

ALLGEMEINES SEITE 16

AERO 2016: DER BWLV ALS STARKER PARTNER

GUTE RESONANZ AUF DEN MESSEAUFTTRITT DES VERBANDES IN FRIEDRICHSHAFEN

MODELLFLUG SEITE 27

ENTSCHEIDUNGEN IN 200 METERN TIEFE

DEUTSCHE PILOTEN ERFOLGREICH BEI DER SAALFLUG-WM IM RUMÄNISCHEN SALZBERGWERK

TITELTHEMA SEITE 7

SCHICKEN SIE UNS IHRE VIDEOS!

DER BWLV PLANT EIN PROFESSIONELL UNTERSTÜTZTES FILMPROJEKT
UND BRAUCHT DAZU DIE MITHILFE DER LUFTSPORTLER



Bitte beachten Sie unsere neue Adresse! Wir sind wie folgt erreichbar:
Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.
Scharrstraße 10
70563 Stuttgart

Alle Telefonnummern und E-Mail-Adressen sind gleich geblieben.



EDITORIAL

- 3 58. Südwestdeutscher Rundflug – Einfach ein Muss!

ALLGEMEINES

- 4 Mitglieder finden und binden (2)
Piloten für einen Tag
7 Videos gesucht!
8 125 Jahre Menschenflug:
Warum Otto Lilienthal abstürzte
10 Infos zum Thema Multikopter
11 Treibstoffleitung zum Flughafen Stuttgart
12 Segelflug-Seite bei Facebook
13 Neue Version des Zeppelin NT
14 Volocopter-Premiere
16 AERO 2016: BWLV präsentierte sich als starker Partner
20 Vortrag auf der AERO: Auswirkungen der Windkraft auf den Flugverkehr
22 Voller Erfolg: Vortrag über Drohnen in Backnang-Heiningen
22 Berichtigung zum Drohnen-Schaubild
23 Fluginformationsdienst wird zentralisiert

PR-ARBEIT

- 23 Kindergartengruppe auf dem Flugplatz in Winzeln

LUFTSPORTJUGEND

- 24 Leistungslehrgang für junge Fallschirmspringer
25 Jugendarbeit im DAeC ist unersetzlich

AK SEKTOREN

- 25 Hinweis Trennfläche Luftraumklasse

FREIBALLON

- 26 Gordon-Bennett-Cup 2016 und 2017
26 Deutsch-französisches Ballonjugendlager

MODELLFLUG

- 27 Saalflug-Weltmeisterschaft in Rumänien
29 Arbeitstagung der Modellflieger
30 World-Cup-Wettbewerb für FPV-Racer geplant
30 54. Teckpokalfliegen
30 Sportzeugen-Seminar

HÄNGEGLEITEN

- 31 German Open 2016

MOTORFLUG/UL

- 32 Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“
33 VFR in IMC
34 Hinweise zum 58. Südwestdeutschen Rundflug

SEGELFLUG

- 36 Über die Einführung einer neuen Vereinssoftware
38 Trainingsbarometer Segelflug wieder erhältlich

REGIONEN

- 38 Region 1: Osterfluglager der Walldorfer Flieger
39 Region 6: Großes Fly-In in Eutingen
39 Region 7: Markgräfler Luftsportverein Müllheim:
Gut in die Saison gestartet

DAEC-NEWS

- 40 DAeC-Mitgliederversammlung

BWLV-MITTEILUNGEN

- 40 86. Motorenwart-Lehrgang
41 Fallschirmpacker-Lehrgang
42 BWLV-Terminservice 2016

FLUGSICHERHEIT

- 43 Verfahren bei Nichtantritt des Fluges
43 Anpassung der Nachttiefflugsysteme
43 Schließung Flugplatz Bremerhaven
44 Neue VFR-Pilot-Info

ABSCHIED

- 45 Rudolf von Gottberg
45 Heinz Weber
46 Swaantje Geyer
46 Nachrufe bitte kurz halten!

BÜCHER

- 46 Luftrecht kompakt
47 Light Airplane and Glider Static and Dynamic Stability

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Unser Titelfoto zeigt die ASK 21 der Segelfluggruppe Reiselfingen in der Platzrunde über der Wutachschlucht an einem herrlichen Flugtag. Die adler-Redaktion dankt dem Vorsitzenden Markus Halbig herzlich dafür, dass er uns dieses Bild kostenfrei zur Verfügung gestellt hat!

Foto: Markus Halbig

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

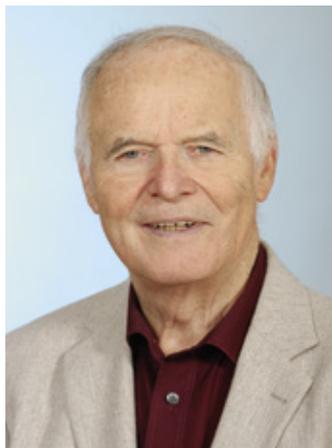
h&h Werbemanufaktur
Chris Henninger
Kammeradern 15
74219 Möckmühl
Telefon: 06298 926909-8
E-Mail: anzeigenverkauf@bwlv.de,
c.henninger@hh-wm.de

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

58. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG – EINFACH EIN MUSS!



Walter Nerdinger, BWLV-Referent
Motorflug/UL

Liebe Luftsportlerinnen und
Luftsportler,

okay, Theorieaufgabe und
Flugvorbereitung geschafft.
Alles an Bord ist optimal
organisiert. Pilot, Co und
Flugzeug arbeiten bestens
zusammen. In Strecke und
Zeit liegen wir unheimlich
gut. Hier und da die Dreh-
zahl nach Zeitskala nachjus-
tiert, um die Überflugzeiten
möglichst auf die Sekunde
einzuhalten, der Logger lässt
sich nicht betrügen. Das vor-
her gefundene Streckenbild
ist jedenfalls identifiziert und

dokumentiert. Dort vorn der nächste Wendepunkt. Merkmale
des Suchobjektes mit dem Wendepunktbild vergleichen, Einzel-
heiten prüfen – aha, haben die uns doch wieder ein Fehlbild
untergejubelt, aber nicht mit uns! Nochmal die Zeit geprüft,
Drehzahl mit Gefühl reduziert, passt auf die Sekunde. Achtung,
jetzt – Überflug, zack, Knüppel und Seitenruder rechts und wei-
ter. Denen zeigen wir's. Bis jetzt läuft's wie geschmiert. Und die
Abschluss-Ziellandung packen wir mit null Strafpunkten. Wir
sind voll und ganz in unserem Element. Basta!

Lieber Leser, wenn Sie schon einmal eine Rallye mitgeflogen
sind, die gute Zusammenarbeit mit ihrem Co erfahren haben
und Sie vielleicht schon ein altes, voll aufeinander abgestimmtes
Team sind – na, dann wissen Sie, wovon ich rede. Die Erfahrun-
gen bis zu dieser Wettbewerbsreife waren zwar gelegentlich
auch mal etwas herb. Aber die Anfangsschwierigkeiten sind
längst überwunden, die Verfahren wie mit einem Reißverschluss
optimiert, der Crewgewinn bringt eben mehr als eins plus eins.

Oder Sie sind Einsteiger und wollen Ihr Flieger-Know-how er-
weitern? Dann nur Mut – Sie sind beim 58. Südwestdeutschen
Rundflug am 2. Juli mit Start- und Zielplatz Aalen unter Gleich-
gesinnten und können so nur gewinnen. Hier werden Sie die
Mischung aus Aufregung, Konzentration, Einsatz aller fliegeri-
schen Erfahrungen, Genugtuung, Selbstgefühl, Sicherheit, Wei-
terbildung und Fachaustausch persönlich erfahren. Und das
optimierte „Handling“ wird garantiert in Ihrer sonstigen Flug-
praxis zur Routine werden.

Der Flug selbst wird sie über die sanfte Landschaft zwischen
Jagst und Kocher führen und bewährte Helfer werden das
Drumherum zu Ihrem Besten organisieren. Der Wettbewerb ist
unserem verstorbenen Fliegerkameraden Hans Richardt gewid-
met. Doch wer war Hans Richardt?

Hans Richardt, geboren 1921, war seit seiner Kindheit eng mit
der Fliegerei verbunden, baute mit 13 Jahren bereits seine ersten
selbstentwickelten Flugmodelle, errang damit bei Modell-
flug-Wettbewerben erste Erfolge und kam über den Segelflieger-
schein (1939) und Segelfluglehrer (1952) 1956 auch zur Motor-
fliegerei. Er war von 1986 bis 1994 mehrmals Teilnehmer des
Südwestdeutschen Rundflugs. Mit weiteren Vereinskameraden
gewann er 1979 die Württembergische Motorflugmeisterschaft
und wurde dafür mit dem Bronzenen Lorbeerblatt der Stadt Aalen
ausgezeichnet. Ab 1951 gehörte Hans als Zweiter Vorsitzender
zu den Gründungsmitgliedern der Fliegergruppe Unterkochen,
aus der später der Luftsportring Aalen hervorging. Er hatte dieses
Amt 30 Jahre lang bis 1982 inne und wurde danach für weitere
zwölf Jahre Erster Vorsitzender. Später ernannte ihn der Verein
zum Ehrenmitglied.

In seiner Zeit als Vorsitzender plante der Architekt die Hallen,
Wirtschafts- und Werkstattgebäude sowie den Flugplatz mit,
prägte maßgeblich die hervorragende Infrastruktur und damit
auch das gesunde Vereins- und Fliegerleben des Luftsportrings
Aalen-Elchingen. Hans war menschlich und fliegerisch ein Vor-
bild, ganz besonders für die Jugend des Vereins. Dies wollen wir
auch mit dem Südwestdeutschen Rundflug am 2. Juli in Ehren
halten.

Also, nur Mut – machen Sie mit bei diesem besonderen Wettbe-
werb. Anmeldeschluss ist der 22. Juni, alle nötigen Informatio-
nen finden Sie auf unserer Homepage (www.bwlv.de → Sparten
→ Motorflug → Wettbewerbe). Wir freuen uns auf Sie!

Ihr



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (2) PILOTEN FÜR EINEN TAG

Luftsportvereine können warten, bis neue Mitglieder von alleine den Weg zu ihnen finden. Andere helfen nach. Eine etablierte Möglichkeit, potenzielle Flugschüler anzusprechen, sind Aktionen wie „Pilot für einen Tag“. Eine Reihe von Klubs haben das Konzept selbst ausprobiert. Die meisten waren regelrecht überwältigt vom Interesse.

Der LSV Degerfeld in Albstadt hat beispielsweise sehr gute Erfahrungen mit dem Konzept gemacht. Bei der Premiere war die Zahl der Anmeldungen so gewaltig, dass sie im Jahr darauf auf zwei Tage ausgedehnt wurde. Erneut waren beide Aktionstage ausgebucht, mit insgesamt rund 60 Schnupper-Piloten. Eine Reihe von ihnen trat auf Anhieb als Mitglied dem Verein bei. Der **Ansatz** ist simpel: ein Schnuppertag für potenzielle Interessenten ohne weitere Verpflichtungen, als niedrigschwelliges und günstiges Angebot. Zur Krönung des Tages gab es für jeden zwei Windenstarts im Segelflugzeug. Zu den

rechtlichen Details lesen Sie bitte die Hinweise auf Seite 5.

Die **Bewerbung des Angebots** erfolgte auf klassischem Wege: eine Pressemitteilung an die örtlichen Tageszeitungen, Plakate an Schulen und eine Ankündigung auf der Internetseite des Vereins. Die Unsicherheit, ob das Angebot ankommt, verflog rasch. Schon vor der ersten richtigen Ankündigung war die Hälfte der Plätze ausgebucht. Am Ende überstieg das Interesse die Kapazitäten bei Weitem. Wer zu spät kam, erhielt eine freundliche Antwort mit dem Hinweis, unabhängig vom Aktionstag jederzeit zu einem Passagierflug vorbeikommen zu können.

Die Mischung der Teilnehmer war breit: Sie reichte vom 16-jährigen Schüler über die Studentin bis hin zum 50-jährigen Werkmeister im Industriebetrieb. Einige, die schon länger mit einer Pilotenausbildung geliebäugelt hatten, hatten regelrecht auf ein solches Angebot gewartet. Ansonsten

hätten sie sich nach eigenem Bekunden wohl nicht aufgerafft oder sich schlichtweg nicht getraut.

Die **Anmeldung** erfolgte komplett über die Homepage des Vereins, per Rundmails wurden Bestätigungen, Informationen zum Tagesablauf sowie Servicelisten mit Kontaktadressen und Ansprechpartnern versandt – schnell, praktisch und ohne Kosten.

Der Tagesablauf: Eintreffen um acht Uhr morgens, kurze Begrüßung in der Halle mit Vorstellung des Vereins und seiner Ausbildungsmöglichkeiten. Danach kleine Einweisung in Kleingruppen an vier Stationen in Wetterkunde (Wolken, wie funktioniert Thermik?), Verhalten auf dem Flugplatz und Technik (Warum fliegt ein Flugzeug, wie wird es gesteuert?) und Luftrecht (In welchen Lufträumen fliegen wir, was dürfen wir?), je Station rund zehn bis 15 Minuten.

Etwa 30 Mitglieder kümmerten sich um die Gäste, vom Schüler bis zum Fluglehrer, allesamt mit Namensschildchen ausgestattet. Danach erlebten die Besucher einen Flugtag mit, einschließlich Aushallen und Aufbau. Die Aktion war schließlich nicht als „Animationsprogramm“ gedacht, sondern sollte realistische Einblicke in den Ablauf eines Schul-Flugbetriebstags im Verein geben. Richtigerweise müsste die Aktion dann eigentlich „Flugschüler für einen Tag“ heißen. Nach dem Einhalten gab es zum Abschluss ein Grillfest, als runden Tagesausklang und Möglichkeit für die Gäste, mit Vereinsmitgliedern ins Gespräch zu kommen und Fragen zu stellen.

Etwas **Arbeit im Vorfeld** und am Tag selbst macht die Aktion schon. Der finanzielle Aufwand hielt sich für den Verein hingegen denkbar im Rahmen. Mit rund 25 Euro Teilnahmegebühr inklusive Grillwürstchen und Getränken waren die Kosten gedeckt – ein Preis, den jeder Teilnehmer bereitwillig in ein Abenteuer investierte, auch wenn er am Ende des Tages zur Erkenntnis kam, dass die Fliegerei nichts für ihn ist. Was an Mitgliedern



Macht Spaß und ist effizient: Erfahrungsgemäß kann man bei Schnuppertagen mit einer Quote von bis zu zehn Prozent an Neumitgliedern rechnen

generiert werden kann, lässt sich nicht genau taxieren. Erfahrungsgemäß ist eine Quote von zehn Prozent der Teilnehmerzahl am Aktionstag ein realistischer Wert.

Die Wirkung in der **Öffentlichkeitsarbeit** ist sicher ohnehin größer: Mit Vor- und Nachbericht in den Tageszeitungen sowie auf der Homepage hat der Verein auf sich und seine Angebote aufmerksam gemacht, Interessenten dazu ermutigt, die eigene Scheu zu überwinden. Der eine oder andere kommt vielleicht später mal vorbei. Und eins ist auch sicher: Wer als Gast mit dem Gefühl vom Flugplatz geht, einen schönen Tag erlebt zu haben, ist künftig potenziell guter Botschafter für den Verein. Über die Vernetzung in sozialen Netzwerken wie „Facebook“ verbreiten sich besondere Erlebnisse praktisch exponentiell.

Tipps:

Der **Termin** für einen solchen Aktionstag sollte möglichst frühzeitig in der Saison sein, nicht erst im Herbst. Potenzielles Interesse kühlt ansonsten über die Winterpause erfahrungsgemäß ab.

Ankündigungen in verschiedenen Kanälen zeitlich abstimmen: Ausschreibung des Angebots auf Homepage, in der Presse und ggfs. in sozialen Netzwerken sollte **zeitgleich** erfolgen, um allen Nutzern die gleiche Chance zu bieten und unnötige Enttäuschungen zu vermeiden.

Pressearbeit: Ankündigung in den örtlichen Tageszeitungen ist Pflicht. Für eine Berichterstattung über den Aktionstag kann einer Redaktion durchaus ein Platz für „Selbsterfahrung“ angeboten werden, möglichst kostenlos. Ansonsten ist auch ein Nachbericht über eine selbst verfasste Pressemitteilung möglich. Eine Nachberichterstattung ist in jedem Fall sinnvoll!

Theoretische Einweisung: kurz und kompakt halten, auf Fachtermini verzichten. Ein Teil der Besucher dürfte ohnehin nervös sein. Zu viel Information wirkt dann eher abschreckend. Auch eine „überredende“ Ansprache, wonach Luftsport das tollste Hobby überhaupt ist, empfiehlt sich nicht, das Interesse der Teilnehmer ist ohnehin schon geweckt. Ebenso zu vermeiden sind abenteuerliche Erzählungen über (angebliche) spektakuläre Erlebnisse und sonstige Plappereien, auch keine Erzählungen, dass manchem Passagier schon schlecht geworden ist. Sowas verbietet sich komplett!

HINWEISE ZUR MITNAHME VON INTERESSENTEN IM FLUGZEUG

Bei Informations- und Werbeveranstaltungen zur Gewinnung neuer Mitglieder im Verein kommt der Vermittlung des Flugerlebnisses eine wichtige Bedeutung zu.

Die Faszination des Fliegens kann auf zweierlei Weise vermittelt werden:

1. Mitnahme des Interessenten als Fluggast

Der Interessent wird als Fluggast (Passagier) im Flugzeug mitgenommen. **Er darf hierbei nicht steuern** und der Flug erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen, die für die Mitnahme von Fluggästen gelten. Es handelt sich bei entgeltlicher Mitnahme des Fluggastes um die Fallvariante der „Durchführung eines Passagierfluges zum Zwecke der Werbung für den Luftsport“. Der Fluggast bzw. dessen Haftungsrisiko ist in diesem Falle abgedeckt über die Passagier-Haftpflichtversicherung, die für das zum Einsatz gelangende Luftfahrzeug kraft Gesetzes abgeschlossen sein muss.

2. Durchführung eines Schulungsfluges

Alternativ kann mit dem Interessenten auch ein „Schulungsflug“ durchgeführt werden, **bei dem er selbst am Doppelsteuer mit dem Fluglehrer das Fliegen miterleben kann**. Ein solcher Flug darf ausschließlich im Rahmen einer zuvor vom Interessenten beim Verein begonnenen Flugausbildung erfolgen. Der Interessent muss also vor der Durchführung des Fluges als Flugschüler im Vereinsausbildungsbetrieb „aktiviert“ werden. Das hierfür geltende Reglement (u. a. Regelungen des Ausbildungshandbuchs etc.) ist vollumfänglich einzuhalten und die entsprechenden formalen Erfordernisse sind zu erfüllen bzw. nachzuweisen, u. a.:

- Mitgliedschaft im Verein und im BWLV (Ausbildungsbetrieb: BWLV-ATO)
Die Mitgliedschaft im BWLV ist – bei erstmaliger Anmeldung – im ersten Jahr beitragsfrei, sodass hierdurch bei kurzzeitigen Mitgliedschaften keine Kosten entstehen.
- Formelle Voraussetzungen für den Beginn der Flugausbildung im Verein (gemäß Ausbildungshandbuch etc.)
- Information und Einweisung des Interessenten in die Flugausbildung bzw. in dessen Status (wenn auch nur vorübergehend) als Flugschüler

Die Durchführung eines Schulungsfluges mit dem Interessenten ist also mit einem nicht unerheblichen Aufwand auf beiden Seiten (Verein/Interessent) verbunden. Ferner ist zu beachten, dass der Flugschüler zur „Besatzung“ des Luftfahrzeuges zählt und daher nicht den Deckungsschutz aus der Passagierhaftpflichtversicherung genießt.

Es ist also im Vorfeld von „Schnupperflugveranstaltungen“ im Blick auf den zu treffenden Aufwand wie auch unter Berücksichtigung der Haftungslage bzw. der versicherungsrechtlichen Absicherung sehr genau zu prüfen und zu entscheiden, welche der oben genannten (exklusiven) Varianten zum Einsatz kommen soll: Passagierflug oder Schulungsflug im Rahmen einer Flugausbildung. Andere Möglichkeiten zur Mitnahme von Interessenten im Flugzeug gibt es nicht!

Wichtig zum Schluss:

Sofern Minderjährige als Interessenten im Flugzeug mitgenommen werden, ist es sinnvoll, dass der Verein sich hierfür eine schriftliche Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten vor Durchführung des Fluges geben lässt. Es versteht sich von selbst, bei der Durchführung von Gastflügen mit Interessenten nur qualifizierte Piloten/Fluglehrer mit ausreichender Flugerfahrung einzusetzen.

Text: red.



Bei einem Schnuppertag ist Zeit genug, den Besuchern alles genau zu erklären

Kapazitäten: Erfahrungsgemäß lässt sich sagen, dass je doppelsitzigem Schulflugzeug im Segelflug, die im Verein für die Aktion zur Verfügung stehen, acht bis zehn Teilnehmer gebucht werden können, je nachdem, wie effizient der Flugbetrieb läuft. Erfahrungsgemäß kann man die Platzzahl um rund fünf Prozent überbuchen, ein Teil wird ohnehin ausfallen, wegen Krankheit und Terminproblemen.

Was gut ankommt: Namensschilder für Gäste und Betreuer, persönliche Anspra-

che wird immer geschätzt. Wenn der Verein noch Segelflieger-Mützen mit Vereinseblem anbieten kann: prima. Im Fall des LSV Degerfeld war das gleichzeitig eine Kontrolle: Wer die Mütze trug, hatte den Teilnehmerbetrag bereits entrichtet und die Formalitäten wie Tagesmitgliedschaft erledigt.

Informationen: Die Teilnehmer der Aktion sollten in einer Rundmail vorab Infos zum Tagesablauf, zum Versicherungsschutz, zu den genauen Kosten und Zahlungsabwicklung und sonstigen Aspekten erhalten, etwa bei Minderjährigen die schriftliche Erlaubnis beider Elternteile. Auch den Mitgliedschaftsantrag können sie schon ausgefüllt mitbringen, was am Aktionstag selbst Zeit und unnötige Hektik erspart. Außerdem müssen sie wissen, was mitzubringen ist: Sonnenbrille, Sonnenschutz, geeignete Kleidung etc. Der Verein muss auch erreichbar sein und rasch antworten können, wenn sich Interessenten melden, nicht erst nach fünf Tagen. Das muss klar geregelt sein und zuverlässig klappen! Eine funktionierende Kontaktaufnahme ist immer die erste „Visitenkarte“ des Vereins!

Nachbetreuung der Teilnehmer: Nicht jeder Teilnehmer kann sich gleich am Ende des Tages für einen Beitritt entscheiden, es ergibt auch keinen Sinn, jemanden überreden zu wollen. Besser ist es, sich eine Woche später nochmals in einer Mail für den Besuch zu bedanken, mit dem Hinweis, dass der Verein für neue Mitglieder offen ist und bei weiteren Fragen gerne zur Verfügung steht. Nett ist es, jedem zur Erinnerung auch ein Foto zuzumailen,

beispielsweise im Cockpit. Überhaupt haben die Teilnehmer beim Verlassen des Platzes erfahrungsgemäß noch gerne etwas in der Hand, etwa einen Flyer des Vereins.

Erfolgsquote: Zehn Prozent der Teilnehmer am Aktionstag als neue Mitglieder zu gewinnen, ist erfahrungsgemäß ein guter und realistischer Wert.

Weitere Informationen: Eine Muster-Pressemitteilung zur Ankündigung und ein Beispiel für einen Presse-Nachbericht sind auf der BWLV-Homepage hinterlegt. Tipps gibt es auch im Handbuch „Pressearbeit für Vereine“, das jedem Verein vorliegen sollte.



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



Viele Besucher sind begeistert, wenn sie die Abläufe am Flugplatz kennenlernen und auch mal mitfliegen dürfen

Text und Fotos: Volker Rath



FÜR FILMPROJEKT:

VIDEOS GESUCHT!

Sie haben Filme, die die Faszination am Fliegen zeigen? Dann machen Sie mit und schicken Sie uns Ihre Schätze!

Sie haben auf dem Flugplatz und/oder im Flugzeug öfter mal eine Kamera dabei? Es macht Ihnen Spaß, alles rund um den Luftsport zu filmen und gelegentlich ein Kurzvideo zu machen? Sie lieben es, die Welt aus ungewöhnlichen Perspektiven zu betrachten und wiederzugeben? Und Sie würden Ihre dadurch gewonnenen Eindrücke gerne teilen und somit helfen, anderen den Spaß am Fliegen zu vermitteln? Dann machen Sie mit!

Der BWLV plant ein Projekt, bei dem mit professioneller Unterstützung zwei Filme entstehen sollen. Diese sollen zum einen die Faszination am Fliegen und den Weg vom Fußgänger zum Segelflieger zeigen sowie zum anderen den BWLV und seine Leistungen und Tätigkeitsfelder vorstellen. Beide Filme werden später den Vereinen zur Verfügung gestellt, damit diese zum Beispiel bei Festen oder Schnuppertagen damit Werbung machen können. Auf diesem Weg möchte der BWLV aktiv dazu beitragen, dass Vereine Interessenten gewinnen und neue Mitglieder anwerben können, damit die Zukunft des Luftsports gesichert bleibt.

Hierzu haben wir uns überlegt, unser Filmprojekt unter der Mitwirkung der Luftsportlerinnen und Luftsportler auf die Beine zu stellen. Wir suchen Ihr Filmmaterial! Denn kaum ein anderes Medium spricht Menschen so sehr an wie ein Film. Und wer könnte die Freude am Fliegen besser zeigen als diejenigen, die sie immer wieder erleben – also alle begeisterten Flieger?

Action-Cams sind inzwischen in vielen Cockpits im Einsatz. Und wir sind sicher, dass bei vielen von Ihnen zum Teil noch unentdeckte Schätze in Form von Aufnahmen schlummern, die für unser Projekt gut passen würden. Oder Sie haben spontan Lust, ein paar schöne, aussagekräftige Bilder zu machen?

Dann schicken Sie uns Ihre HD- oder 4K-Videos!

Wir freuen uns über jede Beteiligung! Es werden nur digitale Filme angenommen, die Sie als Einsender selbst aufgenommen haben oder für die Sie eine ausdrückliche Genehmigung zur Veröffentlichung haben.

Sie erklären sich mit der Zusendung bereit, dass der BWLV Ihre Filme im Rahmen der Verbandsarbeit verwenden und nutzen darf. Bitte schicken Sie Ihre Filme mit allen relevanten Informationen zum Ersteller sowie der Entstehungsgeschichte an die „adler“-Redaktion.

Möglich ist eine Zusendung **mithilfe eines Trägermediums** (USB-Speicherkarte, DVD etc.) an die Geschäftsstelle des BWLV:

**Baden-Württembergischer
Luftfahrtverband
Z. Hd. Simone Bürkle
Scharstraße 10
70563 Stuttgart**

Oder Sie schicken uns Ihr Material auf elektronischem Weg **mittels eines Übertragungsdienstes** (WeTransfer, Dropbox o. ä.) an buerkle@bwlv.de.

Bitte schicken Sie die Filme nicht direkt an die angegebene E-Mail-Adresse – diese kommen wegen des hohen Datenvolumens nicht an ihrem Ziel an!

Wir freuen uns auf Ihre Beiträge und sagen schon jetzt herzlichen Dank für Ihre Beteiligung!

Text: Simone Bürkle
Fotos: Chris Hiller, Toni Kittler,
Peter Warnecke



125 JAHRE MENSCHENFLUG

OTTO LILIENTHAL:

DER ERSTE SERIENFLUGZEUGHERSTELLER

DER WELT UND WARUM ER ABSTÜRZTE

Ein originalgetreuer Nachbau von Lilienthals Gleiter soll dem Rätsel des Absturzes auf den Grund gehen

In der Natur reproduzieren sich Dinge durch Fortpflanzung. In der Technik wählt man den Begriff Serie, wenn es um eine Vervielfachung eines gleichartigen Produktes geht. Das gilt auch für Flugzeuge. Von dem lateinischen Begriff „serere“ (in Übersetzung „reihen“) leitete sich die Wortschöpfung Serie ab.

Bei heutigen Flugzeugen wie dem Airbus A320 oder A350 spricht man ebenso von Serie, so auch bei der Boeing 737 oder dem Jumbo (747). Doch diesen Serienflugzeugen gingen wie einst die Ju-52 oder auch die Do-X zunächst Prototypen

voraus, die nach mehr oder weniger vielen Änderungen zum Serienbau führten.

In den 1920er-Jahren wurden die in Böblingen gebauten Klemm-Flugzeuge in Serie gebaut, ebenso die Fokker Dreidecker während des Ersten Weltkrieges, oder die Kober-Bomber und Flugboote der früheren Friedrichshafener Flugzeugwerke.

Auch der Franzose Bleriot baute seinen Eindecker nach der ersten Ärmelkanalüberquerung in Serie, wie schon Jahre zuvor die Gebrüder Wright. Die Wrights

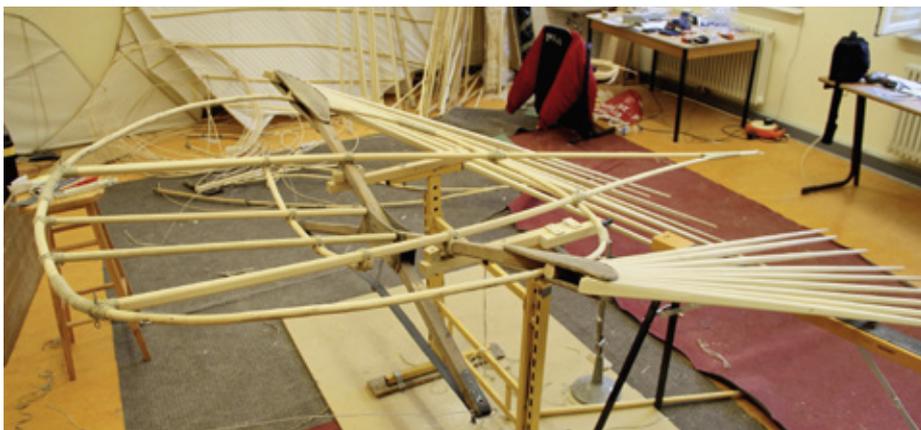
waren durch die Flugversuche von Otto Lilienthal tief beeindruckt. Er war der Mensch, der 1891 nachweislich als erster Mensch flog und der seine Gleiter bis zum tödlichen Absturz 1896 in Serie fertigte und auch erfolgreich verkaufte.

Ein Projekt zu den Hintergründen von Lilienthals tödlichem Absturz

Nun hat das größte deutsche Forschungsinstitut, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), sich zum Ziel gesetzt, die wahren Gründe für den Absturz Lilienthals herauszufinden. Lilienthal war am 9. August 1896 bei Stölln am Gollenberg mit seinem Gleiter abgestürzt und kurz darauf seinen schweren Verletzungen erlegen.

Ein originalgetreuer Nachbau dieses Gleiters soll dem Rätsel auf den Grund gehen, weil man sich nicht sicher ist, dass das damals angewendete Steuerungssystem der Gewichtskraftverlagerung anstelle der von den Wrights erdachten und bis heute weltweit praktizierten aerodynamischen Steuerung der einzige Grund für den Absturz waren.

Schon einmal, es war gegen Ende der 1970er-Jahre, hatte der deutsche Inge-



Den Nachbau führt das Otto-Lilienthal-Museum in Anklam aus

nieur Michael Platzer aus Kassel nach Plänen, die in einem Museum lagerten, einen entsprechenden Gleiter nachgebaut, um damit selbst an der Wasserkuppe in der Rhön zu fliegen. Platzer hatte viele Versuche vor dem eigentlich längeren Gleitflug von etwa 20 Sekunden Dauer unternommen und war sich aus dieser Erkenntnis heraus sicher, kein überhöhtes Risiko einzugehen. Vor laufenden Film- und Fernsehkameras startete er wie einst Lilienthal den Berg hinab laufend und glitt nur mit seinen Körperbewegungen gewichtsverlagernd wie die heutigen Drachenflieger. Nach geglücktem Flug und ohne jegliche Verletzungen stieg der mutige Ingenieur aus den Gurten des nur 25 Kilogramm leichten Gleiters und gab zu, dass er zur Sicherheit modernere Werkstoffe verwendet habe, nachdem er Bruchstücke des Original-Lilienthal-Gleiters ebenso untersucht hatte wie auch dessen Bespannung.

Fehlende aerodynamische Steuerung oder nicht vorhandene Werkstoffe als Ursache?

Lag es also mit dem Absturz nur an den nicht vorhandenen Werkstoffen heutiger Zeit oder doch an der fehlenden aerodynamischen Steuerung? Das wohl nicht, denn Hochleistungsdrachen, die heute nach wie vor nur durch Gewichtskraftverlagerung gesteuert werden, weisen sogar Spannweiten von bis zu 15 Metern auf!

„Mit dem Projekt, das erste Serienflugzeug der Welt von Lilienthal erstmals historisch korrekt nachzubauen und im Windkanal zu analysieren, wollen wir nicht nur die Wurzeln der Luftfahrt wissenschaftlich analysieren, sondern auch einen der größten Luftfahrtpioniere der Welt würdigen“, sagt Professor Rolf Henke, Luftfahrtvorstand des DLR. „Als die deutsche Luftfahrtforschungsorganisation kehren wir damit quasi an unseren Ursprung zurück: Unsere Arbeiten bauen auf das wissenschaftliche Erbe Lilienthals auf.“

Den Nachbau führte inzwischen das Otto-Lilienthal-Museum in Anklam aus. Dazu kann auf die Original-Konstruktionszeichnungen Lilienthals zurückgegriffen werden. Lilienthal-Gleiter sind schon häufiger nachgebaut worden. Zum ersten Mal allerdings wurde dies jetzt historisch korrekt durchgeführt. Dafür erfolgten eine Reihe an Voruntersuchungen und Recherchen. So wurden Stoffproben von erhalten gebliebenen Original-Lilienthal-



Mit seinen ersten Gleitflügen gilt Otto Lilienthal als Begründer des Menschenflugs

Gleitern genauestens untersucht, um die Qualität der Bespannung zu ermitteln.

Stoff wurde originalgetreu nachgewoben

Die deutsche historische Weberei Engelkraut im hessischen Schwalmstadt lieferte vor Kurzem nach alten Vorgaben des englischen Tuchherstellers und damaligen Lieferanten Lilienthals einen Stoff, der extra für die wissenschaftlichen Untersuchungen gewoben wurde und der nun zur Bespannung des Gleiters verwendet wird.

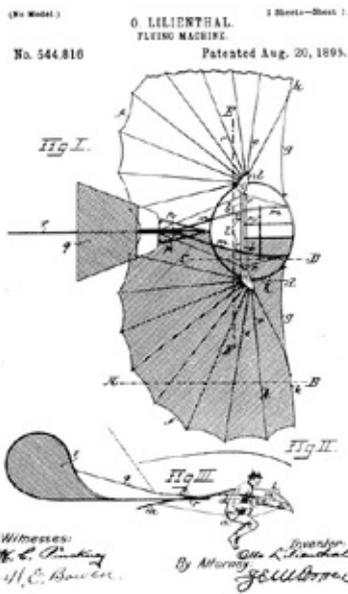
Die wissenschaftlichen Untersuchungen werden vom DLR-Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik in Göttingen durchgeführt. Institutsleiter Prof. Andreas Dillmann sieht in Lilienthal das Vorbild

aller heutigen Luftfahrtforscher: „Lilienthal war der erste wissenschaftlich arbeitende Aerodynamiker. Vorher gab es eigentlich nur Bastler.“ Sobald der Nachbau komplett fertiggestellt ist, wird dieser in einem der größten Windkanäle Europas in Marknesse in den Niederlanden untersucht werden. „Dann wollen wir die gesamte Flugmechanik und aerodynamische Leistungsfähigkeit erfassen“, sagt Dillmann. „Wie weit konnte er je nach Abprunghöhe fliegen? In welchen Bereichen konnte er stabil und sicher fliegen?“ Nun erhoffen sich die Forscher Erkenntnisse über den Absturz Lilienthals.

Die Arbeiten Lilienthals waren Grundlage für den ersten Motorflug der Gebrüder Wright in den USA, für das spätere Wirken anderer Luftfahrtpioniere wie Hugo Junkers und anderen. Möglich machte



Bereits 1978 machte der Ingenieur Michael Platzer Versuche mit einem nachgebauten Lilienthal-Gleiter auf der Wasserkuppe. Gleichzeitig gab es auch Fernsehaufnahmen für den Film „Die Erben Lilienthals“



1895 wurde eine von Lilienthals Flugmaschinen in den USA als Patent angemeldet

dies das wissenschaftliche Publizieren Lilienthals und teils sensationelle Fotografien, die im In- und Ausland für Aufsehen sorgten.

Das erste Serienflugzeug, der erste Doppeldecker und Lilienthals Absturz

Mit den Untersuchungen soll der Nachweis erfolgen, dass Lilienthal ein Flugzeug gebaut hat, das um alle drei Achsen stabil ist. Ferner soll das Flügelprofil genau untersucht werden, um zu sehen, wie vergleichbar es mit den heutigen ist. Nicht zuletzt sollen die Ursachen für den tödlichen Absturz Lilienthals geklärt werden.

Neben dem sogenannten Normalsegelapparat entwickelte Lilienthal auch die ersten Doppeldecker der Welt, eine Gleiterkonfiguration, die sogar noch bis in die 1920er-Jahre von anderen Kon-

strukturen beibehalten wurde. Der „Normalsegelapparat“ war jedoch das erste in Serie gebaute Flugzeug der Welt. Es wurde mindestens neunmal – und das weltweit – verkauft.

Mit diesen Untersuchungen soll nun das Wirken des Luftfahrtpioniers Otto Lilienthal, der vor 125 Jahren als erster Mensch in einem Flugzeug geflogen ist, gewürdigt werden.

Text: Hellmut Penner
Fotos: Otto-Lilienthal-Museum Anklam/
Hellmut Penner

VERBANDSARBEIT

INFOS ZUM THEMA MULTIKOPTER



Das Thema Drohnen bleibt aktuell – hierzu haben der BWLV und der LVB Veröffentlichungen erarbeitet

Nicht nur der BWLV, auch der Luftsport-Verband Bayern (LVB) hat sich nun Gedanken zu Drohnen gemacht. Dazu hat der LVB eine Presseinformation verteilt. In dem entsprechenden Infoblatt geht es um Multikopter, Regelungen und Versicherungsthematik. Das Infoblatt fin-

det sich im Internet unter www.lvbay.de (Mitgliederservice → Service-allgemein → News) sowie auf der Facebook-Seite des bayerischen Verbandes ([fb.com/lvbayern](https://www.facebook.com/lvbayern)). Es darf gerne verwendet, geteilt und an Medien, Vereine etc. weitergeleitet werden.

Ein ausführliches Dossier zum Thema Drohnen hatte der BWLV bereits in der April-Ausgabe des „adlers“ veröffentlicht. Dieses ist nach wie vor auch online unter www.bwlv.de abrufbar.

Text: red.
Foto: Pixabay

REGIERUNGSPRÄSIDIUM SCHLIESST RAUMORDNUNGSVERFAHREN AB NEUE TREIBSTOFFLEITUNG ZUM FLUGHAFEN STUTTGART WIRD KONKRET

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) plant, die bisherige Belieferung des Flughafentanklagers mit Kerosin über eine Vielzahl von Gefahrguttransporten umzustellen und die Zuführung über eine Pipeline sicherzustellen. Vorgesehen ist der erstmalige Anschluss an die vorhandene Treibstoffpipeline des Central European Pipeline Systems (CEPS) durch den Bau einer neu herzustellenden Pipelineverbindung. Hierfür sind sowohl ein Raumordnungs- als auch ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Die FSG hat zwei Varianten für einen Anschluss einer neuen Leitung an die CEPS und Zuleitung zum Treibstofflager in das Raumordnungsverfahren eingeführt. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat inzwischen das Raumordnungsverfahren mit einer raumordnerischen Beurteilung abgeschlossen. Es kommt dabei zu dem Ergebnis, dass das Projekt grundsätzlich raumordnerisch verträglich und mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt ist. Die Prüfung hat im Variantenvergleich ergeben, dass die Trassenvariante 1 mit ca. 19 Kilometern entlang der A 8 am günstigsten ist.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hatte die beiden Trassenvarianten unter raumordnerischen Gesichtspunkten zu prüfen und die raumordnerisch günstigste Lösung aufzuzeigen. Die Variante 2 führte auf ca. 29 Kilometern entlang der B 464 und B 27. Ende Januar 2015 wurde das Raumordnungsverfahren eingeleitet und die betroffenen Gemeinden und Träger öffentlicher Belange beteiligt. Zudem wurden die Planungsunterlagen in den Gemeinden für die Öffentlichkeit ausgelegt und Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb der angegebenen Frist gegeben.

Anhörung der Öffentlichkeit

Um den Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden Neuhausen auf den Fildern und Unterensingen Raum zu geben, wurde der Untersuchungskorridor für das Raumordnungsverfahren nordwestlich Unterensingen und nördlich Neuhausen auf den Fildern erweitert und hierfür Anfang September 2015 eine erneute Beteiligung der Gemeinden sowie Anhörung und Unterrichtung der Öffentlichkeit durchgeführt.

Der Stuttgarter Regierungspräsident Johannes Schmalzl ist froh, dass das Verfahren noch im Vorjahr abgeschlossen werden konnte und hofft, dass die FSG nun die weiteren Schritte zügig einleiten kann. „Das Projekt ist sehr wichtig für den größten Flughafen in unserem Bundesland. Die Treibstoffzufuhr zum Flughafen Stuttgart wird grundlegend geändert und eine Vielzahl von derzeitigen Gefahrguttransporten auf der Straße reduziert“, sagte Schmalzl. „Insgesamt hat es in dem Raumordnungsverfahren wenig kritische Stimmen gegeben.“

Umstritten ist insbesondere der Trassenlauf auf dem Gebiet der Gemeinde Unterensingen. Diese ist unmittelbar von der Variante 1 betroffen und hat sich bislang dagegen ausgesprochen, der FSG Grundstücksrechte für die Trassenverlegung einzuräumen.

Beurteilung ist noch keine Baugenehmigung

Mit dieser Entscheidung des Regierungspräsidiums Stuttgart ist eine Grundsatzentscheidung getroffen worden. Die raumordnerische Beurteilung ist aber noch keine Baugenehmigung. Die FSG wird im weiteren Planungsverfahren den genauen Trassenverlauf unter Berücksichtigung der raumordnerischen Ergebnisse zu definieren haben.

Der konkrete Trassenverlauf wird Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidium Stuttgart sein, das bei positivem Abschluss die Berechtigung zur Errichtung der Leitung gibt.

Die raumordnerische Beurteilung wird in den beteiligten Gemeinden für die Öffentlichkeit ausgelegt. Sie ist zudem auch auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart (www.rp-stuttgart.de) unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt2/Ref21/RVO-ZAV/Documents/ROB_Flughafentanklager_CEPS.pdf abrufbar.

Text: Regierungspräsidium Stuttgart

– Anzeige –

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt
aus einer Hand



air-law.de

Kanzlei Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, Friedrichshafener Str. 1, D-82205 Gilching
Kanzlei Murnau am Staffelsee, Straßäcker 21, D-82418 Murnau
Zentrale Postanschrift: Kanzlei Frank Dörner, Postfach 1123, D-82411 Murnau
T. +49 (8841) 62876-60, F. +49 (8841) 62876-61, doerner@air-law.de

DIE BEGEISTERUNG FÜRS FLIEGEN

UNTERS VOLK BRINGEN



Neben der Fliegerei geht es auch um die Abläufe auf dem Flugplatz – nicht zuletzt ist die Kameradschaft dort wichtig

Im Einsitzer geht es im Landeanflug auf den Flugplatz von Malmshiem zu. Das Segelflugzeug gleitet im Zeitraffer über Häuser, Felder und Wiesen, im Hintergrund ist schon die charakteristische Silhouette des Bosch-Entwicklungszentrums zu erkennen, die den Flugplatz so unverkennbar macht. Schließlich setzt das Flugzeug sicher auf und der Pilot steigt gelassen aus. Immer mit dabei: Der Zuschauer, der sozusagen live an Bord ist und aus Pilotensicht alles mitbekommt.

Gerade mal 13 Sekunden dauert das Video – aber es macht Lust auf mehr. Und genau das ist die Intention, die Ole Blech verfolgt. Seit einiger Zeit betreibt der 18-Jährige, der beim Sportfliegerclub Leonberg fliegt, eine Seite auf dem sozialen Netzwerk Facebook. „Gliding – Erwecke den Segelflieger in dir“, heißt sie und dort ist auch besagtes Video zu sehen.

Auf der Seite finden sich neben einer Mischung aus ansprechenden Bildern und Videos auch Buchtipps für die Segelflugausbildung sowie kurze, einfache Erklärungen zu verschiedenen Flugzeugtypen und zu den Abläufen am Flugplatz. Das Ziel ist eindeutig: „Ich möchte die Faszination am Fliegen zeigen und klar machen, dass der Weg dorthin gar nicht so schwer ist“, sagt Ole Blech.

Selbst die Fliegerei konsequent angegangen

Denn der Schüler aus Renningen, der derzeit noch an einem technischen Gymnasium auf seinen Abschluss hinarbeitet, hat selbst erlebt, wie es ist, seinen Traum vom Fliegen konsequent umzusetzen. Bis zur achten Klasse hatte Blech keine großen Berührungspunkte mit dem Thema. „Im Zuge der Berufsfindung an unserer Schule hab ich mir mal angeschaut, was



Die Bilder für Ole Blechs Facebook-Seite entstehen größtenteils an seinem Heimatflugplatz in Malmshiem

es da so gab. Und da kam ich darauf, dass ich beruflich gerne was in Richtung Fliegerei machen würde.“

Es lag nahe, dies zunächst ganz klassisch über den Segelflug anzugehen. Also folgten einige Besuche auf dem Flugplatz in Malmshiem, wo der damals 14-Jährige sofort gefangen war von dem, was er erlebte. „Ich nahm mir auf



Mit seinen Fotos will Ole Blech die Faszination am Fliegen zeigen



Ole Blech ist 18 Jahre alt und fliegt für den SFC Leonberg

der Stelle einen Ausbildungsvertrag mit nach Hause“, berichtet der junge Mann. Und nur wenige Wochen später begann er damit, Fliegen zu lernen.

„Meine Mutter war am Anfang nicht begeistert“, erzählt Blech. Aber er habe sie bald überzeugen können, dass es ihm ernst ist mit seinem Traum. Ende 2014 schloss er seine Segelflug-Ausbildung erfolgreich ab, mittlerweile hat Blech auch eine Reisemotorsegler-Berechtigung. Der Weg ist vorgezeichnet: An seinem Berufswunsch hält der Schüler fest und er will nach seinem Abschluss ein passendes Studium beginnen, eventuell in der Luft- und Raumfahrttechnik.

Positive Darstellung des Segelflugs in der Öffentlichkeit

Seitdem er mit dem Fliegen angefangen hat, ist Ole Blech indes immer wieder eines aufgefallen: „Die Leute haben ein riesengroßes Interesse an der Fliegerei.“ Viele hätten ihn auf seine Ausbildung angesprochen, wüssten aber nicht, dass es fast für jedermann möglich sei, relativ einfach einzusteigen. „Zudem weiß ich,

dass viele Vereine um Nachwuchs kämpfen“, berichtet Blech. „Darum habe ich mir überlegt, wie ich meinen Beitrag zu einer positiven Darstellung des Segelflugs in der Öffentlichkeit leisten kann“, erzählt er.

Herausgekommen ist letztlich seine Facebook-Seite, „denn ich glaube, dass ich damit vor allem junge Leute gut erreichen kann“. Das schafft er auf jeden Fall, mittlerweile folgen fast 350 Menschen den Beiträgen, die Ole Blech dort regelmäßig einstellt. Die Rückmeldungen, die der junge Mann bisher erhalten hat, „waren ausschließlich positiv“, sagt er.

Deshalb will er die Seite auf jeden Fall weiter betreiben. Dabei sieht er bei sich selbst durchaus noch Entwicklungspotenzial. „Die Sache mit den Videos kommt am besten an, obwohl ich gerade erst damit angefangen habe. Da kann ich sicher noch mehr machen, auch wenn die am zeitaufwendigsten sind“, sagt Blech.

Letztlich geht es ihm allerdings gar nicht um Perfektion. Sondern darum, Perspek-



Ungewöhnliche Perspektiven von oben sollen auch Fußgänger dazu animieren, das Fliegen zu lernen

tiven zu liefern, die auch Fußgänger ansprechen. Denn mit seinem Projekt will Ole Blech vor allem eins: seine Begeisterung fürs Fliegen mit anderen teilen.

Text: Simone Bürkle
Fotos: Ole Blech

LUFTSCHIFFFAHRT

NEUE VERSION DES ZEPPELIN NT FÜR DEN PASSAGIERBETRIEB ZUGELASSEN

Friedrichshafen – Über die Wintermonate wurde der Zeppelin NT „Bodensee“ mit einer größeren Passagiergondel und einem komplett neu entwickelten Avionik-System ausgestattet sowie durch einige Neuerungen technisch weiterentwickelt. Das Luftfahrt-Bundesamt hat diesem modifizierten Luftschiff kürzlich die Zulassung für den Passagierbetrieb erteilt.

„Jedes technisch komplexe Produkt lebt von der Weiterentwicklung – ohne technische Neuerungen geht es nicht“, erklärt Thomas Brandt, Geschäftsführer der ZLT Zeppelin Luftschifftechnik (ZLT).

Alle bisher gebauten Zeppelin NT waren Luftschiffe vom Typ LZ N07-100. Der US-Reifenkonzern Goodyear hatte 2011 drei Zeppelin NT geordert – diese sind bereits Luftschiffe der neuen Baureihe LZ N07-101. Während der Wintermonate wurde nun auch das erste der beiden



Die neue Version des Zeppelin NT über Friedrichshafen

Luftschiffe der Deutschen Zeppelin-Reederei (DZR), welche von Friedrichshafen aus zu Rundflügen über den Bodensee und das Voralpenland starten, auf diese neue Baureihe aufgerüstet.

Der Zeppelin NT „Bodensee“ wurde mit einer komplett neuen Avionik ausgestattet. Auch die Kontur der neuen Passagiergondel ist verändert worden, wodurch in Zukunft zwei Sitzplätze mehr

zur Verfügung stehen. Außerdem wurde das Design des Gondelinterieurs völlig neu gestaltet und überzeugt durch eine moderne Farbgebung. Darüber hinaus konnte durch eine Neukonzeption des Hüllen-Drucksystems die Leistungsfähigkeit des Luftschiffs weiter erhöht werden. Durch eine weitere Modifikation ist es in Zukunft außerdem möglich, das Luftschiff während des Parkens am Mast automatisch zu überwachen.

Bis Saisonende ist der neue Zeppelin NT mit dem Europapark-Logo zu sehen

Diese technischen Neuerungen wurden in umfangreichen Erprobungsflügen auf Herz und Nieren geprüft. „Alle erforderlichen Tests wurden erfolgreich abgeschlossen. Nun hat das Luftfahrt-Bundesamt die Genehmigung für den Einsatz dieses modifizierten Luftschiffs im Passagierbetrieb der DZR erteilt“, berichtet Robert Gritzbach, Entwicklungsleiter/CTO der ZLT.

Bis Saisonende wird dieser Zeppelin NT mit dem Europapark-Logo sowie Ed Euromaus

und Edda Euromausi auf seinen zwölf verschiedenen Flugrouten über der Bodenseeregion zu sehen sein.

Die ZLT Zeppelin Luftschifftechnik GmbH & Co KG mit Sitz in Friedrichshafen wurde 1993 gegründet. Die ZLT entwickelt, baut und vermarktet den Zeppelin NT, ein Luftschiff für eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten: Passagierluftfahrt, Sondermissionen für wissenschaftliche und industrielle Projekte, Werbeflüge und Multimedia-Einsätze.

Die Deutsche Zeppelin Reederei GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der ZLT. Die DZR wurde im Januar 2001 als Betreibergesellschaft für den Zeppelin NT gegründet. Neben dem Flugbetrieb ist die Ausbildung von Luftschiffpiloten ein weiterer Aufgabebereich der DZR.

Größtes halbstarres Luftschiff der Welt

Der Zeppelin NT (Neue Technologie) ist das größte und einzige für den kommer-

ziellen Passagierbetrieb zugelassene Luftschiff der Welt und verfügt über eine starre Innenstruktur. Antriebe, Leitwerke und Kabine sind direkt an die Tragstruktur montiert. Mit einer Länge von 75 Metern und einem Volumen von 8.425 Kubikmetern ist der Zeppelin NT das derzeit größte halbstarre Luftschiff.

Der Zeppelin NT ist in der Bauart LZ N07-100 für den kommerziellen Flugbetrieb bis 13 Passagiere durch LBA, EASA, FAA und JCAB zugelassen – und in der neuen Version LZ N07-101 bis 15 Passagiere durch LBA, EASA und FAA.



Informationen zu den Zeppelinflügen am Bodensee gibt es unter www.zeppelinflug.de.

Text: Deutsche Zeppelin Reederei
Foto: Achim Mende

PREMIERE

ERSTER BEMANNTER FLUG DES VOLOCOPTERS GEGLÜCKT



Karlsruhe – Der weltweit einzige zugelassene Multicopter – der Volocopter VC200 – hat erfolgreich seinen ersten bemannten Flug absolviert. Die Karlsruher e-volo GmbH hat das Gerät entwickelt und will nach eigenen Angaben mit dem Volocopter „den Traum vom Fliegen ab 2018 für jedermann möglich machen“. Der Volocopter verfügt über einen elektrischen Antrieb und fliegt damit umweltfreundlich und leise. Eingesetzt werden könnte er zum Beispiel als selbstfliegendes Lufttaxi.

Im Februar 2016 hatte der Volocopter VC200 von der zuständigen deutschen Luftfahrtbehörde bereits die vorläufige Verkehrszulassung (VVZ) als Ultraleicht-Luftfahrtgerät erhalten. Im Rahmen des Erprobungsprogramms hat das Karlsruher Unternehmen nun damit begonnen, bemannte Flüge durchzuführen. Beim Erstflug am 30. März saß Geschäftsführer Alexander Zosel auf einem Flugplatz nahe Karlsruhe am Steuer.

Der Volocopter verfügt über einen rein elektrischen Antrieb

Das neuartige, senkrecht startende Fluggerät sei dank seiner innovativen Flugsteuerung extrem leicht zu fliegen, verspricht das Unternehmen. Gesteuert werde der Volocopter einhändig lediglich mit einem Joystick. Ein umfassendes Redundanzkonzept für alle kritischen Bauteile ermögliche darüber hinaus die Kompensation von Ausfällen einzelner Komponenten – so sei selbst beim Ausfall mehrerer Antriebe ein sicheres Landen gewährleistet.

Im Rahmen der Zulassung seien Ausfallszenarien am Volocopter umfangreich demonstriert worden. Der Volocopter sei leise und durch den reinen Elektroantrieb mit seinem schnell austauschbaren Wechselakkusystem absolut emissionsfrei, erklärt das Unternehmen.

Intel beteiligte sich mit technischer Unterstützung

Technische Unterstützung kam vom deutschen Drohnenhersteller Ascending Technologies, der vor Kurzem vom US-Chiphersteller Intel übernommen worden war. „Intel gratuliert e-volo zu dieser Leistung“, sagte Josh Walden, Senior Vice President und General Manager der New Technology Group bei Intel. „Wir freuen uns darauf, die Entwicklung weiterer bemannter und unbemannter Systeme in der Zukunft zu unterstützen.“

Nächstes Ziel von e-volo ist es nach eigenen Angaben, die Musterzulassung zu erhalten und den Volocopter in Serie zu produzieren. Anvisiert sei in den kom-



Alexander Zosel, der Geschäftsführer der e-volo GmbH, führte den ersten bemannten Testflug durch

menden zwei Jahren der Markteintritt im etablierten Luftsportbereich, ähnlich den Tragschraubern und Helikoptern. In einem weiteren Schritt der Entwicklung sollen Lufttaxi-Services auf zunächst einzelnen vorgegebenen Strecken beispielsweise als Flughafenzubringer oder an sensiblen Verkehrsknotenpunkten wie Brücken etabliert werden. Mittelfristig könnten mit dem Volocopter neue, zunehmend autonome Mobilitätskonzepte angeboten werden, bei denen der individuelle sowie öffentliche Nahverkehr teilweise in die Luft verlagert wird – so die Vision des Unternehmens.

Testflugprogramm mit drei Phasen

Der Erstflug von Alex Zosel markierte den Beginn des Testflugprogramms mit dem Volocopter, das in drei Phasen durchgeführt wird. In der ersten Flugphase sind Flüge mit einer Geschwindigkeit von ma-

ximal 25 Stundenkilometern bei niedriger Höhe vorgesehen. In der zweiten Testphase sollen Flugmanöver mit einer Fluggeschwindigkeit bis 50 Stundenkilometer in mittlerer Höhe durchgeführt werden. Testflüge innerhalb der dritten Testphase dienen der Validierung des Systems in größeren Höhen und im vollständigen Geschwindigkeitsspektrum des VC200 bis 100 Stundenkilometer.

Im Vorfeld der Erteilung der Zulassung hatte das e-volo-Team Erfahrungen bei mehr als über 100 unbemannten Testflügen gesammelt. Mithilfe einer professionellen Fernsteuerung führte das Team Belastungstests des Gesamtsystems, einzelner Baugruppen und einzelner Komponenten durch und schaltete unter anderem Antriebsmotoren, Akkus sowie Flugsteuerungen im Flug aus. Auch speisten die Tester bei den Flügen Fehlinformationen von „defekten“ Sensoren ins Steuersystem ein. Des Weiteren führten die Tester unbemannte Flüge bei turbulenten Wetterbedingungen durch.

Der Volocopter ist aus Faserverbundwerkstoffen in Leichtbauweise gefertigt und beherrscht neben dem Reiseflug die Fähigkeit zum senkrechten Starten und Landen sowie das Auf-der-Stelle-Schweben. Das Fluggerät ist vollständig elektrisch angetrieben. Die Elektromotoren der 18 Antriebseinheiten werden von neun unabhängigen Akkus versorgt. Der Leistungsbedarf des VC200 beträgt im Schwebезustand bei einem Abfluggewicht von 450 Kilogramm je nach Luftdruck/Temperatur etwa 50 kW.



18 Antriebseinheiten sorgen dafür, dass der Volocopter senkrecht starten und auf der Stelle schweben kann

Text: Kathrin Mohr, e-volo GmbH/red.
Fotos: Nikolay Kazakov



AERO 2016

BWLVL

PRÄSENTIERTE SICH ALS STARKER PARTNER

Die BWLV-Standparty war mit ihren zahlreichen Besuchern ein voller Erfolg

Mit 30.800 Fachbesuchern ging die AERO 2016 für Aussteller und Publikum nach vier Messetagen mit einem guten Ergebnis zu Ende. Insgesamt 606 Unternehmen aus der ganzen Welt waren am Start. Die Allgemeine Luftfahrt war mit ein- und mehrmotorigen Motorflugzeugen, Hubschraubern, Gyrocoptern, Turbo-props und mehrstrahligen Jets gut vertreten. Drohnen, neue Flugmotoren und Bordelektronik, Zubehör oder Dienstleistungen rund ums Fliegen sowie Angebote

der Flugschulen sorgten für ein umfassendes fachliches Angebot.

Auch der BWLV war wie üblich mit einem eigenen Stand vor Ort, dieses Mal in Halle B4. Neben den BWLV-Funktionären und den Mitarbeitern der Geschäftsstelle war die Luftsportjugend zur Unterstützung angereist und zeichnete sich wie immer durch großes Engagement und viel Einsatzfreude aus. BWLV-Präsident Eberhard Laur zeigte sich mit dem Auftritt des Verbandes hochzufrieden. Viele gute Gespräche mit Vereinen und Mitgliedern hätten gezeigt, dass es von entscheidender Bedeutung sei, als BWLV bei Europas wichtigstem Treffpunkt der Allgemeinen Luftfahrt aktiv Flagge zu zeigen, so Laur. Dabei sei es gelungen, den Luftsport in Baden-Württemberg ausgezeichnet zu repräsentieren – dies hätten zahlreiche positive Reaktionen der Besucher deutlich gemacht. Diese waren an allen Messetagen in Scharen zum BWLV-Stand gekommen.

Laune, entspannte Stimmung und tolle Gespräche – der Rahmen bot perfekte Bedingungen, um sich im Sinne des Luftsports standesgemäß und öffentlichkeitswirksam zu präsentieren. Mehrere Hundert Besucher erlebten eine ausgelassene Veranstaltung. Den Bandmitgliedern, die regulär beim Münchner Versicherer, unter anderem im Bereich der Luftfahrtversicherungen als Mitarbeiter tätig sind, gelang es, die Gäste in Partylaune zu versetzen. Dabei wurden neue Kontakte geknüpft und persönliche Verbindungen weiter ausgebaut.



Wie sehr die sogenannten Drohnen auf dem Vormarsch sind, zeigte die wachsende Zahl der Aussteller in diesem Bereich



Ein kunstflugfähiges Trainingsflugzeug von Extra Aircraft, das mit einem Elektromotor von Siemens ausgestattet ist, war eine der Neuheiten auf der AERO

BWLVL-Standparty sorgte für ausgelassene Stimmung

Die gelungene Standparty mit musikalischer Untermalung der Allianz-Band „Blue Eagles“ war das diesjährige Highlight des BWLV-Messeauftritts. Gute

Im Fokus der Fachwelt und der Medien standen in diesem Jahr neue Maschinen aus dem Segment der Geschäftsreise-Jets wie auch neue Ultraleicht- und Segelflugszeuge sowie Helikopter und Drohnen auf der RPAS-Expo. Wer sich für Ausstattung und Zubehör rund ums Fliegen interessierte, kam ebenfalls auf seine Kosten: Von hochwertiger Avionik, die in der „Avionics Avenue“ präsentiert wurde, über Werkzeug bis hin zu passenden Sitzbezügen und Cockpitverglasungen gab es allerhand Neues und Interessantes zu bestaunen. Selbst die Kunst kam nicht zu kurz: Die Werke einiger Künstler, die auf der Messe einen kleinen Ausschnitt ihres Wirkens präsentierten, wurden täglich an die Besucher verlost.

Motoren und Antriebe standen bei der „Engine Area“ im Mittelpunkt: Von Kolben- über Diesel- und Elektroantriebe bis hin zur Jet-Turbine für Business und Light Jets waren dort Antriebssysteme verschiedenster Bauart und Technologie zu erleben. Die „e-flight-Expo“ hingegen stand ganz im Zeichen der Elektroflugzeuge.

Die Segelflug-Branche war – gemäß des üblichen zweijährigen Turnus – dieses Mal lediglich mit einigen Oldtimer-Flugzeugen vertreten. So hatte der Vintage Glider Club einige besonders schöne Stücke mitgebracht, darunter eine Kaiser Ka 3, die derzeit von Grund auf restauriert und wieder aufgebaut wird.



Die jungen Besucher kamen beim Ausprobieren des BWLV-Segelflug-Simulators auf ihre Kosten. Dieser wurde von der BWLV-Luftsportjugend betreut, die sich wieder einmal durch ihr außergewöhnliches Engagement auszeichnete

Kontaktbörse AERO

Insgesamt stand auch die diesjährige AERO für den BWLV ganz im Zeichen des Meinungs- und Informationsaustausches mit seinen Mitgliedern und Vereinen. Die Messe wurde aber auch für die inhaltliche Arbeit genutzt, denn im Rahmen zahlreicher Gespräche mit Behördenvertretern und relevanten Institutionen des Luft-

sports wurden wichtige Themen, die den Sport aktuell betreffen, diskutiert. Zudem wurde gemeinsam an Lösungsansätzen gearbeitet.

Als besonderen Höhepunkt gab es einen gut besuchten Vortrag von Professor Dr. Frank Janser von der FH Aachen, der zum Thema „Windenergieanlagen in Flugplatznähe“ referierte und die Ergebnisse eines entsprechenden, mit vom BWLV in Auftrag gegebenen Gutachtens präsentierte. Lesen Sie hierzu den Bericht auf Seite 20.



In zahlreichen Fachgesprächen wurden die Besucher des BWLV optimal beraten. Dazu blieb viel Zeit für den persönlichen Austausch und die Kontaktpflege



Der Bundesausschuss Frauen und Familie des DAeC (BAFF) hat bei seinem Treffen auf der AERO einen neuen Vorstand gewählt

Die Darbietungen auf der AERO Conference waren ebenfalls gut besucht. In mehr als 100 Vorträgen und Workshops präsentierten Referenten neue Entwicklungen der Branche, diskutierten aktuelle Themen und beantworteten die Fragen, die die Allgemeine Luftfahrt bewegen. Und dass der Nachwuchs an Bord kommt und vom Beruf im Cockpit begeistert ist – darauf setzt die AERO schon seit Jahren und bietet ein entsprechendes Angebot.

Neuer Studienschwerpunkt in Karlsruhe

In diesem Zusammenhang stellte Professor Dr. Harald Hanke einen neuen Studienschwerpunkt vor. Dieser Schwerpunkt mit dem Titel „Aeronautical Engineering“ wird an der Hochschule Karlsruhe für Technik und Wirtschaft angeboten. Die Grundlage hierzu bilden die Bachelorstudiengänge Maschinenbau und Mechatronik.

Durch den Studienschwerpunkt, der praxisorientiert ist, erhalten die Absolventen erweiterte Kenntnisse und Fähigkeiten der Luft- und Raumfahrttechnik, sodass ihnen dieses Berufsfeld später offensteht – zum Beispiel als Flugversuchingenieure. Zusätzlich zum akademischen Grad kann die Lizenz für Verkehrsflugzeugführer/Berufspiloten für Flächenflugzeuge oder Hubschrau-



Bei der BWLV-Standparty am Donnerstagabend begrüßte BWLV-Präsident Eberhard Laur die Gäste. Anschließend heizte die Allianz-Band „Blue Eagles“ den Besuchern ein

ber erworben werden. Informationen hierzu gibt es unter www.hs-karlsruhe.de/aeronautical.

Vertretung des DAeC

Der Deutsche Aero Club hatte als enger Partner der Messe seinen Stand ebenfalls

in Halle B4 aufgeschlagen und konnte sich an allen Messtagen über viele Besucher freuen. Die Termine für die Sprachtests Level 4 und 5, die die Bundeskommission Motorflug anbot und bei der sich auch Prüfer des BWLV beteiligten, waren heiß begehrt.

65 Prüfer der Klasse 5 kamen zu ihrer Prüfertagung. Die Themen waren unter anderem Spritversorgung im Ultraleichtflugzeug, Versicherungen, Schadensbegutachtungen sowie der neue DAeC-Service für das Online-Verfahren für die Bestellung von Jahresprüfnummern.

Und auch die Länderbeauftragten für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit trafen sich zu einem gemeinsamen Gespräch. Hierbei wurde zum gegenseitigen Nutzen und zu einer besseren Darstellung des Luftsports in der Öffentlichkeit eine intensivere Kooperation vereinbart.

Neue Vorsitzende beim Bundesausschuss Frauen und Familie (BAFF)

Auch das diesjährige Treffen des Bundesausschusses für Frauen und Familien des DAeC (BAFF) fand auf der AERO statt. Die Versammlung wurde von Sigrid Berner, der Vizepräsidentin und Schatzmeisterin des DAeC, eröffnet, die die anstehende Wahl des Vorstandes des BAFF leitete. Neue Vorsitzende



Professor Dr. Harald Hanke stellte den neuen Studienschwerpunkt „Aeronautical Engineering“ an der Hochschule Karlsruhe für Technik und Wirtschaft vor



Der Vintage Glider Club zeigte eine Kaiser Ka 3, die derzeit komplett restauriert und wieder aufgebaut wird



In der UL-Halle gab es manches schöne Stück zu bewundern

wurde Sabine Theis, die seit 30 Jahren fliegt und die Frauenbeauftragte des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz ist. Als stellvertretende Vorsitzende wurden Ines Engelhardt und Heike Eberle gewählt. Sabine Theis dankte an dieser

Stelle Heike Eberle für die langjährige Arbeit als Vorsitzende.

Im Anschluss an die Wahl stellte die „Dreierspitze“ Projekte vor, an denen der BAFF im Augenblick arbeitet. Heike Eber-

le entwickelt derzeit ein Konzept, das die Frauenquote in den Gremien der Luftsportverbände erhöhen soll. Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) bietet in diesem Bereich Fortbildungen an, die allen weiblichen interessierten Luftsportlerinnen zugänglich gemacht werden müssen. „Familienfreundlicher Luftsportverein“ hieß der Wettbewerb des BAFF, der vor Jahren erfolgreich durchgeführt wurde. Er führte zu einem Projekt, an dem eine Gruppe – angeführt von Ines Engelhardt – arbeitet. Hier wird ein Audit erstellt, das Luftsportvereinen die Möglichkeit bietet, zu überprüfen, wie familien- und frauenfreundlich sie sind. Haben Vereine das Audit erfolgreich durchlaufen, erhalten sie ein Zertifikat, mit dem sie neue Mitglieder werben können. Eine weitere vom BAFF geplante Aktion der Mitgliedergewinnung ist der von Sabine Theis vorgestellte „AIRlebnistag für Familien“. Deutschlandweit bieten an einem Wochenendtag Vereine Aktionen für Familien an, die durch breite Publikationen in allen möglichen Medien beworben werden.



Auch Prominenz ließ sich auf der Messe blicken: Smudo, Texter und Rapper der Hip-Hop-Band „Die Fantastischen Vier“ sowie selbst begeisterter Flieger, ließ es sich nicht nehmen, in einem Gyrokopter Platz zu nehmen

Die Vorsitzenden werden bei der nächsten DAeC-Hauptversammlung in Magdeburg in ihrem Amt bestätigt. Auf der gleichen Versammlung will der BAFF seine Projekte den Luftsportverbänden vorstellen. Das nächste Treffen des BAFF findet im Rahmen

des Hexentreffens am 29. Januar 2017 in Kaub/Rheinland-Pfalz statt.

Erfolgreiches Angebot der Segelfliegergruppe Markdorf

Nicht zuletzt das Angebot der Segelfliegergruppe Markdorf sorgte dafür, dass zahlreiche Besucher nicht nur am Boden, sondern auch aus der Luft sicher zur AERO fanden. Der Andrang auf das Segelfluggelände sei so groß wie nie zuvor gewesen, berichtete der Vorsitzende Helmut Westermann – 269 Piloten seien dort insgesamt gelandet. Die SFG Markdorf hatte nicht nur einen Landeplatz, sondern auch einen Shuttle-Service zum Messegelände angeboten.

Der BWLV zieht angesichts der AERO 2016 eine sehr positive Bilanz und blickt auf einen rundum gelungenen Messeauftritt zurück. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr bei der AERO – seien Sie dabei!



Die nächste AERO findet vom 5. bis 8. April 2017 auf dem Messegelände in Friedrichshafen statt. Weitere Informationen gibt es unter www.aero-expo.com.



Zahlreiche Flugvorführungen unterhielten die Besucher

Text: red.

Fotos: Simone Bürkle/DAeC/AERO

VORTRAG VON PROFESSOR FRANK JANSER AUF DER MESSE AERO

DIE AUSWIRKUNGEN DER WINDKRAFT AUF DEN FLUGVERKEHR

Informationen aus erster Hand zum Thema „Windenergieanlagen in Flugplatznähe“ lieferte Professor Frank Janser von der FH Aachen bei der Messe AERO in Friedrichshafen. In einem überaus lebendigen Vortrag sprach er über das Gutachten, das er und sein Team im Zuge der Abstandsdiskussion der Windenergieanlagen zu Flugplätzen kürzlich vorgelegt haben (siehe hierzu auch den Bericht im April-adler). Dem Referenten gelang die schwierige Aufgabe, den Zuhörern die wesentlichen Punkte des 136-seitigen Gutachtens in 47 Minuten zu vermitteln.

Professor Janser ging zunächst auf die steigende Dimensionierung der Windkraftanlagen (WKA) ein. Seit 1995 hat sich die installierte Leistung pro Anlage um den Faktor sechs erhöht, im Wesentlichen durch Steigerung der Rotordurchmesser bei gleichzeitiger Erhöhung der Nabenhöhe. Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht erreicht, 250 Meter hohe Anlagen sind in Sicht.

Basis der Arbeit war die Sichtung der bisher veröffentlichten wissenschaftlichen Literatur. Parallel dazu wurden die



Professor Dr. Frank Janser, der mit seinem Team das Gutachten zum Thema Windkraft und Flugverkehr erstellt hat, erläuterte, wie sehr die Aufmerksamkeit von Piloten durch Windkraftanlagen gebunden wird

aktuellen gültigen Vorschriften zur Hindernisfreiheitrecherche. Zusätzliche Aufgabenstellung war die Ermittlung der Belastung eines Piloten, wenn er an eine Windkraftanlage heranfliegt. Ferner wurde die aerodynamische Betrachtung

des turbulenten Rotornachlaufs vorgenommen.

Aus den vorgenannten Punkten sollte die Frage beantwortet werden, was der richtige Abstand einer Windkraftanlage

zum Flugplatz ist. Oder anders gefragt: Was muss als Mindestabstand in Abhängigkeit von der Anlagengröße zugrunde gelegt werden – und zwar für alle Luftsportarten?

Die FH Aachen setzte mit ihren Untersuchungen auf den bisherigen Forschungsarbeiten anderer Institute auf und vertiefte diese. Die Erkenntnisse zu den Turbulenzen der vorhandenen Arbeiten zeigen, dass die Nachlaufturbulenzen bis zu einer Distanz des 22,5-fachen Rotordurchmessers noch messbar sind. Eine numerische Studie zeigt Blattspitzenwirbel in einem Abstand von bis zu 2,8 nautische Meilen.

Die Diplomarbeit von Hannah Schimmels an der Universität Stuttgart zeigte in der Segelflugbetrachtung eine Leewirkung in der Nachlaufmitte, die bewirkt, dass Beschleunigungseffekte von plus/minus 2,4 g auftreten und Schiebewinkel von 20 Grad durch Drehung um die Hochachse entstehen.

Bisherige Abstandsregelung ist unzureichend

Die zentrale Fragestellung, welcher Mindestabstand nun für eine friedliche Koexistenz zwischen Windkraftnutzung und Luftsport/Luftfahrt angemessen ist, zeigt sehr schnell, dass die Hindernisfreiflächenregelung veraltet ist. 400 Meter Abstand zum Gegenanflug und 850 Meter zu den anderen Teilen der Platzrunde nach NfL I 92/13 sind nicht ausreichend, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten.

Messung der Pilotenbelastung (Belastungsindex)

Schätzen die Piloten den Abstand zur Windkraftanlage richtig ein? Dies wurde im Raum Cuxhaven mit Piloten mit unterschiedlichem Ausbildungsstand mittels „Eye Tracker“ experimentell



In seinem Vortrag ging Professor Frank Janser auch darauf ein, dass die Dimension der Windkraftanlagen stetig zunimmt



In einem Gespräch mit Vertretern des BWLV und anderer Luftsportverbände erläuterte Professor Frank Janser noch einmal die Grundlagen und Ergebnisse seines Gutachtens

ermittelt. Die Aufgabenstellung „Vorbeiflug in einem Abstand von 300 Metern“ wurde an einem Funkturm und an einer Windkraftanlage vergleichend erprobt, um die körperliche, mentale und zeitliche Belastung zu messen. Demnach werden 48 Prozent der Aufmerksamkeit beim Vorbeiflug an der Windkraftanlage durch die WKA gebunden. Das heißt, es stehen zur Luftraumbeobachtung und für die Arbeiten im Cockpit nur 52 Prozent der Aufmerksamkeit zur Verfügung. Es ist bekannt, dass die Unfallgefahr aufgrund der Ablenkung steigt, wenn der Belastungsindex bei 50 Prozent liegt. Die Abstände zur Windkraftanlage sind schwieriger einzuschätzen. Beim Funkturm wurde näher herangeflogen.

Daraus folgt, dass grundsätzlich eine WKA als dynamisches Hindernis mehr Aufmerksamkeit bindet als ein statisches Hindernis (zum Beispiel Funkturm) – und zwar unabhängig vom Erfahrungsstand des Piloten.

Geschwindigkeitsfeldmessung mittels LIDAR

Die Geschwindigkeitsfeldmessung im Nachlauf der WKA erfolgte mit einem sogenannten LIDAR-Verfahren, das unter anderem eine „Geschwindigkeits-Delle“ in der Mitte des Nachlaufs, also auf Nabenhöhe, zeigt. Nach sechs Rotordurchmessern sind nur noch 32 Prozent der Anströmgeschwindigkeit vorhanden, also rund 70 Prozent der Geschwindigkeit

bereits verloren. Diese Delle verändert sich mit zunehmendem Abstand vom Windrad. Professor Janser zeigte ferner eindrucksvolle Fotos vom Blattspitzenwirbel.

Die Standardplatzrunde

Das Gutachten stellt den erforderlichen Raumbedarf eines Flugplatzes grafisch dar, wobei die speziellen Anforderungen vom Segelflug bis zum Hängegleiter zu berücksichtigen sind. Das korrekte Fliegen einer Platzrunde ist dabei neben der Hindernisfreiheit wichtig für einen sicheren Flugbetrieb. Hinzu kommt der erforderliche Luftraum als Segelflugübungsraum und zusätzlicher Luftraum für Ausweichkurven und Notverfahren innerhalb der Platzrunden.

Fazit

Die Abstandsbemessung zur WKA erfolgt zweckmäßigerweise nicht mehr in Metern, sondern in Rotordurchmessern, um zukünftigen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Eine WKA benötigt als dynamisches Hindernis im Gegensatz zu einem statischen Hindernis (zum Beispiel Turm) sieben Rotordurchmesser (Windzone IV) als Abstandsregelung, wobei für die verschiedenen Luftsportarten spezielle Anpassungen erforderlich sind.

Text und Fotos: Hansjörg Jung

ENORME RESONANZ UND WICHTIGER AUSTAUSCH



Selbst Terrassenstühle mussten angesichts des Ansturms eingesetzt werden

In Pilotenkreisen sind die sogenannten Drohnen nicht immer willkommen. Aber die Diskussion über sie lässt sich auch positiv für den Luftsport verwenden! Wie das geht, zeigte der Luftsportverein Backnang-Heiningen kürzlich in Zusammenarbeit mit dem BWLV.

Lizenzinhaber sehen den Kopterbetrieb oft kritisch, weil sie Zusammenstöße befürchten. Tatsache ist leider, dass Meldungen über Near-Miss-Vorfälle und Beinahe-Zusammenstöße mit den neuen Luftfahrtgeräten ungeheuer zugenommen haben – eine zunehmende Gefährdung vorrangig des VFR-Verkehrs ist wirklich nicht von der Hand zu weisen. Diese Vorkommnisse haben jedoch in aller Regel ihre Ursache in der Unkenntnis der UAV-Piloten und in deren mangelndem Gefahren- und Risikobewusstsein. Erfahrungsgemäß ist aber das Aussprechen von Verboten oder das Verschärfen der Rechtsvorschriften nur bedingt dazu geeignet, mehr Sicherheit in der Luftfahrt zu erreichen. Wie also an die Drohnenflieger herankommen?



Zum Vortrag über Drohnen in Backnang-Heiningen kamen unerwartet viele Besucher

Ergebnis dieser Überlegungen war eine öffentliche und nicht auf einen speziellen Zuhörerkreis zugeschnittene Einladung des LSV Backnang-Heiningen zum Vortrag „Drohnen die Drohnen? – Sicherer Betrieb von UAS“. Ziel des Abends war, einerseits Kopterpiloten über die für ihr Hobby geltenden Regeln zu informieren, aber auch (neue) Interessenten für den Luftsport auf den Flugplatz zu locken. So viel vorab: Die erhofften Ziele wurden alle erreicht.

Die Besucherzahl war im Vorfeld völlig unklar

Angekündigt wurde die Veranstaltung lediglich in den Tageszeitungen und den Anzeigenblättern des Landkreises. Die Ankündigungen gingen den Redaktionen als Pressemitteilung zu und wurden von diesen auch anstandslos veröffentlicht. Aus Kostengründen wurde auf Anzeigen, Flugblätter und andere bezahlte Werbung verzichtet. Darum waren alle Beteiligten extrem gespannt, auf welche Resonanz die Einladung letztlich stoßen würde. Herausfordernd war insbesondere die Logistik: Sollte man sich auf fünf, auf 50 oder eine ganz andere Anzahl an Besuchern einstellen?

Totale Überraschung dann am Freitagabend: Das Interesse war überwältigend. Zusätzlich zum vorhandenen Mobiliar der „Landbar Highningen“ mussten noch sämtliche Stühle von der Terrasse hereingeholt werden – und dennoch erhielten manche Besucher nur Stehplätze.

Vom Jugendlichen, der sich mit der Idee trägt, einen Kopter zu kaufen, über den erfahrenen Modellflieger bis hin zum professionellen Kopterbetreiber – sie alle folgten der Einladung des LSV Backnang-Heiningen. Und der ursprünglich für etwa eine bis anderthalb Stunden angesetzte Vortrag dauerte am Ende fast zwei Stunden – nicht weil der Referent so langsam redete, sondern weil viel zu erklären war und viele Fragen zu beantworten waren. Super kam auch an, dass Piloten des LSV Backnang-Heiningen anwesend waren und die Sicht aus dem Cockpit vermitteln konnten. Das wiederum führte zu einigen Aha-Effekten bei anwesenden „Wildfliegern“.

Öffentlichkeitsarbeit im besten Sinne

Auf jeden Fall trug die Veranstaltung zum besseren gegenseitigen Verständnis bei, was sich auch darin zeigte, dass die Besucher nach Vortragsende noch länger verweilten. Diese sprachen noch lange angeregt mit den LSV-Mitgliedern. Aber auch Kopterpiloten und Modellflieger nutzten diese Gelegenheit, um sich gegenseitig kennenzulernen und ihre Erfahrungen untereinander auszutauschen.

Da – wie leider hinreichend bekannt – der Luftsport und seine Vereine unter mangelndem Nachwuchs leiden, kann nur empfohlen werden, mithilfe solcher Veranstaltungen Öffentlichkeitsarbeit zu machen. Sicherlich wird ein solcher Abend nicht immer und nicht überall denselben Zuspruch erfahren. Aber: wer kämpft, kann verlieren – Wer nicht kämpft, hat schon verloren.



Als Dienstleistung des BWLV für seine Mitgliedsvereine besteht die Möglichkeit, dass nach Absprache mit dem Referenten Christian Schulz der Drohnen-Vortrag vor Ort gehalten wird. Dazu sollten sich interessierte Vereine an die Geschäftsstelle des BWLV wenden. Hierüber kann dann der Kontakt zum Referenten hergestellt werden. Auch die Pressemitteilungen für die Ankündigungen/Einladungen in den örtlichen Zeitungen können auf diesem Weg bezogen werden. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an die adler-Redaktion (buerkle@bwlv.de, Telefon 0711/22762-23).

Text und Fotos: Christian Schulz

BERICHTIGUNG

In der Entscheidungsgrafik zu den Drohnen in der April-Ausgabe des „adlers“ hat sich leider ein Fehler eingeschlichen: In der ersten Verzweigung muss es heißen „Gewicht > 5kg“, nicht „Gewicht > 0,5kg“. Wir bitten um Nachsicht und danken allen aufmerksamen Lesern, die uns auf den Fehler aufmerksam gemacht haben!

FLUGINFORMATIONSDIENST DER DFS WIRD ZENTRALISIERT

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH will die Fluginformationsdienste (FIS) in Deutschland zukünftig zentralisiert aus der Kontrollzentrale in Langen bei Frankfurt erbringen. Der Fluginformationsdienst gibt Piloten, die nach Sichtflugregeln (VFR) fliegen, Hinweise und unterstützt die Such- und Rettungsdienste. Bisher betreuen die FIS-Lotsen die entsprechenden Sektoren aus den Kontrollzentralen Bremen, Langen und München. Im Zuge der Zentralisierung werden die FIS-Sektoren neu strukturiert. Die Änderungen sind für 2018 geplant.

Mit der Neuausrichtung zielt die DFS auf eine effizientere und bundesweit einheitliche Bereitstellung der FIS-Dienste mit mehr Dienstleistungsqualität ab. Synergien sollen sich optimal nutzen lassen, beispielsweise entstünde mehr Flexibilität bei der Personalplanung und die FIS-Lotsen könnten ihr Leistungsniveau besser erhalten. Außerdem lasse sich der VFR-Verkehr mit den neuen Sektoren effektiver bearbeiten, heißt es in einer entsprechenden Pressemitteilung.

Die Qualität der FIS-Dienste und die Zufriedenheit der Kunden sollen dabei im

Fokus stehen. Daher hat die DFS eine große Online-Umfrage gestartet. Unter [www.dfs.de](https://survey.dfs.de/customer-survey/limesurvey/index.php/212141?lang=de) im Bereich Services/Kundenbereich VFR (<https://survey.dfs.de/customer-survey/limesurvey/index.php/212141?lang=de>) können Piloten den Fluginformationsdienst bewerten. Die Ergebnisse der Befragung werden in die weiteren Planungen einfließen. Daher begrüßt die DFS eine rege Teilnahme.

Text: DFS/red.

PR-ARBEIT

KINDERGARTENGRUPPE ZU BESUCH AUF DEM FLUGPLATZ IN WINZELN

HAT EIN HUBSCHRAUBER EINEN RÜCKSPIEGEL?



Hat Spaß gemacht: Die Kindergartengruppe beim Abschluss ihres Besuchs auf dem Flugplatz mit Erzieherin Steffi Friedrich-Bisplinghoff und Pilot Giovanni Miseria

Was muss man tun, um bei Kindern das Interesse an der Luftfahrt zu wecken? Meistens gar nichts, sie haben es schon. Es reicht oft schon, es zu bedienen. Besuch von einer Kindergartengruppe aus einer Nachbargemeinde hat der Luftsportverein Schwarzwald in Winzeln bekommen.

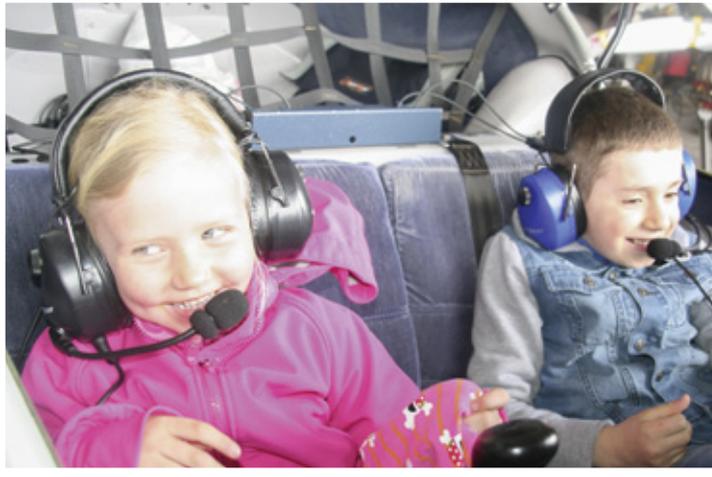
Nicht zum ersten Mal. Anderthalb Stunden lang durften sich die Mädchen und Buben im Alter von vier bis fünf Jahren umschauen. Sie waren begeistert.

Der Besuch auf dem Flugplatz war Abschluss und Höhepunkt von zwei Projekt-

wochen. Interessant für Luftsportvereine: Die Mädchen und Jungen durften sich das Thema selbst aussuchen; die Wahl fiel bei der Hälfte aller Kinder auf Fahr- und Flugzeuge, bei Buben und Mädchen übrigens gleichermaßen. „Wir greifen in der Projektwoche das auf, was die Kinder beschäftigt. Das Thema Fliegen kam von den Kindern alleine, sie wollten was über Flugzeuge erfahren“, sagt die Erzieherin Steffi Friedrich-Bisplinghoff. Einen Flugplatz zu besuchen, war ebenfalls Wunsch der Kinder. Ein Dutzend „Küken“ war mit dabei.

Zum Abschluss ein paar Runden mit dem Modellsegler

Ein Anruf beim LSV Schwarzwald genügte und der Termin stand. Giovanni Miseria nahm sich anderthalb Stunden lang Zeit, Vesperpause inklusive. Er zeigte den Kindern Hallen, Werkstatt, Flugzeuge und den Turm. Die Kinder hatten Fragen mitgebracht, etwa solche: Kann man beim Fliegen essen? Darf man bei Gewitter fliegen? Hat ein Hubschrauber einen Rückspiegel? Wie viele Sitzplätze hat ein Flugzeug? Sie durften sich mal einen Ret-



Ein besonderes Erlebnis mit dem Headset: Da kommen ja Stimmen raus!



Anfassen erlaubt: Zum Abschluss zeigte Giovanni Miseria, wie ein Modellsegler fliegt

tungsschirm für Segelflieger auf den Rücken schnallen, in die Werkstatt schauen, sich mit Headset in ein Cockpit setzen und auf den Turm steigen. Die Zeit verging wie im Flug. Zum Abschluss drehte Giovanni Miseria vor dem Publikum ein paar Runden mit einem Elektro-Modellsegler. Perfekter Abschluss eines Vormittags, der alle begeisterte.

Ein paar Tipps von der Erzieherin: Kinder brauchen keine langatmigen Erklärungen oder theoretischen Einweisungen. Kindgerecht erklären heißt, eine einfache Sprache zu sprechen. Warum fliegt ein Flugzeug ohne Motor? „Weil es Segelflieger machen wie die Adler“, so Giovanni Miseria, „sie kreisen dort, wo warme Luft nach oben steigt, könnt ihr selber mal beobachten.“

Kinder nehmen mit allen Sinnen wahr, entdecken mit Begeisterung auch die Schwalbennester an der Hallendecke.

„Mal anfassen dürfen und viel Praxis sind ganz wichtig“, so Friedrich-Bisplinghoff, Kinder nehmen auf, wie es in einer Werkstatt riecht und welche Geräusche es auf dem Gelände gibt.

Beliebtes Ausflugsziel für Familien

Übrigens: Steffi Friedrich-Bisplinghoff war als Kind selbst oft mit ihren Eltern am Flugplatz. Die Kombination aus Gaststätte, „Flieger gucken können“ und im Idealfall noch einen Spielplatz dabei zu haben, machte und macht Flugplätze zu einem beliebten Ausflugsziel für Familien. Nicht alle werden deshalb Luftsportler, aber eine persönliche Beziehung als „Zaungast“ und eine positive Einstellung zur Fliegerei in einer möglichst breiten Öffentlichkeit sind heutzutage ebenfalls ein wichtiges Kapital für die Vereine.

Manche kommen auch wieder, vielleicht sogar mit ihren Eltern. Giovanni Miseria lud die jungen Gäste zum Ende des Besuchs ausdrücklich dazu ein.

Der LSV Schwarzwald macht laut Pressesprecher Philipp Nübel hin und wieder solche Führungen für Kinder. Vorstand und Basis finden's richtig und unterstützen das. Da Kindergärten heutzutage weit mehr sind als reine „Verwahranstalten“ und auch Schulen zusehends weggehen vom reinen „Frontalunterricht“, dürften derlei Angebote dort grundsätzlich gut ankommen. Kann man als Luftsportverein auch mal ganz offensiv einen Kindergarten zum Besuch einladen? „Warum nicht?“, so Friedrich-Bisplinghoff.

Text und Fotos: Volker Rath

LUFTSPORTJUGEND

DEUTSCH-FRANZÖSISCHE KOOPERATION

LEISTUNGSLEHRGANG FÜR JUNGE FALLSCHIRMSPRINGER

Die Bundeskommission Fallschirmsport und die Luftsportjugend des DAeC laden zusammen mit der Fédération Française de Parachutisme und dem Deutsch-Französischen Jugendwerk (DFJW) zum Leistungslehrgang für jugendliche Fallschirmspringer ein. Ausgetragen wird der Lehrgang unter der Leitung von Gerhard Währisch

am Flugplatz Marl in Nordrhein-Westfalen vom 31. Juli bis zum 7. August 2016.

Ziel dieser Maßnahme ist es, durch das gemeinsame Interesse am Fallschirmsport die interkulturelle Kommunikation zwischen jungen Springern aus Deutschland und Frankreich zu fördern und dabei

durch gemeinsames Training und Schulung in Theorie und Praxis den Leistungsstand weiter zu verbessern. Weitere Informationen gibt es unter www.daec.de/news-details/item/fallschirmsportlehrgang-2016.

Text: DAeC

HEUTE FÜR MORGEN



Für DAeC-Präsident Wolfgang Mütter ist die Arbeit der Luftsportjugend unverzichtbar

Keine Frage: Jugendarbeit im Sportverband ist unverzichtbar. Auch der DAeC braucht das Engagement junger Menschen auf allen Ebenen – in den Vereinen, in den Mitgliedsverbänden und auf Bundesebene. Nur wenn es uns gelingt, sie sowohl für den Sport als auch für das Ehrenamt zu begeistern, wird sich auch künftig etwas im Luftsport bewegen.

In den Vereinen vor Ort finden die Erstkontakte statt. Mit der Jugendarbeit an der Basis gewinnen die Clubs ihren Nachwuchs. Luftsportvereine, denen das gut gelingt, haben weniger Zukunftssorgen. Dass es funktionieren kann, auch heute gegen vielfältigste Konkurrenz auf dem Freizeitsektor für junge Menschen attraktiv zu sein, haben etliche Vereine bereits unter Beweis gestellt. Patentrezepte gibt es aber nicht, vielmehr muss jeder Verein seine eigenen Stärken und Möglichkeiten erkennen und in Konzepte umsetzen. Gute Arbeit wird übrigens häufig honoriert: Der Wettbewerb „Das Grüne Band für vorbildliche Talentförderung im Verein“, gefördert von der Commerzbank und dem Deutschen Olympischen Sportbund, ist mit einer Förderprämie von je 5.000 Euro verbunden. Auf Länderebene sowie in den Städten und Kreisen werden ähnliche Preise ausgeschrieben.

Junge, überzeugte Vereinsmitglieder sind für andere Jugendliche die glaubwürdigsten Vereins-Fürsprecher und deshalb die beste Werbung für den Sport. Aber nicht jeder Nachwuchspilot kann und will eine Karriere im Leistungssport. Ehrenamtliches Engagement ist ebenso unverzichtbar. Viele Funktionäre, die

heute in verantwortlichen Positionen in unseren Mitgliedsverbänden sind, haben in der Jugendarbeit frühzeitig Verantwortung übernommen.

Gute Jugendarbeit gibt es aber nicht zum Nulltarif. Sie kostet Geld. Die Mittel dafür sind eine gute Investition zur Zukunftssicherung. Die Luftsportjugend hat sich im vergangenen Herbst auf Bundesebene neu aufgestellt. Die Mitglieder der Bundesjugendleitung sind seitdem viel unterwegs, um für ihre Sache zu werben. Sie wollen die Arbeit in den Gremien des Luftsports kennenlernen, ihre Kompetenzen einsetzen und kreative Ideen einbringen. Sie wollen etwas bewegen. Dafür brauchen sie aber auch Bewegungsspielraum.

Die Zukunftsfrage des DAeC ist auch eine Frage der Jugend. Sein Überleben hängt nicht zuletzt von der Einstellung der heranwachsenden Generation ab.

Text: Wolfgang Mütter
Foto: DAeC

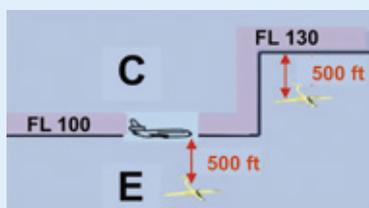
AK SEKTOREN

AUS DEM DFS-NEWSLETTER „VFR PILOT INFO LUFTRAUM 2016“

ZUR BEACHTUNG: TRENNFLÄCHE LUFTRAUMKLASSE E/C IN FL100

Über der Bundesrepublik Deutschland beginnt der Luftraum C in FL 100 (bzw. FL 130 im Alpengebiet). Anders als bei der Luftraumstruktur um die großen Verkehrsflughäfen besteht hier keine verfahrensmäßig geplante Trennung zwischen IFR- und VFR-Verkehr von 500 Fuß.

Bezüglich der IFR/VFR-Mischproblematik in diesem Höhenband kommt hier noch hinzu, dass die IFR-Flüge in FL 100 in der Regel noch mit Geschwindigkeiten von mehr als 250 Knoten operieren, was das Prinzip „see and avoid“ erschwert.



Zur Vermeidung gefährlicher Annäherungen mit Verkehrsflugzeugen in FL 100 wird VFR-Piloten (insbesondere Segelflugzeugführern mit Luftfahrzeugen ohne Transponder) dringend empfohlen, die Obergrenze des Luftraums E nicht bis an die unmittelbare Grenze zum Luftraum C auszureizen, sondern nur bis maximal FL 95 (2.900 Meter) zu nutzen, um damit eine natürliche Verkehrstrennung zu IFR-Flügen in FL 100 herzustellen.

Text und Grafik: DFS

GORDON-BENNETT-RENNEN

GLADBECK UND FRIBOURG SIND DIE NÄCHSTEN AUSTRAGUNGSRORTE



In diesem Jahr findet das berühmte Gordon-Bennett-Rennen mit Gasballonen in seiner 60. Auflage vom 15. bis 24. September in Gladbeck statt. Dies war möglich geworden, weil die beiden deutschen Piloten Wilhelm Eimers und Matthias Zenge das Rennen 2014 gewonnen hatten. Das Heimatland der Sieger ist jeweils der Austragungsort des übernächsten Rennens.

Der Kanton Fribourg in der Schweiz ist dann 2017 mit der Austragung an der Reihe. Die 61. Ausgabe findet vom 7. bis 16. September 2017 neben dem Flugplatz von Epagny im Greyerzerland statt.

Das Prinzip des Rennens ist einfach: Die aus zwei Ballonfahrern bestehenden Teams müssen mit ihrem Ballon möglichst weit fliegen, ohne zeitliche Beschränkung. Die zurückgelegte Strecke wird in gerader Linie vom Start- bis zum Landepunkt gemessen.

Das internationale Rennen fand erstmals 1906 in Paris statt. Organisiert wurde es vom US-amerikanischen Abenteurer und Medienmogul James Gordon Bennett, der sich leidenschaftlich für den Automobil- und Flugsport interessierte. Seither ranken sich Legenden um die Geschichten und Rekorde des Rennens, das für Ballonfahrer die ultimative Herausforderung darstellt.



Weitere Infos gibt es im Internet unter www.gordonbennett.org und www.gordonbennett2017.aero

Text: red.

KEINE VORKENNTNISSE ERFORDERLICH!

BALLONSPORTJUGEND LÄDT ZUM DEUTSCH-FRANZÖSISCHEN JUGENDLAGER

Vom 23. bis 30. Juli 2016 findet das Deutsch-Französische Jugendlager der Ballonsportjugend statt. Es wird vom Deutsch-Französischen Jugendwerk, von der Luftsportjugend des DAeC, dem Deutschen Freiballonsportverband und der Fédération Française d'Aérostation finanziell unterstützt. Die Organisation des Jugendlagers erfolgt in den jeweiligen Ländern ehrenamtlich.

Für die Teilnahme am Jugendlager sind keine ballonspezifischen Vorkenntnisse oder besondere körperliche Fitness erforderlich!

Die Jugendlichen können im Jugendlager den Ballonsport kennenlernen, sowohl bei einer Fahrt im Ballon als auch bei einer Verfolgung am Boden, wenn die Ballone am Himmel fahren. Ein erfahrenes Betreuer- und Pilotenteam leitet die Jugendlichen kompetent an.

Die Sprachbarriere soll mithilfe einer professionellen Dolmetscherin schnell überwunden werden, indem altersgerechte Sprachanimation und Sprachspiele angeboten werden.

Freizeitprogramm mit vielen Aktivitäten

Neben den Ballonfahrten wird zusätzlich ein abwechslungsreiches Freizeitprogramm organisiert. Dies ist jedes Jahr individuell gestaltet und beinhaltet zum Beispiel Bogenschießen, Kletterpark, Freizeitbäder, Kanupolo oder auch Stadtführungen, um die Region kennenzulernen.

Für alle Neulinge im Ballonsport findet am Ende der Woche eine Taufe statt, in der jeder neue Ballonfahrer einen individuell zugeschnittenen Taufnamen erhält und das Ritual der Taufe nach der ersten

Ballonfahrt erlebt sowie Rechte und Pflichten erläutert bekommt.

Der Teilnahmebeitrag für die gesamte Woche beträgt 120 Euro inklusive Unterkunft, Verpflegung, Ballonfahrten und Freizeitprogramm. Teilnehmen können alle interessierten Jugendlichen zwischen 14 und 25 Jahren. Die Anreise erfolgt individuell, es können Fahrgemeinschaften gebildet werden.



Fragen werden unter dfjw@ballonsportjugend.de beantwortet.

Weitere Informationen gibt es auch auf Facebook unter „Ballonjugendlager“ (Rubrik „Info“).

Text: Steffi Hirsch/Paula Brunngräber

SAALFLUG-WELTMEISTERSCHAFT IN RUMÄNIEN

ENTSCHEIDUNGEN IN 200 METERN TIEFE

Yuan Kang Lee (USA) konnte bei der Saalflug-WM im April in Slanic (Rumänien) seinen Titel verteidigen. In der 55 Meter hohen Halle im Salzbergwerk, 200 Meter unter der Erdoberfläche, siegte er mit zwei Flügen über 27:59 Minuten und 26:56 Minuten vor dem amtierenden Europameister Zoltan Sukosd (Ungarn), der sich um 21 Sekunden geschlagen geben musste. Durch eine geschlossene Mannschaftsleistung erreichten die deutschen Saalflieger den fünften Platz: Uwe Bundesen (Offenburg) und Thomas Merkt (Spaichingen) kamen zeitgleich auf den 19. Rang, Marian Krause (BY) wurde 21. unter 37 Teilnehmern aus 15 Nationen. Bernhard Schwendemann (Schorndorf) war als Helfer dabei.

Eine F1D-Meisterschaft im Salzbergwerk ist unter mehreren Aspekten eine spektakuläre Veranstaltung. Mit einer Kolonne von Kleinbussen wurden wir durch einen recht dunklen Tunnel in den Berg bei Slanic, 100 Kilometer nördlich der rumänischen Hauptstadt Bukarest, hineingefahren. Zwölf Minuten ging es bergab, bis sich uns plötzlich die hohen Räume öffneten. 55 Meter hoch sind die Hallen, die Anfang des vergangenen Jahrhunderts beim Salzabbau entstanden. Es ist nicht nur eine Halle, sondern ein ganzes System, für einen Rundgang braucht man etwa eine Viertelstunde. Die Hallen wirken wie Kathedralen, senkrechte Wände bis auf 40 Meter, dann schräg wie Dächer und darüber eine glatte Decke.



Uwe Bundesen bereitet sein Modell vor



Die Wettbewerbshalle im Salzbergwerk; mit den Helium-Ballonen werden notfalls die Modelle gesteuert

Nicht nur Modellflieger dürfen dort hinunter, es gibt auch Führungen, Kinderspielplätze, einen Kiosk, einen kleinen See, Toiletten und sogar Handy-Empfang und WLAN. Aber ungemütlich kühl ist es, die Temperatur beträgt nur elf Grad. Für die vier Tage Weltmeisterschaft muss man sich warm anziehen.

Aber nicht nur die Höhe prädestiniert das Salzbergwerk für einen Saalflug-Wettbewerb, genauso wichtig ist ruhige Luft. Turbulenzen oder gar eine Drift würden die Modelle empfindlich stören. Schließlich sollen sie in der knapp halben Stunde Flugzeit nicht gegen die Hallenwände getrieben werden.

Modelle bestehen aus extrem dünnen und sensiblen Bestandteilen

F1D-Saalflugmodelle sind eine ganz besondere Variante des Modellflugs – hier kann (und muss) man wirklich die Langsamkeit des Seins erlernen. 55 Zentimeter Spannweite, 1,4 Gramm Gewicht, angetrieben von 0,4 Gramm Gummi – Resultat ist eine Flugzeit von knapp einer halben Stunde. Der Rumpf ein Röhrchen aus 0,3 Millimeter dickem Balsaholz, abge-

spannt, damit er sich unter dem Gummizug nicht zu sehr durchbiegt, auch der Rest des Modells ist aus Balsa, verstärkt mit dünnen Borfäden (100 Mikrometer, etwa wie ein menschliches Haar), überzogen

– Anzeige –





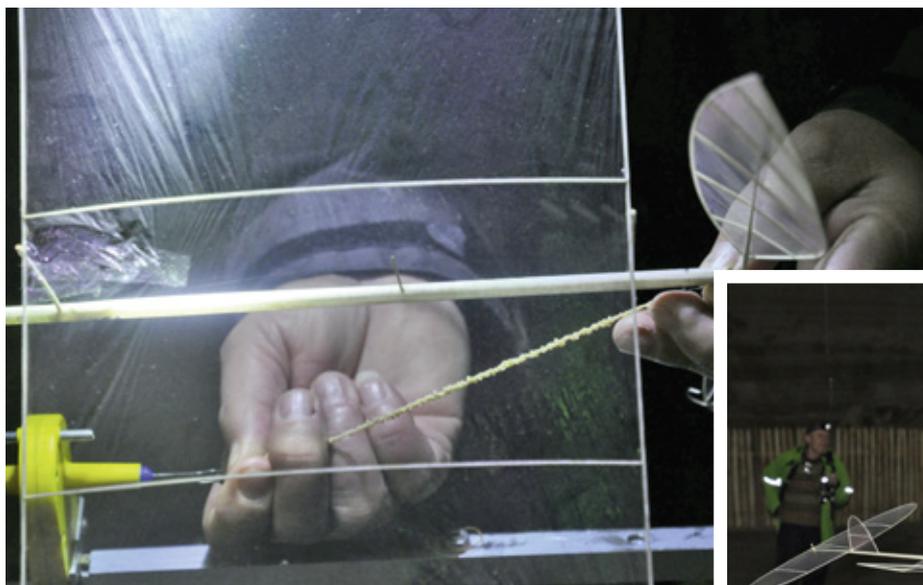
BOSE A20

Headset der Spitzenklasse für höchste Ansprüche. Mit und ohne Bluetooth. Lieferbar in verschiedenen Ausführungen.

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
 City Airport ✚ 68163 Mannheim
 Tel. 0621 - 412408 ✚ Fax 0621 - 416759
www.friebe.aero ✚ info@friebe.aero



Der aufgedrehte Gummi wird im Modell eingehängt

von hauchdünner Folie (0,5 Mikrometer). Dazu kommt ein bisschen Stahl draht für den Gummihaken und das Luftschraubenlager. Die Luftschraube, als Skelett aufgebaut, Durchmesser ca. 40 Zentimeter, sie dreht sich im Schnitt einmal pro Sekunde. Einen Gleitflug gibt es nicht, sollte der Gummi doch noch im Flug abgelaufen sein, bremst der große Propeller so stark, dass das Modell wie mit Landeklappen herunterkommt.

Entscheidend ist die Abstimmung von Modell, Luftschraube und Gummi. Das Modell soll ja möglichst hoch steigen, aber eine Deckenberührung wäre ein Risiko, dann langsam sinken und beim Landen soll der Gummi fast ganz abgelaufen sein. Der Gummi ist das beherrschende Thema, die Eigenschaften sind bei jeder Produktion etwas anders, es gibt nur einen Lieferanten in den USA.



Thomas Merkt startet sein Modell



Yuan Kang Lee, der alte und neue Saalflug-Weltmeister

Die Saalflieger sprechen über ihren Gummi wie Weinkenner, hier ist Gummi vom Mai 99 das Höchste.

Ein Strangriss kann das Modell zerstören

Etwa einen mal einen Millimeter ist der Querschnitt im Modell, aber nur „etwa“. Mit einer Schneidemaschine bringt jeder seinen Gummi auf das Zehntel genau auf eine bestimmte Breite. Dann wird ermittelt, welcher den längsten Flug verspricht. Aufgezogen wird der Gummi außerhalb des Modells, ein Strangriss könnte es zerstören. Aufdrehzahl und Drehmoment werden überwacht, über 1.000 Umdrehungen kommen auf den Gummi.

Das Aufziehen ist ein spannender Akt, Gummi dehnen, dann verkürzen, aufziehen, anhalten, warten, manchmal auch wieder etwas zurückdrehen – ein bestimmtes Drehmoment ist für den guten Start und den Steigflug notwendig, eine bestimmte Aufdrehzahl für einen langen Flug. Und gar mancher Gummi reißt beim Aufziehen, die Saalflieger sind unerbittlich mit den vom Gummi geforderten Werten.

Das deutsche Team war schon zum Vorwettbewerb in Slanic angereist, dies ist die einzige Möglichkeit, in einer so hohen Halle zu trainieren. Zum WM-Beginn am Montag kam Bernhard Schwendemann als Helfer dazu. Am Dienstag offizielles Training, Wertungstage waren Mittwoch bis Freitag, jeweils vor- und nachmittags ein Flug.

Nur die beiden besten Flüge zählen

Beim Saalflug gehen von den sechs Flügen nur die beiden besten in die Wertung ein. Die Sporthalle ist zwar von der Decke her mit Scheinwerfern ausgeleuchtet, aber für die feinen Arbeiten am Modell tragen viele der Teilnehmer Kopflampen. Und die durchsichtigen Modelle verschwinden fast, wenn sie hoch oben unter der Decke kreisen, eine starke Handlampe und Laserpointer helfen, die Modelle nicht aus den Augen zu verlieren – Teilnehmer möchte ich hier nicht sein. Jedes Team bekommt ein Zeitnehmerpaar zugeteilt und hat zwei Stunden Zeit für seine drei Flüge.

Der Titelverteidiger Yuan Kang Lee fing ganz schwach an und arbeitete sich langsam nach vorn, erst mit seinem sechsten Flug ganz am Ende des letzten Durchgangs schaffte er es noch, den Europameister Zoltan Sukosd zu überholen. Yuan Kang Lee war mit 27:59 Minuten auch der längste Flug der Meisterschaft gelungen. Andererseits schaffte es die ungarische Mannschaft, sich Runde für Runde nach vorn zu arbeiten und die Teamwertung vor den USA zu gewinnen.

Deutsche Mannschaft konnte gut im Mittelfeld mithalten

Hatten die deutschen Teilnehmer bei der Europameisterschaft vor einem Jahr noch sehr mit den neuen Modellregeln (0,2 Gramm schwerer und 0,2 Gramm weniger Gummi) zu kämpfen, so konnten sie bei dieser WM gut im Mittelfeld mit-

halten – obwohl Lutz Schramm, der die Qualifikation gewonnen hatte, auf eine Teilnahme verzichtet hatte.

Ganz spannend wurde es im letzten Durchgang, alle wollten sich noch verbessern. Thomas Merkt flog mit 21.36 Minuten sicher seine Bestzeit. Marian Krause als zweiter Starter im Team brach der Rumpf beim Einhängen des Gummis. Nun war Uwe Bundesen an der Reihe: Strangriss beim Einhängen des Gummis in den Rumpf, Loch im Rumpf. Also wieder Marian Krause, er schaffte nun seinen zweiten Flug über 20 Minuten.

Im zweiten Versuch brach Uwe Bundesen der Rumpf. Reparatur mit Zack, Aufziehen während der Ankündigung des nahen Wettbewerbsendes, Start zeitgleich mit dem Pfiff, der die WM beendete. Trotz des Stresses gelang ihm nochmal ein guter Flug. Am Ende lagen Uwe Bundesen und Thomas Merkt zeitgleich auf dem 19. Platz und Marian Krause knapp dahinter auf Rang 21. Und so konnte sich das Team

im letzten Durchgang noch an den Franzosen vorbei auf den fünften Platz schieben.

Bester Jugendlicher war Calin Bulai (Rumänien) vor Ilyrii Vitko (Ukraine). Der Sieger lag insgesamt nur fünf Minuten hinter den besten Senioren und war bereits im Vorjahr am gleichen Ort Junioren-Europameister geworden. Der Titelverteidiger Evan Guyett (USA) musste sich mit Rang sieben unter den insgesamt 13 Junioren begnügen. Die Teamwertung ging an die Ukraine vor Rumänien, Frankreich und den USA.



Die vollständige Ergebnisliste, viele Fotos und weitere Details gibt es unter www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2016-f1d-rumaenien.html.

Text und Fotos: Bernhard Schwendemann



Das deutsche Team in der Saalflug-Halle (v.l.): Bernhard Schwendemann, Marian Krause, Uwe Bundesen, Thomas Merkt

ARBEITSTAGUNG DER MODELLFLIEGER

„MODELLBAU BILDET“ ALS NEUES MOTTO

15 Vertreter der Modellflieger, die in den Landesverbänden des DAeC organisiert sind, haben sich am Wochenende vom 11. bis 13. März im Haus der Luftsportjugend in Laucha ihren „Hausaufgaben“ gewidmet und die Zukunft des Modellflugsports in den deutschen Vereinen besprochen. Dabei wurde auf die demografische Entwicklung sowie auf die verschiedenen Herangehensweisen der Nachwuchsgewinnung eingegangen.

Modellfliegen ist mehr als „Basteln“. Es erfordert viel Wissen, technisches Geschick und bietet dafür sehr viel Erleben und Spaß. Aber vor diesem Erleben ist erst mal Konzentration auf das Modell angesagt. Und diese „Ausbildung“ soll in Zukunft mehr herausgestellt werden: Unter dem Motto „Modellbau bildet“ wollen engagierte Modellflieger an die Öffentlichkeit gehen und mangelnden handwerklichen Fähigkeiten entgegenwirken.

Die Arbeitstagung konzentrierte sich auch auf die Frage nach diversen Angeboten für Jugendliche. Mit verschiedenen Heran-

gehensweisen versuchen Vereine, Nachwuchs zu gewinnen und an unsere besondere Freizeitgestaltung zu binden. Die Diskussion, ob die Kinder und Jugendlichen zuerst bauen oder zuerst fliegen sollten, konnte nicht eindeutig geklärt werden. Ein Teilnehmer stellte sein Programm vor, bei dem er mit den Kindern in der Halle mit einfachen Modellen flog.

Baukästen waren zur Begutachtung ausgestellt

Besonderes Augenmerk konnten die Teilnehmer auf verschiedene Baukästen der Firma Aero-Naut richten, die zur Begutachtung ausgestellt waren. Die sauber hergestellten Baukästen (einige Teilnehmer überprüften sogar die Gewichte mittels elektronischer Briefwaagen) eignen sich sehr gut, um Kindern und Jugendlichen den Einstieg in den Modellflug zu ermöglichen. Dafür bietet die Luftsportjugend zwei besondere Maßnahmen: zum einen den Breitensportwettbewerb UHU-Cup, bei dem in mittlerweile sechs Klassen geflogen werden kann, zum anderen ein

deutschlandweit eingesetztes Basisprojekt, an dem sich Luftsportvereine aller Art beteiligen können und das sich an Nicht-Modellflieger richtet. Die Modelle der Firma Aero-Naut sollten für diese Maßnahmen besonders gut geeignet sein.

Die Modellflieger sind sich im Klaren, dass die bisherige Methode der Nachwuchsgewinnung „Vater-bringt-Sohn-zum-Verein“ nicht mehr funktioniert. Gerade die Väter/Mütter haben kaum mehr Zeit für ein gemeinsames Hobby mit den Kindern. Das trifft den Modellflug besonders. Genau hier will die Luftsportjugend ansetzen: Kinder und Eltern sollen gemeinsam das Hobby kennenlernen. Und so bietet die Luftsportjugend – zusammen mit dem Haus der Luftsportjugend in Laucha – ganz gezielt Eltern/Kind-Wochenenden an und lädt im Rahmen des Basisprojekts Kinder und Eltern gemeinsam nach Laucha ein.

Text: Hilmar Damm

FAI UNTERSTÜTZT DAEC

ERSTER WORLD-CUP-WETTBEWERB FÜR FPV-RACER GEPLANT

Kürzlich fand in Lausanne die Tagung der CIAM – der Modellflugorganisation der FAI – statt. Der Vorsitzende der Bundeskommission Modellflug im DAeC, Uwe Schönlebe, hatte dort Gelegenheit, die aktuelle Diskussion um Höhenbeschränkungen in Deutschland und die Vorgehensweise der Lobbyarbeit des DAeC darzulegen.

Die Generalsekretärin der FAI, Susanne Schödel, sagte anschließend die volle Unterstützung der FAI bei der sachlichen und konstruktiven Mitarbeit des DAeC in Politik und Ministerien zu. Auch Markus Hageney, bei der FAI für Marketing zuständig, zeigte Verständnis für die Strategie des DAeC. Bei der FAI steht das Thema Modellflug und Multikopter ganz oben auf der Agenda, besonders, wenn es um Regulierungsvorschläge auf EU-Ebene gehen wird.

Auf maßgebliches Betreiben des DAeC wurde darüber hinaus ein neues Subcommittee für FPV-Race, also die neue Klasse F3U, eingerichtet. Der Vizepräsident der CIAM, Bruno Delor, bezeichnete diese Dynamik in der FAI als beispielhaft.

So wurden die entsprechenden Regeln angenommen, es wurde eine World-Cup-Serie installiert und es wurde beschlossen, dass besonders unter schwedischer und deutscher Beteiligung die Regeln innerhalb des kommenden Monats noch einmal vereinfacht und dann veröffentlicht werden. Der DAeC arbeitet nun mit Hochdruck an der Organisation des ersten World-Cup-Wettbewerbs für FPV-Racer (F3U).

Text: DAeC

54. TECKPOKALFLIEGEN

WETTBEWERB IN DREI KLASSEN

Der Modellsport-Club Kirchheim/Teck richtet in diesem Jahr die 54. Auflage des Teckpokalfliegens aus. Dieses findet am Samstag und Sonntag, **3. und 4. September**, statt. Nach Angaben des Veranstalters handelt es sich um den weltgrößten Hangflug-Wettbewerb.

Das Teckpokalfliegen wird in drei Klassen ausgetragen, die Wertung erfolgt über die klassische Zeit-Ziellandung. Teilnahmeberechtigt sind alle Modellflieger, die ausreichend versichert sind.

Am Samstag, 3. September, ist um 8.30 Uhr Beginn mit Eröffnung und Briefing, um 9 Uhr beginnt der Wettbewerb. Am Sonntag, 4. September, wird der Wettbewerb um 8.30 Uhr fortgesetzt. Die Siegerehrung ist an diesem Tag gegen 16 Uhr vorgesehen.

Die Ausschreibung sowie alle weiteren Informationen (auch zur Anfahrt zum Fluggelände) gibt es im Internet unter www.teckpokal.de. Dort können sich Interessierte auch online anmelden.

Text: Ulrich Trautwein/red.

MODELLFLUG-VERANSTALTUNG DES DAEC UND DES LANDESVERBANDS BAYERN

SPORTZEUGEN-SEMINAR ERFOLGREICH ABSOLVIERT

Das diesjährige Sportzeugen-Seminar der Kategorie A2-Wettbewerbsleiter fand auf Einladung des DAeC am 20. Februar bei der DJK Karbach statt. Unter der Seminarleitung von Walter Hildel und Reimund Schwitalla kamen 25 interessierte und motivierte Teilnehmer aus den DAeC-Landesverbänden Bayern, Baden-Württemberg, Bremen, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Thüringen und auch nicht organisierte Sportfreunde zusammen, um den Sportzeugenausweis für Wettbewerbsleiter Fernlenkflug zu erlangen oder zu erneuern.

Als Gäste wurden der Vorsitzende der Bundeskommission Modellflug im DAeC, Uwe Schönlebe, sowie deren Geschäftsführer Michael Thoma begrüßt. Beide trugen mit ihrer Erfahrung und ihrem Wissen wesentlich zum guten Gelingen des Seminars bei.

Bei der Gelegenheit gab Reimund Schwitalla, Vorsitzender des Fachausschusses Sportbestimmungen, einen Ausblick auf die dringend notwendige Überarbeitung und Aktualisierung der BeMod in einem neuen Design.

Es war also rundherum ein erfolgreiches Seminar. Und mit den neuen zukünftigen Wettbewerbsleitern – alle haben bestanden – geht es hinein in eine Saison mit hoffentlich vielen guten sportlichen Aktivitäten.

Mit diesen Aussichten und dem Dank an die DJK Karbach, hier insbesondere an den Vorsitzenden der DJK Karbach Peter Deivel, entließ Uwe Schönlebe die frischgebackenen Wettbewerbsleiter in ihre sportlichen Aktivitäten.

Text: Reimund Schwitalla/DAeC

GERMAN OPEN 2016 – INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM DRACHENFLIEGEN

ANSPRUCHSVOLLE FLUGAUFGABEN VOR TRAUMHAFTER KULISSE



Die German Open wurden in Greifenburg, Kärnten (Österreich) ausgetragen

Gerd Dönhuber (Chieming), Tim Grabowski (Halblech) und Corinna Schwiegershausen (Bremen) sind deutsche Meister im Drachenfliegen 2016. Vom 3. bis 8. Mai 2016 traf sich ein international hochkarätiges Teilnehmerfeld zur German Open im Drachenfliegen 2016 in Greifenburg/Österreich. In der Klasse FAI 1 der flexiblen Drachen gewann Gerd Dönhuber vor Roland Wöhrle (Gutach) und Primoz Gricar (Reichersbeuern). Bei den Starrflüglern FAI 5 gewann Tim Grabowski vor Norbert Kirchner (Niederlauer) und Robert Bernat (Berlin).

Knapp 100 Piloten aus sieben Nationen reisten bei strahlendem Sonnenschein nach Greifenburg im Drautal in Kärnten/Österreich. Bei vier angesetzten Flugtagen wurde an drei Tagen jeweils ein Durchgang geflogen, an einem Tag blies zu starker Föhn. Von der Emberger Alm ging es am ersten Tag ins Mölltal und zurück nach Greifenburg, insgesamt 100 Kilometer. Der zweite Durchgang führte nach Sillian, dann nach Osten ins Gailtal und zurück nach Greifenburg, Gesamtstrecke 183 Kilometer. Am dritten Tag mussten nochmals 150 Kilometer nach Sillian und Matrei bewältigt werden. Traumhafte Wolkenstraßen begleiteten die Piloten auf ihrem Weg ins Ziel. Für die deutschen Piloten war diese Meisterschaft die Nominierungs-Grundlage und Generalprobe für die kommenden Europa-

und Weltmeisterschaften im Juli in Kruševo/Mazedonien.

Tim Grabowski, neuer deutscher Meister in der Starrflügelklasse, zeigte sich zufrieden mit dem Wettbewerb: „Ich freue mich sehr über den deutschen Meistertitel. Bei den kommenden Weltmeisterschaften werden wohl die Österreicher unsere größten Konkurrenten sein. Aber vielleicht gelingt es uns, ihnen die Goldmedaille im Team wegzuschnappen. Wir haben ein starkes Team, jeder Einzelne kann vorn



Die Sieger der deutschen Meisterschaft bei den flexiblen Drachen (v.l.): Primoz Gricar (dritter Platz), Gerd Dönhuber (erster Platz), Roland Wöhrle (zweiter Platz)

mitfliegen. In der Einzelwertung würde ich gerne meinen Weltmeistertitel von 2014 verteidigen.“

Gerd Dönhuber, Gewinner des Titels in der Klasse FAI 1 (flexible Drachen) war ebenfalls sehr zufrieden mit seiner Leistung: „Das waren super interessante und anspruchsvolle Flugaufgaben mit Hammerhermik, genau meine Spezialität. Ich bin total glücklich, dass ich zum ersten Mal den deutschen Titel holen konnte! Für die kommenden Europameisterschaften sehe ich große Chancen auf eine Teammedaille für Deutschland, wir haben ein starkes Team.“

In der internationalen Wertung gewann bei den flexiblen Drachen Suan Selenati aus Italien vor Gerd Dönhuber (GER) und Arne Tanzer (NED). Bei den Starrflüglern siegte Christopher Friedl (AUT) vor Tim Grabowski (GER) und Wolfgang Kothgasser (AUT).

Ergebnisse:

Deutsche Meisterschaft FAI 1 (flexible Drachen):

1. Gerd Dönhuber (Chieming)
2. Roland Wöhrle (Gutach)
3. Primoz Gricar (Reichersbeuern)

Deutsche Meisterschaft FAI 5 (Starrflügler):

1. Tim Grabowski (Halblech)
2. Norbert Kirchner (Niederlauer)
3. Robert Bernat (Berlin)

Deutsche Meisterin FAI 1:

Corinna Schwiegershausen (Bremen)

Gesamtsieger German Open 2016 FAI 1:

Flexible Drachen

1. Suan Selenati (ITA)
2. Gerd Dönhuber (GER)
3. Arne Tanzer (NED)

FAI 5 Starrflügler

1. Christopher Friedl (AUT)
2. Tim Grabowski (GER)
3. Wolfgang Kothgasser (AUT)

Beste Dame:

Corinna Schwiegershausen (GER)

Hintergrundinformationen:

Drachenpiloten nutzen die Sonne und den Wind, um sich mithilfe von aufsteigender Luft (Thermik) am Himmel halten zu können. Von einem Aufwind zum anderen versuchen sie, eine vorgegebene Route abzufliegen. Mithilfe eines GPS-Gerätes orientieren sich die Piloten. Die Instrumente zeichnen den Flug auf. Am Ende werden die Tracks ausgelesen und kontrolliert, ob alle Wendepunkte regelkonform angefliegen wurden. Das Ziel ist, die festgelegte Strecke möglichst schnell zu bewältigen.



Text und Fotos: DHV

Roland Wöhrle aus Gutach beim Start



Die Wettkämpfe fanden vor herrlicher Kulisse statt

MOTORFLUG/UL

SEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“ IN NIEDERSTETTEN

MISSION „AUS-DER-RUHE-BRINGEN“ GESCHEITERT

Wir haben's nicht geschafft! Es ist uns nicht gelungen, sie aus der Ruhe zu bringen, dabei haben wir alles versucht. „Wir“, das sind 35 Teilnehmer und 16 Flugzeuge. „Sie“ sind die Organisatoren des diesjährigen Schlechtwetterseminars, Walter Nerdinger und Michael Schäfer, sowie das Transporthubschrauberregiment 30 der Bundeswehr und Vereinsmitglieder der Bundeswehr-Sportfluggruppe Niederstetten.

Schon mit der Organisation haben wir's versucht: Sonderwünsche hier und da, ein Fluglehrer für vier Flüge, ganz unterschiedliche Geschwindigkeiten, Piloten, die nur mitfliegen wollen etc. Keine Chance, der Plan berücksichtigt alle Wünsche.

Bei Anflug waren wir noch sicher, dass wir ganz einfach ein Chaos anrichten können. Laut Zeitplan sollten wir um 11 Uhr einfliegen, also trafen wir uns alle um 10.50 Uhr am gleichen Pflichtmeldepunkt. Keine Chance! Souverän wurden wir einer nach dem anderen zur Landung geführt und überquerten dann in einer sieben Flugzeuge langen Polonaise die Piste zum zivilen Teil des Flugplatzes. Mist! Hätten die da nicht zumindest kurz aus der Ruhe kommen können? Von den Einwicklern der Bundeswehr-Sportfluggruppe auf dem Vorfeld möchte ich gar nicht reden – wie soll man denn da chaotisch parken?



Rund 35 Teilnehmer waren beim Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ in Niederstetten dabei

Bewährte Vorträge in hervorragender Qualität

Jetzt aber: Wir landeten auf dem zivilen Teil des Flugplatzes – der Theorieteil am Samstag findet aber angeblich im militärischen Teil statt. Ich meine, heutzutage als ziviler Pilot „einfach so“ in den militärischen Teil? Keine Chance, oder? Außerdem, wenn man sich die Karte anguckt: Das ist ganz woanders! Und was ist? Ein Kleinbus, einige Autos samt Fahrern der Bundeswehr-Sportfluggruppe stehen bereit, wir müssen nur noch einsteigen, und im Nu geht die Schranke zum militärischen Teil auf. So ein Ärger!

Im anschließenden Theorieteil war's dann klar: Das wird schwierig! Die Dozenten boten bekannt und bewährt Vorträge in hervorragender Qualität an. Aber der geneigte Leser wird mitgerechnet haben. Ankunft um 11 Uhr, dann Begrüßung und Theorie. Wir würden Hunger bekommen, schließlich war Mittagessenszeit und Fliegen macht bekanntlich hungrig! Aber nix da: Pünktlich wurden die belegten Brötchen serviert und vernichtet. Wie sollten wir die denn da stressen?

Bei den Dozenten versuchten wir's nicht mal. Dass der eine oder andere Dozent Anreiseprobleme hatte, merkten wir Teil-

nehmer kaum. Unaufgeregt zog Walter Nerdinger im Hintergrund die Fäden. Und die – wie oben erwähnt – hervorragenden Dozenten informierten uns aus verschiedener Sichtweise über Wissenswertes zum Thema „Rettung aus Schlechtwetter“. Das sah natürlich aus meteorologischer Sicht anders aus als aus medizinischer, psychologischer und zuletzt aus der Sicht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU).

Luftrecht-Theorie wurde wegen des Wetters verschoben

Für uns Teilnehmer ergab sich ein rundes Gesamtbild. Besonders beeindruckend war der Vortrag von Herwart Goldbach von der Deutschen Flugsicherung (DFS), der uns versicherte, dass am Boden zahlreiche gute und erfahrene Geister jederzeit bereit seien, uns aus schlechtem Wetter zu führen, wenn wir uns und dem Lotsen „nur“ (und da kommt der Psychologe ins Spiel!) eingestünden, dass wir in dieser Situation Hilfe brauchen.

Eine Idee hatten wir noch: das Wetter. Zwar war das der einzige Faktor, den die Organisatoren nicht beeinflussen konnten, aber was sollten wir auch tun in der Not? Alles andere war doch perfekt! Und tatsächlich: Am Freitag war noch nicht so richtig klar, ob und wann die Regenfront am Samstag kommen würde. Aber auch hierbei: Walter Nerdinger war unser Meteo-Experte und hielt uns auf dem Laufenden, passte seinen Vortrag auf unseren Heimflug an! Und die Luftrecht-Theorie verschoben wir kurzerhand von Samstagnachmittag auf Freitagabend, damit notfalls einem frühzeitigen Heimflug nichts im Wege stünde. Es stellte sich raus: So schlimm war das Wetter dann doch nicht, also wieder gescheitert.



Im GC-Approach über der Landebahn

Unsere vorletzte Chance waren die Präzisionsradar-Anflüge. Hier funktionierte der Funk nicht, da der Transponder, dort hing ein Gyro. Und natürlich gaben auch wir Piloten alles: Wir hielten Höhen nicht ein, justierten, ohne Bescheid zu sagen, spontan mal den Gyro nach, korrigierten zu viel oder zu wenig und flogen lustige Snake-Approaches. Oder wir funkten merkwürdige Sachen, mit denen die armen Lotsen nichts Rechtes anfangen konnte.

Mit Engelsgeduld vom Himmel gesprochen

Und natürlich versuchten wir's mit dem Rufzeichen der letzten Frequenz „Stetten Präzisionsendflug“! Ha, das würden wir hinkriegen! „Niederstetten, Endanflug“, „Präzisionsanflug“, „Äh, Anflug halt“, „Stetten, Präzisionsendteil“ – die freundlichen Lotsen reagierten einfach auf alles und sprachen uns souverän mit einer Engelsgeduld vom Himmel! Wie soll man die denn noch aus der Ruhe bringen?

Unsere allerletzte Chance dann nach den Flügen: Es war wieder Mittagszeit, wieder

hatten wir Hunger. Und was war? Die Bundeswehr-Sportfluggruppe war vorbereitet: Kaffee, Butterbrezeln, Kuchen, Bratwürste, Schnitzel, pardon Steaks.

Am Ende mussten wir einsehen: Wir sind gescheitert! Die Niederstettener denken an alles! Darum an dieser Stelle vielen Dank an die Organisatoren des BWLV, die unseretwegen hoffentlich nicht allzu viele schlaflose Nächte hatten. Vielen Dank an die militärischen Fluglotsen aus Niederstetten, die jetzt bestimmt einen ganz fusseligen Mund haben und für uns ihren Samstag geopfert haben und von denen einige unseretwegen nach Langen gereist sind. Herzlichen Dank an FIS Langen, die für unser Training eine Frequenz abgegeben haben und durch uns haufenweise zusätzliche Arbeit hatten. Und besonderer Dank an die Bundeswehr-Sportfluggruppe, bei der sich viele Mitglieder einen samstäglichen Flugtag bei herrlichem Flugwetter um die Ohren geschlagen haben!

Text: Anne Pohl, Markus Melcher

VFR IN IMC – WAS WIRD NUN AUS MIR?

Ergänzend zum Bericht von Anne Pohl und Markus Melcher zum Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ ein kurzer Überblick über die Themen des ersten Tages:

Michael Schäfer, Chefpilot von ebm-papst und Geschäftsführer der Flugplatzbetreibergesellschaft Niederstetten, erklärte sehr anschaulich die Verfahrensunterschiede von VFR und IFR. Spätestens jetzt war jedem klar, dass mit einem Fluggerät, das nicht wenigstens Kurskreisel und

Wendeanzeiger mit Scheinlot hat, Fliegen nach Instrumenten sehr schwierig wird – IFR-Kenntnisse ohne ein entsprechend ausgerüstetes Flugzeug nutzen genauso wenig wie eine gut ausgerüstete Maschine ohne die entsprechenden Kenntnisse.

Im Anschluss sensibilisierte Walter Nerdinger, Motorflugreferent im BWLV, die Teilnehmer für eine gute Flugplanung, die auch immer einen Plan B beinhaltet. Die beste Rettung aus Schlechtwetter sei

es, erst gar nicht hineinzukommen. Er zeigte auf, wie sich das Wetter aufgrund der topografischen Verhältnisse schon auf relativ kurzer Distanz verändern kann und wie man sich alle relevanten Informationen beschafft.

Die Scheu genommen, im Notfall um Hilfe zu bitten

Frank Räbel von der militärischen Flugsicherung stellte Verfahren und Ablauf

des Präzisionsradaranfluges vor. Er nahm mit seinem Vortrag auch die Scheu, im Notfall unverzüglich über die Militärfrequenz 122,100 um Hilfe zu bitten. Die Militärlotsen sind darin geschult, Piloten in der Not beizustehen.

Auch Herwart Goldbach von der DFS macht in seinem Vortrag sehr anschaulich klar, dass es im Notfall keine Scheu geben darf. Wie die Militärlotsen setzen auch die Lotsen der DFS alles daran, einen Piloten wieder sicher auf den Boden zu bringen. Lieber einmal zu oft die FIS oder den Tower eines Verkehrslandeplatzes um Hilfe gebeten als einmal zu spät.

Karsten Severin von der BFU präsentierte anhand eines realen Unfalls die Fehlentscheidungen, die zu dem tödlichen Ausgang des Fluges geführt hatten. Viele einzelne Fehlentscheidungen, die, jede für sich alleine, hätten gemeistert werden können, führten in der Summe zur Katastrophe. Er beendete seinen Vortrag mit dem Appell, Entscheidungen immer

wieder zu überprüfen und beim geringsten Zweifel auf den Flug zu verzichten oder unverzüglich zu landen.

„Glaube deinen Instrumenten“ als unverzichtbarer Grundsatz

Andreas Gabauer, Psychologe des Zentrums für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe in Fürstfeldbruck, erläuterte die flugpsychologischen Hintergründe von Schlechtwettereinflügen sowie die Fehlentscheidungen, die unter Stress fast zwangsläufig folgen. Die Reaktionen des menschlichen Körpers zu kennen, würde helfen, die ersten Anzeichen an sich selbst zu erkennen und noch zu reagieren, bevor es zu spät sei.

Last but not least erklärte der Flugmediziner Dr. Klemens Drewniok, wie und weshalb der Körper seinem Besitzer ein falsches Lageempfinden vorgaukelt. Damit war jedem klar, was der Ausspruch „Glaube deinen Instrumenten“ bedeutet: Das

Hosenbodengefühl täuscht ohne visuelle Orientierung eine falsche Fluglage vor.

Für die Nicht-Fluglehrer war der erste Seminartag nun vorbei. Für die Fluglehrer ging es bei BWLV-Ausbildungsleiter Egon Schmaus weiter mit Luftrecht und dem Verfahrensstand der EU-Lizenzen.

Die Teilnehmer wissen nun, wer und was helfen kann, wenn man in IMC kommt. Dennoch sollte solch eine Situation unter allen Umständen vermieden werden. Getreu dem Ausspruch von Walter Nerdinger: Immer einen Plan B haben und diesen auch ausführen, bevor es zum Äußersten kommt.

Text: Heike Niefer
Fotos: Heike Niefer

58. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG

WISSENSWERTES ZUM WETTBEWERB

Am Samstag, 2. Juli, findet der 58. Südwestdeutsche Rundflug „Zwischen Kocher und Jagst“ statt. Hierzu noch einige Hinweise:

Anflug am Vortag: (Flugplatzbetrieb bis maximal 21 Uhr aktiv) – Platzeinweisung via INFO 121,4 nach Wettbewerbsnummer. Tankstelle vor dem Turm. Ab 18 Uhr Grillabend mit den Aalener Fliegerkameraden.

Anflug am Wettbewerbstag ab 8 Uhr, Briefing ab 10 Uhr (Teilnahmepflicht), voraussichtliches Ende des Wettbewerbstags ca. 15.30 Uhr. Ausschreibung, Anmeldeformular und weitere Infos finden Sie im Mai- und Juni-adler bzw. auf unserer Homepage. Nach der Eingangsbestätigung erhalten Sie die Überweisungsdaten für das Nenngeld sowie weitere Informationen.

Zugelassen sind alle gängigen SEP/TMG/UL (Dreiachser/aerodynamisch), die mindestens 60 Knoten halten können (Winde über 15 Knoten werden im Flugplan berücksichtigt). Betanken Sie Ihr Flugzeug für eine sichere Flugzeit

mit Reserve. AVGAS und Jet A1 gibt es an der Tankstelle. Richten Sie Ihr Flugzeug beim Parken nach den Anweisungen des Flugleiters und der Helfer auf vorbereitetem Parkplatz (WB-Nr.) aus, so haben wir die Gewähr, dass es beim Start am nächsten Tag nicht zu Komplikationen kommt.

Theorieteil, (Navigationsgeräte sind zugelassen), Zeitansatz 40 Minuten: Nach dem Briefing (wetterabhängig) und nach einer kurzen Pause, erhalten Sie die Theorieaufgabe.

1. Auf Ihrer obligatorisch mitgeführten ICAO-Karte 1:500.000 Blatt Stuttgart müssen die Wendepunkte nach der Aufgabenstellung eingetragen werden.
2. Danach stellen Sie jeweils den rwK und die Strecke fest,
3. mit vorgegebener TAS, dem Konserve wind berechnen Sie nun den rwSk, Ihre VG sowie den Zeitbedarf. Das FlightLog geben Sie dann zur Bewertung für die Jury ab.

Flugpraxis

Nach der Reihenfolge der Startnummern

erhalten Sie die nach Ihrer gewählten TAS vorbereitete, fertige Navigationskarte 1:200.000 mit allen Wendepunkten und einem berechneten Flugplan sowie allen Bildbögen, dem Aufgaben- und Lösungsblatt. Nun setzen Sie sich selbst Ihre Zeitskala, dazu haben Sie weitere 30 Minuten Zeit.

Danach verlassen Sie spätestens 30 Minuten nach Erhalt der Aufgabe die Vorbereitungshalle und begeben sich zum Lfz. Hier richten Sie sich in Ihrem Flugzeug ein. Die Antenne des vorbereiteten Loggers befestigen Sie mit einem beigelegten Klebeband so, dass der Satellitenempfang nicht abgedeckt ist (nähere Anweisung zur Logger-Inbetriebnahme beim Briefing) und rollen zum Startpunkt. Achten Sie dabei noch auf die Startfolge, um Gedränge am Rollhalt zu vermeiden. Sollte es hier Probleme geben, erhalten Sie über Funk Anweisungen. Für diese Maßnahmen sind weitere 15 Minuten Zeit eingeplant. Am Rollhalt checken Sie noch einmal alle Parameter, rollen zum Startpunkt und starten zu Ihrer vorgegebenen Zeit (**Zwei-Minuten-Abstand**). Der Logger wird an einem gesetzten Hilfs-

punkt (Startbahn) die Zeit registrieren, die innerhalb einer Zeitmarke liegen muss.

Nach Erreichen des Startpunktes SP gehen Sie auf den ersten Teil der Strecke, vermeiden Kursänderungen von mehr als 90 Grad (Kreisen), lösen die gestellten Aufgaben (dazu gehören auch an bestimmten Wendepunkten Zeitüberprüfungen) und machen in Schwäbisch Hall eine Ziellandung (Durchstartverfahren). Danach gehen Sie auf den zweiten Teil der Strecke (wie 1).

Finalpunkt

Nach Erreichen des FP in Platznähe Aalen machen Sie innerhalb einer spätesten Landezeit eine weitere Ziellandung, rollen nach dem Aufsetzen zu Ihrer Parkposition und können nach Abstellen des Triebwerks die Aufgabe noch einmal nachbereiten. Danach alle Unterlagen in das Kuvert und dem Zeitnehmer übergeben. Diese Abgabezeit wird registriert und bewertet (**aktuelle Landezeit plus maximal 15 Minuten bis Abgabe**).

Auswertung

In Begleitung gehen Sie dann zur Auswertestelle. Hier werden Ihre Logger-Aufzeichnungen mit dem Masterplan verglichen sowie bei der Bildauswertestelle Ihre erreichten „Richtigen“ festgelegt. Alles zusammen findet dann seinen Niederschlag in der Gesamtpunktzahl.

Weitere Angaben

Die Wendepunktbilder sind gemäß WBO 2016 mit „richtig“ oder „falsch“ zu deklarieren. Die alphabetisch bezeichneten Streckenbilder (nur für Wettbewerbsklasse und nicht in Reihenfolge) sind alle scharf. Markieren Sie deren Position auf dem Streckenkurs mit dem Buchstaben des Bildes und tragen zusätzlich die Streckenentfernung (NM) – vom letzten Wendepunkt aus – in das Lösungsblatt ein.

Eine nautische Meile vor und hinter einem Wendepunkt sind keine Streckenbilder angelegt. Zwischen Streckenbildern ist ein Mindestabstand von zwei nautische Meile gewahrt. Die Bilder sind nicht weiter als 200 Meter links und rechts des Kurses zu finden, die maximale Abweichung des Aufnahmewinkels in Anflugrichtung ist 30 Grad, und das Objekt ist spätestens ab 0,6 nautische Meile erkennbar.

Sie haben nun die Möglichkeit, die Wettbewerbsklasse zu wählen, wenn Sie wissen möchten, wo Sie fliegerisch stehen. Sollten

Sie jedoch mehr das gesellschaftliche Fliegen lieben, so wäre für Sie die Einstiegerklasse (zum Ausprobieren) genau richtig. Die fordert Sie zwar auch, aber die Aufgaben sind etwas entschärft und das Erlebnis des Fluges steht ganz im Vordergrund. Dabei können Sie Ihr Lfz mit weiteren Mitfliegern auslasten.

Ach ja, vergessen Sie nicht Verzurr-Werkzeug, **die 1:500.000 ICAO-Karte Stuttgart und Frankfurt**, Ihr Navigationsbesteck (Rechner und GPS sind erlaubt). Denken Sie aber trotz allem gesunden sportlichen Ehrgeiz an das Wichtigste beim Wettbewerb – wir wollen Sie gesund und munter wieder zurückhaben.

Wichtig:

- Für die Lösung der Theorieaufgabe benötigen Sie Ihre 1:500.000 ICAO-Karte, Blatt Stuttgart, für den Flug obligatorisch auch Blatt Frankfurt.**
- Die erreichten Punkte beim Allgäuflug 2016 sowie die Punkte des Südwestdeutschen Rundflugs zählen zur Bewertung des Baden-württembergischen Motorflugmeisters 2016 (nur BWLV-Mitglieder).**

Sollten Sie weitere Infos benötigen, checken Sie bitte die Homepage des BWLV (www.bwlv.de), auf der Sie unter der Sparte Motorflug noch einmal alle Dokumente – Einladung, Ausschreibung, Wertung, Anmeldeformular, Kurzbeschreibung Südwestdeutscher Rundflug, Kurzanleitung für die Wettbewerbsvorbereitung – und weitere laufende Infos finden.

Die Abendveranstaltung gibt wieder die Möglichkeit zum so wichtigen Erfahrungsaustausch unter Fliegern. Und außerdem gibt es dabei neben einem tollen Essen wieder tolle Preise in einer Verlosung zu gewinnen. Jedes Los gewinnt!

Wir möchten uns an dieser Stelle bei den Fliegerkameraden(-innen) Aalen und Schwäbisch Hall schon jetzt für ihre Bereitwilligkeit und Unterstützung recht herzlich bedanken und würden uns sehr freuen, Sie, lieber Leser, zum 58. „Südwestdeutschen“ und zur Abschlussfeier begrüßen zu dürfen.

Text: Wettbewerbsteam
Südwestdeutscher Rundflug 2016

– Anzeige –



Neu!

SPL-Theorie mit dem Segelflugzeugführer...

...PERFEKTE PRÜFUNGS-VORBEREITUNG!
Nachschlagewerk und Prüfungsvorbereitung für Flugschüler, Piloten und Fluglehrer!
Der Segelflugzeugführer ist die Standard-Buchreihe für die theoretische Ausbildung und wird von der DAeC-Segelflugkommission empfohlen.

Die Reihe besteht aus folgenden Bänden:

- Luftrecht und Sprechfunk
- Technisches Grundwissen und Anwendungsgebiete
- Aerodynamik und Meteorologie
- Menschliches Leistungsvermögen und betriebliche Verfahren

Auch digital für Apple iPad, Windows und Mac OS X erhältlich!

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero



ÜBER DIE EINFÜHRUNG EINER NEUEN VEREINSSOFTWARE OHNE IFR IN DIE WOLKE

Wer kennt das nicht: Irgendwie ist der Ablauf der Vereinsverwaltung immer suboptimal und kostet mehr Zeit, als nötig wäre. Natürlich werden seit den 1990er-Jahren Verwaltungs- und Organisationsaufgaben wie Hauptflugbuch, Abrechnung oder Mitgliederverwaltung zunehmend elektronisch am PC erledigt. Mit Excel kann man bekanntlich ja jedes Problem lösen. Aber wie kommt das Ergebnis aus Excel zu den relevanten Stellen? Daten, Listen und Dokumente werden per E-Mail herumgeschickt. An der einen oder anderen Stelle wird ein spezielles Programm zum Beispiel zur Abrechnung eingesetzt.

Schon seit gut zehn Jahren hat sich immerhin die Flugzeugreservierung per Internet durchgesetzt. In manchen Vereinen findet sich ein Programmierkundiger (und -williger), der eine eigene Vereinslösung für alles „bastelt“ – und diese hoffentlich auch pflegt. Doch ständig wächst die Datenmenge, die sich auf den PCs der Funktionsträger ansammelt. Mancher Verein hat am Flugplatz auch ein Büro samt Vereins-PC. Der Zugriff auf die dort

zentral gespeicherten Daten erfordert allerdings meist die Anwesenheit vor Ort. Permanent steigen leider auch die Anforderungen an Dokumentation und Kontrolle – wie zum Beispiel die inzwischen erforderliche Lizenzüberwachung durch den Verein.

Auch in unserem Verein – der LSG Bietigheim-Lauffen-Löchgau – bemühen wir uns um effiziente Abläufe und Datenhaltung. So ist es immer wieder erstaunlich, welche Abweichungen sich etwa in den Mitgliederdaten auftun, wenn Schriftführer, Schatzmeister und ich (als Internet- und EDV-Zuständiger) unseren Datenbestand abgleichen. Ähnlich sieht es regelmäßig auch beim Abgleich der Bordbücher mit dem Hauptflugbuch aus.

Vereinslösung wurde zu einem kommerziellen Angebot ausgebaut

So muss es auch den leidenschaftlichen Segelfliegern und EDV-Spezialisten Frank Bender sowie Manuela und Uwe Breiten-

bach der SGS Pohlheim gegangen sein, als sie 2012 damit begannen, eine neue Vereinslösung zu programmieren. Dabei konnten sie auf Erfahrungswerte aus der ebenfalls selbst programmierten Vorgängersoftware aufbauen. Wie es dann genau dazu kam, dass das Programm schon bald auch von anderen Vereinen eingesetzt wurde, kann Frank Bender heute nicht mehr genau sagen. Es führte jedoch dazu, dass die Lösung zu einem kommerziellen Angebot ausgebaut wurde, die in kurzer Zeit eine beachtliche Verbreitung fand. Die meisten der inzwischen mehr als 500 Kunden sind Flugvereine. Aber auch Landesverbände, DAeC, Flugschulen und ein Luftamt setzen die Software in abgewandelter Form ein. Der BWLV plant, zur Verwaltung seiner ATO diese Software einzusetzen. In Baden-Württemberg nutzen laut Anbieter inzwischen ca. 50 Vereine die Software.

Doch wie schafft es diese Lösung, ihren Anspruch zu erfüllen, alle im Verein anfallenden Verwaltungsaufgaben umfassend zu erledigen? Die Antwort hängt mit

dem großen Schlagwort in der Informatik zusammen – dem „Cloud Computing“ oder kurz „der Cloud“. Eine genaue Definition des Begriffs muss hier nun keine Rolle spielen. Grob gesagt geht es darum, dass die Datenspeicherung und -verarbeitung von zentralen Netzrechnern erledigt wird, während der Zugriff über das Netz erfolgt. Das Prinzip ist alt und nur der Name neu sowie die Möglichkeiten im Internet groß.

Weniger Zeit für die Verwaltung, mehr Zeit zum Fliegen

Per Zufall bin ich im vergangenen Jahr auf dieses Produkt namens „Vereinsflieger.de“ gestoßen. Der Anbieter bemüht aber erst gar nicht den Modebegriff der Cloud. Er möchte einfach nur mit einer gut durchdachten und leicht zu bedienenden Lösung die Vereine dabei unterstützen, weniger Zeit mit der Verwaltung zu verbringen, damit mehr Zeit zum Fliegen übrig bleibt. Über die gleichnamige Webseite gibt es erste Informationen zum Funktionsumfang.

Aus meiner Erfahrung bin ich bei einer Software, die angeblich alles kann, sehr vorsichtig und habe im Beruf schon oft erlebt, dass sich die „eierlegende Wollmilchsau“ bei genauerer Betrachtung als Holzweg entpuppt. Aber bereits bei den ersten Klicks im bereitgestellten Demozugang erhellte sich mein kritischer Blick.

Die Stärke der allein per Browser zu bedienenden Software liegt in der Verknüpfung von zentralen Daten mit den darauf aufbauenden Anwendungen. Hier stehen für (fast) alle Belange eines Flugvereins Module zur Verfügung. Zunächst habe ich unseren Schriftführer ins Boot geholt. Der Reihe nach haben wir alle für unseren Verein relevanten Funktionen und Randbedingungen durchleuchtet, getestet und schnell war klar – das brauchen auch wir.

Nach Saisonende 2015 war es bei uns dann so weit. Schatzmeister und Vorstand waren überzeugt – nicht nur, weil auch die Kosten überschaubar sind. Über den Winter ging es mit Hochdruck an die Umsetzung. Zunächst müssen in den „Vereinsflieger“ möglichst viele und möglichst korrekte Vereinsdaten importiert werden. Ferner müssen vereinseigene Strukturen und Abläufe konfiguriert werden.

Die Möglichkeiten zur Modellierung über Rechte, Rollen und Funktionen

sind vielfältig und flexibel. Doch sind wir zwangsläufig auch an manche Grenze gestoßen. Hier mussten wir abwägen, ob wir unsere bisherige Praxis der Software anpassen oder über Umwege doch die Software der gewohnten Vereinspraxis. Natürlich hilft der Anbieter mit Rat und Tat weiter und hat ferner immer ein offenes Ohr für Wünsche und Verbesserungsvorschläge (wenngleich diese nicht immer sofort realisiert werden können).

Zunächst nur Kernfunktionen eingeführt

Um uns nicht zu überfordern und den Wechsel so sanft wie möglich zu gestalten, haben wir entschieden, zunächst nur Kernfunktionen wie Mitgliederverwaltung, Starterfassung und Abrechnung einzuführen. Weitere Funktionen wie zum Beispiel die Flugzeugreservierung, Arbeitsstundenerfassung oder Dienstplanung werden dann sukzessive freigeschaltet.

Zur Hauptversammlung im Februar erfolgte die offizielle Einführung und spätestens seit dem Saisonstart Anfang April haben wir ein Produktivsystem. Wir erfassen Starts, verwalten Mitglieder und ihre Lizenzen und schreiben Rundmails an verschiedene Verteiler. Jeder hat immer Zugriff auf die aktuellen Daten, die er benötigt. Bisher läuft alles wie geplant und es zeigen sich die vielen Vorteile dieser Lösung.

Unser erster Rechnungslauf steht noch aus. Danach werden wir sehen, ob auch

mit unserem Gebührenmodell alles stimmt.

Größten Wert legt der Anbieter des Vereinsfliegers übrigens auf Datensicherheit und Datenschutz. Die Speicherung und Verarbeitung der Daten erfolgt ausschließlich in deutschen Rechenzentren, die auch die Standards für Bankensoftware erfüllen. Ein besonderes Augenmerk liegt ferner auf der strikten Trennung von persönlichen Daten und solchen, die anderen Mitgliedern zugänglich sind.

Jedem Verein, der ebenfalls noch eine Lösung für seine Verwaltung sucht, empfehle ich, sich den „Vereinsflieger“ mal anzusehen.

Text und Grafik: Hansjörg Beuttenmüller

DER AUTOR

Der Autor Hansjörg Beuttenmüller ist seit mehr als 20 Jahren in der LSG Bietigheim-Lauffen-Löchgau aktiv und arbeitet beruflich als Entwickler bei einem Softwarekonzern.

– Anzeige –

Studium inkl. ATPL

Die Aero-Beta Verkehrsfliegerschule bietet Ihnen in Zusammenarbeit mit der Hochschule Karlsruhe und der Hochschule Worms die Möglichkeit Ihren ATPL inkl. eines Bachelorabschlusses zu erwerben.

<p>Technisches Studium</p>  <p>Bachelor of Engineering (B.Eng.) Studienschwerpunkt Aeronautical Engineering mit der Spezialisierung - Flugversuchingenieur/in - Technische/r Pilot/in in den Bachelorstudiengängen Maschinenbau und Mechatronik</p>	 <p>EIAB EUROPEAN INSTITUTE OF AVIATION AND BUSINESS www.aero-beta.de</p>	<p>Betriebswirtschaftliches Studium</p>  <p>Aviation Management & Piloting (B.Sc.)</p> <p>Inhalte: - BWL Grundlagen - Aviation Management (engl.) - Pilotenausbildung voll integriert am Standort und in den USA</p>
---	---	--

AERO-BETA VERKEHRSFLIEGERSCHULE
Stuttgart, Nürnberg-Herzogenaurach, Mannheim-Worms, Erfurt-Sömmerda

SICHERHEIT

TRAININGSBAROMETER SEGELFLUG WIEDER ERHÄLTlich

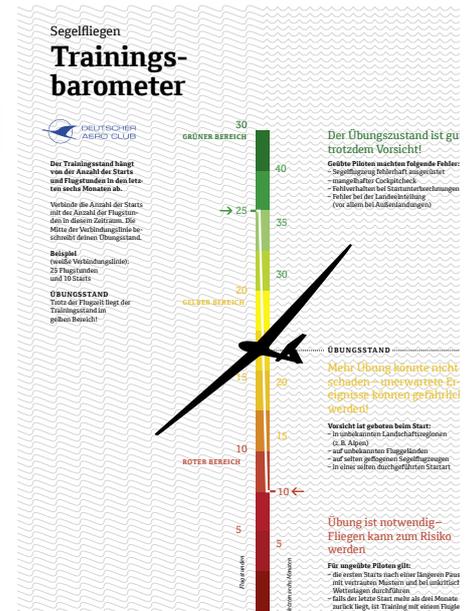
Das Plakat „Trainingsbarometer Segelflug“, das vom Büro Flugsicherheit des DAeC vor vielen Jahren entwickelt wurde, ist grafisch überarbeitet worden. Angeboten wird es in zwei Versionen: im Format DIN A3 mit weißem Hintergrund für die Pinnwand und in DIN A1 mit blauem Hintergrund für die Hallenwand.

Der Fokus liegt auf der Skala und dem beispielhaften Übungsstand. Die Farbbereiche sind nun feiner differenziert und somit inhaltlich stärker und grafisch interessanter. Das subtile Muster im Hinter-

grund symbolisiert links das „Fliegen“ und rechts „Starts und Landungen“.

Das DIN-A3-Plakat kann im Downloadbereich der Rubrik Segelflug auf der DAeC-Homepage zum eigenen Ausdruck heruntergeladen werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, die Plakate in der BWLV-Geschäftsstelle zu den üblichen Bürozeiten in der adler-Redaktion abzuholen (Scharstraße 10, 70563 Stuttgart, Telefon 0711 22762-23).

Text: DAeC/red



REGIONEN

Region
1

Rhein-Neckar-Enz

OSTERFLUGLAGER DER WALLDORFER FLIEGER

Es ist mittlerweile schon eine Tradition, dass die Mitglieder der Abteilung Segelflug des AeC Walldorf in der Zeit um Ostern herum in ihre Flugsaison starten. So auch in diesem Jahr. Trotz teilweise durchwachsenem Wetter mit Regen und Sturm gesellten sich zahlreiche Luftsportler und vor allem jene, die es noch werden wollen, ins Osterfluglager auf die Walldorfer Wiesen, um ihrem Hobby zu fröhnen.

Mit Erfolg: In den beiden Wochen standen vor allem Übungs- und Überprüfungsflüge auf dem Programm, bei denen sich die Piloten unter fachkundiger Aufsicht der Fluglehrer wieder fit für das anstehende Jahr machten. Aber auch Neulinge waren bei den Luftsport-Enthusiasten vertreten. Unter ihnen gleich fünf Neuzugänge – drei Jugendliche und zwei jung Gebliebene – die künftig in Walldorf aktiv in die Welt der Fliegerei als Piloten eintauchen wollen. Auch in diesem Jahr ließen es sich einige Hartgesottene trotz teilweise frostiger Temperaturen nicht nehmen, auf dem Fluggelände zu campen.



Die Walldorfer Flieger trotzten bei ihrem Osterfluglager dem schlechten Wetter

Gelebte Gemeinschaft auch nach dem Flugbetrieb

Das schlechte Wetter an einigen Tagen konnte die gute Stimmung unter den Teilnehmern nicht trüben. Stattdessen wurde in geselliger Runde gefachsimpelt, geschraubt und an den Abenden kulinarisch genossen. Denn das ist auch ein wesentlicher Teil des Osterlagers – die gelebte Gemeinschaft am Tag beim Flugbetrieb und abends beim gemeinsamen Abendessen im Vereinsheim.

So erklärte sich jeden Tag ein anderes Vereinsmitglied bereit, ein leckeres Abendessen für die bis zu 30-köpfige Mannschaft zu kochen. Zu essen gab es unter anderem köstlichen Osterlachs in Sahne-Senf-Soße, feuerscharfe Spaghetti Arrabiata, Ratatouille und Hähnchen. Ein Höhepunkt war auch der ausgedehnte Grillabend am Schwenkgrill – ein echtes kulinarisches Erlebnis.

Text und Foto: Manuel Löhmann,
AeC Walldorf

GROSSES FLY-IN IN EUTINGEN

Am Samstag, 16. Juli – am Tag vor der Veranstaltung „Mobile Legenden“ – findet auf dem Sonderlandeplatz Eutingen (EDTE) ein großes Fly-In statt. Ab 12 Uhr (local time) kann der Flugplatz im Gäu angefliegen werden. Dort erwarten die Gäste Leckeres vom Grill, Crêpes sowie Kaffee und Kuchen auf der schönen Sonnenterrasse.

Wer den Tag abends bei einem Bier und den Klängen der Rockband Mysery aus Tuttlingen ausklingen lassen möchte, hat die Möglichkeit, auf dem Flugplatz – gleich neben seinem Flugzeug – zu zelten. Sanitäre Anlagen stehen bereit, und für Frühstück am nächsten Tag ist gesorgt. Auch Hotels in der Nähe können als Übernachtungsmöglichkeit genutzt werden.



Am Tag vor der Veranstaltung „Mobile Legenden“ gibt es auf dem Sonderlandeplatz Eutingen ein Fly-In

Der Höhepunkt des Wochenendes ist das große Oldtimer- und Luftfahrtfestival „Mobile Legenden“ am Sonntag, 17. Juli. Anfliegende Gäste, die über Nacht bleiben, dürfen die Veranstaltung am nächsten Tag kostenlos besuchen. Die Vereine FSV Rottenburg-Horb-Eutingen und FSG Hanns Klemm Böblingen freuen sich auf viele UL- und Motor-Piloten und -Pilotin-

nen, die die Möglichkeit nutzen, den Flugplatz Eutingen zu besuchen und das schöne Neckartal und das Gäu von oben zu sehen. Mehr Infos gibt es unter www.fsv-roho.de/aktuelles/fly-in.

Text: Rebecca Singer
Foto: Edith Czuka-Moser

GUT IN DIE SAISON GESTARTET

Nach einem viel zu langen Winter, der ja eigentlich gar keiner war, konnten die Piloten und Flugschüler des Markgräfler Luftsportvereins Müllheim nun endlich die ersten Segelflüge auf dem heimischen Müllheimer Segelfluggelände erfolgreich absolvieren.

Doch der Reihe nach: Zunächst fand im März die Jahreshauptversammlung statt,



Der neue Müllheimer Vorstand (v.l.): Marc Lais, Ralf Willm, Peter Heuberger, Arno Breitenfeld, Bernd Heuberger, Frieda Textor, Nikolas Breitenfeld, Stephan Berner und Christoph Henssler

turnusgemäß mit Wahlen zum Vorstand. Durch berufsbedingte Gegebenheiten und den Wegzug einiger aktiver Mitglieder und auch Vorstandsmitglieder gab es einige Veränderungen und zwei neue Jugendleiter. Folgende Posten wurden besetzt: Marc Lais (Leitung Technik), Ralf Willm (Zweiter Vorsitzender), Peter Heuberger (Schriftführer), Arno Breitenfeld (Erster Vorsitzender), Bernd Heuberger (Leiter Ausbildung), Frieda Textor (Jugendleitung), Nikolas Breitenfeld (Leitung Flugbetrieb), Stephan Berner (Jugendleitung) und Christoph Henssler (Rechner und Kassier).

Nur noch am Rande war die Brandkatastrophe der Silvesternacht 2013/2014 ein Thema. Der Verein hat diese große Herausforderung, bei der sechs Flugzeuge verbrannt waren, das Gebäude massiv beschädigt wurde und viele Geräte im Gebäude ebenso verbrannt oder nachhaltig beschädigt wurden, gut überstanden.

Dies ist nur durch den Zusammenhalt der Mitglieder, gutes Arbeiten und sinnvolles Haushalten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln während der Aufbauphase gelungen. Und nicht zuletzt durch die tolle Unterstützung seitens der Stadt Müllheim, der Verbände und Banken,



Zum Saisonstart fanden sich einige Flieger auf dem Müllheimer Flugplatz ein

der umliegenden Vereine sowie einiger Einzelspender und Sponsoren. Ohne diese Hilfe wäre der Aufbau sicher in diesem Maße nicht möglich gewesen. Damit konnte dieses Thema nun hoffentlich endgültig beendet werden.

So wurde also kürzlich die Segelflugsaison mit den ersten Übungs- und Schulflügen eingeläutet und die Schulung vom vergangenen Jahr fortgeführt. Der Verein hat ca. 15 Flugschüler, neue Anmeldungen liegen bereits vor.

Nach dem Airlebnis-Tag und dem Pfingstfluglager wird es als Saisonhöhepunkt in diesem Jahr noch das Müllheimer Flugplatzfest geben, das wie immer am letzten Sonntag im August (28. August) stattfindet. Gäste sind stets willkommen

Text und Fotos: Arno Breitenfeld

DAEC-MITGLIEDERVERSAMMLUNG

NEUES ZU AUSSCHÜSSEN, PERSONALIEN UND DER GESCHÄFTSSTELLE

Am 22. April trafen sich die Delegierten der Mitgliedsverbände und Kommissionen im Rahmen der Luftfahrtmesse AERO zu einer außerordentlichen Mitgliederversammlung. Sie entschieden über Personalien, Bundesausschüsse und die Aufstellung der Bundesgeschäftsstelle.

Ohne Gegenstimmen und mit drei Enthaltungen wurde der Bundesausschuss Unterer Luftraum gegründet. Für den bei der Mitgliederversammlung 2015 in Wiesbaden eingesetzten Bundesausschuss Europa wurde Volker Engelmann als Vorsitzender gewählt. Als Kassenprüfer wurden einstimmig Klaus Böckmann und Dirk Aue bestimmt. Die Delegierten bei der Versammlung in Wiesbaden hatten

sich für diese Funktionen entschieden und sie neu in die Satzung aufgenommen.

Die Arbeit der DAeC-Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig war ebenfalls Thema. Im Zuge der Strukturreform des DAeC war in den vergangenen Jahren über die optimale Besetzung diskutiert worden. Eine Arbeitsgruppe um Dr. Ralf Hubo hatte dazu das Konzept „Professionelle Bundesgeschäftsstelle“ entwickelt.

Die Ziele sind mehr Service für die Mitglieder und eine bessere Darstellung des Luftsports und des DAeC nach außen. Für die Zukunftssicherung muss der Verband mit seiner Geschäftsstelle schnell und schlagkräftig agieren können. Das

Konzept wurde mehrheitlich mit 71 Ja-, acht Nein-Stimmen und ohne Enthaltungen angenommen. Die geplante Beitragserhöhung zum 1. Januar 2017 wurde allerdings als zu kurzfristig abgelehnt.

Neu ist jetzt auch die Verteilung der Beiträge. Die sogenannten Fachbeiträge, die bislang den Bundeskommissionen für die Finanzierung des Fachhaushaltes (beispielsweise für Aufgaben zu den Themen Luftraum, Technik, Umwelt, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) zur Verfügung standen, werden nun direkt über den Zentralhaushalt verwaltet.

Text: DAeC

BWLV-MITTEILUNGEN

86. MOTORENWAART-LEHRGANG

„LEHRGANGSFINALE“ AUF DEM HORNBERG



Ein letztes Mal fand der Motorenwart-Lehrgang auf dem Hornberg statt – künftig geht es dazu aufs Klippeneck

„Lehrgangsfinale“ auf dem Hornberg – warum? Seit kurzer Zeit befindet sich der Flugplatz Hornberg in neuen Händen, unter neuer Leitung und mit neuer planerischer Ausrichtung für die Zukunft. Dadurch bedingt hat sich unser BWLV entschlossen, die Lehrgänge technischer Art zukünftig an anderem Orte durchzuführen, dem Klippeneck.

Dieses vorab – und nun zum Lehrgang und uns. Wir, eine starke Truppe von ins-

gesamt 20 hoch motivierten Motorwartanwärtern im breiten Altersspektrum von 20 bis 56 Jahren, hatten uns angemeldet, um in vier Tagen intensivster Schulung die fachkundige Motoreninstandhaltung für Ultraleichtflugzeuge und Motorsegler zur Erlernen. Der Lehrgang fand vom 30. März bis 2. April auf dem Hornberg statt, nun zum 86. Mal und wie immer unter professioneller, fachkundiger Leitung unseres Lehrgangleiters Hans Hörber mit tatkräftiger Unter-

stützung von Armin Kraye und Dieter Kreusel.

Das große Gebiet rund um aktuelle gesetzliche Regelungen, theoretische Grundlagen zur Motoreninstandhaltung, Propeller und zugehörige elektrische Komponenten sowie das Bordnetz und weitere Komponenten der Zelle wurden uns in Theorie und Praxis bestmöglich und mit viel Geduld vermittelt. Besonders interessant, informativ und lehrreich waren die praxisbezogenen Unterweisungen direkt am Objekt unserer Begierde – dem Motor (vorwiegend Rotax und Limbachs), gespickt mit vielen Top-Tipps für unsere spätere Praxis aus dem langjährigen Erfahrungsschatz unserer Lehrmeister. Nicht zu vergessen, das Ganze in den Top-Werkstatträumen und bei bester Unterbringung in den Räumen am Hornberg.

Vorträge kamen besonders gut an

Besondere Highlights des Lehrgangs waren jedoch die Vorträge zweier Referenten bekannter Firmen der Fliegerszene –

nämlich von Hartmut Sammet (Inhaber Scheibe Flugzeugbau und Rotax-Spezialist in Heubach) sowie von Bernd Mangold (Technischer Profi der Firma Schempp Hirth). Hartmut berichtete direkt am Rotax über alles Wissenswerte hierzu und Bernd referierte anhand zahlreicher mitgebrachter Objekte über Klapptriebwerke aus seinem Hause. Großes Lob und Dank hierzu an beide – sehr gut gemacht und

hochinteressant! Davon lebt ein Lehrgang, und unser Hobby ganz besonders.

Beendet wurde der Lehrgang wie immer mit einer schriftlichen Prüfung, die Matthias Birkhold, Referatsleiter Technik des BWLV, abnahm. Nicht zuletzt unser Fleiß, sondern besonders auch die Arbeit unserer Ausbilder zahlte sich aus. Die Freude war groß, denn wir alle bestanden

und können nun fortfolgend die Ultraleichtflugzeug- und Motorsegler-Motoren in unseren Vereinen fit halten.

Ein herzlicher Dank an alle und gleichzeitig viel Erfolg an neuer Ausbildungsstelle, dem Klippeneck!

Text: Arnulf-Peter Deffner
Foto: Matthias Birkhold

LETZTER FALLSCHIRMPACKER-KURS AUF DEM HORNBERG „HIERHER MIT DEM PFÖTCHEN!“

Schmerzende Hände, abgebrochene Fingernägel, aber zufriedene Gesichter: Nach vier Tagen mit insgesamt 32 Stunden Unterricht und gefühlt unzähligen Packungen bestanden am 20. März alle Teilnehmer des Fallschirmpacker-Kurses erfolgreich die theoretische und praktische Prüfung. Die baden-württembergischen Vereine gewinnen damit dieses Jahr elf neue Fallschirmpacker.

„Gedrillt“ wurden wir von dem Prüfer für Luftsportgerät, Gottfried Wagner – ein Name, der so manchem Fallschirmpacker bekannt sein dürfte: Mit seiner kernigen, aber gleichzeitig humorvollen, liebenswürdigen und zupackenden Art („Hierher mit dem Pfötchen! Und dann das Schnürchen da durch den Loop ziehen!“) hat er schon etlichen Generationen vor uns das Packen beigebracht, aber zum Glück noch lange nicht ans Aufhören gedacht.

Ein verantwortungsvoller Posten

Für uns aber beginnt die Fallschirmpacker-Karriere erst – und damit ein verantwortungsvoller Posten in unseren Vereinen. Denn im Ernstfall müssen die von uns gepackten Fallschirme zu 100 Prozent funktionieren und Leben retten. Unter diesem Gesichtspunkt wird klar, weshalb man als Fallschirmpacker auf jedes einzelne Detail genauestens achten muss, und warum der korrekte Packvorgang daher etliche Male geübt und wiederholt wird: Vom Auslegen des Gurtzeuges bis zu Kappe und Hilfsschirm, dem Falten der Bahnen, Aufschlaufen der Fangleinen über das Einlegen des Schirmes bis hin zum kräftezehrenden Verschließen der Packhülle gibt es einiges, was man theoretisch falsch machen kann. Aber zum Glück auch richtig machen kann, wenn man die entsprechenden Tricks und Kniffe kennt und beherzigt.



Die Teilnehmer des letzten Fallschirmpacker-Kurses auf dem Hornberg und ihr Ausbilder, Gottfried Wagner (hinten, 5.v.l.)

An dieser Stelle nochmals vielen Dank, lieber Herr Wagner, für Ihre Geduld und Ihre guten Tipps! Mittlerweile kommen wir auch gut mit dem Entwirren der verdrehten Fangleinen zurecht (es ist unglaublich, wie Gottfried Wagner durch Zupfen an scheinbar einer einzigen Fangleine einen gordischen Knoten erzeugen kann, mit dem man dann erst einmal eine ganze Weile beschäftigt ist).

Wir packen das gemeinsam

Neben dem Packen war der Lehrgang aber auch eine gute Gelegenheit, Flieger anderer Vereine kennenzulernen und sich untereinander auszutauschen. Innerhalb unserer bunt gemischten Teilnehmergruppe, die einen Altersunterschied von etwa 30 Jahren und Erfahrungen vom Flugschüler bis zum erfahrenen Fallschirmsprunglehrer umfasste, herrschte durchweg gute Stimmung und ein freundschaftliches Verhältnis: Schon kurz

nachdem wir uns auf der ICAO-Deutschlandkarte im Frühstücksraum gegenseitig unsere Heimat-Flugplätze gezeigt hatten, waren wir zu einem tollen Team zusammengewachsen. Das zeigte sich nicht nur in der guten Zusammenarbeit beim Packen, sondern auch in den regen Diskussionen über die Theoriefragen und generell am guten Miteinander.

Und so endete unser Lehrgang nicht nur mit einer neu erworbenen Berechtigung, sondern auch mit neuen Kontakten und Freundschaften. Gleichzeitig endet aber auch die Fallschirmpacker-Ausbildung auf dem Hornberg: Denn ab dem kommenden Jahr finden die Lehrgänge auf dem Klippeneck statt. Hoffentlich noch lange mit Gottfried Wagner – in diesem Sinne: „Hierher mit dem Pfötchen!“

Text: Tobias Witten/Julia Pionke
Foto: Matthias Mannal

BWLV-TERMINSERVICE 2016

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.06.16	04.06.16	MF	Bayerische Meisterschaft Motorkunstflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Treuchtlingen (EDNT)
02.06.16	05.06.16	MF	2. DM Motorschirmfliegen – Info: www.daec.de	Flugplatz Ballenstedt (EDCB)
06.06.16	17.06.16	MF	Prüferlehrgang UL-Flug, Luftsportgerätebüro – Info: lsgb@daec.de	Braunschweig
08.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
08.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
10.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
10.06.16	19.06.16	MF	2. FAI European Paramotor Slalom Championships	Bornos/Spanien
11.06.16		MF	43. Niedersachsenrallye u. 54. Motorflugmeisterschaft – Info: www.daec.de	Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN)
11.06.16		MF	56. Hessensternflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Gelnhausen (EDFG)
11.06.16		MF	Weinstraßen-Rallye – Info: www.daec.de	Rheinland-Pfalz
18.06.16	19.06.16	MF	Internationales Kiebitz-Treffen mit Fly-In – Info/Anmeldung: heinz.hartmueller@t-online.de	Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
22.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
29.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
02.07.16		MF	58. Südwestdeutscher Rundflug – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Aalen/Elchingen
02.07.16	03.07.16	SF	Holzflieger-Treffen AeroClub Göppingen-Salach – Info/Anmeldung: DrRolf.Braun@t-online.de	Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
06.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.07.16		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
08.07.16	10.07.16	MF	3. Internationales Cessna-Treffen – Info: www.edbj.de	Flugplatz Jena-Schöngleina (EDBJ)
09.07.16		MD	Saallflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schornbach
10.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
13.07.16	23.07.16	MF	DM Motorkunstflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Ballenstedt (EDCB)
16.07.16		A	Fly-In Eutingen - Info: www.fsv-roho.de/aktuelles/fly-in	SLP Eutingen (EDTE)
17.07.16		A	Mobile Legenden, Oldtimer- und Fliegertreffen – Info: www.mobile-legenden.de	Flugplatz Eutingen
17.07.16	27.07.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Doppelsitzer-/Offene Klasse	SLP Lüsse
18.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
18.07.16	24.07.16	MD	Modellflugferien 1 (Anfänger) im Haus der Luftsportjugend – Info: buero@hdsj.de	Flugplatz Laucha
20.07.16	30.07.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Standard-/15m-Klasse	Flugplatz Rotenburg/Wümmme
21.07.16	30.07.16	FB	Deutsch-französisches Ballonjugendlager – Info: dfjw@ballonsportjugend.de	Zörbig/Sachsen-Anhalt
23.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
25.07.16	31.07.16	MD	Modellflugferien 2 (Fortgeschrittene) im Haus der Luftsportjugend – Info: buero@hdsj.de	Flugplatz Laucha
27.07.16	06.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Standard-/18m-Klasse	SLP Roitzschjora
28.07.16	06.08.16	LJ	7. BWLV-Jugend-Airgames – Info: airgames@gmx.de	Flugplatz Übersberg
28.07.16	06.08.16	MD	Europameisterschaft F3A – Info: www.ec-f3a-2016.de	Modellflugplatz Untermünkheim
30.07.16		A	10. Oldtimertreffen Riedlingen – Info: www.oldtimertreffen-riedlingen.de	Flugplatz Riedlingen/Donau
30.07.16	31.07.16	A	Flugplatzfest Fliegergruppe Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben (EDDS)
30.07.16	13.08.16	SF	34. FAI-WM Club-/Standard-/Doppelsitzerklasse	Pocunai/Litauen
30.07.16	20.08.16	MF	Theoriekurs PPL (A), Teil FCL, Vollzeitkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.16	07.08.16	FS	Leistungslehrgang jugendliche Fallschirmspringer - Info: www.daec.de	Flugplatz Marl/NRW
31.07.16	11.08.16	SF	Segelflug-DM Junioren	Flugplatz Marpingen
01.08.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
01.08.16	07.08.16	MD	Modellflugferien 3 (Fortgeschrittene) im Haus der Luftsportjugend – Info: buero@hdsj.de	Flugplatz Laucha
03.08.16	05.08.16	SF	Sternflug zu „125 Jahre Menschenflug“ – Info: daec.de	Flugplatz Stöln/Rhinow
03.08.16	13.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/18m-/Doppelsitzerklasse	Flugplatz Lachen-Speyerdorf
04.08.16	07.08.16	H	European Helicopter Cup (EHC) – Info: www.deutscher-hubschrauberclub.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
04.08.16	13.08.16	LJ	46. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: www.jufli-leibertingen.de	Flugplatz Leibertingen
04.08.16	14.08.16	MF	WM Motorkunstflug Advanced – Info: www.daec.de	Radom/Polen
06.08.16	07.08.16	MD	Baden-württembergische Landesmeisterschaft Fesselflug – Info: w.gromann@web.de	Badman am Bodensee
06.08.16	16.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Doppelsitzerklasse	Flugplatz Brandenburg/Mühlendorf
09.08.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
10.08.16	14.08.16	SF	Glasflügeltreffen mit Fly-In – Info: hp@glasfluegel.net	Flugplatz Bad Saulgau (EDTU)
12.08.16	21.08.16	LJ	Streckenfluglager (StreLa) auf der Hahnweide – Info: www.bwlv.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
12.08.16	27.08.16	LF	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.daec.de	St. Auban/Frankreich
14.08.16	26.08.16	LJ	BWLV-Jugendlager Segelflug (anschl. Landesjugendvergleichsfliegen) – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
14.08.16	27.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/15m-Klasse	Segelfluggelände Landau-Ebenberg
20.08.16		A	Flugplatzfest FSG Wangen-KiBlegg, Beginn 10.30 Uhr – Info: www.fsg-wangen.de	Segelfluggelände Wallmusried
20.08.16	21.08.16	A	Flugtag im Wiesental; Samstag 15 Uhr, Sonntag 10.30 Uhr – Info: www.segelflug-pleidelsheim.de	Segelfluggelände Pleidelsheim
20.08.16	27.08.16	MF	9. FAI World Paramotor Championships – Info: www.daec.de	Damyns Hall/GB
20.08.16	27.08.16	MF	15. FAI World Microlight Championships – Info: www.daec.de	Damyns Hall/GB
20.08.16	27.08.16	MF	EM Motorkunstflug Unlimited – Info: www.daec.de	Moravska Trebovar/CZE
21.08.16	28.08.16	LF	Landesjugendvergleichsfliegen – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
26.08.16	28.08.16	MF	Rallye „Rund um Berlin“, Motorflug und UL – Info: www.daec.de	Flugplatz Eisenhüttenstadt (EDAE)
26.08.16	28.08.16	A	Donzdorfer Flugtage – Info: www.donzdorfer-flugtage.de	Flugplatz Donzdorf
27.08.16		A	Flugplatzfest/Fly-In in Erbach – Info: www.lsvrbach.de	Flugplatz Erbach (EDNE)
28.08.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
28.08.16		A	Müllheimer Flugplatzfest - Info: http://luftsport-muellheim.de	Flugplatz Müllheim
31.08.16	04.09.16	MF	22. Militärischer Motorflugwettbewerb – Info: www.daec.de	Flugplatz Kaufbeuren (ETSK)
02.09.16	04.09.16	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen
03.09.16		A	Nostalgisches Fliegerpicknick – Info: www.flugtag-wershofen.de/flieger-picknick	Flugplatz Wershofen/Eifel (EDRV)
03.09.16	04.09.16	MD	DM Motorkunstflug F3A – Info: www.daec.de	Krefeld

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an **buerkle@bwlv.de**. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter **www.bwlv.de** einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion.

DIE DFS INFORMIERT:

VERFAHREN BEI NICHTANTRITT DES FLUGES

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) bittet um Beachtung der folgenden Information zu aufgegebenen Flugplänen bei Nichtantritt des Fluges:

Ein einmal aufgegebenener VFR-Flugplan wird vom AIS-C bearbeitet, an alle vom Flug betroffenen Flugsicherungsstellen verteilt und in deren Flugplanverarbeitungssystemen gespeichert. Flugpläne für VFR-Flüge werden zudem im Rahmen des Flugalarmdienstes vom AIS-C mithilfe eines speziellen Landeplatzüberwachungssystems überwacht. Das heißt, wenn keine Start-, Verspätungs- oder Aufhebungsmeldung beim AIS-C eingeht, besteht Unklarheit über den Status des Fluges. In diesem Fall ist

das AIS-C angehalten, nachzuforschen und den Status des Fluges beim Flugplanaufgeber, FIS oder dem Startflugplatz zu erfragen.

Um überflüssige und zeitaufwendige Nachforschungen zu vermeiden, ist es im Sinne aller Betroffenen wichtig, **dass bei Nichtantritt bzw. verspätetem Antritt eines Fluges eine Aufhebungs- (CNL) bzw. Verspätungsmeldung (DLA) an das AIS-C übermittelt wird.** Ein entsprechender Hinweis findet sich auch in der AIP VFR ENR 1-47, Kapitel V (Aufhebung des Flugplanes).

Text: DFS

ANPASSUNG DER NACHTTIEFFLUGSYSTEME (NLFS)

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) bittet Piloten, die Anpassungen zum Nachttiefflugsystem in Deutschland (NLFS) zu beachten. Hierzu schreibt die DFS Folgendes:

Einrichtung ED-R 150 (NLFS):

Untere Begrenzung: 500 ft AGL

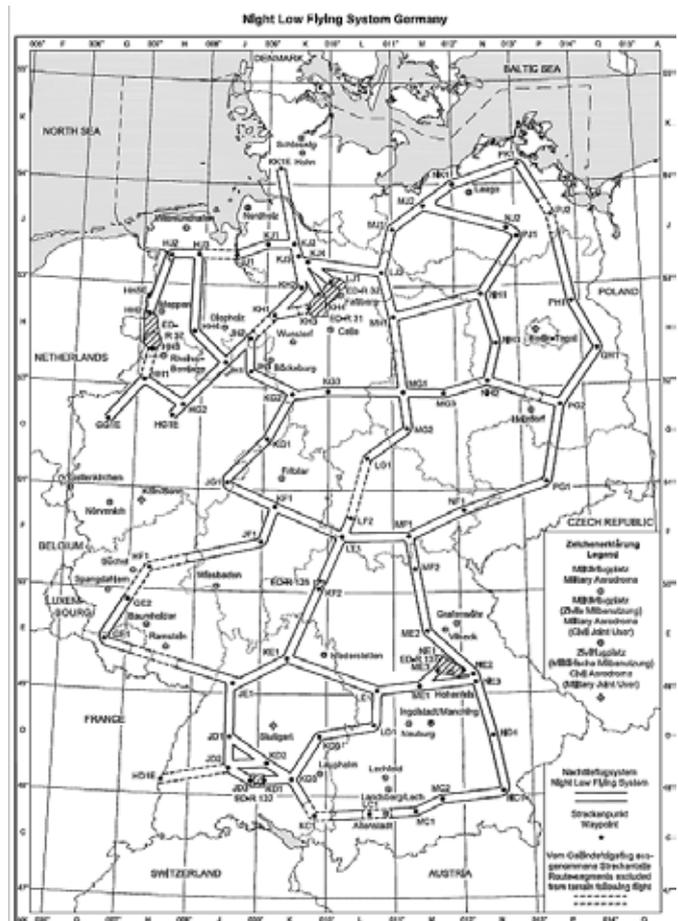
Obere Begrenzung: 500 ft oberhalb der im NLFS veröffentlichten „Flughöhe für Notfälle“.

Zeitliche Wirksamkeit: Montag bis Donnerstag 05 + 30 bis 23 (22) Uhr, sofern in dem jeweiligen Streckensystem militärischer Nachttiefflugbetrieb stattfindet, außer an Feiertagen.

Informationen für Piloten: Informationen über die Aktivierung der einzelnen Abschnitte des Nachttiefflugstreckensystems können im Rahmen des Flugberatungsdienstes durch das AIS-C (Aeronautical Information Service-Centre) ab 13 (12) Uhr des jeweiligen Tages eingeholt werden. Die Bekanntgabe erfolgt über entsprechende Notam-Veröffentlichungen. Zusätzlich können Aktivierungszeiten und geplante Streckenabschnitte über den Airspace Use Plan (AUP) eingesehen werden (www.milais.org).

Die Information gibt es zum Nachlesen auch im Internet unter www.dfs.de (Services, Newsletter, VFR-Newsletter-Archiv, Ausgabe 1/2016).

Text und Grafik: DFS



SCHLISSUNG FLUGPLATZ BREMERHAVEN (EDWB)

Mit Wirksamkeit seit dem 1. März 2016 ist der Flugplatz Bremerhaven (EDWB) aufgrund seiner Schließung nicht mehr anfliegbar. Änderungen der Luftraumstruktur erfolgen mit Veröffentlichung der neuen ICAO-Karte. Die RMZ Bremerhaven wird entsprechend aufgehoben (NfL 1-661-16).

Text: DFS

NEUE VFR-PILOT-INFO (UNFÄLLE IN IFR-BEDINGUNGEN)

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat eine neue VFR-Piloteninformation erarbeitet. Thematisiert wird die Vermeidung von Unfällen von VFR-Piloten in IFR-Wetterbedingungen.

Die VFR-Pilot-Info 01/2016 umfasst folgenden Wortlaut:

VFR-Pilot-Info 01/2016

Unfälle von VFR-Flügen aufgrund von Einflug in Instrumentenflugwetterbedingungen

Jedes Jahr muss die DFS zusammen mit der BFU mehrere Flugunfälle untersuchen, die dadurch verursacht wurden, dass Piloten von VFR-Flügen in Instrumentenflugwetterbedingungen einfliegen. Über die Beweggründe dieses Verhaltens lässt sich nur spekulieren. Eins ist sicher, und das weiß auch jeder Pilot: Ohne IFR-Ausbildung und IFR-Ausrüstung bedeutet jeder Einflug in Wolken oder in Instrumentenflugwetterbedingungen ein riskantes Unterfangen, welches leider allzu oft tödlich endet.

1. Der Fluginformationsdienst FIS

Immer wieder mussten wir bei der Untersuchung von VFR-Flugunfällen feststellen, dass die Piloten mit FIS in Funkkontakt standen, ihre oft kritische Situation aber für sich behielten und nicht um Hilfe baten.

Bei der Untersuchung mehrerer VFR-Unfälle bei schlechter Sicht lässt sich auffallend oft dasselbe Schema erkennen: Die Flughöhe der Luftfahrzeuge sank kontinuierlich mit der Wolkenuntergrenze, bis zu dem Zeitpunkt, als die Wolken auf ansteigendes Terrain trafen und auflagen. Der Unfall ist vorhersehbar.

Erstaunlicherweise kommt der Funkkontakt mit FIS zustande, solange der Flug unter voller Kontrolle des Piloten ist, sobald aber in schlechtes Wetter eingeflogen wird, herrscht Funkstille.

Das ist zum einen nachvollziehbar, da der Pilot aufgrund der Gegebenheiten unter höherem Stress steht und sich verstärkt auf die Flugdurchführung konzentrieren muss.

Zum anderen aber verzichtet der Pilot auf die Unterstützung von FIS, welche die Chancen, aus dem Wetter wieder her-

auszukommen, wesentlich erhöht. Denn es ist eher ungewiss, ob das Wetter der vorgesehenen Strecke wieder besser wird.

Den FIS-Mitarbeitern der DFS stehen Möglichkeiten der Hilfe zur Verfügung, so können zum Beispiel gezielt Flugplätze in der Nähe nach dem Platzwetter gefragt oder andere Piloten im näheren Umkreis um Wetterreports gebeten werden.

Ebenso kann mittels Kurseempfehlungen das Luftfahrzeug zum nächstgelegenen Flugplatz (mit besseren Sichtbedingungen) oder zu einem Verkehrsflughafen geführt werden, wo Landehilfen, wie zum Beispiel Funknavigationsanlagen oder Hochleistungsbeleuchtung für Anflug und Landebahn zur Verfügung stehen. Eine weitere Alternative kann die Landung auf einem militärischen Flugplatz sein, wo GCA (Ground Controlled Approach)* zur Verfügung steht.

*GCA gibt es nur an militärischen Flugplätzen. Der Anfluglotse kann aufgrund seines speziellen Radargerätes mit Vertikal- und Horizontalanzeige die Luftfahrzeuge „runtersprechen“. Hier gilt jedoch die Einschränkung, dass die militärischen Flugplätze meist nur wochentags besetzt sind.

2. „Selbstgebastelte“ GPS-Anflugverfahren

So sehr die modernen Navigationstechniken das Fliegen und die Navigation erleichtern, so gefährlich ist es, sich darauf zu verlassen. GPS kann unzureichende Sichtverhältnisse nicht ausgleichen!

Ein hohes Unfallrisiko liegt darin, dass man – vor allem an seinem Heimatplatz – bei gutem Wetter einen GPS-Anflug mit den entsprechenden Punkten und den dazugehörigen Höhen erfliegt und dieses Verfahren dann auch bei schlechten Wetterverhältnissen anwendet.

Das ist verboten. Uns liegen leider Fälle vor, bei denen selbst erflogene GPS-Anflüge unter IFR-Bedingungen tödlich endeten.

3. Verfahren bei ATC

• Wenn Sie als VFR-Flug in wetterbedingte oder sonstige Schwierigkeiten kommen und FIS dies mitteilen, werden Sie mit der größtmöglichen Aufmerksamkeit behandelt und unterstützt.

- Erfahrene Mitarbeiter, oft selbst mit Pilotenlizenz, kümmern sich um Sie.
- Notfallchecklisten für Lotsen und FIS-Spezialisten, in denen auch wetterbedingte Luftnotlagen aufgeführt sind und die auf dem neuesten Stand gehalten werden, liegen an jedem Arbeitsplatz aus.

Tipps von ATC

- Bereiten Sie sich rechtzeitig auf die Möglichkeit einer Landung auf einem Ausweichflugplatz vor und entscheiden Sie so frühzeitig, damit Sie diesen noch bei gut fliegbarem Wetter erreichen.
- Schauen Sie sich die weitere Wetterentwicklung in Ruhe vom Boden aus an und treffen Sie aus der Sicherheit heraus eine neue Einschätzung der (Wetter)lage.
- Nutzen Sie den Fluginformationsdienst (FIS) und zögern Sie nicht, um konkrete Hilfe zu bitten.
- Trotz Funkkontakt mit FIS bleiben Sie für die sichere Flugdurchführung verantwortlich.
- Informieren Sie FIS frühzeitig über schlechter werdendes Flugwetter. Nur dann kann aus sicheren Verhältnissen heraus agiert und im Vorfeld Lösungen gefunden werden (zum Beispiel Umkehr, Ausweichlandung, ggf. Sicherheitslandung, Umfliegen des Schlechtwettergebietes).
- Landungen außerhalb eines Flugplatzes im Rahmen einer Sicherheitslandung sind nicht bußgeldbedroht.*

*Bei einer Außenlandung sind u.a. jedoch besonders zu beachten:

- Hindernisse oder Bodenebenheiten, die aus der Luft nur schwer erkennbar sind
- weicher Untergrund, der die Gefahr eines Überschlags erhöht

Die Information gibt es zum Nachlesen auch im Internet unter www.dfs.de (Services, Newsletter, VFR-Newsletter-Archiv, Ausgabe 1/2016).

Text: DFS

RUDOLF VON GOTTBERG VERSTORBEN



Rudolf von Gottberg war langjähriger Vorsitzender der FG Gaggenau

Rudolf von Gottberg, langjähriger Vorsitzender der Fliegergruppe Gaggenau, ist am 10. März verstorben.

Er wurde am 23. Oktober 1937 in Königberg geboren. Zur Fliegergruppe Gaggenau kam er am 1. September 1964. Dort zeigte er bald sein außergewöhnliches Organisationstalent und wurde 1970 zum Zweiten Vorsitzenden gewählt. 1971 sprachen die Mitglieder dem damals 33-Jährigen das Vertrauen aus und wählten ihn zum Ersten Vorsitzenden. Dieses

Amt hatte er – mit wenigen berufsbedingten Unterbrechungen – mehr als 30 Jahre lang inne. In dieser Zeit entwickelte sich der Verein unter Rudolfs Leitung stetig weiter. Der Flugzeugpark wurde erneuert und in den 1980er-Jahren auf moderne GfK-Maschinen umgestellt.

Nach vielen Verhandlungen erhielten die Gaggenauer Flieger 1987 die Baugenehmigung für eine eigene Flugzeughalle auf dem Flugplatz in Baden-Baden. Mit

dem Bau der Halle gelang es Rudolf von Gottberg, einen Meilenstein in der Vereinsgeschichte zu setzen.

Ab 1992 mussten sich die Segelflieger auf dem Flugplatz in Baden-Oos ernsthaft Sorgen machen, denn es wurde langsam zur Gewissheit, dass der Flugplatz Baden-Oos zugunsten eines Regionalflughafens in Söllingen geschlossen werden sollte. Schon sehr bald bemühte sich Rudolf von Gottberg zusammen mit dem Vorstand des Aero-Clubs Baden-Baden um einen Verbleib der Sportflieger in Baden-Oos.

Aber auch fliegerisch war Rudolf immer sehr aktiv. Bei zahlreichen Flügen und Wettbewerben zeigte er seine Fähigkeiten. Immer bereit, Neues auszuprobieren, zog es ihn schon sehr früh zum Fliegen nach Spanien und Afrika. Mit 60 Jahren drückte er nochmal die Schulbank und machte den Motorflugschein. Anschließend war er auch oft als Schlepp-Pilot im Einsatz.

Die Fliegergruppe Gaggenau wird Rudolf von Gottberg ein ehrendes Andenken bewahren.

Text: Nikolaus Hertweck
Foto: privat

FSV NÜRTINGEN TRAUERT UM HEINZ WEBER

Am 27. Februar ist Heinz Weber im Alter von 89 Jahren verstorben.

Er war 1940 als 14-Jähriger zur Segelfliegerei an die Teck gekommen. Seinen großen Wunsch, Pilot bei der Lufthansa zu werden, durchkreuzte der Zweite Weltkrieg. Der Teilnahme am Krieg folgte eine lange Gefangenschaft in Russland.

Bei der Wiedergründung des Vereins 1950 war Heinz dabei. Er war einer der Männer, die den Verein damals unter großen Entbehrungen aufbauten und weiter entwickelten – immer getrieben vom innigen Wunsch zu fliegen. Als 1962 der damalige Vereinsvorstand Wilhelm Dandler verunglückte, baten ihn die Vereinsmitglieder, das Amt des Zweiten Vorsitzenden zu übernehmen, zusammen mit seinem Freund Ernst Schulmeister, der Erster Vorsitzender wurde. Dieses

Amt hatte Heinz 20 Jahre lang inne. Unter der Führung der beiden Vorsitzenden wurde darauf geachtet, den rasanten Fortschritten im Flugzeugbau mit neuen Flugzeugen zu folgen, ohne den Verein finanziell zu überfordern.

20 Jahre lang führte Heinz Weber während der vielen geschäftlichen Auslandsaufenthalte von Ernst Schulmeister den Verein maßgeblich, bis er 1983 auf eigenen Wunsch dieses Amt niederlegte. Für seinen herausragenden Einsatz erhielt Heinz 1985 die Silberne Ehrennadel des BWLV, im Jahr 2000 folgte die Goldene Ehrennadel des Verbands.

Heinz Weber hatte ein spannendes Fliegerleben. Bereits 1976 gelang ihm ein Dreiecksflug über 500 Kilometer mit dem Cirrus. Weitere große Streckenflüge schlossen sich an. Fast jedes Jahr begann

Heinz im Frühjahr die Saison in Sisteron. Dort erreichte er 1988 eine Startüberhöhung von mehr als 5.000 Metern und erhielt somit einen weiteren Diamanten zum Goldenen Leistungsabzeichen. Heinz unternahm auch viele Flüge mit dem Motorsegler und dem UL. Nur der Wunsch, mit dem Motorsegler nach Korsika zu fliegen, blieb unerfüllt.

Beim 75-Jahr-Vereinsjubiläum 2003 wurde das neue Ultraleichtflugzeug Zephir auf seinen Namen getauft. Er war bis zu seiner letzten Erkrankung regelmäßig in der Werkstatt und unterstützte das Team bei der Heimarbeit.

Der Flugsportverein Nürtingen nimmt in tiefer Dankbarkeit Abschied von seinem Kameraden Heinz Weber.

Text: Andreas Böttigheimer

SEGELFLIEGER TRAUERN UM SWAANTJE GEYER



Swaantje Geyer liebte den Streckensegelflug und war national und international erfolgreich

Fliegen wollte Swaantje Geyer schon als Teenager und der Zufall wollte es, dass der neue Freund ihrer Schwester Segelflieger war. Das war 1979 – ihr Entschluss stand fest: Ich werde Segelfliegerin! Mit fast 25 Jahren hatte sie ihren PPL-C in der Tasche und startete eine außergewöhnliche Karriere.

Die Liste der sportlichen Erfolge auf nationaler und internationaler Ebene ist lang. Seit 1994 war sie mit kurzer Unterbrechung Mitglied der Deutschen Segelflugnationalmannschaft der Frauen. In Klix wurde sie 2005 Vizeweltmeisterin in der Clubklasse. Ihre Begeisterung für den Streckensegelflug war ansteckend. Den Nachwuchspiloten stellte sie sogar ein Flugzeug zur Verfügung.

International erlangte sie in der Welt der Segelflieger nicht nur durch ihre fliegerischen Leistungen große Aufmerksamkeit. Sie war rund um den Globus bestens vernetzt. Mit ihrer herzlichen, fröhlichen Art

gelang es ihr schnell, intensive persönliche Kontakte zu knüpfen.

Ihre Berichterstattungen von Wettbewerben erhielten durch ihre umfangreichen Kenntnisse des Sports und der Piloten eine besondere Note. Ihre Blogs wurden weltweit gelesen und hochgeschätzt.

Noch im Januar unterstützte sie, trotz fortgeschrittener Erkrankung, die Nationalmannschaft der Junioren bei der Weltmeisterschaft in Australien. Eine Herzensangelegenheit, denn der Fünfte Kontinent war ihre zweite Heimat. Im Frühjahr nahm sie dort an ihrem letzten Wettbewerb teil.

Swaantje Geyer (59) erlag am 27. April nach einem harten und mutigen Kampf ihrer Krebserkrankung. Die Welt der Segelflieger trauert um sie.

Text und Foto: DAeC

NACHRUF BITTE KURZ HALTEN!

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, in den vergangenen Monaten haben unsere Redaktion zunehmend Nachrufe erreicht, die sehr ausführlich ausgefallen sind. Bei allem Verständnis dafür, dass die Vereine ihren verdienten Mitgliedern gerne einen würdigen letzten Gruß ermöglichen möchten, bitten wir Sie dennoch darum, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren und die Nachrufe möglichst kurz zu halten, da diese sonst überproportional viel Raum im „adler“ in Anspruch nehmen. Dies sorgt auch immer wieder für Diskussionen unter unseren Lesern.

Deshalb können künftig nur noch Texte veröffentlicht werden, die **maximal 2.200 Zeichen** (rund eine halbe bis eine Dreiviertelseite DIN-A4-Seite in Word) umfassen. Ausnahmen sind Nachrufe für Persönlichkeiten, die im Verband eine herausragende Rolle eingenommen haben und auch auf nationaler oder internationaler Ebene bekannt und aktiv waren. Die Redaktion behält sich vor, zu ausführliche Texte entsprechend zu kürzen und anzupassen.

Bitte denken Sie auch daran, ein geeignetes Foto mitzuschicken, das dem An-

lass entsprechend angemessen ist – gerne eines, das den Menschen, für den der Nachruf geschrieben wurde, beim Ausüben seines fliegerischen Hobbys zeigt. Das Bild sollte nicht unscharf sein, in druckfähiger Auflösung vorliegen, und der Fotograf sollte zum Zwecke der Quellenangabe genannt sein.

Die adler-Redaktion dankt für Ihr Verständnis.

Text: red.

BÜCHER

NEUERSCHEINUNG

TEXTSAMMLUNGEN „LUFTRECHT KOMPAKT“

Der Verlag Luftverkehr hat in Ergänzung zu seiner Online-Recherche das „Handbuch Luftrecht kompakt“ herausgegeben. Dort sind wichtige luftrechtliche Vorschriften nach Themenbereichen sortiert zusammengefasst. Wer also lieber eine kompakte, gedruckte Ausgabe der

relevanten Vorschriften zur Hand haben möchte, um zum Beispiel selbst Einzelheiten anzumerken oder hervorzuheben, bekommt mit dem Format eine übersichtliche Printversion. Für den Verlag Luftverkehr waren für die textliche Erarbeitung die beiden ausgewiesenen

Fachleute Werner Klein und Frank Dörner tätig.

In der fliegerischen Ausbildung, der Technik, dem Betrieb und den Luftverkehrsregeln stehen mit den DIN-A4-Paperback-Zusammenstellungen alle

wichtigen luftrechtlichen Regelungsbe-
reiche zur Verfügung. Zum Start der neuen
Reihe wurden die Bände „Air Operation –
Flugbetrieb (OPS)“, „Aircrew – Luftfahrt-
personal (FCL)“, „Airworthiness – Technik“,
„Rules of the Air – Luftverkehrsregeln
(SERA)“ herausgegeben und zwischen-
zeitlich um fünf zusätzliche Handbücher
zu Themenbereichen wie zum Beispiel
Luftsicherheit, Haftung und Versiche-
rung, nationale Gesetze und Verordnun-
gen erweitert.

Für den Luftsport dürften vor allem die
Bände zu EU-FCL, Technik und SERA von
großem Interesse sein. Die Bände enthal-
ten neben einer einführenden Kommen-
tierung von Frank Dörner den jeweiligen

Auszug aus der EU-Grundverordnung,
der „Basic Regulation“ VO (EG) 216/2008,
die dazugehörigen europäischen Durch-
führungsverordnungen (zum Beispiel
Part FCL, PART MED, PART ORA und ARA
oder auch PART SERA) und ergänzend
die deutschen Regelungen (zum Beispiel
aktuelle LuftPersV, die im Dezember 2014
veröffentlicht wurde). Vor allem in der
Ausbildung sind so die kompletten luft-
rechtlichen Grundlagen immer griffbereit.
Die Preise der Printversionen liegen bei
ca. 25 Euro pro Band, das Lehrbuch bei
etwa 35 Euro. Die Bände können online
bezogen werden unter www.luftverkehr.com.

Text: Herwart Meyer/Martin Jost

HANDBUCH LUFTRECHT kompakt

Alle relevanten Vorschriften nach Themenbereichen zusammengestellt
EU-Recht und nationales Recht aktuell und konsolidiert. Die Handbücher
für die Praxis mit übersichtlichen seitlichen Registern. Mit einführender
Kommentierung von Frank Dörner.

SERA Rules of the Air – Luftverkehrsregeln Die einheitlichen europäischen Luftverkehrsregeln der VO (EU) Nr. 923/2012 Die dazugehörigen AMC, die deutsche LuftVO und wichtige NtL.	FCL Aircrew – Luftfahrtpersonal Die EU-Verordnungen Nr. 1178/2011 und 290/2012 mit den Teilen FCL, MED, CC, ARA, ORA sowie die deutsche LuftPersV, 3. DV, LuftPersV und die FlugfunkV.	TECHNIK Airworthiness – Technik Die beiden Regelwerke der EU zur Technik: Nr. 748/2012 mit PART 21 und Nr. 1321/2014 mit PART M, 145, 66, 147, T und die deutsche LuftGerPV mit Durchführungsverordnungen.
OPS Air Operation – Flugbetrieb Der Flugbetrieb wird über die VO (EU) Nr. 965/2012 geregelt. Die Teile ARO, ORO, CAT, SPA, NCC, NCO und SPO und die deut- sche LuftBO nebst Durchführungs- verordnungen sind zu beachten.	NATIONAL Gesetze und Verordnungen LuftVG, LuftStG, LBA-Gesetz, BAF-Gesetz, FlUG, LuftVZO, LuftVO, LuftGerPV, LuftPersV, LuftBO, LuftKotV, FSW, FlugfunkV, BATV und viele mehr.	HAFTUNG Haftung und Versicherung Warschauer Abkommen Montrealer Übereinkommen Passagierverordnungen (EG) Nr. 2027/97, 261/2004 und 785/2004 Auszüge aus LuftVG, LuftVZO und VVG u. a.
SECURITY Luftsicherheit „Zugangskontrollen“, „Bekannter Versender“ und „Zweitsitzfliegerprüfung“, Schlagworte der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008, (EU) Nr. 185/2010 u. a. sowie des LuftStG und der dazu erlassenen Verordnungen.	ADR Aerodromes – Flugplätze VO (EU) Nr. 139/2014 Auszug des LuftVG, Auszug der LuftVZO, Grundätze des Bundes und der Länder zur Anlage und zum Betrieb von Flugplätzen u. a.	LEHRBUCH Systematische Darstellung des internationalen, europäischen und deutschen Luftrechts Frank Dörner, Jurist, Fliegerlehrer und Luftfahrtschreinsteller, beschreibt das Luftrecht verständlich und übersichtlich.

www.luftverkehr.com, www.air-law.de

BUCHREZENSION

EIN HANDBUCH FÜR KONSTRUKTEURE UND INTERESSIERTE

Das Buch „Light Airplane and Glider
Static and Dynamic Stability – The Aircraft
Maneuverability, Basic Theory and Cal-
culation Examples“ von Dr. Vittorio Pajno
ist 2015 in englischer Sprache beim Ver-
lag IBN Instituto Bibliografico Napoleone
in Rom/Italien erschienen und unter der
ISBN-Nummer (13) 9788875652173 er-
hältlich.

Auf 179 Seiten im Format 22 mal 17
Zentimeter wird in zwei Abschnitten die
Theorie hinter den flugmechanischen
Themen „statische und dynamische Sta-
bilität von Flugzeugen“ erklärt und in
Beispielen berechnet.

Dr. Vittorio Pajno, der sich selbst als Stu-
dent bei Professor Piero Morelli in Turin in
dieses Thema eingearbeitet hat, hat
mehrere Bücher über den Entwurf leichter
Motorflugzeuge und Segelflugzeuge in
italienischer Sprache verfasst und das
englischsprachige Buch „Sailplane Design“
geschrieben.

In „Light Airplane and Glider Static and
Dynamic Stability“ widmet er sich aus-
schließlich der Berechnung der Stabilität
um die Quer- und Hochachse, das heißt
um die Ermittlung und Berechnung der
korrekten Wirkung und Auslegung des
Leitwerks eines kleinen Flugzeuges.

Wie Pajno in seiner Einführung selbst an-
gibt, ist dieses Buch vor allem an Konst-

rukteure von kleinen Flugzeugen gerichtet,
die sich entweder als Student, Amateur-
flugzeugbauer oder von Berufs wegen
mit der Auslegung und Konstruktion
kleiner Motorflugzeuge oder von Segel-
flugzeugen beschäftigen.

Im ersten Teil seines Buches werden die
entsprechenden theoretischen Zusam-
menhänge beschrieben und die notwen-
digen Berechnungsformeln hergeleitet
und erklärt.

Im zweiten Teil wird anhand von Beispielen
das Thema exemplarisch durchgerechnet,
wobei die von Pajno projektierten Flug-
zeuge „V8 Falcon“, ein zweisitziges
VLA-Motorflugzeug, und das Standard-
klasse-Segelflugzeug „V6 Kite“ mit
7,5 Quadratmeter Flügelfläche die Grund-
lage der Rechenbeispiele darstellen.

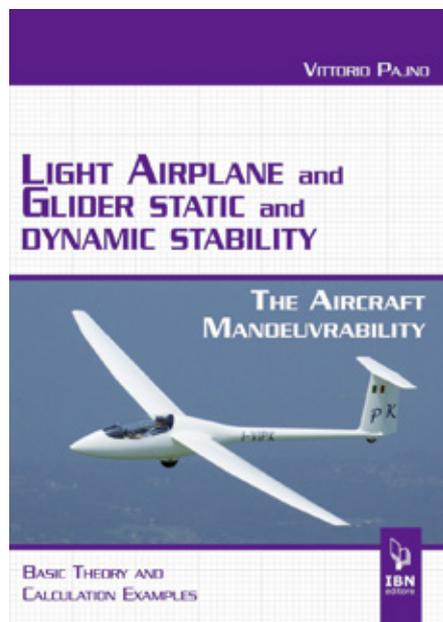
Insgesamt orientiert sich der beschriebene
Wissensbereich des Buches an der Dar-
stellung zum Thema Stabilitätsrechnung
in der Flugmechanik nach den bekannten
früheren Autoren wie Just oder Raymer,
jedoch konzentriert sich Pajno hier aus-
schließlich auf statische und dynamische
Stabilität.

Darüber hinaus gibt er Hinweise zur
Berechnung von Massenverteilungen
und Trägheitsradien, und er schlägt Re-
chenverfahren zur schnellen Abschät-
zung von Flugeigenschaften und der

Dimensionierung der notwendigen Leit-
werke vor.

Damit ist dieses Fachbuch sicher nützlich
für den Konstrukteur solcher Flugzeuge,
aber auch für jeden Interessierten an die-
sen flugmechanischen Themenbereichen.

Text: Werner „Micro“ Scholz
Foto: privat





Nicht träumen! Fliegen! Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

TOP-TERMINE IM MAI 2016

2. DM MOTORSCHIRMFLIEGEN
2.6.–5.6.2016 FLUGPLATZ BALLENSTEDT (EDCB)
Info: www.daec.de

PRÜFERLEHRGANG UL
6.6.–17.6.2016 Braunschweig
Infos: www.daec.de

43. NIEDERSACHSEN-RALLYE
11.6.2016 Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN)
Infos: www.daec.de

56. HESSENSTERNFLUG
11.6.2016 Flugplatz Gelnhausen (EDFG)
Info: www.daec.de

INTERNATIONALES KIEBITZ-TREFFEN MIT FLY-IN
18.6.–19.6.2016 Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
Info: heinz.hartmueller@t-online.de