

SEGELFLUG SEITE 28

FASZINIERENDE EINDRÜCKE IN DER WELLE

MICHAEL UND STEFAN ZISTLER HABEN IM WAVECAMP IN TSSCHECHIEN UNVERGESSLICHE ERFAHRUNGEN GEMACHT

SEGELFLUG SEITE 30

RÜCKBLICK AUF EINE TOLLE WOCH

BEIM BWLV-SEGELKUNSTFLUG-LEHRGANG IN HAYINGEN STAND DIE WELT KOPF FÜR DIE TEILNEHMER

TITELTHEMA SEITE 3

ANERKENNUNG FÜR DAS EHRENAMT

DIE POLITIK BEMÜHT SICH, DAS EHRENAMT ZU STÄRKEN –
DAS SOLLTEN DIE VEREINE IM SINNE DER ZUKUNFTSSICHERUNG AUCH TUN

BITTE TERMIN FÜR DEN LUFTRAUM-INFOABEND VORMERKEN!

Der Arbeitskreis Sektoren im BWLV veranstaltet wieder zusammen mit der DFS seinen Luftraum-Infoabend für alle Vereine. Dieser findet statt am **Freitag, 9. Februar 2024, um 19 Uhr in der Alten Turnhalle Herrenberg**. Infos zur Tagesordnung gibt es auf Seite 20 dieser Ausgabe.



EDITORIAL

- 3 Anerkennung für das Ehrenamt

ALLGEMEINES

- 4 Überlegungen zur Zukunftsfähigkeit der Vereine – Vitale Funktion im Organismus Verein: Das Ehrenamt
- 6 Gedenken: Eine Verneigung vor sieben jungen Männern und ihrem Schicksal
- 7 Herzlichen Dank für Weihnachtsgrüße
- 7 Frist endet demnächst! Bitte dran denken: Ausbildungsbericht 2023 abgeben!
- 8 Bitte vormerken: Bezirkstagungen finden wieder statt!
- 8 Landesakademie für Jugendbildung: Kurse für Ehren- und Hauptamtler in Vereinen
- 9 Kurz erklärt: Die wichtigsten Fragen zu DOSB-Lizenzen
- 10 Preisträger des Hellmut Niethammer Innovationspreises 2023 (1): Bahnbrechendes Projekt aus Mannheim
- 11 Ausschreibung: Innovationspreis der Hellmut Niethammer Stiftung 2024
- 12 Ausflugstipp: Neueröffnung im Gustav Weisskopf Museum Leutershausen

PR-ARBEIT

- 13 Werbung für den Luftsport: Ein starkes Zeichen für die Inklusion

LUFTSPORTJUGEND

- 14 53. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen: Klein, aber fein
- 16 Für Segelflughlehrer: 36. Deutsch-Französische Alpenflugeinweisung

FREIBALLON

- 17 66. Coupe Aéronautique Gordon Bennett in Albuquerque: Drei Tage und drei Nächte im Ballonkorb

AK SEKTOREN

- 20 Luftraum-Infoabend 2024

MODELLFLUG

- 20 Modellbaubörse in Dettingen/Teck: Alles, was das Modeller-Herz begehrt
- 21 Rückblick: Saisonbilanz der baden-württembergischen Freiflieger

MOTORFLUG/UL

- 22 Alpenflug mit dem Verein: Unvergessliche Eindrücke über den Bergen
- 25 Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen: Neuerungen bei der UL-DM sollen mehr Teilnehmer bringen
- 26 Impression: Im Zeichen des Regenbogens
- 26 Digitalisierung: Neuer UL-Fragenkatalog
- 27 Theoriekurse BWLV-Motorflugschule 2024

SEGELFLUG

- 28 Wavecamp im tschechischen Jesenik: Faszinierende Eindrücke in der Welle
- 30 10. BWLV-Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen 2023
- 32 Besondere Gelegenheit zum Weiterbilden und Üben: Ü25-Streckenflug-Trainingslager
- 32 Herzliche Einladung! Hauptversammlung des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV
- 33 Historisches Segelflugzeug: Jetzt den Kranich III ausleihen!
- 33 Regelbuch Segelflug: Teil SAO – Flugbetriebsregeln verfügbar
- 34 Impression: Tierischer Fliegerkamerad

LUFTSPORTLERINNEN

- 34 Jetzt schnell anmelden: 48. Hexentreffen

REGIONEN

- 35 Region 1: Musbacher Flieger auf Wanderung
- 36 Region 2: Ehrungen und Dank bei der Fliegergruppe Heilbronn
- 36 Region 3: Almbetrieb der Fliegergruppe Giengen/Brenz

TECHNIK

- 37 Tipps und Tricks aus der Instandhaltungskiste (2): Erhaltungsladung der Flugzeugbatterie
- 38 Neues Angebot: Erster Lehrgang zum UL-Wart erfolgreich absolviert
- 40 Wels/Österreich: Herbsttagung des Bundesausschusses Technik im DAeC
- 41 Neue Schulungsangebote im BWLV

DAEC-NEWS

- 42 Hauptversammlung des DAeC
- 43 1. Südwestdeutscher Pilotentag
- 44 DAeC-Geschäftsführer-Tagung der Mitgliedsverbände


BWLV-MITTEILUNGEN

- 45 (B) Fluglehrer-Auffrischungsschulungen März 2024 (online)
- 45 Auffrischungsseminar für Prüfer FCL/SFCL 2024
- 46 BWLV-Terminservice 2024

ABSCHIED

- 47 Klaus Häffner
- 47 Erwin Gamerdinger

ICON-LEGENDE

 = Zusatzinformationen

ZUM TITELBILD

Unterwegs auf der Wolkenautobahn: Michael Zistler und sein Sohn Stefan waren zusammen beim Wellenfliegen in Tschechien. Dabei erlebten die beiden unvergessliche Eindrücke. Den Bericht dazu finden Sie auf Seite 28 dieser Ausgabe.

Foto: Michael Zistler

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

Herausgeber und Geschäftsstelle:
Baden-Württembergischer
Luftfahrtverband e.V. (BWLV)
Scharstraße 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 7594-0
E-Mail: druck@konradin.de
Internet: www.konradin-druck.de

Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Alle Rechte, auch für die Übersetzung, des Nachdrucks und der fotomechanischen, elektronischen oder digitalen 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.



Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post



Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet



Bernd Heuberger, Leiter Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport

ANERKENNUNG FÜR DAS EHRENAMT

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

für viele von uns gestandene, im Verein eingebundene Luftsportler, ist das Funktionieren eines Vereins so selbstverständlich, dass wir darüber gerne vergessen, welche Bedeutung das Ehrenamt hat. Insbesondere dann, wenn Mitglieder seit mehreren Jahrzehnten still und verlässlich „ihr“ Amt ausüben und der Verein „rund läuft“, wird gerne übersehen, wie wertvoll diese Arbeit ist, die an vielen Stellen geleistet wird und im Sinne eines funktionierenden Vereinsbetriebes auch geleistet werden muss.

Seit Jahren beobachte ich bei der Aufnahme von neuen Vereinsmitgliedern erstaunte Gesichter, wenn man die umfangreiche Vereinsstruktur erklärt und der Vereinsneuling (Flugschüler) sowie seine Eltern ein Bild davon bekommen, was alles durch den Verein zu leisten ist, damit zum Beispiel der Mannschaftssport Segelfliegen funktioniert. Ganz besonders gilt das für Luftsportvereine, die Flugausbildung betreiben.

Besonders wichtig erscheint mir dabei, den Zusammenhang der günstigen Preise für eine Flugausbildung im Vergleich zu gewerblichen Flugschulen herauszuarbeiten. Der günstige Preis, so muss immer wieder erklärt werden, ist nur möglich, weil alle Mitglieder sich im Verein an unterschiedlichen Stellen ehrenamtlich, langfristig und verlässlich einbringen. Das darf und muss immer wieder erklärt und betont werden!

Die gute Nachricht: Politik und Gesellschaft erkennen das Engagement von Ehrenamtlichen nun deutlicher an, als das bisher der Fall war. So hat zum Beispiel das baden-württembergische Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration einen „Engagementnachweis“ ausgerufen. Die Landesregierung würdigt mit diesem Nachweis das freiwillige Engagement ihrer Bürgerinnen und Bürger.

Das hat ganz handfeste Vorteile für Ehrenamtler, zum Beispiel als Nachweis bei Bewerbungen um Studien- oder Arbeitsplätze, aber auch für Vergünstigungen bei Eintrittskarten. Weitere Hinweise dazu, warum sich eine „Ehren-

amtskarte Baden-Württemberg“ oder auch ein „Engagementnachweis“ für Sie lohnen könnte, finden Sie auf Seite 4 dieser adler-Ausgabe.

Und natürlich gibt es mit dem Bildungszeitgesetz Baden-Württemberg (BzG BW) noch eine weitere attraktive Möglichkeit, um das Ehrenamt zu würdigen. Der BWLV ist als Träger von Qualifizierungsmaßnahmen anerkannt und kann seinen Mitgliedern, die an BWLV-Lehrgängen teilnehmen, hier ein besonderes Angebot machen: Im Rahmen des BzG haben Beschäftigte in Baden-Württemberg einen Anspruch darauf, sich zur Weiterbildung von ihrem Arbeitgeber an bis zu fünf Tagen pro Jahr freustellen zu lassen. Die Freistellung erfolgt unter Fortzahlung des Arbeitsentgeltes. Alle Infos dazu gibt es auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter Bildungsurlaub). Diese Möglichkeit wird gerne genutzt und steht Ehrenamtlern zu, um sie zu entlasten – warum also nicht mal selbst davon profitieren? Erzählen Sie in Ihrem Verein von diesen Möglichkeiten!

Während wir also gegenwärtig viele Probleme ausmachen, die unserem im Verein organisierten Flugsport entgegenstehen – zum Beispiel die schier unzähligen Alternativen zu unserem Hobby oder die negativen Einflüsse unseres Freizeitverhaltens – ist es doch erfreulich, hier solche positiven Entwicklungen wie die der oben genannten Auslobungen seitens der Politik vermelden zu können.

Das sind gute Nachrichten für alle ehrenamtlich Tätigen in unseren Vereinen – und das macht Hoffnung auf eine gute Zukunft für den Luftsport. Bleiben wir gemeinsam dran!

Ihr/Euer

ÜBERLEGUNGEN ZUR
ZUKUNFTSFÄHIGKEIT DER VEREINE

VITALE FUNKTION IM ORGANISMUS VEREIN: DAS EHRENAMT

Luftsportvereine leben von der ehrenamtlichen Arbeit ihrer Mitglieder. Doch es wird zunehmend schwieriger, diese zu gewährleisten. Woran liegt das und welche Lösungen gibt es dafür? Eine Betrachtung.

Herz, Lunge, Leber sind für das menschliche Dasein von vitaler Bedeutung. Mit Blick auf ein möglichst langes Leben sollten wir auf die Gesundheit dieser Organe achten. Nicht anders verhält es sich mit dem ehrenamtlichen Engagement in unseren Vereinen: Damit der Organismus Verein funktioniert, müssen auch alle seine Organe funktionieren. Darum sind diese Ämter sogar im Vereinsflieger.de, dem Vereins- und Verbandsverwaltungsprogramm im BWLV, als „Funktionsträger“ beschrieben. Es gehört damit zu den ersten Aufgaben eines Vereines, sich um die Aufrechterhaltung dieser Funktionen zu kümmern.

Das allerdings wird zunehmend schwieriger. Funktionsträger sind häufig überlastet. Sie stehen oft im Spannungsfeld der Anforderungen aus Beruf, Familie und Verein, vielleicht sogar mehreren Vereinen. Dauerhafte Überlastung kann schnell zum Totalausfall führen. Besonders hier muss ein verantwortungsvoller Verein Sorge tragen: Eine Umverteilung von Aufgaben kann helfen, aber auch die Unterstützung durch weitere oder neue Helfer im Verein. Warum aber ist es vereinzelt so schwer, zusätzliche Kräfte im Verein zu generieren? Hier hilft zunächst ein Blick auf die Definition des Begriffes Ehrenamt.

Ehrenamt – was ist das eigentlich?

Mit einer ehrenamtlichen Tätigkeit meint man ein freiwilliges Engagement für eine Organisation (hier der Verein), das unentgeltlich und gemeinwohlorientiert geleistet wird. 2023 gab es laut der Allensbacher Markt- und Werbeträgeranalyse (AWA) in Deutschland etwa 16,06 Millionen Ehrenamtliche. Die Mehrheit der Ehrenamtlichen in Deutschland war laut der bevölkerungsrepräsentativen Studie VuMA (Verbrauchs- und Medienanalyse) im Jahr 2021 über 50 Jahre alt – knapp ein Fünftel war 70 Jahre und älter. Insgesamt verfügten die Ehrenamtler über eine höhere Schul- und Berufsausbildung als die Gesamtbevölkerung: Gut ein Drittel besaß die Allgemeine Hochschulreife und etwa 18 Prozent davon hatten einen Hochschulabschluss.

Die „Freizeitgesellschaft“

Wir alle kennen das Phänomen: Funktionen im Verein sind über zum Teil viele Jahrzehnte von der gleichen Person besetzt. Fällt diese (meist altershalber) aus, findet sich nur schwer ein Ersatz. Dabei fehlt es nicht an jüngeren Vereinsmitgliedern. Es fehlt aber zunehmend an der Bereitschaft, dauerhaft und verlässlich eine Funktion im Verein, die auch ein erhebliches Maß an Zeit und Verantwortung abfordert, zu übernehmen. Warum ist das so?

Auf diese Frage kann es keine einfache Antwort geben. Zu vielschichtig sind die Einflussfaktoren, die zu dieser Entwicklung führten oder führen können. Die Soziologie spricht schon seit den 1960er-Jahren von Freizeit-, Erlebnis- oder Spaßgesellschaften. Mit Freizeitgesellschaft zum Beispiel ist eine zukünftige Gesellschaft gemeint, die es dem Einzelnen erlauben wird, weit weniger zu arbeiten und dadurch wesentlich mehr Freizeit zu haben, als es heute normalerweise möglich ist.

Das sind doch gute Nachrichten. Da bleibt doch mehr Zeit für die Ehrenämter in unseren Vereinen – oder etwa nicht?

Leider nein, denn die wertvolle Ressource Freizeit wird nur selten für das Gemeinwohl genutzt. Vielmehr wird beobachtet, dass diese Freizeit genutzt wird, um persönliche Interessen zu verfolgen, sich zu erholen und das eigene Wohlbefinden zu steigern. Kurz: Es wird vielfach mehr Wert auf eine ausgewogene Work-Life-Balance gelegt.

Das Ehrenamt attraktiv machen als Freizeitgestaltung

Und genau hier liegt das Problem. Wir müssen es schaffen, das ehrenamtliche Engagement im Verein so zu würdigen, dass es für Menschen mit zeitlichen Ressourcen attraktiv ist, ihre arbeitsfreie Zeit dem Gemeinwohl zur Verfügung zu stellen. Die Würdigung muss aber abseits monetärer Überlegungen liegen, denn die Ehrenamtlichkeit ist gekennzeichnet durch einen entgeltlosen und freiwilligen Einsatz.

Benannte Wertschätzung durch die Vereinsverantwortlichen und offen gezeigte Anerkennung durch die Vereinsmitglieder sind gute Werkzeuge, einen ehrenamtlichen Einsatz zu belohnen. Ganz besonders erfreulich ist hier, dass auch die Politik die Bedeutung des Ehrenamts erkannt hat, und nun mit dem „Engagementnachweis“ dokumentiert honoriert.

Werkzeuge der Anerkennung aus der Politik

Mit dem Engagementnachweis können die ehrenamtlich und bürgerschaftlich Engagierten ihre fachlichen und sozialen Kompetenzen sowie ihre erworbenen Fähigkeiten individuell dokumentieren und bescheinigen lassen. Den Engagementnachweis können alle baden-württembergischen Bürgerinnen und Bürger erhalten, die sich regelmäßig oder zeitlich befristet in einer Organisation, einem Verein, einer Institution oder bei einer Kommune ehrenamtlich oder bürgerschaftlich engagieren.

Für die berufliche Tätigkeit oder bei Bewerbungen um einen Ausbildungs-, Studien- oder Arbeitsplatz können die im Engagement erworbenen Schlüsselqualifikationen wie zum Beispiel Teamfähigkeit oder Kommunikationsfähigkeit entscheidend sein. Infos dazu gibt es unter www.engagementnachweis-bw.de.

Zusätzlich kann derzeit im Rahmen eines eingeschränkten Modellversuchs ein ehrenamtlich Engagierter Vergünstigungen in Form von Ermäßigungen bei Eintrittskarten für verschiedene Kultur-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen erhalten. Dazu hält die Landesregierung derzeit die „Ehrenamtskarte Baden-Württemberg“ bereit. Dieser Modellversuch läuft noch bis zum 30. Juni 2024, Infos dazu gibt es unter <https://sozialministerium.baden-wuerttemberg.de/de/soziales/buergerengagement/ehrenamtskarte>.

Mit dem Bildungszeitgesetz Baden-Württemberg (BzG BW) gibt es seit 2016 zudem noch eine weitere Möglichkeit, um das Ehrenamt zu würdigen. Der BWLV ist als Träger von Qualifizierungsmaßnahmen anerkannt. Dies ist relevant für Mitglieder, die an BWLV-Lehrgängen teilnehmen: Im Rahmen des BzG haben Beschäftigte in Baden-Württemberg einen Anspruch darauf, sich zur Weiterbildung von ihrem Arbeitgeber an bis zu fünf Tagen pro Jahr freustellen zu lassen. Die Freistellung erfolgt unter Fortzahlung des Arbeitsentgeltes. Alle Infos dazu gibt es auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Verband/Service → Unser Verband → Bezahler Bildungsurlaub).

Alle hier genannten Würdigungen durch die Politik sind ein Zeugnis für die politisch erkannte, große gesellschaftliche Bedeutung des Ehrenamts – eine Bemühung, die gut in unsere Tage passt. Diese Möglichkeiten sollten

Vereine nutzen, um das Ehrenamt attraktiver zu machen.

Konsequenzen des fehlenden Ehrenamts benennen

Ehrenamtliche Aufgaben im Verein zu übernehmen, ist keine Frage des Lebensalters. Was weiter oben über die wertvolle Ressource Freizeit gesagt wurde, gilt für alle Altersgruppen. Es gibt den Abiturienten, der sich stark einbringt, trotz der schulischen Anforderungen kurz vor Prüfungen. Und es gibt den Abiturienten, der genau deswegen keine Zeit hat, auf den Flugplatz zu kommen. Es gibt den Rentner, der die neu gewonnene Zeit gerne in den Dienst des Vereines stellt und dabei seine Erfahrung mit Freude weitergibt – und es gibt den Ruheständler, der sich sagt: Ich habe schon so viel gemacht, jetzt sollen das mal andere tun.

All das ist zu respektieren. Zur Wahrheit gehört an dieser Stelle aber auch, offen über die möglichen Konsequenzen aus der auf diese Weise nicht erledigten Arbeit zu sprechen. Wenn die Winterarbeit und Instandhaltung nicht mehr geleistet werden können, weil zu wenige Mitglieder bereit sind sich einzubringen, dann braucht es Lösungen. Die müssen klar benannt werden. Vielleicht ist der Flugzeugpark zu reduzieren? Vielleicht müssen dann Luftfahrzeuge im LTB überholt werden? All das muss erwogen und besprochen werden.

Fehlendes Ehrenamt ist teuer!

Aufgaben im Verein durch eigene Mitglieder zu erledigen, ist das naheliegende Instrument, um den Luftsport auch für weniger privilegierte Mitglieder Wirklichkeit werden zu lassen. Für viele Vereine war es immer ein Anliegen, gerade Jugendlichen aus weniger wohlhabenden Kreisen das Segelfliegen zu ermöglichen. Wie preisgünstig Segelfliegen sein kann, ist ein Punkt der die Menschen, die den Luftsport im Verein nicht kennen, regelmäßig sehr überrascht. Dort, wo das Ehrenamt noch großflächig funktioniert, bleibt diese Option offen. Dort, wo in zunehmendem Maße Service dazugekauft werden muss, eben nicht mehr.

Viele Vereine gehen deshalb dazu über, ihre Luftfahrzeugflotte teilweise oder ganz in LTB zu geben.

Die so entstehenden, hohen Kosten müssen sich in den Fluggebühren wiederfinden. Damit wird der Zugang zum

Luftsport deutlich verteuert und für weniger begüterte Gruppen unmöglich. Eine unschöne, aber logische Konsequenz aus der abnehmenden aktiven Beteiligung am Organismus Verein. Dies muss den Vereinsmitgliedern in aller Deutlichkeit klargemacht werden. Wer den Luftsport für alle finanzierbar halten will, muss Wege finden, mittels des Ehrenamtes die Kosten zu senken – ansonsten bleibt nur der Weg der teuren Bezahlung für alle Dienstleistungen.

Warum sich das Ehrenamt trotz allem noch immer lohnt

Bei all den schwierigen Aspekten, die bislang angesprochen wurden, ist eines außer Acht geblieben: Das Ehrenamt im Verein bietet unschlagbare persönliche Vorteile. Es gibt engagierten Menschen die Chance, ihre Interessen und Leidenschaften mit Gleichgesinnten zu teilen und gemeinsam etwas zu bewegen. Ehrenamtliche Tätigkeiten in Vereinen sind vielfältig, von der Organisation von Veranstaltungen über die Betreuung von Mitgliedern bis hin zur Verwaltung und Finanzierung des Vereins.

Es ist eine großartige Möglichkeit, seine Fähigkeiten einzubringen und Teil einer Gemeinschaft zu sein. Talente junger Vereinsmitglieder können so entdeckt und weiterentwickelt werden. Nicht selten sind die hier erworbenen Erfahrungen entscheidend für die weitere schulische oder berufliche Entwicklung.

Unabhängig von Alter oder Generation kann jeder von ehrenamtlicher Arbeit profitieren und einen wertvollen Beitrag zur Gesellschaft leisten. Das Ehrenamt kann sinnstiftend wirken und so zu einer hohen Befriedigung führen – besonders dann, wenn das gemeinsam Geleistete die gesellschaftliche Würdigung durch die Vereinsmitglieder erfährt. Das kann sogar richtig glücklich machen!

Das alles gilt es, immer wieder herauszustellen, als gutes Vorbild zu zeigen, dass es sich auch fürs persönliche Wohlbefinden lohnt, im Dienst der Gemeinschaft aktiv zu sein. Wenn den Vereinen dies gelingt, ist für Nachwuchs gesorgt. Und dann klappt es auch mit den Ehrenamtlern als dauerhaft robuste und vitale Funktion im Organismus Luftsportverein.

Text: Bernd Heuberger,
Leiter Referat Aus- und Fortbildung,
Flugsicherheit und Sport
Foto: BWLV-Archiv



GEDENKEN

EINE VERNEIGUNG VOR SIEBEN JUNGEN MÄNNERN UND IHREM SCHICKSAL

Albstadt-Degerfeld/Burladingen-Hausen. Herzenssache: Die letzten Wrackteile des Lancaster-Bombers, der 1944 im Wald bei Hausen abgestürzt ist, liegen jetzt auf den Gräbern der Besatzung – fast 80 Jahre nach ihrem Tod.

Die Metallteile hatten sich mehrere Jahre lang im Hangar auf dem Flugplatz Degerfeld befunden, der einst die Messerschmidt Me 109 „Rote Sieben“ und aktuell die P51D „Mustang“ beherbergt. In der Halle finden sich Erinnerungstücke an Flieger, die bei Luftkämpfen im Zweiten Weltkrieg über der Region ihre meist sehr jungen Leben verloren haben.

Wilhelm Heinz, Eigentümer und Pilot der P51 mit dem Namen „Louisiana Kid“, hat die Wrackteile an Jon Short übergeben. Short ist Engländer. Der Flugzeug-Ingenieur lebt in Freising und arbeitet in der Nähe des Münchner Flughafens. Er forscht zur Geschichte von Piloten und Soldaten im Zweiten Weltkrieg. Auf diese Weise kam er auch mit Wilhelm Heinz in Kontakt.

Die P51D bietet die Möglichkeit, einen Passagier mitzunehmen. Mittlerweile ist

Short (41) bereits drei Mal in der Jagdmaschine aus dem Zweiten Weltkrieg mitgeflogen. „Unglaublich. Ich bin mir nicht sicher, ob es Worte gibt, die das Gefühl beschreiben, in einer Mustang zu sitzen und die gewaltige Kraft des Packard-Merlin-Motors zu spüren. Es ist einfach großartig“, sagt Short.

Die traurige Geschichte der „Lancaster“

Bei einem Besuch auf dem Degerfeld kamen Short und Heinz ins Gespräch. Beim Gang in die Flugzeughalle fiel der Blick auf die Überreste der viermotorigen Avro „Lancaster“ MK III. Die Maschine mit der Kennung ND 446 gehörte zur 156. Squadron der Royal Air Force. In der Nacht zum 3. März 1944 war sie mit anderen von der Basis „Warboys“ in Cambridgeshire in England zu einem Luftangriff auf Stuttgart gestartet. Allerdings fingen Pilot Heinz Reschke und sein Bordschütze Gerhard Wollnik die Maschine mit ihrem zweimotorigen Nachtjäger des Typs Me 110 ab. Sie waren in Mainz-Finthen gestartet. Bei Hausen stürzte die abgeschossene englische Maschine ab. Alle sieben Besatzungsmitglieder kamen ums Leben.

An die Ereignisse in jener Märznacht und an die getöteten Flieger erinnert ein Gedenkstein am Sportplatz in Hausen. Die Überreste der toten englischen Flieger wurden später auf einem britischen Soldatenfriedhof in Dürnbach in Bayern beigesetzt. Dorthin brachte Jon Short nun auch die letzten noch vorhandenen Teile der „Lancaster“. Er legte sie an den Grabsteinen ab und salutierte vor der letzten Ruhestätte von Pilot Robert Minton Baker (23) und seiner Crew mit Phillip George Gotto (23), Ronald Thoades Kelly (21), Ernest Kenyon (22), Donald Edward Barton (23), William James Hill (22) und Francis George Gains (30).

Eine Frage der Ehre

Für Wilhelm Heinz und Jon Short war es eine Frage der Ehre, der Crew auf diese Weise zu gedenken. „Besatzung und Flugzeug sind auf gewisse Art und Weise wieder vereint“, so Heinz (67), Berufspilot im Ruhestand. Short ergänzt: „Es ist immer eine Ehre, jener jungen Männer zu gedenken, die ihr Leben im Dienst für ihr Land gegeben haben in der Stunde, in der das Land sie brauchte.“ Je weiter der Zweite Weltkrieg zurückliege, desto

wichtiger sei es, im geschäftigen Alltag eine Pause einzulegen und an diese jungen Männer zu denken und an das Opfer, das sie gebracht hätten.

Short interessiert sich nach eigenen Angaben für die Geschichte des Zweiten Weltkriegs, seit er denken könne. Sein Großvater sei D-Day-Veteran gewesen, also bei der Landung der Alliierten in der Normandie dabei. Andere Mitglieder der Familie hätten in der Royal Air Force und in der Royal Navy gedient.

Nun wolle er herausfinden, ob es noch Nachfahren oder Familienmitglieder der abgeschossenen Bomber-Besatzung von Hausen gibt, und mit ihnen Kontakt aufnehmen. Sie sollen wissen, welches Schicksal ihren Angehörigen widerfahren ist und wo sie begraben liegen. Die Botschaft für die jüngeren Generationen: „Wir sollten nicht vergessen, warum dieser Krieg geführt worden war. Und wir sollten weiterhin den Geist der Freundschaft und Einheit pflegen, im Gedenken jener, die in diesem Konflikt umgekommen sind.“

Text: Volker Rath/LSV Degerfeld
Fotos: Short



▲ Jon Short, als er die letzten Wrackteile der „Lancaster“ auf den Soldatenfriedhof gebracht hat



► Die Gräber der getöteten Besatzung in Bayern

HERZLICHEN DANK

für die Grüße und Glückwünsche, die uns zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel erreicht haben. Es ist uns leider nicht möglich, jedem dafür im Einzelnen zu danken. Daher möchten wir auf diesem Wege allen, die an uns gedacht haben, ein herzliches Dankeschön sagen!

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

FRIST ENDET DEMNÄCHST!

BITTE DRAN DENKEN: AUSBILDUNGSBERICHT 2023 ABGEBEN!

Nun ist es höchste Zeit: Mit dem 15. Januar endet die jährliche Frist zur Abgabe des Ausbildungsberichts für das vorausgegangene Ausbildungsjahr. Der BWLV möchte daher alle Mitgliedsvereine mit einer gemeldeten Ausbildungstätigkeit daran erinnern, – falls nicht schon geschehen –, spätestens bis zum 15. Januar 2024 den Ausbildungsbericht für das Jahr 2023 an den BWLV zu übermitteln.

Dies ist über die Online-Verwaltung Vereinsflieger.de schnell erledigt. Das Prozedere ist ausführlich in der Dezember-Ausgabe des adlers beschrieben, ebenso die wichtigsten Dinge, die es zu beachten gilt. Bei Fragen hilft Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de) gerne weiter.

Text: red.

BITTE VORMERKEN:

BEZIRKSTAGUNGEN FINDEN WIEDER STATT!

In diesem Jahr gibt es wieder die Bezirkstagungen für die badischen und die württembergischen Vereine. Diese sind wichtige Dialogforen – hierbei informiert der BWLV über neuesten Entwicklungen sowie über Interessantes und Wissenswertes im Luftsport.

Die Termine stehen bereits fest, bitte vormerken (weitere Informationen werden noch veröffentlicht).

Bezirkstagung für die württembergischen Vereine:

Samstag, 2. März 2024

Vereinsheim des Aero-Clubs Stuttgart
(Heßbrühlstraße 40, 70565 Stuttgart-Vaihingen)

Bezirkstagung für die badischen Vereine:

Samstag, 9. März 2024

Zentrum Rösselsbrünne
(Rappenwörthstraße 39, 76287 Rheinstetten)

Beginn ist jeweils um 10 Uhr.

Es wird Neues zur Arbeit im BWLV und im Dachverband DAeC geben. Auch zur Technik, zum ATO-Ausbildungsbetrieb und zur Lizenzierung, zu den Aktivitäten der Luftsportjugend und zu Themen wie Umwelt und Windenergie erfahren die Teilnehmer alles, was für sie und ihren Verein von Belang ist. Somit werden alle relevanten Informationen, die für Luftsportler überaus wichtig sind, gebündelt und übersichtlich an den Mann gebracht.

Der BWLV bittet um rege Teilnahme. Insbesondere die Vereinsvorsitzenden sind gefragt. Wenn diese nicht selbst kommen können, sind auch andere Vereinsvertreter herzlich willkommen!

Text: red.

LANDESAKADEMIE FÜR JUGENDBILDUNG

KURSE FÜR EHREN- UND HAUPTAMTLER IN VEREINEN

Was tun, wenn die Kommunikation im Verein nicht stimmt? Wie bezieht man Jugendliche besser ein? Oder wie lernt man als Vereinsvorsitzender, besser frei zu reden? Kurse, die sich mit solchen Fragen beschäftigen, bietet die Landesakademie für Jugendbildung an.

Die Landesakademie für Jugendbildung in Weil der Stadt ist ein vom Land Baden-Württemberg geförderter, anerkannter freier und überverbandlicher Träger der außerschulischen Jugendbildung. Ihr Ziel ist unter anderem die Weiterbildung von Jugendleitern sowie Ehrenamtlichen in Organisationen, Jugendverbänden und Vereinen. Dazu bietet die Landesakademie jährlich rund 250 Kurse und Veranstaltungen an.

Das Veranstaltungsprogramm 2024 der Landesakademie für Jugendbildung ist kürzlich erschienen. Die Kurse stehen jedermann offen

Die Übersicht für 2024 über diese Kurse ist nun gesammelt erschienen. Sie stehen jedermann offen und sind auch für Luftsportvereine interessant. So gibt es zum Beispiel Kurse zu den Themen Öffentlichkeitsarbeit und Soziale Medien im Verein, Mitbestimmung von Kindern und Jugendlichen, Konfliktlösungen und Projektmanagement in der Jugendarbeit. Weiterbildungen, etwa zu Erlebnispädagogik für Jugendliche, und vielen weiteren Themen runden das Programm ab.

Alle Veranstaltungen sind online unter www.jugendbildung.org aufgelistet. Die Landesakademie für Jugendbildung ist zudem per Telefon unter 07033 5269-0 sowie per E-Mail unter info@jugendbildung.org erreichbar. Dort kann die Kursübersicht auch als Broschüre angefordert werden.

Text: red.
Foto: BWLV-Archiv

KURZ ERKLÄRT:

DIE WICHTIGSTEN FRAGEN ZU DOSB-LIZENZEN

Was ist eine DOSB-Lizenz?

Hier handelt es sich um eine Förderung von lizenzierten Übungsleiterinnen und Übungsleitern beziehungsweise Trainerinnen und Trainern, Vereinsmanagerinnen und Vereinsmanagern sowie von Jugendleiterinnen und Jugendleitern. Sportvereine sollen für Aufwendungen im Zusammenhang mit der nebenberuflichen Beschäftigung von Personen, die im Besitz einer gültigen Lizenz des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) sind, im Wege der Festbetragsfinanzierung Zuschüsse erhalten.

Viele staatliche und gesellschaftliche Institutionen erkennen DOSB-Lizenzen in ihren Systemen an. Vereine können so beispielsweise Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln erhalten, wenn sich Personen mit DOSB-Lizenzen bei ihnen engagieren.

Welche Trainerlizenzen (DOSB-Lizenz) gibt es?

Es gibt drei Stufen von Lizenzen: Lizenzstufe A, B und C. Die Stufen A und B stellt der DAeC aus. Der BWLV stellt für seine Fluglehrer die DOSB-Lizenz der Stufe C aus. BWLV-Fluglehrer erhalten demnach eine „DOSB-Trainer C Breitensport“-Lizenz.

Welche Voraussetzungen braucht es, um vom BWLV eine „DOSB-Trainer C Breitensport“-Lizenz zu erhalten?

Der Bewerber um eine „DOSB-Trainer C Breitensport“-Lizenz muss

- in der ATO des BWLV als Fluglehrer gemeldet sein (UL-Lehrer, FI(S), FI(B), FI(A), CRI)
- im Besitz seiner Rechte sein.

Auf Antrag (formlos, per E-Mail an heuberger@bwlv.de) stellt der BWLV diesem Personenkreis nach Prüfung der Voraussetzungen eine auf drei Jahre befristete „DOSB-Trainer C Breitensport“-Lizenz aus. Die Bewerber erhalten diese als PDF-Datei per E-Mail. Abgelaufene Lizenzen verlängert der BWLV auf Antrag.

Was mache ich mit meiner „DOSB-Trainer C Breitensport“-Lizenz?

Bei der Erstellung Ihrer „DOSB-Trainer C Breitensport“-Lizenz wird in der

DOSB-Datenbank (Lizenzmanagement-System) eine DOSB-Lizenz-Nummer für Sie erstellt. Die PDF-Datei, die Sie per E-Mail vom BWLV erhalten haben, ist der Nachweis, dass diese DOSB-Lizenz-Nummer für Sie erstellt wurde.

Unter dieser Nummer wird Ihre Lizenz dann im Rahmen der angestrebten Förderung durch den für Sie zuständigen Sportbund verknüpft.

Welcher Sportbund ist für mich zuständig?

Im Landessportverband Baden-Württemberg sind derzeit drei Sportbund-Organisationen zusammengefasst: Der Württembergische Landessportbund (WLSB), der Badische Sportbund (BSB) Nord und der Badische Sportbund Freiburg. Ihr Vereinsvorstand kennt die Zuständigkeit.

Wie funktioniert die Förderung?

Das Verwaltungsverfahren zur Bezuschussung entnehmen Sie bitte der jeweiligen Homepage der für Sie zuständigen Sportbund-Organisation. Suchen Sie nach den Begriffen „Zuschüsse“ und „DOSB-Lizenzen“. So finden Sie auch die für Sie zuständigen Ansprechpartner.

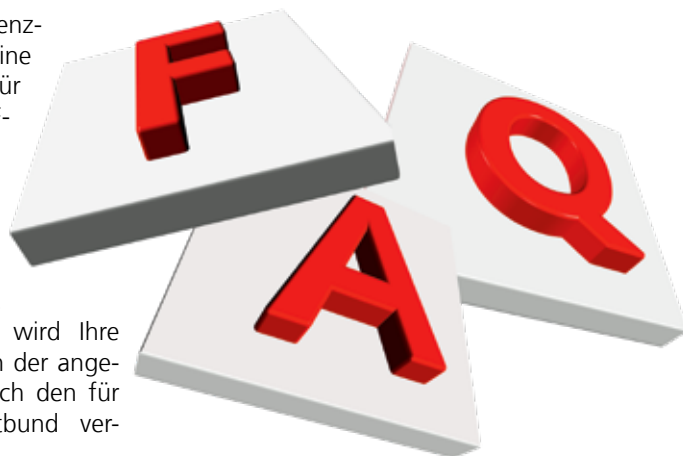
Abrechnungsverfahren:

Vereine können in der Zeit **von Ende November des laufenden Jahres bis zum 31. Januar des Folgejahres** die Zuschüsse beantragen.

Weitere Details zum Abrechnungsverfahren finden Sie ebenfalls auf der Homepage des für Sie zuständigen Sportbundes.



Diese Zusammenfassung finden Sie auch auf der BWLV-Homepage (Verband/Service → Mitgliederservice → Zuschüsse/DOSB-Lizenzen).



– Anzeige –

Benötigen Sie:

- neues ARC bzw. JNP?
- ein Gutachten für Verkauf oder Versicherung?

Sie wollen ein Flugzeug:

- kaufen?
- verkaufen?
- überführen?
- umbauen bzw. STC einbauen?

Sie benötigen:

- Expertise für Flugplatzanträge?
- Fluglehrer für Schulungen?

Dann kontaktieren Sie uns:

E-Mail: info@ing-orf.de

Internet: www.ing-orf.de

Mobil: +49 (0) 162 747 11 20



MICHAEL ORF

Text: Bernd Heuberger
Foto: Pixabay



Die Velis Elektro wurde fest in den täglichen Flugbetrieb zwischen Mannheim, Speyer und Worms integriert

PREISTRÄGER DES HELLMUT NIETHAMMER INNOVATIONSPREISES 2023 (1) **BAHNBRECHENDES PROJEKT AUS MANNHEIM**

Die Hellmut Niethammer Stiftung hat im Rahmen ihres Innovationspreises 2023 nachhaltige Projekte im Luftsport ausgezeichnet (siehe adler-Ausgabe Dezember 2023). In dieser und den nächsten adler-Ausgaben werden die drei Preisträger nun ausführlicher vorgestellt. Den Anfang macht der Badisch-Pfälzische Flugsportverein (BPFV), der mit seinem zukunftsweisenden Konzept „Green Aviation Hub – Elektroflug- und Ladeinfrastruktur-Netzwerk in der Metropolregion Rhein-Neckar“ den ersten Platz belegt hat.

Für den ersten Platz erhielt der BPFV 10.000 Euro der mit insgesamt 15.000 dotierten Auszeichnung. Die feierliche Preisverleihung fand im Rahmen der Hauptversammlung des BWLV in Stuttgart statt. „Wir sind überwältigt von dieser Auszeichnung und sehen sie als Bestätigung unserer Bemühungen, den Flugsport in eine nachhaltige Richtung zu lenken. Der „Green Aviation Hub“ ist nicht nur ein Projekt unseres Vereins, sondern ein Schritt in die Zukunft der umweltfreundlichen Luftfahrt“, sagte Florian Zahn, Präsident des BPFV, bei der Preisverleihung. Das Preisgeld soll nun in die Weiterentwicklung der „Green Aviation Hub“-Idee fließen.

Die Idee des „Green Aviation Hub“

Um seiner klimatologischen und gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu

werden, hatte der Badisch-Pfälzische Flugsportverein aus Mannheim 2019 eine Arbeitsgruppe zur Sondierung und Umsetzung von klimafreundlichen Lösungen für sich, aber auch Flugvereine im Allgemeinen gegründet.

Das mit dem Namen „Green Aviation Hub“ getaufte Team erzielte seither bereits einige bemerkenswerte Ergebnisse. So konnten in der ersten Innovationsphase zum Beispiel durch Investitionen in zeitgemäße Technologien die Verbräuche und damit die durch den Schul- und Flugbetrieb des Vereins verursachten CO₂-Ausstöße um 47 Prozent sowie Lärmemissionen um rund 30 Prozent reduziert werden. Zudem wurden Kompensationszahlungen für nicht vermeidbare Umweltbelastungen eingeführt und in den Buchungsprozess des Flugbetriebs automatisiert integriert.

Elektro-Flug in Flugsportverein und Flugschule

Nachdem alle Bestandsprozesse des Vereins auf den Prüfstand gestellt und alle tragbaren Optimierungen auf den Weg gebracht worden waren, folgte Anfang 2023 die zweite Stufe des Innovationsplans: Die Prüfung des Betriebs eines Elektroflugzeuges im Schul- und Kurzstreckenbetrieb des Vereins. Als Luftfahrzeug kam dabei nur die „Velis Electro“ (VSW128) des slowenischen Flugzeugbauers Pipistrel infrage, da sie bis heute das einzige verfügbare Elektroflugzeug mit EASA-Typenzertifizierung am Markt ist.

Schon während der Konzeption wurde klar, dass für eine zweckmäßige Nutzung und Akzeptanz eines Elektroflugzeugs vor allem eine Ladeinfrastruktur benötigt werden würde, wollte man mit dem Flugzeug nicht an das am Heimatflughafen befindliche Ladegerät gebunden sein. Es gelang, neben dem City Airport Mannheim (EDFM) die benachbarten Flugplätze Speyer (EDRY) und Worms (EDFV) als Projektpartner für die Idee zu gewinnen.

Das Innovationsprojekt

Um die Machbarkeit der Elektrofliegerei möglichst praxisnah zu testen, charterte der BPFV bei einem französischen Partner eine „Velis Electro“ und besorgte zudem drei Ladegeräte für das Luftfahrzeug, welche man an den kooperierenden Flugplätzen stationierte. In der darauffolgenden Pilotphase vom 10. bis zum 30. Juni 2023 integrierte man das Elektroflugzeug in den täglichen Flug- und Schulbetrieb zwischen Mannheim, Speyer und Worms, führte durch zuvor zertifizierte Fluglehrer Schnupper- und Einweisungsflüge durch und lud interessierte Vereine aus der Umgebung zu einem Informationstag ein, an dem man das Elektroflugzeug „live“ erleben konnte.

Am Ende des 20-tägigen Projekts waren 89 geflogene Missions, davon 22 Schnupperflüge sowie zwölf Einweisungen, über 35 Flugstunden und 171 Landungen zu verbuchen. Die beiden



Bei der Verleihung des Innovationspreises (v.l.): Eberhard Laur (BWLV-Präsident und Stiftungsrat Hellmut Niethammer Stiftung, Juryvorsitzender), MdL Andreas Schwarz (Fraktionsvorsitzender Die Grünen im Landtag von BW und Jury-Mitglied), Florian Zahn (Präsident BPFV), Domenico Gehling (Stiftungsratsvorsitzender HNS) und Sigrid Berner (Stiftungsvorstand HNS)

weitesten Flüge mit einer Flugzeit von fast 50 Minuten gingen über eine Strecke von 54 bzw. 66 Nautische Meilen, und für eine Flugstunde kam man umgerechnet auf günstige 11,87 Euro Stromkosten (bei einem angenommenen Strompreis von 0,48 Euro pro Kilowattstunde). Am Airport in Mannheim wurde das E-Flugzeug zudem über eine PV-Anlage auf dem Hallendach „betankt“ und flog hier sowohl ohne direkte als auch indirekte CO₂-Emissionen.

Durch das Pilotprojekt konnte der BPFV zweifelsfrei veranschaulichen, dass der Betrieb eines Elektroflugzeuges im Flug-

und Schulbetrieb eines Flugvereins aktuell zwar keine generelle Alternative zu den konventionellen Verbrennern, aber sehr wohl eine sinnvolle und nachhaltige Flotten-Ergänzung darstellen kann. Dabei besticht ein Elektroflugzeug nicht nur durch das Vermeiden direkter CO₂-Emissionen, sondern bietet mit nur 60 Dezibel Geräusch auch ein stichhaltiges Argument im Dialog mit schallsensiblen Anrainern und letzten Endes für den Flugbetrieb an Flugplätzen per se.

Durch den Erfolg des Projektes entschlossen sich die Flugplätze Mannheim und Speyer zudem dazu, auch

weiterhin als Ladenetzwerk-Partner bereit zu stehen und verankerten die kostenfreie Landung für Elektroflugzeuge in den Neufassungen ihrer Landentgeltverordnung für 2024.

i Auch 2024 wird wieder der Innovationspreis der Hellmut Niethammer Stiftung ausgelobt. Die Ausschreibung finden Sie nachfolgend.

Text: Badisch-Pfälzischer Flugsportverein/red.
Fotos: BPFV

AUSSCHREIBUNG

INNOVATIONSPREIS

DER HELLMUT NIETHAMMER STIFTUNG 2024



Die Hellmut Niethammer Stiftung schreibt ihren Innovationspreis 2024 aus. Mitmachen lohnt sich in diesem Jahr besonders: Zum 30-jährigen Jubiläum vergibt die Stiftung für herausragende und innovative Projekte einen Betrag von bis zu 30.000 Euro!

Die Hellmut Niethammer Stiftung dient der Förderung des Luftsports im Rahmen des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLV) nach dessen Satzung.

Die Hellmut Niethammer Stiftung schreibt auch 2024 über den BWLV einen Förderpreis aus, der mit der Satzung der Hellmut Niethammer Stiftung vereinbar ist.

Teilnehmen können alle Luftsportvereine, die Mitglied im BWLV sind.

Der Förderpreis beläuft sich auf **bis zu 30.000 Euro**.

Diese Summe wird ausschließlich dem Sieger/den Siegern zur Verfügung gestellt, der/die im Rahmen des Wettbewerbs als Sieger ausgewählt werden.

In diesem Jahr liegt der Themenschwerpunkt auf Projekten, die zur Zukunftssicherung des Luftsports bereits beigetragen haben und/oder weiterhin beitragen.

Ausgezeichnet werden innovative Projekte in Vereinen, unter anderem

- Innovative Entwicklungen auf dem Weg zu einem klimaneutralen Flugbetrieb;
- Beiträge zu einer nachhaltigen Zukunft des Luftsports (Flugbetrieb, Naturschutzmaßnahmen);
- technische Entwicklungen für den gesamten Bereich des Luftsports, die vereinsmäßig verwendet werden können, unter anderem Entwicklungen und Konstruktionen an Luftfahrzeugen und Bodeneinrich-

tungen sowie Erfindungen und Entwicklungen auf dem Gebiet alternativer Antriebstechniken;

- im Bereich der Flugsicherheit;
- erfolgreiche Maßnahmen für die Mitgliederfindung und -bindung
- in der Aus- und Weiterbildung;
- zur Nachwuchsförderung
- zur Gleichstellung der Geschlechter und Integration Aller im Luftsport
- zur strukturellen bzw. organisatorischen Entwicklung des Luftsports.

Wichtig ist, dass die vorgestellten Ergebnisse für andere Luftsportvereine im BWLV als Vorbild dienen können und von diesen umsetzbar sind (Transformationsfähigkeit). Bereits geförderte Maßnahmen sind von der Preisvergabe ausgeschlossen.

Luftsportvereine können ihre Unterlagen formlos an die BWLV-Geschäftsstelle (z. Hd. Martin Bayer) per Post oder per E-Mail senden.

Aus den eingesandten Unterlagen sollte hervorgehen,

- welcher Gestalt das vorgestellte innovative Projekt ist,
- wie es entwickelt bzw. vorangetrieben wurde/wird,
- welche finanziellen Aufwendungen damit einhergehen,
- wie nachhaltig/erfolgreich es ist (zum Beispiel langfristig konstanter Mitgliederzuwachs)
- die Skalierbarkeit des Projekts.

Eine detaillierte Beschreibung des eingereichten – außerhalb der üblichen Vereinsarbeit liegenden – Projekts ist wünschenswert, entsprechende Nachweise (evtl. Beurkundungsunterlagen, Dokumentationen, finanzielle Belege, etc.) sind beizulegen.

Das Wichtigste in Kürze:

- **Bewerbungszeitraum:**
1. Januar 2024 bis 30. Juni 2024
- **Bewerbungsschluss: 30. Juni 2024**
- **Unterlagen bitte senden an:**
Martin Bayer
Baden-Württembergischer
Luftfahrtverband e.V.
Scharrstraße 10
70563 Stuttgart
Telefon: 0711-22 762-21
E-Mail: bayer@bwlv.de

Bewertung der eingereichten Unterlagen

Die Bewerbungsunterlagen werden von einer unabhängigen Jury bewertet.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Entscheidung der Jury ist nicht anfechtbar.

Alle Einsender erklären sich damit einverstanden, dass

- die Hellmut Niethammer Stiftung und der BWLV die eingesandten Daten zur Kontaktaufnahme, Verarbeitung und Bewertung im Rahmen der Ausschreibung nutzen dürfen;
- eine Veröffentlichung in den Verbandsmedien des BWLV erfolgt, gegebenenfalls auch unter Einbeziehung von Fotos, die zum Beispiel bei der Preisübergabe gemacht werden.

Die Preisverleihung findet im Rahmen der Mitgliederversammlung des BWLV 2024 am 10. November 2024 statt. Die Hellmut Niethammer Stiftung freut sich auf viele Einsendungen!

[Text: Hellmut Niethammer Stiftung](#)

AUSFLUGSTIPP

NEUERÖFFNUNG IM GUSTAV WEISSKOPF MUSEUM LEUTERSHAUSEN

[Blick in die Ausstellung](#) ▶



▼ [Nachbau des Flugapparats Nr. 21 von Gustav Weisskopf](#)



Neben Medienstationen, die über die Entstehung des Museums und Hintergründe zum Thema Fliegen informieren, gibt es auch eine Entdeckerstation für Kinder und Erwachsene. Dort erfährt man, wie es möglich ist, durch physikalische Gegebenheiten abzuheben und in der Luft zu bleiben, um so selbst zum Entdecker zu werden.

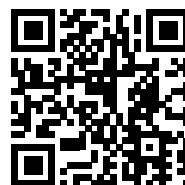
Das Herzstück des Museums ist die „21 B“: es ist ein Nachbau der einst von Gustav Weisskopf erbauten motorisierten und flugtauglichen Maschine. Doch auch sonst gibt es noch allerlei zu sehen und zu entdecken.



Der Eintritt kostet 5 Euro für Erwachsene und 3,50 Euro ermäßigt. Zudem gibt es ein Familienticket zu 12 Euro. Gruppenführungen werden zum Preis von 45 Euro (zuzüglich Eintritt, bei Kindern/Schulklassen ermäßigt) angeboten. Alle weiteren Infos zu Anfahrt und Eintrittspreisen gibt es unter www.gustav-weisskopf-museum.de – oder direkt über den QR-Code.

Eine Zeitreise zurück zu den Anfängen der Fliegerei können Interessierte im bayerischen Leutershausen machen: Das dort ansässige „Gustav Weisskopf Museum – Pioniere der Lüfte“ wurde kürzlich neu eröffnet. Auch die Geschichten anderer Tüftler und Flugenthusiasten werden dort gezeigt.

Zu Unrecht ist Gustav Weisskopf heute fast in Vergessenheit geraten. Dabei hat der gebürtige Leutershausener mit seinen Entwürfen die Fliegerei ganz wesentlich vorangebracht. Das Museum in seinem Geburtsort widmet sich dieser und anderen großen fliegerischen Leistungen, die oft unter abenteuerlichen Umständen erreicht wurden.



[Text: red.](#)

[Fotos: Benz + Heinig Fotografen](#)

WERBUNG FÜR DEN LUFTSPORT

EIN STARKES ZEICHEN FÜR DIE INKLUSION



◀ Die Calwer Fallschirmspringer boten einen tollen Blickfang für die Zuschauer und warben somit perfekt für den Luftsport

Im Landeanflug mit dem Spielball für das Fußballturnier für Mannschaften mit Handicap in Vollmaringen ▾



Mit Unterstützung des BWLV konnte im Juli in Vollmaringen erneut ein Stück gelebte Inklusion und Zusammenarbeit sowie gute Werbung für den Luftsport realisiert werden.

Der SV Vollmaringen veranstaltete wieder sein traditionelles Fußballturnier für Mannschaften mit Handicap, bei dem 16 Teams aus ganz Baden-Württemberg um den Wanderpokal kämpften. Das Turnier findet seit 2001 statt und soll die Inklusion von Menschen mit Handicap im Sport fördern.

Pünktlich zum Anstoß des Endspiels landeten drei Fallschirmspringer des FSC Calw unter großer Aufmerksamkeit der rund 400 Zuschauer und der Lokalpresse auf dem Sportplatz und brachten den Spielball mit. Sie konnten damit bereits zum zweiten Mal zu einer gelungenen Veranstaltung beitragen, auch beim letzten Mal war der Ball bereits per „Luftfracht“ überbracht worden.

„Dieses Beispiel zeigt den Erfolg und die Wichtigkeit einer – auch sportart-übergreifenden – Zusammenarbeit der Vereine im Sinne aller Sportler“, sagte Daniel Theobald, Erster Vorsitzender des FSC Calw.

i Ein Video von der Aktion ist direkt über den QR-Code abrufbar.

Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV | Fotos: z

– Anzeige –



BOSE A30
AVIATION HEADSET



Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH

City Airport · 68163 Mannheim

+49 621 - 700 189-0

www.friebe.aero · info@friebe.aero



53. LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSLIEGEN KLEIN, ABER FEIN

Die Stimmung war ausgelassen beim Leibertinger Jugendvergleichsfliegen

Vom 5. bis 11. August 2023 fanden elf flugbegeisterte Pilotinnen und Piloten auf neun Flugzeugen den Weg nach Leibertingen, um sich beim 53. Jugendvergleichsfliegen (JuFli) zu messen. Die Runde war kleiner als sonst, aber dafür sehr harmonisch. Die ersten drei Plätze belegten Hannah Gebert, Sara Muffler und das Team Daniel Schilling und Felix Bugge.

Am Samstag wurde, wie auch die folgenden Tage, in der Früh mit dem traditionellen Weckruf „Pfeif drauf“ von Haindling zum üppigen Frühstück gerufen. Im anschließenden Eröffnungsbriefing gab Udo Diesing als Wettbewerbsleiter den Teilnehmern einen Überblick zu den Gegebenheiten am Flugplatz Leibertingen. Startaufstellung und Anflugverfahren wurden ausführlich erklärt.

Etwas ernüchternd waren die Ausführungen zum aktuellen Wetter und den Möglichkeiten am Tag, es stand aber etwas Besserung in Aussicht. Im Laufe des frühen Nachmittags wurde dann allerdings klar, dass die Wetterbedingungen für eine Wertung nicht ausreichen würden. Auf eine Aufgabe wurde verzichtet, und der Tag wurde zum freien Fliegen freigegeben.

Zunächst kein gutes Flugwetter

Der Sonntag wurde noch während des Briefings neutralisiert, die Aussichten

für Mitte der Woche stimmten aber alle optimistisch. So wurde der Tag erst einmal genutzt für einen ausgiebigen Besuch in der Therme, vielleicht auch als Vorbereitung auf die kommenden Tage und Nächte, welche für die Jahreszeit außergewöhnlich kalt ausfallen sollten.

Der Abend klang bis spät in die Nacht in geselliger Runde aus. Alle waren sicher: Am nächsten Tag würde Fliegen nicht möglich sein – doch es sollte anders kommen.

Beim Briefing kam die große Überraschung: Der erste Wertungstag! Ein Wetterfenster, ausreichend für eine kleine Aufgabe, wurde erwartet. Es herrschte ein strammer Westwind mit niedriger Basis. Geplant war eine Strecke von 120 Kilometern auf der Schwäbischen Alb. Nachdem sich aber viele Teilnehmer nicht halten konnten und das Wetterfenster zudem immer kleiner wurde, entschied sich die Wettbewerbsleitung dann doch, zu neutralisieren. Die Hoffnung lag auf dem folgenden Tag, die Aussichten dafür sahen vielversprechend aus.

Der erste Wertungstag

Am Dienstag war es schließlich soweit: Kalte Luft, Sonne und ein Rückgang der Bewölkung. Schon vor dem Frühstück versprach der Blick an den Himmel einen guten Tag zum Fliegen. Es wurde erneut

eine Strecke auf der Alb mit 196 Kilometern ausgeschrieben. Der frühe Vogel kämpfte mit niedriger Basis und unzuverlässigen Bärten. Es gab die ersten Außenlandungen. Belohnt wurden diejenigen Piloten, die mit dem Abflug warteten.

Der Mittwoch stand wieder für Alternativprogramme zur Verfügung, gemeinsam ging es zum Adventure-Minigolf. Zurück am Platz wurde an der Optimierung der einheimischen Kartoffelkanone weitergearbeitet – schlechtes Wetter macht anscheinend auch erfinderisch. An jenem Abend waren (fast) alle früh im Bett – der Donnerstag sollte laut Wetterprognose der beste Tag in der Woche werden.

Starke Leistung der Pilotinnen

Erwartungsgemäß wurde eine Aufgabe über 326 Kilometer ausgeschrieben. Das Wetter war allerdings doch nicht ganz so gut und sorgte nur für lokal ordentliche Bedingungen. Für die Wenden mussten alle Piloten aus dem guten Wetter in blaue Warmluft gleiten. Viel Zeit verging und Nerven lagen blank, sodass der Tag für die ganze Strecke zu kurz wurde. Die weitesten Flüge wurden in Riedlingen beendet oder abgebrochen, um noch nach Hause zu kommen. Die Überraschung an jenem Tag: Alle drei teilnehmenden Pilotinnen auf den ersten drei Plätzen – Girlpower!



◀ Die Gewinnerinnen und Gewinner (v.l.): Sara Muffler (Platz zwei), Hannah Gebert (Platz eins), Felix Bugge und Daniel Schilling (Platz drei)



▶ Kleine, aber harmonische Truppe: Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer beim 53. JuFli in Leibertingen



Der letzte Tag des Jugendvergleichsfliegens konnte glücklicherweise auch mit Fliegen ausgefüllt werden. Nach den Erlebnissen am Vortag gab es eine etwas kleinere Aufgabe mit 130 Kilometern. Das Wetter auf der Schwäbischen Alb versprach noch einmal, gut zu werden. Allerdings lag die zweite Wende im Schwarzwald. Ein Teil der Piloten entschied sich, durch das kürzere Blaue zu fliegen, der andere Teil wählte den Umweg unter Wolken. An der vorletzten Wende trafen sich wieder alle bei dann sehr gutem Wetter für den schnellen Endanflug nach Leibertingen. Sehr erfreulich an diesem Tag: Es gab keine Außenlandung.

Abschluss und Siegerehrung

Schon früh am Nachmittag starteten die Vorbereitungen für die Abschlussfeier, für die die Leibertinger nochmals alle kulinarischen Register zogen. Nach dem Essen ging es fließend über zur Siegerehrung durch den Ersten Vorsitzenden der FG Leibertingen-Meißkirch, Lothar Bix.

In der Gesamtwertung ergaben sich folgende Platzierungen: Hannah Gebert (Fliegerclub Moosburg) auf Platz eins, gefolgt von Sara Muffler (FG Leibertingen-Meißkirch) auf Platz zwei. Den dritten Platz belegte das Team Daniel Schilling und Felix Bugge

(FG Leibertingen-Meißkirch). Laut Lothar Bix war es das erste Mal in der Geschichte des Jugendvergleichsfliegens, dass eine Pilotin den Gesamtsieg erzielte – und zwei Pilotinnen auf dem Siegereppchen waren ebenfalls eine Premiere.

Dank an alle Beteiligten

Ein riesiger Dank geht an die gesamte FG Leibertingen-Meißkirch und an alle Helfer, ohne die das Jugendvergleichsfliegen nicht möglich gewesen wäre - tolle Organisation, beste Verpflegung, reibungsloser Flugbetrieb. Großer Dank geht auch an die beiden Wettbewerbsleiter, vor allem an Udo Diesing, für den dieses Jugendvergleichsfliegen das letzte als Wettbewerbsleiter

war – beim nächsten JuFli wird Patrick Krohmer übernehmen, der dieses Jahr schon tatkräftig mit dabei war.

Die Begeisterung unter den Teilnehmern war so groß, dass kurzerhand ein Wiedersehen beim JuFli 2024 vereinbart wurde.



Alle Ergebnisse des Leibertinger Jugendvergleichsfliegens gibt es hier online: <https://www.soaringspot.com/de/53-leibertinger-jugendvergleichsfliegen-leibertingen-2023/> – oder direkt über den QR-Code oben.

Text: Patrick Krohmer/red.
Fotos: Daniel Krohmer

– Anzeige –

FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

- Fallschirmtechnischer Betrieb
- Fallschirmtechniker DFV/DAeC
- Prüfer von Luftfahrtgerät Fachrichtung Rettungsfallschirme

Postanschrift: Stuttgarter Str. 107, 75365 Calw
Werkstatt: Leibnizstr. 15, 75365 Calw
Mobil: 0160-84 440 86

www.fallschirmservice-nathrath.de

FÜR SEGELFLUGLEHRER:

36. DEUTSCH-FRANZÖSISCHE ALPENFLUGEINWEISUNG



Sicher fliegen in den Alpen – das lernen die Teilnehmer bei der Deutsch-französischen Alpenflugeinweisung in St. Auban

Der Multiplikatorenlehrgang 2024 findet vom 11. bis 24. August in St. Auban/Frankreich statt. Er wird von der Luftsportjugend des DAeC durchgeführt, richtet sich an Segelfluglehrer und bietet eine fundierte Einweisung in den Gebirgssegelflug.

Zielgruppe dieses Lehrgangs sind insbesondere im Gebirgssegelflug unerfahrene Segelfluglehrer, die die französischen Alpen als Ort für ein Vereinslager, eine Jugendbegegnung oder ein Trainingslager in Erwägung ziehen.

Im Vordergrund steht das Vermitteln der Grundkenntnisse im Gebirgssegelflug in

Theorie und Praxis sowie die Rolle des betreuenden Fluglehrers bei der Organisation und Durchführung eines Fluglagers im Gebirge.

Der Lehrgang wird, wie in den vergangenen Jahren, als Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte FI(S) bei der Behörde zur Anerkennung beantragt.

Folgende Voraussetzungen werden von den Teilnehmern erwartet:

- Gültige Fluglehrerberechtigung
- Streckenflugerfahrung im Segelflug
- Ausstattung des Segelflugzeuges mit Flarm und Farbwarnmarkierung

Interessierte Teilnehmer, die ein Fluglager in den französischen Alpen planen, werden bei sonst gleichen Voraussetzungen bevorzugt. Weitere Informationen bezüglich Lehrgangsplan, Teilnehmerbeitrag, Unterkunft und Verpflegung erfolgen nach der Anmeldung.

Den Anmeldebogen gibt es per E-Mail unter info@luftsportjugend.com oder bei Gerd Weinelt unter gweinelt@t-online.de. Diesen bitte bis spätestens 30. April 2024 bei der Geschäftsstelle der Luftsportjugend des DAeC einreichen.

Text und Foto: Bundesluftsportjugend

66. COUPE AÉRONAUTIQUE GORDON BENNETT
IN ALBUQUERQUE

DREI TAGE UND DREI NÄCHTE IM BALLONKORB

Ein neues, großes Abenteuer für die Ballonsportgruppe Stuttgart: Das 66. Gordon-Bennett-Rennen in Albuquerque, USA – die Gasballon-Weltmeisterschaft. Neben den Piloten Benedict Munz und Matthias Schlegel im Stuttgarter Hofbräu-Gasballon war eine ganze Reihe von Vereinsmitgliedern vor und hinter den Kulissen involviert. Das Stuttgarter Team erreichte einen hervorragenden siebten Platz. Der Sieg ging an das französische Team um Eric Decellieres und Benoit Havret.

Der legendäre Coupe Aéronautique Gordon Bennett, der bereits seit 1906 stattfindet, ist die älteste und wohl prestigeträchtigste Luftsportveranstaltung der Welt. Die Regeln sind denkbar einfach: Gewonnen hat der Ballon, der am weitesten entfernt vom Startplatz wieder landet. Nur ein tiefgründiges Verständnis von Wetter und Gerät erlaubt es, den Ballon durch die Wahl verschiedener Luftströmungen in unterschiedlichen Höhen sanft zu lenken, um so lange wie möglich in der Luft zu bleiben. Das bedeutet vor allem, Wasserstoff und Sand zu sparen.

Idealerweise folgt man dem natürlichen Rhythmus des Gasballons: Durch die Sonne erwärmt, steigt er morgens nach oben, während er abends mit der Abkühlung wieder in Bodennähe sinkt, wo er durch Ballastabgabe stabilisiert werden muss. Meist hilft dabei eine bodennahe Kaltluftschicht, die sogenannte Bodeninversion, auf der der Ballon „aufschwimmt“ und lautlos durch die Nacht gleitet.

Aufwendige Vorbereitungen

Gegenüber einem Rennen in Europa sind die Vorbereitungen für die USA natürlich um einiges aufwendiger – für die Stuttgarter begannen sie bereits Ende Juli. In der Halle der Ballonsportgruppe wurde das gesamte Equipment fix und fertig gepackt und dann in die Schweiz gebracht. Von dort aus hatte die Firma Blaser Swisslube für die aus Europa teilnehmenden Ballone einen Gemeinschaftstransport organisiert. Zwei Monate waren die Ballone dann per Schiffscontainer in die USA unterwegs.

Anfang Oktober flogen die zwei Piloten, ihre beiden Verfolger Louise Knechtel und Peter Rollmann sowie die Wetter- und Strategieberater Antje Ackermann und Max Brandenburg dann hinterher. Letztere komplettierten das sogenannte Command Center, das im Teamhotel „Isleta Resort“ am Startort aufgeschlagen wurde und mit insgesamt sechs Mann die drei teilnehmenden deutschen Gasballonteamer rund um die Uhr in Wetter-, Luftraum- und Strategiefragen betreute.

16 Teams aus neun Nationen waren am Start

Der Start im Rahmen der Albuquerque International Balloon Fiesta, des größten Ballontreffens der Welt, war natürlich ein Spektakel für sich. Nachdem es den ganzen 7. Oktober über relativ böig gewesen war, musste das Füllen der Ballone zum Sonnenuntergang zügig bewerkstelligt werden. Als einer der letzten gefüllten Ballone hatte das Stuttgarter Team dann auch alle Hände voll zu tun, um sämtliches Equipment rechtzeitig im Korb zu verstauen.



Beim Start ▶
am 7. Oktober

Das deutsche Team samt Anhang
beim Gordon-Bennett-Rennen ▼



◀ Der Ballonkorb
passte nur ganz
knapp in den
Mietwagen
– gemeinsames
Anpacken war
gefragt

16 Gasballonteam aus neun Nationen starteten an jenem Samstagabend in den Nachthimmel, unter der Wettbewerbsleitung eines weiteren Vereinsmitglieds der Ballonsportgruppe Stuttgart, Tomas Hora. Der erfahrene Gas- und Heißluftballonpilot hat selbst bereits acht Mal an dem Rennen teilgenommen. Und noch zwei weitere BSG-Mitglieder waren hinter den Kulissen aktiv: Kolja Packard beriet eines der österreichischen Teams, während Florian Michel das Medien-Team der Veranstaltung bei der Produktion des Onlineformats „Gordon Bennett TV“ unterstützte.

Riesige, weite Landschaften

Für die Ballonteam bestand die erste Herausforderung im Umschiffen der Sandia-Berge östlich von Albuquerque: Je weniger Ballast sie dabei verbrauchten, desto länger würden sie später in der Luft bleiben können. Dank Nacht-sichtgerät glückte diese Tieffahrt Benedict Munz und Matthias Schlegel außer-

ordentlich gut, wenngleich das kaum Schlaf für die beiden bedeutete.

Ausruhen konnten sie sich dann bei der Weiterreise über Oklahoma am folgenden Tag – flaches Land so weit das Auge reichte. Die Verfolger Louise Knechtel und Peter Rollmann brauchten lediglich der in Ost-West-Richtung verlaufenden I40-Autobahn zu folgen, um in der Nähe der vom Westwind getriebenen Ballone zu bleiben.

Der große Reiz der Austragungsnation USA war neben der großen Landmasse auch die Unkompliziertheit des Luftraums. Nur wenige Großflughäfen wie Dallas galt es auf dem Weg nach Osten zu meiden. Der Controller von Amarillo in Texas verabschiedete sich nach seinem Dienst von den Ballonen in seinen Feierabend, ohne sie an einen weiteren Luftraum zu übergeben – es kam einfach keiner für viele Hundert Kilometer. Bei der Ankunft an seiner Farm traf der Controller auf das dritte deutsche

Team, das soeben mit ihrem Ballon dort gelandet war – eine nette Begebenheit und Garant für ein tolles Landefest.

Fahren in großer Höhe mit Sauerstoff

Zum ersten Mal richtig spannend wurde es für Benedict und Matthias am Morgen des zweiten Tages: der Ballon stieg durch die Sonneneinstrahlung zum ersten Mal auf über 3.000 Meter, und es war an der Zeit, die Sauerstoffanlage in Betrieb zu nehmen. Den mechanischen Sitz des Adapters für die amerikanischen Flaschen hatten die beiden zwar noch getestet, nicht aber seine Dichtigkeit – nun rächte sich der Stress kurz vor dem Start. Eine improvisierte Gummidichtung aus der Schutzkappe der Sauerstoffflasche, ausgeschnitten mit der Schere eines Taschenmessers, brachte schließlich den gewünschten Erfolg. Der Ballon durfte weiter steigen, die Fahrt konnte weitergehen.



Im Landeanflug
▼ auf ein Bohnenfeld

Das deutsche ▲
Command Center
(v.l.): Sebastian
Eimers, Max
Brandenburg,
Nicholas
Seyfert-Joiner,
Antje Acker-
mann, Pascal
Kreins, Bastian
Schwarz



Spektakulärer
Sonnenaufgang
am dritten Tag



► Schier endlos
weite Land-
schaften gab
es zu sehen

Den Tag über sorgte stabiles Herbstwetter für traumhafte Bedingungen, kaum Wolken waren am Himmel zu sehen. Kein einziger Ballon musste bei dieser Wettfahrt aus Wetter- oder Luftraumgründen vorzeitig landen. Zwei Teams landeten aufgrund von Problemen mit der Bordstromversorgung, bei allen anderen entschied letztlich die Mischung aus Ballastreserve, Erfahrung und persönlichen Vorlieben über die Fahrtdauer.

Nachdem sie am Vormittag des dritten Renntages den Mississippi überquert hatten, beschlossen Benedict und Matthias, es am Abend gut sein zu lassen: Insgesamt fünf Bundesstaaten hatten sie bei ihrer Luftreise durchquert, drei Nächte und drei Tage im Weidenkorb verbracht, der Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küche, Bad und Balkon gleichermaßen war. Nach 65 Stunden, 38 Minuten und 1.649 Kilometern setzten sie südlich von Tupelo, Mississippi zur Landung an, mit einem hervorragenden siebten Platz in der Tasche.

Verfolger Louise und Peter waren sofort zur Stelle, ebenso wie die freundlichen Landbesitzer und ein begeisterter örtlicher Ballonpilot mit seiner Frau.

Die besten Teams waren mehr als 85 Stunden unterwegs

Für die Erst- und Zweitplatzierten ging es noch eine Nacht weiter: Ein französischer und ein deutscher Ballon legten jeweils über 85 Stunden in der Luft zurück, um nach 2.661 bzw. 2.587 Kilometern in North Carolina an der Ostküste der USA zu landen. Nach dem französischen Sieg von Eric Decellieres und Benoit Havret findet das Gordon-Bennett-Rennen 2025 demnach in Frankreich statt.

Die Zweitplatzierten Willi und Benjamin Eimers aus Nordrhein-Westfalen waren im Vorjahr schon siegreich gewesen – sie hatten das 65. Gordon-Bennett-Rennen in St. Gallen gewonnen, was bedeutet, dass der 67. Coupe Aéronautique Gordon Bennett 2024 in Deutschland ausge-

richtet wird. Gestartet wird am 13. September 2024 in Münster. Auch Benedict und Matthias wollen im Stuttgarter-Hofbräu-Ballon wieder dabei sein.

Großer Dank an alle Beteiligten

Der Dank des Stuttgarter Gordon-Bennett-Teams gilt neben den Sponsoren auch besonders allen Vereinsmitgliedern der Ballonsportgruppe Stuttgart, die mit ihren Beiträgen und ihrer ehrenamtlichen Arbeit solch tolle Aktionen erst ermöglichen, sowie den anderen beiden deutschen Gasballonteamen Eimers/Eimers und Michels/Michels und dem Command Center mit Antje Ackermann, Max Brandenburg, Nicholas Seyfert-Joiner, Pascal Kreins, Sebastian Eimers und Bastian Schwarz für die hervorragende Zusammenarbeit.

Text: Ballonsportgruppe Stuttgart/red.
Fotos: Louise Knechtel, Matthias Schlegel, Teilnehmer

LUFTRAUM-INFOABEND 2024

MIT DER DFS UND DEM AK SEKTOREN FÜR ALLE VEREINE IM BWLV

Freitag, 9. Februar 2024, Beginn bereits 19 Uhr!
Alte Turnhalle Herrenberg (Seestraße 31, 71083 Herrenberg)

Tagesordnung:

- **AK Sektoren: Begrüßung, Rückblick auf 2023, Ausblick 2024**
Referent: Kurt Sautter, AK Sektoren
- **Änderungen im Luftraum 2024**
Referent: Helmut Montag, DFS-Lotse a.D., Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL)
- **Anflug auf den Flughafen Stuttgart aus Sicht eines segelfliegenden Airliner-Piloten**
Referent: Markus Völlm
- **Raus aus der Komfortzone – Fliegen über Grenzen**
Referent: Holger Leicht

Ende gegen 22.30 Uhr

Organisation und Bewirtung durch die Fliegergruppe Herrenberg.

Der Arbeitskreis Sektoren freut sich auf regen Besuch. Auch die jungen Segelflieger sind herzlich eingeladen – sie benötigen den Luftraum ebenfalls!

Text: Kurt Sautter, Arbeitskreis Sektoren im BWLV

MODELLFLUG

MODELLBAUBÖRSE IN DETTINGEN/TECK

ALLES, WAS DAS MODELLER-HERZ BEGEHRT



Mehr als 100 Verkaufstische gab es bei der letzten Modellbaubörse in Dettingen/Teck. Wegen der großen Nachfrage wird die Veranstaltung am 4. Februar 2024 wiederholt



Nach der letzten Modellbaubörse im Februar 2023 möchte die Modellfluggruppe Dettingen/Teck an die früheren Veranstaltungen weiter anknüpfen und veranstaltet am Sonntag, 4. Februar 2024, erneut eine Modellbaubörse.

Die Modellbaubörse findet von 9 bis 15 Uhr in der Schloßberghalle, Teckstraße 35, in 73265 Dettingen/Teck statt.

Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Dingen aus den Bereichen Boot-, Auto- und Flugmodellbau wird auch für das leibliche Wohl gesorgt sein. Zusätzlich zu Kaffee und Kuchen werden Maultaschen mit Kartoffelsalat sowie Getränke angeboten.

Die Halle wird für Verkäufer ab 7 Uhr geöffnet. Tische können per E-Mail unter Boerse@mfg-dettingen.de zum Preis von je 10 Euro reserviert werden. Für Besucher ist der Einlass ab 9 Uhr; der Eintritt kostet für sie 1 Euro, Kinder bis zwölf Jahre werden kostenlos eingelassen. Weitere Infos unter www.mfg-dettingen.de – oder direkt über den QR-Code.

Text und Foto: Modellfluggruppe Dettingen/Teck

SAISONBILANZ DER BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN FREIFLIEGER



Julius Rosenkranz (FG Offenburg)
bei Reparaturen an seinem
F1M-L Modell

Mit dem Saalflug-Wettbewerb in Schorndorf am 26. November haben die baden-württembergischen Freiflieger ihre Saison abgeschlossen.

Bei fünf Wettbewerben (davon zwei in Bayern) wurden die Meisterschaften in F1-Ebene ausgeflogen, zwei in F1-Hang und einer in F1-Saal. Ein Wettbewerb musste wegen schlechten Wetters abgesagt werden, ein weiterer Wettbewerb zählte zu keiner der Meisterschaften.

Besonders spannend war es in der Seglerklasse F1A, hier erreichten drei Piloten, alle vom LSV Rossfeld-Metzingen, die maximale Punktzahl, so musste die Platzziffer entscheiden: Erster Volker Bajorat, Zweiter Jonas Adametz (Jugendlicher), Dritter Frank Adametz.

F1A war die stärkste Klasse mit sieben Teilnehmern. In der Gummimotorklasse F1B siegte Bernhard Schwendemann (FG Schorndorf) vor dem Jugendlichen Jonas Wiesiolek (FSV Ammerbuch). Bei den kleinen Seglern F1H lag André Seifert (FMSV Frankfurt) vor Mark Krömer (Ebersbach).

In der Elektroflugklasse F1Q, die nun von der FAI in die Weltmeisterschaften aufgenommen wurde, war Thomas Wiesiolek (FSV Ammerbuch) der Beste vor Wolfgang Gerlach (AeC Stuttgart). In den Klassen F1C (Verbrenner) war nur ein Teilnehmer am Start (Dittmar Meißnest, BWLV), ebenso in F1S (kleine Elektroklasse) Stefan Rump (LSV Rossfeld-Metzingen). Die Zahl der Jugendlichen in F1-Ebene ist inzwischen auf drei geschrumpft.

Die Hangflieger ermittelten ihren Meister im Rahmen der Ranglisten-Wettbewerbe am Himmelberg. Hier siegte Alexander Winker (MFSJ Spaichingen) vor Nick Finke (AeC Stuttgart). Jugendliche Hangflieger gibt es derzeit keine.

Relativ gut besucht war der Saalflug-Wettbewerb in Schorndorf mit elf Piloten, darunter (nur) einem Jugendlichen. Sowohl in F1M-Limited wie auch bei den kleineren Modellen TH30 gewann der 84-jährige Uwe Bundesen (FG Offenburg) vor Günther Platz (FG Schorndorf).

Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann

Uwe Bundesen (links) und
Daniel Brandstetter im
Fachgespräch



ALPENFLUG MIT DEM VEREIN UNVERGESSLICHE EINDRÜCKE ÜBER DEN BERGEN

Die Bristell D-MECI auf
ca. 8.000 Fuß in
Österreich, kurz vor
dem Brenner

Patrick Fischer ist 34 Jahre alt und seit Anfang 2023 Flugschüler beim LSV Hohenasperg. Im Rahmen seiner Flugausbildung war er mit Vereinskolegen auf einem Ausflug in den Alpen und berichtet darüber.

Während meiner UL-Ausbildung ist in mir der Wunsch gewachsen, einmal mehr zu sehen und zu erleben als nur die Ausbildungsflüge und Platzrunden in Heubach und Umgebung. Fliegen soll Teil meines Lebens werden, auch mit Flügen zu weiter entfernten Zielen. Aber wie ist das eigentlich, eine längere Strecke zu fliegen? Wie plant man so einen Flug? Was muss man beachten? Und womit könnte man zwischendurch konfrontiert werden?

Die Vorüberlegungen

Solche Dinge lernen wir im Theorieunterricht bei Wolfgang Winkler (Theorielehrer SPL, PPL) und Tobias Witten (Segelflugreferent), aber die Wirklichkeit sieht vermutlich doch anders aus. Also stelle ich eine Anzeige in unseren vereinsinternen Teams-Kanal und frage herum, wer sich mit mir auf einen solchen Flug wagen würde. Als Ziel habe ich mir die Insel Juist herausgesucht. Ich mag das Meer, es ist Spätsommer und ich möchte ein Ziel haben, das man eben nicht einfach auf die Schnelle mit dem Auto erreichen kann.

Es finden sich drei Fliegerkameraden, die sich an der Unternehmung beteiligen

wollen: Hans Jürgen Reichardt, Michael Mennicken (Ausbildungsleiter beim LSV Hohenasperg und auch mein Fluglehrer) sowie Oliver Eichhorn.

Ich selbst fliege in der Ausbildung auf der D-MIVA, einem UL der Marke BRM Aero Bristell: 6,45 Meter lang, 2,28 Meter hoch, 8,13 Meter Spannweite und ausgestattet mit einem Rotax-Motor des Typ 912S mit 100 PS. Die Reisegeschwindigkeit beträgt 116 kt/214 km/h, und der Hersteller gibt die maximale Reichweite mit 1.060 Kilometer an.

Der Verein besitzt darüber hinaus seit Kurzem auch eine weitere neue, modellgleiche UL, die D-MECI – diese ist zu diesem Zeitpunkt neu im Verein eingetroffen und hat gerade einmal jungfräuliche 60 Flugstunden auf dem Buckel.

Vor dem Abflug

Denkt man als Flugschüler noch „da will ich hin, also fliege ich da hin“, bremst mich Hans-Jürgen Reichardt direkt ein. Das Ziel sollten wir nicht zu fest ins Auge fassen und stets das Wetter im Auge behalten. Vor allem sei es auch langweilig, drei Stunden geradeaus zu fliegen. Zugeben: nicht gerade das, was ich hören möchte.

Die ersten beiden Erkenntnisse: Wir fliegen VFR. Das Wetter entscheidet. Und wir fliegen im Verein und somit gemeinsam. Alle dürfen und sollen mitentscheiden.

Am Abend vor dem geplanten Flug besprechen wir per Teams unsere Optionen. Der Norden scheidet wegen drohenden Schlechtwetters in Mitteldeutschland aus. Also konzentrieren wir uns auf den Süden und Osten. Wien ist eine Idee, doch dort soll sich das Wetter, so gut es zunächst noch aussieht, später verschlechtern.

Dritte Erkenntnis: Es ist nicht nur entscheidend, wo du hinfliegst, sondern auch, wie du von dort wieder wekommst. Diese Aussage wird mir noch mehrfach begegnet.

Wir entscheiden uns für den Südwesten, Richtung Österreich, unter anderem aufgrund Hans-Jürgen Reichardts reichhaltiger Erfahrung mit den Alpen. Am Ende des Abends haben wir einen groben Plan: Um 9 Uhr Treffen am Flugplatz, um 10.30 Uhr Tanken in Heubach und dann nach Kempfen für die finale Planung. Wenn alles passt, Weiterflug nach Niederöblarn (LOGO).

Erster Tag

Nach einer unruhigen Nacht wache ich früh auf, packe meine Sachen und kaufe noch ein paar Snacks und Getränke ein. Um 8.30 Uhr, eine halbe Stunde früher als vereinbart, treffe ich am Flugplatz Hans-Jürgen, der bereits die D-MECI aus der Halle zieht. Ich bin wohl nicht der einzige, der es nicht abwarten kann.

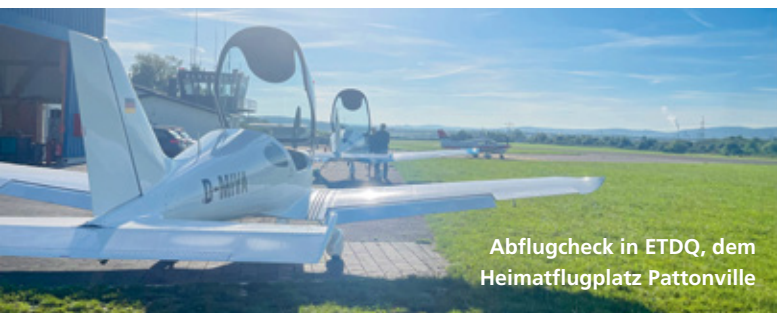
Abflugcheck, letzte Absprachen und ab auf der gut eintrainierten Strecke nach



Blick aus dem Cockpit der D-MIVA in Österreich, kurz hinter Reutte, Richtung Italien



Der Autor Patrick Fischer (vorn) mit seinem Fluglehrer Michael Mennicken



Abflugcheck in ETDQ, dem Heimatflugplatz Pattonville



Aussicht aus der D-MIVA in Richtung Innsbruck aus dem Stubaital

Heubach (EDTH). Michael Mennicken und Oliver Eichhorn auf der D-MECI, Hans-Jürgen und ich auf der D-MIVA. In Heubach fliegen Michael und Oliver noch einen ausstehenden Checkflug, dann geht's weiter nach Kempten (EDMK), ich zusammen mit meinem Fluglehrer Michael Mennicken.

Ich bin zu diesem Zeitpunkt fast zweieinhalb Monate nicht mehr geflogen. Urlaub, Wetter und die Werkstattzeit der Flugzeuge hatten das Ihrige dazu getan. Aber es scheint ein wenig wie Fahrradfahren zu sein. Unser Weg führt uns von Heubach an der A7 entlang an Ulm vorbei nach Kempten und zu meiner ersten Landung auf einem Grasplatz. Zudem darf ich mein frisch gebackenes BZF im echten Leben ausprobieren, was sich zusammen mit Fliegen und Denken zur gleichen Zeit als gar nicht so trivial herausstellt: „Michael, übernimm du bitte“

Erkenntnis Nummer vier: Theorie ist das eine, Praxis das andere. Was ich in der Theorie bereits beherrsche, muss sich in der Praxis erst noch etablieren.

Das Mittagessen in Kempten von eher mittelmäßiger Qualität lässt uns Zeit genug für die Planung des dritten Legs. Wir entscheiden uns für die Strecke Füssen, Reutte, Innsbruck, Brenner, Brixen, St. Lorenz, Lienz, Zell am See und dann nach Niederöblarn, südlich des Hauptalpenkamms und durch Italien. Hans-Jürgen gibt den nötigen Flugplan auf und ich lerne dazu.

Hinter Reutte öffnet sich der Himmel, wir können auf die geplante Höhe von 10.000 Fuß steigen und die neue D-MECI absolviert ihren ersten Auslandsaufenthalt. Obwohl bis auf den Propeller nahezu baugleich mit der D-MIVA, ist sie deutlich schneller und steigt besser.

Leider geben Fotos nicht im Ansatz den gigantischen Blick wieder, den wir über die Alpen haben. Wir biegen nach Norden ab Richtung Zell am See, lassen den Großglockner links liegen, fliegen über einen Kamm und gehen schließlich in den sehr langen Endanflug auf Niederöblarn. Zwei Stunden dauert der Flug, und wir stehen vor traumhaftem Bergpanorama bei bestem Wetter.

Dafür gestaltet sich das Finden einer Unterkunft hier mitten im Nirgendwo als schwierig, aber letztlich machbar. Wir teilen unter uns die letzten beiden Zimmer auf. Wir müssen also nicht unter der Tragfläche schlafen, nur eine Tür zum Bad hätte dem Zimmer nicht geschadet.

Letzte Erkenntnisse des Tages: Erwarte Veränderung. Es gibt immer Lösungen. Im Team fliegt es sich leichter.

Zweiter Tag

Am nächsten Morgen sammeln sich, im Gegensatz zum Vortag, bereits einige Wolken an den Hängen, und es sieht im Osten nicht ganz so gut aus. Aber wir

wollen ja zurück Richtung Westen. Der freundliche Wirt des Gasthauses bringt uns zurück zum Flugplatz. Ich bemerke: So mobil und schnell man in der Luft ist, so sehr ist man am Boden auf Unterstützung angewiesen.

Die Flugzeuge haben die Nacht gut überstanden und erwarten uns mit Tau überzogen. Am Vorabend hatten wir in weiser Voraussicht aufgetankt — weniger Luft im Tank, bedeutet weniger Kondensationswasser im Tank. Nur das Öl müssen wir bei beiden Flugzeugen auffüllen. Wir führen den höheren Verbrauch auf die hohe Flughöhe und das relativ fettige Gemisch zurück.

Es geht Richtung Heimat mit erstem Zwischenziel Bad Wörishofen. Wir verzichten auf die Formation und auch ein Flugplan ist nicht nötig, da wir uns lediglich in Österreich und Deutschland aufhalten werden.

Unsere Route führt uns zurück nach Zell am See in 10.000 Fuß für die Aussicht, dann am Hochkönig vorbei und dem Steinernen Meer entlang, Kufstein, entlang der Südspitze des Starnberger Sees direkt nach Bad Wörishofen. Wir sind wieder knapp zwei Stunden unterwegs, starker Gegenwind sorgt bei 180 Stundenkilometer TAS für eine Groundspeed von knapp 120 Stundenkilometer. Unsere Kameraden in der D-MECI wählen den tieferen und schnelleren Weg und treffen eine halbe Stunde vor uns ein.

In Bad Wörishofen zeigt sich einmal mehr, wie wichtig gute Flugvorbereitung ist. Auf dem Papier habe ich alle Unterlagen dabei, aber trotz Karte fällt es mir im Flug schwer, die Graspiste zu erkennen. Ein Blick auf Google Maps hätte hier für mich viel gebracht. Wir fliegen im langen Endanflug die Piste an.

Merke: Die Einteilung der Landung mithilfe der Platzrunde ist für eine reibungslose Landung in der Regel der bessere Weg.

Wollte ich ursprünglich noch in Heubach Platzrunden drehen, verwerfe ich den Plan an dieser Stelle: Wir haben die Reise zusammen angetreten, wir beenden sie auch gemeinsam. Als Abschluss wollen wir noch durch die CTR Stuttgart fliegen, wenn möglich mit einem Tiefanflug. Die Idee, dies als Formationsflug durchzuführen, lassen wir aufgrund von Sicherheitsbedenken aber fallen.

Auch der Anflug auf Stuttgart bringt mich noch einmal richtig ins Schwitzen, für mich zum ersten Mal an einem kontrollierten Platz. Es fällt mir bei steigender Nervosität zunehmend schwer, Kurs und Höhe zu halten. Dabei hilft es auch nicht, dass meine Meldung über Sierra nicht rechtzeitig mit einer Freigabe beantwortet wird und wir vor dem Einflug in die Kontrollzone hart abdrehen

und neu ansetzen müssen. In der CTR dann zwei Standardkreise, Gegenanflug, Queranflug und einen schönen tiefen Überflug samt Ausflug über Echo. Wir landen sicher auf unserem Heimatflugplatz Pattonville.

Fazit

Was als Ausflugswunsch eines Flugschülers beginnt, wird ein grandioser Trip, dem selbst erfahrene Piloten unserer Gruppe seine Einmaligkeit bezeugen. Ich bedanke mich bei Hans-Jürgen Reichardt, Oliver Eichhorn und vor allem meinem Fluglehrer Michael Mennicken dafür, dass sie sich bereit erklärt haben, diesen Flug mit mir zu machen, auch für ihre Geduld, mir das eine oder andere noch einmal zu erklären und ihre Erfahrung

Maschine im Morgentau in Niederöblarn

und ihr Wissen mit mir zu teilen. Als Flugschüler hat mir der Ausflug eine Menge Erfahrung gebracht und meine Erwartungen absolut übertraffen.

Abschließend möchte ich einen Gedanken teilen, der möglicherweise gerne einmal untergeht: Ich blicke auf diesen Ausflug mit einer gewissen Demut zurück. Wird ein Flug doch unter Piloten gerne (und auch aus gutem Grund) meist rein analytisch betrachtet und als „eine weitere Flugstunde“ ins Flugbuch eingetragen, so sollten wir uns immer wieder bewusst machen, welch unglaubliches Privileg es ist, die Welt aus dieser wunderschönen Perspektive erkunden zu dürfen.

Text und Fotos: Patrick Fischer/red.



Dunkle Wolken ziehen am Morgen aus Westen auf.
Schnell Richtung Osten nach Hause

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM ULTRALEICHTFLIEGEN

NEUERUNGEN BEI DER UL-DM SOLLEN MEHR TEILNEHMER BRINGEN

Die nächste Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen findet vom 12. bis 15. September 2024 am Flugplatz Bad Saulgau (EDTU) statt. Damit sich mehr Teilnehmer finden, gibt es einige Änderungen.

Die UL-DM wird von der Bundeskommission Ultraleicht im DAeC in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Ultraleichtflugverband (DULV) veranstaltet. Zuletzt war das Interesse eher gering, darum sollen einige Anpassungen die Meisterschaft nun wieder attraktiver machen.

Konkret bedeutet dies: Ziellandungen werden zukünftig nur noch mit laufendem Triebwerk durchgeführt. Den Motor im Flug zu stoppen, hat in der Vergangenheit offenbar manchen potenziellen Teilnehmer abgeschreckt. Die Veranstalter hoffen, mit dieser Entscheidung eine Tür für interessierte Piloten zu öffnen, die sich bisher nicht zur Teilnahme entschließen konnten.

Navigationsaufgaben werden künftig nicht mehr von den Teilnehmern in die Karten des Maßstabs 1:200.000 übertragen, sondern bereits vorbereitet ausgegeben. Das spart Zeit bei der Flugvorbereitung und schafft für alle Teilnehmer die gleiche Voraussetzung.

Mit dem neuen Termin im September sollen zudem Terminkollisionen vermieden werden, wenngleich natürlich auch im September Flugplatzfeste und Fly-Ins stattfinden. Ein weiterer Vorteil ist, dass gegen Ende der Saison das Trainingsbarometer bei den meisten Teilnehmern im grünen Bereich und die Motivation, sich mit Gleichgesinnten zu treffen und zu messen, entsprechend hoch ist.

Ab 2024 wird am Ende jedes Wettbewerbstags zudem ein Tagessieger geehrt. Analog zum Gelben Trikot beim Radrennen, wird das jeweils beste Team seiner Klasse geehrt und erhält eine kleine Anerkennung.

Auch die Anmeldung selbst soll vereinfacht werden und ist künftig digital über ein Internetportal des DAeC möglich. Neue Teilnehmer finden in Kürze auf den Webseiten der Verbände einen Link zur Anforderung der Information. An die Teilnehmer der letzten Meisterschaften wird der Link zur Anmeldung automatisch verschickt. Die digitale Anmeldung wird voraussichtlich ab dem 1. Januar 2024 möglich sein.

Als weitere Neuerung bieten die Veranstalter im Vorfeld der UL-DM eine Trainingsmöglichkeit an. In diesem Trainingslager können sich interessierte Piloten auf die Meisterschaft vorbereiten. Dieses Trainingslager findet 2024 am Dienstag und Mittwoch (10. und 11. September 2024) vor der Meisterschaft am Flugplatz Bad Saulgau statt. Details dazu werden in der Ausschreibung bekanntgegeben.

Text: Bundeskommission UL im DAeC/red.
Foto: BWLV-Archiv

Einfachere Regeln, bessere Bedingungen
und Trainingsmöglichkeiten im Vorfeld: Die
UL-DM soll wieder attraktiver werden

DIGITALISIERUNG

NEUER UL-FRAGENKATALOG

IMPRESSION

IM ZEICHEN DES REGEN- BOGENS

Dieses schöne Foto hat Matthias Lichter aus der Cessna 172 des FSV 1910 Karlsruhe gemacht. Er war auf einem Checkflug zur Lizenzverlängerung, als er eine schöne Regenwolke entdeckte, die gerade von der Sonne angestrahlt wurde. Wie nicht anders zu erwarten, war ein Regenbogen nicht weit. Leider bildete sich kein Vollkreis, denn dafür war der „Regenvorhang“ nicht groß und gleichmäßig genug – dennoch reichte es für diese beeindruckende Aufnahme, die östlich des Autobahnkreuzes Walldorf entstand.

Text: red.
Foto: Mathias Lichter



Der neue UL-Fragenkatalog steht ausschließlich digital zur Verfügung

Die Bundeskommission Ultraleichtflug im DAeC hat einen neuen UL-Fragenkatalog entwickelt, Vertriebspartner ist die Firma Eisenschmidt. Die Integration von PPL-Inhalten im neuen UL-Fragenkatalog ermöglicht gemeinsame Schulungen von UL- und Motorflugschülern sowie leichteres Umsteigen auf die Motorfluglizenz.

Die Bundeskommission Ultraleichtflug im DAeC hat einen neuen Fragenkatalog für Anwärter zum Luftsportgeräteführer oder zur Luftsportgeräteführerin entwickelt. Federführend daran beteiligt waren Michael Kania, Robert Artmann und Alexander Tummes. Der Fragenkatalog steht ausschließlich digital zur Verfügung und wird die Papierversion im Laufe des Jahres ablösen.

Inhaltlich neu ist vor allem die Annäherung an den PPL(A)/LAPL(A)-Fragenkatalog. Für Torsten Gutzeit, Vorsitzender der Bundeskommission Ultraleichtflug, ist diese Anpassung notwendig: „Wir müssen von den Piloten moderner, teils komplexer Luftsportgeräte fundiertes theoretisches Wissen auch in jenen Bereichen erwarten können, die bisher kein Thema bei der UL-Ausbildung waren“, erläutert er.

Das habe auch praktische Vorteile: „UL-Piloten, die später eine Motorfluglizenz erwerben möchten, können leichter auf ihrem bereits erworbenen Wissen aufbauen. Außerdem ist es in der theoretischen Ausbildung im Verein oder in Flugschulen nun leichter möglich, UL- und Motorflugschüler gemeinsam zu unterrichten“, hebt Gutzeit hervor.

Aktuell umfasst der digitale Fragenkatalog Prüfungsfragen für Dreiaxser und Trike. Fragen für die Lizenzen UL-Hubschrauber, UL-Motorschirm und UL-Tragschrauber werden im Laufe des Jahres bereitgestellt. Der neue Fragenkatalog wird von der Firma Eisenschmidt vertrieben.

Text: DAeC/red.
Foto: Eisenschmidt

THEORIEKURSE BWLV-MOTORFLUGSCHULE 2024

Kurse	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurse (13 Tage siehe Kursplan)	PPL (A) Teil FCL Wochenendkurs (13 Tage siehe Kursplan)	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR (Aufbaukurs für BZF II- Scheininhaber)	AZF – Zusatz Sprechfunk Englisch IFR (Aufbaukurs für BZF I- Scheininhaber)
Termine	24.02. bis 07.03.24 27.07. bis 08.08.24	14.09. bis 23.11.24	Sa. 09.03.24 Sa. 06.07.24 Sa. 12.10.24	Sa. 20.04.24 Sa. 09.11.24	Sa. 07.12.24
Uhrzeit	Täglich 9 bis 16.30 Uhr	Samstag u. Sonntag 9 bis 16.30 Uhr	Ein Kursvormittag 9 bis 12 Uhr zzgl. zwei Sprechtermine	Ein Kursvormittag 9 bis 11 Uhr zzgl. drei Sprechtermine	Ein Kurstag 9 bis 16.30 Uhr zzgl. vier Sprechtermine
Kursgebühr	974 Euro	974 Euro	264 Euro	264 Euro	297 Euro

Vollzeit- und Wochenendkurse sind reine Theorieblöcke.

Theorieprüfungen finden im Regierungspräsidium Stuttgart statt.

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

Sprechfunkprüfungen werden bei der Bundesnetzagentur Reutlingen und im Regierungspräsidium in Freiburg abgelegt.

Für alle Kurse gilt eine Mindestteilnehmerzahl von fünf Personen.

Bei Nichterreichen dieser Zahl behalten wir uns das Recht vor, bis eine Woche vor Kursbeginn abzusagen.

Unterrichtsort: Alle Kurse finden in den Räumlichkeiten der Motorflugschule, Klaus-Holighaus-Str. 62, 73230 Kirchheim/Teck statt.

Weitere Kursangebote:

BWLV-Motorflugschule
Klaus-Holighaus-Str. 62 | 73230 Kirchheim/Teck:
07021 54051 | Montag bis Freitag 9 bis 12 Uhr und 13 bis 16 Uhr
www.motorflugschule.info

– Anzeige –



ORATEX®

DAS FLUGZEUG BESPANNGEWEBE



- Einfach UNVERNÄHT bespannen. Für bestmögliche aerodynamische Güte.
- Für viele Baumuster wie Robin, Jodel, Piper, etc., sowie fast alle Segelflugzeuge und Motorsegler existieren bereits ORATEX DESIGN CHANGE STCs. Damit kann nur ORATEX bei diesen Baumustern UNVERNÄHT installiert werden.
- Bis zu 50% geringere Installationskosten dank des bis zu 50% geringeren Bespannaufwandes.
- Ihr Flugzeug wird leichter. Nach dem Bespannen mit ORATEX ist Ihr Flugzeug bereits OHNE aufwendige Lackierung flugfertig.

WEISS
 NATURWEISS
 BÜCKERWEISS
 ANTIK
 PERLWEISS
 SIGNALGELB
 CLUB GELB
 GOLDGELB
 ORANGE
 FOKKERROT
 HIMMELBLAU
 FRANZ. BLAU
 CORSARBLAU
 TARNOLIV
 LICHTGRAU
 SILBER
 SCHWARZ



ORATEX®
KEIN SPANNLACK
KEINE GEFÄHRLICHEN DÄMPFE
KEIN LACKIEREN
KEIN SCHLEIFEN
& MEHR LEISTUNG

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH
AM RITTERSCHLÖSSCHEN 20 · 04179 LEIPZIG · TELEFON: +49 341 4423050 · SHOP: www.LANITZ-AVIATION.com · EMAIL: INFO@LANITZ-AVIATION.com

WAVECAMP IM TSCHECHISCHEN JESENİK

FASZINIERENDE EINDRÜCKE IN DER WELLE

Fest eingeplant im Jahreskalender von Stefan und Michael Zistler ist die Teilnahme am Wellenfluglager auf dem Flugplatz Mikulovice (LKMI): Bereits zum fünften Mal war das Nagolder Vater-Sohn-Duo dort mit von der Partie. Die beiden erlebten erneut beeindruckende Szenerien und berichten von vielfältigen Eindrücken und Erfahrungen.

Dieser penetrante Wecker klingelt um 4.30 Uhr – und das auch noch im Urlaub! Da braucht man schon mal zwei Minuten, um das in den müden Gehirngängen einzuordnen und den Grund dafür ins Tagbewusstsein zu beamen: Wir sind im Wavecamp in Jeseník und die Vorhersagen am vorigen Abend waren brauchbar. Schlaftrunken und im Schlafanzug treten wir barfuß durch die Haustür raus ins Freie und über das, was sich dann in Sekundenschnelle abspielt, könnte man ein eigenes Buch schreiben.

Der frische Südwestwind bläst kalt und kräftig ins Gesicht und vertreibt wirkungsvoll die körperliche Müdigkeit. Im dunklen Nachthimmel zeichnen sich deutlich sichtbar im Schein von Mond und Sternen die Konturen der Lenti-Wolken ab und es braucht keine großen weiteren Überlegungen: eins und eins ist zwei, die Wellensysteme haben eindeutig ihre gewaltigen Windturbinen angeschmissen und bringen die ersehnten Schwingungen im Lee von Altvater-, Eulen- und Riesengebirge in Gang.

Das Kopfkino kombiniert alle Wahrnehmungen und schreibt dann in Millisekunden das Drehbuch für einen packenden Film über den bevorstehenden Wellensegelflug. Sofort stellt der Körper dann die nötigen Ressourcen bereit, die leistungsfördernden Hormone schießen in die Nervenbahnen und wecken schlagartig sämtliche Lebensgeister; sie machen uns aufmerksam und bereit zur Umsetzung der freudigen Erwartungen in die fliegerische Tat.

Nein, der Aufwand ist gewiss nicht vergnügungssteuerpflichtig. Auch uns schmerzt der Allerwerteste nach gut zehn Stunden Autofahrt mit dem sperrigen langen Anhänger, und der Wecker wurde auch in diesem Jahr nicht unser bester Freund. Aber diese Aufwendungen sind tatsächlich nur ein Fliegenschiss im Vergleich zu den auch in diesem Jahr zahlreichen fliegerischen Erfahrungen, wirklich einmalig schönen optischen Eindrücken in den großen Flughöhen über den Wolken und das wie von Geisterhand in den Wellenaufwinden getragene Segelflugzeug mit dem mucksmäuschenstillen Gleiten entlang der teilweise gut gezeichneten Wolkenautobahnen.

Bereits zum fünften Mal sind wir jetzt dabei im tschechischen Jeseník auf dem Flugplatz Mikulovice (LKMI). Und immer ist es eine gewaltige Bereicherung für uns, trotz des Aufwandes ist die Bilanz tonnenfach positiv! Es ist schon eine Wohltat, mit den vielen bekannten Gleichgesinnten die Zeit zu verbringen und gemeinsam unser luftiges Ding zu machen.

Beeindruckende Ausblicke
über den Wolken



Unterwegs auf der „Rennstrecke“



Gut eingespieltes Vater-Sohn-Duo: Michael (links) und Stefan Zistler



Der frühe Vogel fängt den Wurm: Wellenfliegen ist leider mit sehr frühem Aufstehen und Aufrüsten des Flugzeugs verbunden



Die außergewöhnliche Gemeinschaft unter den Fliegern zeigt sich auch beim Essen



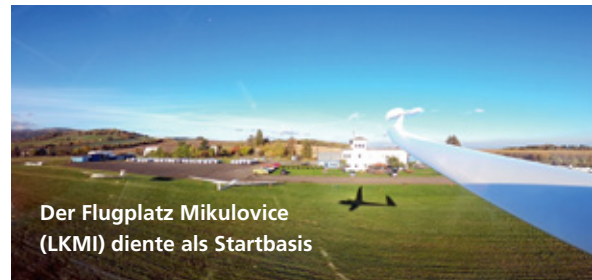
Für die eisigen Temperaturen wurden die Piloten mit unglaublichen Perspektiven belohnt



An vier Flugtagen konnten die Zistlers knapp 30 Stunden im Duo Discus „EG“ der FTAG Esslingen verbringen



Über dem dichten Wolkenmeer



Der Flugplatz Mikulovice (LKMI) diente als Startbasis

Die Organisation der Gastgeber um ihre Klassensprecherin Vlasta Lasovska ist nahezu perfekt, der Flugbetrieb ist gut eingeteilt und funktioniert mit den Helfern und Schleppiloten reibungslos. Die Teilnehmer bilden eine harmonische Gemeinschaft mit großer gegenseitiger Hilfsbereitschaft; deshalb ist auch das frühmorgendliche Aufrüsten unseres schweren Doppelsitzers im Schein unserer Stirnlampen kein Problem, es gibt immer genügend Helfer aus aller Herren Länder – nicht selbstverständlich, aber der „Rhöngeist“ unter den Segelfliegern ist hier noch besonders deutlich zu spüren.

In diesem Jahr konnten wir an vier Flugtagen knapp 30 Stunden im Duo Discus „EG“ der FTAG Esslingen unsere Leidenschaft fürs Wellenfliegen ausgiebig ausleben. Das Besondere an den Flugbedingungen hier ist die Symbiose von Orografie mit ihren 150 Kilometer langen Wellensystemen entlang der tschechisch/polnischen Grenze und den passenden Lufträumen dazu. In Form von TSA sind bis FL 235 entlang der „Rennstrecken“ von Altvater-, Eulen-, Adler- und Riesen-

gebirge die notwendigen Spielwiesen vorhanden, um bei den passenden Bedingungen relativ simpel und sorglos fliegen zu können.

Unser Highlight war in diesem Jahr der Flug an Allerheiligen: über neun Stunden segelten wir von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang zwischen 4.000 und 5.000 Metern Flughöhe entlang von teilweise herrlichen Lentistrukturen, probierten taktische Elemente und suchten die tragenden Linien mal etwas mehr im Luv und mal mehr im Lee der Gebirgszüge. Gegen die schneidende Kälte von 20 Grad haben wir uns gut geschützt, Essen und Trinken samt dem notwendigen Pinkeln machen uns zwischenzeitlich auch kaum Probleme mehr. So kann man auch sehr lange Flüge unter diesen erschwerten Bedingungen mehr als genießen, für die Landung kurz vor einem herrlichen Sonnenuntergang sind noch genügend Ressourcen vorhanden.

Auch beim Wellenfliegen sind wir inzwischen zu einem sehr gut eingespielten und harmonischen Team zusammengewachsen. Meistens fliegt Stefan von

vorn und wir teilen uns die Aufgaben von Navigation und vor allem der Luftraumbeobachtung. Vom Flugstil her harmonisieren wir als Vater-Sohn-Duo sowieso bestens – und vor allem haben wir gute Absprachen über die taktische Routenführung und gegebenenfalls auch die sicherheitsrelevanten notwendigen Entscheidungen. Wenn einer von uns beiden Zweifel hat oder abbrechen bzw. umdrehen möchte, gibt es darüber keine Diskussionen! Toi toi toi, konnten wir auch deshalb all die besonderen Herausforderungen solcher Flüge gut annehmen und bewältigen, inklusive einer notwendig gewordenen Außenlandung vor zwei Jahren.

Für das nächste Jahr haben sich bereits Interessenten auf der DG 1000 T des BWLV-Luftsport-Trainingszentrums gemeldet. Bei Bedarf kann die Logistik einer Teilnahme organisiert werden; Auskunft erteilt der Autor unter zistler@bwlv.de bzw. 0157 38404850.

Text: Michael Zistler
Fotos: Michael Zistler, Tobias Barth

WAS FÜR EINE UNGLAUBLICH TOLLE WOCHEN!



Abendstimmung kurz nach der letzten Landung

Acht Segelkunstflug-Grundsüher und elf Segelkunstflug-Weiterbilder kamen am 30. September in Hayingen zum BWLV-Segelkunstflug-Lehrgang zusammen. Chris Herrlinger war dabei und berichtet von großartigen Erfahrungen.

Erst einmal mussten die Segelflugzeuge des Fördervereins Segelkunstflug aufgebaut werden. Da waren etliche Checks durchzuführen, so wurden unter anderem zum Beispiel die Holme zur Dokumentation fotografiert, alles doch eher unüblich im normalen Vereinsflugbetrieb. Am Nachmittag konnten dann aber schon die ersten Flüge mit den beiden ASK 21 „Salzlore“ und „Rollmops“ gemacht werden.

Es war längerer Rückenflug im Geradeausflug und im Kurvenflug angekündigt, nach Aussage der Fluglehrer zum Eingewöhnen. Klang interessant. Nach einem Schlepp auf 1.000 Meter über Grund wurde entweder in die Nord- oder in die Süd-Box eingeflogen, dann konnte man mit dem Kunstflug beginnen. In den Rückenflug kam man mit einem halben Looping oder mit einer halben Rolle.

Erste Lerneffekte

Und was passierte dann? Man hing lose in den Seilen... äh, in den Gurten. Natürlich

hatten fast alle Teilnehmer – trotz gegenteiliger Ansage der Lehrer – vor dem Start die Gurte wie gewöhnlich locker angelegt, was beim Kunstflug dann sehr unangenehm wird, wenn man im Rückenflug fast an der Haube klebt und die Sitz-Verbindung zum Flugzeug komplett verloren geht. Zudem reichten plötzlich auch die komplett gestreckten Arme nicht mehr aus, um den Knüppel voll zu drücken. Bei den folgenden Starts konnte man durchweg beobachten, wie die Schüler die Gurte dann am Start maximal eng anlegten – aha, schon die erste Lektion gelernt! War da nicht ein leichtes Grinsen bei den Fluglehrern festzustellen?

Am zweiten Tag ging es an die ersten Figuren: Looping, Abschwung Aufschwung, Rolle und Turns. Die erste Erkenntnis des Autors (und ältesten Teilnehmers) war: langjährige Streckenflug- und Fluglehrer-Erfahrung muss nicht unbedingt hilfreich sein! So konnte man fast bei jeder Figur spüren, dass die Möglichkeiten, irgendetwas falsch zu machen, doch beachtlich sind.

Neue Rollenverteilung

Die Jugend hatte da weit weniger Schwierigkeiten: Einmal erklärt, danach fast immer direkt richtig geflogen. Hier war zum Beispiel mein Sohn sehr verwundert, wie schwer sich der Vater mit

manchen Figuren tat. Tja das ist eben die neue Rollenverteilung... Gelernt wurde auf jeden Fall viel. Einige Teilnehmer konnten gleich weitere Figuren trainieren und dann die Bronze- und sogar Silber-Prüfungen ablegen.

Es war der zehnte Kunstflug-Lehrgang in Hayingen, als Dank von oben war die ganze Woche bestes Flugwetter, entsprechend top war die Stimmung der Teilnehmer. Und auch Lehrgangsleiter Udo Markert erwähnte nebenbei (ganz schwäbisch), dass wir uns am Boden und in der Luft nicht allzu ungeschickt anstellen.

Dank an alle Beteiligten

An dieser Stelle geht ein riesiger Dank an alle Helfer, die den Lehrgang zu einem wirklich unvergesslich schönen Erlebnis werden ließen: An die treuen, fleißigen Schlepppiloten Stefan Wilnat mit der Savage, Florian Fischer mit der Dynamic und der LSV Hayingen mit der C42 Bison, die uns immer schnell und sicher auf Box-Einflughöhe zogen, aber auch an die Firma Lightwind mit der neuen AC4, die zwei Tage mit ihrem Piloten Andy zum Probeschleppen dabei war.

Großer Dank geht ebenso an die lieben Frauen des LSV um Petra, die uns immer die besten Leckereien serviert haben, sei es beim Frühstück, Mittagessen oder



Fluglehrer Uwe Tams beim Briefing vor dem Rückenflug mit Schüler Tim Herrlinger

Die Flotte des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV ist startklar

zum Kaffee. Danke auch an den Gasthof Kreuz/Hayingen, von dort haben wir feinste Speisen für das Abendessen serviert bekommen.

Und natürlich einen herzlichen Dank an die geduldigen Fluglehrer Udo, Werner, Dennis, Uwe, Benny und Nick. Eigentlich war es sogar eher ein Kombi-Lehrgang: Kunstflug, Schlemmen und Seelenfreude. Wer es nicht erlebt hat, der hat wirklich was verpasst!

Natürlich auch riesigen Dank an den Förderverein Segelkunstflug im BWLV, der uns die beiden ASK 21, den Fox und die SZD59 zu Verfügung gestellt hat, sowie an Hayingen, deren SZD 54/2 wir fliegen konnten. Mit dem Fox hatten wir Grundsüher die Gelegenheit, das Trudeln zu erleben und auch andere Figuren waren - auf freundliche Anfrage – durchaus möglich. Unvergesslich für den Autor, wie sich zum Beispiel eine gerissene Rolle horizontal aus voller Fahrt bei 140 Stundenkilometer anfühlt. So was muss man unbedingt erlebt haben!

Flugzeug-Tetris für Fortgeschrittene

Einzig das abendliche Flugzeug-Einhallen hat uns Schüler – zumindest am Anfang – doch schweres Kopfzerbrechen bereitet. Erst die richtigen Kuller für die Flugzeuge zu finden, dann die richtigen Flugzeuge in richtiger Reihenfolge in richtiger Ausrichtung hineinbugsieren. Puuuuh... Flugzeug-Tetris für Fortgeschrittene. Manchmal konnte man wieder ein leichtes Grinsen bei den Fluglehrern erhaschen, wenn die Kullerwahl nicht passte oder Flugzeuge nochmals ausgeschachtelt werden mussten, bzw. das Hallentor dann doch nicht zuzug.

Wenn es doch mal anhaltende Lernschwierigkeiten gab, half der radikale Tipp „hör auf zu denken!“ wirksam.

Danach war die Flugfigur nur noch reine Formsache.

Gelungenes „Drumherum“

Die endgültige und dauerhafte Kunstflugreife bekommt man nur, wenn das Erlernte nachhaltig verinnerlicht wird. Dazu bekommt der Flugsüher nach erfolgreichem Prüfungsflug am Abend dann im Handstand die entsprechende Freiflug- bzw. Kunstflug-Behandlung. Nachteilig für die Behandelten waren die zahlreichen Menschen, die sich dazu immer am Abend eingefunden hatten. Dafür bleibt das Erlernte dann aber ganz sicher auch unauslöschlich erhalten.

Auch unser lieber Schweizer Schlepppilot Andy mit der AC3 hat sich sehr gefreut, als er eine Pilatus B4 in die Höhe ziehen durfte. Beim Anrollen sagte er dann im Funk „Jedzd fühle isch misch sogar richdisch heimisch“. Beeindruckend waren auch die abendlichen Kunstflugvorführungen von Dennis auf seiner RF4 kurz vor Sonnenuntergang – wunderschön anzuschauen.

Zahlen/Daten

Insgesamt wurden in dieser Woche beachtliche 255 Starts gemacht. Alle acht Grundsüher konnten erfolgreich ihren Lehrgang beenden, es gab zwei Bronze-, vier Silber- und zwei Gold-Leistungsabzeichen.

Fazit

Ich bin mir sicher, einige der Grundsüher werden beim Fortgeschrittenen-Lehrgang 2024 wieder nach Hayingen pilgern. So auch der Autor, der sich das schon fest vorgenommen hat. So ein Bronze- oder Silber-Programm sieht vom Boden schon toll aus – wie toll ist es dann erst aus der Cockpit-Sicht? Wer noch keinen Segelkunstflug-Lehrgang besucht hat, der sollte das unbedingt machen. Wer das Glück hat, in Hayingen dabei zu sein: Perfekt!

Text: Chris Herrlinger/red.
Fotos: LSV Hayingen



Die Teilnehmer des Segelkunstflug-Lehrgangs in Hayingen: Links die Fluglehrer, anschließend die Weiterbilder, die Schlepppiloten und das Personal

BESONDERE GELEGENHEIT ZUM WEITERBILDEN UND ÜBEN:

Ü25-STRECKENFLUG-TRAININGSLAGER



Beim Ü25-Trainingslager lernen die Teilnehmer die wesentlichen Grundlagen des Streckensegelflugs

Vom 29. Juni bis 6. Juli 2024 bietet der BWLV wieder sein Streckenflug-Trainingslager an. Es richtet sich speziell an Pilotinnen und Piloten ab 25, die das Streckenfliegen erlernen möchten

Willst du ein/e ambitionierte/r Streckenflieger/in werden und möchtest du deinen segelfliegerischen Horizont erweitern? Das Klippeneck liegt im Thermikparadies von Süddeutschland und bietet die besten Voraussetzungen für große und erlebnisreiche Streckenflüge. Erfahrene Trainer des BWLV vermitteln dir beim Ü25-Streckenflug-Trainingslager die Grundlagen und das Fine-Tuning für den Streckensegelflug.

Termin: Samstag, 29. Juni bis Samstag, 6. Juli 2024

Die Anreise am Freitag, 28. Juni 2024 ist möglich

Ort: BWLV-Luftsport-Trainingszentrum Klippeneck

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 Aufgabenteilung

Voraussetzungen:

- Segelflugglizenz
- mindestens 50 Stunden nach Scheinerhalt
- mindestens 150 Kilometer Flug im Einsitzer geflogen
- F-Schlepp-Berechtigung und Erfahrung
- Flugzeug und Helfer/in sind mitzubringen
- Für Flüge mit Trainer im Doppelsitzer: Mindestens drei Jahre Mitgliedschaft bzw. drei Jahresbeiträge im Förderverein für Strecken- und Wettbewerbssegelflug Baden-Württemberg (SBW)
- Teilnahme am BWLV-Streckenflugseminar von Karl Eugen Bauder wünschenswert

Kosten:

- Lehrgangsg Gebühr 280 Euro, inklusive Flugplatznutzungs- und Abstellgebühr
- F-Schlepps, Landegebühren und Übernachtungs-/Campingkosten werden nach aktueller Preislage abgerechnet

Anmeldung:

Bis 1. Mai 2024 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 2024“ (TRAI-0010).

Text: Karl Eugen Bauder | wFoto: z

HERZLICHE EINLADUNG!

HAUPTVERSAMMLUNG DES FÖRDERVEREINS FÜR SEGELKUNSTFLUG IM BWLV

Am Samstag, 17. Februar 2024, findet im Fliegerheim des LSV Blumberg die Hauptversammlung des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV statt. Beginn ist um 14 Uhr.

Wie immer treffen sich Ausrichter, Lehrgangleiter und Vorstände von Vereinen, die einen Lehrgang ausrichten wollen, bereits um 13 Uhr, um eine terminliche Vorabstimmung durchzuführen.

Ergänzende Informationen sind auch auf der Homepage des Fördervereins unter www.segelkunstflug.com zu finden. Anträge für die Vergabe der Fördervereinsflugzeuge dürfen gerne vorab via E-Mail an loskarntobias@gmx.net gestellt werden.



Text: Ralph Rainer

Der Kranich III ist leicht zu steuern und gutmütig in der Luft



HISTORISCHES SEGELFLUGZEUG

JETZT DEN KRANICH III AUSLEIHEN!

Mit dem Kranich III bietet der DAeC allen Vereinen die Gelegenheit, Faszination für historische Fluggeräte zu erleben und an talentierte Nachwuchspiloten weiterzugeben: Jeder Verein kann sich bewerben, um das denkmalgeschützte Segelflugzeug auszuleihen und zu Schulungszwecken einzusetzen.

Wenngleich der Kranich III bereits 70 Jahre alt ist, ist er keineswegs ein schwer fliegbares oder gar leistungsschwaches Fluggerät. Mit seinen gewaltigen Ausmaßen (18 Meter Spannweite) ist das Segelflugzeug in Holz- und Gemischtbauweise besonders eigenstabil und gutmütig in der Luft. Der Kranich III besitzt nicht nur gute und einfach zu handhabende Flugeigenschaften, sondern verfügt auch über recht geringe Ruderkräfte.

Wichtige Fakten zur Ausleihe

- Bewerbung per E-Mail an Alexander Willberg, Bundesausschuss Historie und Technik im DAeC: a.willberg@daec.de
- Mindestnutzdauer: eine Woche
- Kostenpauschale: 260 Euro pro Woche
- Kautions: 1.000 Euro
- Förderflugzeug ist haftpflicht- und kaskoversichert
- Einsatz nur mit gültiger Erlaubnis für Segelflugzeugführer

Weitere Details zur Ausleihe gibt es im Überlassungsvertrag. Die Unterzeichnung findet statt, sobald die Ausleihe bewilligt wurde.

Was sagen Vereine über Flugzeug und Ausleihe?

Robert May, Idaflieg:

„Wir haben uns sehr gefreut, den Kranich auf unserem Sommertreffen einsetzen zu können. Uns hat der Vergleich zu moderneren Mustern interessiert. Der Kranich ist dabei durch erstaunlich harmonische Flugeigenschaften aufgefallen. Er fliegt natürlich anders als moderne Doppelsitzer, aber über die Flugeigenschaften war nur Gutes zu hören. Auch das außergewöhnliche Flugbild hat uns immer wieder begeistert. Bei der Ergonomie (vor allem dem Sitzkomfort) ist aber wirklich noch viel Luft nach oben. Ich würde

den Kranich als Flugzeug auf jeden Fall weiterempfehlen. Es ist eine tolle Erfahrung gewesen, dieses Flugzeug zu fliegen.“

Weitere Infos

Der Kranich III wird momentan noch in einem offenen Anhänger transportiert, der nur bei trockenem Wetter genutzt werden kann und recht empfindlich auf Seitenwind reagiert. Für den Kauf eines geschlossenen Anhängers ist der Bundesausschuss Historie und Technik auf Spenden angewiesen. Infos zu Spendenmöglichkeiten gibt es bei Alexander Willberg (a.willberg@daec.de).

Text: DAeC/red.
Fotos: Janik Gudzend

REGELBUCH SEGELFLUG:

TEIL SAO – FLUGBETRIEBS-REGELN VERFÜGBAR

Die Bundeskommission Segelflug im DAeC hat unter Mitarbeit des BWLV das Regelbuch Segelflug um den Teil SAO – Flugbetriebsregeln erweitert. Die Ergänzung ist – wie auch das Regelbuch selbst, sowie ergänzende FAQ – online zu finden auf der BWLV-Homepage unter <https://www.bwlv.de/sparten/segelflug/rulebook-sailplane.html> – oder direkt über den QR-Code.

Die Dokumente werden dort regelmäßig aktualisiert, sodass die jeweils gültige Version zu finden ist. Sie stehen aber auch jederzeit in der Online-Verwaltungssoftware vereinsflieger.de zur Verfügung (→ Dokumente → Infos für Piloten → Segelflug)



Text: red.



Milan im Aufwind

IMPRESSION

TIERISCHER FLIEGERKAMERAD

Nicht aus dem Flugzeug, dafür aber von seinem Grundstück aus ist Dr. Dieter Zahn, der selbst bei der Flugsportgruppe Wangen-Kießlegg aktiv ist, kürzlich eine besondere Aufnahme gelungen: Er hat es geschafft, diesen tierischen Aufwindjäger abzulichten. Den Milan, der ganz in der Nähe wohnt, hat der Fotograf Maximil(i)an getauft – dieser findet offenbar großes Vergnügen daran, seine Kreise in der Nähe des zweibeinigen Fliegerkameraden zu ziehen. Herzlichen Dank für diese schöne Aufnahme!

Text: red.
Foto: Dr. Dieter Zahn

LUFTSPORTLERINNEN

JETZT SCHNELL ANMELDEN:

48. HEXENTREFFEN AM FUSS DER BURG TECK

Das nächste bundesweite Treffen der Luftsportlerinnen findet vom 26. bis 28. Januar 2024 im Bildungszentrum DEULA statt, auf halber Strecke zwischen Kirchheim unter Teck und dem Flugplatz Hahnweide gelegen.

Eingeladen sind Fliegerinnen quer durch alle Luftsportarten und alle männlichen, weiblichen und diversen Unterstützer, vom Segelflug über Motor- und Ultraleichtflug, Hubschrauberpilotinnen, Modellfliegerinnen und Drohnenpilotinnen, Fallschirmspringerinnen, Gleitschirm- und Drachenfliegerinnen sowie Berufspilotinnen aller Sparten.

Am Freitagabend beginnt das Treffen ab 18 Uhr mit einer Lesung der Schwabenkrimiautorin Sybille Baecker, deren

Kommissar Andreas Brander bereits an Schauplätzen rund um Kirchheim, darunter auch der BWLV-Motorflugschule auf der Hahnweide, unterwegs war.

Der Samstag, 27. Januar ist ab 10 Uhr einer Reihe von Vorträgen gewidmet, die zum Gedankenaustausch anregen. So berichtet Chefpilotin Kate Board von der Zeppelin NT aus Friedrichshafen aus ihrem Berufsalltag im Luftschiff-Cockpit.

Yvonne Dathe ist Psychologin und Betriebswirtin und motiviert mit ihrer Perspektive als Gleitschirmfliegerin zu Achtsamkeit und mentaler Stärke in der Luft. Professor Wolfgang Junkermann vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) Campus Alpin wird über „Des Forschers Traum vom Fliegen“ berichten – er hat

über 20 Jahre hinweg rund um die Welt mit einem Trike und in Motorseglern Daten für die Klimaforschung gesammelt.

Am Sonntagvormittag klingt das Hexentreffen mit einer thematisch naheliegenden Führung zu „Kirchheimer Frauen“ in Kirchheim unter Teck aus.

Also jetzt schnell noch anmelden unter www.hexentreffen2024.de – oder direkt über den QR-Code!



Text: red.

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

MUSBACHER FLIEGER AUF WANDERUNG



Nach einer entspannten Wanderung kehrten die Mitglieder der Fliegergruppe Freudenstadt zu Vesper und Bierprobe bei der Klosterbrauerei Alpirsbach ein

Viel Glück mit dem Wetter hatten die Mitglieder der Fliegergruppe Freudenstadt und der ebenfalls in Musbach beheimateten Fliegergruppe Renchtal: Sie alle waren gemeinsam zur Herbstwanderung ins schöne Alpirsbach aufgebrochen.

Startpunkt war der Parkplatz beim Loßburger Freibad. Nachfolgend gingen die Flieger den nahezu elf Kilometer langen Flößerpfad neben der noch jungen Kinzig entlang. Zahlreiche Hinweisschilder erinnerten an das harte Handwerk der Flößerei. In Gedanken konnte man mit etwas Fantasie in Wilhelm Hauffs Märchen „Das kalte Herz“ eintauchen.

Nach rund fünf Kilometern legte man eine erste Trinkpause auf dem Hof von Vereinsmitglied Oliver Pfau ein. Viele Eindrücke wurden auf dem weiteren Weg nach Alpirsbach eingesogen. Ganz erdgebunden passierte man das Kloster Alpirsbach, das man im Sommer bei Überlandflügen oft aus größerer Höhe betrachten kann. Der Endanflug auf die „Alpirsbacher Klosterbrauerei“ gelang: Dort nahm man an einer Führung durch das Brauereimuseum teil, um anschließend eine zünftige Brotzeit mit Bierprobe zu genießen. Zurück ging's mit dem Bus. Das Wetter hatte mit den Fliegern ein Einsehen: Genau zur Wanderung konnte man eine regenfreie Pause nutzen.

Im Namen aller Mitglieder bedankte sich Vorsitzender Axel Reich beim Zweiten Vorsitzenden Karl Pfau, der die Wanderung vorbildlich organisiert hatte. Damit endete ein ereignisreiches Flugjahr, das mit dem sehr gut besuchten und gelobten 80. Segelfliertag im Kurhaus Kongresszentrum in Freudenstadt seinen Abschluss fand.

Die nun folgende Winterpause bis März 2024 nutzen die Flieger, um das Fluggerät und die Liegenschaften in Musbach zu warten und zu pflegen.

Text: Lothar Schwark/red.
Foto: Fliegergruppe Freudenstadt

EHRUNGEN UND DANK BEI DER FLIEGERGRUPPE HEILBRONN



Bei der Herbstfeier der Fliegergruppe Heilbronn (v.l.): Volker Erlewein, Jürgen Eckert, Harald Oelschläger

Am Samstag, 19. November 2023, versammelte sich die Fliegergruppe Heilbronn im Parkhotel, um ihre jährliche Herbstfeier zu begehen. Während die Segelflieger die vergangene Flugsaison verabschiedeten, setzten die Modell- und Motorflieger ihre Aktivitäten nahtlos fort, ohne sich von saisonalen Einschränkungen beeinflussen zu lassen.

Die Veranstaltung nutzte Volker Erlewein, seit März amtierender Erster Vorsitzender, um seinem Vorgänger Norbert Darilek für seine beinahe zehnjährige Amtszeit im Vorstand zu danken. Eine bedeutende Ehrung wurde dem Segelfliegerlehrer Jürgen Eckert zuteil, als BWLV-Verbandsausbildungsleiter Harald Oelschläger ihm die DAeC-Ehrennadel in Silber über-

reichte. Oelschläger betonte dabei nicht nur Eckerts herausragenden Einsatz, sondern auch die wertvolle ehrenamtliche Arbeit sämtlicher Vereinsfunktionäre.

Volker Erlewein ehrte die Fluglehrer Roland Krafft und den Vereinsausbildungsleiter Frank Schüle für ihre Leistungen, die während der Pandemie leider nicht in einem angemessenen Rahmen gewürdigt werden konnten. Krafft erhielt die Silberne Ehrennadel, während Schüle eine Goldene Auszeichnung als Anerkennung im Namen des Vereins überreicht wurden.

Damit war der offizielle Teil der Veranstaltung abgeschlossen. Die Herbstfeier verlief noch mit anregenden Gesprächen in einer harmonischen Atmosphäre, geprägt von gegenseitiger Wertschätzung.

Text: Erwin Metz
Foto: Fliegergruppe Heilbronn

ALMABTRIEB DER FLIEGERGRUPPE GIENGEN/BRENTZ

Die Mitglieder der Fliegergruppe Giengen/Brenz blickten bei ihrem Jahresabschluss auf eine erfolgreiche Flugsaison zurück



Ende Oktober feierten die Vereinsmitglieder der Fliegergruppe Giengen/Brenz auf der Irfpel ihren sogenannten Almatrieb. Mit diesem jährlichen Festessen endet traditionell die Segelflugsaison und die lautlosen Gleiter werden in den kommenden Wochen und Monaten wieder für die kommende Saison gepflegt und gewartet.

Die Pilotinnen und Piloten blickten auf die Saison zurück, während sie sich ein Drei-Gänge-Menü schmecken ließen. Insgesamt konnten drei Flugschüler ihre Ausbildung erfolgreich abschließen und

halten nun die langersehnte Pilotenlizenz in den Händen.

Im Sommer gab es erlebnisreiche Überlandflüge, zum Beispiel in die Slowakei, auf die Inseln Elba und Korsika, nach Dijon in Frankreich und auf die Hochseeinsel Helgoland. Simon Kohn, der im Vorstand für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich ist, hebt im Jahresrückblick den erfolgreichen und sehr gut besuchten Erlebnistag von Anfang Juli heraus. An jenem Tag folgten mehrere Tausend

Menschen der Einladung der Fliegergruppe und verbrachten einen Tag voller Spannung, Spaß und guter Verpflegung auf dem Giengener Fliegerberg.

In der kommenden, oft regnerischen und nebeligen Zeit, wird in der vereinseigenen Flugschule der Fokus auf die Theorieausbildung der Flugschülerinnen und Flugschüler gerichtet. Weiterhin betont Simon Kohn, dass im Segelflug, Ultraleichtfliegen und im Motorflug verschiedene Lizenzen und Berechtigungen erlangt werden kön-

nen und die Fluglehrerinnen und Fluglehrer ausschließlich ehrenamtlich arbeiten. Damit ist die Ausbildung im Verein deutlich günstiger als in einer kommerziellen Flugschule. Der Verein hält auf seiner Internetseite unter www.irpfel.de alle notwendigen Informationen bereit. Auf dem Instagram-Account können unter [fliegergruppe_giengen_e.v](https://www.instagram.com/fliegergruppe_giengen_e.v) die Flugabenteuer der Mitglieder mitverfolgt werden.

Text und Fotos:
Fliegergruppe Giengen/Brenz

TECHNIK

TECHNIK-SERIE IM ADLER: TIPPS UND TRICKS AUS DER INSTANDHALTUNGSKISTE (2)

ERHALTUNGSLADUNG DER FLUGZEUGBATTERIE

In dieser Ausgabe unserer Serie „Tipps und Tricks aus der Instandhaltungskiste“ geht es darum, die Flugzeuggatterie möglichst gut und sicher über den Winter zu bringen. Wie immer gilt: Diese Tipps dürfen ausschließlich analog der gültigen Vorschriften umgesetzt werden.

Gerade in den Wintermonaten puffern viele Eigner die Batterien ihrer Flugzeuge mit Ladegeräten. Zum einen werden dadurch Tiefentladungen vermieden, zum anderen ist das Flugzeug auch nach mehreren Wochen Winterpause batteriemäßig jederzeit voll einsetzbar.

Bei der Auswahl des Ladegerätes ist zu beachten, dass es sich um ein geregeltes „intelligentes“ Gerät handelt, welches auch ausdrücklich für den Daueranschluss, also für die Erhaltungsladung, geeignet ist. Beim Anschluss eines einfachen unregulierten Geräts kann es zum Überkochen der Batterie kommen – mit der Konsequenz, dass Säure austritt und durch Verätzungen die Zelle beschädigt wird.

Flugzeugg Batterien haben aus Gewichtsgründen im Vergleich zu Autobatterien eine wesentlich geringere Kapazität. Trotzdem sind sie in der Lage, einen Anlaststrom von 200 bis 300 Ampere zu liefern. Entsprechend dick sind daher auch die Anschlusskabel im Flugzeug. Die Kabel zum Ladegerät sind wesentlich dünner. Bei einem Kurzschluss im Ladegerät, zum Beispiel beim Eindringen von Wasser in den

Hangar, können diese Kabel sich derart erhitzen, dass ein Brand ausgelöst werden kann.

Es wird daher empfohlen eine Schmelzsicherung (ca. 5 A) in die Plusleitung des Ladegeräts zum Flugzeug einzubauen, sodass bei einem Kurzschluss außerhalb des Flugzeugs nicht der volle Batteriestrom fließt und somit die Brandgefahr für das Flugzeug minimiert wird:



Idealerweise wird das Batterieladegerät über einen fest am Flugzeug verbauten Stecker angeschlossen:



Ein weiterer Tipp: Das Batterieladegerät sollte nicht auf dem Boden liegen, sondern – falls doch einmal Wasser in die Halle eindringt – leicht erhöht angebracht sein.

Und noch ein Tipp: Auf das Einschalten von Avionikgeräten sollte bei geschlossenem Ladegerät verzichtet werden. Der Ladestrom moderner Ladegeräte ist pulsformig und kann – wie bei einem Garmin GPS erlebt – die Funktion der Geräte stören.



In loser Folge erscheint die Serie „Tipps und Tricks aus der Instandhaltungskiste“ in den kommenden adler-Ausgaben. Sie haben Fragen oder Anregungen zum Thema für den Autor Jörg Henkel-Ernst? Dann schreiben Sie uns an adler@bwlv.de, wir leiten diese gerne weiter.

Text: Jörg Henkel-Ernst/red.
Fotos: Jörg Henkel-Ernst



Zunächst wurde fundiertes Basiswissen in der Theorie vermittelt

NEUES ANGEBOT

ERSTER LEHRGANG ZUM UL-WART ERFOLGREICH ABSOLVIERT

Deutschlandweit zum ersten Mal wurde der Lehrgang zum UL-Wart am Domberg in Bad Sobernheim (EDRS) erfolgreich abgehalten. Vom 9. bis 12. November ließen sich 16 Lehrgangsteilnehmer im Ausbildungszentrum des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz (LSVRP) zum UL-Wart ausbilden und prüfen.

Das Besondere an diesem Lehrgang war, dass er deutschlandweit erstmals in dieser Form stattfand. Die Teilnehmer aus der gesamten Bundesrepublik ließen sich in den vier Tagen in ihre Warttätigkeit einweisen und durchliefen in einem guten Mix aus Theorie und Praxis verschiedene Ausbildungsmodulare.

Dazu zählten zum Beispiel die Themen Bauarten und Hauptkomponenten von ultraleichten Luftsportgeräten, Inspektion der Trag- und Leitwerke, Kontrolle von Zelle und Fahrwerk oder die Funktion typischer UL-Motoren. Zudem wurde an zwei verschiedenen Ultraleichtflugzeugen eine 100-Stunden-Kontrolle simuliert.

An vier Tagen lernten Anfänger und leicht Fortgeschrittene, wie bei Wartung und Instandsetzung von UL vorgegangen werden soll. Durch die vermittelten Kompetenzen sollen die UL-Warte künftig in

die Lage versetzt werden, 50- oder 100-Stunden-Kontrollen und anstehende, kleinere Reparaturen in einem gewissen Rahmen selbst durchführen zu können. Dies soll dazu beitragen, die Sicherheit im Luftsport zu verbessern.

Dr. Günther Schöffner rief Lehrgang ins Leben

Als Referenten und Prüfer stellten sich freundlicherweise Dr. Günther Schöffner, der den Lehrgang ins Leben gerufen und konzipiert hatte, sowie Jörg Lingnau zur Verfügung. Sie wurden unterstützt durch Manfred Petry, der für die Organisation des Lehrgangs verantwortlich war.

Damit das UL-Fliegen nicht nur rechtlich und fliegerisch, sondern auch technisch ausreichend sicher ist, müssen die Luftsportgeräte ähnlich wie Motorflugzeuge regelmäßig gewartet und überprüft werden. Auch wenn bei den UL diesbezüglich Vieles einfacher gestaltet werden kann als bei E-Klasse-Flugzeugen und auch die rechtlichen Hürden für Piloten, Wartungen und Reparaturen selbst durchzuführen, geringer sind als in der E- oder der K-Klasse, so sind aus technischer Sicht ähnlich wie bei Motorflugzeugen hierfür dennoch hinreichender Sachverstand und große Sorgfalt nötig. Nur so kann bei der Wartung gewährleis-

tet werden, dass alle Arbeiten so ausgeführt sind, dass sich die Piloten auch auf den technisch einwandfreien Zustand des Luftsportgerätes verlassen können.

Klare Empfehlung für Interessenten

Die 16 Teilnehmer konnten im Lehrgang nicht nur eine Menge lernen und hilfreiche Erfahrungen mitnehmen, sondern hatten auch eine Menge Spaß. Das tolle Ambiente und die hervorragende Ausstattung am Domberg haben zusammen mit dem Referenten- und Organisationsteam dazu beigetragen, dass die Premiere des in dieser Form in Deutschland einzigartigen Lehrgangs mehr als gelungen ist.

Interessierten UL-Piloten, die noch kein oder nur wenig technisches Wissen bezüglich der Wartung von ULs haben, kann dieser Lehrgang am Domberg in Bad Sobernheim daher absolut empfohlen werden.

Erfahrungsbericht

Für den BWLV war Technik-Mitarbeiter Silvan Meckelnburg dabei. Der frisch gebackene UL-Wart berichtet nachfolgend von seinen Erfahrungen mit dem Lehrgang:



In der Praxis durften die Teilnehmer selbst Hand anlegen



Unter anderem wurden 100-Stunden-Kontrollen durchgeführt

„Die Welt der Luftfahrt erlebt einen Wandel, und Ultraleichtflugzeuge nehmen dabei eine herausragende Rolle ein. Als die vielversprechenden Zugpferde von morgen lösen sie zunehmend Motorsegler und konventionelle Motorflugzeuge in Vereinen ab. Dies markiert den Beginn einer neuen Ära des Fliegens, die auf den ersten Blick unkomplizierter erscheint. Warum? Hier unterliegen wir nicht den strengen EASA-Richtlinien für die Wartung und das Wartungspersonal. Stattdessen bewegen wir uns im Rahmen des jeweiligen Landesrechts, in dem das Flugzeug registriert ist.

Dennoch muss jedes Ultraleichtflugzeug regelmäßig „instand gehalten“ werden. Aber welche Aspekte sind dabei zu beachten und welche Qualifikationen sind erforderlich? Der Landesverband Rheinland-Pfalz hat sich dieser Frage angenommen und bietet als erster Landesverband eine Ausbildung für Ultraleichtflugzeug-Warte an.

Die Teilnehmer des ersten Ultraleichtflugzeug-Wartlehrgangs waren eine bunte Mischung von erfahrenen Flugzeugwartungsexperten bis hin zu blutigen Anfängern. Teilnehmer mit „zwei linken Händen“ wurden jedoch vermisst, denn dieser Kurs ist explizit für absolute Anfänger konzipiert und wird selbst

Menschen mit wenig handwerklichem Geschick stark unterstützen.

Der Lehrgang beginnt mit fundiertem Basiswissen. Dabei werden die Grundlagen aller Flugzeugbereiche detailliert geschult und mit erstklassigem Lehrmaterial aufbereitet. Die Struktur der Zelle sowie Anbauteile wie Motor, Fahrwerk und Steuerung werden ausführlich erklärt. Es sei darauf hingewiesen, dass dieser Lehrgang nicht als Ersatz für einen Rotax-Lehrgang gedacht ist – dieser sollte direkt bei Rotax absolviert werden.

Neben der Theorie wurde auch die Praxis nicht vernachlässigt. An Übungsobjekten wie dem FK 9 und einer J3 Kitten wurden 100-Stunden-Kontrollen an der Zelle durchgeführt. Auch praktische Wartungsarbeiten an Motoren wie die Kompressionsprüfung, das Wechseln von Zündkerzen oder das Herstellen einer Drahtsicherung sowie das Klemmen einer Kabelverbindung wurden intensiv geübt. Der Mix aus Theorie und Praxis wurde dabei hervorragend umgesetzt.

Unter dem Leitsatz „Don't guess, know!“ wurde auch aufgezeigt, wo und wie man beim jeweiligen Hersteller die richtigen Wartungsinformationen finden kann. Die Wartung eines Ultraleichtflugzeugs ähnelt zwar stark der Wartung von

Motorseglern oder konventionellen Motorflugzeugen, aber sie muss rechtlich anders betrachtet werden. In den kommenden Jahren wird sich wahrscheinlich noch einiges ändern, wie bereits durch die Aktualisierung der Anweisungen für Prüfer in Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt-Bundesamt deutlich wird.

Neue Anforderungen wie die Aufzeichnung von Betriebszeiten und das Vorlegen von Instandhaltungsunterlagen oder eines Instandhaltungsprogramms werden nun gestellt. Diese müssen vom Halter geführt und bei Bedarf vorgelegt werden. Die Verantwortung für die Durchführung des Instandhaltungsprogramms nach §13 LuftGerPV liegt beim Halter.

Für jeden, der selbst die Wartung seines Ultraleichtflugzeugs durchführen möchte, ist es daher äußerst empfehlenswert, einen solchen Lehrgang zu besuchen. Möglicherweise wird dieses Angebot bald auch in anderen Landesverbänden verfügbar sein.“

Text: Karsten Schröder, DAeC/Silvan Meckelnburg, BWLV/red.
Fotos: DAeC

ROTAX



Die Herbsttagung begann mit einem Besuch des Bundesausschusses Technik beim Motorenhersteller Rotax

WELS/ÖSTERREICH

HERBSTTAGUNG DES BUNDESAUSSCHUSSES TECHNIK IM DAEC

Zahlreiche wichtige Themen erwarteten die Teilnehmer der diesjährigen Herbsttagung des Bundesausschusses Technik im DAeC (BAT) am 6. Oktober im österreichischen Wels. Für den BWLV war Matthias Birkhold, Leiter der BWLV-Technischen Betriebe und der CAO, vor Ort.

Neben den Mitgliedern des Gremiums war auch Francisco Goncalves, Geschäftsführer des Rettungsfallschirm-Instandhaltungsbetriebs (ehemals Firma Buchsein) eingeladen.

Der Vorsitzende des Bundesausschusses Harald Görres (Luftsport-Verband Bayern)

erläuterte die Themen der von Karsten Schröder, Referent für Technik und Umwelt im DAeC, moderierten Veranstaltung. Karsten Schröder erstattete unter anderem Bericht über den aktuellen Stand im DAeC.

Vor der eigentlichen Tagung stand ein Besuch beim Motorenhersteller Rotax in Gunskirchen auf dem Terminplan. Bei vielen Fliegern bekannt für die Flugmotoren, baut Rotax in dem Werk mit ca. 1.700 Mitarbeitern unter anderem Motoren für Rennscooter, Jetskis, Schneemobile und eine Reihe verschiedenster Off-Road-Mobile, die in die ganze Welt verkauft werden. Die Flugmotoren machen, obwohl ca. 20 Stück pro Tag gebaut werden, nur rund ein Prozent der gefertigten Motoren aus.

Beeindruckend für die Mitglieder des BAT war vor allem der hohe Automatisierungsgrad bei der Herstellung der verschiedenen Motorenkomponenten (Kurbelwellen, Getriebe- und Kurbelgehäuse, Zahnräder, Getriebe und anderes).

Text: Karsten Schröder,
Bundesausschuss Technik
Fotos: Rotax



Rund 1.700 Mitarbeiter sind am Standort Gunskirchen von Rotax tätig. Flugzeugmotoren machen nur einen sehr kleinen Teil der Produktion aus



NEUE SCHULUNGSANGEBOTE IM BWLV

Online-Seminar für Pilot-/Owner-Instandhaltung

Die Verwirklichung des Traums vieler Luftsportler, ein eigenes Luftfahrzeug zu besitzen, bringt nicht nur Freude, sondern auch zahlreiche Verpflichtungen für den Halter mit sich. In den vergangenen Jahren haben sich die technischen Gesetze erheblich verändert, vor allem im Bereich der Dokumentation, die zwischenzeitlich deutlich umfangreicher geworden ist und an Bedeutung gewonnen hat.

Erfahrene Personen in der Wartung mögen argumentieren, dass die ordnungsgemäße Wartung wichtiger sei als die Dokumentation. Dieser Auffassung muss jedoch widersprochen werden, da die EU-Verordnung im Part ML die Instandhaltung und deren Dokumentation genau regelt.

Aus diesem Grund wird der BWLV in diesem Winter ein Online-Seminar zur Piloten-/Eigentümer-Instandhaltung anbieten, bei dem die rechtlichen Grundlagen und die Durchführung einer solchen Instandhaltung genau beleuchtet werden. Das Seminar richtet sich an alle Luftfahrzeughalter.

Workshop zur Vorbereitung der ARC-Unterlagen und einer L-Akte

Eine weitere Pflicht des Halters ist die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, die mit der jährlichen Lufttüchtigkeitsprüfung zusammenhängt. Jährlich führen „Verbandsprüfer“ ehrenamtlich fast 1.000 Lufttüchtigkeitsprüfungen an verschiedenen Luftfahrzeugen durch. Seit der Einführung der EASA und zuletzt der Umstellung auf den CAO-Betrieb wurde der Dokumentationsaufwand deutlich erhöht.

Um den Aufwand für die ehrenamtlichen Prüfer zu minimieren, bietet der Verband einen Workshop am **Samstag, 10. Februar 2024, auf**

dem Klippeneck an. Dieser Workshop richtet sich an Technische Leiter im Verein, die lernen möchten, wie sie eine L-Akte und die Dokumente für die Lufttüchtigkeitsprüfung gemäß den neuesten LBA/EASA-Richtlinien vorbereiten.

Tagung Technik 2024

Die umgewandelten Part-66-Lizenzen sind zwar nicht neu, aber nach wie vor anspruchsvoll in Bezug auf Umfang und Rechte. Bei der Tagung Technik in Stuttgart wird über das Thema Lizenzen, zusammen mit vielen anderen spannenden Themen, erneut diskutiert werden. Die Zielgruppe dieser Tagung sind Warte und Werkstattleiter sowie Interessierte aus den Vereinen. Die Tagung dient auch als Fortbildung und zählt daher für die Verlängerung des blauen technischen Ausweises des BWLV.

Fortbildung für ARS- und CS-Personal

Schließlich wird es eine spezielle Fortbildung für Prüfer und Freigabeberechtigte geben, die dieses Mal als Online-Veranstaltung durchgeführt wird. Die Teilnehmer dieses Kreises werden persönlich benachrichtigt.

Für die oben genannten Seminare, Workshops und Tagungen wird in Kürze eine Anmeldung über Vereinsflieger.de möglich sein. Beachten Sie, dass die Teilnehmerplätze begrenzt sind.

Der Weg zum Luftfahrzeugprüfer / Part 66 im Luftfahrtverband

Die Welt der Luftfahrt ist faszinierend und anspruchsvoll, geprägt von strengen Sicherheitsstandards und Prüfverfahren, die sicherstellen, dass jedes Luftfahrzeug den höchsten Standards entspricht. Ein zentraler Bestandteil dieses Systems sind die „Verbandsprüfer“, die mit großer Verantwortung darüber entscheiden,

ob ein Luftfahrzeug für das kommende Jahr als lufttüchtig eingestuft wird oder nicht.

Die Frage, wie man selbst ein solcher Prüfer werden kann, beschäftigt viele Luftfahrt-Enthusiasten und Fachleute. Um diese Frage zu beantworten und die Prüforganisation des Verbandes für die Zukunft optimal aufzustellen, bietet die Abteilung Technik am **Samstag, 20. Januar 2024** hierzu ein Seminar auf dem Klippeneck an.

Das Seminar richtet sich an Inhaber von umgeschriebenen Wart-/Werkstattleiterlizenzen sowie an jeden, der Interesse daran hat, selbst Prüfer zu werden. Das Seminar wird einen umfassenden Überblick darüber bieten, welche Schritte erforderlich sind, um die begehrte Rolle eines „Verbandsprüfers“ zu erreichen. Von den rechtlichen Anforderungen bis zu den praktischen Fähigkeiten werden alle Aspekte behandelt.

Die Anmeldung für das Seminar erfolgt über die Plattform Vereinsflieger. Interessierte haben die Möglichkeit, sich frühzeitig einen Platz zu sichern und von den wertvollen Informationen und Erfahrungen der Referenten zu profitieren. Das Seminar ist unter der Bezeichnung **LTB-0048 Infoveranstaltung für angehende Luftfahrzeugprüfer Part 66** im Vereinsflieger zu finden.

Die Zukunft des Luftsports liegt in den Händen engagierter und kompetenter Fachleute. Das Seminar am Klippeneck bietet die Möglichkeit, Teil dieser Gruppe zu werden und einen Beitrag zur Sicherheit und Qualität der Luftfahrt zu leisten. Der Weg zum Prüfer im Landesverband beginnt hier – seien Sie dabei und gestalten Sie die Zukunft des Luftsportes im Landesverband mit!

Text: BWLV

HAUPTVERSAMMLUNG DES DAEC

WICHTIGE WEICHEN GESTELLT

◀ Während der ordentlichen Hauptversammlung in Jena (v.l.): DAEC-Vizepräsident Rudi Baucke, DAEC-Präsident Claus Cordes und DAEC-Vizepräsident Ralf Hubo



▲ Die Delegierten bei der Hauptversammlung des DAEC

◀ Impulsvortrag von Dipl.-Ing. Erwin Penzkofer zum Thema „Elektrische Flugantriebe für Kleinflugzeuge zur Dekarbonisierung der Allgemeinen Luftfahrt“

Die diesjährige ordentliche Hauptversammlung des DAEC fand am 25. November in Jena statt und wurde vom Luftsportverband Thüringen ausgerichtet.

An dieser Stelle bedankt sich der DAEC-Vorstand bei den Kameradinnen und Kameraden für die perfekte Vorbereitung, die einen absolut reibungslosen Verlauf ermöglicht hat.

Mit 62 anwesenden von 64 Stimmen (Bundeskommision Gleitschirm- und Drachenfliegen und Deutscher Kunstflugverband (DKUV) waren nicht vertreten) war die Versammlung beschlussfähig. Nachdem bei der außerordentlichen Hauptversammlung am 7. September 2023 das erste Paket eines vom Vorstand erarbeiteten, zukunftsweisenden Reformpakets abgelehnt worden war, wurden die Ergebnisse dieser Hauptversammlung

von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern und sicher auch von den anwesenden Gästen mit Spannung erwartet.

Nach den notwendigen Formalitäten, einem Impulsvortrag von Dipl.-Ing. Erwin Penzkofer zum Thema „Elektrische Flugantriebe für Kleinflugzeuge zur Dekarbonisierung der Allgemeinen Luftfahrt“, den Berichten des Präsidenten sowie der Vorsitzenden der Bundeskommissionen und der Bundesausschüsse, berichtete der Vizepräsident Finanzen Rudi Baucke über den laufenden Haushalt und stellte den Haushaltsplan 2024 vor. Im laufenden Haushaltsplan 2023 liegen die Ausgaben etwas unter Plan. Dennoch wird das Haushaltsjahr vermutlich mit einem geringen Defizit abgeschlossen werden. Auf diese Weise bauen sich die in den Corona-Jahren aufgelaufenen Rücklagen langsam ab. Eine Rückzahlung der Rücklagen an die Mitglieder und Kommissio-

nen, wie von einigen Kommissionen gewünscht, ist aus satzungsrechtlichen Gründen nicht möglich.

Durch die 2019 vereinbarte Senkung des Fachbeitrages werden die Mitglieder in Zeiten spürbarer Inflation leicht entlastet. Für das Haushaltsjahr 2024 ist eine Unterdeckung von 117.000 Euro geplant, um die Rücklagen weiter moderat abzubauen. Insgesamt ist die finanzielle Situation des Verbandes gut. Der Haushaltsplan für 2024 wurde durch die Mitglieder und die abstimmungsberechtigten Organe genehmigt.

Im Anschluss wurde über sieben Anträge (davon sechs zu zukunftsträglichen Satzungsänderungen) diskutiert und abgestimmt, die alle mit der jeweils erforderlichen Mehrheit angenommen wurden:

- Der Bundesausschuss Frauen und Familie BAFF wird in „Bundesausschuss fliegende Frauen“ umbenannt.
- Die Bundeskommissionen erhalten das Recht, bei der Hauptversammlung eigene Anträge zu stellen.
- Bundeskommissionen erhalten das Recht, sich als Zweigverein in der Form „BuKo e.V.“ zu organisieren.

- Die Mitgliedsform „assoziertes Mitglied“ für bestimmte Gruppen wird eingeführt.
- Die Beitragsordnung wird um einen Beitrag für assoziierte Mitglieder erweitert.
- Kooperationsmöglichkeiten werden in der Satzung verankert.
- Das Subsidiaritätsprinzip wird künftig ausgeschlossen.

Erläuterungen zu den Inhalten dieser Satzungsänderungen bzw. deren Auswirkungen werden zeitnah auf der DAeC-Homepage zum Nachlesen eingestellt.

Ein zu Beginn der Sitzung eingebrachter Dringlichkeitsantrag, der zum Ziel hatte, die Aufgabenteilung zwischen dem Vorstand und den Bundeskommissionen

neu festzulegen, die Beitragsströme neu zu regeln und den Haushalt der Bundesgeschäftsstelle über drei Jahre auf 400.000 Euro zu reduzieren, wurde abgelehnt. Der Grund dafür ist, dass die Delegierten im Vorfeld ausreichend Gelegenheit haben müssen, sich eine Meinung über derart weitreichende Maßnahmen zu bilden. Der DAeC-Vorstand hat jedoch zugesagt, die im Antrag angesprochenen Themen in geeignetem Kreis zu diskutieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

Der DAeC-Vorstand zeigte sich erfreut, dass die Beschlüsse zu Satzungsänderungen, die im September zur außerordentlichen Hauptversammlung bereits vorlagen und abgelehnt wurden, nun mit dreimonatiger Verspätung getroffen wurden. Teil eins der geplanten Reform

des DAeC ist damit abgeschlossen. Weitere Teile sollen folgen.

Darüber erklärten die Anwesenden mit großer Mehrheit, sich keinesfalls als Mitglieder dem Luftsportverband Deutschland anschließen zu wollen, um sich statt vom DAeC vom LUV national wie auch international vertreten zu lassen. Die Diskussion war auf die Tagesordnung gerückt, weil entsprechend missverständliche Aussagen unter anderem in den sozialen Medien zur Verwirrung unter den Mitgliedern geführt hatten.

Die nächste ordentliche Hauptversammlung des DAeC wird am 30. November 2024 in Saarbrücken stattfinden.

Text: DAeC
Fotos: Eberhard Wötzel

1. SÜDWESTDEUTSCHER PILOTENTAG

ÜBER 300 LUFTSPORTLER NAHMEN TEIL

Der 1. Südwestdeutsche Pilotentag war mit über 300 Teilnehmern stark besucht. Nachdem die Deutsche Flugsicherung (DFS) ihre Infotage für Piloten eingestellt hatte, war die Idee, gemeinsam – wie schon in anderen Bundesländern praktiziert – durch die DAeC-Landesverbände in Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und Saarland mit der Region „Grand-Est“ derartige Veranstaltungen anzubieten.

Ausrichter war in diesem Jahr der Luftsportverband Rheinland-Pfalz (LSVRP) in Bad Sobernheim. Der Andrang bestätigt

die Wichtigkeit derartiger Veranstaltungen für den Informations- und persönlichen Gedankenaustausch.

Aktuelle Themen aus den Bereichen Luftraum, Flugsicherheit, Technik, Flugmedizin, EASA, Windkraftanlagen und vieles mehr wurden von den Experten aus den Ländern, den DAeC-Bundesausschüssen und -Bundeskommissionen vorgetragen und diskutiert.

In einer Podiumssitzung diskutierten prominente Vertreter des Luftsports die Frage: Welche Vertretung brauchen der Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt?



DAeC-Präsident Claus Cordes



Der 1. Südwestdeutsche Pilotentag in Bad Sobernheim fand großen Anklang



Bei der Podiumsdiskussion (v. l.): Ralf Hubo (DAeC-Vizepräsident Regionen), Ernst Eymann (Präsident LSVRP), DAeC-Präsident Claus Cordes, Manuel Höferlin (Vizepräsident LSVRP)

Es wurde klar zum Ausdruck gebracht: Freiräume für den Luftsport lassen sich nur verteidigen, wenn es eine stets wachsame Interessenvertretung gibt, welche die wesentlichen Themen permanent und nachhaltig betreut.

Diese Interessenvertretung muss es aufgrund der föderalen Strukturen sowohl auf Landesebene durch die Landesluftfahrtverbände wie auch auf der Bundes- und Europäischen Ebene durch den DAeC geben. Diese Strukturen müssen in geeigneter Weise professionell arbeiten, um bei den verschiedenen Gesprächspartnern Akzeptanz zu finden. Diese Dienstleistungen für den Luftsport gibt es nicht kostenlos, die Beiträge sind dafür aber gut angelegt.

Tenor der Veranstalter und Gäste: der Südwestdeutsche Pilotentag soll unbedingt wiederholt werden. Besonderer Dank ging an den Luftsportverband Rheinland-Pfalz für die perfekte Organisation und Ausrichtung dieses 1. Südwestdeutschen Pilotentags.

Text: DAeC
Fotos: Susann Breitenbach

ZUSAMMENKUNFT

DAEC-GESCHÄFTSFÜHRER-TAGUNG DER MITGLIEDSVERBÄNDE



Die Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der Landesverbände trafen sich in Braunschweig – mit dabei auch BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer (stehend, 4. v. l.)

lichkeiten auszutauschen, gemeinsam politisch aktiv zu werden.

Ein Ärgernis für betroffene Luftsportler und Luftsportlerinnen ist die verzögerte Bearbeitung von beantragten Tauglichkeitszeugnissen im Referat Flugmedizin des LBA. Hierzu hat der DAeC mit der AOPA und anderen Verbänden eine gemeinsame Forderung ans LBA zur Beschleunigung der Medical-Verfahren formuliert. Der DAeC-Präsident bleibt am Thema dran, bis die Bearbeitungsdauer deutlich reduziert wurde.

Im Bereich verbandsinterne Kommunikation wurde allgemein eine Verbesserung festgestellt. Dennoch ist noch viel Luft nach oben. Zur Optimierung vorhandener Strukturen wird in Kürze eine Arbeitsgruppe mit Teilnehmern aus verschiedenen Verbandsbereichen eingesetzt.

Beim Arbeitstreffen der Geschäftsführer und Geschäftsführerinnen der DAeC-Mitgliedsverbände am 8. und 9. November in Braunschweig konnten viele wichtige Themen angesprochen und geklärt werden. Für den BWLV war Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer vor Ort.

Zu den drängendsten Problemen, mit denen sich Verbände und Vereine konfrontiert sehen, gehört der mögliche Wegfall des Umsatzsteuer-Privilegs durch das Wachstumschancengesetz. Hierzu wird DAeC-Präsident Claus Cordes Kontakt mit DOSB-Präsident Thomas Weikert aufnehmen, um sich über Mög-

Text und Foto: DAeC

BWLV-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN FÜR LEHRBERECHTIGTE

(B) FLUGLEHRER-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN MÄRZ 2024 (ONLINE)

Der BWLV bietet Fluglehrern die Möglichkeit, im Rahmen einer Videokonferenz online die gesetzlich vorgeschriebene Fortbildungsveranstaltung zu absolvieren.

**Termin: Freitag/Samstag,
8./9. März 2024, ca. 9 bis 17 Uhr**

Ablauf der Teilnahme:
Wie gewohnt erhalten Sie nach Ihrer Anmeldung einen Zugangslink übermittelt.

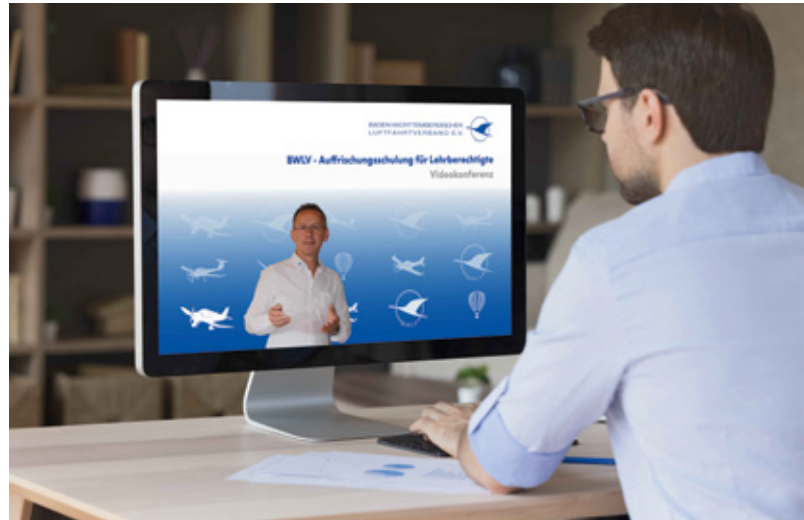
**Die Anmeldefrist endet
am 1. März 2024.**

Anmeldung:

Das Angebot dieser Auffrischungsschulung gibt dem Teilnehmer die Möglichkeit, die für ihn und seine Lehrberechtigung passende(n) Veranstaltung(en) zu finden und zu wählen. Daher ist es notwendig, die Informationen dazu, wie sie auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Aus- und Weiterbildung → Fluglehreraus- und Weiterbildung → Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte) zu finden sind, **vor** der Anmeldung genau zu lesen.

Anmeldung über „Vereinsflieger.de“:
Alle Teilnehmer, die Zugang zum Online-Vereinsverwaltungssystem „Vereinsflieger.de“ haben, werden dringend gebeten, ihre Anmeldung schnell und einfach im Vereinsflieger.de zu tätigen. Ein zusätzliches Anmelde-

**Die nächsten
Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte bietet der BWLV am 8./9. März 2024 an. Diese finden wieder im Online-Format statt**



formular ist hier nicht erforderlich. Eine ausführliche Erklärung mit Hinweisen zur Anmeldung im Vereinsflieger.de finden Sie online unter www.bwlv.de.

Anmeldung für Teilnehmer ohne Zugang zum „Vereinsflieger.de“:

Teilnehmer ohne Zugang zu Vereinsflieger.de informieren sich bitte online unter www.bwlv.de über die Anmeldemodalitäten. Auch ein Anmeldeformular steht dort zum Download zur Verfügung. Das vollständig ausgefüllte und unterschriebene Formular senden Sie bitte per E-Mail an heuberger@bwlv.de.

(B) Die hier beschriebenen Auffrischungsschulungen fallen unter die Regelungen

des Bildungszeitgesetzes (BzG). Hierzu kann unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine Freistellung beantragt werden. Bitte hierzu die lange Vorlaufzeit beachten! Alle Infos hierzu gibt es unter www.bwlv.de (→ Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“).

Folgender weiterer Termin ist in Planung (kann derzeit noch nicht gebucht werden): 11./12. Oktober 2024: Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte

Text und Foto: Bernd Heuberger, Leiter Referat Aus- und Weiterbildung, Flugsicherheit, Sport/Wettbewerbe

WIEDERHOLUNGSSTANDARDISIERUNG

AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR PRÜFER FCL/SFCL 2024

Das Regierungspräsidium Stuttgart bietet am Freitag, 9. Februar 2024, von 10 bis 14 Uhr, ein Auffrischungsseminar für Prüfer FCL/SFCL gemäß VO-EU 1178/2011, FCL.1025 b 2 und VO-EU 2018/1976, SFCL.460 b 1 in Form einer Videokonferenz an.

Anmeldung: Bitte melden Sie sich über Vereinsflieger.de an: Vereinsflieger.de → „Mein Profil“ → Seminarangebote → Auffrischungsseminar für Prüfer (AUS-0113)

Tipp: Klicken Sie unter Seminarangebote auf das blaue Feld „Bezeichnung“. Es öffnet sich ein Dialogfeld. Neben dem

Symbol „Filter“ geben Sie die Zahl 113 ein. Dann O.K. Das Seminar wird angezeigt. Klicken Sie auf das Symbol „Auge“. Melden Sie sich unter Angabe der abgefragten Daten an, in dem Sie auf „Anmeldung absenden“ klicken.

Text: Bernd Heuberger

BWLV-TERMINSERVICE 2024

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
23.12.23	01.01.24	A	Schließzeit BWLV-Geschäftsstelle – Info: www.bwlv.de	Stuttgart
31.12.23		MF	Silvester-Air Navigation Race – Info: www.navigationsflug.de	Flugplatz Leutkirch (EDNL)
07.01.24		MD	29. Freifliegerfrühschoppen LSV Roßfeld-Metzingen – Info: www.thermiksense.de	Metzingen
12.01.24		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
15.01.24		A	Späteste Abgabe Ausbildungsbericht – Info: heuberger@bwlv.de	Vereinsflieger.de
15.01.24		MF	Meldeschluss Vorab-Testflug Motorfluglehrer-Lehrgänge – Info: bucher@bwlv.de	N.N.
15.01.24		SF	Anmeldeschluss Segelfluglehrer-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	N.N.
15.01.24	20.01.24	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
17.01.24		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
20.01.24		T	Seminar „Der Weg zum Luftfahrzeugprüfer/Part 66“ – Info: www.vereinsflieger.de	Bildungsstätte Klippeneck
26.01.24	28.01.24	LS	Bundesweites Hexentreffen – Infos: www.hexentreffen2024.de	DEULA BW, Kirchheim/Teck
29.01.24	03.02.24	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
04.02.24		MD	Modellbaubörse, Schlossberghalle, 9–15 Uhr – Info: www.modellfluggruppe-dettingen.de	Dettingen/Teck
09.02.24		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
09.02.24		SF	Lufttraum-Infoabend DFS und AK Sektoren für Vereine rund um Stuttgart; 19 Uhr	Alte Turnhalle Herrenberg
09.02.24	11.02.24	SF	BWLV-Streckenflug-Seminar – Info: bauer@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
09.02.24		A	Auffrischungsseminar für Prüfer FCL/SFCL, 10–14 Uhr – Info: www.bwlv.de	online
10.02.24		T	Workshop L-Akte/Lufttüchtigkeitsprüfung – Info: meckelnburg@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
17.02.24		SF	Hauptversammlung Förderverein für Segelkunstflug, 14 Uhr – Info: www.segelkunstflug.com	Fliegerheim LSV Blumberg
19.02.24	24.02.24	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
23.02.24	25.02.24	FB	10. Modellballonfeschdte Althütte (Ersatztermin: 15–17.3.2024) – Info: freiballon@web.de	Althütte
23.02.24	27.02.24	SF	Pädagogik-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
24.02.24	07.03.24	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
02.03.24		A	BWLV-Bezirktagung Württemberg – Info: www.bwlv.de	Aero Club-Stuttgart, S-Vaihingen
02.03.24		LJ	BWLV-Volleyballturnier Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Hülben
08.03.24	09.03.24	A	(B) BWLV-Auffrischungsschulung f. Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
09.03.24		A	BWLV-Bezirkstagung Baden – Info: www.bwlv.de	Rheinstetten, Rösselsbrünne
09.03.24		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
15.03.24	17.03.24	SF	Fachwissen-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.03.24		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
23.03.24	26.03.24	MD	Saafllug-WM Rumänien – Info: www.modellflugimdaec.de	Slanic/Rumänien
03.04.24	06.04.24	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
17.04.24	20.04.24	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: www.aero-expo.com	Messe Friedrichshafen
20.04.24		MF	BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
20.04.24	21.04.24	MD	Saafllug F1D Rangliste u. DMM – Info: www.modellflugimdaec.de	Ingolstadt/BY
27.04.24		FB	Frühlingsfestwettfahrt BSG Stuttgart – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart
09.05.24		A	Jazz am Flugplatz Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Ellwangen (EDPY)
18.05.24	25.05.24	SF	59. Internat. Hotzenwaldwettbewerb – Info: www.hotzenwaldwettbewerb.de	Flugplatz Hütten-Hotzenwald
25.05.24	26.05.24	MD	Deutsche Jugendmeisterschaft F1 – Info: www.modellflugimdaec.de	Riesa-Cantiz/SN
10.06.24	21.06.24	SF	Segelflug-DM (Standard- u. 15m-Klasse) – Info: https://segelflug.aero/	Flugplatz Zwickau
24.06.24	05.07.24	SF	Segelflug-DM (Clubklasse) – Info: https://segelflug.aero/	Flugplatz Burg Feuerstein
29.06.24	06.07.24	SF	BWLV-Ü25-Streckenflug-Trainingslager – Info: www.vereinsflieger.de	LTZ Klippeneck
30.06.24		A	Bewerbungsschluss Innovationspreis 2024 – Info: www.niethammer-stiftung.de	N.N.
06.07.24		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
12.07.24	13.07.24	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
12.07.24	14.07.24	MD	8. Internat. Airliner-Treffen Oppingen – Info: www.airlinertreffen.com	Flugplatz Oppingen
13.07.24	27.07.24	SF	Junioren-WM Segelflug – Info: https://segelflug.aero/	Ostrow/Polen
20.07.24	27.07.24	SF	Quali-Meisterschaft zur DM – Info: https://segelflug.aero/	Flugplatz Jena-Schöngleina
22.07.24	26.07.24	MD	F1ABC-Europameisterschaft – Info: www.modellflugimdaec.de	Deva/Rumänien
27.07.24	08.08.24	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.24	09.08.24	SF	Segelflug-DM Frauen u. Quali-Meisterschaft – Info: https://segelflug.aero/	Flugplatz Lachen-Speyerdorf
03.08.24	10.08.24	SF	Junioren-Quali-Meisterschaft zur DM – Info: https://segelflug.aero/	Flugplatz Grabenstetten
03.08.24	17.08.24	SF	Segelflug-EM (Standard-, Club-, u. 15m-Klasse) – Info: https://segelflug.aero/	Tschechien
05.08.24	10.08.24	MD	Junioren-WM F1ABP – Info: www.modellflugimdaec.de	Prilep/Nordmazedonien
11.08.24	24.08.24	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
14.08.24	01.09.24	SF	Segelflug-WM (18m-, Doppelsitzer- u. Offene Klasse) – Info: https://segelflug.aero/	Uvalde/USA
17.08.24	18.08.24	A	Flugplatzfest Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Ellwangen (EDPY)
02.09.24	08.09.24	MD	Freundschaftsfliegen und GliderExpo – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Hülben
02.09.24	13.09.24	SF	(B) Praktischer Lehrgang, Segelfluglehrer-Ausbildung – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.09.24	08.09.24	MD	DM F1 – Info: www.modellflugimdaec.de	Manching (BY)
12.09.24	15.09.24	UL	DM Ultraleichtflug – Info: https://ultraleichtflug.blogspot.com	Flugplatz Bad Saulgau (EDTU)
14.09.24	23.11.24	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs, Sa./So. 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
28.09.24	29.09.24	MD	F1-Rangliste und Hirschel-Pokal – Info: www.modellflugimdaec.de	Manching (BY)
02.10.24	05.10.24	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.10.24	13.10.24	FB	Volksfestwettfahrt BSG Stuttgart – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart
12.10.24		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
19.10.24	20.10.24	A	Drachenfest Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Hülben
28.10.24	02.11.24	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, 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 buerke@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 → Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“) sowie unter www.bildungszeit-bw.de. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

ABSCHIED VON KLAUS HÄFFNER



Engagierter Techniker
mit großem handwerklichem
Geschick: Klaus Häffner

Tief bewegt nehmen die Flugfreunde Neckartal-Odenwald (ehemals Segelflieger-Club Eberbach) Abschied von ihrem

langjährigen Ehrenmitglied und Kameraden Klaus Häffner.

Als Vereinsmitglied erster Stunde wurde Klaus in unserem Ursprungsverein bereits 1951 Mitglied und hat unseren Verein somit über 70 Jahre geprägt. In den Anfangsjahren baute er den Verein maßgeblich mit auf und packte auch später, egal ob beim Bau unserer Segelflugwinde, dem Startwagen oder der Halleninfrastruktur, kräftig mit an.

Bei Reparaturen an Flugzeugen oder Fahrzeugen war er als Werkstattleiter jahrzehntelang nahezu immer der richtige Ansprechpartner. Überall hinterlässt er, für langjährige Mitglieder deutlich ersichtlich, seine Handschrift. Während seiner Anwesenheit auf dem Flugplatz

sorgte er häufig, wenn notwendig auch mit Nachdruck, für einen sicheren Flugbetrieb und legte höchsten Wert auf Ordnung und Sauberkeit.

Wie viele Arbeitsstunden Klaus auf dem Flugplatz und in der Fliegerwerkstatt wohl geleistet hat, lässt sich nur noch erahnen und wäre aus heutiger Sicht wohl gar vorstellbar.

Unser Verein verliert in ihm einen zuverlässigen und tatkräftigen Fliegerkameraden mit größtem handwerklichem Geschick und ist ihm für seine erbrachten Leistungen zum Dank verpflichtet.

Text und Foto:
Flugfreunde Neckartal-Odenwald

TRAUER UM ERWIN GAMERDINGER

Am 1. September 2023 verstarb Erwin Gamerdinger nach kurzer, schwerer Krankheit im 98. Lebensjahr. Wer ihn kannte, wusste um seinen feinsinnigen Humor, seine fürsorgliche Art und seinen Optimismus.

Bereits 1937 begann er mit dem Flugmodellbau in der Volksschule in Pfäffingen. Erste Starts und der Beginn der Segelflugausbildung auf dem SG 38 folgten 1939. 1942 schloss er seine Segelflugausbildung ab und trat in die Akaflieg Tübingen ein.

1950 begann er mit der Motoflugausbildung in der Schweiz, 1951 wurde er Gründungsmitglied des Flugsportvereins Rottenburg am Neckar und es folgte seine Ausbildung zum Segelfluglehrer. Am Stuttgarter Flughafen erwarb er 1960 seine Privatpilotenlizenz. 1961 trat er dem Flugsportverein Sindelfingen bei, erneuerte seinen Kunstflugschein und machte eine Ausbildung zum Flugzeugwart. Von 1967 bis 1972 war Erwin Gamerdinger Erster Vorsitzender des Flugsportvereins Sindelfingen.

Nach berufsbedingtem Umzug nach Tübingen folgte 1971 der Beitritt zum Flugsportverein Unterjesingen. Dort war Erwin Gamerdinger als Bausachverständiger bei der Ausführung diverser Baumaßnahmen unterstützend tätig. Er übernahm die Bauleitung beim Bau der Asphaltbahn in Poltringen sowie der Flugzeughalle des Flugsportvereins Ammerbuch.

Erwin erwarb verschiedene Leistungsabzeichen und war Ehrenmitglied in den Flugsportvereinen Sindelfingen und Unterjesingen.

Besondere Highlights seines Fliegerlebens:

Von 1963 bis 1970 nahm Erwin beim Ehapa-Verlag Stuttgart (Herausgeber des Hobby-Magazins) als Flugzeugtester auf deutschen, französischen und amerikanischen Sportflugzeugen bis nach Spanien, Marokko, Portugal, Griechenland und in die Türkei teil.

Zum 70-jährigen Bestehen des Deutschlandfluges machte er 1981 in der Kategorie „Oldtimerflugzeuge“ mit dem „Zaunkönig“ mit – hierbei gewann er den Ehrenpreis der Deutschen Lufthansa.

Über 40 Jahre war Erwin einer der Piloten des bekannten Luftbildfotografen Manfred Grohe und damit an vielen Bildbänden beteiligt.

Im Juni 1983 flog er mit seinen Sindelfinger Kameraden nach Sizilien. Der Ätna war aktiv und sie beschlossen, den 3.300 Meter hohen Gipfel zu umfliegen. 70 Meter über dem qualmenden Krater umkreisten sie diesen mehrmals zum Fotografieren.

Erwin flog 62 verschiedene Flugzeugtypen (Segelflugzeuge, Motorsegler und Motorflugzeuge). In seinen Flugbüchern stehen über 4.500 Starts mit knapp 3.000



Erwin Gamerdinger war in vielen
Vereinen tätig und geschätzt

Flugstunden. Die Starts/Landungen erfolgten auf 248 verschiedenen Flugplätzen in 16 Ländern, verteilt auf Europa, Asien und Afrika.

Am 4. Juli 2011 startete Erwin im Alter von 85 Jahren zusammen mit Manfred Grohe mit der DA-40 des Flugsportvereins Unterjesingen nach 72 Fliegerjahren zu seinem letzten Flug.

Seine Fliegerkameraden aus Rottenburg/N., Sindelfingen, Böblingen und Ammerbuch, mit denen er unzählige, schöne Stunden und Flüge gemeinsam erlebte, haben sein Fliegerleben bereichert.

Text: Evi Horst, Helmut Gulde
Foto: Manfred Grohe



Nicht träumen! Fliegen!



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

SEGELFLUGGELÄNDE KLIPPENECK

**BWLV-Gästehaus mit
Jugend- und Weiterbildungsstätte**
Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Buchungen: 07424 84634
(Christina Neugebauer)
E-Mail: klippeneck@bwlv.de
Internet: www.gaestehaus-klippeneck.de

BWLV-Luftsport-Trainingszentrum
Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Michael Zistler
Mobil: 0157 38404850
E-Mail: zistler@bwlv.de

BWLV-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM JANUAR 2024

29. Freiflieger-Frühschoppen

07.01.24 LSV Roßfeld-Metzingen
Info: www.thermiksense.de

Späteste Abgabe Ausbildungsbericht

15.01.24 Vereinsflieger.de
Info: heuberger@bwlv.de

Nachtflug-Spezial Mengen

17.01.24 Regio Airport Mengen
Info: www.regio-airport-mengen.de

Seminar „Der Weg zum Luftfahrzeugprüfer/Part 66“

20.01.24 Bildungsstätte Klippeneck
Info: Vereinsflieger.de

(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise)

29.01.–03.02.24 Bildungsstätte Klippeneck
Info: birkhold@bwlv.de