

der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

SEGELFLUG SEITE 29

„EIN FLIEGENDER TRAUM“

WELTMEISTER BERT SCHMELZER HAT DEN NEUEN VENTUS AUSGIEBIG GETESTET

FREIBALLON SEITE 15

HIMMELFAHRT MIT AUSBLICK

BWL.V-PFINGSTJUGENDLAGER MIT DER BSG STUTTGART WAR EIN VOLLER ERFOLG

TITELTHEMA SEITE 5

DAS TUT DIE EASA FÜR KLEINFLIEGER

DIE WICHTIGSTEN ERLEICHTERUNGEN, WAS SIE DEN
PILOTEN BRINGEN UND WANN SIE IN KRAFT TRETEN



Bitte vormerken:

Auffrischungseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung)

Fluglehrer-Fortbildung, gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV §96

Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 21. und 22. Oktober 2016, in der Filderhalle in Leinfelden-Echterdingen. Beginn ist am Freitag um 13 Uhr, am Samstag um 9 Uhr. Ende ist jeweils gegen 18 Uhr.

Das Anmeldeformular finden Sie in der nächsten Ausgabe des adlers sowie ab Ende Juli im Internet unter www.bwlv.de.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Was haben wir von den Bemühungen der EASA in der Kleinluftfahrt?

ALLGEMEINES

- 4 Mitglieder finden und binden (3) – Führungsaufgaben, die sich dezentral vergeben lassen: Patenschaften
- 5 Multikopter-Infotag in der Flugwerft
- 5 Aktueller Stand bei der EASA: Was tut sich bei den angekündigten Erleichterungen für die Kleinfliegerei?
- 8 Spektakuläre Exponate im Zeppelin Museum Friedrichshafen – Baumgartners Rekordkapsel und Piccards Stratosphärenkugel
- 9 RP leitet Bußgeldverfahren gegen Piloten ein – Hubschrauber-Drohne auf den Rottweiler Testturm der Firma Thyssen-Krupp gestürzt
- 10 Otto Lilienthals Gleiter: Pilotenfehler war die Absturzursache
- 12 Treffen zum Thema Multikopter auf der Wasserkuppe – Aufklären statt verbieten

LUFTSPORTJUGEND

- 13 Es gibt noch Plätze für die Jugendleiter-Lehrgänge!
- 13 25. BWLV-Landesjugendvergleichsfliegen 2016

AK SEKTOREN

- 14 Luftraum Stuttgart – Sektorenkarten bitte nicht vervielfältigen!

FREIBALLON

- 15 44. BWLV-Pfingstjugendlager mit der BSG Stuttgart – Himmelfahrt mit Ausblick

MODELLFLUG

- 18 GPS-Dreiecksfliegen beim Aeroclub Göppingen-Salach
- 18 Kooperation zwischen DAeC und ÖAeC – Seminare für Motorkunstflug erfolgreich absolviert
- 19 FAI-Fesselflug-WM in Australien

MOTORFLUG/UL

- 20 Mit dem Ultraleicht-Flugzeug durch Skandinavien
- 24 Motorschirmfliegen – Neue Deutsche Meister

SEGELFLUG

- 24 Eugen- und Ursula-Hänle-Glasflügel-Fly-In auf dem Flugplatz Bad Saulgau
- 25 Erfahrungen am langen Seil: Mit der Winde in die obere Ecke der Kunstflug-Box
- 26 D-Kader in Neresheim – Das Trainingslager der 1000-Kilometer-Flüge
- 28 Salzmanncup in Auerbach/Vogtland – Marvin Woltering holt sich den Sieg
- 29 Bert Schmelzers Probeflug mit dem neuen Ventus: „Ein fliegender Traum“
- 32 Wettbewerb und Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen in Hockenheim – Nässe, Kälte, Glühwein und sieben Wertungstage

REGIONEN

- 34 Region 1: Fliegergruppe Renchtal feierte 40-Jahr-Jubiläum
- 35 Region 1: Regionalwertung Rhein-Neckar-Enz
- 36 Region 3: Flugplatzfest in Elchingen
- 36 Region 5: Isnyer Flugtage
- 37 Region 5: 10. Oldtimertreffen Riedlingen
- 37 Region 6: Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen belebt alte Bande
- 38 Region 7: LSV Blumberg lädt zum Fly- und Fahr-In
- 39 Region 7: Gut besuchtes Segelfluglager in Müllheim

DAEC-NEWS

- 40 Traditionsgemeinschaft Alte Adler – Neuen Vorstand gewählt
- 40 Schulung des Luftsportgerätekabins
- 40 Aus AUL wird BAUL

BWLV-MITTEILUNGEN

- 41 BWLV-Terminservice 2016
- 42 Fluglehrer-Lehrgang auf dem Klippeneck
- 44 Firma Hekatron erhält Wolf-Hirth-Medaille in Silber
- 44 BWLV-Auffrischungseminar für Lehrberechtigte
- 45 In eigener Sache: Unterkunft gesucht

TECHNIK

- 45 Die Technik erinnert




FLUGSICHERHEIT

- 46 Personal Briefing beim Pre-Flight Information Bulletin – Erleichterte Flugvorbereitung für VFR-Piloten
- 46 DFS-Info – Luftraumfächer als App erhältlich

ABSCHIED

- 46 Dr. Armin Riehle
- 47 Dieter „Murphy“ Hüttner

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Man könnte es auch das Trainingslager der 1000-Kilometer-Flüge nennen: Das Treffen des BWLV-Segelflug-D-Kaders, das kürzlich in Neresheim stattfand, ist ausgezeichnet verlaufen. Unser Bild zeigt einen der Teilnehmer beim Flug von oben. Lesen Sie mehr dazu auf Seite 26.

Foto: Chris Hiller

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 Magazines 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.



WAS HABEN WIR VON DEN BEMÜHUNGEN DER EASA IN DER KLEINLUFTFAHRT?



Steffen Baitinger, BWLV-Vizepräsident und Referent Technik

Liebe Luftsportlerinnen
und Luftsportler,

sowohl EASA als auch LBA diskutieren derzeit – wie gewohnt – viele Vorschriften, die uns betreffen. Ist absehbar, ob sich wirklich Vereinfachungen für die Sportfliegerei ergeben? Hat sich seit meinem letzten Kommentar (Juli 2014 an gleicher Stelle) die Perspektive verbessert – oder sogar verschlechtert?

Die größte Vereinfachung bestünde wohl darin, dass die Vorschriften nicht so oft

geändert werden. Für Außenstehende ist es meist eher weniger als mehr transparent, was sich für unseren Bereich tut. Die Frage, wie sich mögliche politische Katastrophen, wie zum Beispiel ein Brexit (zum Zeitpunkt, als dieser Artikel verfasst wurde, noch nicht entschieden), auch auf die EASA-Verordnungspolitik auswirken, wollen wir lieber gar nicht zu Ende denken.

Doch bleiben wir bei dem, was wir wissen: In der Zwischenzeit hat die mit unabhängigen externen Experten besetzte Task Force der EASA ihre Empfehlungen zur Anpassung der EASA-Verordnungen abgegeben. Die geplanten Änderungen wurden von der EASA im Frühjahr bei einer „EASA-Road Show“ in Bonn gemeinsam mit dem LBA und dem DAeC vorgestellt.

Nach langen Jahren des Kampfes zwischen EASA und den Luftfahrtverbänden (DAeC, EGU, BGA und anderen) um die Vereinfachung des Part-M wird jetzt ein neuer Weg eingeschlagen. Der Part-M ist in sich so sehr auf die Anforderungen der Großluftfahrt ausgerichtet, dass er sich nicht durch Vereinfachungen mit unseren Belangen in Einklang bringen lässt. Die EASA hat deswegen entschieden, einen Part-ML zu schreiben, der auf die Anforderungen der Kleinluftfahrt in Europa zugeschnitten ist. Da Deutschland nun mal nur eines von 28 Ländern (bald nur noch 27?) in der EU ist, wird das Ergebnis wohl nicht allen unseren Wünschen entsprechen.

In dieser Ausgabe (Seite 5) sind die wichtigsten Änderungen, die auf uns zukommen, zusammengestellt. Die Einführung der neuen Vorschriften wird vor allem wieder für die Betriebe (CAMOs und Instandhaltungsbetriebe) eine große Belastung. Sie brauchen wieder neue Handbücher und Genehmigungen. Die Warte in den Vereinen können sich wohl hingegen darauf

beschränken, ihren Unmut darüber zu äußern, dass die Formulare einen neuen Briefkopf bekommen. Ansonsten wird sich für sie glücklicherweise nicht viel ändern.

Die Eigenverantwortung wird mit den neuen, selbsterklärten IHP wieder größer. Für diejenigen, die das aus früheren Zeiten nicht kennen, bedeutet dies eine Umstellung. Für diejenigen, die viele Jahre mit den alten Vorschriften gearbeitet hatten, ist es eher ein Segen, wieder mehr Verantwortung übernehmen zu können.

In Bezug auf einen wichtigen Punkt für die Vereine geht es bei der Umschreibung der DAeC-Lizenzen auch einen Schritt weiter: Ein paar Behörden (so das LBA und die EASA) scheinen bemerkt zu haben, dass die Kleinluftfahrt (durch BWLV/DAeC) nicht aufgibt und es deswegen besser ist, sich der Forderungen konstruktiv anzunehmen und Probleme gemeinsam zu lösen. Von der bevorstehenden Umschreibung der Wart-Lizenzen profitieren auch die Prüfer, da sie dann nicht mehr wegen der Freigabe einer 100-Stunden-Kontrolle zu ihren Vereinen kommen müssen.

Es gibt noch viele weitere Punkte, die derzeit in der Diskussion sind und zum Teil augenscheinlich Vorteile bringen. Zum Beispiel ist die grundsätzliche Erhöhung der Gewichtsgrenze auf 600 Kilogramm für alle Ultraleichtflugzeuge auch mit Risiken verbunden. Die Erhöhung der Abflugmasse steigert nicht unbedingt die Sicherheit. Darüber hinaus fallen dann eventuell auch wieder Segelflugzeuge mit weniger als 600 Kilogramm Gesamtgewicht unter nationales Recht. Das würde eine Zweiteilung der Segelfliegerwelt in national und europäisch zugelassene Lfz bedeuten – und das kann niemand wollen.

Wir hoffen auf eine gute Umsetzung der Veränderungen. Und alles, was uns das Leben schwerer macht, sollte wenigstens einen Sicherheitsgewinn bringen – den wir in den vergangenen Jahren durch immer mehr Vorschriften nicht finden konnten. Es bleibt spannend, und wir halten Sie auf dem Laufenden.

Mit Fliegergrüßen



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (3)

FÜHRUNGSAUFGABEN, DIE SICH DEZENTRAL VERGEBEN LASSEN: PATENSCHAFTEN

Der dritte Teil unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ bezieht sich vor allem darauf, vorhandene Mitglieder zu halten und zu motivieren. Diese Aufgabe lässt sich recht einfach von der Vorstandsriege und von Funktionsträgern innerhalb von Patenschaften an andere Mitglieder delegieren. Beispiele beziehen sich zwar meist konkret auf den Segelflug, sind aber grundsätzlich auf alle anderen Sparten übertragbar.

Tandem: Nachwuchs und alter Hase

Im ersten Teil unserer Serie wurden schon **Patenschaften für Scheinneulinge** angesprochen. Nochmals kurz zur Vertiefung: Es dürfen zwar selbstverständlich auch der Ausbildungsleiter selbst oder die Fluglehrer Patenschaften für Scheinneulinge übernehmen. Als Paten kommen jedoch viele fortgeschrittene Piloten in Frage, die die Neulinge von ihrem Wissen profitieren lassen können.

In Nordrhein-Westfalen gibt es schon seit einiger Zeit einen **„Ausbildungsnachweis nach dem Schein“**, der Aufgaben zusammenfasst, die nach Lizenzerwerb der Reihe nach in Angriff genommen werden können (erste Streckenflüge, Silber-C, mit Wasserballast fliegen usw.). Um ein halbwegs einheitliches Vorgehen der Paten-Scheinneuling-Tandems zu gewährleisten und als Ideenliste, ist ein solches Dokument eine prima Grundlage. Denn die Patenschaft ist nicht dazu gedacht, dass sich der erfahrene Pilot von nun an permanent den Neuling ans Leitwerk bindet. Mithilfe eines solchen Ausbildungsnachweises können die Tandems sehr einfach Ziele aufstellen. Der Jungpilot kann diese allein erfüllen, hat aber dennoch einen Ansprechpartner, der ihm mit Rat und Tat zur Seite steht und mit dem er in regelmäßigen Abständen besprechen kann, was als nächstes ansteht, welche Ziele er erreicht hat oder auch nicht – und woran das lag.

(Anmerkung der Redaktion: Der Aero-club NRW hat dem BWLV dieses Do-

kument freundlicherweise zur Verfügung gestellt. Dafür bedanken wir uns recht herzlich! Es ist zusammen mit diesem Serienteil online zu finden unter www.bwlv.de)

Das Fliegerleben nach der Lizenz

Neben den Scheinneulingen gibt es **am anderen Ende der Fliegerkarriere** diejenigen, die ihre Lizenz abgeben – sei es aus medizinischen Gründen oder schlicht altershalber. Wenn aus medizinischer Sicht grundsätzlich nichts dagegen spricht, zu fliegen – wenn auch nicht mehr als PIC –, dann kann es auch hier sinnvoll sein, diesen Mitgliedern einen Paten an die Seite zu stellen. Er kann beispielsweise dafür sorgen, dass das Mitglied regelmäßig Mitfluggelegenheiten erhält. Ob das ein Flug mit dem Motorsegler auf einen Kaffee zum Nachbarflugplatz ist oder ein achtstündiger Streckensegelflug, hängt von den individuellen Wünschen und Möglichkeiten ab.

Neben dem Aspekt, auch ohne eigene Lizenz weiterhin in die Luft zu kommen, ist darüber hinaus wichtig, dass diese Mitglieder weiterhin Teil des Vereins und in alle Aktivitäten integriert bleiben, also beim Grillen, bei Fluglagern, bei Herbstwanderungen oder Skiausflügen usw. dabei sind. Zwischen einer allgemein ausgesprochenen Info, dass etwas stattfindet, und einer expliziten, persönlichen Einladung besteht ein himmelweiter Unterschied, der oft darüber entscheidet, ob es zu einer Teilnahme kommt oder nicht. Der Pate sollte diese direkte Ansprache übernehmen. Schafft es der Verein, Mitglieder nach Abgabe der Lizenz auf Dauer aktiv zu halten, bleibt deren Erfahrung verfügbar. Denn ein alter Streckenflughase – ob mit oder ohne gültige Lizenz – kann seinerseits sehr gut Pate für einen Scheinneuling sein.

Der Anhang am Boden

Die Familienphase ist – verständlicherweise – ein kritischer Punkt in jedem Fliegerleben. Um die Familien von Pilotinnen und Piloten ins Vereinsleben einzubin-

den, könnte im Verein auch ein Pate für diese Gruppe eingeführt werden.

Es gibt schier unendliche Möglichkeiten, was sich auf die Beine stellen lässt, damit aus „der Frau von ...“ ein Name mit Gesicht wird: vom Familienflugbetrieb, bei dem Kinder, Ehepartner, Verwandte usw. die Gelegenheit zum Mitfliegen haben, über Kinderbetreuung während des Flugbetriebs oder während Vereinsfluglagern, bis hin zu organisierten Aktivitäten abseits des Flugplatzes, die aber morgens vor Ort starten und dort wieder enden – vieles ist möglich.

Diese Aufgabe lässt sich beispielsweise auch an aktiv in den Verein eingebundene Partner von Pilotinnen und Piloten delegieren. Denn die gibt es auf jedem Flugplatz, und sie könnten durch die offizielle Übernahme dieses Amtes eine Aufwertung erfahren.

Alter Wein in neuen Schläuchen

Im Grunde sind diese Patenschaften nichts Neues. Es geht schlicht und einfach darum, dass sich die Mitglieder gegenseitig umeinander kümmern. Glücklicherweise sind die Vereine, in denen das ohne institutionalisierte Patenschaften funktioniert.

Doch Achtung: Oft funktionieren solche informellen Patenschaften genau bei denjenigen Mitgliedern, die sowieso vorbildhaft in den Verein integriert sind und ein hohes Maß an Motivation mitbringen. Die Patenschaften, von denen wir hier sprechen, sind für Mitglieder gedacht, die genau darüber nicht verfügen, die wir aktiv bei der Stange halten müssen – und die im besten Fall durch diese Maßnahmen so weit motiviert werden, dass sie dem Fliegen an sich und dem Verein im Speziellen erhalten bleiben. Es geht darum, alle einzubinden, lückenlos zu betreuen und Tandems einzuführen, die eine gewisse Verbindlichkeit bringen, die den Selbstläufern oft fehlt. Der erste Schritt, um dies zu bewerkstelligen, ist die Ernennung von beispielsweise einem

Beauftragten für Patenschaften, der mögliche Paten identifiziert, Struktur und Anleitung bietet und gefundene Tandems unterstützt.

Text: Ramona Riesterer



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. Alle Serienteile finden Sie auch online unter www.bwlv.de.

VERANSTALTUNG BEIM LUFTSPORT-VERBAND BAYERN MULTIKOPTER-INFOTAG IN DER FLUGWERFT

Das Thema Multikopter, umgangssprachlich auch Drohnen genannt, bietet völlig neue Möglichkeiten. Die Technik ist faszinierend, und oft auch preiswert zu haben, die Flugtechnik ist für Einsteiger relativ einfach zu beherrschen. Über all das möchte der Luftsport-Verband Bayern (LVB) mit einer entsprechenden Veranstaltung informieren. Diese findet statt am Samstag, 23. Juli, ab 10 Uhr auf der Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums.

Geplant ist dabei auch ein erster FAI-Wettbewerb mit Multikoptern, in einer inzwischen international etablierten Klasse, dem FPV-Race. Dabei werden relativ kleine Kopter möglichst schnell durch einen Hindernisparcours gesteuert.

Natürlich gibt es auch rechtliche Voraussetzungen, die es zu beachten gibt, zum Beispiel eine spezielle Haftpflichtversicherung oder das Verbot von Flügen in der Nähe von Flugplätzen und Flughäfen. Viele wichtige Informationen werden an diesem Tag dem Publikum präsentiert.

Alle Interessierten sind herzlich willkommen!

Text: DAeC

AKTUELLER STAND BEI DER EASA:

WAS TUT SICH BEI DEN ANGEKÜNDIGTEN ERLEICHTERUNGEN FÜR DIE KLEINFLIEGEREI?

Seit nunmehr fast drei Jahren ist Patrick Ky Direktor der EASA. Als er sein Amt antrat, war die Aufbruchstimmung gewaltig. Wir haben noch seine ersten Ankündigungen im Kopf, dass sich für die Kleinfliegerei (ELA 1/ELA 2) bald vieles erleichtern würde. Die Wartungs- und Instandhaltungsvorschriften sollten sich eher wieder dem annähern, was wir bei uns in Deutschland seit Jahrzehnten als bewährte Praxis gewohnt waren und als bewährte Praxis gelebt hatten. Also weniger Vorschriften, mehr Verantwortung beim Halter. Die ersten Ansätze – auch die Einrichtung einer mit externen Fachleuten besetzten Task Force, die nicht nach dem strengen Zeitkorsett der EASA arbeitet, sondern deutlich weniger bürokratisch und schneller – waren aus unserer Sicht gut, und wir verfolgten die Entwicklungen mit großem Interesse. Diese Task Force hat sich vorwiegend dem Thema Vereinfachung des Part-M für die General Aviation (ELA1 und ELA2) gewid-

met und auch einen Maßnahmenkatalog vorgeschlagen.

Am 8. März dieses Jahres veranstaltete die EASA gemeinsam mit dem DAeC und dem LBA eine **General Aviation**

Roadshow, um die angekündigten „Vereinfachungen“ darzustellen (siehe auch Bericht im Mai-adler). Dabei wurden jeweils die Bereiche Wartung/Instandhaltung und Lizenzierung angerissen. Nicht alle Vorschläge der oben

– Anzeige –



2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von:
LTB Schlemann GmbH

Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020
Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber
Preise auf Anfrage

ASF Safety Belts
eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de

helitech international
HELICOPTER EXPO & CONFERENCE
AMSTERDAM RAI
Stand 12A69 11-13 OCT 2016

Ladestr. 8 · 37139 Adelebsen
Telefon 055 06 - 950 917-90
www.asf-safetybelts.de
Betriebsferien: 25.07. - 10.08.2016

genannten Task Force wurden bisher umgesetzt.

Bei der Roadshow hat die EASA eine konkrete Richtung für die Kleinfliegerei vorgegeben. Denn es hat sich herausgestellt, dass sich die Änderung/Vereinfachung des Part-M für uns Kleinflieger nicht mit der gleichzeitigen Beibehaltung der Ausrichtung für die Großluftfahrt vereinbaren lässt. Aus diesem Grund wird es anstatt einer Vereinfachung von Part-M zukünftig einen Part-ML geben, der dann ausschließlich für die Kleinflieger gelten wird. Im Zuge dessen sollen die Halter wieder mehr Eigenverantwortung erhalten, wie wir das von früher kennen, als die EASA noch nicht existierte und die Genehmigungen noch vom LBA erteilt wurden. Die Arbeit der GA-Task Force ist im Wesentlichen fertig. Sie arbeitet weiter an den Details der geplanten Änderungen, also an der Ausgestaltung von Part-ML.

Part-ML

Der Part-ML ist also in Arbeit und wird nach Einführung nur für die Kleinluftfahrt gelten – und zwar für alle ELA1/ELA2-Lfz und mit allen Konsequenzen, auch den eventuell unliebsamen. Damit einhergehend wird es dann auch einen Ersatz für die CAMO und den Instandhaltungsbetrieb nach Subpart-F geben. Beide Betriebe werden dann durch einen ersetzt, den CAO-Betrieb (Continuing Airworthiness Organisation), der sowohl für die Lufttüchtigkeitsprüfung als auch die Instandhaltung zuständig sein wird. Damit wird er vergleichbar sein mit dem „alten LTB“, den wir bis vor zwei Jahren noch nach nationalem Recht hatten.

Die Regelungen im Part-ML sollen sehr kurz und einfach werden. Der gesamte Part-ML soll lediglich ca. 30 Seiten umfassen. Darin sollen auch kaum noch Querverweise auf andere Verordnungen (zum Beispiel Part 145 oder Ähnliches) enthalten sein. Damit wird das Regelwerk verständlicher und (hoffentlich) besser anwendbar. Als Zeithorizont steht im Raum, dass die CAO-Betriebe frühestens im Frühjahr 2017 in Betrieb gehen können, anschließend sollen sie innerhalb einer Übergangszeit von zwei Jahren komplett eingeführt werden.

Technische Lizenzen

Als erster Schritt zur Umsetzung der Vorschriften hin zum Part-ML für unsere Kleinfliegerei kommt die **Einführung der Part-66 L-Lizenz**, da die bisherigen technischen Lizenzen für die Kleinluftfahrt nicht passen. Die neuen B2L- und L-Lizenzen sollen noch in diesem Sommer als Verordnung be-

schrieben sein. Dann rückt auch die Umschreibung unserer nationalen Wartungslizenzen einen Schritt näher – was ja schon ungeduldig erwartet wird. Nach Aussage des LBA sind die Aussichten gut, dass die nationalen Wartlizenzen in eine L-Lizenz umgewandelt werden können. Die Umschreibung könnte dann ab dem 1. Oktober 2018 erfolgen. Am 1. Oktober 2019 müssten dann alle nationalen Lizenzen umgeschrieben sein (ähnlich wie es mit den Fluglizenzen war, die ebenfalls nach einem bestimmten Stichtag nicht mehr umgeschrieben werden konnten).

Wer eine L-Lizenz anstrebt, ohne davor eine andere besessen zu haben, muss eine Prüfung schreiben, deren Form und Umfang heute noch nicht feststeht. Deshalb erneut der Hinweis an alle Inhaber eines technischen Ausweises: Nur gültige technische Ausweise können in eine europäische L-Lizenz umgeschrieben werden.

Die gegenwärtige Planung der EASA sieht vor, dass die Privilegien denen der bisherigen Lizenz entsprechen. Weitergehend sollen die Privilegien dann nach Ablauf bestimmter Fristen durch nachgewiesene und durchgeführte Tätigkeiten automatisch erweitert werden.

Zum einen könnte es dann also sein, dass ein L-Lizenz-Inhaber mit relativ wenigen Fähigkeiten und Kenntnissen im Laufe der Zeit große Reparaturen freigegeben kann. Zum anderen könnte sogar der Halter selbst das Recht erhalten, „deferring of defects“ durchführen zu können. Das würde bedeuten: Die Entscheidung, ob ein Lfz mit einem Schaden weiter (sicher) verwendet werden kann, läge – ohne den Rat einer sachkundigen Person – beim Halter. Beide Entwicklungen sind nicht unbedingt im Sinne des Luftsports – besteht doch die Gefahr, dass Personen ohne tiefere Sachkenntnis Dinge beurteilen, die außerhalb ihres Urteilsvermögens liegen. Nicht jeder kennt seine Grenzen. Bleibt abzuwarten, wie die EASA das weiter regelt.

Instandhaltungsprogramme

Standard-Instandhaltungsprogramme (SIHP) gelten nur noch bis 30. September 2016! Sie müssen rechtzeitig durch ein entweder durch eine CAMO oder das LBA genehmigtes oder durch ein selbsterklärtes IHP ersetzt werden. Ein weiterer Betrieb des Lfz ist mit dem SIHP nach dem 30. September 2016 nicht mehr zulässig!

Auf der einen Seite ist das ärgerlich. Auf der anderen Seite gibt es den Haltern die Möglichkeit, die Laufzeiten der Kompo-

nenten in ihren Luftfahrzeugen (Lfz) zu prüfen. Zum Beispiel müssen Halter, die noch ein SIHP für ihr Lfz haben, Schleppkupplungen alle vier Jahre zur Überholung schicken, da sich im SIHP keine Abweichungen von Betriebszeiten festlegen lassen. Allein die Beseitigung solcher Fristen rechtfertigt (finanziell betrachtet) den Aufwand für die Erstellung eines neuen IHP.

Die Erstellung eines Selbst-IHP durch den Halter ist die sichtbarste Änderung/Vereinfachung, die bisher tatsächlich Eingang in die Vorschriften gefunden hat: Mit seiner Unterschrift legt der Halter fest, welche Instandhaltung und Wartung an seinem Lfz zu erledigen ist und zeichnet gleichzeitig dafür verantwortlich.

Darin ist die grundlegende neue Richtung der EASA zu erkennen, dass der Halter in Zukunft wieder mehr Verantwortung übernehmen muss. Die Vereinfachung besteht dabei nicht in der Möglichkeit der Selbsterklärung an sich, sondern in der Reduzierung der Kosten, weil die Genehmigungsgebühr entfällt. Leider akzeptieren jedoch einige CAMOs keine Selbst-IHPs, weil sie sich nicht in der Lage sehen, den Inhalt auf dessen rechtliche Korrektheit abzuschätzen. Auch einzelne Prüfer der Landesverbände haben schon zu verstehen gegeben, dass sie kein Selbst-IHP für die Prüfung akzeptieren. Sie wollen die jährliche Bescheinigung der Plausibilität des Selbst-IHP, zu der die Prüfer verpflichtet wurden, nicht unterschreiben. Damit bleibt dem Halter – entgegen aller guten Vorsätze der EASA – nur noch der Weg zu einem genehmigten IHP über eine CAMO oder beim LBA gegen Gebühr.

Für die Erstellung eines Selbst-IHP ist auf der Technikseite des DAeC eine sehr ausführliche Ausfüllanleitung veröffentlicht (<http://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/selbsterklaerte-instandhaltungsprogramme/>).

Als Ersatz für ein SIHP ist die Genehmigung eines IHP beim LBA kostenfrei – allerdings nur, wenn es sich um den gleichen Halter und das gleiche Lfz handelt. Für die Halter von DG- oder LS-Flugzeugen bietet DG-Flugzeugbau eine Sonderaktion für Erstellung und Genehmigung eines IHP zu vergünstigten Konditionen bis 30. September 2016.

Der Aufwand und die Kosten

Ein Kritikpunkt, der in Bezug auf die Vorschriften des Part-M immer wieder geäu-

Bert wird: Seit Einführung der EASA-Vorschriften sei alles viel teurer und viel aufwendiger geworden. Doch stimmt das wirklich?

Beurteilen können sollten das die Vereine und Halter im Land – auf jeden Fall jene, die Wartung, Instandhaltung selbst durchführen. Beim Vergleich der Wartungsvorschriften – vor und nach Einführung der EASA-Vorschriften – ist festzustellen, dass sich im Operativen nicht viel geändert hat – das meiste hat nur einen neuen Namen erhalten.

Die zusätzliche Dokumentation, die seit 2008 zu erbringen ist, trifft vor allem die Prüfer, weniger die Halter. Der neue Prüfbericht umfasst viele Daten, die früher in erster Linie den Halter im Rahmen der Wartung interessiert hatten. Was zusätzlich kam, ist das Formular der Freigabebescheinigung. Dahinter steckt aber kein großer Mehraufwand, über den es sich aufzuregen lohnt. Im Durchschnitt sind für ein Segelflugzeug oder einen Motorsegler zwei bis maximal fünf Freigaben pro Jahr erforderlich. Bei einem Aufwand von etwa zehn Minuten pro Freigabe, kommt in der Summe noch nicht einmal eine Stunde Aufwand pro Jahr zusammen.

Zur Kostensituation lässt sich sagen, dass die wesentlichste Komponente das IHP war. Die Genehmigung schlägt mit ca. 150 Euro (oder etwas mehr) zu Buche. Dies sollte ja jetzt nicht mehr vorkommen. Pro Freigabe entstehen ca. 20 Euro, also Unkosten in Höhe von maximal 100 Euro im Jahr.

Der Eindruck, dass alles viel komplizierter, aufwendiger und teurer wurde, entstand vor allem dadurch, dass die Änderungen anfangs teils nicht überschaut wurden, schließlich handelte es sich im Vergleich zu vorher um eine komplett neue Denkweise. Außerdem haben wir, seitdem die EASA-Vorschriften 2008 erstmals für die Kleinen galten, so viele Änderungen mitgemacht, dass der subjektive Eindruck nur negativ sein konnte.

Operations-Handbook – „die neue SBO“

Ein weiteres Vorschriftenthema sind die Operations-Vorschriften, die neu erstellt wurden. Es gibt bereits ein veröffentlichtes **Operations-Handbook, NCO-Handbook**. NCO steht für Non Commercial Operations. Am 25. August 2016 tritt der Part-NCO für uns in Kraft, also für Segelflugzeuge, Motorsegler und Motorflugzeuge. Darin ist alles geregelt, was in der zivilen Privatfliegerei zu beachten ist – deshalb umfasst es auch 1.683 Seiten (!). Es ist also nicht wirklich handhabbar, auch wegen der vielen Querverweise, die wir von EASA-Dokumenten bereits kennen (und fürchten).

Die gute Nachricht: Daraus werden nun Auszüge, sogenannte „easy access documents“ (EAD) erstellt. Sie sollen alle relevanten Regelungen, vor allem auch die Querverweise, für jeweils einzelne Bereiche enthalten. Bereits jetzt veröffentlicht die EASA viele Dokumente als „easy access document“. Sie entsprechen der sogenannten konsolidierten Fassung inklusive aller Querverweise, die man sich am Anfang der EASA-Zeit mühsam selbst erarbeiten musste.

Für die Ballone (Balloon Rulebook) ist das schon fertig und kann bei der EASA heruntergeladen werden. Für den Segelflug wird dieses (dann Sailplane Rulebook) noch erstellt und ist dann – im übertragenen Sinne – eine europäische SBO. Wir können allerdings erst in zwei bis drei Jahren damit rechnen. Für den Bereich Segelflug werden dann, im Gegensatz zum aktuellen Zustand, nur noch das Rulebook OPS, der Part CAO und der Part-ML benötigt. Damit hat man dann alle Dokumente zu Wartung und

Betrieb in der Hand. Ein Punkt, der dann zu unterscheiden sein wird: Für TMG gelten die Motorplanes-Regeln. Ist der Motor jedoch abgestellt, gelten die Regeln fürs Gliding.

Gewichtsgrenze 600 Kilogramm, Wunsch der UL-Hersteller

Der Wunsch der UL-Hersteller, der zurzeit diskutiert wird, lautet, dass alle Lfz unter 600 Kilogramm wieder in nationale Verantwortung übergehen und die EASA nur noch für Lfz über 600 Kilogramm zuständig ist. Falls dies von der EASA in gültiges Recht übersetzt wird, wird es einige Lfz geben, für die eine neue Regelung gefunden werden muss. Eine Option könnte es sein, auf Antrag des Herstellers ein Opt-Out für Flugzeuge unter 600 Kilogramm zuzulassen, um ein Lfz unter 600 Kilogramm in der EASA-Welt zu belassen. Denn für Lfz unter nationaler Verantwortung benötigt der Pilot eine andere Lizenz – siehe Ultraleichtflugzeuge heute. Damit wäre das Opt-Out eine Option für Segelflugzeuge, sonst wäre für Segelflugzeuge unter 600 Kilogramm eine nationale Lizenz und für die darüber eine EASA-Lizenz nötig.

Und zum Schluss noch ein Hinweis zum wiederholten Mal: Ab 2018 sind **8.33-kHz-Funkgeräte** verpflichtend. Daran wird sich auch nichts mehr ändern, da es europäisches Gesetz ist, keine Verordnung der EASA. Die EASA kann es deshalb auch nicht außer Kraft setzen.

Text: Steffen Baitinger,
BWL-Vizepräsident und Referent Technik

– Anzeige –



SPL-Theorie:
Perfekte Prüfungsvorbereitung...

... MIT DEM SEGELFLUGZEUGFÜHRER!

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!



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





SPEKTAKULÄRE EXPONATE IM ZEPPELIN MUSEUM FRIEDRICHSHAFEN

BAUMGARTNERS REKORDKAPSEL

UND PICCARDS STRATOSPÄRENKUGEL

Im Rahmen seiner Ausstellung „Möglichkeit Mensch. Körper, Sphären, Apparaturen“ zeigt das Zeppelin Museum in Friedrichshafen derzeit einige außergewöhnliche Exponate. Zu sehen sind zum Beispiel die Stratosphärenkapsel und der Druckanzug des Red Bull Stratos Projekts.

Am 14. Oktober 2012 war der österreichische Extremsportler Felix Baumgartner in der Druckkapsel mit einem Gasballon in die Stratosphäre aufgestiegen. In einer Höhe von fast 39.000 Metern öffnete Baumgartner die Kabine und sprang nur durch den Druckanzug geschützt mit einem Fallschirm in die Tiefe. Baumgartner knackte damit den 1960 von Joe Kittinger aufgestellten Rekord des höchsten Fallschirmsprungs und erreichte im freien Fall Überschallgeschwindigkeit. Kittinger hatte als Berater an dem Projekt mitgewirkt.

Das Projekt Red Bull Stratos war von dem österreichischen Limonadenhersteller Red Bull betrieben und finanziert worden. Die spektakulären Bilder gingen rund um die Welt und erreichten eine große Medienresonanz.

Die Erprobung von Druckanzügen und Fallschirmen für Notabstiege aus großen

Höhen bildeten den Forschungshintergrund des Projektes. Während des Ballonaufstiegs in die Stratosphäre sicherte die Druckkapsel die Sauerstoffzufuhr, Druckverhältnisse und Umgebungstemperatur. Beim Absprung übernahm diese Aufgaben dann der Druckanzug. Lebensgefährlich wird es besonders dann, wenn der Springer beginnt, sich sehr schnell zu drehen. Baumgartner geriet kurzzeitig ins Trudeln, konnte sich jedoch wieder stabilisieren und sicher landen.

Die ersten Menschen in der Stratosphäre

Nicht ganz so hoch wie Baumgartner, dafür deutlich früher und als erste Menschen überhaupt in der Stratosphäre waren Auguste Piccard und Paul Kipfer. Das Gerät, mit dem sie dies bewerkstelligten – die sogenannte Stratosphärenkugel – ist nun ebenfalls in der Ausstellung zu sehen.

Die beiden Schweizer starteten am 27. Mai 1931 auf dem Gelände der Ballonfabrik Riedinger in Gersthofen bei Augsburg. Sie stiegen auf, und als sie nach dem Absinken auf dem dem Hochgurgl-Gletscher in Tirol landeten, zeigte der geeichte Barograf eine Maximalhöhe von

15.781 Metern: Piccard und Kipfer hatten einen neuen Höhenrekord aufgestellt und als Erste die Stratosphäre erreicht.

Und das nach einer 17-stündigen, teilweise dramatischen Fahrt. Ihre Druckkugel hatten sie nach einem Defekt in einer Notreparatur abdichten müssen. Da der Mechanismus zur Bedienung des Gasventils versagt hatte, war es den beiden Schweizern nicht möglich gewesen, kontrolliert zu landen. Vielmehr hatten sie auf eine Abkühlung des Gases in den Abendstunden warten müssen. Wegen des technischen Problems hatten nur wenige der geplanten wissenschaftlichen Experimente stattfinden können.

In Höhen über 10.000 Meter kann der Mensch nur in einer Druckkabine überleben, die Druckverhältnisse und Sauerstoffkonzentration kontrolliert. Die von Physikprofessor Piccard entwickelte Kugel war aus Aluminium gefertigt und bot damit größte Sicherheit bei möglichst geringem Gewicht. Die Ballonhülle aus gummierter Baumwolle fasste ein Volumen von 14.100 Kubikmetern Wasserstoffgas. Die überlebenswichtige Atemluft im Kugellinneren wurde durch die Verdampfung von Sauerstoff und die Absorption von Kohlendioxid durch eine Kalipatrone gewährleistet.

Auguste Piccard absolvierte im folgenden Jahr einen weiteren Aufstieg in die Stratosphäre und beriet 1933 ein Stratosphärenballonprojekt in den USA.

Die beschädigte Druckkugel blieb jedoch fast ein Jahr auf dem Gletscher liegen, bevor sie geborgen wurde und schließlich nach Brüssel kam. Zahlreiche Schaulustige haben ihre Namen in die Kugel hineingeritzt, bis sie sicher im Musée royal de l'Armée in Brüssel ankam. Von dort ist sie als Leihgabe nach Friedrichshafen gebracht worden.

i Die Sonderausstellung mit Baumgartners Anzug und Kapsel sowie Piccards Stratosphärenkugel ist noch bis 9. Oktober zu sehen. Alle Infos hierzu gibt es unter www.zepplin-museum.de.

Text: Zeppelin Museum/red.
Fotos zum Red Bull Stratos Projekt:
©Red Bull Stratos
Fotos zur Stratosphärenkugel:
© Zeppelin Museum,
Markus Tretter, 2016



Für großes Medienecho sorgte 2012 Felix Baumgartners Sprung aus der Stratosphäre. Neugierige können seine Kapsel und seinen Raumanzug nun im Zeppelin Museum bestaunen

RP LEITET BUSSGELDVERFAHREN GEGEN PILOTEN EIN HUBSCHRAUBER-DROHNE AUF ROTTWEILER TESTTURM GESTÜRZT

Eine Hubschrauberdrohne ist am 5. Juni in die Aufbauten des Testturms der Firma Thyssen-Krupp in 240 Meter Höhe in Rottweil (Kreis Rottweil) gestürzt, heißt es in einer Pressemitteilung der Landesluftbehörde beim zuständigen Regierungspräsidium Freiburg. Es seien nur deshalb keine Menschen zu Schaden gekommen, weil sich an jenem arbeitsfreien Sonntag niemand auf der Plattform aufgehalten habe.

Die Drohne gehört einem 48-jährigen in der Schweiz lebenden deutschen Staatsbürger. Das Gerät wurde bei dem Absturz erheblich beschädigt. Die Landesluftfahrtbehörde des zuständigen Regierungspräsidiums Freiburg wird ein Bußgeldverfahren gegen den Drohnenpiloten einleiten. Ferner wird er zusätzlich für die Bergungskosten durch die betroffene Baufirma aufkommen müssen.

In diesem Zusammenhang werden von Seiten der Baufirma regelmäßige, zum Teil bedrohlich dichte Vorbeiflüge von Luftfahrzeugen aller Art – Hubschrauber, Sportflieger, Motorschirme – an dem auf der Turmspitze beschäftigten Personal beklagt. Offensichtlich wird die dort über besiedeltem Gebiet einzuhaltende Sicherheitsmindeshöhe von 1.000 Fuß über Grund (entspricht zirka 300 Meter) von Piloten in diesen Fällen unterschritten.

Die Landesluftfahrtbehörde kündigt eine verstärkte Überwachung an, um die Sicherheit der Baustelle und des dort beschäftigten Personals zu gewährleisten.

Text: Regierungspräsidium Freiburg
Foto: Firma Ed. Zueblin AG



Der Absturz seiner Hubschrauberdrohne auf dem Testturm der Firma Thyssen-Krupp in Rottweil könnte den 48-jährigen Piloten teuer zu stehen kommen

DLR-TESTS BESTÄTIGEN OTTO LILIENTHAL ALS AHNHERRN ALLER FLIEGER

EIN PILOTENFEHLER WAR DIE ABSTURZURSACHE

Der nachgebaute Lilienthal-Gleiter wurde im Windkanal verschiedenen Strömungstests unterzogen

Er flog tausende Male bis zu 250 Meter bei 50 Kilometern pro Stunde: Der deutsche Flugpionier Otto Lilienthal gilt zu Recht als erster belegter Flieger der Menschheit. Sein tödlicher Absturz geht nicht auf einen Konstruktionsfehler, sondern wahrscheinlich auf einen Pilotenfehler zurück. Das ist das Ergebnis der jetzt vorgestellten Untersuchungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), das einen originalgetreuen Nachbau eines Lilienthal-Gleiters wissenschaftlich getestet hat (siehe hierzu auch den Bericht in der Juni-Ausgabe des „adlers“).

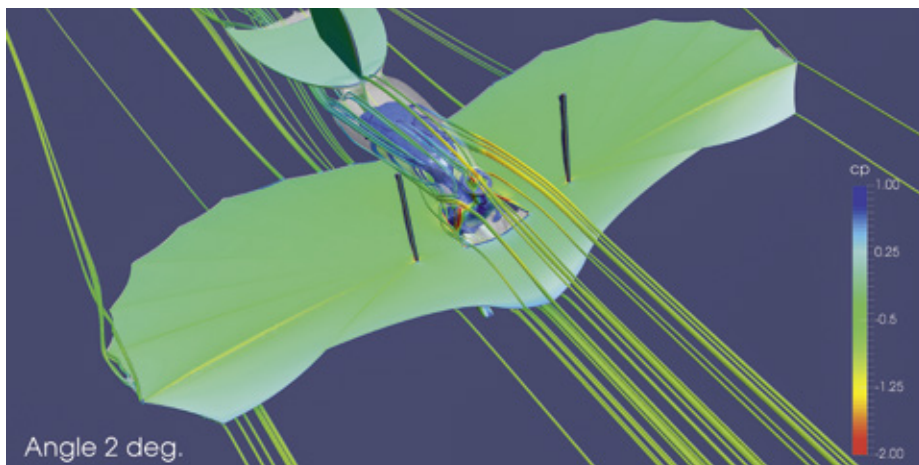
Mit den Untersuchungen im Windkanal soll das Wirken des Luftfahrtpioniers Otto Lilienthal, der vor 125 Jahren als erster Mensch in einem Flugzeug geflogen ist, gewürdigt werden. In einem der größten und modernsten Windkanäle der Welt, dem DNW-LLF im niederländischen Emmeloord, wurde die aerodynamische Güte des nur 20 Kilogramm schweren Gleiters mit einer Spannweite von 6,70 Metern getestet. Im DLR Göttingen fanden Schwerpunktversuche statt, um die Manövrierfähigkeit zu bestimmen. Das DLR Braunschweig hat den Gleiter am Computer simuliert.

Lilienthals Konstruktion war der Zeit weit voraus

Von den Ergebnissen waren die Forscher selbst überrascht. „Es ist erstaunlich, was für ein gutes Flugzeug Lilienthal vor über 100 Jahren ohne die modernen Mittel, die wir heute einsetzen können, gebaut hat“, sagte DLR-Luftfahrtvorstand Professor Rolf Henke. „Ihm standen weder Windkanal noch Computersimulation zur Verfügung, aber er wusste, worauf es beim Fliegen ankommt“, so Henke.

Lilienthal hatte systematisch den Vogelflug studiert und als erster die Vorteile eines gewölbten Flügels erkannt. Bis heute werden Flugzeuge nach von Lilienthal erkannten Kriterien wie Luftwiderstand und Auftrieb bewertet. „Lilienthal war der erste Flugwissenschaftler, als dessen Erben wir uns sehen“, so Henke. Außerdem war Lilienthal auch der erste Flugzeugfabrikant – das vom DLR nachgebaute Modell ist das erste Serienflugzeug der Welt, der sogenannte Normalsegelapparat, und wurde mindestens neun Mal weltweit verkauft.

Professor Andreas Dillmann, Leiter des DLR-Institutes für Aerodynamik und Strömungstechnik, der die wissenschaftliche



Strömungsmessung im Windkanal



In Handarbeit
wie vor
125 Jahren
entstand das
Flugmodell



Lilienthals-Gleiter als Highlight auf der ILA 2016

Ausarbeitung vornahm, ist geradezu begeistert: „Die Ergebnisse unserer Untersuchungen haben Lehrbuchcharakter. Alles, was wir gemessen haben, passt hervorragend zu den historischen Angaben darüber, wie weit und wie schnell er geflogen ist.“

So beträgt die ermittelte Gleitzahl 3,6. Das bedeutet, dass ein Flugzeug aus einer bestimmten Starthöhe 3,6 Mal so weit gleiten kann. „Das stimmt mit den historischen Angaben überein, dass Lilienthal vom 70 Meter hohen Gollenberg 250 Meter weit geflogen sei“, sagte Dillmann.

Aerodynamisch gelungene, eigenstabile Konstruktion

„Es handelt sich um eine aerodynamisch absolut saubere Konstruktion, die in allen Flugbereichen eigenstabil war“, so Dillmann. Eigenstabil nennen Luftfahrtingenieure das Verhalten von Flugzeugen, wenn sie sich von selbst bei einer Kursabweichung durch Wind oder Steuerfehler wieder ins aerodynamische Gleichgewicht bringen. Dies ist Voraussetzung für sicheres Fliegen. In dieser Hinsicht sei Lilienthals Konstruktion sogar dem Flugapparat der Brüder Wright voraus gewesen: „Der Wright-Flyer stellte sich bei Wind-

kanaltests der NASA als instabil bei allen Fluggeschwindigkeiten heraus“, sagte der DLR-Forscher. „Die Flugeigenschaften des Lilienthal-Gleiters gleichen denen eines typischen Schul-Segelflugzeuges der 20er- und 30er-Jahre – Konstruktionen, die Jahrzehnte nach Lilienthal flogen“, so Dillmann.

Ungünstige Thermik wurde zum Verhängnis

Die Untersuchungen der Forscher zeigten aber auch, wo die Grenzen des Gleiters lagen. Er konnte nur bei bestimmten Bedingungen sicher geflogen werden. „Wenn die Nase des Gleiters zu hoch kommt, bäumt er sich auf und wird unbeherrschbar.“ Genau das könnte bei Lilienthals tödlichem Absturz am 9. August 1896 bei Stölln am Gollenberg passiert sein. Von Lilienthals Absturz wird berichtet, dass sich sein Gleiter bei einem Sonnenbö genannten Aufwind aufrichtete, in der Luft kurz stehenblieb und dann seitlich abstürzte. Der Flugpionier hatte nur begrenzte Möglichkeiten, den Gleiter durch Beinbewegungen zu steuern. „Lilienthals Gleiter konnte gut und sicher bei Wind-

stille oder Gegenwind fliegen. Für andere Windverhältnisse wie die Thermik an seinem Absturztag reichte die Manövrierfähigkeit einfach nicht aus. Lilienthal hätte am Unglückstag nicht fliegen dürfen.“

Die Leistungen Lilienthals wurden praktisch von allen nachfolgenden Pionieren der Luftfahrt anerkannt und aufgegriffen, wie Dr. Bernd Lukasch, Leiter des Otto-Lilienthal-Museums Anklam, das den Nachbau des Gleiters im Auftrag des DLR durchführte, mitteilte. „Der Franzose Ferdinand Ferber nannte schon 1905 das Jahr 1891 als das Jahr, in dem die Geschichte des Flugzeuges begann“, so Lukasch. Und die Brüder Wright, denen 1903 der erste Motorflug gelang, bezeichneten Lilienthal als „ohne Zweifel größten unserer Vorgänger“.



Mehr Bilder, Videos und eine Aufzeichnung der Pressekonferenz zum Thema gibt es auf der Internetseite des DLR (www.dlr.de) im News-Archiv.

Text und Fotos: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

TREFFEN ZUM THEMA MULTIKOPTER AUF DER WASSERKUPPE AUFKLÄREN STATT VERBIETEN



Sie engagieren sich für den Modellflug (von links): Udo Beran, Gerhard Allerdissen, Claudia Stengele, Gunter Schmidt, Hans Schwägerl, Dr. Manfred Neidert. Rechts ist Manfred Helfrich, Bürgermeister der Gemeinde Poppenhausen, zu sehen

„Der klassische Modellflug soll so gut wie möglich geschützt werden“ – das war Konsens beim Treffen über die „Verordnung des Betriebes von unbemannten Luftfahrzeugen“ auf der Wasserkuppe. Am 27. Mai trafen sich dort die Vertreter des Bundesverkehrs- und des Bundesinnenministeriums, des Deutschen Aero Clubs (DAeC), des Deutschen Modellfliegerverbandes (DMFV), der

Vereinigung Cockpit, des Deutschen Hubschrauberverbands, der Deutschen Flugsicherung (DFS), des europäischen Herstellerverbands EMA, von EMIG-RC, von Europe Air Sports (EAS) und des Weltverbands FAI zu einem weiteren informellen Sondierungsgespräch im Rahmen der Novellierung der Luftverkehrsordnung (LuftVO). Eingeladen hatten die Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges und das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug.

– 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

Vor Ort waren Udo Beran (Generalsekretär des DAeC), Gerhard Allerdissen (Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug), Claudia Stengele (Vorstandsvorsitzende des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug), Gunter Schmidt (DAeC-Vizepräsident), Hans Schwägerl (Präsident des Deutschen Modellflieger Verbandes) und Dr. Manfred Neidert (Vizepräsident der Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe).

Der DAeC und seine Bundeskommission Modellflug haben in den vergangenen Monaten intensiv für die Aufklärung der Piloten gearbeitet. Dafür wurde unter anderem ein Informationsblatt gestaltet, das über die Rechte und Pflichten der Steuerer aufklärt. Händler können es als Beipackzettel jedem Käufer mitgeben. Ein Multikoptertag in Schleißheim sowie eine Presseaktion mit

Mustertexten fanden große positive Resonanz. Auch der vom DAeC vorgeschlagene „Befähigungsnachweis“, der Kenntnis von Gesetzen und Vorschriften, beispielsweise zum Schutz der Privatsphäre, von Unfallorten und Menschenansammlungen, verlangt, wurde seitens des BMVI erneut positiv bewertet. Der DAeC und der DMFV haben dem BMVI ihre Zuarbeit für diese Schulung zugesagt.

Unterscheidungskriterien für Modellflug und Multikopter

„Modellflug und Multikopter dürfen aber nicht in einen Topf geworfen werden“, fordert der DAeC. Vizepräsident Gunter Schmidt hat nun Unterscheidungskriterien und Definitionen für Drohnen und Modellflugzeuge vorgelegt:

Ein Luftfahrtgerät ist dann eine Drohne, wenn dieses aufgrund der technischen Ausstattung die Möglichkeit bietet, entweder durch programmiertes Anfliegen von Bezugspunkten bzw. das Abfliegen von frei definierten Koordinaten oder durch ein direkt und unmittelbar an die steuernde Person übertragenes Kamerabild von einer sich an Bord befindlichen Kamera kontrolliert auch außerhalb des unmittelbaren Sichtkontakts einer steuernden Person fliegen zu können.

Ein Luftfahrtgerät ist dann ein Flugmodell, wenn dessen Fluglage, Position und Bewegungsrichtung, selbst unter vollständiger Ausnutzung aller Möglichkeiten der sich an Bord des Luftfahrtgerätes befindlichen technischen Ausstattung, nur und ausschließlich durch unmittelbaren Sichtkontakt einer steuernden Person kontrolliert werden können.

Mit diesen Definitionen wird ein Luftfahrtgerät eindeutig der jeweiligen Klassenkategorie zugeordnet werden können – unabhängig von Form, Größe, Antrieb und Aussehen. Unabhängig von der Kategorie sollen künftig die Luftfahrtgeräte mit einem feuerfesten Kennzeichen ausgestattet werden.

Als nächsten Schritt werden DAeC und DMFV ein gemeinsames Positionspapier herausgeben.

Text und Foto: DAeC

ES GIBT NOCH PLÄTZE FÜR DIE JUGENDLEITER-LEHRGÄNGE!

GUTE JUGENDARBEIT LEICHT GEMACHT

Auch in diesem Jahr findet in den Herbstferien wieder ein **Jugendleiter-Grundlehrgang** in der Jugend- und Bildungsstätte auf dem Klippeneck statt. Dabei sollen erneut praxisrelevante und abwechslungsreiche Themengebiete behandelt werden.

In den fünf Tagen des Lehrgangs haben alle Jugendleiter der baden-württembergischen Luftsportvereine – sowie alle, die es noch werden wollen – die Möglichkeit, sich offiziell zum Jugendleiter nach den Richtlinien der JuLeiCa (der amtlichen Jugendleitercard) ausbilden zu lassen.

Die Unterrichtseinheiten bei diesem Lehrgang sind an den Richtlinien der JuLeiCa ausgerichtet, aber vor allem auch darauf ausgelegt, konkretes Handlungswissen und relevante Themen aus der Praxis des Vereinsbetriebs zu vermitteln. Dieses Wissen sollen die Teilnehmer später direkt im Verein und in den Jugendgruppen anwenden können und sich somit die Arbeit als Jugendleiter/in erleichtern.

Ziel ist es darüber hinaus, den Jugendleitern Kenntnisse, Fertigkeiten und Haltungen zur verantwortlichen Gestaltung von Angeboten in der Jugendarbeit aufzuzeigen und im Austausch mit anderen Jugendlichen und qualifizierten Referenten eine Idee zu bekommen, was einen Jugendleiter – vor allem im Bereich Luftsport – auszeichnet.

Eines der wichtigsten Elemente des Lehrgangs ist zudem die Möglichkeit, sich mit den Jugendleitern aus anderen Vereinen auszutauschen. Häufig wird unterschätzt, wie wichtig der Austausch von Erfahrungen tatsächlich ist – doch vor allem aus der Praxis der Jugendleiter selbst kann am meisten gelernt werden.

Innerhalb des Lehrgangs findet erneut ein Erste-Hilfe-Kurs statt.

Termin: Dienstag bis Samstag, 1. bis 5. November 2016

Kosten: 100 Euro pro Teilnehmer/in

Anmeldung: Über das Online-Formular auf unserer Homepage (www.bwlv.de → Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen)

Der **Jugendleiter-Fortbildungslehrgang** findet dieses Jahr schon im Oktober statt! Auch bei diesem Lehrgang, der ebenfalls in der Jugend- und Bildungsstätte Klippeneck stattfindet, wird es wieder ein abwechslungsreiches Programm geben, bei dem die Teilnehmer ihr Wissen über die Anforderungen eines guten Jugendleiters auffrischen können. Es werden neue fachliche und dennoch praxisnahe Themen zur Sprache kommen.

In diesem Jahr gibt es am Samstag ein kleines „Schmankerl“, damit auch für die Jugendleiter das Fliegen nicht zu kurz kommt. Rainer Krumm – der unter anderem die Bücher „Mentales Training für Piloten“ und „Selbstcoaching für Piloten“ geschrieben hat – wird mit den Teilnehmern und für die Teilnehmer einen Workshop gestalten.

Termin: Freitag bis Sonntag, 14. bis 16. Oktober 2016

Kosten: 70 Euro pro Teilnehmer/in

Anmeldung: Über das Online-Formular auf unserer Homepage (www.bwlv.de → Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen)

Noch sind einige der begehrten Plätze frei! Die Zusage des Lehrgangplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldungseingangs. **Die Anmeldungen für beide Lehrgänge sollten Interessenten per E-Mail an Tina Gaßmann (gassmann@bwlv.de) schicken.** Bei Fragen kann sie auch jederzeit kontaktiert werden.

Text: Tina Gaßmann

25. BWLV-LANDESJUGENDVERGLEICHSFLIEGEN 2016

DAS FLIEGERISCHE KÖNNEN MESSEN

Ihr seid noch Flugschüler, wollt aber mal richtig durchstarten und jetzt schon eure ersten Wettbewerbserfahrungen sammeln? Dann seid ihr beim Landesjugendvergleichsfliegen genau richtig! Dort könnt ihr euer fliegerisches Können mit anderen Jugendlichen aus ganz Baden-Württemberg messen. Aber auch abends am Lagerfeuer könnt ihr eure Erfahrungen aus der Welt der Fliegerei austauschen und neue Freundschaften schließen.

Die Flugsportvereinigung Sinsheim lädt daher alle jugendlichen Flugschüler und frischgebackenen Scheininhaber zum 25. BWLV-Landesjugendvergleichsfliegen ein. Dieses findet direkt im Anschluss an das BWLV-Segelflug-Jugendlager statt.

Wann: Freitag bis Sonntag, 26. bis 28. August 2016

Wo: Segelfluggelände Sinsheim

Wer: Alle Flugschüler ab Ausbildungsabschnitt C unter 25 Jahren und alle Scheinneulinge (Schein seit maximal zwei Jahren) unter 25 Jahren

Was: Fliegen, Vergleichen, Spaß haben

Teilnehmen können alle, die das 26. Lebensjahr noch nicht erreicht haben und entweder Flugschüler sind, die den zweiten Ausbildungsabschnitt (C-Prüfung) abgeschlossen haben (einfach einen Fluglehrer mitbringen), oder bereits Inhaber einer SPL/Lappls-Lizenz sind. Es gilt die Einschränkung, dass Teilnehmer, die älter als 21 Jahre sind, den gültigen Luftfahrerschein noch nicht länger als zwei Kalenderjahre besitzen dürfen.

Der Wettbewerb besteht aus drei Wertungsflügen, in denen ihr euer Können unter Beweis stellt. Start, Kreiswechsel, hochgezo-

gene Fahrtkurve, Rollübung, Slip, Ziellandung – das bringt euch die Punkte, die ihr braucht, um als eine/einer der drei besten Teilnehmer am Bundesjugendvergleichsfliegen in Bremen teilnehmen zu dürfen.

Das Programm wird in etwa wie folgt sein:

Freitag, 26. August	Samstag, 27. August	Sonntag, 28. August
<ul style="list-style-type: none"> • Anreise • Checkflüge • Abendessen 	<ul style="list-style-type: none"> • Frühstück • Wertungsflüge • Abendessen (Grillen) • Siegerehrung • Lagerfeuer, Feiern 	<ul style="list-style-type: none"> • Frühstück • Abbau, Abreise

Ihr fliegt auf euren eigenen, mitgebrachten Flugzeugen. Alle, die im Jugendlager dabei waren, können die Flugzeuge des FSR Kraichgau nutzen. Flugschüler benötigen darüber hinaus einen Fluglehrer des eigenen Vereins. Eure Leistungen werden von einer Fachjury aus Fluglehrern bewertet. Die besten drei unter Euch qualifizieren sich für das Bundesjugendvergleichsfliegen 2016 in Bremen.

Teilnahmegebühr: 50 Euro pro Teilnehmer und 30 Euro pro Begleiter (zweimal Abendessen und Frühstück sowie Vesper für Samstag sind inklusive)



Alle weiteren Informationen wie Ausführungsbestimmungen und Anmeldeformular findet ihr in den kommenden Wochen unter www.bwlv.de (Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen → Landesjugendvergleichsfliegen).

Oder ihr scannt einfach den QR-Code ein!



Bei Fragen könnt ihr euch gerne direkt an den Flugsportring Kraichgau wenden, per E-Mail unter fsrjugend@gmx.de.

Text: Pascal Kaiser

AK SEKTOREN

LUFTRAUM STUTTGART

SEKTORENKARTEN BITTE NICHT VERVIELFÄLTIGEN!

Den BWLV erreichen vereinzelt Anfragen, ob die vom Verband auf der Homepage und im adler zur Verfügung gestellten Sektorenkarten mit dem Luftraum über Stuttgart vervielfältigt und verteilt werden dürfen. **Dies ist nicht zulässig und muss unterlassen werden!** (Siehe auch den Copyright-Vermerk auf den Karten). Der BWLV hat mit dem Verlag, der das Kartenmaterial zur Verfügung gestellt hat, eine klar geregelte Lizenzvereinbarung. Diese beinhaltet ausschließlich folgende Nutzung:

1. den einmaligen Abdruck in der Verbandszeitschrift „der adler“ – dies ist in der April-Ausgabe 2016 geschehen, dort ist die Karte samt Hinweisen in der Heftmitte beigefügt und kann herausgenommen werden,
2. den Sonderdruck von 400 Karten zum Zwecke der Weitergabe an Vereine. Auch dies wurde veranlasst, Restexemplare dieser Auflage (mit festerem Papier) sind in der Geschäftsstelle erhältlich, zu beziehen bei Simone Bürkle unter buerkle@bwlv.de,
3. die Veröffentlichung der Karten online auf der BWLV-Homepage inklusive Downloadmöglichkeit. Unter der Rubrik AK Sektoren finden sich hier alle Materialien zum Download.



Nachdrucke, Kopien und insbesondere das Online-Stellen der Karten auf Vereins- oder anderen Homepages sind darüber hinaus **nicht gestattet!** Der BWLV bittet alle Mitglieder und Vereine, sich an diese Regelungen zu halten und die Karten ausschließlich über die genannten Wege zu beschaffen und zu verwenden!

Text: red.
Grafik: designed by Freepik

44. BWLV-PFINGSTJUGENDLAGER MIT DER BSG STUTTGART

HIMMELFAHRT

MIT AUSBLICK

Verfolgeransichten am frühen Morgen

Mehr als 40 überwiegend jugendliche Ballonbegeisterte waren in diesem Jahr beim BWLV-Pfingstjugendlager mit der Ballonsportgruppe Stuttgart dabei. Dieses fand auf einer Wiese in Lützelburg bei Augsburg statt. Im Folgenden beschreibt die Teilnehmerin Julia Hamm ihre Eindrücke.

Donnerstag, 5. Mai, 7.30 Uhr... mein Wecker klingelt. Für gewöhnlich nutze ich um diese Uhrzeit sämtliche Motivation, um mich einmal auf die andere Seite des Bettes zu rollen, mich schlaftrunken zu recken und mit letzter Kraft mein erstes Ziel des Tages zu erreichen: die Schlummertaste. Und das meist nicht nur einmal.

An diesem sonnigen Donnerstag aber ist meine Vorfreude zu groß, als dass ich damit warten würde, in den Tag zu starten. Denn heute beginnt das 44. Jugendlager der Ballonsportgruppe Stuttgart. Im Wohnzimmer riecht es noch immer nach dem Schokoladenkuchen, den ich erst vor wenigen Stunden aus dem Ofen geholt habe. Bei mehr als 40 Teilnehmern kann ein zweiter Kuchen nicht schaden, denke ich mir, und so werden Butter, Zucker, Mehl, Eier, Speisestärke und Backpulver zu einem Teig verrührt, der frische Rhabarber wird aus dem Garten gepflückt, alles wird auf einem Blech verteilt und ab damit in den Ofen.

In der Zwischenzeit bekommt der Schokoladenkuchen noch eine Glasur und... ach herrje, meinen Koffer muss ich ja auch noch packen. Also los: Hosen, T-Shirts, mein Pullover, Handschuhe, Isomatte,

Schlafsack, Bergschuhe, Socken, Schokolade... da war doch was. Oh weh. Der Kuchen! Ich sprinte in die Küche. Glück gehabt.

Im Bett schlummern kann man zuhause

Kurze Zeit später machen wir uns auf den Weg nach Lützelburg. Die Lagerwiese ist noch recht leer, als wir dort ankommen. Allein die zwei Dixi-Klos sind auf interessanten Holzkonstruktionen schon so installiert, dass sie auch am Hang gerade stehen. Besonders vertrauenserweckend sieht das allerdings nicht aus. Als nächstes sollen das Küchenzelt und die beiden großen Schlafzelte aufgebaut werden. Nachdem diese nun schon seit mehr als 15 Jahren in Gebrauch sind, könnte man meinen, der Aufbau sei ein Kinderspiel... aber wie in den vergangenen Jahren auch schon weiß niemand so recht, wohin mit welcher Stange. Mit gemeinsamer Willenskraft und Teamgeist stehen die Zelte aber schon bald wie eine Eins und sind bereit, bezogen zu werden. Dabei gilt: Im Bett schlummern kann man zuhause. Hier genießen wir unseren Schönheitsschlaf auf Luftmatratzen und Isomatten mit Feuerfunken-Löchern. Wobei, allzu schön werden wir die nächsten Tage wohl nicht werden.

Zur Stärkung gibt es im Anschluss den altbekannten JuLa-Burger (Brot, Salami, Käse, Gurken, Brot) und natürlich ganz viel Kuchen. Da ich nicht die Einzige bin, die fleißig gebacken hat, sind wir bis Sonntag gut versorgt. Neugierig sehe ich

mich um. Ich bin umgeben von guten Freunden, bekannten aber auch fremden Gesichtern. Alle Namen zu kennen, darf ich wohl nicht behaupten. Damit weder ich noch irgendwer anders die halbe Gruppe mit „Hey du“ anquatschen muss, hat Tim Diller ein paar Spiele vorbereitet, die nicht nur super zum Kennenlernen sind, sondern gleichzeitig auch Teamgeist, Wurf- und Fangkoordination sowie Gleichgewicht fordern und fördern.

So viel Spaß diese Spiele auch machen, letztlich erwarten wir alle mehr: wir wollen hoch hinaus, abheben, den Himmel berühren. Leider macht uns der Wind an diesem Donnerstag einen Strich durch die Rechnung – eine Abendfahrt ist leider nicht möglich. Von einer Einweisung kann uns aber niemand abhalten, und so erklärt Thomas Hora den Neulingen wie auch den alten Hasen das Aufrüsten eines Ballons, sowie sämtliche Regeln und Sicherheits-



Strahlende Gesichter im Korb



3 – 2 – 1 – los! Beim Ausziehen der Hülle packen alle mit an

Start in die Morgendämmerung

hinweise. Dank einiger starker Herren bekommen wir auch die Animation einer zügigen Landung zu sehen, indem sie den Korb samt der vier Gäste liebevoll umwerfen. Zur Verwunderung einiger „Ausländer“ aus Bayern gibt es zum Abendessen Maultaschen mit Kartoffelsalat. Zubereitet von unserem Spitzen-Küchenteam, schmeckt es natürlich allen bestens.

Mystisch vernebelte Landschaft mit rosarotem Sonnenaufgang

Am nächsten Morgen ist es dann endlich soweit. Nach einer recht kurzen Nacht werden gemeinsam unsere drei Ballone aufgerüstet. Unsere Neulinge stehen als erstes im Korb und dürfen nicht nur die mystisch vernebelte Landschaft bewundern, sondern auch den rosaroten Sonnenaufgang. Meine Vorfreude steigt. Über

ein halbes Jahr war ich nun auf Entzug und kann es kaum erwarten, endlich wieder im Korb zu stehen! Ich wollte es ja selbst nicht glauben, aber ist man erst einmal in der Luft gewesen, hat man das stetige Bedürfnis dorthin zurückzugelangen.

Vorerst sind wir aber zunächst mal die Verfolger, und auch daran finden wir unsere Freude. Mit netten Gesprächen oder lauter Musik vergeht die Zeit wie im Flug... oder eher Fahrt? Nach der zweiten Zwischenlandung, zur dritten und letzten Runde für diesen Morgen, bin dann endlich ich an der Reihe. Nach einem sanften Start geht es hoch hinaus. Die Wiesen und Felder, Straßen und Häuser werden immer kleiner und kleiner, bis sie an die Landschaften einer Miniatureisenbahn erinnern. Der Himmel ist heute so klar, dass wir weit in der Ferne einen wunderbaren Blick auf das Alpenpanorama erhaschen. Wenn das nicht ein guter Start in den Tag ist!

Jede Menge Spaß im Erlebnisbad

Zurück am Lager gibt es ein kleines Püschchen. Wer so früh am Morgen aufsteht, hat sich das mit Sicherheit verdient. Was wir uns alles noch verdient haben? Eine heiße Dusche... nur leider gibt es die auf der Lagerwiese nicht. Dafür aber im Erlebnisbad, und so wird nicht nur für die nötige Körperhygiene gesorgt, sondern auch für jede Menge Spaß.

Wir beenden den Tag, so wie wir ihn auch begonnen haben, mit einer gemüt-

lichen Ballonfahrt. Naja, für mich und ein paar andere Teilnehmer steht noch etwas an... der Spüldienst. So ein Mist. Aber so ein Lager funktioniert eben nur, wenn wirklich alle mit anpacken. Und im Nachhinein muss ich zugeben, dass diese Aufgabe, vor der ich mich zuhause gerne mal drücke, mit meinem Spülteam echt Spaß gemacht hat!

Am nächsten Morgen schaffe ich es mal wieder, sämtliche Wecker im Zelt zu überhören oder so geschickt in meine Träume einzubauen, dass ich davon nicht aufwache. Hätte mich mein Schwesterherz nicht wachgerüttelt, hätte ich wohl die Abfahrt verpasst, denn heute starten wir nicht von der Lagerwiese. Schön, dass es gestern Abend so eiskalt war, dass ich mich gar nicht erst umgezogen habe, so kann ich jetzt, ohne große Umstände, direkt aus dem Schlafsack ins Auto torkeln. Sogar meine Daunenjacke habe ich noch an.

Gemeinsamer Start mit sieben Gasballonen

Dieser Morgen soll besonders spannend werden, denn wir starten gemeinsam mit sieben Gasballonen, die wir ein gutes Stück weit begleiten, von Gersthofen aus. Interessant, wie sich zwei so ähnliche und doch komplett verschiedene Arten der Ballonfahrt entwickelt haben.

Irgendwann trennen sich dann aber unsere Wege. Unsere Gasballonfreunde fahren leise in die weite Welt hinaus, wäh-

rend wir uns einen Landeplatz für einen Zwischenstopp suchen. Nicht weit von uns entfernt liegt unsere Lagerwiese. Kein Wunder, dass sich diese alle Piloten zum Ziel setzen. Dabei landet der eine brav am Feldweg, während manch anderer Pilot meint, genau zwischen unserer Lagerfeuerstelle und dem Küchenzelt zwischenlanden zu müssen. Wer kann, der kann...

Nach einem weiteren Wechsel sind alle Teilnehmer zwei Mal im Korb gewesen – eine gute Bilanz. Im Anschluss wird noch an der Landwiese gefrühstückt, bevor wir uns zufrieden auf den Weg zurück zum Lager machen. Nach dieser doch recht kurzen Nacht verschwinden wir alle erst mal wieder in unseren Betten. Nach knapp zwei Stunden werde ich aus meinen süßen Träumen gerissen. Von draußen höre ich lautes Gequietsche, Gelächter und Geplätscher... ohje. War ja klar, dass es irgendwann zu einer Wasserschlacht kommen würde bei dem herrlichen Wetter! Und gerade werden all diejenigen gesucht, die bisher verschont geblieben waren.

Von der Wasserschlacht bleibt niemand verschont

Aber eigentlich habe ich darauf jetzt ganz und gar keine Lust. Dafür ist es im Schlafsack auf der Luftmatratze viel zu bequem. Und hier im Zelt hielt ich mich zugegeben auch für in Sicherheit. Tja – Pustekuchen. Es dauert nicht lange, bis ich entdeckt und an Händen und Füßen hinausgetragen werde. „Alle auf Jule!“ ist das letzte, was ich höre, bevor ganz viel Kleingemüse mit Wasserpistolen und -kanistern auf mich zugerannt kommt. Dann wäre das mit der Dusche für heute auch geklärt. Es bleibt übrigens niemand verschont. Selbst unser lieber Pilot und Jugendleiter Ben wird mit aller Kraft aus dem Zelt geschmissen.

Nachdem alle wieder getrocknet sind, beginnen wir mit den Vorbereitungen für unseren letzten Abend. An diesem sollen nicht nur die frisch gebackenen Jungballöner getauft werden und ihren Adelstitel erhalten. Vielmehr sucht das JuLa auch wie jedes Jahr seinen Superstar. Zuerst aber wird gemeinsam gegrillt, denn hungrig macht alles nur halb so viel Spaß. Ich erinnere mich noch genau an meine Taufe. Mitten im Abi-Stress, kurz vor meiner Wirtschaftsprüfung, musste ich meinen Adelstitel auswendig lernen. Wenigstens eine Sache, an die ich mich auch nach der Prüfung noch erinnern würde. Und so bekommen auch dieses Jahr alle Neulinge bei der



Bis zum nächsten Jahr! Die Teilnehmer freuen sich schon auf 2017

Taufe ihren eigenen Namen, den sie hoffentlich noch immer auswendig können.

Das diesjährige „JuLa sucht den Superstar“ hat einiges zu bieten, neben alten Traditionen wie dem wundervollen Lied des Gockelhahns bekommen wir auch ein umgedichtetes Lied, ein selbstgeschriebenes Gedicht, recht flache Witze und einiges mehr zu hören. Die Jury hat es nicht leicht. Immerhin geht es hier um ein Fünf-Kilogramm-Glas voller Süßigkeiten!

Nachfolger für die Organisation gesucht

Den Abend wollen wir darüber hinaus nutzen, um unserem lieben Organisator Matthias Schlegel und unserer Küchenfee Kathrin Bange zu danken. Wie auch in den vergangenen Jahren haben die beiden ihre Aufgabe brillant, aber wohl zum letzten Mal gemeistert. Für das kommende Jahr suchen wir noch mutige Organisationsfreunde, die in die Fußstapfen der beiden treten wollen.

Den restlichen Abend sowie den frühen Morgen verbringen wir mit leicht schrägem Gesang am Lagerfeuer, und es bleibt mir bis heute ein Rätsel, wie so manch einer bei diesem Lärm schlafen kann.

Wir hatten jedenfalls unseren Spaß und können es kaum erwarten, bis es im



Schattenspiele beim Aufrüsten zur Abendfahrt

nächsten Jahr wieder heißt: Auf geht's zum Pfingstjugendlager der Ballonsportgruppe Stuttgart!

Text: Julia Hamm
Fotos: Andreas König, Matthias Schlegel, Tomas Hora, Jannik Witte

GPS-DREIECKSFLEIEN BEIM AEROCLUB GÖPPINGEN-SALACH

GUTE VORBEREITUNG AUF DIE WELTMEISTERSCHAFT IM NÄCHSTEN JAHR



Mehr als 30 Piloten aus der ganzen Welt und ihre Helfer waren zu Gast auf dem Flugplatz Nortel

Zur Generalprobe für die Weltmeisterschaft 2017 im GPS-Dreiecksfliegen traf sich schon in diesem Jahr zu Pfingsten die Elite dieser noch recht jungen Wettbewerbsklasse im Modellflug beim Aeroclub Göppingen-Salach.

Dabei konnte der Aeroclub mehr als 30 Piloten plus Helfer aus der ganzen Welt begrüßen, selbst aus Südafrika waren zwei Teilnehmer angereist. Im Gegensatz zu den üblichen Segelflugzeugen kreisten an jenem Wochenende verkleinerte Flugzeuge im Maßstab 1:3 oder größer über dem Flugplatz. Dies ergibt imposante Modelle mit bis zu acht Metern Spannweite und 25 Kilogramm Gewicht.

Ausgerüstet mit modernster Technik wie GPS, Variometer, Höhen- und Geschwindigkeitsmesser, gehen die Modelle auf einem vorher definierten Dreieckskurs auf Punktejagd. Dabei kommt es darauf

an, die Aufwindfelder optimal zu nutzen, um möglichst oft und schnell den ca. drei Kilometer langen Kurs in 30 Minuten Flugzeit zu umrunden. Kurs und Daten wie Höhe, Geschwindigkeit und Aufwindfelder werden dem Piloten auf einem speziellen Navigationsgerät am Boden übermittelt.

Wettbewerb in den Klassen Scale und Eigenstarter

Geflogen wird in zwei Klassen: Die Klasse Scale ist beschränkt auf den maximalen Maßstab von 1:3, eine Flächenbelastung von 115 Gramm je Quadratdezimeter, und wird im F-Schlepp gestartet. Die Klasse der Eigenstarter hat keine Begrenzung im Maßstab und wird nur durch das Maximalgewicht von 25 Kilogramm beschränkt.

Trotz der schwierigen Wetterverhältnisse mit niedrigen Wolken und ungewöhnlich kalten Temperaturen konnten in zwei spannenden Wettkampftagen alle Rennen absolviert werden. Begeistert äußerten sich die Piloten über die perfekte Infrastruktur, das weitläufige Gelände und die sehr guten Thermikbedingungen auf dem Flugplatz Nortel. Daher freuen sich die Teilnehmer und der Verein auf eine spannende Weltmeisterschaft im August 2017 auf dem Gelände des Aeroclubs Göppingen-Salach.

Die Gewinner lauten: Stefan Müller, Daniel Aeberli und Philip Kolb (Klasse Scale) sowie Florian Schambeck, Josef Mögn und Holger Genkinger (Klasse Eigenstarter).

Text und Foto: Jörg Etzler

KOOPERATION ZWISCHEN DAEC UND ÖAEC

SEMINARE FÜR MOTORKUNSTFLUG ERFOLGREICH ABSOLVIERT

Alle zwei Jahre ändern sich die Flugfigurenfolgen für den Motorkunstflug im Modellflug. Diese werden von der FAI/CIAM erarbeitet, mit der Beteiligung der Delegierten des DAeC. Deshalb ist es regelmäßig notwendig, Piloten und Punktewerter auf die neuen Programme für Motorkunstflug in den Klassen F3A und F3P einzustimmen.

Die Figurenfolgen übersetzt der Vorsitzende des Sportausschusses Motorkunstflug im DAeC, Peter Uhlig, sorgfältig ins Deutsche und stellt sie in Power-Point-Folien grafisch dar. Für jedermann zugänglich werden diese dann in den Bestimmungen Modellflug des DAeC im Internet veröffentlicht.

In zwei inzwischen gut etablierten Seminaren in Salzburg-Kraiwiesen am 2. und 3. April und in Uetze bei Celle am 16. April hatten dann Piloten und Punktewerter wieder die Gelegenheit, in Theorie und Praxis die Feinheiten und Schwierigkeiten der neuen Figurenfolgen zu erarbeiten und umzusetzen. In guter Kooperation zwischen dem Österreichischen Aero-Club (ÖAeC) mit dem Bundesfachrefe-

renten F3A Dietmar Waltritsch und dem DAeC fand man sich in diesem Jahr unter der Leitung von Peter Uhlig wieder zusammen.

Trotz der extremen Unterschiede in Größe und Gewicht von F3A und F3P (Indoor) ist die korrekte Ausführung der Kunstflugfiguren einheitlich zu bewerten. Dies gilt auch für weitere Modellflug-Klassen wie F3S (Jet) und auch F3A-W (Wasserflugmodelle). Nach der Theorie wurden dann auch in der Praxis die gesammelten Erkenntnisse umgesetzt. Hier gilt der Dank den engagierten Vorfliegern Engelbert Auer (A) und Christian Nicklaß (D) in Salzburg sowie André Bracht (D) und Elias Leonhard (D) in Uetze.

Beide Seminare waren wieder erfolgreich, harmonisch und wichtig für den Modellflugsport. Für die Durchführung und Bereitstellung von Räumlichkeiten und den Modellflugplätzen geht auch der Dank an die ausrichtenden Vereine. Eine wichtige Voraussetzung für eine national und international sehr aktive Motorkunstflug-Szene.

Text: DAeC

FAI-FESSELFLUG-WM IN AUSTRALIEN



DRITTER PLATZ FÜR RICHARD KORNMEIER

Der neue Weltmeister Orestes Hernandez (links) mit dem Drittplatzierten Richard Kornmeier

Der Saisonhöhepunkt im Fesselflug, die FAI-Fesselflug-Weltmeisterschaft F2, wurde vom 6. bis 14. Mai in der herbstlichen Jahreszeit auf der Südhalbkugel in Perth, Australien, ausgetragen. Für die deutsche Nationalmannschaft waren Christoph Holtermann aus Nordrhein-Westfalen und der Weltmeister von 2010,

Richard Kornmeier aus Baden-Württemberg, im Fesselkunstflug F2B vertreten. Letzterer belegte bei der WM den dritten Platz und berichtet nachfolgend über seine Erlebnisse.

Erstmals hatten die Australier – nach mehr als fünfjähriger Vorbereitungszeit –

die WM auf Ihrem Kontinent ausgerichtet. Sie spielte sich bei bestem, sonnigem Herbstwetter und einer Temperatur von 20 bis 25 Grad und oft Windstille ab. Da die Veranstaltung im Modellflugzentrum von Western Australia in einem Naturschutzgebiet stattfand, waren Kängurus die ständigen Begleiter während dieser WM.



Richard Kornmeier mit seinen Flugmodellen

Gepäcktransport klappte problemlos

Das größte Problem bei einer Weltmeisterschaft in Australien ist das des Gewichts: Wie bekommt man zwei jeweils 30 Kilogramm schwere Modellflugkisten mit zwei äußerst empfindlichen Flugmodellen von je 1.800 Gramm und jeder Menge schweres Equipment unbeschadet nach Australien? Genau, mit Emirates! An dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön an meinen Team-Manager und Cheforganisator Christoph Holtermann für seine Verhandlungen mit Emirates. Ebenso ein Dankeschön an die Fluggesellschaft Emirates



▲ **Austragungsort der WM war ein Modellflugzentrum in einem Naturschutzgebiet. Somit waren Kängurus ständige Begleiter der Athleten**

Das deutsche Team: **Christoph Holtermann (links) und Richard Kornmeier**

für die Möglichkeit, mit je zehn Kilogramm mehr Freigepäck unsere Sportgeräte mit den Traumaßen von 160x40x40 Zentimetern (in der Vorstellung eines Modellfliegers) mitzunehmen.

Das zweitgrößte Problem, aber deutlich weniger gewichtig: Lipo-Transport! Die Überraschung und Freude waren zunächst groß, als wir ohne Beanstandung unsere Lithium-Polymer-Akkus (Lipos) im A380 nach Dubai durch die Sicherheitskontrollen brachten, lediglich die Ladegeräte und Netzteile wurden auf Sprengstoffrückstände untersucht. Die Enttäuschung umso größer, als dann in Dubai unsere Lipos von einem freundlichen Security-Beauftragten im Müllimer beerdigt wurden.

In Australien angekommen trauten wir unseren Augen nicht: Uns erwartete eine unglaubliche Trainingspiste. Sieben Kunstflugkreise auf edelstem Kricketrasen – eine Piste, wie wir sie bei den Welt- und Europameisterschaften der vergangenen zehn Jahre nicht mehr gesehen haben – und wir reden hier wohlgermerkt nur vom Trainingsplatz! Als Wettbewerbskreise wurden gar zwei komplett asphaltierte Kreise bereitgestellt.

Drei Hauptkonkurrenten lieferten sich einen spannenden Wettkampf

Nach vier geflogenen Vorrunden an drei Tagen lag auf dem ersten Rang Igor Burger (SVK) mit 2.277,47 Punkten mit

nur 0,2 Punkten vor Richard Kornmeier (GER, 2.277,27 Punkte) und vor Orestes Hernandez (USA, 2.269,54 Punkte).

Christoph Holtermann (GER) landete mit 2.103,84 Punkten auf einem sehr guten 19. Platz in einem höchst umkämpften Kunstfliegerfeld von insgesamt 53 Teilnehmern, die sich für die Weltmeisterschaft qualifiziert hatten.

Die besten 15 Piloten starteten daraufhin in einem drei Runden andauernden Finale an zwei Tagen. Igor Burger legte mit 1.130,08 Punkten vor, und Orestes Hernandez folgte zunächst mit 1.106,84 Punkten. Mit einem sehr guten ersten Flug, aber auch minimalen Korrekturen, erreichte Richard Kornmeier 1.122,63 Punkte und lag zunächst auf Platz zwei.

Vor dem zweiten Flug startete Richard Kornmeier wieder mit einem ausgiebigen 30-minütigen mentalen Training und war richtig schön im „Flow“. Im zweiten Flug musste er vor Igor Burger und Orestes Hernandez vorlegen und konnte seinen besten Flug bei dieser Weltmeisterschaft abrufen. Mit diesem schönen Flug konnte Richard sich leider nur geringfügig auf 1.123,52 Punkte steigern und lag im Gesamtergebnis nun auf Platz eins vor Igor Burger (1.113,50 Punkte) und Orestes Hernandez (1.115,84 Punkte).

Weltmeister wurde Orestes Hernandez

Am Freitag war der letzte Finalflug. Orestes Hernandez legte mit unglaublichen 1.150,78 Punkten vor. Igor Burger zeigte ebenfalls einen starken Flug, erhielt 1.133,95 Punkte und war somit auf Platz zwei. Richard Kornmeier konnte nicht mehr an Orestes Hernandez und Igor Burger vorbeiziehen und fiel mit einem guten Flug mit 1.124,40 Punkten auf Platz drei zurück.

Der neue Weltmeister kommt somit aus den USA. Orestes Hernandez wurde mit nur 2,59 Punkten Vorsprung vor Igor Burger aus der Slowakei neuer Weltmeister, mit 16,11 Punkten Differenz folgte auf Platz drei Richard Kornmeier.

Ein herzliches Dankeschön gilt den Organisatoren dieser perfekt und sehr herzlich organisierten Fesselflug-Weltmeisterschaft in Perth, Australien.

Text und Fotos: Kornmeier

MIT DEM ULTRALEICHT-FLUGZEUG DURCH SKANDINAVIEN DREI-LÄNDER-TOUR MIT SPEKTAKULÄREN AUSSICHTEN

Blick nach vorn aus dem Cockpit: tiefgrüne Wälder, unterbrochen von blauen Seen, Blick nach rechts: blaue Seen, dahinter tiefgrüne Wälder, Blick nach links: abwechselnd tiefgrüne Wälder und blaue Seen – Südschweden. Dreieinhalb Stunden dauert der leicht meditative Flug vom ersten Stop in Lübeck (EDHL) nach Stockholm-Ska-Edeby (ESSE). Die lange geplante Tour durch Schweden, Finnland und Norwegen beginnt bei besten Wetteraussichten vom Platz des LSV Hohenasperg in Pattonville (EDTQ) mit einer der drei vereinseigenen Ultraleichtmaschinen, einer Flight Design CT.

Ska-Edeby ist eine gute Alternative zu dem eher bekannten General Aviation-Platz Bromma, wenn man Stockholm besuchen will. Zwei Graspisten stehen zur Verfügung, und die Landung führt zum Eingewöhnen auf die noch kommenden Anflüge schon mal spektakulär über die Inseln der Stockholmer Region. Die Maschine setzt auf der Piste auf, die indes eher einer Blumenwiese gleicht – überall blüht gelb der Löwenzahn, die Bahnmarkierungen sind kaum zu erkennen. Mit Blumen empfangen zu werden und dann einen Tag Stockholm-Sightseeing – Schweden zeigt sich von seiner besten Seite.

Länder, die man noch nie mit dem Flugzeug besucht hat, bieten viele fliegerische Neuigkeiten. Schweden – und im weiteren Verlauf auch Finnland und Norwegen – haben im Gegensatz zu uns keine Info-Frequenz der Fluginformationsgebiete. Beim Ausflug aus Kontrollzonen wird man auch im nicht-kontrollierten Luftraum beispielsweise an Sweden Control gegeben, wo man sich beim Melden mit seinen vielleicht 5.000 Fuß etwas deplatziert vorfindet, wenn die Ryan Air, die Turkish oder die Scandinavian in den Bereichen von Flugfläche 300 Freigaben oder Richtungsänderungen angewiesen bekommen.

Nur mit Flugplan fliegen

Alle Flüge, die die Flugsicherung in Anspruch nehmen, müssen mit Flugplan durchgeführt werden. Allerdings ist es hier ohnehin eine gute Idee, nur mit Flugplan

zu fliegen. Die Gegend hier ist, freundlich ausgedrückt, wenig besiedelt, es gibt zum Teil auf hundert Kilometer keinen Landeplatz, und eine Notlandung würde fast zwangsläufig in Bäumen oder im Wasser enden. Beruhigend, einen Flugplan zu haben und damit die Sicherheit, dass sich jemand kümmert, wenn der Flug plötzlich endet. Gleiches gilt im Übrigen auch für Finnland und Norwegen.

Die Küste um Stockholm nach Norden und hinüber nach Finnland bis Helsinki ist eine Schärenküste mit Tausenden von kleinen Inseln, die in der Eiszeit von den Gletschern gebildet wurden. Der nun geplante Flugabschnitt soll von Ska-Edeby südlich an Stockholm vorbei in die Schären führen, dann nach Norden und Osten nach Finnland, und dort auf eine dieser Schäreninseln, nach Kumlinge (EFKG). Der Flug über diesen „Stockholmer Schärengarten“ und die finnischen Schäreninseln ist bei diesem wolkenlosen Himmel ein Genuss.


Vergnügt und mit fliegerisch stolz geschwellter Brust in der Ansicht, alles richtig gemacht zu haben, erfolgt die Anmeldung an die Finnen bei Marienhamn Approach. Nach der Übermittlung der üblichen Details fragt die Controlerin, ob denn der Zoll für die Landung auf Kumlinge bestellt worden wäre. Zoll? In der EU? Genau die Frage wird höflich zurückgegeben, die Antwort erscheint unlogisch, ist aber nicht zu diskutieren: richtig, in der EU keinen Zoll, wenn indes die erste Landung in Finnland auf einer Insel erfolgt, sei Zoll vorgeschrieben. Rückantwort: Nein, leider sei eine Information des Zolls unterblieben. Controlerin: Stand by. Kurz darauf: der Zoll habe kein Interesse, Landung auf Kumlinge sei genehmigt. Auch das eifrige Lesen der AIP vor dem Flug, der landesüblichen Vorschriften-Bibel, hat diese Erfahrung nicht verhindern können.

Zwischenstopp mit Aufenthalt in einer kleinen Hütte

Kumlinge dann voraus: eine kleine Insel mit einer 500-Meter-Bahn aus rotem Asphalt, die am südlichen Ende fast ins



Fjordlandschaft östlich Stavanger



Während des Abflugs aus Helsinki

Meer ragt. Blindmeldungen, und dann landen, abrollen, parken. Eine kleine Hütte ist mit allem Notwendigen ausgestattet: Notbett, Luftraumkarte von Finnland, Erste-Hilfe-Notfallkoffer, ein schwarzes Brett mit allerlei nützlichen Informationen, Toilette. Alles blitzsauber und aufgeräumt. Es ist warm, im idyllischen Umfeld etwas hinlegen, sonnen und nach ein paar Müsliriegeln und Dehnungsübungen Start nach Helsinki, der schönen Schärenküste weiter folgend.

Helsinki-Malmi (EFHF) wurde 1938 eröffnet und steht seit der Inbetriebnahme von Helsinki-Vantaa für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung. Allerdings nicht mehr lange: Er soll, so wurde glaubhaft vom Personal versichert, am Ende des Jahres geschlossen werden, weil Helsinki Platz für Wohnbauflächen benötigt. Der Anflug von der Seeseite bietet beeindruckende Blicke auf den Hafen und die Altstadt.

Der Nachmittag ist der Stadt und der Flugvorbereitung für den nächsten Tag gewidmet. Das Wetter hält, was versprochen wurde: Eine Hochdrucklage über Skandinavien ist wie bestellt eingetroffen und dürfte für die geplanten Strecken bis Norwegen und zu den Fjorden einschließlich dem Rückflug nach Deutschland durchhalten.


Ein Platz inmitten von Wiesen

Mehr oder weniger geht es an der gleichen, immer noch unverändert schönen und atemberaubenden Küste am nächsten Tag wieder nach Westen, an Marihamn vorbei, nördlich Stockholm nach

Schweden hinein und zur Landung nach Västerås (ESOW). Auf der Flugplatzkarte ein beeindruckendes Stück Infrastruktur mit vier Vorfeldern, das erheblichen Verkehr in der Luft und am Boden vermuten lässt, bei der Ankunft dagegen liegt der Platz in grünen Wiesen, mit Traktoren wird das Gras gemäht, und auf dem für die Allgemeine Luftfahrt reservierten Vorfeld steht eine bestens gepflegte DC-3, einige Flugschüler machen auf den Tragflächen ihrer Schulmaschinen Vorbereitungen.

Familiär geht es dann auch am nächsten Tag zu, als wegen des Durchzugs einer Front nicht an einen Weiterflug zu denken ist. Auf dem Radarbild bewegt sich die Regenzone viel zu langsam nach Osten. Die Wartezeit kann durch Fachgespräche mit den Mitgliedern des ansässigen Fliegerclubs überbrückt werden. Bei solchen Gesprächen stellt es sich immer wieder heraus, dass Ultraleichtflugzeuge offenbar unbekannte Wesen sind. Wie man damit denn von Stuttgart bis dorthin kommen könne und ob ein Plastik-Flugzeug stabil sei, wird zum Beispiel gefragt.

Nach der Schilderung der harten Fakten schauen die „alten Hasen“ etwas ungläubig: 110 Knoten Reisegeschwindigkeit, 14.000 Fuß Gipfelhöhe, aus Carbon gebaut, mehr als fünf Stunden Reichweite, voll ausgestattete Instrumentierung und, wenn es nötig sein sollte, Start und Landung auf fast jeder Wiese innerhalb 200 Meter. Last but not least: mit Rettungssystem ausgestattet, welches das Fliegen in dieser Gegend noch sicherer macht. Und dann überzeugt an dieser



Schärengarten bei Stockholm

Stelle immer auch der Hinweis, dass die Fluglager der Fachgruppe Ultraleicht des LSV Hohenasperg nur deshalb so beruhigt durchzuführen sind, weil die Maschinen bestens gewartet werden – wie übrigens auch alle Maschinen der Fachgruppen Motorflug und Segelflug. Selbst im fernen Schweden soll es nicht an Werbung für den Verein fehlen.

Überwältigender Blick auf tiefgrüne Wälder und blaue Seen

Endlich ist die Front durch, jedenfalls auf dem Radarbild. In natura über dem Platz hat zwar der Regen aufgehört, sonst ist noch nicht viel Besserung zu sehen. Gecheckt ist schon alles, los geht's Richtung Norwegen nach Kristiansand (ENCN). Die Wetterlage nach dem Durchzug der Front ist äußerst reizvoll, aufgelockerte, tiefe Bewölkung und die durchbrechende Sonne geben bei klarer Sicht einen überwältigenden Blick frei auf – man ahnt es schon – die tiefgrünen Wälder und blauen Seen Südschwedens.

Das Wetter wird nach Westen immer besser, noch vor Norwegen herrscht CAVOK. Die Controller der Farris-Terminal Area machen sich beim Einflug nach Norwegen gleich beliebt: Anstatt wie sonst beim Einflug in Terminal Areas häufig zum Tiefergehen aufgefordert zu werden, wird hier mal explizit gefragt, ob man denn auf 6.000 Fuß steigen könne. Der erste, in Sekundenbruchteilen aufkommende Reflex, die Leistungsfähigkeit eines UL im Detail darzulegen, wird unterdrückt und stattdessen werden sofort die 6.000 Fuß bestätigt.



Kurz vor dem Ziel am Sogne-Fjord

Die komfortable Höhe über der norwegischen Küstenlinie nach Südwesten auf Kristiansand zu lässt bei Sichten von rund 100 Kilometern die Vorfreude auf den kommenden Tag erheblich wachsen. Beim Blick nach rechts aus dem Cockpit erscheinen am Horizont die schneebedeckten Höhen der Telemark, hinter denen das Ziel der Flugräume liegt, die norwegischen Fjorde. Zunächst ist allerdings ein Anflug der Spitzenklasse auf Kristiansand zu genießen, der über die Bucht auf die zwischen den Bergen liegende Bahn führt.

Über Tälern und Fjorden

Und dann folgt der Tag der Tage. Der Plan ist, von südlich Stavanger bis nördlich Bergen in einem Abstand von ungefähr 50 Kilometern von der Küste insbesondere über den Hardanger-Fjord nach Norden zu fliegen und dann entlang dem Sogne-Fjord nach Osten ins Gebirge. Als Zwischenstopp ist der Flugplatz Sogndal (ENSG) vorgesehen, der auf einem Plateau im Fjord liegt. Von Sogndal soll es nach Südosten über das Hochland nach Sandefjord/Torp (ENTO) wieder zurück an die norwegische Südküste gehen.

Der Plan gelingt. Keine Wolke, weite Sicht, keine Flugbeschränkungen, wo nötig überall Freigaben. Der Fotoapparat nach rechts und links im Dauereinsatz, man kann sich nicht sattsehen. Auf der Höhe Stavanger das raue Hochland mit seiner durch die Gletscher abgerundeten Oberfläche, die in jeder Senke Gebirgsseen hat, durchbrochen von West-Ost verlaufenden Tälern und Fjorden. Dann kurz vor dem

Hardanger-Fjord der Folgefonna-Gletscher, der drittgrößte Inlandsgletscher Norwegens. Schließlich der Hardanger-Fjord selbst, eine riesige Wasserfläche, die sich nach Osten zu in die steilen Berge einschneidet.

Vor dem Sogne-Fjord wie im Flugplan angegeben der Wendepunkt in den Fjord, von der Flughöhe her auf 6.000 Fuß im nicht kontrollierten Luftraum G. Zur Sicherheit trotzdem eine Meldung der Richtungsänderung, und Norway Control fragt, ob bestätigt werden könne, dass man nun „inbound the fjord“ sei. Die passen auf, ein beruhigendes Gefühl. Der Anflug auf Sogndal kann nur schlecht beschrieben werden, man muss ihn erleben. Sinken unter die Gebirgskante über dem Wasser, rechts und links gehen Fjordafläuser ab, die Bahn liegt auf halber Gebirgshöhe auf einem Plateau, alles umrahmt von schneebedeckten Höhen.

Steigerungen sind nun nicht mehr möglich, eine Woche bei fast immer idealem Wetter, begeisternde Landschaften, sichere Flüge. Von nun an geht es nach Hause. Von Sogndal über die Hochebene nach Sandefjord, nach Tankstopp weiter nach Ängelholm (ESTA) in Schweden. Am nächsten Tag erfolgt dann nach vierstündiger Wetterpause im dänischen Maribo (EKMB) wegen nicht fliegbaren Bedingungen in Norddeutschland der Rückflug an einem Stück nach Pattonville, mit pünktlicher Ankunft zum Vereinsabend.



Versteckt zwischen Wolken: Hochgebirgsseen östlich Bergen

Text und Fotos: Hans-Jürgen Reichardt

An der finnischen Küste

Die Motorschirmflieger haben zwei neue Deutsche Meister: Udo Hülscher holte sich bei den Fußstartern den Siegerpokal, Jens Hicken bei den Motorschirmtrikes.

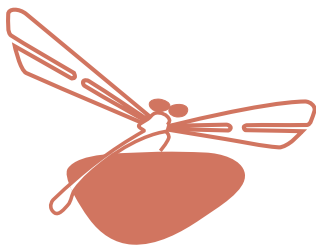
Insgesamt 15 Teams hatten unter der Leitung von Tim Schwartz und Stefan Sieker drei Tage lang um Punkte gekämpft. Darunter waren auch Mannschaften aus Österreich. Der Österreicher Franz Böcksteiner belegte in der internationalen Wertung Platz eins.

Piloten und Organisatoren waren sich einig: Es war nicht nur eine anspruchsvolle Meisterschaft, sondern auch ein schönes fliegerisches Gemeinschaftserlebnis. Die ersten drei in beiden Klassen können nun für die Nationalmannschaft nominiert werden. Die Weltmeisterschaft beginnt im August in England.

Die Deutsche Meisterschaft im Motorschirmfliegen wurde in der Zeit vom 2. bis 4. Juni von DAeC und DULV in Ballenstedt ausgerichtet.

Text: DAeC

SEGELFLUG



GLASFLÜGEL

EUGEN- UND URSULA-HÄNLE-GLASFLÜGEL-FLY-IN
AUF DEM FLUGPLATZ BAD SAULGAU:

FAST 50 FLUGZEUGE UND 100 TEILNEHMER WERDEN ERWARTET

Das als „kleines“ Libellentreffen geplante Glasflügel-Fly-In in Bad Saulgau, das von Freitag bis Sonntag, 12. bis 14. August, stattfindet, nimmt mittlerweile Ausmaße eines Großereignisses an: Die Idee einiger Glasflügelfans, ein Treffen für Flugzeuge aus der Zeit von Eugen und Ursula Hänle zu organisieren, ist nach der Veröffentlichung der ersten Informationen und der Freischaltung der Internetseite www.glasfluegel.net zu einem großen Anlass gewachsen.

Fast 50 Flugzeuge aus dem Hause Glasflügel sind angemeldet. Von jedem gebauten Typ sind Muster vertreten. Drei, eventuell sogar vier der damals größten Segler, der Glasflügel 604, werden nach Bad Saulgau, dem ehemaligen Sitz der von Eugen und Ursula Hänle gegründeten Firma kommen. Es werden unzählige Standard- und Club-Libellen, etliche Kestrels, BS1, Hornets, Mosquitos und 304 vor Ort sein. So, wie es aussieht, ist sogar die allererste Offene Libelle H301, Werk Nr. 1, damals Beginn der Glasflügelproduktion, dabei. Besonderes Highlight ist

darüber hinaus, dass viele Konstrukteure und Mitarbeiter der Firma Glasflügel gewonnen werden konnten, beim Treffen dabei zu sein.

Am Samstag und Sonntag ist Flugbetrieb geplant, was ganz bestimmt ein Erlebnis sein wird: Dass so viele Flugzeuge eines Herstellers miteinander vom gleichen Flugplatz aus in der Luft sind, hat es noch nicht oft gegeben und wird für die Teilnehmer bestimmt ein besonderes Ereignis.

Am Samstagabend ab 19.30 Uhr findet ein Fest in der ehemaligen Produktionshalle von Libelle und Co. statt. Als Höhepunkt wird Peter Selinger, ausgewiesener Kenner der Segelfluggeschichte in Deutschland, einen Gastvortrag halten. In einer Gesprächsrunde werden an dem Erfolg von Glasflügel beteiligte Konstrukteure und Mitarbeiter über die vergangenen Zeiten erzählen und Interessantes zu berichten wissen. Zu diesem Abend sind natürlich alle Segelflieger eingeladen, die sich für diese Epoche interessieren.

Der Zeitplan für das Fly-In gestaltet sich wie folgt:

Freitag, 12. August:

- Anreise per Flugzeug oder Auto. Bei Anreise mit dem Flugzeug bitte vorher Bescheid geben, damit die Abstellmöglichkeiten entsprechend geplant werden können.
- Anmeldung in der Glasflügelhalle.
- Abends gemütliches Beisammensein.
- Für diejenigen, die mit dem Flugzeug angereist sind, und in einem Hotel oder einer Pension übernachten, wird ein Fahrdienst organisiert.

Samstag, 13. August:

- Anreise
- 10.30 Uhr: Briefing für die fliegenden Teilnehmer.
- Flugbetrieb von 11 bis 18 Uhr.
- 19.30 Uhr: Beginn des Glasflügel-Fly-In-Abends.
- ca. 20.15 Uhr: Vortrag von Peter Selinger, Thema dem Anlass entsprechend, anschließend Diskussions- und Gesprächsrunde mit

an der Geschichte von an Glasflügel maßgeblich beteiligten Mitarbeitern.

Sonntag, 14. August:

- Abreisetag
- 10.30 Uhr: Abschlussbriefing für diejenigen, die nochmals fliegen wollen.

Die Veranstaltung – insbesondere der Flugbetrieb – ist eine **nichtöffentliche**

Veranstaltung nur für den Teilnehmerkreis der angemeldeten Glasflügel-Piloten und Interessierten. Sie ist nicht bewilligungspflichtig. Jeder Teilnehmer ist für die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen und notwendigen Versicherungen selbst verantwortlich.

Anmeldungen sind möglich unter www.glasfluegel.net. Um das Catering planen zu können, bittet der

Veranstalter, auf der Veranstaltungshomepage das dort unter dem Punkt Anmeldung aufgeführte Formular auszufüllen – auch dann, wenn die Anreise ohne Flugzeug erfolgt, oder nur ein kurzer Tagesausflug geplant ist!

Text: Hans-Peter Mayer

ERFAHRUNGEN AM LANGEN SEIL: MIT DER WINDE IN DIE OBERE ECKE DER KUNSTFLUG-BOX

Weitwinkelaufnahme aus der Winde

Wer träumt nicht davon, im Start mit dem Segelflugzeug in zwei Minuten auf 1.500 Meter zu kommen? Über die Ostertage wurde dieser Traum für uns wahr. Wir, das war eine Gruppe Segelflieger, die sich zu einem Segelkunstfluglager zum Erlangen der Kunstflugberechtigung am Fliegerhorst Landsberg/Lech bei der Flugsportgruppe Landsberg zusammengefunden hatte. Es waren Piloten und Lehrer von Agathazell, Heiligenberg, Isny und Leibertingen gekommen. Zur Verfügung standen der Leki-Fox und eine ASK 21 des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV sowie die ASK 21 des Luftsportvereins Agathazell.

Am Karfreitag war das Wetter zum Fliegen zu schlecht, somit aber ideal für den theoretischen Teil der Kunstflugausbildung. Felix Fleischhauer (Fleischi) machte dies hervorragend. Der Nachmittag wurde dazu genutzt, die Flugzeuge im Trockenen in dem für uns bestimmten Hangar aufzubauen.

Schleppseil mit mehr als 2.700 Metern Länge

Der nächste Tag brachte das erhoffte Wetter. Die über den Winter von den Landsberger Fliegern aufgepeppte Doppeltrommel-Winde von Tost-Windenbau mit mehr als 2.700 Meter Schleppseil wurde von allen respektvoll in Augenschein genommen und danach am weit entfernten westlichen Ende des Flugplatzes aufgestellt.

Am anderen Ende, in 2.750 Meter Entfernung, postierten wir uns an der Startstelle

mit unseren Flugzeugen. Nach einem kurzen Briefing machten wir den ersten Windenstart mit einer ASK 21. Anfangs verlief er völlig unspektakulär. Dann aber, als man nach der gewohnten Zeit die Schleppseilauslösung erwartete, hing das geschleppte Flugzeug noch immer mit der Nase steil nach oben am Seil und stieg weiter und weiter, bis es eine fantastische Höhe erreicht hatte – eine Höhe, die für Kunstflug bei Weitem ausreicht. Selbiges wurde mit dem Fox durchgeführt. In regelmäßigen Abständen gab der Pilot die Geschwindigkeit durch, und der Windenfahrer regelte bei Bedarf nach. Dieses Verfahren erwies sich auch bei schwankender Windstärke als völlig problemlos.

Als wir uns an den Anblick aus Startrichtung gewöhnt hatten, waren wir nochmals aus der Blickrichtung der Winde beeindruckt. In großer Entfernung startete ein Segelflugzeug, stieg scheinbar langsam und erreichte nach etwa zwei Minuten die Ausklinkhöhe. Verschiedene Windenfahrer durften sich davon überzeugen, wie einfach der Windenbetrieb auch bei diesen großen Seillängen war.

Hervorragende Alternative zum Flugzeugschlepp

Nach drei Tagen waren wir davon überzeugt, dass diese Startmethode eine hervorragende Alternative zum Flugzeugschlepp ist. Der Benzinverbrauch und damit die Schleppkosten sind deutlich niedriger. Die Anzahl der mit der Winde an einem Tage möglichen Starts kann die

Anzahl möglicher F-Schleppstarts übersteigen.

Für Horst Havrda, seit Jahrzehnten im Segelkunstflug als Wettbewerbsflieger bei Landes-, Deutschen und Weltmeisterschaften dabei, zudem seit zehn Jahren als Schiedsrichter und Trainer bekannt und auch als Windenfahrer und Organisator an dem Wochenende beteiligt, geht damit ein Traum in Erfüllung: Seit 2006, als der erste erfolgreiche Versuch nach seiner Idee und Organisation in Fürstenfeldbruck mit Unterstützung von Tost-Winden abließ, hat er daran geglaubt, dass mit dieser Startmethode ein Kunstflugehrgang – sonst üblicherweise mit mehreren Schleppflugzeugen – in gleicher Zeit durchgeführt werden kann.

Danke an alle, es war ein tolles Wochenende!

Text: Thomas Drescher
Fotos: Horst Havrda



Die Teilnehmer beim Osterlager in Landsberg/Lech



Die Teilnehmer lernten den Segelflug auch mal aus anderen Perspektiven kennen



Der D-Kader des BWLV war in Neresheim zum Trainingslager

D-KADER IN NERESHEIM

DAS TRAININGSLAGER DER 1000-KILOMETER-FLÜGE

Am Samstag, 30. April, trafen sich knapp 20 Mitglieder des D-Kaders mit ihren zwei Trainern Bernd Schmid und Charly Bauder zum Trainingslager auf der Schwäbischen Alb in Neresheim, um sich auf die Deutsche Meisterschaft der Junioren im August in Marpingen vorzubereiten.

Bereits am Anreisetag konnten wir das gute Wetter auf der Schwäbischen und Fränkischen Alb für freie Flüge nutzen und bei einer Basis von bis zu 2.900 Meter erste Erkundungsflüge um den Flugplatz machen. Mit den Erlebnissen dieses Tages schauten wir der folgenden Woche zuversichtlich und hochmotiviert entgegen.

Größere und kleinere Aufgaben

Der nächste Tag war zunächst schlecht vorhergesagt, und wir entschieden uns, die Zeit mit theoretischen Einblicken in die Schwerpunktoptimierung und AAT-Taktiken zu nutzen. Schon bald waren am Himmel aber erste Quellungen unter einer dicken Cirrenschicht zu sehen, und wir beschlossen, eine kurze Racing-Aufgabe zu fliegen. Von Neresheim sollte es über Greding und Weißenburg zurück zum Startplatz gehen. Die knapp 160 Kilometer konnten wir mit Geschwindigkeiten von mehr als 125 Stundenkilometern fliegen – nicht schlecht für „kaum nutzbare Thermik“.

Am dritten Tag planten unsere Trainer für die Standard- und Clubklasse eine größere Aufgabe rund um Nürnberg zwischen 550 und 640 Kilometern. Wegen des nicht eindeutigen Wetters am Thüringer Wald brachen wir diese jedoch ab und flogen über den Kraichgau und entlang einer Konvergenz im Schwarzwald Strecken zwischen 600 und 750 Kilometern um Stuttgart.

Am folgenden Tag legten wir wegen Gewitterneigung und einem sehr kräftigen



Die Flugzeuge wurden sorgfältig mit Wasser betankt



Bei der Vorbereitung aufs Fliegen



Knapp 20 talentierte Nachwuchspiloten nahmen an der Trainingswoche teil

Wind einen flugfreien Tag ein und spazierte gemeinsam zum sehenswerten Kloster Neresheim. Der Weg wurde genutzt, um in kleinen Teams über Trainingspläne und individuelle mentale Faktoren beim Fliegen zu sprechen. Am Abend wurden die neuesten Wetterprognosen für den Folgetag gecheckt, und es machte sich eine euphorische Stimmung breit. Die Prognosen standen auf Hammerwetter!

Ein Tag der Rekorde

Und so kam es auch. Am 4. Mai herrschte ab 6 Uhr reges Treiben auf dem Flugplatz Neresheim. Die Flugzeuge wurden mit Wasser betankt, die Aufgaben zwischen 650 und 800 Kilometer in die Bordrechner programmiert, und alles wurde bereit gemacht für einen Start ab 9.30 Uhr. Bereits am Morgen waren auf der Schwäbischen Alb gute Bedingungen vorzufinden. Das Variometer stand von Beginn an häufig am Anschlag, und die Basis entwickelte sich kontinuierlich von 1.500 Meter auf mehr als 2.800 Meter.

Die Strecke führte uns zunächst in den Südschwarzwald, dann durch den Kraich-

gau in den Odenwald und Spessart, und anschließend südlich an Nürnberg vorbei bis Kelheim. Am späten Nachmittag hatten die meisten ihre Aufgabe erfolgreich gemeistert und flogen zurück nach Neresheim.

Dort angekommen, bemerkten einige von uns schnell eine interessante Wolkenformation Richtung Norden. Anfangs noch etwas skeptisch, wurde die Konvergenz erkundet, und die Information über Funk weitergegeben. Im Geradeausflug konnte man ohne einen Kreis rund 120 Kilometer nach Norden fliegen, die rechte Fläche am Schneeschauer, die linke in der Sonne. Unter diesen Bedingungen gelangen uns fünf Flüge über die magische 1000-Kilometer-Grenze, acht 750-Kilometer-FAI-Dreiecke und insgesamt elf Flüge über 1000 Punkte im OLC. Dieser Tag wird uns allen noch lange in Erinnerung bleiben!

Dank für die tolle Zeit

Die letzten beiden Tage rundeten das tolle Trainingslager mit weiteren Racing Tasks über die Fränkische Alb beziehungsweise in den Schwarzwald bei teils

schwierigen Bedingungen ab. Rückblickend haben wir alle eine Menge gelernt und eine sehr schöne Woche auf der Alb verbracht.

Der D-Kader bedankt sich bei Bernd Schmid und Charly Bauder für die tolle Organisation und die in uns investierte Zeit! Ebenso möchten wir uns alle bei der SFG Neresheim für den tollen Flugbetrieb und die perfekte Infrastruktur bedanken. Euer Engagement, uns zu helfen, war einzigartig und hat einen bleibenden Eindruck bei uns hinterlassen!

Text: Matthias Arnold
Fotos: Teilnehmer



Den Teilnehmern des Trainingslagers gelangen etliche Rekordflüge, darunter alleine fünf 1000-Kilometer-Flüge

MARVIN WOLTERING HOLT SICH DEN SIEG



Glückliche Gewinner, zufriedene Teilnehmer: Der Salzmanncup zeichnete sich wieder durch eine sehr familiäre Atmosphäre aus

In diesem Jahr trafen sich wieder Deutschlands Segelkunstflieger am Fronleichnam-Wochenende, um den traditionellen Salzmanncup zu bestreiten. Gastgeber war der Aeroklub Auerbach im Vogtland.

Der Salzmanncup (SC) wird bereits seit dem Jahr 2000 ausgeschrieben und hat sich seither zu einer wahren Institution entwickelt. Sowohl Anfänger als auch langjährige Kunstflieger treten in drei

Leistungsklassen gegeneinander an (aufsteigend: Sportsman, Advanced, Unlimited). Somit steht der SC allen offen, sodass erste Wettbewerbserfahrungen gemacht werden können. Darüber hinaus dient der SC auch als Training für Deutsche Meisterschaften oder Weltmeisterschaften.

Bei diesem Wettbewerb fällt immer wieder auf, dass bei einer familiären Atmosphäre der Spaß und die gewonnenen Erfahrungen im Vordergrund stehen. Gleichzeitig können jedoch auch Ranglistenpunkte gesammelt werden.

Trainingstage fielen komplett ins Wasser

In diesem Jahr zeigte sich die größte Herausforderung schon bei der Anreise zu den Trainingstagen. Das Wetter! Obwohl die Trainingstage komplett ins Wasser fielen, wurde, nicht zuletzt durch die Entschlossenheit und das meteorologische Kalkül des Contest Directors Manfred Binder, an jedem der drei Wertungstage geflogen. So schafften es Advanced (ADV) und Unlimited auf jeweils zwei Durchgänge (die besten sechs der ADV sogar auf einen dritten Grouping-Durchgang), und die Sportsman auf drei Durchgänge, welche zu einem großen Teil mit gesplitteten Programmen geflogen wurden.

Auch der 87-jährige Namensgeber des Wettbewerbs, Wilhelm Dürkop (ge-

nannt Salzmann, wegen seiner früheren Tätigkeit als Steiger in einem Salzbergwerk), war wieder während des gesamten Wettbewerbs am Platz und dürfte mit Freude beobachtet haben, dass seine Idee eines Einsteigerwettbewerbs Früchte trägt.

Jede Menge sehr junger Nachwuchs

Denn in diesem Jahr ist aufgefallen, dass der Segelkunstflug eine Menge an begeisterten, zum großen Teil sehr jungem Nachwuchs gewonnen hat und stetig wächst. Aus den 31 Teilnehmern der Sportsman und Advanced flogen 17 zum ersten Mal bei einem Wettbewerb im Kunstflug mit!

Zu sehen war dies auch an den Resultaten der einzelnen Klassen. Bei der Sportsman gewann der Auerbacher Sascha Knoll vor seinem Vereinskameraden Sebastian Dressel und Joel Hasse. Alle drei flogen hier ihren ersten Wettbewerb.

In der Advanced sicherte sich der jüngste Teilnehmer im Feld den Sieg. So gewann der 19-jährige Jens Holnaicher vor Sebastian Scholz und dem Nationalmannschaftsmitglied Sandro Rutz.

Sieg trotz Handicap

Auch in der Unlimited konnten die Youngsters auftrumpfen. Der Sieg des



Der erst 20 Jahre alte Marvin Woltering konnte den Salzmanncup in der Unlimited-Klasse für sich entscheiden

Salzmanncup 2016 ging an den 20-jährigen Marvin Woltering aus Nordrhein-Westfalen, der zusammen mit dem Zweitplatzierten Moritz Kirchberg (19 Jahre) seinen ersten Wettbewerb in der Unlimited bestritt. Dritter in der Unlimited Klasse wurde Florian Fischer aus Hayingen.

Marvin Woltering hatte zudem noch von seiner SZD, die er seit zwei Jahren bei Wettbewerben fliegt, kurzfristig auf den Verbands-Fox umsteigen müssen, da die SZD leider seit der WM 2015 defekt ist und noch auf Ersatzteile wartet. Dank eines hervorragenden Trainings mit Eugen Schaal

am Haxterberg, wo acht Trainingsflüge zum Klassen- und Flugzeugmusterwechsel reichen mussten, war überhaupt erst eine Teilnahme für Marvin Woltering möglich geworden.

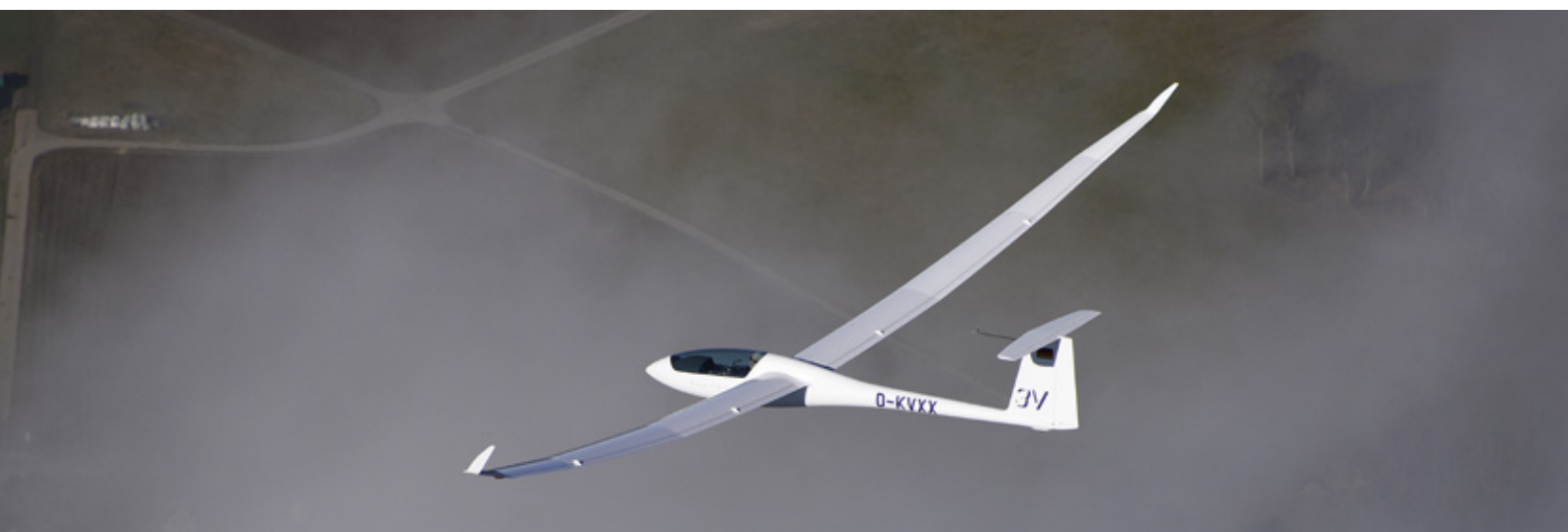
In der Teamwertung holte sich der Fliegerklub Auerbach mit Sascha Knoll, Sebastian Dressel und Sebastian Hertel den Sieg, gefolgt von den „Fantastischen Vier“, bei denen Sebastian Scholz, Sandro Rutz sowie der Sinsheimer Robin Kemter mitflogen. Den dritten Platz belegte das Team der „NRWandalen“ mit Marvin Woltering, Sebastian Dirlam und Daniel Lüdecke.

Alles in allem war also dieser Salzmanncup 2016 ein gutes Omen für die Zukunft des Segelkunstflugs und natürlich wieder das familiäre Beisammensein, das man erwartet hatte.



Der Salzmann-Cup 2017 findet voraussichtlich auf dem Flugplatz Stölln/Rhinow statt.

Text und Fotos: Karsten Woltering
(mit freundlicher Genehmigung des Aeroclubs Nordrhein-Westfalen)



BERT SCHMELZERS PROBEFLUG MIT DEM NEUEN VENTUS: „EIN FLIEGENDER TRAUM“

Der neue Ventus bei einem Erprobungsflug

Es passiert nicht jeden Tag, dass man die Möglichkeit bekommt, einen brandneuen Prototypen fliegen zu dürfen, geschweige denn, damit viele Stunden unter wunderschönen Wolkenstraßen zu jagen.

Die Absprachen für diesen Flug waren schon ein paar Monate zuvor gemacht worden, nämlich einen Tag nach dem Erstflug des neuen Ventus von Schempp-Hirth, Ende Januar 2016.

Auf Einladung von Hermann Trimmel war ich genau an diesem Wochenende zum mentalen Training der österreichischen Nationalmannschaft, ergänzt durch einige internationale Gäste, angereist. Unter ihnen befand sich auch Tilo Holighaus. Zufälligerweise teilten wir uns sogar das Hotelzimmer: eine hervorragende Gelegenheit, alle Details über den neuesten

18m-Renner aus erster Hand zu erfahren. Am Ende des Wochenendes verabschiedeten wir uns herzlich, und zum Schluss fragte Tilo quasi beiläufig, ob ich interessiert sei, einen Testflug zu machen. Das brauchte er natürlich nicht zweimal zu fragen!

Großartige thermische Bedingungen beim Testflug

Drei Monate später war es endlich soweit: Ende April, am Tag vor dem weltweit bekannten Hahnweide-Wettbewerb, hatte ich die Möglichkeit, das Flugzeug gründlich unter großartigen thermischen Bedingungen zu testen.

Am frühen Morgen musste ich mit den Ingenieuren von Schempp-Hirth nur noch „verhandeln“, wieviel Wasser ich tanken

durfte. Bis dahin hatte den Ventus nämlich noch niemand mit Wasser geflogen. Fünf Liter Bier als Entgelt für 100 Liter Wasser war ein gutes Geschäft für beide Parteien.

Der Aufbau des Ventus ging einfach und schnell, so wie man es von Schempp-Hirth-Flugzeugen gewohnt ist. Auffällig ist das relativ geringe Gewicht des sehr dünnen Innenflügels; deutlich weniger als das des Ventus 2cx. Bei näherer Betrachtung wurde klar, dass man weder Kosten noch Mühe gescheut hat, um Details zu überdenken und diese dort, wo es möglich war, zu überarbeiten. So wurde zum Beispiel das gesamte Cockpit des sogenannten a-Rumpfes von Grund auf neu entwickelt. Der Komfort ist von einem ganz anderen Kaliber als jener in den bisherigen, engeren Renncockpits.



Das wendige Flugzeug zeichnet sich durch sehr gute Flugeigenschaften aus



Der Sitzkomfort im Cockpit wurde deutlich verbessert

den Boden legen kann, ohne dass das Wasser aus den Entlüftungslöchern läuft.

Flugzeug reagierte äußerst feinfühlig

Nachdem das elegante Flugzeug an diesem schönen Freitagmorgen aufgebaut und betankt war, setzte ich mich ins Cockpit. Es war genug Platz vorhanden, sicherlich auch für größere Piloten. Die Sitzposition selbst ist sehr angenehm und komplett neu konzipiert: ein absoluter Komfortgewinn. Nur die Kopfstütze könnte noch weiter optimiert werden, und der Schempp-Hirth-Mitarbeiter Bernd Weber hat versichert, dass man daran arbeiten würde. Alle Bedienelemente sind gut erreichbar, und nach einem letzten Check war ich bereit für den Start.

Was in den nächsten sechs Stunden passierte, kann ich in drei Worten zusammenfassen: „Ein fliegender Traum.“ Schon beim Rollen hinter der kräftigen Husky war sofort klar, wie feinfühlig dieses Flugzeug reagierte. Eigentlich sagt die charakteristische Form der Flügel schon alles: sehr stabil, aber äußerst agil. Dieses angenehme Flugverhalten war nicht nur im Geradeausflug bemerkbar, sondern vor allem in der Thermik.

Trotz der harten Flügel, charakteristisch für Schempp-Hirth-Flugzeuge, liegt das

Tanksystem wurde optimiert

Die Position des Ausklinkgriffes ist links oben im Armaturenbrett eingearbeitet und leicht zugänglich. Wettbewerbsflieger werden sich freuen, zu hören, dass das Tanksystem optimiert ist. Jeder Flügel hat drei Tanks bekommen: Außen-, Mittel- und Innentank. Die beiden ersten Tanks sind miteinander verbunden, dadurch kann Wasserballast jetzt in zwei anstatt in einem Schritt abgelassen werden: zuerst werden nämlich die 50 Liter der inneren Tanks abgelassen. Dabei verschiebt sich der Schwerpunkt nicht. Danach können die restlichen 130 Liter der mittleren und äußeren Tanks abgelassen werden.

Weiterhin hat man auch die typischen Wassertankstöpsel auf der Oberseite des Flügels angepasst. Diese haben eine Art „Schwimmer“ eingebaut bekommen, damit man den vollgetankten Flügel auf



In jedem Flügel sind drei Tanks untergebracht, die in zwei Schritten entleert werden können

Flugzeug sehr komfortabel in der Luft. Gleichzeitig wird dem Piloten ein optimales Feedback der Luftmasse übertragen. Es macht richtig Freude, mit dem Ventus im dynamischen Vorflug die optimale Linie zu suchen. Das Allerschönste aber ist das „tolerante“ Flügelprofil. Dies wird einem besonders deutlich in der Thermik, wobei man den Anstellwinkel erhöhen kann, ohne an Steigen einzubüßen – etwas, womit viele Flugzeuge der vorherigen Generation Mühe haben. Natürlich geht es vorläufig um einen subjektiven Eindruck, aber mein erster war sehr positiv.

Die Wetterprognose hatte sich als richtig erwiesen. Es war der perfekte Tag, um den zirka 490 Kilogramm schweren Ventus (ohne eingebauten Turbo) unter unglaublich schönen Kumuluswolken über die Schwäbische Alb und den Schwarzwald mit hoher Geschwindigkeit zischen zu lassen. Trotz der Tatsache, dass ich mehr als 100 Kilogramm unter dem Maximalgewicht von 600 Kilogramm lag, hatte ich einen hervorragenden Eindruck über die dynamischen Vorflugeleistungen.

Gute Leistungen und gutmütige Flugeigenschaften

Andere neugierige Piloten mit ihren Flugzeugen beschnupperten den Neuankömmling aus der Nähe. Ich konnte sie immer wieder schnell abhängen. Abends hörte ich, dass die englischen Wettbewerbsteilnehmer in der 18m-Klasse mit ihren maximal beladenen Flugzeugen über eine kürzere Strecke langsamer gewesen waren als der neue Ventus. Hinzu kommt, dass der rote Strich bis zum Abschluss der Flugerprobung bei 180 Stundenkilometern liegt; also weit unter den typischen Geschwindigkeiten von 18m-Klasse-Flugzeugen bei solch einem guten Wetter. Beeindruckend!

An der südlichsten Ecke des Schwarzwalds kam mir die Idee, um den ganzen Schweizer Jura bis nach Genf und zurück zu fliegen. Aber was würde der Zoll bei einer eventuellen Außenlandung wohl sagen? Ein belgischer Pilot mit einer deutschen Lizenz, der mit einem noch nicht zertifizierten deutschen Prototyp in der Schweiz außenlandet...

Also ließ ich das wendige 18m-Flugzeug umkehren und flog unter herrlichen Bedingungen bis zum östlichen Ende der Schwäbischen Alb, südlich von Nürnberg. Zweimal kam ich dabei ein wenig niedriger und bemerkte, wie viel Vertrauen der Ventus durch seine guten Leistungen



Weltmeister Bert Schmelzer hat den neuen Ventus ausgiebig getestet

und gutmütigen Flugeigenschaften vermittelt. Ich bin nur ganz selten mit einem Topwettbewerbsflugzeug geflogen, das eine solche Toleranz im unteren Geschwindigkeitsbereich zeigt, ein nicht unerheblicher Sicherheitsfaktor, insbesondere im Gebirge.

Details werden noch verbessert

700 Kilometer und weniger als sechs Stunden später wurde es leider schon Zeit, mich auf die Landung auf der Hahnweide vorzubereiten. Durch die dreistöckigen Bremsklappen und das große Fünf-Zoll-Rad gestaltete sich die Landung so einfach wie übrigens alle anderen Aspekte des Fluges.

Nach dem Ausrollen hatte ich einen Moment Zeit zum Überlegen und stellte mir die Frage, ob es etwas gibt, das mir an dem neuen Ventus nicht gefallen hat. Die Antwort war eindeutig „nein“ – dieses Flugzeug wird seinen Weg machen. Natürlich gibt es noch einige Details, die verbessert werden, wie zum Beispiel, den Kraftaufwand für die Betätigung der vorderen Wölbklappenstellungen zu verringern und die bereits erwähnte verstell-

bare Kopfstütze. Aber das sind Kleinigkeiten, die sicher schnell behoben werden.

Ich hatte nie das Gefühl in einem Prototypen zu sitzen, sondern vielmehr in einer besonderen Rennmaschine, die nicht nur reinrassige Wettbewerbspiloten ansprechen wird. Aufgrund des harmonischen Flugverhaltens schätze ich, dass der Ventus für jeden – vom Anfänger bis zum Weltmeister – geeignet ist. Nach dem Abschluss der Flugerprobung werden die ersten Wettbewerbsteilnahmen zeigen, inwiefern das Flugzeug die hochgesteckten Erwartungen erfüllen kann, aber der erste Eindruck ist bereits äußerst positiv. Und wenn man bei Schempp-Hirth einen motivierten Kandidaten für eine Wettbewerbsteilnahme mit dem Prototypen sucht, stelle ich mich gerne zur Verfügung!



Alle Details zum Flug gibt es unter www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/flightinfo.html?flightId=1672884510

Text: Bert Schmelzer
Fotos: Bert Schmelzer, Bernd Weber

NÄSSE, KÄLTE, GLÜHWEIN

UND SIEBEN WERTUNGSTAGE

Am Samstag, 21. Mai, endete der 38. Internationale Segelflugwettbewerb 2016 in Hockenheim. Das Besondere des Wettbewerbs: Er war ein Qualifikationswettbewerb für die Deutsche Segelflugmeisterschaft 2017, darin eingebettet die Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen 2016 mit eigener Wertung. Geflogen wurde in den Klassen FAI-15m, Standard und Club. Neben den Siegern der Hauptkonkurrenz konnte der Sportfliegerclub Hockenheim am Ende die Deutschen Meisterinnen im Segelflug in den genannten Klassen küren.

In der FAI-15m-Klasse errang Katrin Senne vom FSV Sindelfingen den Titel, auf den Plätzen zwei und drei folgten Stefanie Mühl und Sandra Malzacher. In der Standard-Klasse sicherte sich Ulrike Teichmann vom LSV Hofgeismar den Titel Deutsche

Meisterin im Segelflug. Auf den Plätzen zwei und drei folgten Cornelia Schaich und Sue Kussbach.

In diesen beiden Klassen gab es sechs gültige Wertungstage, somit wurden auch die besten vier für die Nationalmannschaft nominiert. In der Standard-Klasse kam Daniela Wilden auf den vierten Platz und sicherte sich damit einen Platz in der Nationalmannschaft. In der 15m-Klasse war es Marilyn Abadie-Berard aus Frankreich, die den vierten Platz belegte. Da sie als Gast mitflog, wurde die Fünftplatzierte, Anette Klossok, für die Nationalmannschaft nominiert.

Sarah Drefenstedt vom Fliegerklub Brandenburg erlangte in der Clubklasse den Titel Deutsche Meisterin im Segelflug. Auf den Plätzen zwei und drei folgten Ines Engelhardt und Angelika Mayr. Da es in dieser Klasse nur vier gültige Wertungstage gab, zählen für die Nominierung in die Nationalmannschaft auch die Ranglistenpunkte mit. Nominiert wurden in der Clubklasse Sarah Drefenstedt, Ines Engelhardt, Angelika Mayr und Sabrina Vogt.

Pflichttraining und erster Wertungstag wurden im Wettbewerb neutralisiert

Bei der Hauptkonkurrenz sicherte sich in der 15m-Klasse Martin Büttner vom HVL Boberg den Sieg, gefolgt von Steffen Schwarzer und David Bauder. Bei den Standardpiloten kam Thomas Krausert vom FSC Möve Obernau auf den ersten Platz, gefolgt von Manfred Streicher und Ulrike Teichmann. In der Clubklasse konnte sich Wollli Beyer vom LFG Lippe den Sieg

sichern. Ihm folgten Felix Hoffmann und Michael Seischab auf den Plätzen zwei und drei.

Die genaue Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die einen Qualifikationsplatz erhalten, wird erst im September bekannt gegeben, nachdem alle Qualifikationswettbewerbe durch sind.

Insgesamt war es ein schwieriger Wettbewerb, da am Anfang gleich das Pflichttraining und der erste Wertungstag neutralisiert werden mussten. Auch die Aussichten für die Folgetage waren nicht besser. Aber unser langjähriger Meteorologe Walter Hermann, ein Garant für die beste Strecke bei unklaren Wetterlagen, fand für die Folgetage immer ein nutzbares Wetterfenster, sodass selbst dann mittags noch geflogen werden konnte, wenn es morgens noch regnete. Nur die Strecken waren nicht die weitesten, an den meisten Tagen blieb man im Rheintal bzw. Kraichtal. Strecken zwischen 150 und 250 Kilometern waren an der Tagesordnung, nur am vorletzten Tag gab es auch Strecken bis zu 500 Kilometern. So gab es dann doch eine geflogene Gesamtstrecke über den ganzen Wettbewerb von 78.560 Kilometern.

Stefanie Mühl schaffte die schnellste Durchschnittsgeschwindigkeit

Die schnellste Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 91,95 Stundenkilometern, geflogen von Stefanie Mühl auf einem Ventus. Am besten Tag ging es für die 15m-Klasse um Stuttgart herum und für die Standardklasse ging es in den



BWL-Vizepräsident Walter Eisele, gleichzeitig Vorsitzender der Buko Segelflug, sprach einleitende Worte und saß auch in der Jury



In der 15m-Klasse der Frauen holte sich Katrin Senne vom FSV Sindelfingen den Titel, gefolgt von Stefanie Mühl und Sandra Malzacher



Die Siegerinnen in der Standard-Klasse: Ulrike Teichmann, Cornelia Schaich (Sportflieger-Club Stuttgart) und Sue Kussbach



Bei der Hauptkonkurrenz sicherte sich in der 15m-Klasse Martin Büttner den Sieg, gefolgt von Steffen Schwarzer und David Bauder

Schwarzwald. Die erste Wende war Schauinsland, was einige zu wörtlich nahmen und die Rückholer auf die Straße in den Stau schickten. Da hatte es die Clubklasse am einfachsten, sie durfte über das Kraichtal an der Alb schnuppern und zurück, was kaum Probleme bereitete. Für den letzten Wertungstag hatte sich der Sportleiter Albert Kiessling für alle Klassen eine einfache Aufgabe ausgedacht: Alle durften in den Odenwald, und bis auf eine Außenlandung kamen dann auch alle wieder zurück.

Neben der Fliegerei gab es aber auch noch einen gemütlichen Teil. Am Montagabend lud die Vereinigung Deutscher Pilotinnen alle Teilnehmer zu einem kleinen Umtrunk ein. Ingrid Blecher und Gisela Weinreich gaben einen kurzen Überblick über die Entstehung der Vereinigung und die aktuellen Tätigkeiten. Wegen der doch etwas kühleren Wetterlage bot die Küchencrew des SFC Hockenheim unter Leitung von Ulrike Emich und Melanie Knapp einen selbst angesetzten Glühwein an, der viel zu schnell leer war. Am Dienstagabend gab es das traditionelle Bergfest, bei dem der SFC Hockenheim seinen Gästen die Spezialität der Region – ein Spargelgericht – anbot.

Für die sportliche Leitung war in diesem Jahr Albert „Abi“ Kießling zuständig. Zusammen mit Wettbewerbsleiter Gottfried Knapp und „Wetterfrosch“ Walter Hermann erstellte er die Aufgaben, die auch allesamt fliegbar waren, wenn man die richtige Abflugzeit erwischte. Der Erste Vorsitzende des SFC Hockenheim,

Jürgen Mähringer, eröffnete die Veranstaltung. Bei einem kleinen Sektempfang konnten sich die Teilnehmer und Veranstalter kennenlernen.

Grußbotschaften der BWLV-Repräsentanten

BWLV-Präsident Eberhard Laur überbrachte beim Eröffnungsbriefing eine Grußbotschaft. Auch Walter Eisele, Vizepräsident des BWLV und Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug im DAeC, sprach einige einleitende Worte. Als Jury für diesen Wettbewerb konnte Gisela Weinreich gewonnen werden, die ansonsten nur bei internationalen Veranstaltungen dabei ist. Ihr zur Seite standen Walter Eisele und Martin Theisinger. Wettbewerbsleiter Gottfried Knapp hatte unter anderem auch die schwierige Aufgabe, beim schon dünn besetzten Helferteam noch krankheitsbedingte Ausfälle zu kompensieren. Damit es den Teilnehmern auch körperlich gut ging, hatten Ulrike Emich und Melanie Knapp kurzfristig die Verpflegung sichergestellt, sodass auch tagsüber kleine Snacks angeboten werden konnten.

Die Tatsache, dass die DSM der Frauen in einen allgemeinen Qualifikationswettbewerb eingebettet war, fanden einige Teilnehmer recht angenehm. Bei der Siegerehrung bekamen alle Teilnehmer des 38. Internationalen Segelflugwettbewerbs eine Urkunde überreicht. Die Pokale für die DSM der Frauen überreichte Walter Eisele.

Verteilung der Qualifikationsplätze

Nach der Siegerehrung erläuterte Uli Gmelin, stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug im DAeC, kurz die Verteilung der Qualifikationsplätze. Danach durfte Willi Beyer, Bundestrainer der Nationalmannschaft, die neu nominierten Mitglieder der Nationalmannschaft der Frauen in Empfang nehmen.

Bei der Verabschiedung nahm Gottfried Knapp viele Glückwünsche zur gelungenen Veranstaltung entgegen. Viele Teilnehmer erklärten, dass sie sich über eine Fortführung des traditionellen Hockheimer Segelflugwettbewerbs mit dem familiären Flair freuen würden.

Text und Fotos:
Sportfliegerclub Hockenheim



Für die sportliche Leitung war Albert Kießling zuständig

FLIEGERGRUPPE RENCHTAL FEIERTE 40-JAHR-JUBILÄUM

Die Fliegergruppe Renchtal feierte am 1. Mai ihr 40-jähriges Bestehen mit einem Tag der offenen Tür im Fliegerheim Ramsbach bei Oppenau. Der Verein zeigte dabei, dass Segelfliegen ein Hobby für jedermann ist. So wurden die modernen Segelflugzeuge ausgestellt und die Faszination Fliegen sowie die Chronik des Luftsports im Renchtal präsentiert. Für witterungsunabhängige Bewirtung in den Fliegerhallen war gesorgt. Wanderer und Radfahrer stärkten sich bei allerlei Leckereien und einem guten badischen Tropfen oder wärmten sich mit einem Kaffee bei regnerisch kühlem Wetter auf.

Diese günstige Kombination von äußerer und innerer Erwärmung sorgte für gesellige Stimmung. In der mittleren Halle zeigten kurzweilige Videos die Faszination Fliegen sowie die Chronik des Luftsportes im Renchtal. Dazu hatte Dieter Steggemann in den vergangenen 40 Jahren von zahlreichen Vereinsaktivitäten und -fluglagern mit unvergesslichen Flugerlebnissen fleißig wertvolle Filme, Interviews mit Zeitzeugen und Luftaufnahmen erstellt. Geschickt geschnitten, spiegeln diese Videos die beeindruckende Entwicklung der Fliegerei im Renchtal wider.

An den Infoständen zeigten historische Aufnahmen die Geschichte der Fliegergruppe, die bis zum ersten Gleitapparat aus dem Jahr 1908, dem „Drahtverhau aus Oppenau“, zurückreicht, der damals auf Basis von Zeitungsberichten nachgebaut wurde, aber nie richtig abhob. Dieter Steggemann hatte die Chronik zusätzlich auch zu einem interessanten Bildband zusammengefasst.

Nachmittags zeigte sich zeitweise die Sonne, sodass sich die Gäste auch außerhalb der Fliegerhallen wohlfühlten. Insbesondere die Jugendlichen übten sich begeistert im doppelsitzigen Flugsimulator im letzten Hallenanbau. Dieser Simulator erlaubt derart realitätsnahes Segelfliegen mit Wind-, Wetter- und Thermikeinfluss, dass er unter anderem in Frankreich auch in der Flugausbildung eingesetzt wird.

Einige der Besucher waren sogar aus den benachbarten Landkreisen Lahr, Rastatt



Bei der Jubiläumsfeier kam der Flugsimulator von den Kameraden aus Mulhouse zum Einsatz

und Freudenstadt angereist, um in den Renchtäler Luftsport zu schnuppern. Der Vorsitzende der Fliegergruppe, Ludwig Treier, zeigte sich abends denn auch sehr zufrieden mit dem Ablauf der Veranstaltung.

Hier noch ein Rückblick auf die vergangenen 40 Jahre:

1976 Fusion und Gründung der FG Renchtal

Im Jahr 1976 schlossen sich der damalige Luftsportclub Oberkirch mit seinem Vorsitzenden Adolf Hildenbrand und die Fliegergruppe Oppenau mit ihrem Vorsitzenden Dr. Schmidt zur Fliegergruppe Renchtal (FGR) zusammen. Erster neuer Vorsitzender der FGR wurde Egon Muschal aus Bad Peterstal-Griesbach, der erst 1995 von Ludwig Treier abgelöst wurde. Letzterer hat den Posten bis heute inne. Egon Muschal ist Ehrenvorsitzender der FGR und erhielt 1997 auch die erste Ehrenmedaille für Fluglehrer des BWLV. Derzeit fliegen elf Piloten und eine Pilotin aktiv bei der FGR, weitere 95 Fördermitglieder unterstützen den Verein. Vier Fluglehrer bilden ehrenamtlich und individuell Flugschüler ab 14 Jahren aus.

Gemeinsamer Flugbetrieb in Freudenstadt-Musbach seit 1982

Bis 1982 flog die FG Renchtal in Kehl-Sundheim – danach als Gastfliegergruppe auf dem Segelfluggelände in Freudenstadt-Musbach. Am östlichen Schwarzwaldrand sind die thermischen Bedingungen für Leistungssegelflug ja besonders ideal. Mit der FG Freudenstadt besteht eine Schulungs- und Nutzungsgemeinschaft und der Flugbetrieb wird gemeinsam organisiert. Ergänzend steht der Motorsegler des Typs Super Dimona TTC praktisch ganzjährig in Offenburg (EDTO), sodass auch mal werktags oder nachmittags mit geringem Aufwand geflogen werden kann.

Eigenes Segelfluggelände nicht realisierbar

In mehreren Projekten haben sich die Renchtäler Piloten sehr bemüht, ein eigenes Segelfluggelände im vorderen Renchtal zu realisieren. Trotz extremem Engagement und Lobbyarbeit ließ sich bisher kein eigenes Segelfluggelände realisieren. Das jüngste Projekt am Westrand von Oberkirch scheiterte wegen acht Kühen eines Landwirtes, der eine kleine Wiese gepachtet hatte, die für den Bau benötigt worden wäre. Die Stadt Oberkirch stufte die Belange der Landwirtschaft leider höher ein als diejenigen der Luftsportler, obwohl bis dahin bereits alle Hürden zur Platzgenehmigung genommen worden waren.

Leistungsfähiger und topmoderner Flugzeugpark

In den vergangenen Jahren wurde der Flugzeugpark konsequent modernisiert und standardisiert. Die älteren Segler in Holz- oder Gemischtbauweise wurden nach und nach ersetzt. Inzwischen hat die FGR nur noch Flugzeuge in leistungsfähiger Bauweise mit Faserverbundwerkstoffen. Nach der Grundschulung mit K13 und Astir fliegen die Schüler bereits auf einem Discus CS. Der neue Doppelsitzer Duo Discus XL wurde 2013 beschafft. Der Motorsegler Super Dimona wurde 2008 gekauft und erlaubt unvergessliche Reiseflüge im herrlichen Schwarzwald, in die Alpen oder bis zur Nord-/Ostsee. Zusätzlich wird der Motorsegler auch zum Schleppen eingesetzt. Die LS 8 wurde kürzlich verkauft und soll alsbald durch einen Discus 2C ersetzt werden. Somit stehen den Renchtäler Piloten etliche topmoderne Flugzeuge für ausgedehnte Flüge zur Verfügung. Tolle Flugerlebnisse sind damit garantiert.

Text und Fotos: Martin Kiefer



Strahlende Gesichter bei der Siegerehrung der Region Rhein-Neckar-Enz. Rechts: Pia Keim, Zweiter von rechts: Regionalpräsident Joachim Keim.

REGIONALWERTUNG: 180.179 STRECKEN- KILOMETER GESCHAFFT

Elf Vereine haben sich an der Regionalwertung der Region Rhein-Neckar-Enz beteiligt. Zum Ende der Winterpause gab es eine Siegerehrung. Dabei wurde deutlich, dass bei den Vereinen trotz des oft durchwachsenen Wetters der Streckenflug im Jahr 2015 nicht zu kurz gekommen war: Insgesamt waren 627 Flüge und 180.179 Streckenkilometer in der Regionalwertung registriert worden.

Die erfolgreichen Pilotinnen und Piloten der Region trafen sich im Gasthaus Wurmberg bei Pforzheim, um dort ihre Urkunden, Pokale und Preise in Empfang zu nehmen. Dort konnte man sich im gemütlichen Rahmen über die Highlights der Saison 2015 unterhalten. Manche Begegnung in der Luft wurde nochmals lebhaft nachvollzogen. „Wie bist du weitergefliegen, war der Aufwind bei dir auch so ruppig?“ waren Fragen, die so manchen interessierten.

Beim dezentralen Vergleich, der nach den Regeln des OLC ausgetragen wird, flossen die drei punkthöchsten Flüge eines Piloten in die Wertung ein. Alle Flüge eines Vereins wurden in der Vereinswertung festgehalten. Die Regionalwertung dient als Anreiz, den Streckenflug in den

Vereinen zu fördern. Hierbei kann sich der Streckenflug-Neuling mit dem erfahrenen Wettbewerbspiloten oder dem ehemaligen Weltmeister messen. Eines ist den Teilnehmern wichtig: Trotz des sportlichen Vergleichs soll der Spaß am Fliegen überwiegen.

Die Flugbedingungen in der Region sind recht unterschiedlich. Während die Freudenstädter Aufwindjäger je nach Schneelage recht lange auf erste Flüge von Musbach aus warten müssen, geht im Rheintal die Post schon im frühen Frühjahr ab. Im Hochsommer profitieren dann wieder die Schwarzwälder. Allerdings ist jeder Pilot der teilnehmenden Vereine berechtigt, sich je nach Wetterlage den entsprechenden Startort in der Region selbst auszusuchen.

Regionalpräsident Joachim Keim hatte mit seiner Ehefrau Pia wieder viel Zeit investiert, um den Teilnehmern einen angenehmen Abend zu ermöglichen. Neben Pokalen und Urkunden hatten die beiden einige Sponsoren gewonnen. „Ohne diese wären die attraktiven Preise, die sich die Gewinner je nach Platzierung aussuchen konnten, nicht möglich gewesen“, sagte Keim und dankte allen Unterstützern der Regionalwertung. Für ihre wertvolle Arbeit erhielten die beiden viel Beifall, ebenso Ingrid Mayer von der FSV Vaihingen, die erstmals die Auswertung übernommen hatte.

Nach dem Abendessen wurden die Gewinner gekürt. In der Vereinswertung konnte sich die FG Freudenstadt mit 105 Flügen, 32.547,3 Gesamtkilometer und 33.379,7 Gesamtpunkten erneut durchsetzen. Bei den Junioren hatte dieses Mal der FSC Mühlacker mit 49 Flügen, 14.482,7 Gesamtkilometern und 14.832,8 Gesamtpunkten die Nase vorn. In der Doppelsitzerwertung machte die Akaflieg Karlsruhe mit 18 Flügen, 4143,5 Gesamtkilometern und 4234,0 Gesamtpunkten das Rennen. Regionalmeister der Junioren wurde Timo Lehrke von der FG Freudenstadt mit 819,7 Kilometern, 727 Kilometern FAI und 960,93 Punkten. Regionalmeister der Senioren wurde Hansjörg Rothfuß, ebenfalls von der FG Freudenstadt, mit 790,57 Kilometern, 681 Kilometern FAI und 843,10 Punkten. Bei den Damen gewann Susanne Bisch vom FSV Karlsruhe mit 1174,9 Punkten die Gesamtwertung.

Nach der Siegerehrung stimmte Jan Ortmeier die Besucher mit einem Bildbeitrag auf das Segelflugparadies Bitterwasser ein. Dabei war zu erfahren, dass richtig starke Thermik durch den aufsteigenden Sand rote Wolken macht. „Wenn sie rot sind, ziehen sie gut“, erläuterte Ortmeier die Schnellliffe am namibischen Himmel. Er zeigte eine grandiose Natur und die Flugbedingungen brachte er mit eindrucksvollen Motiven zum Ausdruck.

Text und Foto: Lothar Schwark

FLUGPLATZFEST IN ELCHINGEN

Am Samstag und Sonntag, 3. und 4. September, findet auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen das größte Flugplatzfest der Region statt. Präsentiert wird ein großes und abwechslungsreiches Flugprogramm. Das alle zwei Jahre stattfindende Fliegerfest lockte in der Vergangenheit bis zu 10.000 Zuschauer auf das Härtsfeld.

An den Flugtagen werden natürlich Rundflüge mit den Vereinsflugzeugen angeboten. Das größte und sicher auch wieder beeindruckendste Flugzeug ist aber die Transall der Bundesluftwaffe. Sie ist schon Stammgast in Elchingen. Das Organisationsteam des Luftsportrings Aalen hofft, dass die Transall am Samstagvormittag nach Elchingen fliegen wird und dort eine ihrer spektakulären Kurzlandungen präsentiert. Daher ist die Transall auch fliegend zu sehen. Sie wird mit ihrer Landung der erste Programmpunkt auf dem Flugplatz sein.

Es wird vermutlich das letzte Mal sein, dass es den dickbäuchigen, fliegenden Transporter so nah zu sehen gibt – ein Grund mehr, nach Elchingen zu kommen und sich dieses eindrucksvolle Flugzeug auch von innen anzuschauen!



Zum vermutlich letzten Mal wird beim Flugplatzfest in Aalen-Elchingen die Transall der Bundeswehr zu sehen sein

Vielfältiges Programm

Die Zahl der Freunde von fliegenden Oldtimern wächst. Und deshalb wird es bekannte Flugzeug-Oldtimer in noch nie da gewesener Anzahl auf dem Härtsfeld zu sehen geben. Aus den 50er- und 60er-Jahren stammen die tschechischen Zlin-Flugzeuge und viele weitere Maschinen, die bei Flug-Vorführungen und Überflügen gezeigt werden.

Zudem wird dem Publikum Vollandfliegen in höchster Perfektion präsentiert, ebenso Segelkunstflug, Bannerschlepps, Ultraleicht-Flüge mit den Kiebitz-Doppeldeckern und eine tolle Hubschraubervorführung – dies ist nur ein kleiner Auszug aus dem Gesamtpro-

gramm. Weitere Flugvorführungen und Hochgeschwindigkeitsüberflüge von Flugzeugen runden die Veranstaltung ab.

Wer mit dem eigenen Flugzeug nach Elchingen kommen will, ist herzlich eingeladen; Infos gibt es auf der Homepage des Luftsportrings, www.LSR-Aalen.de, oder telefonisch unter 07367 7122. Für die musikalische Unterhaltung am Samstag ist ebenfalls gesorgt. Das Fliegerfest dauert am Samstag von 11 bis 21 Uhr, am Sonntag von 10 bis 19 Uhr.

Text und Foto: Michael Kost

ISNYER FLUGTAGE MIT UMFANGREICHEM PROGRAMM

Am Samstag und Sonntag, 23. und 24. Juli, finden auf dem Flugplatz Isny/Rotmoos wieder die Isnyer Flugtage statt. Am Samstag starten wir im Rahmen des Ferienprogrammes mit dem Kinderfliegen und erwarten zahlreiche Besucher auf dem Land- und Luftweg. Am Sonntag zeigen wir ein umfangreiches Programm mit Segelkunstflug, Motorkunstflug, Modellflugvorführungen, Rundflugmöglichkeiten und dem Fly-In vieler langjähriger Stammgäste. Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt.



Impressionen vom Flugtag 2015: Fliegerei in kleinem und großem Maßstab

Wir freuen uns, wenn auch ihr uns besuchen kommt. Zugelassen sind an diesen Tagen Flugzeuge bis 1.500 Kilogramm MTOW, Hubschrauber, Motorsegler, Luftsportgeräte, Segelflugzeuge, Freiballone und Modellflugzeuge. Für Sonntag, 24. Juli, haben wir eine Außenstart-erlaubnis für Heißluftballone, Außenstart- und Landeerlaubnis für Hängegleiter und

Gleitschirme sowie eine Ausstiegserlaubnis für Fallschirmspringer. Um Anmeldung wird gebeten. Die Platzfrequenz ist 123,5 Mhz.

Weitere Infos gibt es beim Ersten Vorsitzenden Axel Schulz unter Telefon 08383 7085 oder 0179 5370506.

Text und Foto: Antje Bütow

10. OLDTIMERTREFFEN RIEDLINGEN

Für die Oldtimer-Szene ist das Riedlinger Oldtimertreffen zu Lande und in der Luft längst zu einem festen Begriff geworden. Einmal im Jahr – dieses Mal am **Sonntag, 31. Juli** – wandelt sich der Flugplatz an der Donau zu einem Eldorado für Liebhaber klassischer Fahrzeuge und historischer Flugzeuge. Mehr als 1.200 Oldtimer-Fahrzeuge und etwa 70 Flugzeuge zogen im vergangenen Jahr die Zuschauer in Strömen an. Damit gehört das Treffen zu den größten in Oberschwaben.

Vielfalt und Gemütlichkeit

Fragt man Besucher nach dem Treffen, so äußern sie regelmäßig zwei Schlagworte: die Vielfalt und das Ambiente. Beim Riedlinger Treffen gibt es nicht nur Autos, sondern auch Schlepper, Unimogs, Lkw, Motorräder sowie ausgefallenes landwirtschaftliches Gerät aus Großvaters Zeiten zu bestaunen – und eben auch historische Flugzeuge.

In lockerer Atmosphäre am Donau-Flugplatz trifft sich ein Publikum, das seiner Freude an Technik aus der Vergangenheit frönt. Jeder, der einen Oldtimer besitzt, ist herzlich eingeladen, mit ihm vorbeizuschauen; ganz unkompliziert ohne Anmeldung oder Startgeld. Ein stetes An- und Abfahren (und natürlich auch -fliegen) sorgt dafür, dass die alten Gefährte auch gelegentlich in Aktion zu sehen sind.

Region
6 Westalb-
Hochrhein

FLUGSPORTGRUPPE HANNS KLEMM BÖBLINGEN BELEBT ALTE BANDE

Die Stuttgarter Burschenschaft und Studentenvereinigung „Ghibellinia“ wurde vor mehr als 150 Jahren gegründet. Unser Namensgeber und Vorbild, der berühmte Böblinger Leichtflugzeugbauer und -konstrukteur, Dr. Hanns Klemm, war bereits in den 1920er- und 30er-Jahren Mitglied der Ghibellinen. Seit eh und jeh sind viele Mitglieder der Ghibellinia mit der Luftfahrt eng verbunden. Diese Verbindung wurde nun wieder richtig aufgefrischt.

Am 25. November 2015 gab es einen Besuch von zwölf Mitgliedern unserer



In den vergangenen Jahren hat sich das Oldtimertreffen in Riedlingen zum Besuchermagneten entwickelt

Zum Geheimtipp hat sich die Anreise am Vorabend entwickelt. Mit einem gemütlichen Lagerfeuer und Bewirtung schafft die Fliegergruppe die passende Atmosphäre für ausgiebige Gespräche. Übernachtungsmöglichkeiten bieten die lokalen Hotels. Zudem besteht auch die Möglichkeit, direkt am Flugplatz zu campieren.

Also dann – machen Sie Ihren Oldtimer startklar und besuchen Sie uns auf dem Flugplatz zum Oldtimertreffen in Riedlingen. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Anreise mit Navi:

Brühlweg, 88499 Riedlingen

Veranstaltungsort:

Flugplatz, Brühlweg 30,
88499 Riedlingen, Telefon 07371 3555

Flugsportgruppe Hanns Klemm (FSG) bei der Bruderschaft im Ghibellinia-Haus in Stuttgart. Bei diesem Besuch wurden der Flugsportgruppe die Mitglieder, die Historie, die Zielsetzungen und die vielfältigen Aktivitäten der Bruderschaft der Ghibellinen vorgestellt. Auch stellte sich heraus, dass einige Mitglieder der Bruderschaft selbst Piloten sind oder waren sowie viele Ingenieure in der Luft- und Raumfahrt tätig sind oder waren. Zudem gab es Informationen zum Ghibellinia-Bruder Hanns Klemm. Beim anschließenden gemütlichen Beisammensein fand ein intensiver Austausch mit Anekdoten, Geschichten rund ums Fliegen sowie Daten, Fakten und Hintergründe der Ghibellinen statt. Auch ergab sich schon zu dieser Zeit der große Wunsch der Bruderschaft, die FSG näher kennenzulernen.

Nun, am 11. Juni 2016, besuchte eine Gruppe von 16 Personen der Bruderschaft

Termin/Uhrzeit:

Sonntag, 31. Juli, 10 bis 18 Uhr

Veranstalter/Infos:

Fliegergruppe Riedlingen,
www.oldtimertreffen-riedlingen.de,
www.fliegergruppe-riedlingen.de

Ansprechpartner:

Volker Seeger, Telefon 0171 3671214, und
Matthias Betz, Telefon 0176 10533251

(Anmerkung der Redaktion: In unserer Terminübersicht im adler war das Oldtimertreffen bisher leider mit einem falschen Termin vermerkt. Richtig ist das nun korrigierte Datum **am Sonntag, 31. Juli!** Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.)

Text und Foto: Dieter Pfender/
Fliegergruppe Riedlingen



Beim gemeinsamen Grillen gab es einen regen Austausch

der Ghibellinia die Flugsportgruppe Hanns Klemm (FSG) an ihren drei Standorten. Der gemeinsame Tag begann um 10 Uhr in Werkstatt und Casino der FSG in Böblingen auf der Hulb. Übrigens ist dieses Gebäude die letzte historische Immobilie, ein Hangar, aus der Zeit des Flughafens Böblingen/Stuttgart.

Direkter Einblick in die historische Luftfahrt

In der Werkstatt konnten die Fortschritte der Generalüberholung einer Klemm 107c und die Restauration eines Grunau-Baby gezeigt werden. Die Ghibellinen waren begeistert vom direkten Einblick in die historische, einfache und trotzdem innovative Flugzeugtechnik. Insbesondere die mit der Luftfahrt verbundenen Ingenieure der Bruderschaft konnten ihren Wissensdurst zur früheren Fliegerei befriedigen. Anschließend ging es weiter in unsere

externe Werkstatt in den Fertigungshallen eines Mitgliedes in Nebringen, wo gerade unsere Klemm 25, das meistgebaute und geflogene Leichtflugflugzeug von Klemm, am Originalmotor aus 1934, nochmals überholt wird. Zudem wird dort eine Klemm 35, Nachfolger der KL25, komplett restauriert. „Beeindruckend“, so die einhellige Aussage der Gäste.

Auf zur dritten Station, in den Hangar der FSG auf dem Fluggelände in Eutingen. Zuerst wurde der Hunger der Besucher am Grill gestillt. Bekanntlich hält ja ein gutes Essen Leib und Seele zusammen. Anschließend waren Rundflüge mit den Motorflugzeugen der FSG geplant. Da das Wetter jedoch nicht optimal war, konnte nur der Hubschrauber von Daniel, eine Robinson R44, zum Einsatz kommen. Dies war dennoch ein Highlight, das zwölf Ghibellinen gerne in Anspruch nahmen. Senkrecht starten und landen war eine

erweiterte Erfahrung in der Fliegerei für die Gäste. Das Gesamturteil der Ghibellinen-Mitglieder lautete: „Ein toller Tag“, „wir werden auf jeden Fall wiederkommen“, „gerne auch zu den Mobilien Legenden am 17. Juli 2016“. Bei dieser Veranstaltung können dann noch mehr Oldtimer der Lüfte und Kunstflugvorführungen erlebt werden.

Bei genauem Hinhören kristallisierte sich bei einigen Gästen der Wunsch heraus, selbst Pilot zu werden und diese Ausbildung bei der Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen zu absolvieren. Alles in allem war es ein herrlicher Tag. Die FSG freut sich sehr auf den nächsten Besuch der Bruderschaft der Ghibellinen.

Text und Fotos: Hans Peter Müller,
FSG Hanns Klemm Böblingen

Region
7

Schwarzwald

LSV BLUMBERG LÄDT ZUM FLY- UND FAHR-IN

Am Wochenende des 27./28. August freut sich der Luftsportverein Blumberg (EDSL) darauf, möglichst regen Betrieb in den Sparten UL, Experimental und Oldtimer auf dem Flugplatz anzutreffen: Dann findet ein Oldtimertreffen mit Flugzeugen, Autos, Motorrädern und Schleppern statt. Aber auch alle anderen Freunde der Fliegerei sind herzlich willkommen, unserem Fly-In einen Besuch abzustatten. Beginn ist am Samstag um 14 Uhr, am Sonntag findet das Treffen von 10 bis 17 Uhr statt. Am Sonntag gibt es von 11 bis 13 Uhr Frühschoppenkonzerte, geplant sind außerdem Modellflugvorführungen, eine Tombola sowie weitere Aktionen.

Der schön gelegene Sonderlandeplatz liegt nur knapp 20 Kilometer nördlich des Rheinfalls und verfügt über eine Infrastruktur mit 900 Metern Graspiste, drei Hangar-Hallen sowie einem Restaurant mit tollem Blick über den Flugplatz und zum nahe gelegenen Naturschutzgebiet. Erwähnenswert ist auch der Spielplatz mit Feuerstelle, wo schon oft gefeiert wurde. Zudem rundet ein Massenlager mit Campingplatz und Sanitäranlage das Angebot ab. Eine Tankstelle mit Mogas und Avgas garantiert zudem, dass man sich für einen Weiterflug ab Blumberg rüsten kann.

Unbeschränkte Zulassung für die Sparte UL

Seit drei Jahren besitzt der LSV Blumberg nun die uneingeschränkte Erlaubnis für den Betrieb der Drei-Achs-UL-Fliegerei. Dies ist insbesondere dem unermüdlichen Einsatz des ehemaligen Vorstandes unter der Führung von Karl Gehrke zu verdanken. Seit verganginem Jahr wurde zwei Mitgliedern zudem die Erlaubnis zum Betrieb von Motorschirmen erteilt. Mit diesen fliegerischen Möglichkeiten wird Blumberg ganz speziell auch für langsam fliegende Geräte zu einem guten Ausgangspunkt, erreicht man doch in kürzester Zeit den Rhein, die Region Schluchsee oder den Bodensee.

Viele Schweizer Piloten im Verein

Gerade wegen der Nähe zur Schweiz kommen auch viele Schweizer Piloten gerne zu uns in den Verein. Mit dem neuen Angebot erhoffen sich die Blumberger einen zusätzlichen Zulauf an Mitgliedern, die neben den vielen Segelflugpiloten die Infrastruktur rege benützen und für die Zukunft auch stützen.

Flugzeugpark

Im Juni 2016 hat der Verein einen Scheibe Rattel angeschafft, dieser ist so ausgerüstet, dass er sowohl als Schulungsflugzeug wie auch als Schleppflugzeug dient.



Die große Abstellfläche am Flugplatz Blumberg (rechts im Bild) bietet gut 100 Flugzeugen Platz

Unser Verein freut sich, interessierte UL-Piloten zu finden, dies würde die Anschaffung eines vereinseigenen Ultraleichtflugzeugs rechtfertigen. Neumitglieder, egal ob mit Segel-, Motor- oder UL-Pilotenschein, sind also herzlich willkommen.

Weitere Informationen zum Flugplatzfest und zum Flugplatz können unter der Vereinshomepage www.luftsportverein-blumberg.de abgerufen werden.

Text und Foto: Jürg Eichenberger



Rund 30 Teilnehmer waren beim Fluglager in Müllheim dabei

GUT BESUCHTES SEGELFLUGLAGER IN MÜLLHEIM

Zum mittlerweile 23. Mal hat kürzlich wieder das Segelflugtrainingslager des Markgräfler Luftsportvereins Müllheim stattgefunden. Das Wetter war nicht ideal, aber an fünf von acht Tagen konnte geflogen werden.

Ca. 25 bis 30 Teilnehmer, darunter viele Familienangehörige, flogen mit zehn Segelflugzeugen sowie Motorseglern und Ultraleichtflugzeugen täglich in der Ausbildung oder zum Training im Streckensegelflug. Insgesamt wurden rund 250 Flüge in dieser Woche durchgeführt, dabei waren die Flugzeuge mehr als 100 Stunden in der Luft.

Organisiert, geplant und durchgeführt wurde dieses Trainingslager wie in den vergangenen Jahren vom Ersten Vorsitzenden Arno Breitenfeld, der wieder sehr viel Wert auf gemeinschaftliche Aktionen legte. Die Organisation für die gesamte Verpflegung und die Einteilung der Dienste hatte erneut Frieda Textor übernommen.

Nach einem gemeinsamen Frühstück aller Teilnehmer jeden Morgen im Clubheim und dem Wetter- und Organisationsbriefing begann das Programm. Je nach Wetterlage wurde entweder ausgebildet oder Streckensegelflug trainiert. Den Tag beschlossen die Teilnehmer dann jeweils mit einem gemeinsamen Abendessen.

Den ersten Ausbildungsabschnitt erfolgreich bestanden

Besonders erfreulich war, dass die 15-jährige Nora Heuberger während des Pflingstfluglagers ihren ersten Alleinflug absolvieren konnte. Die an diesem Tag anwesenden Fluglehrer waren der Vorsitzende und Fluglehrer Arno Breitenfeld sowie Stephan Danner. Der erste und wichtigste von insgesamt drei Ausbildungsabschnitten in der Segelflugausbildung ist damit erfolgreich bestanden. Nora Heuberger ist eine der aktivsten Jugendlichen innerhalb der Jugendgruppe im Verein. Weitere Alleinflüge sowie Prüfungen zum Luftfahrerschein kündigen sich an.

Am Abschlussabend fanden sich ca. 35 Personen zusammen, die gemeinsam feierten und dem Trainingslager einen schönen und würdigen Abschluss gaben. Das Trainingslager fand bei den Teilnehmern wieder große Zustimmung, sodass sich alle auf das nächste Jahr freuen. Die Vereinsmitglieder hoffen nun für die nächsten großen Ereignisse der diesjährigen Flugsaison auch auf gutes Wetter. Der Höhepunkt jeder Saison ist jeweils das Müllheimer Flugplatzfest, das traditionell am letzten Augustwochenende (dieses Mal am 28. August) ansteht.

Text: Arno Breitenfeld/red.
Fotos: Markgräfler Luftsportverein
Müllheim



Nora Heuberger hat beim Pflingstfluglager in Müllheim ihren ersten Alleinflug absolviert

TRADITIONSGEMEINSCHAFT ALTE ADLER
**NEUEN VORSTAND
 GEWÄHLT**



Wolfgang Weinreich (rechts) übergibt die Führung der Gemeinschaft an Professor Dr. med. Uwe Stüben

Bei ihrer Mitgliederversammlung am 10. Mai in Gersfeld hat die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ einen neuen geschäftsführenden Vorstand gewählt. Präsident Wolfgang Weinreich und Vizepräsident Professor Dr.-Ing. Fred Thomas standen nach zwölfjähriger Amtszeit für eine weitere Wahlperiode nicht mehr zur Verfügung.

Professor Dr. med. Uwe Stüben wurde einstimmig zum neuen Präsidenten und aus dem Kreis des bisherigen Präsidiums Professor Heinz Olbert zum Vizepräsidenten gewählt. Ingrid Blecher wurde als Schatzmeisterin im Amt bestätigt. Auch die weiteren Mitglieder des Präsidiums, Heinrich Linkogel, Hans-Ludwig Meyer, Hans Rahmann und Rudi Schuegraf, wurden im Amt bestätigt.

Auf Vorschlag des neuen Präsidenten ernannte die Mitgliederversammlung Wolfgang Weinreich zum Ehrenpräsidenten und Professor Dr.-Ing. Fred Thomas zum Ehrenmitglied.

Text und Foto:
 Traditionsgemeinschaft Alte Adler

SCHULUNG DES LUFTSPORTGERÄTEBÜROS
**VOR DER PRÜFERLAUBNIS
 STEHT DER LERNSTRESS**

Wie wiegt man ein Flugzeug richtig, und wie berechnet man den Schwerpunkt? Ist das ein Kratzer im Lack oder ein Riss in der Tragfläche? Mit solchen Fragen beschäftigen sich vom 6. bis 17. Juni angehende Prüfer.

Die DAeC-Bundeskommision Ultraleichtflug und das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B)

hatten die Schulung organisiert. Wer sie besteht, wird Prüfer für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Zunächst hatten Bundeskommission und LSG-B jedoch eine Auswahl aus einem großen Bewerberfeld treffen müssen: Teilnehmen konnte nur, wer das nötige Fachwissen mitbrachte.

„Der Lehrgang ist am ehesten wie eine Weiterbildung zu verstehen“, sagt Frank Einführer, Leiter des LSG-B. „Viele Teilnehmer haben bereits ein enormes Know-how.“ Fast alle angehenden Prüfer sind im Besitz mehrerer Lizenzen, fliegen privat oder als Lehrer mit Segelflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen, mehrmotorigen Maschinen oder anderen Fluggeräten.

Und wirklich jeder hat mehrfach Hand an ein Flugzeug gelegt. Im Teilnehmerfeld finden sich Berufe wie Strahltriebwerkmechaniker, Fluggerätemechaniker oder Flugzeugbauer. Auf deren Seminarplan stehen unter anderem Luftrecht, Unfalluntersuchung und Avionik. Zwei angehende Prüfer reisten dafür jeden Tag aus Neustadt-Glewe und Detmold an – nicht etwa mit dem Auto, sondern mit ihren Kiebitzen.

Bislang gibt es im DAeC rund 220 Prüfer, die jedes Jahr etwa 2500 Ultraleichtflugzeuge unter die Lupe nehmen. Der Lehrgang endete mit einer Praxis- und einer Theorieprüfung.

Text: DAeC

AUS AUL WIRD BAUL
**LUFTRAUMARBEIT IN
 NEUEN HÄNDEN**



Der neue Bundesausschuss Unterer Luftraum (von links): Martin Kader (Bundeskommision Segelflug), Peter Schmitt (Aero-Club Saar), Volker Engelmann (Vorsitzender BAUL), Michael Thomsen (DAeC-Ansprechpartner Luftraum und Flugbetrieb), Klaus Günter Horn (MFS) und Helmut Bastuck (DFV)

Bei der außerordentlichen Mitgliederversammlung in Friedrichshafen während der AERO im April einigten sich die Mit-

glieder des DAeC darauf, den bisherigen Ausschuss Unterer Luftraum (AUL) zu einem Bundesausschuss zu erweitern. Da sich der bisherige Vorsitzende des AUL kurzfristig nicht mehr zur Verfügung stellte, wurde Volker Engelmann im Nachgang der Sitzung mit der kommissarischen Führung des Ausschusses betraut. Am 4. Juni fand die erste Sitzung unter neuer Führung statt. In Kassel trafen sich die Mitglieder des Bundesausschusses Unterer Luftraum (BAUL) und legten die Ziele für das laufende Jahr fest.

Beteiligung aller Luftsportarten

Im Fokus stand die Beteiligung aller Luftsportarten. Hierdurch wird der Vielfältigkeit des DAeC Rechnung getragen, der alle Luftsportarten in der Bundesrepublik Deutschland gleichermaßen vertritt. Da in vielen Vereinen und an vielen Flugplätzen gleich mehrere Luftsportarten betrieben werden, wird sich der neue BAUL durch Fachreferenten der einzelnen Luftsportarten erweitern. Neben dem bewährten Konzept der regionalen Vertretung in der Fläche sind alle Bundeskommissionen aufgerufen, ihre Luftsportart aktiv im Ausschuss zu vertreten. In Kassel waren bereits die Motorflieger, die Fallschirmspringer, die Modellflieger, die Ultraleichtflieger und die Segelflieger dabei. Neben der neuen spartenspezifischen Vertretung wirken natürlich auch weiterhin Luftraumexperten mit, die die beruflichen und sonstigen Qualifikationen in ihre Arbeit einfließen lassen. In der Fläche wird der BAUL in altbewährtem Konzept präsent sein. So sind in den Regionen Nordwest, Nordost, West, Süd-West, Süd-Ost, Mitte und Süd Referenten mit regionalem Bezug und „örtlicher Sachkenntnis“ zuständig. Für kurzfristig entstandene personelle Lücken gibt es bereits Vorschläge, sodass diese umgehend nachbesetzt werden.

Ansprechpartner benannt

In dieser konstruktiven Sitzung waren sich alle einig, dass das bisherige Konzept durch diese Maßnahmen noch deutlich verbessert werden kann. So konnten auch bereits die ersten Meilensteine identifiziert und konkret beschrieben werden, deren Umsetzung zeitnah erfolgen wird. Für die Bundesgeschäftsstelle ist Michael Thomsen als Luftraumreferent beauftragt worden. Bei Fragen, Anregungen oder auch für Unterstützung sind Volker Engelmann als Vorsitzender und Michael Thomsen die zentralen Ansprechpartner.

Text: Volker Engelmann, Martin Kader

BWLV-TERMINSERVICE 2016
(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
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)
08.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
09.07.16		MD	Saalflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
10.07.16		SF	Nachwuchsvergleichsfliegen NB1, 1. Durchgang – Info: Peter Denner, flypit@gmx.de	SLP Weinheim
13.07.16		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	24.07.16	MD	Modellflugferien 1 (Anfänger) im Haus der Luftsportjugend – Info: buero@hdsj.de	Flugplatz Laucha
20.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
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	24.07.16	A	Isnyer Flugtage – Info: www.lsg-isny.de	Flugplatz Isny-Rotmoos
25.07.16	31.07.16	MD	Modellflugferien 2 (Fortgeschrittene) im Haus der Luftsportjugend – Info: buero@hdsj.de	Flugplatz Laucha
27.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
27.07.16	06.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Standard-/18m-Klasse	SLP Roitzschjora
27.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart (statt 3.8.2016!)	Regierungspräsidium Stuttgart
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
29.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
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	Pociunai/Litauen
30.07.16	20.08.16	MF	Theoriekurs PPL (A), Teil FCL, Vollzeitkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.16		A	10. Oldtimertreffen Riedlingen – Info: www.oldtimertreffen-riedlingen.de	Flugplatz Riedlingen/Donau
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	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 Stölln/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	Bodman am Bodensee
06.08.16	16.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Doppelsitzerklasse	Flugplatz Brandenburg/Mühlenfeld
10.08.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
11.08.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
12.08.16	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 Alpenfliegenweisung – 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-Kießlegg, Beginn 10.30 Uhr – Info: www.fsg-wangen.de	Segelfluggelände Wallmusried
20.08.16	21.08.16	A	Flugtag im Wiesental; Sa. 15 Uhr, So. 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	28.08.16	A	Oldtimer-Treffen mit Fly-In Blumberg – Info: www.luftsportverein-blumberg.de	Flugplatz Blumberg (EDSL)
27.08.16		A	Flugplatzfest/Fly-In in Erbach – Info: www.lsv-erbach.de	Flugplatz Erbach (EDNE)
27.08.16	28.08.16	A	Flugplatzfest LSV Degerfeld – Info: lsv-degerfeld.de	Flugplatz Degerfeld (EDSA)
28.08.16		A	Müllheimer Flugplatzfest – Info: http://luftsport-muellheim.de	Flugplatz Müllheim
31.08.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
31.08.16	04.09.16	MF	22. Militärischer Motorflugwettbewerb – Info: www.daec.de	Flugplatz Kaufbeuren (ETSK)
03.09.16	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
03.09.16	04.09.16	A	Flugplatzfest AeroClub Göppingen-Salach – Info/Anmeldung: heinz.hartmueller@t-online.de	Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
03.09.16	04.09.16	MD	54. Teckpokalfliegen des MSC Kirchheim/Teck – Info: www.teckpokal.de	Fluggelände Halde, Kirchheim/Teck
03.09.16	04.09.16	A	Sommerfest LSV Weinheim; Samstag 12 Uhr, Sonntag 10 Uhr – Info: www.lsv-weinheim.de	Flugplatz Weinheim (EDGZ)
03.09.16	09.09.16	MF	20. FAI World Rallye Flying Championship – Info: www.daec.de	Santa Cruz/Portugal
10.09.16		A	Fly-In Stahringen zum 50-Jahr-Jubiläum der FSV Radolfzell – Info: www.fsv-radolfzell.de	Flugplatz Stahringen (EDSR)
14.09.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
14.09.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an **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.



Der FI-Lehrgang 2015/2016 auf dem Klippeneck

FLUGLEHRER-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK

NEUE FLUGLEHRER HAT DAS LAND!

„Die Jugend von heute liebt den Luxus, hat schlechte Manieren und verachtet die Autorität. Sie widersprechen ihren Eltern, legen die Beine übereinander und tyrannisieren ihre Lehrer.“ So vermeldete vor gut 2.400 Jahren, als angeblich alles noch besser war, der alte Sokrates. Bei allem gebotenen Respekt vor dem großen antiken Philosophen – schon damals war das mit der Jugend von heute Unsinn, und für den Fluglehrerlehrgang 2016 des BWLV stimmt es garantiert schon gar nicht.

Fluglehrer werden und sein, sei nicht völlig trivial, so ließen es alle Ausbilder einhellig verlauten, allerdings erst, nachdem es kein Zurück mehr für uns gab. Es erfordere ein Höchstmaß an Leistungsbereitschaft, Einfühlungsvermögen, Geduld und Belastbarkeit, die andauernde freudige Hingabe von kostbarer Freizeit, im schlimmsten Falle sogar Urlaub. Darüber hinaus die Begabung, auch bei brüllender Thermik, wenn alle anderen sonst wo hinfliegen, am Boden zu bleiben und trotzdem niemanden anzuschreien, sowie die Fähigkeit, Flugschüler, die einem nach dem Leben trachten, energisch, aber doch freundlich und respektvoll, von ihrem schadhafenden Tun abzuhalten und dabei die ganze Zeit gelassen und höflich zu bleiben.

Schließlich sei man als Fluglehrer verantwortlicher Luftfahrzeugführer, Techniker, Aerodynamiker, Wetterexperte, Navigator, Jurist, Luftfahrtsachverständiger, Mama und Papa, Diplom-Psychologe, Vorbild in allen Flug- und manchen Lebenslagen, Beichtvater, großer Bruder und Kalfaktor in einer Person und verkörperere somit alle positiven menschlichen Eigenschaften die-

ser Welt. Nicht einfach also, aber wenn es einfach sei, dann könne es ja jeder und was würde dann aus uns?

Zum ersten Mal wurde nach EASA-Verordnung ausgebildet

Letzteres galt insbesondere für die Ausbildungsleitung und die Ausbilder. Nicht genug damit, dass zum ersten Mal nach der EASA-Verordnung 1178/2011 ausgebildet wurde, welche gegenüber den bislang gültigen Richtlinien der LuftPersVO weniger auf eine vertiefende Fortführung des SPL-Theoriestoffs bis hin zu gefährlichem IFR-Halbwissen fokussiert, sondern vielmehr auf die Vermittlung von Kenntnissen in Didaktik und Führung, Lehren und Lernen sowie einiger fundamentaler und weiterführender Aspekte aus den Bereichen Aerodynamik, Technik, Meteorologie, Luftrecht, betrieblichen Verfahren und menschlichem Leistungsvermögen setzt.

Der Lehrgang fand auch zum ersten Mal seit irgendwann in den 1970er-Jahren wieder auf dem Klippeneck statt. Das Klippeneck eignet sich natürlich hervorragend, denn die Infrastruktur ist abgesehen vom Flugplatz, den ansässigen Vereinen (ohne die ginge nämlich gar nichts!), dem Biserheim und dem wieder offenen Hotel perfekt, insbesondere dann wenn sie, die Infrastruktur, dereinst vollständig vorhanden sein wird. Einiges an Nützlichem und Notwendigem (unter anderem die legendäre Werkstatt von Hans Hörber nebst Anschauungsmaterialien für Lehrproben) hat den Weg auf das Klippeneck noch nicht angetreten, sodass manches improvisiert werden musste und ohne den größten persönlichen Einsatz Einzel-

ner (Thomas, Hiltrud (Hilou), Claus und Harald) nicht friktionsfrei hätte über die Bühne gebracht werden können.

Theoretische Vorauswahlprüfung auf der Hahnweide

Am Samstag, 18. Juli 2015, trafen wir uns zum ersten Mal leibhaftig zur theoretischen Vorauswahlprüfung auf der Hahnweide. Dabei waren 16 willige Kandidaten: Moritz Brennenstuhl aus Eutingen, Markus Schäfer aus Sindelfingen, Wolfgang Jentner aus Hilzingen, Axel Beurer aus Donaueschingen, Ingo Wunsch aus Altdorf, Philipp Kapferer aus Walldürn, Lennart Pioch aus Müllben, Timo und David Barth aus Bietigheim, Wolfgang Weber aus Walldorf, Sven Lissel aus Freiburg, Alexander Fezer aus Göppingen, Christoph Seiferth von der Hahnweide, Kevin Jehle vom Farrenberg, Fridolin Sturm aus Bartholomä und Andy Böhringer aus Möckmühl – die meisten von uns jung an Jahren, zusammen mit dem Lehrgangsführer Harald Öschlagger aus Baumerlenbach und Peter Mühlhölzer, fliegerisches Urgestein des Gents Lake (Herrenteich).

Das war natürlich überhaupt gar kein Problem, aber erst nachdem man sich die ganze SPL-Theorie (wie damals kurz vor dem Schein) nochmal im Detail reingezogen hatte. An alle künftigen Segelfluglehrerschüler: Ohne Vorbereitung geht gar nix! Es bestanden alle Kandidaten (wo bleiben eigentlich die Fluglehrerinnen?) auf Anhieb, und die Vorauswahlprüfung konnte weitergehen. Ausgestattet mit allen notwendigen theoretischen Vorabqualifikationen begaben wir uns dann zum Objekt unserer Begierde, dem hinteren Sitz in einem Segelflugzeug, um mit einem Fluglehrer

20 Starts am jeweils heimischen Flugplatz zu absolvieren. Es folgte die praktische Vorauswahlprüfung in Form von Flügen mit dem zuständigen Bezirksausbildungsleiter. Das haben auch alle gepackt.

Danach konnte wieder (hoffentlich nicht zum letzten Mal) in aller Ruhe geflogen werden, denn der theoretische Teil des Lehrgangs ging erst am 14. November 2015 mit acht Tagen auf dem Klippeneck in die nächste Runde. Im Einsatz waren als Ausbilder Hilou und Claus Garthe, Steffen Bogdanski, Peter Denner, Henry Blum, Harald Ölschläger, Frank-Peter Dörner, Janik Egger, Egon Schmaus, Markus Planer und Björn Muth. Zu diesem Zeitpunkt wurden auch die Themen der Lehrproben für jeden Lehrgangsteilnehmer bekannt gegeben. Prüfungen standen nicht an, die kamen jetzt im Frühjahr, dafür aber geballt. Als letzte Hürde vor der Praxis mussten von jedem Teilnehmer zwei Lehrproben im Verein absolviert werden.

Der praktische Teil begann im Frühjahr

Der praktische Teil des Lehrgangs startete am 30. April 2016 auf dem Klippeneck. Kurz zuvor hatte es nochmal richtig geschneit; der Schnee war dann aber weg als wir kamen. Das Wetter war einigermaßen perfekt, wir konnten inklusive der Prüfungsflüge an zehn Tagen fliegen. Auf dem Programm standen für jeden von uns sieben F-Schlepps, elf Windenstarts und zwei Eigenstarts. Der Fox, den der Förderverein Segelkunstflug im BWLV beisteuern wollte und auf den sich die kunstfliegende Fluglehrerschülerfraktion sehr gefreut hatte, konnte leider nicht kommen. Aber eine ASK 13 trudelt auch sehr schön.

Als Ausbilder waren Hilou und Claus Garthe (Lehrgangsleitung vor Ort), Helmut Müller, Wolfgang Jester (er bildete gemeinsam mit Wolfgang J. und Wolfgang W. die Wolf-Gäng), Jürgen Niedecker, Hans Hörber (Herr und Meister der ASK 21 MI und vom Hornberg hinauf gestiegen zum Klippeneck), Andreas Krupp und Thomas Marquart am Werk. Die haben uns fliegerisch und rhetorisch Einiges abverlangt; schließlich haben wir aber darauf verzichtet, zum Lehrgangsende den DAF (Dümmster Anzunehmender Flugschüler) zu küren. Das wäre auch eher ein Preis für gute Schauspielerei der Ausbilder gewesen, denn der praktische Teil des Lehrgangs konzentrierte sich wie die Theorie auch auf den Bereich „Wie bringe ich

dem Flugschüler das Fliegen bei?“ – und da zogen die Ausbilder einige Register.

Es wurde alles geschult, was geschult werden kann

Rein fliegerisch konnten wir jenseits aller Didaktik allesamt noch etwas lernen und mitnehmen. Neben der finalen Abstimmung unserer aller Lehrproben, einem Kapitel für sich, wurde mit der (gelben) ASK 13 des Aeroclubs Klippeneck und der (blauen) ASK 13 des Clubs der Segelfliegerinnen Stuttgart, einer ASK 21 aus Spaichingen-Aldingen, der Salzlore (ASK 21) des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV sowie dem Duo Discus (BW4) und der ASK 21 MI (beide vom BWLV) alles geschult, was geschult werden kann.

Dazu gehörten F-Schlepps, Windenstarts, Eigenstarts, Normalflug, Abkippen, Trudeln, Kasten, Schnellflug, Langsamflug, Geradeausflug, Kurvenflug, Thermikflug, Slip, Seilriss, Leewirkung am Hang, alles eben. Kaputt gegangen ist eigentlich nichts – und wenn doch, konnte es unauffällig repariert werden. Endgültig klar wurde, dass eine E-Klasse nicht fliegen kann, auch wenn man sich noch so sehr anstrengt.

Am Mittwoch, 4. Mai 2016, dem Tag der Tage, knackte der Fluglehrerlehrgang im Ganzen mit allen 55 Starts des Tages und unter Berücksichtigung der gekurbelten Strecken locker die 1.000-Kilometer-Marke. Es war schrecklich, und die wohlmeinenden Worte der Ausbildungsleitung, dass einem das als Fluglehrer von nun an öfter passieren könne, haben uns nicht wirklich getröstet. Angeschrien wurde aber niemand. Wir beglückwünschen alle Streckenflugpiloten, die den ersten Mittwoch im Mai 2016 entsprechend nutzen konnten.

Am Sonntagabend, 9. Mai 2016, waren dann alle 320 Pflichtstarts des Lehrgangs absolviert, und die Prüfer rückten an. Am Montag fanden – bedingt durch die Wettervorhersagen – alle praktischen Prüfungsflüge statt, am Dienstag dann die meisten Lehrproben und mündlichen theoretischen Kompetenzüberprüfungen. Vor den kritischen Augen und Ohren von Peter Mühlhölzer, Günther Hausmann, Siggie Kottmann und Harald Ölschläger bestanden dann aber alle Anwärter. Oder werden es demnächst ganz bestimmt noch tun. Neue Fluglehrer hat das Land!

Text: Wolfgang Weber,
Aeroclub Walldorf/Baden
Foto: privat

Neben den Ausbildern und Prüfern, die alles gegeben haben, gilt unser besonderer Dank folgenden Personen und Institutionen:

- Thomas Marquart für die Organisation des gesamten Fluglehrbetriebs und der Infrastruktur auf dem Klippeneck während des Lehrgangs. Das war absolut großartig!
- Karl Roos für seine Dienste auf der Winde
- Dem Spaichinger-Aldinger Segelflugverein, dem Club der Segelfliegerinnen Stuttgart sowie dem Aeroclub Klippeneck für die Überlassung von Platz, Hallen, sonstiger Infrastruktur, Segelfliegern, Fallschirmen, Winden, Fahrzeugen und der Hotel Alpha (D-EBHA, DR 400-235) für die F-Schlepps
- Frank Möbbeck, Hotel-Alpha-Master und den anderen Klippenecker Schlepppiloten fürs Schleppen
- Hubert Grünebaum für die Flugleiter- und Platzeinweisungen und die moralische Unterstützung
- Dem BWLV für die BW 4 und die 21 MI und auch sonst für alles
- Dem Förderverein Segelkunstflug für die Salzlore
- Der Familie Zepf für ihre Fürsorge im Biserheim, für das grandiose Frühstück jeden Morgen, für all die Schokolade, die immer verfügbar war, und für die vielen kleinen und großen Gefälligkeiten und Aufmerksamkeiten rund um unseren Aufenthalt
- Dem Hotel Klippeneck dafür, dass es endlich wieder offen hat und für seine Bereitschaft, auch nach 21 Uhr noch für uns zu kochen – und das zu Lehrgangskonditionen
- Frau Sibylle Veigel vom Regierungspräsidium Stuttgart für die permanente Unterstützung bei der Planung des Lehrgangs, ihr scharfes Auge und ihre Obacht darauf, dass der Lehrgang dann auch die behördliche Anerkennung bekommt und der gewünschte Eintrag der FI-Berechtigungen in die Lizenzen erfolgen kann
- Der Lehrgangsleitung Harald Ölschläger sowie Hilou und Claus Garthe für die Leitung des Lehrgangs und für ihre Mühen, das Klippeneck für die FI-Lehrgänge zu dem zu machen, was der Hornberg war

FIRMA HEKATRON ERHÄLT WOLF-HIRTH-MEDAILLE IN SILBER

HOHE AUSZEICHNUNG FÜR BESONDERE UNTERSTÜTZUNG



Der BWLV hat die Firma Hekatron, die sich auf Brandmeldetechnik spezialisiert hat, mit einer hohen Auszeichnung bedacht: Das Unternehmen erhielt die Wolf-Hirth-Medaille in Silber. Damit honoriert der Verband die großzügige Unterstützung, die Hekatron dem Markgräfler Luftsportverein Müllheim zuteil werden lassen hat.

Bei Letzterem hatte ein Brand in der Silvesternacht 2013/2014 große Schäden angerichtet und unter anderem auch acht Flugzeuge zerstört. Die Nachricht über diese Unglück bewegte seinerzeit auch Peter Ohmberger, Geschäftsführer bei Hekatron in Sulzburg, in hohem Maße. Daraufhin spendierte das Unternehmen dem Verein eine Brandmeldeanlage. Diese wurde nun vor wenigen Monaten installiert. Die Anlage ist auf dem neuesten Stand der Technik und löst bei einem Brand automatisch einen Alarm über Telefon aus. Sie hat einen Gegenwert von rund 20.000 Euro.

Arno Breitenfeld, BWLV-Präsident und Vorsitzender des Markgräfler Luftsportvereins Müllheim, übergab die Medaille samt Urkunde im Rahmen des Pfingstfluglagers des Vereins an Peter Ohmberger und bedankte sich auch im Namen des Verbandes für die außergewöhnliche Spende. Gleichzeitig wurde ein Ultraleichtflugzeug des Vereins, die Ikarus C42, als Geste des Dankes mit dem Firmenlogo des Brandmeldespezialisten versehen.

Arno Breitenfeld, BWLV-Präsident und Vereinsvorsitzender in Müllheim (rechts) überreichte Urkunde und Medaille an Hekatron-Geschäftsführer Peter Ohmberger

Text: Simone Bürkle
Foto: Firma Hekatron

ANKÜNDIGUNG

BWLV-AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

Fluglehrerfortbildung, gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV § 96

Termin: Freitag und Samstag, 21. und 22. Oktober 2016

Beginn am Freitag um 13 Uhr, am Samstag um 9 Uhr. Ende jeweils gegen 18 Uhr.

Ort: Filderhalle, Leinfelden-Echterdingen

Der Anmeldevordruck wird in der nächsten Ausgabe des adlers und ab Ende Juli auf der Homepage des BWLV (www.bwlv.de, Aus- und Weiterbildung) veröffentlicht werden.

BWLV-Geschäftsstelle, Martin Jost, Telefon: 0711 22762-22, E-Mail: jost@bwlv.de

Text: Martin Jost

UNTERKUNFT GESUCHT

Unser hauptamtlich in der Geschäftsstelle tätiger Referent für Ausbildung und Sport, Martin Jost, hatte bis dato in unserer Verbandsgeschäftsstelle im Herdweg eine Unterkunft angemietet, in der er drei Tage in der Woche während seiner Tätigkeit in der Geschäftsstelle wohnte. An zwei Tagen ist Martin Jost im Homeoffice zu Hause bei Freiburg i. Br. tätig.

Im Zuge des Verkaufs unserer bisherigen Geschäftsstelle und des Umzugs an den neuen Standort in Stuttgart-Vaihingen suchen wir für Martin Jost eine neue Bleibe.

Gesucht wird eine

Unterkunft/Übernachtungsmöglichkeit (ein Zimmer mit Dusche/WC, für jeweils zwei Nächte pro Kalenderwoche).

Lage: Nähere Umgebung der neuen Geschäftsstelle in Stuttgart-Vaihingen oder gute Verbindung/Erreichbarkeit per öffentlichem Nahverkehr mit möglichst kurzer Pendelzeit.

Angebote und/oder Informationen erbeten an:

Martin Jost
BWLV-Geschäftsstelle
Scharstraße 10
70563 Stuttgart-Vaihingen

Telefon: 0711 22762-22
E-Mail: jost@bwlv.de

Text: red.

– Anzeige –

Stellenausschreibung

Der Deutsche Aero Club e. V., der Spitzensportverband des Luftsports und der Allgemeinen Luffahrt in Deutschland mit über 100.000 Mitgliedern, sucht für die Bundesgeschäftsstelle am Forschungsflughafen Braunschweig zum nächstmöglichen Termin einen



Referenten Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit (m/w)

Ihre Aufgaben:

- Selbstständige Bearbeitung von Luftraumthemen, Zuarbeit, Beratung und Unterstützung für die ehrenamtlichen Funktionsträger in Fragen des Luftraums, des Luftrichts, des Flugbetriebs und der Flugsicherheit
- Beteiligung an Gesetzgebungsverfahren auf nationaler und europäischer Ebene, einschließlich der Kommentierung der NPAs und Erarbeitung entsprechender Vorschläge
- Vertretung der Interessen des deutschen Luftsports in verschiedenen Gremien
- Ansprechpartner und Dienstleister für unsere Mitglieder sowie Unterstützung des Vorstandes und des Generalsekretärs
- Erstellung von Leitfäden und Arbeitshilfen für unsere Mitglieder sowie Mitarbeit an Veröffentlichungen zu relevanten Themenstellungen

Ihr Profil:

- Sie sind im Luftraum und seiner Struktur zu Hause und besitzen fundierte Kenntnisse in den einschlägigen europäischen und nationalen Vorschriften.
- Ihr Studium im Bereich Flugsicherung oder eine vergleichbare Ausbildung haben Sie erfolgreich abgeschlossen.
- Sie bringen verhandlungssichere Englischkenntnisse mit und arbeiten gerne in einem internationalen Umfeld.
- Ihre hohe Projektkompetenz zeichnet Sie aus – Sie haben Erfahrung in der Projektsteuerung.
- Sie sind aktiver Luftsportler oder haben eine hohe Affinität zu Themen des Luftsports und der Allgemeinen Luffahrt.
- Die Bereitschaft zu Dienstreisen auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten ist für Sie selbstverständlich.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Beran unter Tel. 0531 23540-20 zur Verfügung. Wenn Sie Interesse an dieser Aufgabe haben, senden Sie bitte Ihre Bewerbung mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und der Verfügbarkeit baldmöglichst an:

Deutscher Aero Club e.V. • Frau Burga Bosse
Hermann-Blenk-Str. 28 • 38108 Braunschweig • b.bosse@daec.de

TECHNIK

DIE TECHNIK ERINNERT

Technische Mitteilungen:

ROTAX Aircraft Engines

– Service-Bulletin SB-912 i-006/ SB-912 i-006iS, 20. Mai 2016
Austausch des Stators kpl. bei ROTAX-Motor Type 912 i (Serie)

– Service-Bulletin SB-912-057; Revision 1, 24. Mai 2016
Erhöhung des Grundüberholungszeitraums (TBO) für ROTAX-Motor Type 912 (Serie)

MB

PERSONAL BRIEFING BEIM PRE-FLIGHT INFORMATION BULLETIN

ERLEICHTERTE FLUGVORBEREITUNG FÜR VFR-PILOTEN



Das Personal Briefing im Screenshot: Die reduzierte Ansicht wird durch den Pfeil nach rechts und das rote Stern-Zeichen angezeigt. Es wird dann nur die Überschrift des NOTAM eingeblendet (siehe A1124/16, B0319/16, B0329/16)

Um den VFR-Piloten die Flugvorbereitung zu erleichtern, hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) das „Personal Briefing“ entwickelt. Trotz einiger Filtermöglichkeiten in der Eingabemaske sind die Pre-Flight Information Bulletins (PIB) durch die große Anzahl von NOTAMs lang und unübersichtlich geworden. Das kann der Nutzer nun selbst ändern.

Wie gewohnt wird im AIS-Portal ein NOTAM-Abruf erstellt oder das VFR-Bulletin aufgerufen. Beim Lesen am Bildschirm entscheidet der Pilot nun selbst, welche der angezeigten NOTAM er für den Flug benötigt. Durch Klicken auf die Überschrift des NOTAM kann der Inhalt bereits gelesener oder für das Flugvorhaben irrelevanter NOTAM ausgeblendet werden. Durch das Ausblenden der Details bestätigt der Pilot, das NOTAM gelesen und inhaltlich verstanden zu haben. Nur die Überschrift und die NOTAM-Nummer werden weiterhin angezeigt.

Die Einstellungen werden nutzerbezogen gespeichert; die reduzierte Ansicht gilt dann für alle zukünftigen PIB-Abrufe – sowohl auf dem Bildschirm als auch im PDF-Dokument. Mit erneutem Anklicken oder nach 30 Tagen ohne PIB-Abruf werden die NOTAM wieder komplett angezeigt. Auf diese Weise bestimmt der Pilot selbst, welche NOTAM in seinem Briefing vollständig angezeigt werden und welche nicht.

Darüber hinaus enthält das Release 3.5.0 allgemeine Fehlerbehebungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Systemstabilität und -sicherheit.

Text und Foto: Deutsche Flugsicherung (DFS)

DFS-INFO

LUFTRAUMFÄCHER ALS APP ERHÄLTlich

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat die Produktion des Luftraumfächers stark reduziert und die Versendung auf Bestellanfragen eingestellt. Alternativ ist der Fächer im PDF-Format seit geraumer Zeit auf der DFS-Homepage (www.dfs.de) zum Herunterladen verfügbar.

Seit April 2016 wird der Luftraumfächer als App bereitgestellt. Im App-Store kann diese neue Version des Luftraumfächers unter dem Suchbegriff „Luftraum“ gefunden und heruntergeladen werden. Mit dieser Anpassung an die neuen Medien kann jeder Smartphone-Nutzer die Inhalte des Luftraumfächers in der Flugvorbereitung oder während des Fluges einsehen. Bei Änderungen der Inhalte müssen nun nicht mehr die ungültigen Fächer entsorgt und durch Neudrucke ersetzt werden, da Aktualisierungen in deutlich kürzerer Zeit durch Updates verbreitet werden können.

Bitte beachten, dass der Fächer (in welcher Form auch immer) gültige Luftfahrtinformationen, wie AIP, Karten, NOTAM usw. nicht ersetzt, sondern als Zusatzinformation zu betrachten ist!

Text: Deutsche Flugsicherung (DFS)

ABSCHIED

AKAFLIEG TÜBINGEN TRAUERT UM EHRENMITGLIED DR. ARMIN RIEHLE

Dr. Armin Riehle, Jahrgang 1929, ist am 9. Mai verstorben. Bereits als Jugendlicher hatte er in seinem Heimatort Alpirsbach einige bescheidene Luftsprünge mit dem Schulgleiter unternommen. Sie hatten seine Begeisterung für den Segelflug geweckt. 1953 trat er als Student

der Volkswirtschaftslehre in die junge Akaflieg Tübingen ein. Damit war er prädestiniert dafür, bald das Amt des Kassierers zu übernehmen.

Die Akaflieg lebte in jener Anfangszeit in einer engen Symbiose mit dem örtlichen

Flugsportverein Tübingen. Dieser hatte ein eigenes Fluggelände auf dem Farrenberg, einen Fluglehrer und eine Startwinde, kurzfristig aber keine vereinseigene Werkstatt mehr, um den doppelsitzigen Horten-Nurflügler fertigzustellen, der auch als Schulflugzeug gedacht war. Die

Akaflieg hatte eine Werkstatt und eine Mü 13 E als Schulflugzeug – aber keinen Fluglehrer und kein Fluggelände. Es lag also nahe, sich zusammenzutun.

Gemeinsam wurden Fluglager auf dem Heufeld bei Salmendingen und dem Farbenberg abgehalten, und die Vereine profitierten voneinander. Trotzdem entstanden rasch immer größere Differenzen zwischen den „Örtlichen“ und den Studenten, woran sicher beide Vereine ihren Anteil hatten. Armin übernahm schon nach einem Jahr das Amt des Akaflieg-Vorsitzenden und führte den Verein durch diese schwierige Zeit. Er organisierte eigene Fluglager der Studenten auf dem Venusberg bei Aidlingen, auf dem Hornberg und dem Klippeneck. Bei der Universitätsleitung konnte er erreichen, dass ein Segelfluglehrer angestellt wurde. Erst nachdem der BWLV die Akaflieg Tübingen 1957 dem Fluggelände Übersberg zuge-

teilt hatte, konnte endlich ein eigenständiger Flugbetrieb dauerhaft etabliert werden.

Armin aber hatte seine aktive Fliegerzeit nach erfolgter Promotion bereits 1956 beendet und zog von Tübingen nach Kirchheim. Sein Beruf als Steuerberater und seine Familie ließen es nicht mehr zu, die Fliegerei weiter zu betreiben. Seine Zeit als aktiver Segelflieger dauerte nur vier Jahre. Trotzdem war ihm „seine“ Akaflieg immer eine Herzensangelegenheit. Er verfolgte das Vereinsgeschehen bis zuletzt mit großem Interesse und unterstützte uns mit großzügigen Spenden. Für all dies sind wir ihm sehr dankbar und werden ihn in ehrender Erinnerung behalten. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.



Text und Foto: Andreas Geiger

Dr. Armin Riehle

ABSCHIED VON DIETER „MURPHY“ HÜTTNER

Der Aero-Club-Esslingen (ACE) nimmt Abschied von Dieter Hüttner, der Ende April, wenige Wochen nach einer Herzoperation verstarb. In Dieter verliert der Aero-Club ein Gründungsmitglied, einen über die Grenzen hinaus – auch als „Murphy“ und „DH“ bekannten – umtriebigen und engagierten Fliegerkameraden.

Dieter Hüttner wurde 1935 in Esslingen geboren. Seine fliegerische Laufbahn begann 1955 mit Gummiseil-Starts auf dem Schulgleiter SG 38 auf dem Messelberg und in Breithülen, da dem ACE kein eigenes Fluggelände zur Verfügung stand. Trotz dieser Erschwernisse flog er 1957 auf Grunau Baby 2b an der Teck die C-Prüfung und erwarb den Luftfahrerschein Klasse 1. Die Bedingungen für das Silber-C erflieg er 1959 auf dem Klippeneck, für das Gold-C 1962.

1964 stellte er sein fliegerisches Talent mit drei 300-Kilometer-FAI-Dreiecken auf der Ka 8 erneut unter Beweis und qualifizierte sich damit für die Landesmeisterschaft. In den 70er-Jahren stand sein Name oftmals ganz oben in der ACE-Mannschaftswertung zum Hornberg-Preis. In dieser Zeit erwarb er als einer der ersten im Verein den dritten Diamanten und flog das erste 700-Kilometer-Dreieck vom Jägerhaus aus. Mit dem Erwerb seiner eigenen

Flugzeuge Standard Cirrus, Mini Nimbus, Ventus und zuletzt Standard Discus T standen für Murphy fliegerisch alle Möglichkeiten offen. Eine beispiellose Unterstützung hatte er dabei von seiner Ehefrau Lies, die ihn auf dem Flugplatz und bei allen Wettbewerben betreute.

Mit dem Titel „Deutscher Meister“ in der Standard-Klasse wurde Murphy Mitglied der Nationalmannschaft. Damit war der Grundstein für weitere Erfolge gelegt: Deutscher Meister in der 18m-Klasse, Vize-Weltmeister bei den Motorsegler-Weltmeisterschaften in Issoudon/ Frankreich, Vize-Europameister in der 18m-Klasse in Rieti/ Italien. Als Helfer und Betreuer bei der Segelflug-WM in Benalla/Australien mitgereist, erflieg Murphy nach Abschluss der WM in Tocumwal das 1000-Kilometer-Diplom. Mit der Auszeichnung zum „Sportler des Jahres 1990“ in Esslingen vergrößerte er seine umfangreiche Pokal- und Urkundensammlung.

Im ACE war Murphy Vorbild und Triebfeder für das Bundesliga-Fliegen. Viele vordere Plätze in der Vereinswertung gehen auf sein Konto. Lebhaft und gestenreich wusste er von seinen Flügen zu berichten.

Seine Funksprüche: „Die Delta Hotel ist“ sind nun für immer verstummt. Wir trauern mit den Angehörigen und den



Dieter „Murphy“ Hüttner

Kameraden der Fliegergruppe Waiblingen, zu der Murphy eine enge Verbindung pflegte, um unseren geschätzten und großartigen Leistungspiloten und werden die lange gemeinsame Zeit dankbar in Erinnerung behalten.

Text: Brigitte Jabor
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 JULI 2016

OLDTIMERFESTIVAL „MOBILE LEGENDEN“

17.7.2016 Flugplatz Eutingen
Info: www.mobile-legenden.de

ISNYER FLUGTAGE

23.7.–24.7.2016 Flugplatz Isny-Rotmoos
Info: www.lsg-isny.de

7. BWLV-JUGEND-AIRGAMES

28.7.–6.8.2016 Flugplatz Übersberg
Info: airgames@gmx.de

FLUGPLATZFEST DER FLIEGERGRUPPE HÜLBEN

30.7.–31.7.2016 Flugplatz Hülben (EDDS)
Info: www.fliegergruppehuelben.de

10. INTERNATIONALES OLDTIMERTREFFEN RIEDLINGEN

31.7.2016 Flugplatz Riedlingen/Donau
Info: www.oldtimertreffen-riedlingen.de