufgabenstellung

## Voraussetzungen:

- Segelfluglizenz
- mindestens 50 Stunden nach Scheinerhalt
- mindestens 150 bis 200 Kilometer Flug im Einsitzer geflogen
- F-Schlepp-Berechtigung und Erfahrung
- Flugzeug und Helfer/in sind mitzubringen
- Für Flüge mit Trainer im Doppelsitzer: Die Mitgliedschaft im Förderverein für Strecken- und Wettbewerbssegelflug Baden-Württemberg (SBW) ist Voraussetzung und kann gegebenenfalls vor Lehrgangsbeginn beantragt werden
- Teilnahme am „BWLV-Streckenflugseminar“ von Karl Eugen Bauder wünschenswert

## Kosten:

- Lehrgangsgebühr 250 Euro, inklusive Flugplatznutzungs- und Abstellgebühr
- F-Schlepp 4,35 Euro je Schleppminute
- Landegebühr Schleppmaschine 4 Euro
- Camping am Platz: 70 Euro/Person, inklusive Strom und Waschhausbenutzung
- Einzelzimmer sind im Flugplatzrestaurant vorhanden, müssen aber zeitnah gebucht werden.

## Anmeldung:

Bis 15. April 2022 über die Verwaltungssoftware Vereinsflieger.de: Nach dem Einloggen in den Vereinsflieger zum Menüpunkt „Verband“ und dann zum Untermenüpunkt „Seminarangebote“ durchklicken. Dort findet sich das Fluglager unter „Ü25 Streckenflugtrainingslager (TRAI-003)“.

Text: Karl Eugen Bauder

QUALIFIKATION ZUR DEUTSCHEN SEGELFLUGMEISTERSCHAFT 2023

# SÜDDEUTSCHE SEGELFLUGMEISTERSCHAFT DER 18M-KLASSE IN WINZELN



Am Flugplatz Winzeln-Schramberg findet diesen Juni ein Qualifikationswettbewerb für die DM 2023 statt. Zusätzlich stehen die „Winzeln Open“ allen Streckenflugpiloten offen

Nach acht Jahren Pause richtet der Luftsportverein Schwarzwald wieder einen größeren Segelflugwettbewerb aus – die Süddeutsche Segelflugmeisterschaft der 18m-Klasse. Im Zeitraum von Samstag, 11. Juni, bis Samstag, 18. Juni 2022 wird dieser Qualifikationswettbewerb zu den Deutschen Segelflugmeisterschaften 2023 in Kooperation mit dem DAeC am Flugplatz Winzeln-Schramberg stattfinden.

Ergänzend zur 18m-Klasse haben alle interessierten Piloten die Möglichkeit, auch ohne Qualifikationsambitionen das schöne Streckenflugrevier an der Ostkante des Schwarzwalds und der Schwäbischen Alb kennenzulernen. Gelegenheit dafür sind die Winzeln Open. Hier können die Teilnehmer einer Mixed-Klasse zwischen zwei

Wertungszeiträumen wählen: Der gesamten Dauer des Qualifikationswettbewerbs oder den letzten drei Tagen von Fronleichnam (16. Juni) bis Samstag.

Geflogen wird mit Flugzeugen der 18m- und der Doppelsitzerklasse. Die Plätze sind begrenzt. Die Strecken werden so ausgeschrieben, dass sie auch für Einsteiger in den Wettbewerbsflug geeignet sind. Wie immer in Winzeln steht der Spaß am Fliegen mit an erster Stelle.



Informationen und Anmeldung unter [www.airchallenge-winzeln.de](http://www.airchallenge-winzeln.de)

Text und Foto: Volker Herbst/LSV Schwarzwald

ZUR ERINNERUNG AN WOLF HIRTH

# WINTERFLÜGE ZUM HAHNWEIDE-JUBILÄUM

*„Wie groß das Interesse der Kirchheimer am Segelflugsport ist, zeigte die große Zahl der Zuschauer, die sich gestern Mittag am Startplatz eingefunden hatten. Kurz nach Mittag traf die Seilwinde ein, bald darauf der Lastwagen mit dem neuen Segelflugzeug. In kurzer Zeit war die Maschine zusammengesetzt. Während das Seil ausgezogen wurde und alle Teile des neuen Segelflugzeugs noch einmal gründlich überprüft wurden, bestieg Wolf Hirth die Flugkanzel. Der Fallschirm wurde festgeschnallt, die Haube aufgesetzt, und dann wurde das Zeichen zum Start gegeben. Der hart gefrorene Boden erleichterte den Start nicht gerade, zumal die Seilwinde zu langsam anzog. Doch löste sich das Segelflugzeug bereits nach einigen Metern vom Boden und schwebte, scheinbar schwerelos, in der Luft. Man wußte, Wolf Hirth sitzt in der Maschine, und da kann nichts schief gehen.“*

Ob Wolf Hirth am 23. Dezember 1951 genauso gefroren hat wie diejenigen, die 70 Jahre später zu Ehren seines ersten Starts auf die Hahnweide gekommen waren, um selbst in die Luft zu gehen, darüber erfährt man in dem Artikel, der einen Tag später in der Zeitung „Teckrundschau“ erschienen war, leider nichts. Aber man darf davon ausgehen, dass der legendäre Flugpionier, der einer von der Luftfahrt begeisterten Familie entstammte und bereits in den 1920er- und 1930er-Jahren mit zahlreichen außergewöhnlichen Flügen auf sich aufmerksam machte, jeder Kälte getrotzt hätte, um die für den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband gebaute Gö-4 einzufliegen.

## **Eine Gö-4 des Fliegenden Museums Hahnweide**

Nicht zuletzt den engagierten „Holzwürmern“, also dem Werkstatt-Team des Fliegenden Museums Hahnweide, ist es zu verdanken, dass man des Jubiläums mit einem Start exakt desselben Flugzeugmusters gedenken konnte, in dem Wolf Hirth einst in die Luft ging. Und neben Tilo Holighaus, heute Geschäftsführer der von Wolf Hirth gemeinsam mit Martin Schempp zum Erfolg geführten Flugzeugbaufirma Schempp-Hirth, saß kein Geringerer als Wolf Hirths Sohn Hellmut, selbst lange Zeit aktiver Segelflieger.



**Zu Ehren Wolf Hirths gab es ein Treffen – fürs Foto nahmen Tilo Holighaus und Wolf Hirths Sohn Hellmut Hirth Platz in der Gö-4**

Für das Jubiläum aber verließ der 72-Jährige seinen aviatischen Ruhestand für einen kurzen Augenblick und genoss es sichtlich, auf den Spuren seines Vaters zu wandeln. „Das war ein schöner und auch ein kleines bisschen ein emotionaler Moment“, sagte Hirth, selbst Gründungsmitglied und seitdem zweiter Vorsitzender des Fliegenden Museums Hahnweide. „Der Spaß begann ja schon, als es darum ging, zu klären, wann mein Vater tatsächlich das erste Mal hier geflogen ist. Ein Blick in sein Tagebuch brachte dann Gewissheit: Es war der 23. Dezember 1951.“

Auch Tilo Holighaus war begeistert vom Jubiläumsflug: „70 Jahre nach Wolf Hirth in einer Gö-4 einen Start auf der Hahnweide zu absolvieren, das ist schon irre“, kommentierte Holighaus, der 2019 Weltmeister im Segelflug Grand Prix wurde. Im Gegensatz zu Wolf Hirth, der bei seinem zweiten Flug vor 70 Jahren die Kufe des Seglers bei der Landung auf dem gefrorenen Boden zerbrach, blieb das Flugzeug beim Revival heil.

Allerdings beließen es die Piloten nicht allein beim Schwelgen in historischen Erinnerungen: Neben den Gö-4-Flügen konnten einige Flugschüler der Fliegergruppe Wolf Hirth erste Erfahrungen im Flugschlepp sammeln, ein weiteres histo-

risches Flugzeug aus dem Bestand des Fliegenden Museums, ein Zugvogel, drehte am Himmel seine Runden und zum Finale zeigten Christian Hartmann und Lars Reinhold noch einige Segelkunstflüge über dem Flugplatz und brachten dabei sogar Pyrotechnik zum Einsatz – eine würdige Feier für das 70-jährige Bestehen des Flugplatzes zwischen Stadt und Talwald.

## **Vom „Übungsgelände“ zum Segelflieger-Eldorado**

Interessant ist, dass die „Karriere“, die das Fluggelände Hahnweide bis heute gemacht hat, gar nicht absehbar war. „Die Hahnweide ist zwar nicht gerade das ideale Fluggelände, doch da sie in erster Linie als Übungsgelände gedacht ist, reicht sie der Segelsportgruppe Kirchheim durchaus“, hieß es in dem Artikel der Teckrundschau weiter.

Heute gilt die Hahnweide, deren Halter und Betreiber der BWLV ist, als einer der am stärksten frequentierten Segelflugplätze in Deutschland, jedes Jahr werden dort mehr als 5.000 Segelflugstarts absolviert. Sechs Luftsportvereine nutzen den Sonderlandeplatz als Basis, regelmäßig starten Piloten von dort aus zu Streckenflügen von mehr als 1.000 Kilometern und mit dem Hahnweide-Wettbewerb,





In der Gö-4 über der Hahnweide

der in Zeiten vor Corona jedes Jahr mehr als 100 Piloten aus der ganzen Welt nach Kirchheim lockte, hat sich über mehr als 50 Jahre eine Sportveranstaltung von internationalem Rang entwickelt. Zudem betreibt der Baden-Württembergische Luftfahrtverband hier seine Motorflugschule und mit dem Hahnweide Oldtimer-Treffen richtet die Fliegergruppe Wolf Hirth regelmäßig eine Veranstaltung rund um das Thema historische Flugzeuge aus, die Tausende Luftfahrtfans begeistert.

All das begann mit dem Flug von Wolf Hirth am 23. Dezember 1951.



Weitere Informationen zur Geschichte der Fliegerei auf der Hahnweide finden sich auf der Website des Fliegenden Museums unter [www.fmh.club](http://www.fmh.club)

Text und Fotos: Lars Reinhold

## GREMIEN

# BUNDESKOMMISSION SEGELFLUG WÄHLT NEUEN VORSTAND



**René Brodmühler,**  
neuer Vorsitzender der  
Bundeskommision Segelflug



**Jan Preußer,**  
stellvertretender  
Vorsitzender

Die DAeC-Bundeskommision Segelflug hat in ihrer ordentlichen Mitgliederversammlung am 13. Februar 2022 einen neuen Vorstand gewählt. Als Vorsitzender wurde René Brodmühler vom Luftfahrtverband Berlin gewählt. Stellvertretender Vorsitzender wurde Jan Preußer vom Aero-Club Saar aus dem Saarland.

Zusätzlich wurden mit Tina Banerjee vom Luftsportverband Sachsen-Anhalt, Christof Geißler vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband und Norbert Kühne vom Aeroclub Nordrhein-Westfalen drei Beisitzer in den Vorstand gewählt.

Das neue Team nimmt mit sofortiger Wirkung seine Arbeit auf und vertritt die nationalen und internationalen Interessen von ca. 25.000 im DAeC organisierten Segelfliegern, unter anderem zu Fragen der Flugsicherheit, Nutzung des Luftraums, Ausbildung, Jugend, Förderung und Umwelt sowie des Wettbewerbsflugs und Spitzen- und Breitensports.



**Christof Geißler, Beisitzer**



**Tina Banerjee, Beisitzerin**



**Norbert Kühne**

Text und Fotos: **Bundeskommision Segelflug im DAeC**





VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN (VDP)

# 14. FLUGSICHERHEITSTRAINING IN DIEPHOLZ

Genussfliegen in Hildesheim

**Kürzlich hatte die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) zur 14. Auflage ihres traditionellen Flugsicherheits- trainings in Diepholz eingeladen. Hetta Reinsch berichtet von der Veranstaltung.**

Die Sehnsucht war groß, die Freude dann auch! Endlich wieder gemeinsam trainieren, fachsimpeln oder einfach dabei sein. Viele von uns hatten sich im Oktober 2019 zum letzten Mal gesehen. Dass sehr kräftiger Südwind angesagt war, hat

niemanden davon abgehalten, trotzdem zu kommen – dann eben mit dem Auto oder mit der Bahn.

Unter anderem hatten wir fest geplant, Außenlandungen bzw. Notlandungen zu trainieren. Tatsächlich nutzten wir dann die Gelegenheit und legten an allen drei Tagen den Schwerpunkt auf Seitenwindstarts und -landungen. Einige Teilnehmerinnen waren wirklich dankbar dafür.

### Viel zu erzählen

Nachtflug musste leider ausfallen, weil die Landebahn-Beleuchtung in Diepholz defekt war. Aber das war am Freitag gar nicht so schlimm, denn nach der langen Pause hatten sich alle so viel zu erzählen, dass zum Beispiel die Vorbereitung für den Ausflug am Samstag recht kurz abgehandelt wurde.

Am Samstagmorgen überbrückte Sabina Jaeckel-Engler das schlechte Wetter mit einem Referat über die dramatische Rettung einer jungen Afghanin vor den Taliban, bei dem die internationale Vernetzung der 99s eine wesentliche Rolle gespielt hatte.



Fliegerhorst Wunsdorf





Landung in Hildesheim



Hetta Reinsch in der Boeing Stearman, bereit zum Abflug

### Besuch auf der Aviators Farm

Die Planungen für den traditionellen Samstagsausflug waren wegen Corona im Vorfeld recht schwierig gewesen. Aber die endgültige Wahl, nämlich nach Hildesheim zur Aviators Farm von Thomas Schüttoff zu fliegen, war ein voller Erfolg. Wir wurden herzlich aufgenommen, Kaffee und Kuchen ebenso wie Grillwürstchen waren für uns da. Nur eine Spende wurde dafür erbeten. Thomas' interessante Sammlung von startbereiten Oldtimern, das ganze lebendige Museums-Ambiente und seine freundliche und herzliche Art haben uns alle beeindruckt.

So sehr beeindruckt, dass Rosa beschloss, die große Büchersammlung, die sie noch von Waltraut Moog aufbewahrt hat, an Thomas zu übergeben, damit sie endlich ausgestellt und besichtigt/gelesen werden kann. Ein Highlight gab es noch gegen Ende unseres Besuches: Frau konnte einen Gastflug in der C genießen. Die strahlenden Gesichter beim Aussteigen sagten alles!

### Grenzwertige Wetterbedingungen

Fliegerisch war der Samstag ausgefüllt mit An- und Abflügen in Hannover, Bremen oder Münster, Durchqueren der CTRs, alles natürlich mit entsprechendem Flugfunk, Tracking bei sehr starkem und böigem Seitenwind, VOR (NIE) und OSN-Training.

Leider mussten etliche Pilotinnen schon am Samstagabend nach Hause fliegen, weil der Südwind für Sonntag noch heftiger vorhergesagt war, dazu teilweise starker Regen. Wer dann tatsächlich noch am Sonntag trainierte, konnte Seitenwindlandungen unter deutlich grenzwertigen Bedingungen kennenlernen.

Alle sind gut nach Hause gekommen und wir hoffen sehr, dass das nächste Flugsicherheitstraining in Diepholz vom 30. September bis 3. Oktober 2022 ohne Corona-Einschränkungen stattfinden kann.

Text und Fotos: Hetta Reinsch  
Mit freundlicher Genehmigung aus den  
VDP-Nachrichten, Ausgabe 2021/2022

Die ersten mutigen Rutscher auf dem SG 38 wurden auf dem Cannstatter Wasen, der Teck, dem Wächtersberg und dem Hohenkarpfen, nahe Hausen ob Verena bei Spaichingen, durchgeführt

CLUB DER SEGELFLIEGERINNEN STUTTGART

## „SCHWOBEMÄDLE“ SIND GESCHICHTE

**Im 86. Jahr seit der Gründung 1934 haben die verbliebenen Vereinsmitglieder den Club der Segelfliegerinnen (CdSF) Stuttgart aufgelöst – dies mit einem lachenden und einem weinenden Auge sowie schweren Herzens. Christiane Lehr zieht im Rückblick Bilanz über das Vereinsleben der „Schwobemädle“.**

Der einstige Gründungsgedanke hat sich erfüllt: Mädchen und Frauen können heute in jeder Flugschule und in jedem flugsporttreibenden Verein fliegen lernen, wenn die persönlichen und strukturellen Voraussetzungen von beiden Seiten dafür geboten sind.

Das Interesse am noch jungen Flugsport in den 1930er-Jahren war groß und die finanziellen Möglichkeiten sehr gering. Damals gab es, insbesondere für Mädchen und Frauen, nur eine Lösung: einen Verein zu gründen und die zu dieser Zeit üblichen Schulgleiter Grunau 9, später SG 38, selbst zu bauen. Mit viel handwerklichem Geschick wurden selbstverständlich auch Reparaturen nach misslichen Landungen ausgeführt. Die ersten mutigen Rutscher und Gleitflüge auf diesen filigranen Schulgleitern wurden auf dem Cannstatter Wasen, der Teck, dem Wächtersberg und dem Hohenkarpfen, nahe Hausen ob Verena bei Spaichingen, durchgeführt.

### Rege Aktivitäten in der frühen Vereinsgeschichte

Regelmäßig fanden nun Fliegerinnenlager und Lehrgänge statt. Die Fliegerinnen trafen sich aus der ganzen Republik. Der Schulgleiter wurde bald durch das von Wolf Hirth konstruierte Baby ersetzt.

Zur gleichen Zeit führten Marga von Etzdorf und der Prinz zu Schaumburg-Lippe Flugversuche auf dem Dreifaltigkeitsberg durch. Die Schwenninger und Trossinger Segelflieger waren schon früher unterwegs. Zeitgleich machte sich Elly Beinhorn durch ihren Flug nach Westafrika in der Fliegerei einen festen Namen. Viele



Die Segelfliegerinnen mit ihrem „Schwobemädle“ in Aktion





Beim Einsatz der Fluggeräte war beim Club der Segelfliegerinnen noch viel Gemeinschaftsarbeit gefragt

Später wurde die Schulungsgemeinschaft der Arge gegründet, zuerst für den Theorieunterricht, später erfolgte auch die gemeinsame praktische Schulung.

1976 wurde unsere Vereinssatzung dahingehend geändert, dass auch Ehepartner und Freunde aufgenommen werden konnten. Das Miteinander hat sich gut bewährt.

Privatflugzeuge eroberten die Fliegerei in allen Vereinen und entlasteten die Vereinsflugzeuge. Sie veränderten jedoch auch das Vereinsleben.

### Heimat am Klippeneck

1984 feierten wir unser 50-jähriges Vereinsjubiläum und durften als Auszeichnung das Diplom Otto Lilienthal in Empfang nehmen. Unsere Ehrenvorsitzende und Mitbegründerin Erna Frey Koch wurde von Erwin Keuerleber mit der Silbernen Wolf-Hirth-Medaille geehrt. Es war ein freudiges Wiedersehen für viele weitgereiste aktive und passive Mitglieder und honorige Gäste. Alle Klippeneck-Vereine feierten mit uns.

Neue Mitglieder entdeckten unseren Verein und so waren wir froh, wieder Segelflug-Schulung anbieten zu können. Wir wurden in die Arge Schulungsgemeinschaft aufgenommen und beteiligen uns am Unterricht in Theorie und Praxis. Somit war es für PPL(A)-Inhaber unseres Vereins auch möglich, das Schleppflugzeug DR 400 (D-EBHA), damals noch mit Porsche-Motor ausgerüstet, zu fliegen. Auch das waren ganz besondere Stunden und Eindrücke.

Bei den beliebten Klippeneck-Flugplatzfesten boten wir jahrelang die Tombola an. Eine besonders schöne Aufgabe war natürlich das Moderieren des jeweiligen Flugprogrammes an diesen Tagen. Nicht nur zu diesen Anlässen wurde uns immer wieder bewusst, was es bedeutet, auf dieser herrlichen Albhochfläche, die als Sonnenstube Deutschlands bekannt ist, fliegen zu dürfen.

Ausbildungslehrgänge wurden von Hanna Reitsch geleitet – diese war eine exzellente Segelfliegerin und beliebte Fluglehrerin.

### Ein Meilenstein: Die Taufe der Rhönlerche am Neuen Schloss

1954 wurde der erste Schulungsdoppelsitzer vom Typ Rhönlerche im Hof des total zerbombten Neuen Schlosses von Stuttgart auf den Namen „Schwobemädle“ getauft. Diese Bezeichnung ist übrigens bis heute für unsere Segelfliegerinnen gebräuchlich.

1961 folgte eine K 8, getauft auf den Namen „Venus“. In Brigitta von Schmutde, (heute Britta Keller) hatte der Verein eine begeisterte Fluglehrerin, erfahrene Werkstatteleiterin und hervorragende Leistungsfiegerin an ihrer Spitze. Britta erflog im gleichen Sommer 3.000 Höhenmeter in Innsbruck, dem damaligen Paradies der Föhnfliegerei.

### Rückschläge und Erinnerungen

Dann mussten wir Sturmschäden an der Rhönlerche verkraften, ein Jahr später wurde die K 8 in der Innsbrucker Flugzeughalle durch einbrechende Schneelasten völlig zerstört. Da waren die Gesichter lang und guter Rat war teuer. Not macht bekanntlich erfinderisch und es ging weiter: Durch großen Einsatz, Fleiß und viele Helfer wurden auch diese Schwierigkeiten überwunden. Und so trug der Verein alle Mittel zusammen und erstand eine Ka 6 CR von der Firma Schleicher.

In bester Erinnerung sind uns die stimmungsvollen Nikolausfeiern und die Fliegerbälle im Flughafen-Restaurant am Flughafen Stuttgart-Echterdingen.

### Bergfalke „Unser Sonntag“

Unsere geschichtsträchtige Rhönlerche, mit der wir so viele „Käses-Platzrunden“ über drei und vier Minuten erflogen hatten, wurde verkauft und durch einen modernen Bergfalken III ersetzt.

Der Taufname unseres Bergfalken „Unser Sonntag“ bezog sich sowohl auf unsere Sonntagsbeschäftigung als auch auf unsere liebe Kameradin Paula Sonntag, welche die Frauen aus dem Stuttgarter Raum jedes Wochenende auf das Klippeneck chauffierte und liebevoll umsorgte. Britta Keller und Ingrid Hoika schulten unermüdlich im neuen Doppelsitzer. Dieses Flugzeug „BeFa“ flog im Verein bis 1995 und wurde dann verkauft.

### Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei

Schon 1966 ermöglichten die Ikarus-Jüngerinnen den Kauf einer damals hochmodernen Ka 6 und erschlossen sich damit den Weg zum Leistungssegelflug und der Wettbewerbsfliegerei. Viele Mitglieder kamen und zogen weiter.

1968 gründeten alle Klippeneck-Vereine die Arbeitsgemeinschaft (Arge) der Fliegergruppen auf dem Klippeneck mit einer eigenen Satzung. Die Vereine behielten ihre Selbstständigkeit. Im gleichen Jahr folgte der erste Klippeneck-Wettbewerb.



Das Interesse der Frauen am Luftsport war groß, die finanziellen Möglichkeiten dagegen gering. Darum machten die Segelflug-Pionierinnen des Clubs der Segelfliegerinnen ihren Traum vom Fliegen mit großem Engagement möglich

### Kauf einer ASK 13

Die Familien Rüth und Lay nebst Töchtern, Söhnen und Freunden stießen zu uns und engagierten sich tatkräftig. Der Kauf einer ASK 13 erleichterte die Schulung und es waren wieder Schulungsflüge, Check-Flüge und Gastflüge auf dem vereinseigenen Doppelsitzer möglich. Unsere sehr aktive Jugendgruppe um Annegret Rüth engagierte sich auch tatkräftig im Jugendförderverein der Arge Klippeneck.

Wir flogen viel und feierten noch ein 63. Wiedersehensfest sowie das 70- und 75-jährige Jubiläum in gemütlicher Runde im Festzelt und in der Halle mit vielen Helferinnen und Helfern sowie unseren Klippenecker Fliegerkolleginnen und -kolle-

gen, begleitet von unserem Ziehharmonika spielenden Piloten Christian Kemmerle.

Ein absoluter Tiefpunkt in unserem Verein war der schwere Flugunfall unseres sehr geschätzten Fliegerkameraden und Kassiers. Mittlerweile hatte Hans-Georg Rüth das Zepter übernommen.

### Die Auflösung des Vereins

Unsere Pilotinnen sind verheiratet, mit Familie und Beruf ausgefüllt. Viele Mitglieder sind leider durch Krankheit und Alter ausgeschieden. Die anderen aktiven Mitglieder können in Vereinen fliegen, die näher an ihrem Wohnort liegen, sodass wir uns entschlossen haben, die Vereinsauflösung in die Wege zu leiten und die ASK 13 zu verkaufen.

Wir freuen uns besonders, dass wir den Dr. Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug (AMF) mit dem bei der Auflösung verbliebenen Vereinsvermögen unterstützen und so unserem Gründungsgedanken treu bleiben können.

Es ist uns ein Anliegen, uns bei allen Fliegerkameradinnen und -kameraden auf dem Klippeneck für die stets gute Zusammenarbeit und Unterstützung herzlich zu bedanken. Auch für die stets gute Zusammenarbeit mit dem BWLV und dem Badischen Luftsportverband sagen wir, coronabedingt, auf diesem Weg herzlichen Dank.

Text: Christiane Lehr,  
vormals Club der Segelfliegerinnen  
Stuttgart „Schwobemädle“  
Fotos: Club der Segelfliegerinnen

1954 wurde der erste Schulungsdoppelsitzer vom Typ Rhönerleche im Hof des zerbombten Neuen Schlosses von Stuttgart auf den Namen „Schwobemädle“ getauft. Diese Bezeichnung war später auch für die Mitglieder des Clubs der Segelfliegerinnen gebräuchlich





## 148. ZELLENWART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK GELUNGENE MISCHUNG AUS THEORIE UND PRAXIS



Die Teilnehmer des 148. Zellenwart-Lehrgangs vor der Werkstatt der BWLV-technischen Betriebe auf dem Klippeneck

Vom 31. Januar bis 5. Februar fand auf dem Klippeneck der 148. BWLV-Lehrgang zum Zellenwart statt. Abermals angeleitet von Hans Höber und Willi Nuoffer, durften die Anwärter ihre Fähigkeiten und ihr Wissen erweitern und verfeinern.

Der Ablauf des Lehrgangs bietet eine gute Abwechslung zwischen Handwerk/

Technik und Theorie – beides ist gleichermaßen wichtig für die regelmäßige Wartung an FVK- und Holzflugzeugen.

Die zehn Teilnehmer des Lehrgangs wurden zu Beginn vor die Aufgabe gestellt, einfache Inspektionen am Rumpf vorzunehmen sowie Steuerflächen ein- und auszubauen. Auch die Theorie wurde ausführlich vorgetragen

– so wurde sichergestellt, dass später die zur Übung absichtlich beschädigten Flugzeugteile unter Beaufsichtigung der Werkstatteleiter fachmännisch repariert werden konnten. Dabei durfte mit Holz und FVK gearbeitet werden.

Da in der Luftfahrt auf höchste Standards der Sicherheit geachtet wird, wurden in dem Lehrgang auch Grundlagen des Luftrechts sowie Zulassungskriterien vermittelt. Ebenfalls zu den theoretischen Grundlagen gehörten die wichtigsten Kenntnisse in Sachen Elektronik, Windenwartung sowie Seilverbindung.

Mit dieser umfassenden Vorbereitung konnten die Teilnehmer am Ende alle mit gutem Sachstand in die Prüfung gehen.

Neben der Arbeit und dem vielen Lernen kam auch das gesellige Miteinander nicht zu kurz: Die Teilnehmer hatten jeden Mittag die Gelegenheit, sich in einer schönen Gaststätte bei gutem Essen von den Arbeitsstunden zu erholen. Insgesamt war der Lehrgang gelungen und hat viel Spaß gemacht.

Text: Stephen Sinnemann/red.  
Foto: Matthias Birkhold

– Anzeige –

LANITZ AVIATION

DESIGN CHANGE

MACHEN SIE IHRE  
ALTE C42\* FIT FÜR  
DIE NÄCHSTEN  
30 JAHRE \* auch für A & B

JETZT INFORMIEREN UNTER  
DESIGN-CHANGE.LANITZ-AVIATION.COM

www.LANITZ-AVIATION.com

MENSCHLICHES VERSAGEN UND WIE MAN DEM ENTGEGENWIRKEN KANN:

# „DIE FLUGSICHERHEIT“ BIN ICH



Der jährliche Sicherheitsreport der EASA zeigt: Der größte Teil der Flugunfälle wird durch Fehler der Piloten verursacht. Es gilt, die Risiken durch gewissenhafte Vorbereitung zu minimieren

Nach gängiger Meinung werden mindestens 80 Prozent der Flugunfälle durch Piloten und Pilotinnen verursacht. Der EASA Safety Review 2021 bestätigt leider den langjährigen Trend. Günter Bertram nimmt die Veröffentlichungen der EASA, der BFU und der SUST der vergangenen Monate zum Anlass, seine Prioritäten zu ordnen – darüber berichtet er an dieser Stelle.

Ich will diesen Piloten einmal dem diffusen „die Anderen“ entreißen und ein Gesicht geben. Ich kann nur vorschlagen, Piloten einmal durch „ich“ zu ersetzen, denn ich bin überzeugt: Nicht die Piloten machen die Fehler, sondern „ich“. Meine Leitsätze orientieren sich an den von den Experten benannten häufigsten Unfallursachen.

1. „Ich“ werde meine Flüge **gründlich vorbereiten**.

Neben den rechtlichen Forderungen zur Flugvorbereitung (unter anderem in Wetter- und Flugsicherungsfragen) werde ich mich mit den mir zur Verfügung stehenden Werkzeugen so vertraut machen, dass sie mich beim Flug unterstützen und nicht von der Flugzeugführung ablenken. Ich habe in meiner Ausbildung gelernt, zum Beispiel ein Segelflugzeug auch ohne elektronische Hilfsmittel jeglicher Art zu führen, und ich will diese Kenntnisse auf einem guten Stand halten.

GPS, FLARM, Transponder und Haubenblitzer können effiziente Unterstützer im Cockpit sein, aber das setzt voraus, dass die installierten Module einwandfrei

funktionieren. Auch muss immer im Kopf sein, dass keine der Technologien verpflichtend in unserem Sport ist und der Kenntnisstand der anderen Luftraumnutzer mir vollständig unbekannt ist.

2. „Ich“ werde eine **Ruderkontrolle** unter Zurhilfenahme einer weiteren Person **durchführen**.

Für alle Luftfahrzeuge mit oder ohne automatische Ruderanschlüsse ist die Überprüfung der Steuerung essenziell. Nicht angeschlossene Ruder bzw. gerissene Steuerseile oder gebrochene Steuerstangen muss ich vor dem Flug erkennen und korrigieren.

3. „Ich“ werde **Checklisten verwenden**.

Strukturiertes Vorgehen anhand einer Checkliste wird mir bei konsequenter Umsetzung helfen, Fehler zu vermeiden. Je komplexer Luftfahrzeuge sind, desto größer die Chance, in die Falle zu tappen und wichtige Schritte zu übersehen.

Checklisten begleiten meine gesamte fliegerische Karriere. Einige hatten den Charakter eines ausgewachsenen Buchs, während andere „Memory Items“ wie aus der Pistole geschossen angewendet werden mussten, da sie entweder Leben retten oder wenigstens große Schäden am Flugzeug verhindern sollten. Während ich die „Vor dem Start“-Checkliste sicherlich in aller Ruhe von einer Liste abarbeite, werde ich die wichtigen Schritte zum Beispiel bei einer Startunterbrechung aus dem Gedächtnis anwenden und deshalb im Startcheck detailliert ansprechen, auch wenn ich alleine im Cockpit bin.

4. „Ich“ werde nur Flüge antreten, sofern ich mich **körperlich und geistig** dazu in der Lage befinde.

Mein neues Medical bestätigt mir, dass ich am 4. Januar von meinem Fliegerarzt für tauglich befunden wurde, ein Luftfahrzeug zu führen. Zwischenzeitlich aufgetretene körperliche und geistige Beeinträchtigungen und Ablenkungen bewerte ich und lege dabei zugrunde, dass ich dem schönsten Hobby der Welt frönen und mich nicht in Lebensgefahr begeben soll.

5. „Ich“ werde meine Flugfähigkeiten in den kritischen Phasen **Start und Landung** zu Beginn der Saison **trainieren**.

Die mit Abstand gefährlichsten Flugphasen im Segelflugsport wie auch bei allen anderen Luftsportarten sind Start und vor allem Landung, ganz gleich ob am Heimatplatz oder bei einer Außenlandung. Permanentes In-Übung-Halten und kritisches Bewerten der eigenen Landungen sind mir eine Selbstverpflichtung.

Einige Tausend Starts und Landungen sind ein Erfahrungsschatz, trotzdem oder gerade deshalb sind jeder Start und jede Landung eine Herausforderung, denn die Umstände sind ähnlich, aber nicht gleich. Jedes Mal sind viele Faktoren unbeeinflussbar und ich muss ihnen mit den erprobten genehmigten Verfahren begegnen.

Text: Günter Bertram  
Foto: EASA

Mit freundlicher Genehmigung aus  
LuftSport, Ausgabe Februar/März 2022



REMOTE TOWER CENTER STATT FLUGHAFENTOWER

# MEHRERE FLUGHÄFEN AUS EINEM KONTROLLZENTRUM ÜBERWACHEN

So könnte die Zukunft aussehen: Statt an jedem Flughafen im Tower könnten die Fluglotsen von sogenannten Remote Tower Centers aus den Luftraum gebündelt überwachen

Flugsicherungsdienste für mehrere Flughäfen von einem Standort aus zentral zu steuern – das ermöglichen sogenannte „Remote Tower Center“. Die heute an Flughäfen üblichen Tower könnten in Zukunft von Kontrollzentren ersetzt werden, an die mehrere Flughäfen zur Fernüberwachung angeschlossen sind.



Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und Frequentis haben Ende 2021 einen Remote-Tower-Center-Prototyp aufgebaut, von dem aus litauische und polnische Fluglotsen aus der Ferne insgesamt 15 simulierte Flughäfen überwacht haben. Der Testlauf zeigt: Die breite Fernüberwachung von Flughäfen aus einem Kontrollzentrum funktioniert.

## Vielversprechendes Konzept für kleinere und größere Flughäfen

Anstatt einzelner weniger Fluglotsinnen und -lotsen in einem Tower, arbeitet in einem Remote Tower Center ein ganzer Pool, der je nach Bedarf flexibler eingesetzt wird. Insbesondere kleinere Flughäfen, bei denen die Nachfrage an Wochenenden und Feiertagen hoch, unter der Woche aber gering ist, können so effizienter betrieben werden. „Sinkt das Verkehrsaufkommen an mehreren Flughäfen stark ab, kann ein einzelner Fluglotse auch mehrere Flughäfen gleichzeitig betreuen“, sagt Jörn Jakobi vom DLR-Institut für Flugführung. Aber auch mittlere oder große Flughäfen würden von der Fernüberwachung durch ein Center profitieren. Wenn das Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten steigt, können Fluglotsen aus dem Pool kurzzei-

tig unterstützen. So ließe sich permanent eine ausgewogene Arbeitsbelastung realisieren.

## Tool bewältigt die Komplexität einer effizienten Zuteilung

Die Herausforderung in einem großen Remote Tower Center besteht darin, die unterschiedlichen Flughäfen den Fluglotsinnen und -lotsen sowie den vorhandenen Arbeitsplätzen optimal zuzuweisen. „Für diese komplexe Aufgabe werden automatische Planungstools benötigt, die den Supervisor in einem Center dabei unterstützen, die passendste Arbeitsverteilung zu finden“, sagt Jakobi.

Im Rahmen des europäischen Projekts „Digital Technologies for Tower“ haben das DLR, Frequentis sowie die litauischen und polnischen Flugsicherungen „Oro Navigacija“ und „PANSA“ das Konzept und notwendige Planungstools für die Fernüberwachung mehrerer Flughäfen entwickelt, in Prototypen umgesetzt und getestet. Die Position des Supervisors spielt dabei eine zentrale Rolle. Diese Person überwacht und verteilt die Arbeitslast auf einzelne Lotsinnen und Lotsen und stellt sicher, dass diese nicht unter- oder überfordert sind.

Das Planungstool führt verschiedene Daten zusammen, wie zum Beispiel die Anzahl der ankommenden und abfliegenden Flugzeuge oder den zu erwartenden Verkehrsmix. Der Supervisor sieht die aufbereiteten Daten und hat somit einen umfassenden Überblick über die aktuelle und zukünftige Situation. Im Falle von schlecht balancierten Arbeitslasten schlägt das Werkzeug Lösungsmöglichkeiten vor. Wenn etwa bei einem Lotsen eine Überlastung droht, hilft das Planungstool dem Supervisor, einen geeigneten Ersatz aus dem Pool zur Unterstützung zu finden.

Erste Rückmeldungen der teilnehmenden Lotsen zeigen die Tragfähigkeit des Konzepts. „Ich bin überzeugt, dass solche Remote Tower Center die Zukunft darstellen“, sagt Jörn Jakobi. „Sie sind die natürliche Weiterentwicklung traditioneller Tower an Flughäfen. Die Validierung hat die Machbarkeit des Konzepts gezeigt.“

Das Projekt wurde finanziert durch das Forschungs- und Innovationsprogramm „Horizont 2020“ der Europäischen Union.

Text: DLR/red.  
Foto: DLR

ALLE JAHRE WIEDER

# WARTUNG IST KEINE ONE-MAN-SHOW



Kurz nachdem die ersten Schoko-Weihnachtsmänner im Discounter feilgeboten werden, beginnt in den Vereinswerkstätten die Wartungssaison. Sie dauert in der Regel bis zum Verzehr der dann saisonbedingt angebotenen Schoko-Hasen.

Genau wie bei den Schoko-Happen, die sich eigentlich nur durch ihre Verpackung unterscheiden, ähneln sich auch die vielen Tätigen in den Werkstätten der verschiedenen Vereine: In der Regel sind es technikaffine Handwerker, die mehrjährige Berufserfahrung im Umgang mit Holz, Metall, Kunststoff oder Elektrotechnik vorweisen können und seit Jahren ihren Beruf zum Hobby gemacht haben. In ihrer Freizeit betreuen sie nun die komplette Technik, die einen Flugbetrieb erst ermöglicht, vom Segelflugzeug angefangen über die Winde und andere Flugplatz-Fahrzeuge bis mancherorts zur Telefon- oder Zapfanlage.

## Know-how-Transfer: Sackgassen vermeiden

Erst wenn diese Stützen des Vereins die von ihnen übernommenen Aufgaben nicht mehr (oder nur noch teilweise) durchführen können, wird offensichtlich, dass diese Mitglieder nicht so schnell ersetzbar sind: Willige Vereinsmitglieder lassen sich eventuell noch finden, allerdings verfügen diese nicht immer über die notwendigen Berechtigungen, um die Arbeiten an den prüfpflichtigen Geräten durchführen zu dürfen.

In einer gut funktionierenden Vereinsstruktur wird daher rechtzeitig für technischen Nachwuchs gesorgt und somit das gesamte Potenzial aller Mitglieder auch im technischen Bereich genutzt. Der BWLV bietet hierzu eine Vielzahl an technischen Lehrgängen an, in denen das notwendige technische Wissen zuverlässig vermittelt wird. Alle Infos hierzu finden sich online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Technischer Betrieb → Formulare → Technische Lehrgänge). Nicht selten können dabei auch die Älteren von den Jüngeren etwas lernen und neue Vereinsmitglieder bieten frische Alternativen zu althergebrachten Arbeitsweisen.

Das häufig angetroffene und etwas antiquierte Ausbildungskonzept, bei dem

die perfekte Bedienung eines Besens als Voraussetzung für jegliche handwerkliche Entfaltung angesehen wird, sollte spätestens zu diesem Zeitpunkt als nicht ganz zeitgemäß erkannt und ersetzt werden, da es die Motivation der Willigen bremsen könnte und Fachwissen nicht wirklich weitergegeben wird.

Ein Austausch zwischen den alten, erfahrenen Werkstattleuten und den neuen/jungen Mitarbeitern in der Werkstatt sorgt nicht nur für den notwendigen Wissenstransfer, sondern auch für ein gutes Vereinsklima.

## Kommunikation: Der Schlüssel zu mehr Flugsicherheit

Nicht nur im Werkstattbetrieb sollte eine regelmäßige Kommunikation zu Themen der Technik am Flugplatz zwischen allen Mitgliedern die Regel sein. Die Werkstattbesetzung ist schließlich darauf angewiesen, Meldungen über Fehlfunktionen oder potenzielle Schäden an der gesamten Technik im Flugbetrieb zu bekommen, um den Wartungsauftrag erfolgreich ausführen zu können.

Spätestens zur jährlich anstehenden Prüfung sollten sämtliche Luftfahrtgeräte wie Segelflugzeuge, Motorsegler, UL oder Winden perfekt präpariert dem jeweiligen Prüfer präsentiert werden. Dazu müssen alle Schäden und Fehlfunktionen beseitigt worden sein. Das gelingt natürlich nur, wenn auch alle Fehler bekannt waren oder bei der Inspektion gefunden wurden.

## Ab vier Augen wird mehr gesehen

Werden Schäden nicht entdeckt und Störstellen nicht repariert, kann das ernsthafte Konsequenzen bis hin zu Unfällen haben. In solchen Fällen wird dann die Frage gestellt, warum die Schäden nicht bei der Winterarbeit mit erledigt wurden. Die einfache Antwort lautet, dass die Wartenden nicht alle Fehler und Schäden kennen oder erkennen können, da sie zum Beispiel nicht alle Flugzeuge selbst fliegen und nicht jede harte Landung selbst beobachten konnten. Ohne die Meldungen der anderen Vereinsmitglieder an die Werkstatt bleiben also einige Baustellen unangetastet.



Vereine tun gut daran, ihren Nachwuchs beizeiten für technische Arbeiten zu qualifizieren und ihn in die Werkstattarbeit einzubinden – denn auf Dauer nur den Boden zu fegen, ist der Motivation nicht förderlich

Sämtliche Fehlfunktionen und „unübliche Nutzungsvarianten“, die potenziell zu Schäden führen können, sollten aber nicht nur der Werkstattbesetzung gemeldet, sondern umgehend allen Betriebsteilnehmern bekanntgegeben werden. Andernfalls können selbst aus leichten Fehlfunktionen schwere Flugbetriebsstörungen werden (Beispiel: teilweise bekannte Fehlfunktion der Schwerpunktkupplung führt zu tödlicher Schleppunterbrechung: <https://www.onderzoekraad.nl/en/page/17285/loss-of-control-after-interrupted-winch-launch-rolladen-schneider-ls8>)



Gute Wartung und technisch sicherer Vereinsflugbetrieb sind also nur möglich, wenn

- Fehlfunktionen und Schäden am Gerät schnell erkannt werden,
- potenzielle Schadensereignisse umgehend vom Verursacher bekanntgegeben werden,
- Schäden richtig bewertet werden,
- die Wartung kontinuierlich durchgeführt wird,
- das Wartungspersonal ohne Zeitdruck arbeiten kann.



Dazu ist es notwendig,

- dass möglichst alle Nutzer über ein technisches Grundwissen verfügen, um die Fehler/Schäden auch zu erkennen. Das heißt, dass auch neue Vereinsmitglieder mit Aufgaben betraut werden, die ihrem Können entsprechen und für die sie die Verantwortung übernehmen können.
- dass möglichst viele qualifizierte Vereinsmitglieder an der Wartung beteiligt sind, wodurch einzelne weniger belastet werden. Vorausset-

zung dafür ist natürlich eine entsprechende technische Lizenzierung oder eine Überwachung der Arbeiten durch qualifiziertes Fachpersonal.

- dass eine offene Kommunikation im Verein vorherrscht, auf Basis eines non-punitiven Meldesystems. Das bedeutet, dass niemandem der Kopf abgerissen wird, weil etwas kaputtgegangen ist. Vielmehr steht die Erhöhung der Flugsicherheit durch das Melden eines Schadens immer im Vordergrund.

Nebenbei führt das zu einer höheren Wertschätzung der geleisteten Arbeiten und das Verantwortungsgefühl für die Technik im Verein steigt.

Vielleicht wünscht sich dann ja das eine oder andere Vereinsmitglied vom Hoppelhasen oder dem Weihnachtsmann neues Werkzeug, weil Schrauben wirklich Spaß macht.

Text und Foto: Matthias Felsch,  
Arbeitskreis Flugsicherheit im BWL

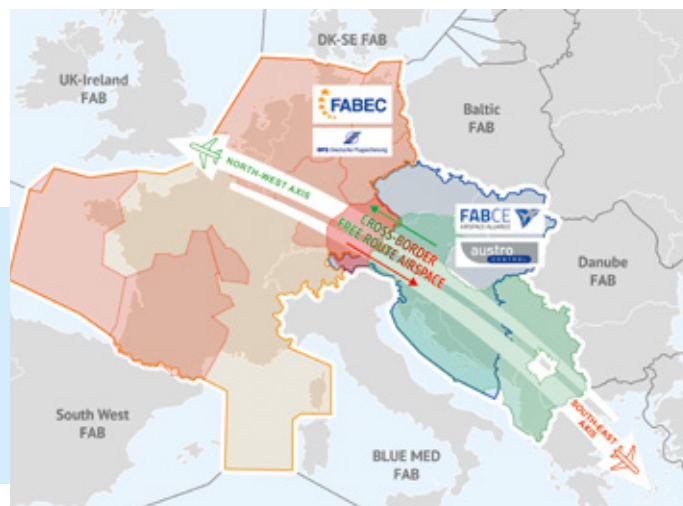
## FÜR KLIMASCHONENDEREN FLUGVERKEHR: **GRENZÜBERSCHREITENDER FREIER LUFTRAUM WIRD ERWEITERT**

Mit einer gemeinsamen Initiative erweitern die großen Zusammenschlüsse der europäischen Luftraumüberwacher den sogenannten Free Route Airspace (FRA). Damit sollen wichtige Süd-Ost/Nord-West-Routen in Europa für den grenzüberschreitenden Luftverkehr optimiert werden.

Beteiligt an der Vereinbarung sind die sogenannten Funktionalen Luftraumblöcke Central Europe (FAB CE) und Europe Central (FABEC). Nach der Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung im Sommer 2021 zur Vertiefung der Zusammenarbeit der Funktionalen Luftraumblöcke untereinander haben sich FAB CE und FABEC nun darauf geeinigt, einen grenzüberschreitenden Betrieb für FRA einzuführen. So will man den Luftraumnutzern die Möglichkeit geben, optimale Routen über große Bereiche des europäischen Luftraums hinweg zu planen.

Genau in dieser Möglichkeit, vorab bereits den kürzesten, wirtschaftlichsten und damit potenziell auch klimafreundlichsten Weg planen zu können, liegt der größte Vorteil von Free Route Airspace. Flugzeuge können Lufträume auf direktem Weg, ohne Umwege, auf der kürzesten Strecke durchfliegen. Das spart Treibstoff und reduziert Emissionen. Je größer diese Lufträume sind, desto größer und nachhaltiger die Wirkung. Zudem ermöglichen grenzüberschreitende Free-Route-Optionen den Fluggesellschaften, eine Streckenführung unabhängig von nationalen Luftraumgrenzen zwischen definierten Ein- und Ausflugs- punkten auf verschiedenen Seiten dieser

Freier Flug durch  
Europa: Das sieht  
das sogenannte  
Free Route  
Airspace vor



Grenzen frei zu planen. Damit können sie zukünftig Flugmeilen reduzieren, günstige Windbedingungen nutzen oder Flugwege um militärische Übungsgebiete herum optimieren.

Die neue grenzüberschreitende Schnittstelle wird zwischen dem Free Route Airspace Karlsruhe Süd in Deutschland und dem SECSI FRA (Southeast Europe Common Sky Initiative Free Route Airspace) an der Grenze zu Österreich eingerichtet. Die Umsetzung verläuft stufenweise und hat am 24. März 2022 begonnen.

Sukzessive soll der grenzüberschreitende Free-Route-Betrieb zwischen Österreich und Deutschland aufgenommen werden. Alle Initiativen werden es den Luftraumnutzern ermöglichen, klimafreundlichere Flugprofile zu verwenden.

Arndt Schoenemann, CEO der Deutschen Flugsicherung (DFS), betont: „Die Fluglotsen des FABEC und des FAB CE verwalten einen der verkehrsreichsten Lufträume Europas.“ Die Einführung des grenzüberschreitenden Free-Route-Konzepts stelle eine wichtige regionale Lösung dar, die bedeutende Verkehrsrouten in der Luft unterstütze und helfe, den Klimaschutz weiter voranzutreiben.

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2021/116 der Europäischen Kommission sieht grenzüberschreitende Free Route Airspaces oberhalb von Flugfläche 305 (ca. 9.000 Meter) durch europäische Flugsicherungsorganisationen bis Ende des Jahres 2025 vor.

Text: DFS/red.  
Foto: DFS

## Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

# DIE ARBEIT GEHT NICHT AUS BEI DER FG FREUDENSTADT

Auch 2022 verfügt die Fliegergruppe Freudenstadt über motivierte Flugschüler. Die freuen sich, wenn sie auch außerhalb des Dienstplans einen Fluglehrer finden, um einen Flugauftrag zu ergattern oder aus dem hinteren Sitz den letzten Feinschliff für die kommenden Alleinflüge zu erhalten.

Aktuell verfügt die FG Freudenstadt in der Schulgemeinschaft mit der Fliegergruppe Renchtal über neun Fluglehrer, von denen einer altersbedingt nun seine Lehrberechtigung nicht mehr verlängert. Damit die ehrenamtliche Ausbildung auch in den kommenden Jahren gewährleistet ist, hat die FG Freudenstadt mit Martin Busch nun ein Mitglied zu einem der kommenden Fluglehrerlehrgänge des BWLV angemeldet – eine Vorsorge auch für die Zukunft, da doch der eine oder andere Fluglehrer im kommenden Jahrzehnt seinen verdienten Fluglehrer-ruhestand antreten wird.

## Erste Gewöhnungsflüge für den Fluglehrer in spe

Da passte es gut, als am zweiten Februarwochenende 2022 das Flugwetter geeignet für die ersten Ausflüge war. Noch durchgefroren stand auch die 17/35-Piste

den Piloten zur Verfügung. Schnell wurde die AS-K 13 von ihren Tragflächenschutzbezügen befreit. Ausgehüllt strahlten die Tragflächen in der wärmenden Februarsonne um die Wette.

Die Zeit in der Luft wollten die Piloten nutzen, um erste Gewöhnungsflüge mit Martin Busch im F-Schlepp aus dem hinteren Sitz anzugehen. Im vorderen Sitz machte es sich derweil Fluglehrer Martin Haug bequem. Nach einem ausführlichen Briefing wurde es ernst. Ziehen, ziehen, lautete die Devise für Busch, damit sich die Kufe der AS-K 13 vom Beschleunigungsstreifen löste. Noch vor dem Mittelweg der Piste war der Schleppzug in der Luft. Damit hatte die funkelnagelneue FK 9 des Vereins ihre erste Bewährungsprobe im Flugzeugschlepp bestanden. Schlepppilot Axel Reich hatte ein Lächeln auf seinen Lippen.

## Neue Perspektiven

Ganz neue Eindrücke erlebte dagegen Fluglehreranwärter Busch im hinteren Sitz am Doppelsteuer. Nun galt es, sauber im Flugzeugschlepp Horizont, Richtung und Höhe zu halten. Mit jedem Flug mehr nahm die Sicherheit zu, im Vordersitz genoss Martin Haug derweil eine wundervolle Sicht. Knifflig wurde die Landung, da das Horizontbild für den Piloten im hinteren Sitz doch gewöhnungsbedürftig ist. Ein erster Anfang war geschafft.

Wenn es das Wetter zulässt, wird Martin Busch noch weitere Gewöhnungsflüge im Flugzeug- wie auch im Windenschlepp mit einem erfahrenen Fluglehrer unternehmen. Während früher die Fluglehreranwärter meist auf dem Hornberg einen durchgängigen, dreiwöchigen Lehrgang besuchten, findet die Ausbildung heute in mehreren Blöcken statt. Theoretisch müssen die Anwärter ein breites Fachwissen mitbringen, damit sie die Theorie, Lehrprobe und praktische Prüfung bestehen. Danach bilden die frisch gekürten Fluglehrer unter Aufsicht erste Flugschüler aus. Wenn es dann daran geht, dem ersten Flugschüler den Alleinflugauftrag zu erteilen, hat bestimmt nicht nur der Flugschüler Herzklopfen.



Karl Pfau hat eine Hebebühne beschafft, mit der nun auch problemlos Flugzeuge angehoben werden können

## Hebebühne leistet gute Dienste

Aber auch sonst wird in Musbach fleißig gearbeitet. Werkstattleiter Michael Lampart hat über den Winter trotz der Coronavorgaben wieder solide Arbeit mit seinem Team geleistet. Zu seiner Unterstützung wird demnächst Timo Lehrke einen Werkstattleiter-Lehrgang beim Baden-Württembergischen Luftfahrtverband in der Ausbildungsstätte des BWLV auf dem Klippeneck besuchen.

Eine weitere technische Neuheit ist in die Motorflughalle eingezogen. Schon länger besitzt der Verein eine Hebebühne, die er günstig als Musterbühne erwarb. Vermittelt hatte diese der Zweite Vorsitzende Karl Pfau, der bei der Firma Finkbeiner in Freudenstadt schon lange Schaltpläne für Hebebühnen zeichnete. Bei der Arbeit an den Rückholfahrzeugen ist die Hebebühne nicht mehr wegzudenken. Nun hat Pfau noch einen neu entwickelten Lastenaufnahme-Adapter zur Radaufnahme von Flugzeugen erworben.

Der Vorteil der flexiblen Hebebühne (FHB) ist nicht zu übersehen: Nicht nur Autos und Rasenmäher, sondern nun auch Flugzeuge können damit angehoben werden. So kann man ohne Stress die Sichtkontrolle, Wartung und Reinigung an den Flugzeugen durchführen. Bei Platzmangel kann das Flugzeug in der Halle auch angehoben „geparkt“ werden. Die FHB 3500 hat 3,5 Tonnen Tragkraft. Nähere Infos erteilt hierzu Karl Pfau.

## Gratulation an Christof Geißler

Eine weitere Neuigkeit hat die FG Freudenstadt zu berichten: Ihr Mitglied Christof Geißler – Segelflugreferent des BWLV –



Das neue Schmuckstück der FG Freudenstadt, die FK 9, fand gerade noch vor dem ersten Schnee im Herbst 2021 den Weg nach Musbach. Mitte Februar erfolgte der erste Schleppensatz mit der AS-K 13 am Seil





Martin Haug und Martin Busch vor dem Start

wurde nun als einer von drei Beisitzern in die DAeC-Bundeskommision Segelflug gewählt. „Das neue Team nimmt mit sofortiger Wirkung seine Arbeit auf und vertritt die nationalen und internationalen Interessen von ca. 25.000 im DAeC organisierten Segelfliegern“ ist auf der Seite der Bundeskommision Segelflug zu lesen. Behandelt werden unter anderem Fragen der Flugsicherheit, Nutzung des Luftraums, Ausbildung, Jugend, Förderung und Umwelt sowie des Wettbewerbsflugs und Spitzen- und Breitensports. Die Freudenstädter Fliegerkameraden gratulieren Christof Geißler herzlich zu seinem neuen Amt!

Text: Lothar Schwark  
Fotos: Lothar Schwark,  
Marven Gründler, Karl Pfau

## LÖSCHEINWEISUNG BEIM FSR KRAICHGAU IN SINSHEIM

Generell ist eine Einweisung in die Feuerbekämpfung nicht nur sinnvoll, sondern sie kann im Ernstfall Leben retten – dies gilt natürlich an einem Flugplatz ebenso. Rettungsfahrzeuge, Winde und unzählige andere Orte sind mit Feuerlöschern bestückt und sollen im Bedarfsfall die Sofortmaßnahmen unterstützen. Aber was hilft das beste Gerät ohne entsprechende Bediener? Der FSR Kraichgau in Sinsheim hatte deshalb für seine Mitglieder eine Einweisung in den Gebrauch verschiedener Löschsysteme organisiert.

Dabei wurden unter anderem folgende Fragen beantwortet: Wie wird das System entsichert? Wie bekomme ich Druck in das Gerät oder ist es bereits unter Druck? Welchen Brand lösche ich mit welchem System?

Generell eignen sich Schaumlöcher für die meisten Brände, verursachen jedoch auch entsprechende Schäden durch den Schaum selbst. CO<sub>2</sub>-Löcher sind bei Elektrobränden bzw. im Innenraum zu empfehlen, im Außeneinsatz jedoch eher nicht. Ihr Anwendungsfall im Freien ist also eher die Ausnahme (und nein, die Kombination aus CO<sub>2</sub>-Löcher und Wasser taugt nicht als Schneekanone).

Lösch-Sprays, wie sie häufig um Weihnachten herum verkauft werden, sind bedingt durch die geringe „Wurfweite“

eigentlich maximal für die Pfanne in der Küche geeignet. Sie sind mit rund 1,5 Meter Wurfweite einem richtigen Feuerlöscher, der über eine Wurfweite von fünf bis sieben Metern verfügt, deutlich unterlegen. Vergessen wird häufig die Löschdecke, welche durchaus speziell bei Personenbränden hilfreich sein kann.

Entscheidend zur erfolgreichen Brandbekämpfung sind die ersten 30 Sekunden. Brennt das Feuer bereits richtig, kann man sich meist nicht näher als drei bis vier Meter heranbegeben, erneut ein Plus für den richtigen Feuerlöscher mit der entsprechenden Wurfweite.

Die verschiedenen Systeme selbst in Betrieb nehmen zu können und auch den

richtigen Umgang selbst zu versuchen, ist durchaus eine Erfahrung wert! Vielen Dank an dieser Stelle an Jens Ort von der Firma Brandschutz Bad Wimpfen für die informative und interessante Einweisung.



Link zum Bilderblog  
FSR Kraichgau:  
<https://www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72177720297027611>  
– oder direkt über den QR-Code.



Text und Foto: FSR Kraichgau

**Der richtige Umgang mit dem Löschgerät rettet Leben –  
darum hat der FSR Kraichgau eine entsprechende Einweisung abgehalten**



# AMTSWECHSEL BEIM LUFTSPORTVEREIN REUTLINGEN

Marc Bitzer hat beim Luftsportverein Reutlingen das Amt des Ersten Vorsitzenden übernommen. Er fliegt seit fast 20 Jahren auf dem Übersberg und ist aktiv im Segelflug, Segelkunstflug, Motorsegelflug und UL. Auch als Fluglehrer und Techniker ist er engagiert im Verein und kennt somit alle Besonderheiten des LV Reutlingen.

Matthias Seehuber („Dudel“) hatte den Vorsitz des Vereins deswegen abgegeben, weil er sich seit seiner Wahl durch die BWLV-Mitglieder seit einigen Monaten als Vizepräsident im BWLV engagiert und somit nicht in einer Doppelfunktion tätig sein will. „Ich bin stolz, nach 27 Jahren

das Amt des Vorsitzenden in Reutlingen mit Freude in jüngere Hände übergeben zu können“, sagte Seehuber. Er erhielt von BWLV-Präsident Eberhard Laur für seine langjährige Tätigkeit im Ehrenamt die Goldene Ehrennadel des Verbandes.

Die weiteren Besetzungen im Vereinsausschuss wurden mit großer Mehrheit wiedergewählt und bilden somit eine gute Basis für den Neustart des neuen Ersten Vorsitzenden Marc Bitzer beim Luftsportverein Reutlingen.

Text: red.  
Foto: LV Reutlingen



Generationenwechsel geglückt:  
Matthias Seehuber (rechts) und sein  
Nachfolger Marc Bitzer, der neue  
Erste Vorsitzende des LV Reutlingen

– Anzeige –

## NEUVERPACHTUNG FLUGPLATZRESTAURANT



**Wir suchen ab sofort, jedoch schnellstmöglich,  
einen Nachfolger/in für unser Flugplatzrestaurant „Cockpit“**

Die Flugplatz Mengen-Hohentengen GmbH ist eine Kapitalgesellschaft mit auch öffentlicher Zweckbestimmung. Ihre Aufgabe ist der Betrieb des Verkehrslandeplatzes „Regio Airport Mengen“ und dessen Bereithaltung für den öffentlichen Luftverkehr, sowohl für gewerbliche als auch für nicht gewerbliche Nutzer. Es besteht Verkehrspflicht seitens der unteren Luftfahrtbehörde, Regierungspräsidium Stuttgart. Derzeit ist der Flugplatz mit ca. 33.000 Flugbewegungen pro Jahr frequentiert.

Die Gaststätte bietet einen Gastraum mit Platz für ca. 45 Personen, außerdem gibt es ein Nebenzimmer für kleinere Veranstaltungen/Feiern. Eine idyllische überdachte Terrasse mit Blick auf unser Flugfeld bietet zusätzlich Platz für bis zu 50 Personen. Es erwartet Sie eine gute Lage, direkt am Donauradweg und zwischen den Gewerbegebieten Mengen und Hohentengen. Umfangreiche Parkmöglichkeiten, zukünftig mit Elektroladestation, sind vorhanden.

Wir wünschen uns einen zuverlässigen Pächter/in möglichst mit vorhandener Erfahrung im gastronomischen Bereich.

**Wir haben Ihr Interesse geweckt? Dann kontaktieren Sie uns:**

**Flugplatz Mengen-Hohentengen GmbH,**

**Flugplatz 33, 88512 Mengen, Email: [info@regio-airport-mengen.de](mailto:info@regio-airport-mengen.de), Tel: 07572-696010**



# VERSCHIEDENE PERSPEKTIVEN AUF DEN BODENSEE

Der Bodensee, liebevoll auch das „Schwäbische Meer“ genannt, zeigt sich den Betrachtern auch von oben immer wieder in reizvollen Perspektiven. Besondere Eindrücke in der Übergangszeit vom Winter in den Frühling hat Michael Zistler aus Nagold eingefangen. Die adler-Redaktion sagt ein herzliches Dankeschön fürs Einsenden und wünscht viel Spaß mit seinen tollen Bildern!

Text: red.  
Fotos: Michael Zistler



Typisch für winterliche Hochdrucklagen ist der Bodennebel, der sich oft nur zögerlich auflösen will. Auch hier lässt sich der See nur vermuten, der Blick geht von der Position bei Lindau nach Süden ins Rheintal

Ganz nach Heinrich Pfeils Zeilen „Still ruht der See“: Spiegelglatt ist die Oberfläche des Bodensees über der Mainau mit Blickrichtung nach Südosten Richtung Lindau



Hier ist schön der Übergang von Nebel zum Dunst zu bestaunen, die Sonne spiegelt sich dabei in der Mitte des Sees mit herrlichem Blick zu den Alpen



Bei Hochdruck und kalter Luft gibt es tolle Fernsichten zu genießen: hier die Altstadt von Lindau mit Blick Richtung Bregenzer Wald

TRAUER UM WOLFGANG MÜTHER:

# DEN LUFTSPORT IN DEUTSCHLAND WÜRDIG UND ENGAGIERT VERTRETEN

**Der BWLV trauert um den früheren Präsidenten des Deutschen Aero Clubs, Wolfgang Mütter, der am 18. Februar 2022 nach schwerer Krankheit in Flensburg verstarb. In ihm verlieren die Luftsportler in Deutschland einen äußerst verdienten, und aktiven Fliegerkameraden und Funktionär, der sich uneigennützig und selbstlos in den Dienst der Fliegergemeinschaft stellte und deren Interessen mit ganzem Einsatz vertrat.**

Wolfgang Mütter war dem Luftsport in Deutschland fast sein ganzes Leben lang verbunden und engagierte sich hierbei in vielfältiger Weise. Seit 1962 gehörte er dem Deutschen Aero Club an – erst als Segelflieger, später erwarb er die Motorfluglizenz.

Auch beruflich zog es ihn in die Fliegerei: In seiner aktiven Berufslaufbahn flog er bei der Bundeswehr den Seefernaufklärer Breguet Atlantic, war Kommodore des Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin“ in Nordholz und baute auf dem zivilen Teil des Fliegerhorstes einen Flugplatz und Verein für die private Fliegerei auf. Dort war er Vereinsvorsitzender und Ausbildungsleiter und er zählte zu den Gründern des Aeronauticum, des Luftschiff- und Marinefliegermuseums.

Nach seiner beruflichen Karriere widmete sich Wolfgang Mütter ganz dem Ehrenamt und setzte sich für die Interessen der Allgemeinen Luftfahrt mit voller Kraft ein. 1998 wurde er Motorflugreferent in seinem Landesverband, dem Luftsportverband Schleswig-Holstein; von 2001 bis 2012 übernahm er dieses Amt dann auch auf Bundesebene beim DAeC.

2011 wurde er zum Vizepräsidenten und 2013 schließlich zum Präsidenten des DAeC gewählt. Dieses Amt hatte er bis 2019 inne, seither war er Ehrenmitglied des Deutschen Aero Clubs.

In seiner Amtszeit als Präsident prägte Wolfgang Mütter den DAeC, entwickelte ihn weiter und setzte sich konsequent für die Einheit der Luftsportler ein. Er appellierte immer wieder daran, dass der

Luftsport nur mit einem engen Zusammenhalt Bestand haben könne.

Dabei hatte Wolfgang Mütter wahrlich keine leichte Aufgabe zu bewältigen: Er musste den DAeC durch zeitweise erhebliche Turbulenzen führen und tat dies über das Maß hinaus engagiert und stets an allen Belangen der Luftsportler interessiert.

Diese vertrat er insbesondere auch gegenüber der Bundespolitik, zu der er den Kontakt in seiner Amtszeit intensiviert und pflegte – sei es mit der Vorsitzenden des Sportausschusses des Bundestags oder auch der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt, mit der er sich mitunter im Rahmen eines gemeinsamen Info-Lunchs traf, um die jeweils aktuellen DAeC-Themen in der Bundespolitik zu platzieren und zu kommunizieren. Um die Positionen der Bundespolitiker in Bezug auf die Allgemeine Luftfahrt herauszuarbeiten, ließ er zudem vor jeder Bundestagswahl einen Fragenkatalog an die politischen Parteien erstellen.

Ein besonderes Anliegen war Wolfgang Mütter auch, mögliche Gefährdungen für den Luftsport abzuwenden. So engagierte er sich intensiv, wenn die Planungen für neue Stromtrassen oder der Ausbau der Windenergie für die Luftsportler Einschränkungen vorsahen. Er positionierte sich für klare Luftraumregeln in Zusammenhang mit der Einführung von Multicopter/UAV, ohne das Potenzial für eine mögliche neue Sportdisziplin innerhalb des DAeC zu verkennen.

Dabei behielt Wolfgang Mütter stets auch das große Ganze im Blick und intensiviert die Kontakte zu den Luftsportverbänden in Europa. Ebenso half er, einen Kenntnissnachweis für Modellflieger einzuführen.

Auch einigen DAeC-internen Herausforderungen und Diskussionen begegnete Wolfgang Mütter mit der ihm eigenen nordischen Gelassenheit und Souveränität. So setzte er die neue Satzung mit einer neuen Verbandsstruktur um, förderte die Stärkung der Bundesgeschäftsstelle und führte die DAeC-Gala als ein



Der frühere DAeC-Präsident Wolfgang Mütter ist nach schwerer Krankheit verstorben

neues Format für den Vorabend der DAeC-Mitgliederversammlung ein.

Für sein Engagement wurde Wolfgang Mütter mit hohen Ehrungen ausgezeichnet, unter anderem mit dem Bundesverdienstkreuz. Außerdem wurde er zum „Kavalier der Lüfte“ ernannt, eine jährlich an Piloten und „Fußgänger“ verliehenen Auszeichnung für besonderes Engagement um den Flugsport.

Mit seinem großen persönlichen Einsatz für die Luftfahrt und den Luftsport auf nationaler und internationaler Ebene hat Wolfgang Mütter herausragende Leistungen erbracht. In ihm verliert der Luftsport in Deutschland einen engagierten und aktiven Mitstreiter, dem die Gemeinschaft der Flieger am Herzen lag. Möge sein Appell Bestand haben und dem Luftsport in Deutschland als Leitbild dienen: „Für die Zukunftssicherung des Luftsports brauchen wir einen engen Zusammenhalt der Luftsportler – wir können durch Engagement und Leistung überzeugen, nicht durch Lamentieren und Betteln.“

Text: red.  
Foto: DAeC



# ZUM TOD VON OTTO BACHER



Die Nachricht vom Tod Otto Bachers, der im vergangenen Juli bei einem Flugunfall ums Leben gekommen war, ist noch heute für viele Kameraden der Fliegergruppe Wolf Hirth und ihrer Fliegerfreunde aus dem französischen Pont-Saint-Vincent unfassbar.

Otto war seit seiner Jugend begeisterter Modellflieger, machte dann seine Segelfluglizenz und flog außerdem Motorsegler und Motorflugzeuge. Sogar im Kunstflug war er hin und wieder aktiv. Außerdem schulte er mit Leidenschaft und Geduld, kam auch bei Kälte, Schnee und Wind auf den Flugplatz, um Segler in die Luft zu schleppen oder sein Wissen und Können an die Segel- und Motorflieger in spe weiterzugeben.

Außerdem hatte Otto ein Faible für Oldtimerflugzeuge und betrieb zusammen mit seinem französischen Freund Christian eine Minimoo. Da Otto und seine Frau Uschi perfekt Französisch sprachen, vertieften beide die Freundschaft zwischen dem französischen Fliegerclub Pont-Saint-Vincent und der Fliegergruppe Wolf Hirth. Otto und Uschi – die auf dem Unglücksflug, den er als Sicherheitspilot begleitete, ebenfalls an Bord war und bei dem Absturz im Schönbuch ums Leben kam – werden bei Freunden und Flugschülern in Deutschland und auch in Frankreich unvergessen bleiben. Wir sind sehr traurig.

Text: Lars Reinhold  
Foto: Frank Wollmershäuser

In Otto Bacher hat die Fliegergruppe Wolf Hirth einen äußerst verdienten und engagierten Fliegerkameraden verloren

# NACHRUF WERNER JÜNGLING

Mit Bestürzung mussten wir erfahren, dass Werner Jüngling uns im Alter von 93 Jahren verlassen hat.

Er trat im Sommer 1956 in unseren Verein, den Sportfliegerclub Malsheim (damals Sportfliegerclub Leonberg), ein. Kurz nach Weihnachten konnten wir Werner noch für 65 Jahre Mitgliedschaft ehren.

Neben Beruf und Feuerwehr (ihm wurde für seine dortigen Verdienste das Bundesverdienstkreuz verliehen) lag ihm die Fliegerei sehr am Herzen. Schon früh konnte der Verein einen Motorsegler SF 25C benutzen, den Werner angeschafft hatte. Dieser wurde noch in den 1980er-Jahren durch einen modernen Kunststoff-Motorsegler G109 ersetzt.

Da wir in Malsheim immer nur eine sehr begrenzte Anzahl von motorisierten Flugzeugen nutzen durften, gelang es Werner aber, durch seine Beziehungen als Stadtbrandmeister eine weitere Maschine in Malsheim zu stationieren, die als Waldbrand-Beobachtungsflugzeug diente. Ein Flammendekor machte diese C42 unverwechselbar – sie war das erste von

zwei UL, die Werner als neuer Fan von Ultraleichtflugzeugen beschafft hatte. Da für das Fliegen eine separate Lizenz erforderlich war, zögerte er nicht, auch diese zu erwerben. Später übernahm der Verein diese letzte Maschine.

Durch seine Fähigkeiten als Flaschner war Werner auch immer mit Rat und Tat dabei, wenn es um Arbeiten an unserer Halle ging. Bei unseren Festen war er stets vor Ort, kümmerte sich um den Auf- und Abbau sowie um Gas und Wasser. Die Gasprüfung erledigte er selbst noch im hohen Alter.

Bei Flügen war er immer begeistert von der Landschaft in Baden-Württemberg. Der Schwarzwald und die Pfalz waren besonders beliebte Ziele.

1996 erhielt Werner die Bronzene Ehrennadel des BWLV und 2012 die Wolf-Hirth-Medaille in Bronze – diese wird verliehen an Förderer und Gönner des Luftsports für außergewöhnliche und nachhaltige ideelle oder materielle Hilfe. Vor 20 Jahren ernannte unser Verein Werner als Dank für sein Wirken zum Ehrenmitglied.

Werner, der Sportfliegerclub Malsheim dankt dir, dass wir dich kennen und gemeinsam unser Hobby leben durften. Wir werden dich nicht vergessen!

Text und Foto: SFC Malsheim

Werner Jüngling hatte viele Jahrzehnte lang im Sportfliegerclub Malsheim seine fliegerische Heimat



# FLUGSPORTGRUPPE ÖHRINGEN TRAUERT UM RUDI KAESS

Rudi Kaess vor dem Start am  
Flugplatz Baumerlenbach. Dessen  
Weiterentwicklung war stets eines  
seiner größten Anliegen



Die Flugsportgruppe (FSG) Öhringen nimmt Abschied von ihrem langjährigen Vorsitzenden Rudi Kaess, der am 13. Dezember 2021 im Alter von 66 Jahren nach langer Krankheit verstarb.

Er war über Jahrzehnte hinweg ein treuer Begleiter der FSG und zeichnete während seiner Zeit als Erster Vorsitzender für das starke und nachhaltige Wachstum des Vereins verantwortlich. Neben seinem unermüdlichen Einsatz in der Werkstatt bleiben den Mitgliedern vor allem sein Engagement beim Bau von Flugzeughalle und Vereinsheim in Erinnerung.

Die fliegerische Karriere von Rudi Kaess begann im Frühjahr 1978 mit der Schulung bis zum Abschluss der ersten Alleinflüge auf dem Hornberg, nachdem er bereits im Winter zuvor der Flugsportgruppe für die Mithilfe bei den anstehenden Winterarbeiten beigetreten war. Schnell zeigte sich sein handwerkliches Geschick, sodass er 1980 neben dem Erwerb der Segelflugglizenz auch den Werkstattleiter-Lehrgang erfolgreich abschloss. Schon kurz darauf sollte die Motorseglerlizenz folgen, in deren

Folge Rudi Kaess seinen ersten Kauf, einen Mistral, eigenverantwortlich durch ein Klapptriebwerk zum Selbststarter umbaute.

Insbesondere die zu früheren Zeiten noch abenteuerlichen, mehrwöchigen Auslandsreisen, die ihn zusammen mit Freunden unter anderem nach Marokko führten, dürften ihm noch jahrelang in schöner Erinnerung geblieben sein.

Im weiteren Verlauf seiner fliegerischen Laufbahn nahm Rudi Kaess eine führende Rolle bei mehreren Grundüberholungen von Motorseglern und Segelflugzeugen sowie dem Bau der beiden Unterstellhallen ein. Sein Wirken galt stets der Weiterentwicklung der FSG Öhringen und damit verbunden dem Flugplatz Baumerlenbach.

Sicher mit Stolz auf das Erreichte konnte er während der letzten Jahre auf die Vielzahl an Schülerinnen und Schüler, die am Flugplatz ihre Segelflugausbildung absolvierten, zurückblicken – war die Förderung der Jugend in der Luft und Werkstatt doch stets eines seiner Hauptanliegen als Erster Vorsitzender gewe-

sen. Aufgrund seiner vielen Aufgaben blieb ihm zuletzt leider wenig Zeit für eigene Flüge mit seinem Discus T.

Rudi bleibt der Flugsportgruppe Öhringen als beliebtes und angesehenes Mitglied in Erinnerung. Durch seine Kenntnisse nahm er jahrelang eine führende Rolle bei den Werkstatt- und Infrastrukturarbeiten ein und verhalf so dank seines umfassenden Wissens sowie seiner erfrischend positiven und antreibenden Art vielen Mitgliedern zu wertvollen Erfahrungen während der Werkstatt- und Flugbetriebe.

Die Flugsportgruppe Öhringen verliert in Rudi Kaess einen wichtigen Wegbegleiter, der die Mitglieder prägte. Sein hohes Verantwortungsbewusstsein und seine ausgeprägte Zuverlässigkeit werden stets Vorbild sein. Die Flugsportgruppe Öhringen wird Rudi Kaess in ehrenvoller Erinnerung behalten.

Text: Mark Kekel  
Foto: Flugsportgruppe Öhringen



# BWL-V-TERMINSERVICE 2022

**(Alle Angaben ohne Gewähr)**

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

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.04.22		A	BWL-V-Datenschutz-Seminar – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	online
02.04.22		MD	Frühjahrswettbewerb Osterhofen LSV Roßfeld-Metzingen – Info: <a href="mailto:frankadametz@gmx.de">frankadametz@gmx.de</a>	Osterhofen
06.04.22	09.04.22	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
09.04.22	10.04.22	MD	2 Weltcup-Wettbewerbe F1E – Info: <a href="mailto:peter-kuttler@web.de">peter-kuttler@web.de</a>	Oberkotzau/BY
20.04.22	30.04.22	UL	Motorschirm-WM – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Brasilien
23.04.22		MF	BZF I Zusatz – Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
23.04.22		A	Flugzeugveteranen-Teilebörse, Technik Museum Speyer – abgesagt!	Speyer
24.04.22	30.04.22	SF	Segelkunstflug-Lehrgang (Basic und Advanced) – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Leibertingen
27.04.22	30.04.22	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: <a href="http://aero-expo.com">aero-expo.com</a>	Messe Friedrichshafen
02.05.22	04.05.22	MF	(B) BWLV-UL-Fluglehrer-Lehrgang – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	SLP Walldorf (EDGX)
06.05.22	08.05.22	A	Motorworld Classics Bodensee Messe – Info: <a href="http://www.motorworld-classics-bodensee.de">www.motorworld-classics-bodensee.de</a>	Messe Friedrichshafen
06.05.22	15.05.22	MF	(B) BWLV-FIA-Lehrgang (Praxisteil) – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	N.N.
07.05.22	20.05.22	SF	(B) BWLV-FI(S)-Lehrgang (Praxisteil) – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
12.05.22	15.05.22	MF	Trainingswochenende Präzisionsflug – Info: <a href="http://www.pfa.ch">www.pfa.ch</a>	Regio Airport Mengen (EDTM)
20.05.22	22.05.22	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flensburg-Schäferhaus
20.05.22	23.05.22	LS	VDP Spring Refresher als Alpenflugeinweisung – Info: <a href="http://www.pilotinnen.de">www.pilotinnen.de</a>	Flugplatz Mühlendorf (EDMY)
21.05.22	28.05.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Club- u. Standardklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Landau
21.05.22	28.05.22	SF	DM Frauen (18m-, Club- u. Standardklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Landau
21.05.22	28.05.22	SF	54. Hahnweide-Wettbewerb – Info: <a href="http://www.wettbewerb.wolf-hirth.de">www.wettbewerb.wolf-hirth.de</a>	SLP Hahnweide
26.05.22	27.05.22	MF	Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a>	Flugplatz Niederstetten
26.05.22	29.05.22	MF	DM Ultraleichtflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)
26.05.22	29.05.22	MD	Deutsche Jug.- u. Jun.meisterschaft Freiflug – Info: <a href="mailto:michael.jaeckel@daec-modellflugsport.de">michael.jaeckel@daec-modellflugsport.de</a>	Freienhufen/BB
27.05.22	28.05.22	MF	56. Allgäuflug Leutkirch – Info: <a href="http://www.fliegergruppe.de">www.fliegergruppe.de</a>	Flugplatz Leutkirch-Unterzell
29.05.22		A	Außerordentl. BWLV-Mitgliederversammlung – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	N.N.
30.05.22	03.06.22	SF	(B) Segelkunstflug-Bildungsmaßnahme – Info: <a href="http://www.segelkunstflug.com">www.segelkunstflug.com</a>	Flugplatz Walldürn (EDEW)
02.06.22	06.06.22	A	Hubschrauber-Pfingsttrainingslager – Info: <a href="http://www.deutscher-hubschrauberclub.de">www.deutscher-hubschrauberclub.de</a>	Regio Airport Mengen (EDTM)
04.06.22	07.06.22	FB	BWL-V-Pfingstjugendlager Ballon – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Seeg/Allgäu
04.06.22	11.06.22	SF	28. Farrenberg-Segelflugwettbewerb – Info: <a href="http://wettbewerb.fsv-moessingen.de">http://wettbewerb.fsv-moessingen.de</a>	Flugplatz Farrenberg
04.06.22	11.06.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Clubklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Grefrath
04.06.22	11.06.22	SF	57. Internat. Hotzenwaldwettbewerb – Info: <a href="http://www.hotzenwaldwettbewerb.de">www.hotzenwaldwettbewerb.de</a>	SLP Hütten-Hotzenwald
05.06.22	12.06.22	MF	3. FAI-Motorkunstflug WM (Intermediate) – Info: <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a>	Torun/Polen
06.06.22	17.06.22	SF	Segelflug-DM Zwickau (Club-, Standard-, 15m-Klasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Zwickau
10.06.22	11.06.22	MD	1. u. 2. Teilwettbewerb DMM u. Rangliste F1D – Info: <a href="mailto:jluxenburger@ibp-gmbh.de">jluxenburger@ibp-gmbh.de</a>	Dillingen/SL
11.06.22	18.06.22	SF	Süddeutsche und Quali-Meisterschaft (18m-Klasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Winzeln-Schramberg
13.06.22	24.06.22	SF	Breitensportkurs Einführung Gebirgssegelflug – Info: <a href="http://segelflug.ch">http://segelflug.ch</a>	Flugplatz Samedan/Schweiz
15.06.22	19.06.22	MF	Deutschlandflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Nordwestdeutschland
16.06.22	19.06.22	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 1 – Info: <a href="http://www.sfgcrailsheim.de">www.sfgcrailsheim.de</a>	Fluggelände Weipertshofen
24.06.22	26.06.22	LS	Fly-In Donauwörth der VDP – Info: <a href="http://www.pilotinnen.de">www.pilotinnen.de</a>	Flugplatz Donauwörth (EDMQ)
25.06.22	26.06.22	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 2 – Info: <a href="http://www.sfgcrailsheim.de">www.sfgcrailsheim.de</a>	Fluggelände Weipertshofen
02.07.22		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
02.07.22	09.07.22	SF	BWL-V-Ü-25-Streckenfluglager – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Aalen/Elchingen (EDPA)
02.07.22	16.07.22	SF	Europameisterschaft (15m-, Club- u. Standardklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Pociunai/Litauen
07.07.22	16.07.22	SF	Quali-Meisterschaft (Doppelsitzerklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Brandenburg
07.07.22	16.07.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Club- u. Standardklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Brandenburg
07.07.22	17.07.22	A	World Games – Info: <a href="http://www.theworldgames.org">www.theworldgames.org</a>	Birmingham, Alabama (USA)
08.07.22	09.07.22	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Flugplatz Ammerbuch
09.07.22	10.07.22	A	Jubiläumsfeier 100 Jahre FSC Pforzheim u. Straubenhardt, 15 Uhr – Info: <a href="http://www.fsc-pforzheim.de">www.fsc-pforzheim.de</a>	Segelfluggelände Schwann-Conweiler
15.07.22	29.07.22	LJ	International Air Cadet Exchange – Info: <a href="http://www.iacegermany.com">www.iacegermany.com</a>	N.N.
21.07.22	24.07.22	A	Offene Deutsche Hubschrauber-Meisterschaft – Info: <a href="http://www.deutscher-hubschrauberclub.de">www.deutscher-hubschrauberclub.de</a>	Regio Airport Mengen (EDTM)
23.07.22	30.07.22	UL	17. FAI-WM Ultraleichtflug – Info: <a href="http://www.wmc2022.net">www.wmc2022.net</a>	Hosin/Tschechien
23.07.22	30.07.22	SF	Quali-Meisterschaft (18m-, Offene und Doppelsitzerklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Jena
25.07.22	29.07.22	MD	Junioren-WM F1ABP – Info: <a href="http://www.bnac.bg">www.bnac.bg</a>	Valchitran/Bulgarien
25.07.22	08.08.22	SF	Segelflug-Weltmeisterschaft (18m-, Offene und Doppelsitzerklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Matkópuszta, Ungarn
27.07.22	05.08.22	SF	DM Segelkunstflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Oschatz
30.07.22	06.08.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Club- u. Standardklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Hirzenhain
30.07.22	11.08.22	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
31.07.22	14.08.22	SF	Segelflug-WM Junioren (Club- und Standardklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Tabor/Tschechien
01.08.22	09.08.22	SF	Quali-Meisterschaft (Doppelsitzerklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Oerlinghausen
03.08.22	12.08.22	MF	16. FAI-WM Motorkunstflug – Info: <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a>	Lezno/Polen
06.08.22	12.08.22	LJ	Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: <a href="http://www.jufli-leibertingen.de">www.jufli-leibertingen.de</a>	Leibertingen
08.08.22	11.08.22	MD	EM F1E – Info: <a href="http://www.frmd.ro">www.frmd.ro</a>	Turda/Rumänien
10.08.22	19.08.22	SF	Quali-Meisterschaft (18m- und Offene Klasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Lachen
11.08.22	21.08.22	LJ	BWL-V-Segelflugjugendlager Berneck – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Berneck
12.08.22	21.08.22	LJ	BWL-V-Segelflugjugendlager Sinsheim – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Sinsheim
13.08.22	21.08.22	LJ	BWL-V-Streckenfluglager (StreLa) – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Klippeneck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiball, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
 MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen  
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de). Lehrgänge u. Fortbildungsmaßnahmen, die mit (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) → Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter „Bildungsurlaub“) sowie unter [www.bildungszeit-bw.de](http://www.bildungszeit-bw.de). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

# Insure before flight

**Wir wünschen allen Flugbegeisterten einen guten Start in die neue Saison.**

Ob geschäftlich, privat oder im Luftsportverein – wer fliegt, braucht Sicherheit für sich und andere. Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) bietet professionellen Flugzeug-Haltern und Flugbegeisterten einen umfangreichen Luftfahrt-Versicherungsschutz vom Segelflugzeug bis zum Business-Jet.



Wir freuen uns, Sie auf der AERO vom 27. – 30. April 2022 an unserem Stand in Halle B4 zu begrüßen.

**Kontakt:** [luftfahrt@allianz.com](mailto:luftfahrt@allianz.com)

[agcs.allianz.com](https://agcs.allianz.com)





# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

### BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck  
Buchungen: 07424 84634  
(Christina Neugebauer)  
E-Mail: [klippeneck@bwlv.de](mailto:klippeneck@bwlv.de)  
Internet: [www.gaestehaus-klippeneck.de](http://www.gaestehaus-klippeneck.de)

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

### BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

### TOP-TERMINE IM APRIL 2022 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

Frühjahrs Wettbewerb Freiflug Osterhofen  
02.04.2022 Osterhofen  
Info: [frankadametz@gmx.de](mailto:frankadametz@gmx.de)

(B) Motorenwart-Lehrgang M1  
06.–09.04.2022 Bildungsstätte Klippeneck  
Info: [birkhold@bwlv.de](mailto:birkhold@bwlv.de)

BZF I Zusatz – Sprechfunk Deutsch VFR  
23.04.2022 BWLTV-Motorflugschule Hahnweide  
Info: [www.motorflugschule.info](http://www.motorflugschule.info)

Segelkunstflug-Lehrgang (Basic und Advanced)  
24.–30.04.2022 Leibertingen  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

AERO  
27.–30.04.2022 Messegelände Friedrichshafen  
Info: [www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)