

der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

ALLGEMEINES SEITE 14

WIE WISSEN KONSUMIERBAR WIRD

RICHTIGES LERNEN IN DER FLUGAUSBILDUNG

SEGELFLUG SEITE 33

LUFTRENNEN DER BESTEN

FG FREUDENSTADT RICHTET FAI SAILPLANE GRAND PRIX IN MUSBACH AUS

TITELTHEMA SEITE 4

VERSCHÄRFUNGEN BEI FLUGPLATZFESTEN

DER BWLV SETZT SICH TROTZ UNZUMUTBARER ÄNDERUNGEN IM REGIERUNGSBEZIRK KARLSRUHE WEITERHIN FÜR VERNÜNFTIGE LÖSUNGEN EIN



Jetzt anmelden:

Segelkunstflug-Lehrgänge in Blumberg und Hayingen

Folgende Termine stehen zur Auswahl:

Blumberg: Montag, 19. September, bis Freitag, 23. September 2016 (mit anschließendem DoSi-Wettbewerb)

Hayingen: Samstag, 1. Oktober, bis Samstag, 8. Oktober 2016

Näheres unter www.bwlv.de und auf Seite 41 dieser Ausgabe.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Keine unzumutbaren Regelungen für Flugplatzfeste!

ALLGEMEINES

- 4 Luftfahrtveranstaltungen unter verschärften Bedingungen: BWLV bemüht sich weiter um sinnvolle Lösungen
6 Serie Mitglieder finden und binden (4): Kooperation mit der Volkshochschule
7 Schülerwettbewerb „Ideenflug“
8 Termin für Prüfertagung steht fest
8 IFU-Treffen in Hahn
8 GA-Roadmap – EASA informiert kurz und knapp
9 400.000 Bienen produzieren Flughafen-Honig
10 Wie kann man die thermischen Unterschiede zwischen Kalt- und Warmluft am besten managen?
12 Deutsche Flugsicherung: In diesem Jahr zwei DFS-Pilotentage
13 Siemens- Flugzeug mit 260-Kilowatt-Elektromotor absolviert Erstflug
14 Didaktik in der Flugausbildung: Wie Wissen konsumierbar wird

PR-ARBEIT

- 16 ZDF-Dreh in Müllheim
17 Vortrag beim Luftfahrt-Press-Club: Alles über Drohnen

FREIBALLON

- 18 60. Gordon-Bennett-Rennen in Gladbeck

LUFTSPORTJUGEND

- 21 Interview mit der Bundes-Luftsportjugend: Engagiert, motiviert, fördernd
23 BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend
23 StreLa 2016: BWLV-Streckenfluglager fällt aus

MODELLFLUG

- 24 Jet-Treffen in Regensburg
25 Weltcup in Budkovice/Tschechien: Zweiter Platz für Robin Trupp
25 Treffen auf der Hahnweide: Hahnweide-Pokalwettbewerb für ferngesteuerte Segelflugmodelle

MOTORFLUG/UL

- 26 27. Deutsche Meisterschaften im UL-Fliegen in Tannheim
27 Gemeinsames Positionspapier von DAeC und AOPA
28 50. Allgäuflug: Jubiläum mit vielen Ehrungen

SEGELFLUG

- 31 20. Piccolotreffen in Hilzingen
32 BWLV-Segelkunstfluglehrgänge 2016
32 Fluglager des FSR Kraichgau in Leibertingen
33 FAI Sailplane Grand Prix Germany in Musbach

LUFTSPORTLERINNEN

- 34 Mannheimerin gelangen neue Bestwerte: Sibylle Andresen erfliegt Doppelweltrekord in den USA

REGIONEN

- 35 Region 1: Sommerfest mit prominentem Besuch
35 Region 1: Die FG Freudenstadt hat ein neues Spielplatzflugzeug
36 Region 1: 37. Sinsheimer Pfingstfliegen
37 Region 3: Elchinger Flugschüler zu Gast auf der Steinheimer Heide
37 Region 3: Flugplatzfest in Ellwangen (EDPY)
37 Region 5: Flugplatzfest Blaubeuren mit Pitts- und Eagle-Fly-In
38 Region 6: Ju 52 und Cap-10-Team auf dem Degerfeld
39 Region 6: Flugtag mit Oldtimer-Drive-In in Deckenpfonn

TECHNIK

- 40 Die Technik erinnert
40 Infoveranstaltung für Prüfer und Technische Leiter

DAEC-NEWS

- 40 PPL-Fragenkatalog: Unterstützung gesucht!
41 DAeC befürwortet Multicopter-Registrierung
41 DAeC belebt seine Facebook-Präsenz




BWLV-MITTEILUNGEN

- 41 Ankündigung: Ausbildung zum CRI
41 In eigener Sache: Unterkunft gesucht
42 BWLV-Terminservice 2016
43 BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte
44 Erfolgreiche Premiere für ersten CRI-Lehrgang für Lehrberechtigte

ABSCHIED

- 45 Richard Schmid
46 Hans-Peter Gözl
46 Otto Seidt

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

In der ersten Augustwoche geht es rund auf dem Übersberg: Auf dem Flugplatz bei Pfullingen ist dann ein ganzer Tross an Helfern und Jugendlichen zugange, die bei den 7. BWLV-Jugendaigames den Himmel zum Abenteuerplatz machen. Die Teilnehmer haben dabei die Chance, alle Luftsportarten auszuprobieren. Gemeinsames Anpacken – wie beim Ballonfahren – ist natürlich Voraussetzung. Wir wünschen allen Beteiligten bei den Airgames schöne und unfallfreie „Air“-lebnisse!

Foto: Simone Bürkle

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

KEINE UNZUMUTBAREN REGELUNGEN FÜR

FLUGPLATZFESTE!



Klaus Michael Hallmayer,
BWLV-Geschäftsführer

Liebe Luftsportlerinnen
und Luftsportler,

viele Luftsportvereine veranstalten in den kommenden Wochen ihren „Tag der offenen Tür“. Flugplatzfeste gehören immer zu den Höhepunkten im Vereinsjahr. Hier bietet sich die Chance, den Luftsport in allen seinen Facetten sowie die vielfältigen Vereinsaktivitäten zu präsentieren. Die Faszination des Fliegens steht im Mittelpunkt und begeistert jährlich Tausende Besucher aller Altersgruppen.

Anders als im sonstigen Sport sind Flugplatzfeste als Luftfahrtveranstaltungen genehmigungspflichtig. Das ist auch gut so, denn Sicherheit hat im Luftsport Priorität und klare Regelungen sind hierbei wichtig. In einem konstruktiven Dialog der Vereine, der Luftfahrtveranstalter, des BWLV und der Luftfahrtverwaltung wurden in den zurückliegenden Jahren – durchaus mit Erfolg – Genehmigungsinhalte sinnvoll gestaltet, um Sicherheitslücken zu schließen und Risiken zu vermindern.

Mit Seminaren zum Thema „Sicherheit bei Luftfahrtveranstaltungen“ war auch der BWLV engagiert und die Luftfahrtverwaltung wirkte an diesen Seminaren mit und trug zu guten Lösungen bei. Die Situation hat sich jüngst aber im Regierungsbezirk Karlsruhe – einem von vieren im Land – deutlich geändert.

Ein – offenbar in suizidaler Absicht – bei einem Flugtag tödlich verunglückter Fallschirmspringer veranlasst die Behörde, einseitig Neuregelungen im Verfahren auf Erteilung und beim Umfang von Veranstaltungsgenehmigungen einzuführen. So werden erstmals mit den Antragsunterlagen amtlich beglaubigte Fotokopien von Lizenzen und Flugbuchauszügen für teilnehmende Piloten verlangt. Generelle Außenlandeeralaubnisse für anfliegende Gastflugzeuge werden nicht mehr erteilt. Einzelerlaubnisse sollen beantragt werden. In Einzelfällen wird die Anordnung von Mittagspausen aus Gründen des Lärmschutzes erwogen. Vereine, Veranstalter und auch der BWLV können in diesen Verschärfungen keinen Sicherheitsgewinn erkennen. Denn der Fall des verunglückten Fallschirmspringers hätte mit diesen Maßnahmen keineswegs verhindert werden können.

Die Vorlage von Lizenzdokumenten im Vorfeld der Veranstaltung ist nicht geeignet, den Nachweis zu erbringen, dass der betreffende Pilot tatsächlich zum Zeitpunkt der Veranstaltung (noch) lizenziert ist. Gerade diese Voraussetzung musste schon

bisher der Veranstalter vor Ort unmittelbar prüfen und das bleibt auch so. Die Erteilung genereller Außenlandeeralaubnisse in Einzelfällen bei Veranstaltungen sehen Gesetz und Rechtsprechung ausdrücklich vor. Isolierte Einzelaußenlandeeralaubnisse, die dem jeweiligen Gast auch zukünftig erteilt werden, verursachen zusätzliche Kosten und einen Mehraufwand, auch aufseiten der Behörde; ein Sicherheitsgewinn ist hier nicht erkennbar. Andererseits wird ohne Not die ohnehin schon extrem lange Zeitdauer des Verfahrens weiter ausgedehnt.

Der Schutz der Bevölkerung vor Schall liegt dem Luftsport grundsätzlich am Herzen. Luftfahrtveranstaltungen sind aber Einzelereignisse, die einmal im Jahr stattfinden. Dies gilt es im Blick auf Fragen der Zumutbarkeit zu berücksichtigen. Eine Luftfahrtveranstaltung lebt vom Fliegen – wird der Flugbetrieb über mehrere Stunden untersagt, stehen Sinn und Erfolg einer solchen Veranstaltung infrage.

Die genannten Verschärfungen im Reglement werden daher auf allen Seiten – auch bei der Luftfahrtverwaltung – einen erheblichen Mehraufwand verursachen, ohne Nutzen für die Flugsicherheit. Zu Gesprächen über diese Neuregelungen, die der BWLV angeboten und erbeten hatte, kam es mit der Behörde in Karlsruhe nicht. Drei der vier Luftfahrtbehörden im Land lehnten bei einem anderen gemeinsamen Gespräch der Luftfahrtverwaltung dieses Reglement ab und halten am bewährten Konzept fest. Im Regierungsbezirk Karlsruhe bleibt es aber bis auf Weiteres bei den strengeren Voraussetzungen im Genehmigungsverfahren.

Der BWLV bedauert diese Entwicklung. Verband und Vereine stehen zu ihren Aussagen, auch künftig alles zu tun, um bestmögliche Sicherheit bei Luftfahrtveranstaltungen zu gewährleisten. Das liegt schon im reinen Eigeninteresse. Wie bisher schon, bedarf es aber auch künftig praktikabler Lösungen, die Maß und Ziel in angemessener Relation berücksichtigen. Die Gefahren sind überall dieselben. Die Maßnahmen, um Sicherheit zu schaffen, sollten daher auch einheitlich landesweit gelten. Für Luftfahrtveranstaltungen kann es hierbei keine Ausnahme geben.

Der Luftsport, der BWLV, seine Vereine und die Veranstalter sind bereit zum Gespräch. Nur miteinander kann Sicherheit am Himmel gewährleistet werden. Ein nochmaliger Versuch einer konsensualen Lösung der aufgezeigten Problematik liegt im Interesse aller Beteiligten. Versuchen wir's!

Ich wünsche allen Vereinen und Luftsportlern schöne, gelungene und vor allem unfallfreie Flugplatzfeste und Flugtage mit vielen begeisterten Gästen!

Klaus M. Hallmayer

LUFTFAHRTVERANSTALTUNGEN UNTER VERSCHÄRFTEN BEDINGUNGEN

BWLV BEMÜHT SICH WEITERHIN UM SINNVOLLE LÖSUNGEN

Seit Jahresbeginn gelten im Regierungsbezirk Karlsruhe geänderte Voraussetzungen für die Antragstellung und bei der Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen. Die dortige Luftfahrtbehörde weicht damit einseitig und unter Berufung auf das ihr eingeräumte Ermessen vom bisherigen Gleichklang der Luftfahrtverwaltung in Baden-Württemberg ab. Gespräche hierüber mit dem Ziel konsensualer Lösungen, die der BWLV mehrfach erbeten hatte, wurden abgelehnt. Auch ein gemeinsames Abstimmungsgespräch mit den Luftfahrtbehörden der vier Regierungspräsidien blieb erfolglos. Im Regierungsbezirk Karlsruhe gelten daher bis auf Weiteres unter anderem folgende geänderte Modalitäten:

- Im Rahmen des Antragsverfahrens auf Genehmigung müssen vom Veranstalter amtlich beglaubigte Fotokopien sämtlicher Lizenzen und Flugbuchauszüge beteiligter Piloten vorgelegt werden. Dies gilt auch für Piloten von Flugzeugen, die bei Gastflügen eingesetzt werden.

- Externe gewerbliche Rundflugganbieter werden nur noch eingeschränkt und unter strengen Voraussetzungen zugelassen
- Die Erteilung einer allgemeinen Außenlande- und Starterlaubnis für anfliegende Gastflugzeuge, die nach der am jeweiligen Flugplatz genehmigten Betriebsart nicht zugelassen sind, ist nicht mehr möglich. Auf individuellen Antrag werden Einzelerlaubnisse erteilt.
- In Einzelfällen kann aus Gründen des Lärmschutzes eine Mittagspause angeordnet werden.
- Abweichungen vom festgelegten und detailliert einzureichenden Flugprogramm werden nicht mehr zugelassen.

Ziele des neuen Reglements sind aus Sicht der Behörde die Erhöhung der Sicherheit sowie die Reduktion des Haftungsrisikos der Behörde.

Vereine, Veranstalter und der BWLV hatten bereits in der Informationsveranstaltung im Dezember vergangenen Jahres beim Regierungspräsidium Karlsruhe um sinnvolle Anpassungen gebeten. Aus ihrer Sicht führen die neuen Vorgaben im Wesentlichen nicht nur zu Kostensteigerungen, sondern vor allem zu erheblichem, kaum oder nur schwer darstellbarem Mehraufwand bei Behörde und Veranstalter – und das, ohne einen Sicherheitsgewinn zu erzielen. Wie dargelegt und im Editorial dieser Ausgabe beschrieben, ist die Luftfahrtbehörde in Karlsruhe zum Einlenken nicht bereit.

Der BWLV bleibt gleichwohl gesprächsoffen mit dem Ziel, die Flugsicherheit bei Luftfahrtveranstaltungen weiter zu verbessern, und er wird sich darum bemühen, wieder eine möglichst einheitliche Genehmigungspraxis bei Luftfahrtveranstaltungen im Land zu erreichen.

Die betroffenen Vereine und Platzhalter müssen in den kommenden Monaten mit den dargestellten Erschwernissen leider leben. Wichtig ist, die Genehmigungsanträge sehr rechtzeitig (mit min-

destens acht Wochen Vorlauf) zu stellen. Ungeachtet des der Behörde eingeräumten Ermessens können im Einzelfall Forderungen von dort gestellt oder Regelungen getroffen werden, die rechtlich angreifbar sind. Der BWLV unterstützt hier gerne, in Einzelfällen auch durch Vermittlung qualifizierter Rechtsauskünfte.

Im Eigeninteresse, aber auch um das Bestehen des Luftsports zur sicheren Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen zu untermauern, gilt es, die Organisation und Durchführung der Veranstaltungen wie bisher straff und regelkonform vorzunehmen. Jede Abweichung und jeder Vorfall, erst recht aber Flugunfälle, erschweren die Möglichkeit, im Sinne des Luftsports angemessene und taugliche Regelungen zurückzugewinnen. Insoweit wird auch auf die Darstellung von Rechtsanwalt Dörner zur Rechtslage bei der Durchführung von Passagierflügen in dieser adler-Ausgabe (siehe Kasten anbei) hingewiesen. Ihr kommt bei Flugtagen ebenso Bedeutung bei.

Der BWLV bedankt sich bei allen Vereinen, die sich in obiger Thematik in den zurückliegenden Monaten durch Anregungen, Informationen und im gemeinsamen konstruktiven Meinungsaustausch engagiert haben. Die vielen ehrenamtlich Engagierten in den Vereinen verdienen große Anerkennung für ihre verantwortungsvolle Arbeit, gerade auch bei der Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen. Dieser Appell geht auch an Politik und Behörden, die regelmäßig das Ehrenamt als essenziellen Grundpfeiler unserer Gesellschaft darstellen.

Allen Vereinen wünscht der Verband viel Erfolg, eine komplikationslose Antrags- und Genehmigungsphase sowie unfallfreie Flugtage.

Text: Klaus Michael Hallmayer

– 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

COM-OPS-EINTRAG FÜR PASSAGIERFLÜGE MIT SEGELFLUGZEUGEN?

Im Sommer finden wieder jede Menge „Tage der offenen Tür“ auf Flugplätzen und Segelfluggeländen statt. Dabei werden häufig auch Mitflüge im Segelflugzeug angeboten. Viele Vereine sind verunsichert, unter welchen Voraussetzungen dies durchgeführt werden darf. In Süddeutschland wurde im vergangenen Jahr sogar die Durchführung von Passagierflügen auf Segelflugzeugen untersagt, da die Vereinspiloten für den Tag der offenen Tür keinen „COM-OPS-Eintrag“ in ihrer Lizenz vorweisen konnten.

Als Pendant zum CPL für den Motorflug verlangt die VO(EU) 1178/2011 in FCL.205.S SPL, dass Flüge mit Segelflugzeugen **ohne Vergütung** im **nichtgewerblichen** Betrieb nur durchgeführt werden dürfen, solange die Segelflugpiloten nicht das Alter von 18 Jahren erreicht haben, nach der Erteilung der Lizenz 75 Stunden Flugzeit oder 200 Starts als PIC auf Segelflugzeugen oder Motorseglern absolviert haben und eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer absolviert haben. Dann erhalten sie in ihrer Lizenz einen Eintrag zur Durchführung kommerzieller Flüge (COM-OPS-Eintrag). Das heißt, nur der CPL-Pilot im Motorflug oder der COM-OPS-lizenzierte Segelflieger darf Geld mit dem Fliegen verdienen (Ausnahme: Fluglehrer und Prüfer).

An den typischen Gastflügen eines gemeinnützigen, dem Luftsport gewidmeten Vereins verdient der Pilot jedoch kein Geld.

In der Lizenzverordnung VO(EU) 1178/2011, Art. 3 wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die 2014 in die OPS-Verordnung VO(EG) 965/2012 aufgenommene **Ausnahmeregelung** auch für die lizenzrechtliche Frage gilt: Inhaber von FCL-Pilotenlizenzen dürfen, soweit die lizenzrechtlichen Voraussetzungen für Passagierflüge erfüllt sind, die in Artikel 6 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 genannten Flüge durchführen.

Artikel 6 VO(EG) 965/2012 „Ausnahmen“

(4a) Abweichend von Artikel 5 Absätze 1 und 6 darf folgender Flugbetrieb **mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen** gemäß Anhang VII durchgeführt werden:

- a) **Flüge von Privatpersonen auf Kostenteilungsbasis** unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist;
- b) **Wettbewerbsflüge oder Schauflüge** unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf;
- c) **Einführungsflüge**, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung durchgeführt werden **oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt** errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung (Dry Lease) betrieben wird, **der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.**

Das heißt, solange der Tag der offenen Tür nicht zum gewerbsmäßigen Rundflugtag mutiert, an dem womöglich auch noch Piloten Geld verdienen (Vorsicht – auch der geldwerte Vorteil, zum Beispiel in der Anrechnung von „Arbeitsstunden“, könnte dabei Anlass zu Rückfragen bieten!), können Flüge auf Motormaschinen auch durch den PPL-Piloten und auf Segelflugzeugen ohne COM-OPS-Eintrag durchgeführt werden. Das gilt ebenso für LAPL-Inhaber.

Es ist natürlich sinnvoll, erfahrene Piloten einzusetzen, die in jüngster Zeit viel Flugpraxis aufweisen können. Auch die 90-Tage-Regel ist unbedingt zu beachten!

Verwiesen wird hierbei nochmal auf den Leitfaden „Fliegen gegen Entgelt“, Absprache der Bund-Länderarbeitsgruppe FCL vom 28. Juli 2015, abrufbar unter anderem über www.lba.de/SharedDocs/Downloads/DE/SBI/SBI1/Fliegen%20gegen%20Entgelt.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Um keine unliebsame Überraschung zu erleben, empfehle ich, die Genehmigungsbehörde (Landesluftfahrtbehörde) vor Durchführung einer Veranstaltung über die beabsichtigten Flüge und die Piloten zu informieren, um gegebenenfalls noch die rechtlichen Grundlagen für die „Einführungsflüge gegen Entgelt eines Piloten ohne CPL/COM-OPS innerhalb einer Organisation mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt“ zu diskutieren.

Gute Flüge!

Text: Frank Dörner, Rechtsanwalt, Luftfahrtsachverständiger
(www.air-law.de)



Im Theorieteil geht es zunächst darum, den Teilnehmern des VHS-Kurses die einfachsten Grundlagen des Segelfliegens beizubringen



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (4) KOOPERATION MIT DER VOLKSHOCHSCHULE

Im vierten Teil unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ stellen wir vor, wie Vereine potenzielle neue Mitglieder auch über Bildungseinrichtungen, hier speziell die Volkshochschule (VHS), ansprechen können. Ein gelungenes Beispiel hierzu geben die sieben Vereine, die sich im Luftsportzentrum Rhein-Neckar zusammengeschlossen haben. Im Folgenden beschreibt Dirk Walker, Referent für Öffentlichkeitsarbeit beim Segelflugverein Mannheim, wie die Zusammenarbeit zustande gekommen ist und wie das Ganze funktioniert.

Auch in diesem Jahr lief wieder die Kooperation der Volkshochschule Ludwigshafen am Rhein (VHS) mit den Vereinen des Luftsportzentrums Rhein-Neckar. Ziel war es, den Beteiligten einen Einblick in die verschiedenen Vereine und den Luftsport dahinter zu bieten.

Die Kooperation war entstanden, weil die Volkshochschule Ludwigshafen den Kontakt gesucht und das Luftsportzentrum Rhein-Neckar angesprochen hatte, ob eine Zusammenarbeit möglich sei.

Die Idee stieß auf großes Interesse, also wurde die Kooperation vereinbart. Mittlerweile wurden schon Kurse für alle sie-

ben Mannheimer Luftsportvereine angeboten, zu denen sich die Bürger anmelden konnten. Hierbei hat ein Ansprechpartner gegenüber der VHS das Ganze für die Vereine koordiniert. Dieser Koordinator hat sich wiederum auch mit den Vereinen selbst abgestimmt. Vorlaufzeit war etwa ein knappes Jahr (Drucksachen und Planung der VHS spielen hier eine Rolle).

Kurse beinhalten einen Theorie- und einen Praxisteil

Die Kurse sind jeweils gesplittet in einen theoretischen Teil an der VHS (ein Abend) sowie in einen Besuch im Verein. Dabei werden die Fluggeräte in spannender und informativer Weise gezeigt und erklärt, zudem werden natürlich Gastflüge angeboten.

Erst kürzlich fand der Kurs „Segelfliegen“ des Segelflugvereins Mannheim statt. Dieser stieß auf großes Interesse der Bürger und war entsprechend gut besucht. Zunächst gab es einen spannenden Vortrag des Schatzmeisters des Segelflugvereins, Michael Ohnemus, in der Volkshochschule in Ludwigshafen.

Dabei ging es um viele verschiedene Fragen rund um den Segelflug – angefangen von „Wie funktioniert das Segelfliegen?“

über „Welche Startarten gibt es?“ bis hin zu „Über welche Aufwindssysteme kommen wir nach oben und überhaupt – wie finden wir die Aufwinde?“. Thema war darüber hinaus zum Beispiel auch, wie die Segelflieger sich in die Luftraumstruktur innerhalb Deutschlands einfügen und wie das mit grenzüberschreitenden Flügen funktioniert.

Besuch auf dem Flugplatz mit Besichtigung der Flugzeuge

Anschließend besuchte der Kurs dann als praktischen Teil den Segelflugverein auf dem City-Airport in Mannheim. Geboten wurden die Besichtigung der Flugzeuge inklusive Platznehmen auf dem Pilotensitz sowie eine Einweisung in die Instrumente und die Funktionsweise der verschiedenen Schalter und Hebel. Auch die technischen Hilfsfahrzeuge wie das Windenfahrzeug und unser mobiler Tower in Form des Startwagens wurden gezeigt und erklärt. Gastflüge konnten zwar leider aufgrund der Wetterlage nicht durchgeführt werden, diese wurden aber auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Die Besucher waren gefesselt von den spannenden Themen. Die Begeisterung für den Segelflug und die Theorie dahinter waren gut verdeutlicht worden. Fragen danach, wie sich die Fliegerei mit dem

Berufsleben vereinbaren lässt, wurden ebenso beantwortet. Es ging aber auch um die physischen Aspekte des Segelfliegens vor dem Hintergrund, dass es sich dabei um die Urform des Fliegens handelt, abgeschaut von den Vögeln. Einige Teilnehmer berichteten, dass schon das Zuschauen beim Flugbetrieb eine innere, mentale Ruhe fördere.

Es ist sicher, dass der Segelflugverein auch 2017 wieder an der außergewöhnlichen Kooperation des Luftsportzentrums Rhein-Neckar mit der VHS teilnehmen wird, um den Bürgern einen spannenden Einblick in die faszinierende Welt des Fliegens zu ermöglichen.

Wer mehr zu der Kooperation mit der VHS wissen möchte, kann sich an den Schatzmeister des SFV Mannheim, Michael Ohnemus, wenden: schatzmeister@sfv.de

Text: Dirk Walker/Simone Bürkle
Fotos: SFV Mannheim



„Anfassen erlaubt“ heißt es im praktischen Teil des VHS-Kurses auf dem Flugplatz



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](mailto:adler-redaktion@bwlv.de) unter buerkle@bwlv.de. Alle Serienteile finden Sie auch online unter www.bwlv.de



SCHÜLERWETTBEWERB „IDEENFLUG“

KREATIVE PROJEKTE

ZUM THEMA FLIEGEN GESUCHT

Europas größter Luft- und Raumfahrtkonzern, die Airbus Group, sucht im Rahmen des Schülerwettbewerbs „Ideenflug“ die kreativsten Projekte zum Thema Fliegen.

Mitmachen können Schüler zwischen zwölf und 18 Jahren. Bewerbungen sind möglich als Team von zwei bis fünf Schü-

lern. Auch mehrere Teams aus einer Schul-AG, Schulklasse, außerschulischen AGs, zum Beispiel in einem Jugendclub oder Verein, sind erlaubt. Einsendeschluss ist der 16. September.

Der „Ideenflug“ soll es ermöglichen, sich mit naturwissenschaftlichen und techni-

schen Themen selbstbestimmt zu beschäftigen. Zudem soll die Teilnahme methodische und soziale Kompetenzen fördern. Jugendliche, die an Wettbewerben teilnehmen, steigern ihre Leistung im Fachunterricht und entwickeln neue Fähigkeiten in Kommunikation, Motivation und (Selbst-)Präsentation. Neben der

Anerkennung und dem Zuwachs an Kompetenzen soll der Wettbewerb aber vor allem eins: Spaß machen.

Preise im Wert von insgesamt 5.000 Euro warten auf die Gewinner

Zehn Teams werden nominiert für den Endausscheid und die Preisverleihung im Herbst in Berlin. Dort stellen sie der Jury und einem Fachpublikum ihre Wettbewerbsbeiträge vor. Fahrt, Hotel und das Tagesprogramm sind inklusive. Als Preis für das erstplatzierte Team sind 3.000 Euro ausgelobt. Außerdem werden zwei Son-

derpreise für besondere Originalität der Idee sowie für besondere Visualisierung vergeben. Beide Sonderpreise sind mit je 1.000 Euro dotiert.

Beiträge können Texte, Fotos, aber auch Videos, Audiodateien, Präsentationen, Grafiken und Modelle sein. Die Teilnehmerbeiträge können auf www.airbusgroup-ideenflug.de hochgeladen werden, Modelle können per Post geschickt werden.

Alle Wettbewerbsbeiträge werden von einer Jury begutachtet. Darin sitzen Luft- und Raumfahrtexperten, MINT-Experten, Medienmacher und Lehrer.



Alle Informationen zum „Ideenflug“ gibt es auf der Internetseite www.airbusgroup-ideenflug.de, auf Facebook unter www.facebook.com/AirbusGroupIdeenflug oder direkt beim Wettbewerbsbüro per E-Mail unter ideenflug@jungvornweg.de, Telefon: 0351 65698-401.

Text: Airbus Group/red.

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO TERMIN FÜR PRÜFERTAGUNG STEHT FEST

Das Luftsportgeräte-Büro des DAeC lädt seine Prüfer der Klasse 5 zu einer Prüfertagung ein.

Am **Samstag, 22. Oktober**, findet die Fortbildung bei Roland Air Service am Flugplatz Mendig statt.

Informationen und Anmeldungen bei Christian Spintig, Telefon 0531 23540-64, E-Mail: c.spintig@daec.de

Text: DAeC

UNTERER LUFTRAUM

IFU-TREFFEN IN HAHN

Die „Interessengruppe Flugsicherheit Unterer Luftraum“ (IFU) hat am 8. Juni am Verkehrsflughafen Hahn getagt. Die Themen: Probleme beim VFR-IFR-Mischverkehr im Luftraum E und Schwierigkeiten bei der Registrierung und Auswertung von besonderen Flugvorkommnissen (APEG-Meldungen) in Deutschland. In absehbarer Zeit sollen hierzu entspre-

chende Resolutionen in Form sogenannter „Policy Papers“ erarbeitet werden.

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) stellte klar, dass ihre Funktion in dieser Gruppe darin bestehe, den Teilnehmern Strukturen und Prozesse zu erläutern und dort wie auch anderswo alle Luftraumnutzer über fachliche Themen zu informieren und zu

beraten. Die IFU-Resolutionen könne die DFS nicht unterzeichnen, da sie als vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) beauftragtes Flugsicherungsunternehmen zur Neutralität gegenüber allen Luftraumnutzern verpflichtet sei. Konkrete Luftraumänderungen waren folglich kein Thema.

Text: Michael Thomsen, DAeC

GA-ROADMAP

EASA INFORMIERT KURZ UND KNAPP

In ihren Publikationen informiert die EASA regelmäßig über den Stand ihrer Projekte und gibt Informationen über zukünftige Entwicklungen.

Insbesondere für die Allgemeine Luftfahrt sind mit der „GA-Roadmap“ die umfassendsten Veränderungen seit dem Bestehen der EASA im Gange. Diese Veränderungen sollen dazu dienen, Hürden für die Allgemeine Luftfahrt abzubauen,

ohne dabei das Sicherheitsniveau zu senken.

Unter der Bezeichnung „General Aviation Leaflet“ informiert die EASA kurz und knapp – auch in deutscher Sprache – über die derzeit aktuellen Themen:

- Herstellung und Zulassung einfacher Luftfahrzeuge
- Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

- Lizenzen und Ratings
- Betrieb der Luftfahrzeuge in Europa

Das Ganze findet sich unter folgendem Link: www.easa.europa.eu (Unterpunkte: „document library“ → Research & Publications → Safety & Promotion material General Aviation leaflet)

Text: DAeC/red.

400.000 BIENEN PRODUZIEREN FLUGHAFEN-HONIG



Markus Neumann (links) und Harald Loichinger vom Imkerverein Tett nang-Friedrichshafen unterstützen den Flughafen Friedrichshafen bei der Betreuung der Bienenvölker

Am nordöstlichen Rand des Bodensee-Airport in Friedrichshafen gibt es derzeit deutlich mehr Starts und Landungen als auf der Hauptpiste: Tag für Tag arbeiten neun fleißige Bienenvölker noch bis Anfang August auf dem Flughafengelände und sammeln in der direkten Umgebung Nektar und Pollen.

Bienen gelten im Tierreich als die fleißigsten Tiere – für ein Glas Honig muss eine Biene rund 1,5-mal um die Erde fliegen. Was weniger bekannt ist: Bienen reagieren sehr empfindlich auf Umwelteinflüsse – das macht sie zu einem idealen Biodetektiv. Wenn Bienen bei ihren Sammelflügen mit Schadstoffen in Berührung kommen, können diese durch die Analyse von Honig, Wachs und Pollenproben nachgewiesen werden. Damit werden auch Aussagen über die Umweltqualität in der Flughafenumgebung möglich.

Der Bodensee-Airport ist sich seiner Verantwortung für den Umweltschutz und die Artenvielfalt im Bodenseeraum schon lange bewusst. Der Anspruch „gelebter und stetig kontrollierter Umweltschutz“

bekommt aber seit diesem Jahr eine neue Dimension. Auf Initiative des Bodensee-Airports werden erstmalig Bienenvölker auf dem Flughafengelände ihre neue Heimat finden. In Harald Loichinger und Markus Neumann vom Imkerverein Tett nang-Friedrichshafen konnte der Bodensee-Airport zwei engagierte Hobby-Imker zur Unterstützung gewinnen.

Die beiden haben im April neun Bienenvölker auf dem Flughafengelände angesiedelt und sind mit diesem ungewöhnlichen Standort bisher sehr zufrieden. „Auf dem Flughafengelände finden sich optimale Voraussetzungen für die Bienenvölker – es gibt hier eine besonders große Vielfalt an unbelasteten Kräutern, Gräsern, Blumen, Sträuchern und Bäumen, weil es hier weder Düngung noch den Einsatz von Pestiziden gibt,“ erläutert Harald Loichinger.

Keine erhöhte Schadstoffbelastung zu erwarten

Der geerntete Honig wird von einem unabhängigen Lebensmittellabor gemäß den in Deutschland relevanten Vorschriften für Speisehonig untersucht. „Wir

erwarten, dass alle chemisch-physikalischen Werte einwandfrei sind und der am Bodensee-Airport geerntete Honig den Bestimmungen der deutschen Honigverordnung und den Qualitätsrichtlinien des Deutschen Imkerbundes entspricht“, betont Markus Neumann und Martin Richter, Leiter Facility Management bei der Flughafen Friedrichshafen GmbH ergänzt: „Wir können auch alle beruhigen, die eine erhöhte Schadstoffbelastung im Flughafen-Honig erwarten: Bei vergleichbaren Projekten an anderen Flughäfen wurden bisher keine Rückstände von Schadstoffen gefunden.“

Claus-Dieter Wehr, Geschäftsführer der Flughafen Friedrichshafen GmbH: „Wir freuen uns sehr über diese zusätzlichen 400.000 Nutzer, die den Bodensee-Airport jetzt auch geschmacklich zu einem Erlebnis machen. Wir werden den Flughafen-Honig als kleines Geschenk bei Empfängen und anderen besonderen Anlässen einsetzen – ein originelles, sozusagen selbstgemachtes Präsent.“

Text: Bodensee-Airport Friedrichshafen

TIPPS ZUM SEGELFLUG:

WIE KANN MAN DIE THERMISCHEN UNTERSCHIEDE ZWISCHEN KALT- UND WARMLUFT AM BESTEN MANAGEN?

Wir wissen aus der Erfahrung, dass Thermik stark von der Luftmasse abhängt. Kaltluftzufluss auf der Rückseite von Tiefs lässt gute Thermik erwarten, Warmluftzufuhr auf der Vorderseite von Tiefs eher schlechte. Welche physikalischen Eigenschaften sind es aber konkret, die die Güte der Thermik bestimmen? Können wir vielleicht durch eine bessere Beachtung der Unterschiede von „Kaltluftthermik“ und „Warmluftthermik“ unser flugtaktisches Verhalten so einrichten, dass wir genau diese Unterschiede gezielt für die Durchführung von Streckenflügen nutzen können? Wovon hängt die Güte der Thermik ab?

Geht man davon aus, dass in einer Thermikblase trockenindifferente Schichtung herrscht (Temperaturabnahme $0,98\text{ °C/pro } 100\text{ m}$, keine Kondensation von Wasserdampf), dann sind es folgende zwei physikalische Eigenschaften der Luft, die die Güte der Thermik bestimmen:

1. Die Lufttemperatur
2. Die Luftfeuchte

Überlegen wir uns, in welcher Weise diese beiden Parameter die Güte der Thermik beeinflussen!

Überlegen wir zuerst: Wie hängen „Thermikgüte“ und Lufttemperatur zusammen?

1. Je tiefer die Temperatur einer Luftmasse ist, umso besser ist die potenzielle Güte der Thermik.
2. Das heißt: Bei gleichem Temperaturunterschied zwischen Umgebungsluft und Warmluft in der Blase ist die Thermik umso besser, je kälter eine Luftmasse ist.

Das entspricht ja auch unserer Erfahrung, eine „Rückseitenkaltluft“ im Frühjahr, wenn die Luftmasse eben noch kühl ist, bringt besseres Streckenwetter als im Sommer, wenn die Luftmasse insgesamt schon wärmer ist.

3. In Kaltluft beginnt die Thermik bereits in Bodennähe, ist dort schon relativ stark und nimmt mit der Höhe meistens sogar noch leicht zu.
4. Daraus folgt, Kaltluftthermik ist auch bei einem Windenstart in der Regel gut zu erreichen, beim F-Schlepp werden nicht so große Schlepphöhen benötigt.

Wie hängen „Thermikgüte“ und Luftfeuchtigkeit zusammen?

1. Warme Luft kann mehr Luftfeuchtigkeit aufnehmen als kalte Luft. Sie ist also zumindest potenziell immer feuchter als kalte Luft (Diagramm 1). Aus diesem Diagramm 1 können wir z. B. ablesen, dass der Dampfdruck bei 20 °C schon etwa doppelt so hoch ist wie bei 10 °C und bei 30 °C schon 3,5 Mal so

hoch wie bei 10 °C . Der Wasserdampfgehalt steigt mit zunehmender Temperatur exponentiell.

Sättigungsdampfdruck in Abhängigkeit von der Temperatur (Diagramm 1)

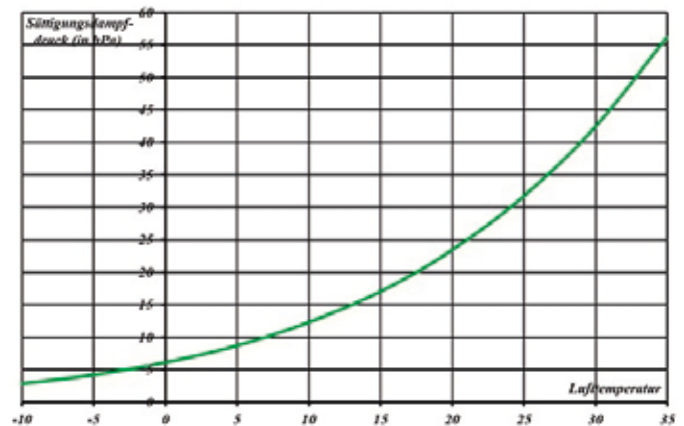


Diagramm 1

2. Feuchte Luft hat eine geringere Dichte als trockene Luft bei gleicher Temperatur (siehe Diagramm 2). Das heißt: Haben trockene und feuchte Luft die gleiche Temperatur, dann ist die feuchte Luft leichter als die trockene.
3. Warme Luft mit einem hohen Gehalt an Wasserdampf hat deshalb einen thermischen Vorteil: Sie hat eine geringere Dichte, ist leichter und kann besser steigen (siehe Diagramm 2)!

Luftdichte trockener und feuchter Luft (bei Sättigung) in Abhängigkeit von der Temperatur bei Standarddruck (1013,25 hPa) (Diagramm 2)

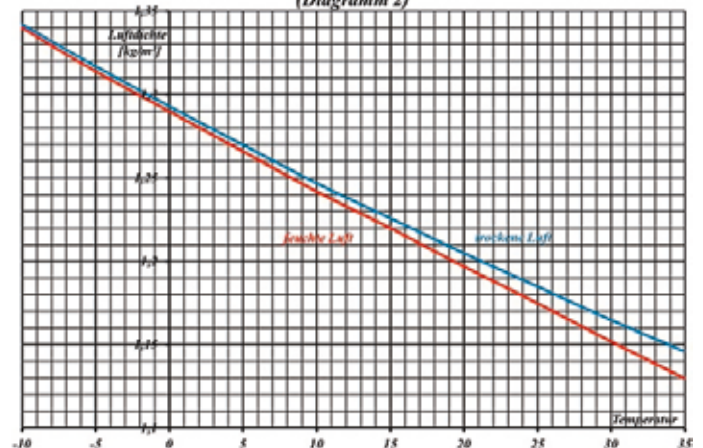


Diagramm 2

4. Der Dichteunterschied zwischen trockener und feuchter Luft wird mithilfe der sogenannten virtuellen Temperatur beschrieben. Zu verstehen ist das etwa so:

Hat trockene Luft die gleiche Dichte wie feuchte, dann muss die trockene Luft etwas wärmer sein als die feuchte. Diesen Temperaturunterschied nennt man virtuellen Zuschlag. Das heißt: Je mehr Feuchte die Luft enthält, umso größer muss der virtuelle Zuschlag sein (siehe Diagramm 3).

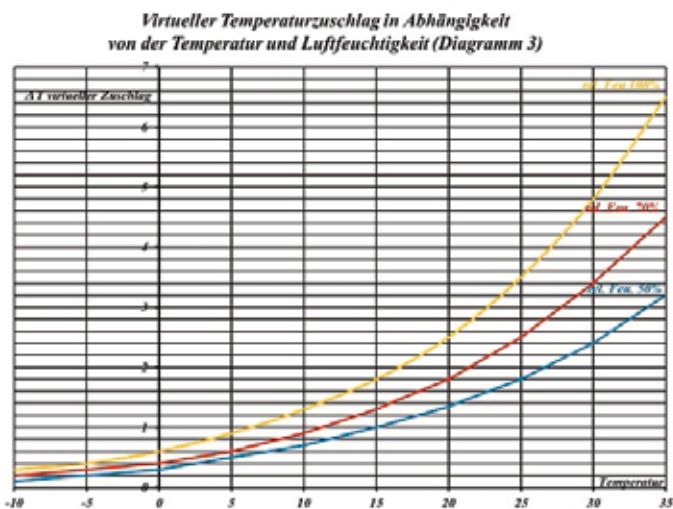


Diagramm 3

5. Wenn relativ trockene Warmluft (ca. 50 bis 70 Prozent rel. Feuchte) trockenadiabatisch aufsteigt, hat sie einen größeren Gewinn am virtuellen Zuschlag als relativ feuchte Warmluft (Diagramm 4).

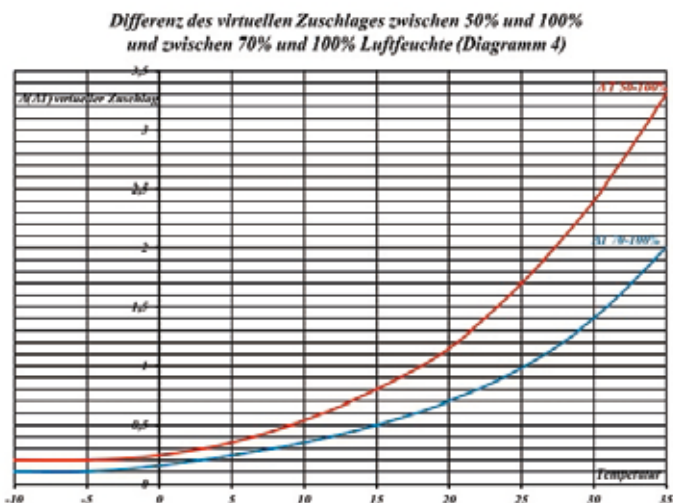


Diagramm 4

6. Die Dichte trockener Warmluft wird beim Aufsteigen bis zur Cu-Untergrenze immer geringer als die Dichte feuchter Warmluft bzw. kalter Luft sein. Sie ist thermisch besser!

7. Feuchte Warmluft erreicht außerdem eher das Kondensationsniveau. Die Cu-Untergrenze ist also tief und lässt ohnehin keine großen Flughöhen zu. Selbst Cu in feuchter Warmluft weisen eher auf schlechte Thermik hin, sie sehen schlaff und kraftlos aus, man bezeichnet sie deshalb auch als „Wassersäcke“.

8. Je höher jedoch trockene Warmluft steigen kann, umso besser werden ihre thermischen Eigenschaften.

9. Die thermische Güte von Warmluft ist also in Bodennähe, im Vergleich zur thermischen Güte von Kaltluft, schlechter, zumindest die von trockener Warmluft wird mit zunehmender Höhe aber immer besser und kann in der Höhe (in Nähe der Cu-Basis) sogar besser als Kaltluftthermik sein.

Daraus können wir folgende Schlussfolgerungen für den Verlauf der Thermikgüte in Abhängigkeit von der Höhe für unterschiedliche Luftmassen ableiten (siehe Diagramm 5):

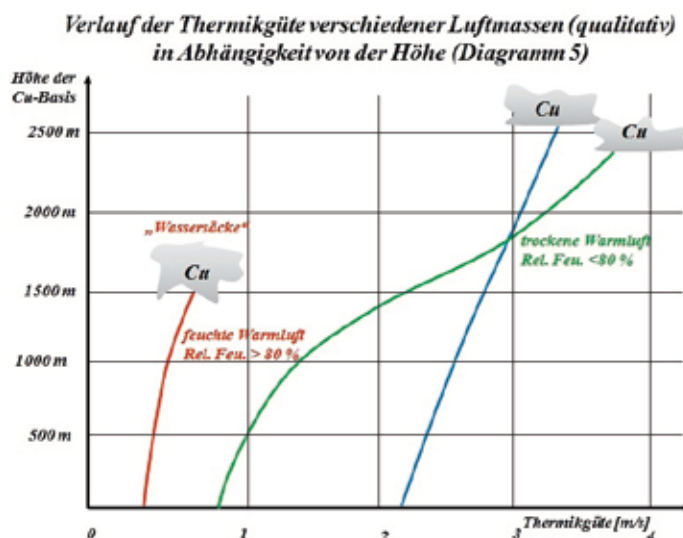


Diagramm 5

1. In Kaltluft ist vom Boden ab bis zur Cu-Basis mit guter Thermik zu rechnen. Für die fliegerische Praxis bedeutet das, auch in geringer Höhe gibt es immer wieder Chancen, gute Thermik zu finden. Deshalb ist Thermik in Kaltluft bestens für Streckenflüge geeignet. In der Regel findet man den „Thermikanschluss“ auch bei einem Windenstart.

2. In trockener Warmluft (rel. Feuchte unter 80 Prozent) ist die Thermik zwar in Bodennähe schlecht, wird aber mit zunehmender Höhe immer besser und kann in Nähe der Cu-Basis die Steigwerte von Kaltluftthermik erreichen oder sogar überschreiten. Bei Streckenflügen ist jedoch zu beachten, dass man nicht zu tief kommt, weil dann der Anschluss zur guten Thermik verloren gehen kann. Die Folge wären gegebenenfalls Außenlandungen. Windenstarts sind in der Regel nicht geeignet, um den Thermikanschluss zu erreichen. Im F-Schlepp sind meist größere Höhen notwendig.

3. In feuchter Warmluft (rel. Feuchte > 80 Prozent) ist die Thermik in Bodennähe schwach, nimmt zwar mit der Höhe etwas zu, reicht aber kaum für größere Streckenflüge aus. Außerdem sind die Cu-Untergrenzen in der Regel zu tief, um überhaupt die notwendige Höhe für einen Streckenflug erreichen zu können. Die Wolken sehen schlaff und kraftlos aus, man bezeichnet sie oft als „Wassersäcke“.

Noch einige Bemerkungen zum Ballonfahren in feuchter Warmluft

Je wärmer und je feuchter eine Luftmasse ist, umso geringer wird die Tragfähigkeit eines Ballons. Die Tragfähigkeit berechnet sich nach folgender Formel:

$$\text{Tragfähigkeit} = V_{\text{Ballon}} (\rho_{\text{feuchte Umgebungsluft}} - \rho_{\text{Heißluft im Ballon}})$$

Tragfähigkeitsverlust eines Ballons pro 1000 m³ Volumen in gesättigter Luft im Vergleich zu trockener Luft in Abhängigkeit von der Temperatur (Diagramm 6)

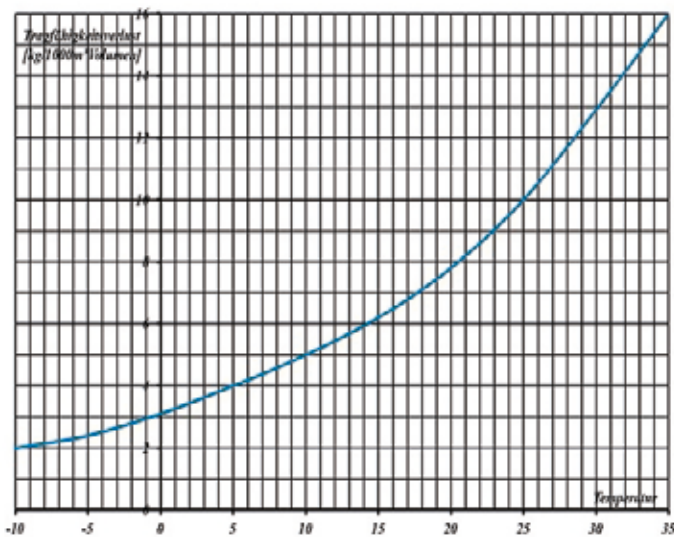


Diagramm 6

In Diagramm 6 sind die Tragfähigkeitsverluste gesättigter Luft in Abhängigkeit von der Temperatur in Kilogramm pro 1.000 Kubikmeter Ballonvolumen dargestellt.

Einige Beispiele für den Tragfähigkeitsverlust eines Ballons mit 4.600 Kubikmeter Ballonvolumen, die eindrücklich zeigen, dass die Luftfeuchte, zumindest bei Temperaturen oberhalb etwa 25 °C deutlichen Einfluss auf die Tragkraft eines Ballons hat und bei der Fahrtvorbereitung unbedingt berücksichtigt werden muss (Tabelle 1).

Tabelle 1: Tragfähigkeitsverlust für einen Ballon mit einem Volumen von 4.600 Kubikmetern

Temperatur in °C	10	15	20	25	30	35
TF-Verlust in kg	23	28,6	34,5	46	59,8	73

Text und Diagramme: Dr. Manfred Reiber



Auf dieser CD von Dr. Manfred Reiber sind alle relevanten Zusammenhänge über Entstehung, Eigenschaften, Struktur und Nutzung der Thermik anschaulich und praxisnah erklärt. Viele Abbildungen sind animiert. Sie ist eine echte „Fundgrube“ für alle Segel-, Gleitschirm- und Drachenfieger. Sie eignet sich sowohl für das Selbststudium als auch für den Unterricht an Flugschulen und in Vereinen.

Preis der CD-ROM: 15,- Euro

Bestellung per E-Mail: drmreiber@freenet.de oder über die HP www.drmreiber.de

Update Juli 2016

DEUTSCHE FLUGSICHERUNG IN DIESEM JAHR ZWEI DFS-PILOTENTAGE

Die Termine stehen bereits fest: Den ersten VFR-Pilotentag planen die Veranstalter der Deutschen Flugsicherung (DFS) für **Samstag, 8. Oktober**, am Flugplatz Schönhagen/Trebbin. Dort soll es um Themen rund um FIS und AIS-C gehen. Die Online-Anmeldung hierzu gibt es auf der DFS-Website.

Der zweite VFR-Pilotentag ist für **Samstag, 12. November**, in Langen bei Frankfurt angesetzt. Wann die Online-Anmeldung freigeschaltet wird, will die DFS noch bekanntgeben.

Dass es in diesem Jahr erstmals zwei Pilotentage gibt, liegt laut DFS an Baumaßnahmen in Langen; dort muss die Veranstaltung entsprechend kleiner ausfallen.

Text: DAeC

SIEMENS-PROJEKT MIT ALTERNATIVEM ANTRIEB

FLUGZEUG MIT 260-KILOWATT-ELEKTROMOTOR ABSOLVIERT ERSTFLUG



Der von Siemens vorgestellte Elektromotor, verbaut in einer Extra 330LE, stellt laut seinen Entwicklern ein Meilenstein in der Elektrifizierung der Luftfahrt dar

Siemens-Forscher haben einen neuartigen Elektromotor für Flugzeuge entwickelt, der bei einem Gewicht von nur 50 Kilogramm rund 260 Kilowatt elektrische Dauerleistung liefert. Das Antriebssystem hat kürzlich auf dem Flughafen Dinslaken Schwarze Heide seinen ersten Flug vor der Öffentlichkeit absolviert und dabei ein Kunstflugzeug vom Typ „Extra 330LE“ nahezu lautlos angetrieben. Seinen Jungfernflug hatte der neue Antrieb bereits einige Tage zuvor, am 24. Juni, bestritten. Damit werden hybride Elektroflugzeuge mit vier oder mehr Sitzen möglich.

„Heute ist ein Tag, der die Luftfahrt verändern wird“, sagte Frank Anton, Leiter eAircraft bei der zentralen Siemens-Forschung Corporate Technology. „Zum ersten Mal ist ein Elektroflugzeug in der Leistungsklasse von einem Viertel Mega-

watt geflogen.“ Die rund 1.000 Kilogramm schwere Extra 330LE dient dabei als Erprobungsträger für den neuen Antrieb – als Kunstflugzeug eignet sie sich besonders dafür, die Komponenten an ihre Grenzen zu bringen, zu testen und weiterzuentwickeln.

Bis 2030 sind Maschinen für bis zu 100 Passagiere geplant

Die Technologie wird Siemens zudem in seine Kooperation mit Airbus zum elektrischen Fliegen einbringen, die beide Unternehmen im April vereinbart hatten. Elektrische Antriebe sind skalierbar – auf Basis des Rekord-Motors werden Siemens und Airbus hybrid-elektrische Regionalflugzeuge entwickeln. „Bis 2030 erwarten wir erste Maschinen mit bis zu 100 Passagieren und rund 1.000 Kilometern Reichweite“, erklärt Anton.

„Der Erstflug unseres Antriebssystems ist ein Meilenstein auf dem Weg zur Elektrifizierung der Luftfahrt“, sagte Siemens-Technikvorstand Siegfried Russwurm. Siemens sei entschlossen, die hybrid-elektrischen Antriebssysteme für Luftfahrzeuge als künftiges Geschäft aufzubauen.

Das Antriebssystem hat Siemens mit Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) im Rahmen des deutschen Luftfahrtforschungsprogramms LuFo entwickelt. Die Extra 330LE ist in Zusammenarbeit von Siemens, Extra Aircraft, MT-Propeller und Pipistrel (Batterie) entstanden.

Text: Siemens/red.
Foto: Siemens



DIDAKTIK IN DER FLUGAUSBILDUNG

„STEFFEN, DU BIST BEHIND!“

Fluglehrer haben neben ihrer fachlichen Funktion auch eine bedeutungsvolle psychologisch-soziale Rolle

Die besondere Beziehung zwischen Flugschüler und Fluglehrer prägt den Schüler nachhaltig. Zu wissen, wie Menschen „ticken“ und wie sie lernen, kann bei der Pilotenausbildung vieles erleichtern.

Es war am Ende einer Flugstunde während meiner Ausbildung. Mein Fluglehrer und ich waren eben mit unserer PA28 in die Kontrollzone des Flughafens eingeflogen. Die Flugstunde war anstrengend gewesen und mein Kopf müde, aber ich spürte den Ehrgeiz, sie mit einer blitzsauberen Landung zu beenden. Im Funk war es recht still. Ich rechnete mit der Freigabe zu einem Direktanflug auf die Piste.

Routinemäßig brachte ich mein Flugzeug nach Checkliste in Landekonfiguration und flog die Landeeinteilung, wie ich sie gelernt hatte. Im Geiste ging ich alle Punkte nochmals durch und war stolz, sie richtig abgerufen zu haben – zumindest meinte ich das. Ich war mir sicher, dass ich nichts vergessen hatte. Die Stimme meines Fluglehrers beendete brutal meine trügerische Zufriedenheit: „Steffen! Du bist behind! Wenn du so weiterfliegst, bläst uns die 737 vom Himmel! Hast du den Lotsen nicht gehört? Du sollst in die Platzrunde fliegen und Gegenanflug verlängern!“ Ich war zerknirscht, denn ohne den Hinweis meines Lehrers wäre ich vermutlich dem landenden Airliner direkt vor die Nase geflogen.

„Steffen, du bist behind!“ So drückte mein Fluglehrer Andreas (Name geändert) es aus, wenn ich in komplexen Situationen emotional völlig überlastet war. Ich flog dann sozusagen hinter meinem Flugzeug her. Mein Fluglehrer verkörperte meinen Kindheitstraum: Er ist smart, dynamisch, und fliegt beruflich einen A320. Nur eines kann er nicht: sich vorstellen, wie destruktiv sich völlige Reizüberflutung, kombiniert mit emotionaler Belastung und einer

Prise persönlichem Stolz, im neuronalen Netz des menschlichen Gehirns auswirkt. Was meine ich mit dieser Aussage?

Wie unser Gehirn „tickt“

Der heutige Entwicklungsstand unseres Gehirns ist das Ergebnis der Evolutionsgeschichte. Seine Funktionen sind vorwiegend auf eines ausgerichtet: Uns intuitiv zu Handlungen zu bewegen, die unser Überleben in einer gefährlichen Umwelt sichern. Diese Funktionen sind allerdings weniger auf das Beherrschen von multikomplexen Systemen ausgelegt, wie wir sie in Flugzeugen finden.

Für unsere frühen Vorfahren hing ihr Überleben von sofortigem Handeln ab. Nach einer rationalen Erklärung zu suchen, wenn es in einer Höhle knurrte, hätte tödlich enden können. Einfach davonzulaufen war lebensrettend. Wir Menschen besitzen darum ein natürliches, reflexhaftes Verhalten. Knallt es laut, ziehen wir schützend unsere Gliedmaßen zum Körper. Wird eine Situation unklar, verlangsamen wir den Gang.

Diese automatisierten Reflexe sind im Überlebensprogramm des Gehirns als Routinen abgespeichert. Größtenteils sind sie uns angeboren, teilweise haben sie sich früh in unserer Persönlichkeitsentwicklung gebildet. Allerdings können diese Fight-or-flight-Routinen, das sind automatisierte Stressreaktionen, für Piloten eines Flugzeugs tödlich sein. Denn in komplexen fliegerischen Situationen ist schnelles Handeln lebenswichtig. Dies entspräche aber dem Gegenteil unserer „Programmierung“. Um dem zu begegnen, müssen Verhaltensmuster modifiziert oder durch andere ersetzt werden. Dies muss durch Lernprozesse geschehen, die dem Gehirn, in richtige Portionen gegliedert, serviert werden. Aber wie lernen wir richtig?

Wie das Gehirn Wissen verarbeitet

Der Weg vom „Fußgänger“ bis zum sicheren Piloten ist ein Beispiel für die Wirkungsweise hochkomplexer Lernprozesse. Diese Prozesse folgen Gesetzmäßigkeiten, die heutzutage gut erforscht sind. Man macht sie sich zunutze, indem man zu vermittelndes Wissen zu Verarbeitungseinheiten, sogenannten Chunks, verdichtet.

Zu Beginn meiner Ausbildung erschienen mir alle Tätigkeiten zum Bedienen des Flugzeugs als getrennt voneinander zu erbringende Leistungen. Mir war zwar jeweils Sinn und Zweck von präziser Leistungseinstellung, Ruderbedienung und Trimmung bewusst. Ich sah sie jedoch zunächst als für sich stehende Tätigkeiten, deren Parameter ich primär regelte und überwachte. Mittlerweile habe ich weit mehr als 100 Flugstunden absolviert und weiß, dass alle drei Komponenten für einen konstanten Horizontalflug aufeinander abgestimmt sein müssen. Mehr noch: Im Vergleich zu früher kann ich heute die Justierung mit einem Bruchteil an kognitiven Ressourcen vornehmen. Ich habe nun mentale Kapazitäten frei, um beispielsweise die Anweisungen von Fluglotsen zu registrieren, sie korrekt zu befolgen, die Übersicht zu behalten und letzten Endes auch meinen Flug zu genießen. Mein Gehirn hat gelernt, die einzelnen Prozesse miteinander zu verketten. Es hat diese Abläufe als Denk- und Handlungsroutrinen verdichtet und abgespeichert. Dieser Vorgang ist ein Teil dessen, was wir allgemein als Lernen bezeichnen. Verdichtung und Konsolidierung sind Phänomene des Geistes, die an zwei Dinge gebunden sind: an Zeit und an Zugänglichkeit. Was müssen wir uns darunter vorstellen?

Zeit benötigen wir zum Lernen, weil anatomische Veränderungen im Gehirn

notwendig sind, um neues Wissen zu verfestigen. Unser Gehirn verändert sich durch Lernen also langsam. Zugänglichkeit bedeutet, dass neue und komplexe Informationen logisch und systematisch untergliedert sein müssen. Nur so ist dauerhaft eine sinnvolle Anbindung an bereits bestehendes Wissen möglich. Einfacher ausgedrückt: Neuer Lernstoff sollte so aufgebaut sein wie eine Tafel Schokolade, deren Hersteller mit dem Slogan „Quadratisch, praktisch, gut“ wirbt. Das große Ganze ist hier unterteilt in mundgerechte Häppchen, die je nach individuellem Anspruch portioniert und konsumiert werden können.

Die Rolle des Fluglehrers

Flugschüler lernen während ihrer Ausbildung nicht nur fliegerische Grundlagen, sondern auch, ihre Schutzreflexe zu überwinden, in Stresssituationen handlungsfähig zu bleiben und unter Druck Entscheidungen zu treffen. Diese Lernprozesse bedingen eine individuelle Menge an Zeit und entsprechende Portionierung der Inhalte.

In meinem Fall kam noch erschwerend der Faktor Stolz hinzu. Um beruflich und persönlich der zu werden, der ich heute bin, musste ich viel Arbeit investieren. Heute bin ich stolz auf das, was ich mit Fleiß und Willenskraft erreicht habe. Dieses Selbstbild passt jedoch nicht zu dem des kläglichen Jungen, als der ich mich während meiner Flugausbildung oft fühlte. Ich befand mich oft in der demütigen Rolle des Schülers, der einen Fehler nach dem anderen machte und der sich auf dem Nachhauseweg vom Flugplatz aus Gründen der völligen kognitiven und emotionalen Überlastung hoffnungslos auf der Landstraße verfuhr. Welchen Bezug hat das zum Flugunterricht?

Das Verhältnis von Fluglehrer und Schüler ist ein sehr spezielles, intensives und stark fokussiertes. Andreas schätzte mich sicherlich sehr. Er wusste aber über meine Lebensgeschichte und meine sonstigen

Qualitäten nicht das Geringste. Ich saß einfach nur neben ihm, gab mein Bestes und wartete auf das nächste „Steffen, du bist behind!“. Diese vermeintliche Reduzierung meiner Person auf einen blutigen Anfänger und die große Abhängigkeit bedeuteten für mich zusätzlichen emotionalen Stress. Aus Gesprächen mit anderen Flugschülern und -lehrern weiß ich, dass ich mit diesen Gefühlen nicht alleine war.

Im Zusammenhang mit der vorgenannten Thematik stehen Fluglehrer in keiner Weise in der Pflicht oder Kritik. Aber sie sollten den Umstand der Asymmetrie der Flugschüler-Fluglehrer-Beziehung kennen und sich der möglichen Konsequenzen bewusst sein. Der Fluglehrer ist für den Schüler eine besondere Person und hat neben seiner fachlichen Funktion auch die bedeutungsvolle psychologisch-soziale Rolle des Mentors und Vorbilds. Er ist der Lehrmeister, der das erfüllt, was vielleicht der Lebenstraum des Schülers war: Er macht ihn zum Piloten. Sein Wort, seine Meinung und seine Kritik wiegen doppelt. Fluglehrer sollten dies niemals außer Acht lassen.

Fluglehrer prägen das Denken und Handeln von Flugschülern über die Ausbildung hinaus, darum sollten sie ihnen auch das charakterliche Rüstzeug für ihre fliegerische Laufbahn mitgeben. In ihrer Schlüsselfunktion haben sie wesentlichen Einfluss auf die Professionalität und Good Airmanship zukünftiger Piloten. Good Airmanship umschreibt eine tiefgehende Prägung mit hohen charakterlichen Werten, die Verantwortungsbewusstsein, gegenseitige Rücksichtnahme, proaktives Sicherheitsdenken und entsprechendes Handeln einschließt. Um das zu erreichen, sollten Fluglehrer nicht nur wissen, wie sie den Lehrstoff in die richtigen „Häppchen“ zerlegen. Sie sollten sich auch ihrer weitreichenden psychologischen und emotionalen Wirkung auf den Flugschüler bewusst sein.

Neulich flog ich abends unter dem Eindruck eines purpurfarbenen Himmels



Endlich geschafft! Der Weg zum sicheren Piloten ist ein Beispiel für die Wirkungsweise hochkomplexer Lernprozesse

wieder die Piste meines Heimatflughafens an. Ich fühlte eine tiefe innere Zufriedenheit, als ich durch das Headset die Frage hörte: „Steffen, bist du behind?“ Meine Partnerin neben mir war sich sicher, dass es nun Zeit wäre, die Klappen zu setzen.

Text: Dr. Steffen Wagner/
Axel Fischer-Lange
Fotos: Dr. Steffen Wagner

ZU DEN AUTOREN:

Dr. Steffen Wagner (49) ist stellvertretender Leiter des Zentrums für Schulpraktische Studien an der Pädagogischen Hochschule Karlsruhe. Seine PPL-(A)-Ausbildung war für ihn ein Selbstversuch in Sachen lebenslanges Lernen. Kontakt: sw-wagner@web.de oder www.didactic-solutions.de

Axel Fischer-Lange (48), Grafiker und Journalist, ist PPL-(A)-Inhaber, fliegt TMG und UL. Zurzeit erwirbt er seine Instrumentenflugberechtigung und ist als BZF- und AZF-Trainer tätig. Kontakt: afl@axel-fischer-lange.de

LEHR-LERN-SETTINGS – WIE WISSEN KONSUMIERBAR WIRD

Die Aufgabe des Lehrers besteht nach heutiger Auffassung weniger in der fortlaufenden Mitteilung neuer Informationen an den Schüler. Vielmehr sollten Lehrende ihren Unterricht als sogenannte Lehr-Lern-Settings gestalten. Das ist weniger kompliziert, als es klingt. Bei Lehr-Lern-Settings wird ein Wissenskomplex in mehrere Lerneinheiten zerlegt. Mit ihrer Hilfe kann sich der Schüler dem neuen Wissen in seinem eigenen Lerntempo und auf Basis seines individuellen Vorwissens nähern. Eine Missachtung dieses Prinzips schließt zwar einen Lernerfolg nicht aus, erzeugt jedoch in vielen Fällen Stress und schafft Halbwissen – von dem Goethe sagte, dass es schlimmer als Nichtwissen sei. Außerdem können unkontrollierte, also „undidaktische“ Lehr-Lern-Settings demotivieren oder zu „trägem Wissen“ führen, das letztlich nicht anwendbar ist.

ZDF-DREH IN MÜLLHEIM

DIE SCHÖNHEITEN DES SCHWARZWALDS VON OBEN



Kameramann Karsten Radünz (links) und Tonassistent Joachim Straube filmten einen Flugzeugschlepp



Besuch vom Fernsehen: Das ZDF war am Segelfluggelände in Müllheim unterwegs

Das Segelfluggelände in Müllheim wurde kürzlich zum Schauplatz von Dreharbeiten: Das ZDF hatte ein Team zu dem Flugplatz entsandt. Die Fernsehleute hatten angefragt, ob Aufnahmen im Rahmen der Sendung „Länderspiegel“, genauer gesagt in der Rubrik „Deutschlandreise“, möglich seien.

Hierbei stellt das ZDF jede Woche eine Stadt oder eine Region in Deutschland unter touristischen Gesichtspunkten vor. Dabei wird erläutert, warum es sich lohnt, in die vorgestellte Region zu fahren, was es zu sehen und welche interessanten Menschen es dort gibt. So wurden unter anderem auch schon Mannheim, Köln, Düsseldorf oder Karlsruhe porträtiert.

Markgräfler Luftsportverein Müllheim stellte die Infrastruktur bereit

Dieses Mal sollte es um den Schwarzwald gehen und insbesondere sollten dessen Schönheiten aus der Luft gezeigt werden. Der Markgräfler Luftsportverein Müllheim und hierbei zuvorderst dessen Vorsitzender Arno Breitenfeld, der auch im BWLV als Präsidialrat für Südbaden tätig ist, hatten sich spontan bereit erklärt, die hierzu nötige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Als das ZDF-Team, bestehend aus Sven Class (Redakteur), Karsten Radünz (Kamera) und Joachim Straube (Ton), anrückte, war bereits alles perfekt vorbereitet: Die Fernsehleute konnten nicht nur einen Flugzeugschlepp filmen, sondern auch Arno

Breitenfeld im Interview einige Fragen zum Fliegen stellen und schließlich selbst im Flugzeug Platz nehmen. Pilot Eugen Sehringer flog seine Gäste zu den gewünschten Plätzen und gab zusammen mit Arno Breitenfeld gute Tipps zu schönen Flecken. So wurden zum Beispiel Schloss Bürgeln, der Blaue, der Belchen, das Münstertal, das Kloster Sankt Trudpert oder auch der kleine Ort Staufen überflogen und von oben in aller Pracht präsentiert.

Dank für die freundliche Kooperation

Nach einigen Stunden schließlich hatten die Filmer alles im Kasten, was sie gebrauchten. Beide Seiten freuten sich über einen ausgesprochen gelungenen Dreh und verabschiedeten sich zufrieden voneinander.

Der BWLV dankt nicht nur dem ZDF-Team für die freundliche Kooperation, sondern auch dem Markgräfler Luftsportverein Müllheim und insbesondere Arno Breitenfeld für die Bereitstellung des Fluggeräts, die gute Betreuung der Fernsehleute sowie die professionelle und gute Öffentlichkeitsarbeit im Sinne des Luftsports!



Das Fernsehteam bekam die Gelegenheit, im Flugzeug mehrere Runden über dem Schwarzwald zu drehen. Pilot war Eugen Sehringer



Zum Zeitpunkt, als dieser Artikel verfasst wurde, stand der Ausstrahlungstermin für die Sendung, in der die Bilder aus Müllheim gezeigt werden, noch nicht fest. In der Regel werden die Beiträge aus der Rubrik „Deutschlandreise“ samstags im Vorabendprogramm gezeigt. In der ZDF-Mediathek bleibt der Beitrag darüber hinaus ein Jahr lang zugänglich und kann dort nach Ausstrahlung jederzeit angesehen werden.



Der Müllheimer Vereinsvorsitzende und BWLV-Präsident Arno Breitenfeld (rechts) im Interview mit ZDF-Redakteur Sven Class

Text und Fotos: Simone Bürkle



BWLV-Präsident Christian Schulz (stehend, vor dem Laptop) informierte rund 20 Journalisten über die Chancen und Risiken der Drohnen. Eingeladen hatte Werner Fischbach (stehend) in Vertretung des Luftfahrt-Presse-Clubs

Rund 400.000 von ihnen gibt es derzeit bereits in Deutschland, Tendenz steigend – die Rede ist von den sogenannten Drohnen. Doch was genau verbirgt sich dahinter? Welche Bestimmungen gibt es hierzu und wohin geht die Entwicklung? Diese und andere Fragen beantwortete BWLV-Präsident Christian Schulz, der sich im Verband des Themas angenommen hat, kürzlich bei einem Vortrag am Stuttgarter Flughafen. Der Luftfahrt-Presse-Club, ein Zusammenschluss von Luft- und Raumfahrtjournalisten und Publizisten, hatte hierzu angefragt.

Die rund 20 Journalisten zeigten sich sehr interessiert und es wurden viele Fragen gestellt – so zum Beispiel, ob es denn überhaupt einen gesellschaftlichen Nutzen der

Drohnen gebe oder ob man bei Drohnenflügen Sperrgebiete einprogrammieren könne. Auch Forderungen wie etwa die nach einer Registrierungspflicht der UAV (Unmanned Aerial Vehicles) wurden laut.

Entwicklung ist nicht aufzuhalten

Das Fazit des Abends war eindeutig: Die rasante Entwicklung auf dem Gebiet der unbemannten Fluggeräte ist nicht aufzuhalten. „Es gibt eine mächtige Industrie, die ein großes Interesse daran hat, die UAV zu vermarkten“, stellte Christian Schulz klar. Große Anbieter wie zum Beispiel Amazon drängten darauf, zunehmend Drohnen bei ihren Paketauslieferungen einzusetzen, und auch sonst gebe es vielfältige Einsatzmöglichkeiten

für die Geräte. Dies könne aber auch die Sicherheit in der Luftfahrt gefährden.

„Ein Verbot der Drohnen bringt trotzdem nichts“, lautete Schulz' Einschätzung. „Vielmehr ist es unsere Aufgabe als Luftfahrtverband, die Entwicklung kritisch und konstruktiv zu begleiten.“ Aufklärung sei vonnöten, insbesondere auch bei den vielen privaten Nutzern von Drohnen, die ihr Gerät oftmals ohne jegliche Kenntnis der geltenden Regelungen herumfliegen lassen würden. „Wenn es uns gelingt, bei diesen ein Bewusstsein zu wecken und ihnen klarzumachen, dass sie sich mit Vorsicht im Luftraum bewegen müssen, wäre viel gewonnen.“

Text und Foto: Simone Bürkle



60. GORDON-BENNETT-RENNEN IN GLADBECK DIE ULTIMATIVE HERAUSFORDERUNG

Der Gladbecker Bürgermeister Ulrich Roland (links) unterstützt das Gordon-Bennett-Rennen nach Kräften

Der Coupe Aéronautique Gordon Bennett ist eine der renommiertesten Veranstaltungen in der Luftfahrt und die ultimative Herausforderung für die Ballonfahrer und ihre Ausrüstung. Das Ziel ist einfach: Es geht darum, die weiteste Entfernung

vom Startplatz mit einem Gasballon im offenen Weidenkorb zu erreichen.

Der internationale Gasballon-Wettbewerb wurde vom Abenteurer und Zeitungsmagnaten James Gordon Bennett

im Jahre 1906 initiiert. Damals hoben 16 Ballone aus den Tuileries in Paris ab. Keiner der 200.000 Zuschauer ahnte damals, dass dieses Rennen bis ins 21. Jahrhundert Fortsetzung finden würde.

2016, nach 110 Jahren, findet diese Veranstaltung bereits zum 60. Mal statt. Und zwar vom 15. bis 24. September in Gladbeck. Die Regeln wurden nur geringfügig angepasst. Sieger ist die Mannschaft mit der weitesten Strecke zwischen Start und Landepunkt. Die zurückgelegte Strecke und die verwendete Zeit spielen dabei keine Rolle. Alle Ballone haben eine maximale Größe von 1.050 Kubikmeter Inhalt. Pilot und Copilot müssen der gleichen Nation angehören. Jede Nation darf maximal drei Teams entsenden.

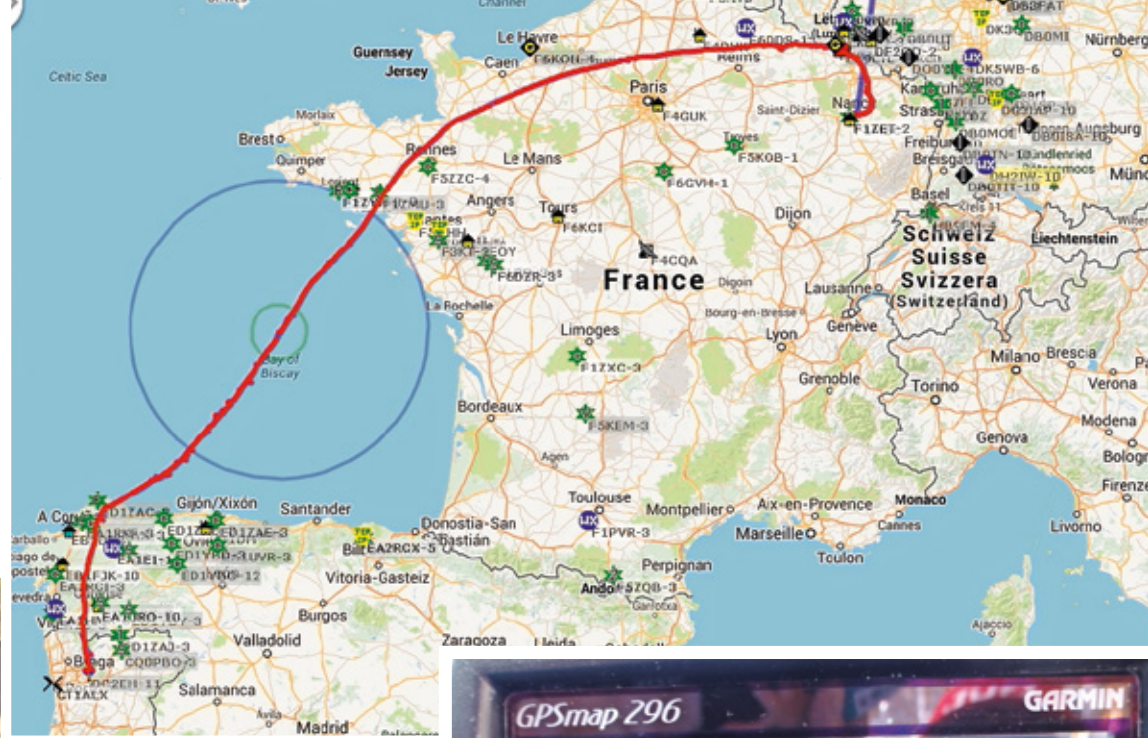
Wettbewerb ist zugleich offizielle Gasballon-Weltmeisterschaft

Die siegreiche Nation hat das Recht, das übernächste Rennen, also zwei Jahre später, auszurichten. 2014 siegte das deutsche Team Eimers/Zenge mit einer Fahrt von Vichy (Frankreich) nach Sizilien



Siegerehrung im Brüsseler Luftfahrtmuseum

2013: Start in Frankreich, Landung in Portugal nach 60 Stunden und 1.385 Kilometern



Bis zu 70 Säcke zu jeweils zehn Kilogramm gehen als Ballast mit auf die Reise



Weit nach Spanien – nach 50 Stunden fährt der Gasballon in 5.137 Metern Höhe

(Italien). Somit erhielten sie das Recht, im Jahr 2016 das Rennen in Deutschland auszurichten.

Seit einigen Jahren hat die FAI/CIA diesen Wettbewerb auch zur offiziellen Gasballon-Weltmeisterschaft in der Langstrecke erklärt. Sieger ist also, wer ab dem Start die weiteste Strecke ohne Unterbrechung zurücklegt. Die Zeit, die die Ballone in der Luft sind, ergibt sich dabei automatisch. Vier Tage und vier Nächte war bisher die unvorstellbar lange Zeit, welche die Piloten in dem circa ein bis anderthalb Quadratmeter kleinen Weidenkorb verbrachten. Der aktuelle Rekord liegt bei 92:11 Stunden, gehalten von Eimers/Landsmann im Jahre 1996.

Die weiteste Luftlinie – denn nur die wird gemessen – halten die belgischen Piloten Berben/Simeons aus dem Jahre 2005, aufgestellt in den USA. Mit 23 Mannschaften wurde 1908 in Berlin die höchste Teilnehmerzahl erreicht. Gladbeck kann diesen Rekord brechen. Mit 26 Teilnehmern haben sich so viele Teams angemeldet wie noch nie in der 110-jährigen

Geschichte des ältesten Luftrennens der Welt.

Sponsorensuche verlief schleppend

Dieser Herausforderung gerecht zu werden, ist eine fast unlösbare Aufgabe. Die größte Hilfe erfahren wir von den Luftsportlern selbst. Lief die Sponsorensuche am Anfang zwar sehr schleppend an, sind wir nun auf einem sehr guten Weg. Alle großen namhaften Firmen hatten, wenn denn überhaupt geantwortet wurde, abgesagt. Natürlich haben wir bei dem zuständigen Ministerium einen Antrag auf Unterstützung gestellt. So ein Antrag macht Arbeit. Dann war die Antwort eine besonders große Enttäuschung: In diesem Jahr würden nur olympische Disziplinen gefördert. Warum dann erst einen aufwendigen Antrag stellen? Deshalb hier unser besonderer Dank an die junge Ministerin aus NRW, Christina Kampmann, der wir persönlich ein drittes Schreiben überreichen konnten. Mit einem kleinen Zuschuss aus dem Topf „Sportland NRW“ ist sie dabei. Danke, Frau Ministerin!



Frühstück in 3.575 Metern Fahrhöhe



Der „Kaiser“ Franz Beckenbauer (links) gratulierte Wilhelm Eimers, dem Sieger des Gordon-Bennett-Rennens 2006 in Warstein

▲ Wie beladen die Gasballone sind, verdeutlicht diese Aufnahme

100 Sponsorpins zu 99,99 Euro wurden innerhalb von sechs Wochen von den Ballonfahrern geordert. Der Deutsche Aero-Club (DAeC) ist mit einem sehr deutlichen Betrag dabei. Der Aeroclub NRW, immerhin Mitorganisator der Weltmeisterschaft 2016, unterstützt das Rennen mit gut acht Prozent. Dies sollte sich langfristig ändern und der Aeroclub NRW

sollte als starke Stütze auftreten. Das Präsidium ist bestrebt, eine langfristige Lösung zu finden und wird sich des Themas annehmen. Deshalb sind die Organisatoren besonders dankbar, dass die Sportfachgruppen im Aeroclub NRW ihre Hilfe zugesagt haben. Herzlichen Dank den Modellern, den Ballönern, den Ultraleichten, den Fallschirmern, den Fliegern mit den dicken leisen Auspuffrohren und den Segelfliegern.



◀ James Gordon Bennett: Zeitungserbe, Erfinder und Namensgeber des berühmten Ballonrennens

Dank an den Bürgermeister der Stadt Gladbeck

Besonderer Dank gilt darüber hinaus dem Bürgermeister von Gladbeck, Ulrich Roland. Mit ihm gab es nicht nur ein sehr gutes Gespräch ohne die allgemeinen Armutsgebete der Städte, sondern auch einen Zuschuss zum Rennen. Zudem wurde eine Stadthalle freigemacht für die große Siegerehrung. Dieser Bürgermeister hilft dabei, Lösungen zu finden! Das Gordon-Bennett-Organisationsteam besteht aus jungen Menschen. Sie treffen sich jeden Montagabend und dazwischen besuchen sie Sponsoren, Behörden, Firmen. Eine große Aufgabe, hat doch jeder noch Beruf und zum Teil auch schon eigene Familie. Helfer werden immer noch gesucht. Wir brauchen viele, sehr viele Helfer. Gerne darf man sich unter ballon@ballon.org melden. Weitere Infos und der spätere Livetrack des Rennens sind zu finden unter www.gordonbennett.aero und www.gordonbennett.org.



Gordon-Bennett-Fahrten gehen oft über große Meere

Text und Fotos: Wilhelm Eimers



INTERVIEW

ENGAGIERT, MOTIVIERT, FÖRDERND

Julia Jansen und Konstantin Mahler sind seit Oktober 2015 in der Bundesjugendleitung aktiv

Die Luftsportjugend ist die Jugendorganisation des Deutschen Aero-Clubs (DAeC). Sie vertritt auf Bundesebene die Interessen von mehr als 15.000 luftsporttreibenden Jugendlichen im Alter bis zu 27 Jahren. Ihre wichtigsten Ziele und Aufgaben sind die Förderung des Luftsports und des internationalen Jugendaustausches sowie die Wahrnehmung jugendbildnerischer Aufgaben. Vor allem aber soll sie jugendfördernd sowie jugendpflegerisch tätig sein.

Die Bundesjugendleitung besteht zurzeit aus vier Mitgliedern: Max Heilmann, Hendrik Jaeschke, Julia Jansen und Konstantin Mahler. Julia und Konstantin unterstützten in diesem Jahr tatkräftig den

Messestand des DAeC auf der AERO in Friedrichshafen. Diese Gelegenheit hat Till Sandtner genutzt, um der Bundesjugendleitung einige Fragen zu stellen.

► **Seit wann gibt es die Bundesluftsportjugend?**

Die Luftsportjugend existiert schon seit der Gründung des DAeC. Die Jugendordnung ist entsprechend schon mehr als 50 Jahre alt, zuletzt geändert wurde sie durch den Beschluss des Jugendausschusses 2012.

► **Wozu braucht die Jugend eine Bundesjugendleitung?**

Wir vertreten die Interessen und Belange der Jugend beim DAeC in Braunschweig. Wir stehen in engem Kontakt zu den Bundeskommissionen und fordern neue

Projekte und Fördermöglichkeiten für talentierte Nachwuchspiloten und den Breitensport.

► **Wie wird man Bundesjugendleiter?**

Alle Landesjugendleiter treffen sich zweimal im Jahr zu einem sogenannten Jugendausschuss. Hier werden aktuelle Themen, Probleme und Ideen besprochen. Alle zwei Jahre wird hier die Bundesjugendleitung durch den Jugendausschuss demokratisch gewählt. Der Jugendausschuss ist das oberste Organ der Luftsportjugend. Er setzt sich zusammen aus den Jugendleitern der Mono- und Multi-Luftsportverbände und den Jugendreferenten der Bundeskommissionen des DAeC. Der Jugendausschuss bestimmt die Richtlinien der Arbeit und legt die Aufgaben der Bundesjugendleitung fest.

► **Welche Voraussetzung muss ein Bundesjugendleiter erfüllen?**

Grundvoraussetzung für einen Bundesjugendleiter ist, dass er einen Bezug zum Luftsport und vor allem Spaß an der Zusammenarbeit mit Jugendlichen hat. Durchsetzungsvermögen und Kommunikationsstärke sind hierbei auch hilfreich.

► **Welche Mittel stehen der Bundesjugend zur Verfügung?**

Unsere hauptamtliche Jugendreferentin Ariane Bugdoll-Frost hilft uns bei allen wichtigen Angelegenheiten und unterstützt uns, wo sie nur kann. Weiterhin haben wir nicht nur uns als Bundesjugendleitung, sondern auch unsere ehrenamtlichen Referenten im Jugendausschuss.



Julia Jansen und Konstantin Mahler gaben Till Sandtner (rechts) einen Einblick in ihre Arbeit



Im Interview auf der AERO berichtete Julia Jansen von ihrem Ehrenamt



▲ Flotte Sprüche, viel dahinter: die Kommunikationsoffensive der Bundesjugendleitung

► **Wie lange seid ihr schon im Amt?**

Hendrik ist seit Oktober 2013 im Amt. Max, Konstantin und Julia sind im Oktober 2015 zur Bundesjugendleitung gekommen.

► **Wofür seid ihr verantwortlich?**

Wir sind verantwortlich für die Vernetzung und Unterstützung der Landesjugendleitungen und aller Luftsportlerinnen und Luftsportler in ganz Deutschland. Uns ist es hierbei besonders wichtig, dass alle Luftsportarten gleichberechtigt nebeneinander ihre Leidenschaft ausüben können.

► **Bekommt ihr Geld für eure Arbeit?**

Nein, wir machen das ehrenamtlich in unserer Freizeit.

► **Was motiviert euch, dieser Arbeit nachzugehen?**

Wir haben Spaß an der Arbeit, wollen unterstützen sowie gemeinsame Erlebnisse und Leidenschaft vermitteln.

► **Wie viel Zeit investiert ihr in eure Arbeit?**

Wir ergänzen uns in unserer Arbeitszeit und teilen uns die Aufgaben und Projekte auf. So hilft der ganze Jugendausschuss mit und auch die Bundeskommissionen werden einbezogen. Alles in allem ist es also sehr schwierig zu sagen, wie viel Zeit wir investieren. Das Wichtigste an unserer Arbeit ist einfach, dass wir selbst Spaß daran haben und tolle Projekte und Förderungen auf die Beine stellen wollen!

► **Ihr wohnt alle weit voneinander entfernt. Wie kommuniziert ihr untereinander?**

Bei regelmäßigen Telefonkonferenzen besprechen wir alle wichtigen Themen und zu den Jugendausschusssitzungen treffen wir uns dann an Schulungsorten in ganz Deutschland mit allen anderen Landesjugendleitern.

► **Was wollt ihr ändern?**

Wir würden gerne die Kommunikation zu allen Gremien des DAeC und zu den Landesverbänden und deren Jugendor-

ganisationen optimieren und ausbauen. Weiterhin versuchen wir, Veranstaltungen und Förderungen für junge Pilotinnen und Piloten aufzubauen und so alle Unterstützung für den Luftsport tätig zu sein.

► **Seid ihr beim Segelfliegertag am 29. September in Berlin auch dabei?**

Auf jeden Fall. Vor Ort präsentieren wir unsere Projekte und treffen uns mit allen Jugendlichen, die auch in Berlin dabei sind! Die abendliche Party des Segelfliegertages wird dieses Jahr von der Luftsportjugend Berlin ausgerichtet, die wir hierbei tatkräftig unterstützen.

► **Was macht ihr so, wenn ihr mal nicht für die Bundesjugend unterwegs seid?**

So wie alle leidenschaftlichen Pilotinnen und Piloten findet man uns am Wochenende meist auf dem Flugplatz oder irgendwo in der Luft. Und während der Woche studieren wir oder stehen fest im Beruf. Langeweile, was ist das?

► **Wie kann man euch erreichen?**
Man kann sich über unsere Homepage www.luftsportjugend.com oder über unsere E-Mail-Adressen (siehe Kasten) an

uns wenden. Über persönliche Nachrichten bei Facebook sind wir ebenfalls jederzeit erreichbar.

Interview: Till Sandtner
(mit freundlicher Genehmigung
des Aeroclubs NRW)
Fotos: Aeroclub NRW

DIE KONTAKTDATEN DER DAEC-BUNDESJUGENDLEITUNG:

Max Heilmann:
E-Mail: max@luftsportjugend.com

Julia Jansen:
E-Mail: julia@luftsportjugend.com

Hendrik Jaeschke:
E-Mail: hendrik@luftsportjugend.com

Konstantin Mahler:
E-Mail: konstantin@luftsportjugend.com

BWLV-GIPFELTREFFEN DER LUFTSPORTJUGEND: ES SIND NOCH PLÄTZE FREI!

Im Winter steht das BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend an – es findet vom 2. bis 4. Dezember in einer Selbstversorgerhütte in Schweighausen (Schuttetal) zwischen Offenburg und Freiburg statt. Dieses Treffen ist für alle luftsportbegeisterten Jugendlichen aus Baden und Württemberg gedacht, die Lust auf Action, Spaß, aber auch gegenseitiges Kennenlernen, Kommunikation und Austausch haben. Vorgesehen sind gemeinsame Aktivitäten wie Fackelwanderung, das perfekte Dinner und vieles mehr (Genaueres erfahrt ihr, wenn das Gipfeltreffen näher rückt). Abends gibt es außerdem die inzwischen schon legendäre Party.

Mitmachen können alle bis zu einem Alter von einschließlich 26 Jahren. Die

Teilnahme kostet 80 Euro. Darin enthalten sind Übernachtung, Verpflegung und alle Kosten für Ausflüge etc.

Dieses Jahr sind wieder Wahlen für die Ämter der Bezirksjugendleiter Nordbaden, Südbaden, Nordwürttemberg und Südwürttemberg und deren Stellvertreter. Falls du Interesse an einem Amt hast, schreib uns doch einfach ganz unverbindlich: jugend@bwlv.de

Für Fragen rund ums Gipfeltreffen stehe ich natürlich zur Verfügung. Schreib mir einfach unter koch@bwlv.de

Text: Karla Koch
Foto: Archiv BWLV



STRELA 2016

BWLV-STRECKENFLUGLAGER FÄLLT AUS

Wegen des verletzungsbedingten Ausfalls des hauptverantwortlichen Organisators muss das für August geplante BWLV-Streckenfluglager (StreLa) auf der Hahnweide leider ausfallen. Kurzfristig konnte hierfür kein adäquater Ersatz gefunden werden. Die angemeldeten Teilnehmer sowie die beteiligte Fliegergruppe Wolf Hirth wurden bereits informiert.

Der Fachausschuss Jugend des BWLV bedauert die Absage, dankt gleichzeitig aber auch ausdrücklich allen bisher Beteiligten ganz herzlich für ihr Engagement und ist zuversichtlich, dass im kommenden Jahr wieder ein StreLa auf die Beine gestellt werden kann. Dann sollen auch neue Ideen dazu einfließen, wie die Veranstaltung – eine ideale Schnittstelle zwischen Breiten- und Leistungssport sowie eine einmalige Gelegenheit fürs Streckenflug-Training – weiterhin zukunftsfähig organisiert und angeboten werden kann.

Text: red.

JET-TREFFEN IN REGENSBURG

FLIEGEN, BIS DIE TURBINEN HEISS LAUFEN



Die Teilnehmer richteten ihre Modelle optimal auf den Flugbetrieb aus

Am 8. Mai trafen sich auf Einladung des Luftsport-Verbands Bayern (LVB) 22 Jet-Begeisterte zum Treffen bayerischer Piloten von turbinengetriebenen Modellen am Flugplatz Mangolding.

Der Fachreferent F3S (Jet) des LVB, Peter Lukas, begrüßte die Teilnehmer und bedankte sich bei der Vereinigung für Modellflugsport Regensburg für die Ausrichtung. Nach der Bekanntgabe des Programmablaufs, Verteilung der Startnummern und Abklärung der Frequenzen übernahm Vorstand Ingo Kalke die Einweisung der Piloten bezüglich des Luftraumes und des Schallpegels.

Ab dann wurde nonstop geflogen. Jeder, der Lust und Laune hatte, trug sich mit seiner Startnummer in die ausgehängte Liste ein und hatte die Möglichkeit, alleine oder auf Wunsch zu zweit zu fliegen. Jeweils nach dem Start von fünf Piloten hatte ein Schüler die Gelegenheit, einen turbinengetriebenen Jet zu pilotieren. Den Fluglehrern Peter Lukas, Heribert Schweiger, Gerhard König, Jörg Bössner und Alfons Soller sei hier ein herzlicher Dank ausgesprochen. Der LVB stellte wieder das notwendige Kerosin kosten-

los zur Verfügung und hatte extra vier Fernsteuerungen beschafft, um von Mod-1 bis Mod-4 jeder Knüppelbelegung der Schüler gerecht zu werden.

Den Anregungen der Piloten vom ersten Meeting 2015 folgend, gab es außer der Verpflegung vom Grill diesmal auch rund um die Uhr reichlich Kaffee und Kuchen. Um 15 Uhr wurde der Flugbetrieb kurz für eine Verlosung unterbrochen, und bei Kaiserwetter wurde ein Gruppenbild geschossen.

Nach dem offiziellen Ende um 17 Uhr wurde noch geflogen, bis die Turbinen heiß liefen. Gut angenommen wurde auch wieder das kostenfreie Angebot zur Schallpegelmessung und Ermittlung des Modellgewichts. Neu als Service für Piloten ohne GPS war die Messung der Geschwindigkeit mittels der Radarpistole des Fachreferenten F3S Jet.

Wetter, Teilnehmer, Organisation – alles war Bestens. Und bis auf ein paar Fahrwerksprobleme bei der Landung wegen des böigen Querwindes auf der Startbahn, ließ der unfallfreie Ablauf der gelungenen Veranstaltung den Gedanken laut

werden, dass es nächstes Jahr wieder heißen soll: „LVB goes Turbine“

Text: Peter Lukas,
LVB-Fachreferent F3S Jet
Fotos: Wolfgang Stemmer



Beim Jet-Treffen des LVB gab es so manches schöne Stück zu bewundern

ZWEITER PLATZ FÜR ROBIN TRUMPP



Robin Trumpp aus Untermünkheim war mit neuem Modell und neuer Technik beim Weltcup in Tschechien am Start. Beides hat sich auf Anhieb bewährt

Vom 17. bis 19. Juni fand in Budkovice/Tschechien ein Weltcup-Wettbewerb in der Kunstflugklasse F3A statt. Angetreten waren knapp 30 Modellflugpiloten aus Europa. Aus Untermünkheim war der 22-jährige Robin Trumpp am Start.

Für Robin Trumpp war es wichtig gewesen, zu sehen wie die neue Technik funktioniert, denn über den Winter hatte er sich ein neues Wettbewerbsmodell gebaut, den Kunzit von Liechtensteins lebender Legende Wolfgang Matt. Auch das Fernsteuersystem hatte er Ende Februar gewechselt. Bis dahin war er für den

Weltmarktführer Futaba aus Japan geflogen, hatte sich dann Anfang dieses Jahres aber dem aufstrebenden und von seinem Hauptsponsor Hacker vertriebenen Jeti-System aus Tschechien angeschlossen.

Nervosität beim ersten Wertungsflug mit neuer Technik

In der Vorrunde geht es darum, sich für das Halbfinale der 15 besten Piloten zu qualifizieren. Nach einem guten Training am Freitag standen dann am Samstag drei Vorrundenflüge an.

Robin Trumpp musste gleich mit Startnummer fünf am Morgen starten und zeigte einen guten Flug. Die Nervosität bei seinem ersten Wertungsflug mit neuer Technik war ihm allerdings anzumerken. Nach dem ersten Durchgang landete er auf dem dritten Platz hinter seinem Landsmann Christian Niklaß. Im zweiten und dritten Vorrundenflug konnte er dann seine ganze Klasse zeigen, was ihn am Samstagabend auf den verdienten Zwischenrang zwei vorschob.

Besserer Flug im Halbfinale und Finalflug waren entscheidend

Am Sonntag wurde der Wettbewerb mit zwei Halbfinalflügen fortgesetzt. Im Halbfinale konnte sich Robin Trumpp nochmals steigern und der bis dato führende Gernot Bruckmann aus Österreich zeigte nicht ganz so saubere, mit kleinen Patzern behaftete Flüge. Doch wieder reichte es nicht, Robin Trumpp rückte aber mit 99 Prozent der Punkte an den Führenden heran.

Die Frage war: Geht da noch was im Finale? Dort flogen die zehn besten Piloten

des Halbfinals ein unbekanntes Programm, das am Morgen ausgehändigt worden war. Der Wettbewerb begann fast bei Null, denn der bessere Flug im Halbfinale und der Finalflug bildeten letztlich das Endergebnis.

Die Wettersituation goldrichtig eingeschätzt

Im Finale hatte Robin Trumpp die ungünstige Startnummer drei, somit konnte er mit Coach Heiko Sommer nur zwei Flüge der Konkurrenz betrachten, ehe er selbst an den Start musste. Aber die beiden behielten die Nerven, verfliegen sich nicht und schätzten vor allem die Wettersituation goldrichtig ein. Daraufhin waren die Untermünkheimer gespannt, welches Ergebnis zustande kommen würde. Am Ende gewann Gernot Bruckmann vor Robin Trumpp. Dritter wurde der tschechische Jungstar Jan Votava, Christian Niklaß belegte den vierten Platz. Fazit: Es war ein sehr guter Einstieg in die Saison, vor allem funktionierte die neue Technik bestens.

Wenige Minuten nach der Siegerehrung erreichte Robin Trumpp bereits eine Nachricht von Wolfgang Matt, der im Internet den Wettbewerb verfolgt hatte und ihm gleich zum tollen Erfolg gratulierte.

Wir vom Modellflugclub Untermünkheim schauen mit Robin nach vorne. Noch bis zum 6. August ist für Robin Trumpp der absolute Saisonhöhepunkt angesagt: Derzeit findet die Europameisterschaft im heimischen Untermünkheim statt. Weitere Infos folgen.

Text und Foto: Holger Küstner

TREFFEN AUF DER HAHNWEIDE:

34. HAHNWEIDE-POKALWETTBEWERB FÜR FERNGESTEUERTE SEGELFLUGMODELLE

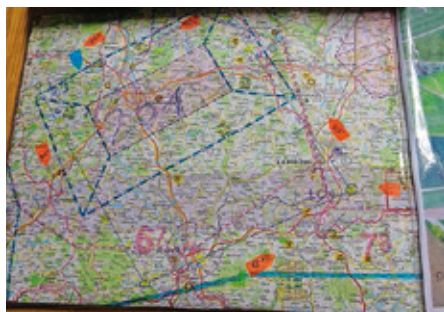
Veranstalter: Fliegergruppe Wolf-Hirth, Abteilung Modellbau
Ort: Sonderlandeplatz Hahnweide bei Kirchheim/Teck
Datum: Sonntag, 9. Oktober 2016
Ausschreibung: Im Internet unter www.wh-modeller.de oder bei Dieter Rein, Hakenäckerweg 8, 73230 Kirchheim/Teck
E-Mail: dieter-rein@t-online.de

Text: Dieter Rein

GESCHICKLICHKEIT UND STRATEGIE WAREN GEFRAGT

27. DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN IM UL-FLIEGEN IN TANNHEIM

21 Teams in vier Klassen waren bei den Deutschen Meisterschaften in Tannheim am Start



Eine gute Flugvorbereitung war einer der Garantien für den Erfolg

Die 27. Deutschen Meisterschaften im UL-Fliegen, die vom 5. bis 8. Mai auf dem oberschwäbischen Flugplatz Tannheim stattfanden, waren ein voller Erfolg. 21 Teams nahmen in vier Wettbewerbsklassen teil und demonstrierten ihr fliegerisches Können bei bestem Wetter. Die beteiligten Wettbewerbsklassen waren: AL2 (Doppelsitzer, aerodynamisch gesteuert), WL2 (Doppelsitzer, gewichtsgesteuert), AL1 (Einsitzer, aerodynamisch gesteuert) und G (Tragschrauber, als Ein- oder Doppelsitzer).

Mit einer kurzen Feier wurde am Donnerstag die deutsche Meisterschaft eröffnet. BWLV-Präsident Eberhard Laur war in Ver-

tretung des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes vor Ort, der auch die Pokale für die Siegerehrung stiftete. Gleich darauf wartete auf die Teilnehmer die erste Navigationsaufgabe. Die besondere Schwierigkeit dabei: Abfliegen eines auf der Luftfahrerkarte vorgegebenen Kurses mit einer maximal zulässigen Abweichung von 200 Metern nach links oder rechts. Möglich macht den sportlichen Vergleich untereinander hierbei der Einsatz eines sogenannten Loggers, der den Kurs genau aufzeichnet und für die Wettbewerbsleitung auswertbar macht. Eine zusätzliche Herausforderung bei diesem Flug stellte das Identifizieren von Plätzen auf Fotos und deren möglichst genaues Markieren in der Karte dar.

Exaktes Einhalten der angegebenen Geschwindigkeiten

Weitere Navigationsflüge in Form verschiedener geometrischer Figuren am Freitag und Samstag gingen einher mit anspruchsvollen Ziellandungen oder mit dem exakten Einhalten der vorher von den Piloten angegebenen Geschwindigkeiten während des Fluges.

Ein gutes Beherrschen des Fluggeräts, gepaart mit Geschicklichkeit und Strategie, waren bei den deutschen UL-Meisterschaften die entscheidenden Kriterien für ein erfolgreiches Abschneiden. Nicht maximale Geschwindigkeiten oder Rennspirit, sondern tatsächliches fliegerisches Können und Weitsicht waren die Fähigkeiten, die ein Team für diesen Wettbewerb mitbringen musste. Dies beherrschten in Tannheim ausnahmslos alle Teams der diesjährigen deutschen Meisterschaften im UL-Fliegen, weshalb den Teilnehmern ein großes Kompliment gebührt.

Ort und Termin der kommenden deutschen Meisterschaften im UL-Fliegen 2017 sind noch offen. Die Veranstalter freuen sich über die Anfragen von potenziellen Ausrichtern! Interessenten mögen sich bitte melden bei Wolfgang Lintl (wlintl@dulv.de) oder Michael Kania (kania.michael@tutanota.com).

Text und Fotos: DAeC

DIE ERGEBNISSE DER 27. DEUTSCHEN UL-MEISTERSCHAFTEN IM EINZELNEN:

Sieger in der jeweiligen Klasse

- AL2: Reinhold Rieger/Ruth Hahn-Rieger, 3.957 Punkte
- WL2: Viktor Wyklicky/Sven Harsch, 4.188 Punkte
- AL1: Ulrich Nübling, 4.392 Punkte
- G: Johannes Lemburg/Hans-Wilhelm Friedrich, 4.418 Punkte

Gesamtergebnis aller Klassen

1. Viktor Wyklicky/Sven Harsch, WL2, 4.147 Punkte
2. Dietmar Haas/Kirstin Jaeger, WL2, 3.951 Punkte
3. Reinhold Rieger/Ruth Hahn-Rieger, AL2, 3.266 Punkte



BESCHRÄNKUNGEN IM MOTORKUNSTFLUG

GEMEINSAMES POSITIONSPAPIER VON DAEC UND AOPA

DAeC und AOPA wehren sich gemeinsam gegen Beschränkungen beim Motorkunstflug

Position zum AIC VFR 04/16 der DFS: Mit Datum vom 9. Juni 2016 hat die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ein luftfahrttechnisches Rundschreiben für den Bereich Sichtflug herausgegeben, das erstmalig Zeiten benennt, in denen Flugverkehrscontrollfreigaben für Kunstflug mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen erteilt werden dürfen. Dabei stützt sie sich auf ein Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Koblenz einerseits und auf vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erteilte Vorgaben andererseits.

Wesentliches Merkmal dieser erstmaligen Festsetzung ist der Ausschluss der Nachmittage von Wochenenden und Feiertagen für Kunstflug.

Die beiden Verbände der Allgemeinen Luftfahrt und des Flugsportes in Deutschland sprechen sich in aller Deutlichkeit gegen diese unzulässige Einschränkung aus! Diese führt dazu, dass die Zeit, in der der anerkannte Sport Motorkunstflug ausgeübt und trainiert werden kann, drastisch eingeschränkt wird. Sportler im Amateurbereich, und das sind Flugsportler, haben überwiegend an Wochenenden Gelegenheit, sich auf Wettbewerbe vorzubereiten. Flugschulen, nicht nur in den angeschlossenen Mitgliedsverbänden, verlieren die Hälfte der verfügbaren Zeit für Kunstflugausbildung, welche neben dem Heranführen an den Sport auch einen Gewinn an Flugsicherheit darstellt.

Nicht zuletzt haben wir in Deutschland die weltweit einzigen Hersteller von voll zertifizierten Hochleistungs-Kunstflugzeugen und adäquaten Propellern. Die im AIC gemachten Einschränkungen engen die Anwendung dieser Produkte ein und drohen, den Motorkunstflug zu ersticken. Eine Nation mit solcher Historie und Bedeutung in der Luftfahrt kann und darf sich eine solche Beschneidung der Rechte von Sportlern nicht leisten!

Gegen die Rechtmäßigkeit des AIC sprechen mehrere Aspekte:

- Schon die Entstehung widerspricht den Grundsätzen der Demokratie. Ein Urteil, welches einen rein lokalen Streit entscheidet, wird herangezogen, um bundesweit eine am verhandelten Fall völlig unbeteiligte Personengruppe zu reglementieren.
- Das Urteil vergleicht gelegentlichen Lärm aus Kunstflugtätigkeit mit dem hochfrequenter Flugbewegungen an einem Flugplatz mit Anwendung der Landeplatz-Lärmschutzverordnung und übernimmt deshalb gleich die darin enthaltenen Zeiten. Das ist nicht zulässig, denn nirgendwo, und schon gar nicht in Deutschland, gibt es auch nur ansatzweise 15.000 Kunstflugbewegungen je Jahr am selben Ort!
- Neben diesen beiden Aspekten gibt es noch weitere: Zum Beispiel betreiben

an den verschiedensten Orten Sportpiloten den Kunstflug im besten Einvernehmen mit Anrainern, solchen an den Flugplätzen und solchen in der Nähe von „Kunstflugboxen“, den eng begrenzten Trainingsräumen der Kunstflieger.

Deshalb sind sich die Verbände einig:

- Das AIC mit der darin aufgeführten Begründung ist als unzulässig zurückzuweisen! Um dies rechtlich durchzusetzen, stehen wir „Gewehr bei Fuß“. Die Allgemeine Luftfahrt und der Flugsport brauchen zur friedlichen und toleranten Koexistenz eine solche Regulierung nicht!
- Bereits jetzt übt sich die Gemeinschaft der Kunstflieger in Deutschland in Rücksichtnahme gegenüber der Bevölkerung, sucht entlegene Fluggebiete auf, meidet die Mittagszeiten, investiert in lärmindernde Maßnahmen am Flugzeug und richtet sich nach Gemeindeordnungen.
- Gegen einzelne schwarze Schafe mögen die Behörden mit aller Konsequenz im Einzelfall vorgehen. Eine Sippenhaft dürfen sie daraus nicht ableiten!

Text: DAeC
Foto: Kathi Suthau



35 Teams traten beim Allgäuflug in Leutkirch-Unterzeil an

50. ALLGÄUFLUG

JUBILÄUM MIT VIELEN EHRUNGEN

Strahlender Sonnenschein lockte Anfang Mai etliche Teams aus Deutschland, Österreich sowie der Slowakei und der Schweiz zum spannenden 50. Allgäuflug-Wettbewerb der Fliegergruppe Leutkirch nach Unterzeil. Besser hätte das Wetter an diesem verlängerten Wochenende nicht sein können. Den Abschluss des Allgäufluges, der dem verstorbenen Georg Fürst von Waldburg zu Zeil und Trauchburg gewidmet wurde, bildete am Abend die Siegerehrung im Pfarrstadel in Reichenhofen.

„Das hat voll hingehauen“, so der Kommentar eines Teilnehmers zu den Wetterbedingungen während der dreitägigen Veranstaltung. Ähnlicher Meinung war auch der BWLV-Motorflugreferent und „Wettermacher“ Walter Nerdinger beim Briefing zu dem Jubiläums-Wettbewerb. Mit 38 Anmeldungen aus der BRD, aus Österreich, der Schweiz, der Slowakei und selbst aus Norwegen erfuhr die Fliegergruppe einen sehr beachtlichen Zuspruch für ihren Allgäuflug. Letztlich

erreichten 35 teilnehmende Echos, Mikes und Kilos den Austragungsort Leutkirch-Unterzeil; ein großer Teil nutzte das lange Wochenende zum Muttertag hin und flog schon mal am Donnerstag und Freitag „voraus“ nach EDNL.

Um den zahlreichen Einsteigern in den Allgäuflug die Scheu vor den für sie noch unbekannteren Wettbewerbsaufgaben zu nehmen, wurden sie am Freitag unter die Fittiche der „Profis“ genommen, die ein freies Training mit den Aufgaben aus dem vergangenen Jahr veranstalteten. Voll besetzt war danach das Vereinsheim beim „Allgäuer Abend“, an dem insbesondere die von weit her angereisten Teilnehmer erfuhren, dass im Leberkäse gar kein Käse ist. Dazu tanzte in gewohnter Manier die schnellen Fingern von Co-Wettbewerbsleiter und Flugplatz-Chef Theo Kibler über die Tasten.



Mithilfe von Fotobögen mussten die Teams die Wendepunkte finden



Die Teilnehmer vor dem Start



Josef Kieble (2. v. l.) wurde für sein Engagement mit der Goldenen Daidalos-Medaille geehrt. Dabei waren der Vizevorsitzende der Fliegergruppe Leutkirch, Franz Steinhauser (links), BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß und Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle (3. und 4. v. l.)

Franz Steinhauser erhielt in Vertretung für die Fliegergruppe Leutkirch das Ehrendiplom Wolf Hirth des BWLV aus der Hand von BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß (rechts)



seines Akkordeons und legte auf die ohnehin lockere Atmosphäre noch einen drauf.

Bei ebenso guter Stimmung am Samstagmorgen verriet im Rahmen des Briefings der „Erfinder und Vater“ sowie Ehrenwettbewerbsleiter des Allgäufluges, Josef Kieble, in seinem bekannt humorvollen Stil, wie es zu diesem inzwischen traditionellen Navigationsflug gekommen war. Demnach waren zu Beginn dieser Ära Wettbewerbsflüge auch nach Österreich und in die Schweiz leichter zu organisieren gewesen als in der Gegenwart, was entsprechende Überlegungen zum 50. Jubiläumsflug in diese Richtung recht schnell wieder in die Schublade befördert hatte. Zeitprobleme wollte die planende Wettbewerbsleitung den entsprechenden Flugplätzen doch nicht zumuten.

Zwischenstopp mit Käsequiz

Pünktlich und nach der Reihenfolge der Fluggeschwindigkeiten hoben die Teilnehmer von der Leutkircher Piste ab, ausgestattet mit vorgefertigter Streckenkarte und Fotobögen mit den Bildern der Wendepunkte – allesamt Kirchen – und dazwischen liegenden Objekten. Dies konnten Kreuzungen, Gehöfte, eine Solaranlage, ein Kraftwerk, eine Fabrik, eine Kiesgrube, eine Burgruine oder auch eine markante Waldlichtung sein.

Von der Crew eingezeichnete Minutenstriche auf der Karte erleichterten die Zeiteinteilung bis zur geplanten Ziel-landung mit „full stop“ in Kempten-

Durach (EDMK). Und dort gab es nun richtigen Käse, nämlich zwei ganze Laibe sogenannten Backstein zum Versuchen. Die darauf folgenden Antworten auf einige Fragen zur Herstellung dieser und ähnlicher Sorten flossen dann im Rahmen des Wettbewerbs in die Wertung ein – allerdings mit nur wenigen Punkten. Eine „versiebte“ Ziellandung konnte selbst mit exzellenten Käsekenntnissen nicht kompensiert werden.

Nach der Ausgabe weiterer Unterlagen startete das Feld von Kempten aus demnächst in Richtung Füssen, um auf dem Flugplatz Kaufbeuren eine weitere Ziellandung – als „touch-and-go“ – zu absolvieren. Den Wettbewerb schloss die



Die Bestplatzierten der Wettbewerbsgruppe, zusammen mit Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle (links), Co-Wettbewerbsleiter Theo Kibler (rechts) und Erich Fürst von Waldburg-Zeil (2. v. r.)

dritte Ziellandung in Leutkirch ab. Die „Landemeister“, also die Besatzung mit den wenigsten Fehlerpunkten in dieser Disziplin, waren Markus und Astrid Ciesielski. Überraschenderweise gab es nur zwei Crews, welche zumindest einmal das drei Meter lange Landefeld trafen: die Genannten sowie das Team Krause/Wabnitz.

Zahlreiche Ehrengäste beim Festabend

Während sich die Besatzungen einzeln im Auswerter-Büro ihre Ergebnisse abholten, machten sich die anderen über die wohlverdiente Brätknödelsuppe oder den Kaffee mit Kuchen her. Nebenbei gab es viele Erlebnisberichte über das erfolgreiche Auffinden von Streckenpunkten oder das Geheimnis der präzisen Landung.

Der Festabend im Pfarrstadel in Reichenhofen wurde von Franz Steinhauser eingeläutet, der die Gäste in Vertretung des Vorsitzenden der Fliegergruppe Leutkirch, Tim Slomp, begrüßte. Anlässlich des Allgäufluges erwies der Schirmherr der Veranstaltung, Erich Fürst von Waldburg-Zeil, seinem verstorbenen Vater die Ehre und erinnerte an dessen Engagement und Präsidentschaft im Deutschen Aero Club (DAeC) sowie an den Beitrag zur Gründung der Fliegergruppe Leutkirch. Leutkirchs Oberbürgermeister Hans-Jörg Henle freute sich über die sehr große Teilnahme am 50. Allgäuflug und schlug einen Bogen zu einem weiteren Jubiläum, nämlich dem Stadtjubiläum 1.250 Jahre.

Der Vizepräsident und Schatzmeister des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes, Hans-Joachim Proß, sorgte für

eine gelungene Überraschung: Für sechs Jahrzehnte langes Engagement und außerordentliche Verdienste um die Fliegergruppe Leutkirch, was insbesondere auch die Ausrichtung unzähliger Wettbewerbe einschließt, überreichte er an Ehrenmitglied Josef Kieble eine der höchsten Auszeichnungen, die Goldene Daidalos-Medaille des DAeC. Auch die Fliegergruppe selbst wurde geehrt: Zum 50. Allgäuflug-Jubiläum und in Anerkennung der Verdienste um den Luftsport verlieh ihr der BWLV das Ehrendiplom Wolf Hirth.

Helmut Bäder und Gerhard Spreng erneut Sieger der Wettbewerbsgruppe

Mit Spannung erwarteten die Gäste die Siegerehrung, die der Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle vornahm. Zunächst aber zeigte er sich sehr erleichtert darüber,



Hatte beim Wetter-Briefing nur gute Nachrichten: Der BWLV-Motorflugreferent und „Wettermacher“ Walter Nerdinger



Die Sieger der Einsteiger-Gruppe mit Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle (rechts, stehend)

dass auch der diesjährige Allgäuflug unter einem glücklichen Stern gestanden und es weder Zwischenfälle noch Unfälle gegeben hatte. Auf dem Siegertreppchen der Wettbewerbsgruppe stand wie im Vorjahr das Team Helmut Bäder und Gerhard Spreng aus Kirchheim/Teck vor Markus und Astrid Ciesielski vom Deutschen Präzisionsflugverein. Dritte wurden Robert Deppe und Carla Moses aus Breitscheid. Die solo (!) fliegende Esther Rimensberger aus der Schweiz landete auf dem vierten Platz.

Bei den Einsteigern gewannen Stefan Hoffer und Manuel Bender aus Aalen, Zweite wurden Thomas Wels und

Mikosch Augele von der Fliegergruppe Leutkirch, den dritten Platz belegten Florian und Roland Fritz aus Böblingen und Platz vier erflogen sich Philip Krause und Christian Wabnitz aus Rheinfelden.

Anstelle von Metallpokalen gab es in diesem Jahr für die Erstplatzierten eigens von der Künstlerin Birgit Wolf geschaffene „Pokal-Mostkrüge“, die großen Zuspruch fanden. Viele Sponsoren und Spender, auch einzelne Vereinsmitglieder, zeigten sich wieder sehr großzügig bei der Ausstattung der Tombola, bei der alle Teilnehmer des Allgäufluges gleiche Chancen hatten. Die Gewinne reichten von Tankgutscheinen über Kurzurlaub und kleinere

Preise bis hin zum Hauptgewinn, dem Geschenkgutschein eines Juweliers aus Bad Grönenbach über 500 Euro.

Eugen Scheuerle dankte unter lang anhaltendem Applaus den vielen Helfern der beiden Landeplätze Kempten und Kaufbeuren. Groß war auch der Beifall für die Aufführungen der Showtanzgruppe Bliems Bunte Bühne; die Mädels „flogen“ regelrecht über die Bühne und sorgten so für einen würdigen Abschluss des Jubiläums-Wettbewerbs.

Text und Fotos: Heinz Mauch

SEGELFLUG

20. PICCOLOTREFFEN IN HILZINGEN

AUSTAUSCH UNTER GLEICHGESINNTEN



In Hilzingen trafen sich die Piloten des einsitzigen Motorseglers Piccolo, um gemeinsam zu feiern und sich auszutauschen

Im Juni trafen sich die Piloten des einsitzigen Motorseglers „Piccolo“ zum 20. Mal am Segelflugplatz Hilzingen nahe des Bodensees. Zum diesjährigen Jubiläum kamen trotz der schwierigen Wetterlage 16 Piloten aus Frankreich, der Schweiz und Deutschland, um gemeinsam zu fliegen, zu feiern und sich über Wartungsfragen und technische Verbesserungen auszutauschen.

Der traditionelle Gemeinschaftsflug ging dieses Jahr nach Bremgarten in der Rheinebene. Für Flugplatzbesucher ist es immer wieder beeindruckend, einen Schwarm gleicher Flugzeuge landen zu sehen. Auf dem Rückflug und bei weiteren individuellen Flügen nutzten die Piccolisten die gute Thermik der Schwäbischen Alb und

über dem Schwarzwald. Piloten aus Norddeutschland berichteten mit leuchtenden Augen von ihrem eindrucksvollen Ausflug zur Zugspitze und über den Bodensee.

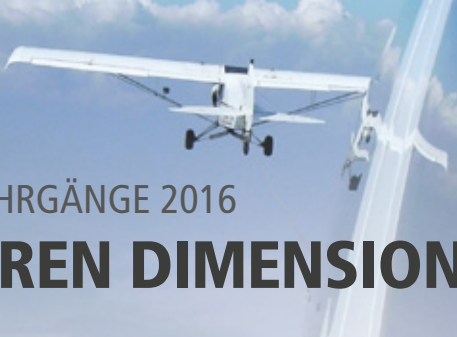
Jeder Handgriff saß beim Abbauen

Das Wetter ließ zwar an jedem Tag lange Flüge zu. Es zeigte aber auch andere Seiten: Eines Morgens standen einige Wohnmobilbesitzer beim Aufstehen im Wasser. Ein aufziehendes Unwetter am späten Nachmittag zwang die Piloten kurzfristig zur Landung und zum schnellen, gemeinsamen Abbau der Flugzeuge. Da alle Helfer den Piccolo gut kannten, saß jeder Handgriff, sodass sich alle Flugzeuge vor Gewitterausbruch sicher im Hänger befanden.

Die Segelfliegergruppe Singen-Hilzingen war ein großartiger Gastgeber, vielen Dank!

Anmerkung: Der Piccolo wurde Ende der 1980er-Jahre als einsitziger Motorsegler mit 198 Kilogramm Leergewicht entwickelt. Durch Änderung der Zulassungsbedingungen ist inzwischen auch eine Zulassung als UL möglich. Er hat sich über die Jahre als robust und zuverlässig erwiesen. Manche Flugzeuge haben inzwischen mehr als 2.000 Stunden im Bordbuch, ohne dass sich besondere Alterungen zeigen. Da er nicht mehr gebaut wird, ist dieser Oldtimer heute von Piloten, die Unabhängigkeit, Zuverlässigkeit und Flexibilität lieben, sehr gesucht.

Text und Foto: Dr. Reiner Pohl



BWLV-SEGELKUNSTFLUGLEHRGÄNGE 2016

AUF ZUR ANDEREN DIMENSION!

Zum Erwerb der Segelkunstflug-Berechtigung bietet der BWLV in Zusammenarbeit mit dem Förderverein für Segelkunstflug im BWLV auch dieses Jahr wieder zwei Lehrgänge zur Grund- und Weiterbildung an. Einer findet in Blumberg statt, der andere in Hayingen. Folgende Termine stehen zur Auswahl:

Blumberg:

Montag, 19. September, bis Freitag, 23. September 2016 (mit anschließendem Doppelsitzer-Wettbewerb)

Hayingen:

Samstag, 1. Oktober, bis Samstag, 8. Oktober 2016

Für den **Grundlehrgang zum Erlangen der Segelkunstflug-Berechtigung** gelten die Voraussetzungen nach VO 1178/2011 FCL.800 mit der Mindestanforderung von 40 Flugstunden oder 120 Starts als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkate-

gorie, absolviert nach Erteilung der Lizenz. Die Ausbildung erfolgt im Rahmen der ATO des BWLV. Die Zahl der Lehrgangspätze ist begrenzt, die Vergabe erfolgt nach dem zeitlichen Eingang der Anmeldung und Nachweis der Voraussetzungen.

Darüberhinaus wird ein **Weiterbildungslehrgang** angeboten. Im Vordergrund stehen das Trainieren neuer Kunstflugfiguren mit erfahrenen Kunstfluglehrern, gezieltes Wettbewerbstaining mit Analyse, Programmtraining, Positionierung und Harmonie. Auch Kunstflugabzeichen in Bronze, Silber und Gold können die Teilnehmer erlangen.

Die Kosten für den Grundlehrgang betragen 130 Euro. Die Gebühren für F-Schlepps und Flugzeugcharter werden vor Ort separat berechnet.

Die **Anmeldung** für den **Grundlehrgang** erfolgt über den BWLV bei **Martin**

Jost (per Post an die BWLV-Geschäftsstelle, Scharstraße 10, 70563 Stuttgart, per E-Mail an jost@bwlv.de oder per Fax an 0711 22762-522).

Die **Anmeldung** für die **Weiterbildungen** erfolgt **direkt bei den ausrichtenden Vereinen** – in Blumberg unter barbara.gerkhardt@gmx.de, in Hayingen unter lsv-hayingen@web.de.



Weitere Informationen sowie die Anmeldeformulare zu den Lehrgängen gibt es im Internet unter www.bwlv.de oder www.segelkunstflug.com

Text: [red./Barbara Gerkhardt/](#)
[Werner Kugler](#)
Foto: [Werner Kugler](#)

FLUGLAGER DES FSR KRAICHGAU IN LEIBERTINGEN

NETTE BEKANNTSCHAFT, TOLLER SERVICE



Aaron Holzapfel (links) absolvierte seine ersten Alleinflüge

Vom 22. bis 28. März veranstaltete der Flugsportring Kraichgau Sinsheim (FSR) wieder sein jährliches Fluglager. Durch die nette Bekanntschaft und den überaus höflichen Service der dortigen Vereinsmitglieder war entschieden worden, das Fluglager wie im Vorjahr in Leibertingen auf der Schwäbischen Alb zu verbringen.

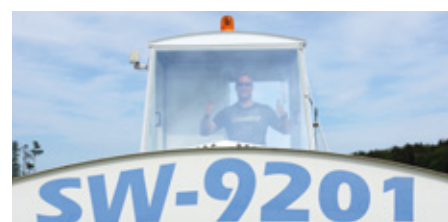
Nach der Ankunft war das Wetter am Montag „nicht fliegbar“. Doch natürlich hatte die kreative Jugend des FSR eine Idee für eine gute Alternative: ein Besuch im Schwimmbad. Auch am Dienstag gab es keine Wetterbesserung, erst am Mittwoch konnte der Flugbetrieb beginnen.

Flug in die Alpen mit zwei Motorseglern

Nach kurzen Einweisungsflügen waren die bereits A-geprüften Flugschüler in der Luft wieder auf sich allein gestellt. Den Tag beendeten die Teilnehmer gemütlich mit einem aus selbst gesammeltem Holz entfachten Feuer. Am nächsten Tag wagten einige Piloten mit zwei Motorseglern einen Flug in die Alpen. Auch der Segelflugbetrieb auf dem Flugplatz war nun in vollem Gange. Für Lacher sorgte der Spruch eines Vereinsmitgliedes, nachdem das Seilrückholfahrzeug mehr Sprit verbrauchen würde als die Flugzeugschleppwinde.

Zum Ende des Fluglagers waren dann zwei Flugschüler bereit, endlich mit leerem Rücksitz zu fliegen: Ein Schüler des FSR sowie einer des dortigen Vereins führten ihre ersten drei Alleinflüge durch und meisterten so bravourös die A-Prüfung. Traditionell folgte die „Hinternklopf“-Zeremonie: Durch einen zaghaften Schlag auf das Hinterteil sollte den Flugschülern allzeit gute Thermik gewünscht werden. So endete das Fluglager mit vergnügten Segelfliegern, die sich wieder auf die Heimfahrt ins Kraichgau machten.

Text: [Aaron Holzapfel](#)
Fotos: [Benjamin Bauer](#), [Aaron Holzapfel](#)



Die Besucher aus Sinsheim hatten Spaß auf der Winde in Leibertingen



FAI SAILPLANE GRAND PRIX GERMANY IN MUSBACH

MEHRERE WELTMEISTER UND VIZE-WELTMEISTER AM START

Rasante Luftrennen sind vom 6. bis 13. August beim FAI Sailplane Grand Prix Germany in Musbach zu erwarten. Der Grand-Prix, ausgetragen in der 18m-Klasse, wird als Qualifikation zum World Final in Potchefstroom/Südafrika ausgeflogen, das dort vom 5. bis 12. November stattfindet. Weitere Grand Prix-Wettbewerbe wurden in Chile, Spanien, Russland, Italien, Frankreich, Österreich, Großbritannien und den USA durchgeführt.

Erstmals richtet die Fliegergruppe Freudenstadt mit dem Grand Prix einen Segelflugwettbewerb mit Regattastart aus. Wenn das Wetter mitspielt, werden sich maximal 20 Piloten über dem Schwarzwald und der Schwäbischen Alb spannende Rennen liefern. Das Teilnehmerfeld setzt sich nach der Meldeliste derzeit aus Gästen aus Frankreich, Polen, Tschechien, Schweden, Südafrika, Deutschland und den Niederlanden zusammen. Im Feld sind mehrere Weltmeister, Vizeweltmeister und weitere Spitzenpiloten zu finden.

Deutsche Piloten kennen das Gebiet zum Teil sehr gut

Von den deutschen Teilnehmern kennt Mathias Sturm (Weltmeister 2008) vom benachbarten LSV Schwarzwald das Fluggebiet und Musbach wie seine eigene Westentasche. Mario Kießling wurde 1997 in Musbach Junioren-Europameister der Standardklasse. Der zweifache Weltmeister Holger Karow von der FG Wolf Hirth will sicher ebenso sein Ticket fürs Finale lösen wie auch Georg Theisinger, mehrfacher WM-Teilnehmer der DJK Segelfluggemeinschaft Landau. Die weiteste Anreise hat Laurens Goudriaan aus Südafrika zu leisten. Wie er und die

weiteren internationalen Teilnehmer sich auf das Fluggebiet einstellen werden, ist eine spannende Frage.

Steht die Woche unter Hochdruckeinfluss, sind bei hoher Basis schnelle Schnitte und entspannte Flüge über dem Relief zu erwarten. Bei gemischten Wetterlagen steht die Option zwischen Schwarzwald, Neckartal und Schwäbischer Alb zur Verfügung. Auch Ausflüge ins Rheintal oder in die Pfalz sind bei bestimmten Wetterlagen möglich. Gespannt darf man sein, ob in Musbach der neue Ventus 3 zum Einsatz kommt. Ansonsten setzen die Piloten auf die bewährten Luftrenner ASG 29, Ventus 2, JS 1 und Antares 18 Meter.

Die Faszination des Wettbewerbssegelflugs zeigen

Der Grand Prix steht für eher kürzere Tagesaufgaben, wobei Sportdirektor Axel Reich sicherlich das eine oder andere Mal Musbach als Wendepunkt für die Zuschauer mit einfließen lassen wird.

Frühere Meisterschaften haben gezeigt, dass die Bevölkerung in Musbach hinter den Segelfliegern steht. So hofft man, dass man zahlreichen Besuchern die Faszination des Wettbewerbssegelflugs nahebringen kann. IGC-Referee Christof Geißler wird am heimischen Flugplatz vor Ort sein. Mit Musbach vertraut ist auch Meteorologe Walter Hermann.

Der FAI Sailplane Grand Prix Germany startet am Samstag, 6. August, mit dem offiziellen Training. Eröffnet wird er am Sonntag, 7. August. Luftrennen finden bei passendem Wetter sodann bis zum 13. August statt. Die FG Freudenstadt würde sich freuen, zahlreiche Fliegerfreunde in Musbach willkommen heißen zu dürfen.



Weitere Informationen gibt es unter www.sgp.aero oder www.fg-freudenstadt.de

Text und Fotos: Lothar Schwark



Warten auf den Start

MANNHEIMERIN GELINGEN NEUE BESTWERTE

SIBYLLE ANDRESEN ERFLIEGT DOPPELWELTREKORD IN DEN USA



Bei einem Aufenthalt in den USA sind Sibylle Andresen aus Mannheim erneut mehrere Geschwindigkeitsrekorde gelungen

Sibylle Andresen, Pilotin des Segelflugvereins Mannheim, hat über eine angemeldete 500-Kilometer-Strecke mit einem Geschwindigkeitsschnitt von 163,11 Stundenkilometern den aktuellen Weltrekord unter den Frauen um drei Stundenkilometer überboten. Da auch über eine 300-Kilometer-Strecke bisher keine Frau schneller war als sie, gilt der Weltrekord ebenfalls in dieser Kategorie. Damit flog Sibylle Andresen gleichzeitig zwei nordamerikanische Kontinentalrekorde sowie zwei deutsche Rekorde über die beiden Strecken.

Der nordamerikanische Verband hat ebenso wie der Deutsche Aero Club (DAeC) die Rekorde bereits formal bestätigt. Die offizielle Anerkennung des Doppelweltrekords beim internationalen Luftsportverband Fédération International Aeronautique (FAI) in Lausanne steht zwar noch aus, kann jedoch nach der formalen Prüfung durch die verschiedenen nationalen Verbände als gesichert gelten. Entscheidend für einen Rekordflug ist nicht die Dauer des Fluges, sondern der dabei erzielte Gesamtgeschwindigkeitsschnitt.

Am Montag, 27. Juni, war die Präsidentin der Mannheimer Segelflieger gegen 12.30 Uhr in ihrer ASH 31 Mi in Ely im Bundesstaat Nevada/USA zu dem geplanten Dreiecksflug gestartet. Bei ihrem ersten Wendepunkt lag Andresen sogar mit 16 Stundenkilometern über dem alten Weltrekord. Die meteorologischen Bedingungen wurden auf den zwei weiteren Schenkeln jedoch deutlich anspruchsvoller: „Wolkenlose Abschnitte wechselten sich mit zu stark bewölkten Gebieten ab, was wir Segelflieger beides nicht mögen, da es die Thermikentwicklung beeinflusst“, erläuterte Andresen. „Es wäre natürlich toll gewesen, den Schnitt von 16 Stundenkilometern mehr über das gesamte

Dreieck mitzunehmen. Doch auch wenn es am Schluss etwas knapper war: Es reichte, und ich habe mein großes Ziel mit dem Weltrekord erreicht. Wobei es nun ja sogar ein Doppelweltrekord wird und ich gleichzeitig auch noch Bestmarken auf dem nordamerikanischen Kontinent sowie deutsche Rekorde aufgestellt habe“, sagte die 46-Jährige.

Andresen hat bereits etliche Rekorde aufgestellt

Die hauptberufliche Pilotin hatte bereits vergangenes Jahr im Juni (ebenfalls in Nevada) einen nordamerikanischen Kontinentalrekord sowie einen deutschen Geschwindigkeitsrekord unter den Frauen über ein 100-Kilometer-Dreieck aufgestellt, seinerzeit auf einer ASH 26E. Schon damals hatte sie den bis dahin bestehenden deutschen Rekord von Lydia Casper um sage und schreibe 44 Stundenkilometer überboten und nur Tage später wiederum ihre eigene Leistung verbessert.

Sibylle Andresen, welche nun auf elf deutsche Klassenrekorde, drei deutsche Rekorde und einen nordamerikanischen Kontinentalrekord verweisen kann (zu denen die aktuellen sechs Rekorde noch hinzukommen), war 2014 deutsche Meisterin im Streckensegelflug unter den Frauen. Die aktuellen Rekorde hat sie während ihres Urlaub in den USA mit ihrem Mann Ingo Andresen erfliegen, seines Zeichens ebenfalls Segelflieger und deutscher Rekordhalter aus Mannheim.

Text und Foto:
Dirk Walker, SFV Mannheim

SOMMERFEST MIT PROMINENTEM BESUCH

Die Vorbereitungen laufen schon auf Hochtouren, nach jahrelangen Absagen freuen sich die Mitglieder des LSV Weinheim nun endlich doch über eine Zusage der Royal Jordanian Falcons (RJF) für ihr Sommerfest am Samstag und Sonntag, 3. und 4. September, in Weinheim (EDGZ). Bei den Gästen handelt es sich um die offizielle Kunstflugstaffel der jordanischen Luftstreitkräfte. „Die RJF werden natürlich der Höhepunkt des diesjährigen Festes sein, und es ist der einzige Auftritt der RJF in Deutschland im Rahmen der Europa Tour 2016“, sagt der Erste Vorsitzende des LSV Weinheim, Wilhelm Jelkmann.

Neben den Falcons wird es noch jede Menge weiterer Programmpunkte geben. Am Sonntagmorgen ist wieder das traditionelle Weißwurstfrühstück mit Blas-



Beim Sommerfest des LSV Weinheim wird die Kunstflugstaffel der Royal Jordanian Falcons ihr Können zeigen

musik geplant. Das Fest beginnt am Samstag, 3. September, um 12 Uhr, und am Sonntag, 4. September, um 10 Uhr. Der Eintritt ist wie immer frei. Bei Anreise mit dem Flugzeug bitte unbedingt

die Hinweise auf der LSV-Homepage (www.lsv-weinheim.de) beachten!

Text: Nicole Allendorf-Ostwald
Foto: RJF

DIE FG FREUDENSTADT HAT EIN NEUES SPIELPLATZFLUGZEUG

„Wie erfreue ich Kinderherzen?“ – Das hatten sich mehrere Mitglieder und Freunde der Fliegergruppe Freudenstadt anlässlich der Umgestaltung des Spielplatzes auf dem Musbacher Fluggelände gefragt. Die Gedankenspiele haben sich gelohnt: Der Vorsitzende Axel Reich hat zusammen mit mehreren Mitgliedern viel Herzblut in die Neugestaltung des Kinderspielplatzes investiert. Und nun, nach dem Umbau, bietet der nach neusten Richtlinien unter anderem auch mit Rindenmulch ausgepolsterte Spielplatz nicht nur eine Doppelschaukel, sondern auch eine Reifenschaukel und einen Premium-Sandkasten.

Einen besonderen Clou haben sich die Flieger für den Nachwuchs zusätzlich einfallen lassen: Seit Kurzem schmückt ein wunderschönes Flugzeug aus Holz den neu hergerichteten Spielplatz. In ihm können die Kinder gerne Platz nehmen und kräftig am voll beweglichen Steuerknüppel rühren.

Auf die Idee, einen solchen Aeroplan zu bauen, waren die Vereinsmitglieder Christoph Gründler und Max Kappler bei



Umberto Pagella, Christoph Gründler und Max Kappler (v. l.) haben den Musbacher Flugplatz mit einem Spielplatzflugzeug ausgestattet. Der kleine Testpilot ist mit dem Ergebnis zufrieden



An die 220 Arbeitsstunden haben die Erbauer für das Spielgerät gebraucht

der Hauptversammlung des Vereins gekommen. Kappler hatte seinen Nachbarn Umberto Pagella auf Antrieb für die Idee begeistern können. Man hatte beschlossen: Wenn schon ein Flugzeug für die Kinder gebaut würde, dann sollte es ein besonderes sein.

Die Kinder sind begeistert

Pagella fertigte dazu die Pläne. So entstand nach und nach aus vielen Holzteilen ein originelles Flugzeug für die kleinen Besucher auf dem Musbacher Fluggelände. Seit dem Spätwinter wurde in der Werkstatt kräftig gesägt, geleimt und gebastelt. Bis zu 220 Arbeitsstunden pro Person hat das Trio mit viel Begeisterung in den schmunzigen Holzvogel investiert. Nachdem das Flugzeug einen wetterfesten Farbanstrich erhalten hatte, wurde es nach

Musbach gebracht und dort sorgsam zusammengesetzt.

Stolz durfte der Enkel von Umberto Pagella als Erster probefliegen. Nun steht das liebevoll gefertigte Spielzeugflugzeug fest verankert mit seinem drehbaren Propeller dem Nachwuchs für Fantasieflüge zur Verfügung. So kann man in Musbach den großen Flugzeugen hinterherschauen und erste trockene Flugversuche auf dem Spielplatz starten. Der erste Praxistest zeigte, dass das neue Spielgerät bei den Kindern bestens ankommt – strahlende Kinderaugen machten schnell deutlich, dass die Idee des Erbauer-Trios den Nerv der Nachkommen getroffen hat.

Text und Fotos: Lothar Schwark

37. SINSHEIMER PFINGSTFLIEGEN

Eine Woche lang herrschte geschäftiges Treiben im Sinsheimer Wiesental, das traditionelle Pfingstfliegen des Flugsportings Kraichgau stand im Kalender der Streckenflugpiloten. Dass dieser Traditionswettbewerb nicht nur eigene Mitglieder motiviert, sondern auch einige Stammgäste von Bruchsal über Heidelberg immer wieder in den Kraichgau lockt, zeigte sich an der Anzahl von 14 teilnehmenden Mannschaften. Dennoch richtet sich dieser Wettbewerb nicht nur an die „Cracks“, sondern auch explizit

an jene, welche in der Streckenfliegerei Fuß fassen möchten. Frei nach dem Motto „Wir fliegen miteinander, nicht gegeneinander“ bietet sich so dem streckenfliegerischen Nachwuchs die Möglichkeit, mit erfahrenen Piloten die ersten Kilometer zu sammeln.

Auch wenn es das Wetter nicht immer gut mit den Piloten meinte, konnten die Wettbewerbsleiter Wolfgang Weber und Christoph Bechthold abschließend auf vier erfolgreiche Wertungstage zurückblicken. Für etwas Entspannung blieb auch Zeit, und so wurde am Abend gemeinsam gekocht, gegrillt, oder man ließ einfach nur den Tag am gemütlichen Lagerfeuer ausklingen.



Auch das gemütliche Beisammensein kam nicht zu kurz

Der Pokal ging an den FSR Kraichgau

Entschieden wurde der Wettbewerb am letzten Wertungstag, Steffen Ambiel (Flugsporting Kraichgau) konnte sich mit 248 Kilometern die Tageswertung sichern, gefolgt von Nicole Geb (FSVO Reinheim) und Gerd Weinelt (Flugsporting Kraichgau) im Doppelsitzer mit Flugschüler. Auch im Gesamtklassament hatte Steffen Ambiel damit die Nase vorn und sicherte den Pokal gemeinsam mit seinem Partner Daniel Waldvogel dieses Jahr für den Flugsporting Kraichgau.

Abschließend bleibt uns nur, Danke zu sagen an alle Teilnehmer, Helfer, Organisatoren und natürlich die Piloten! Wir hatten wieder viel Freude mit euch und freuen uns schon auf ein Wiedersehen 2017!



14 Mannschaften nahmen am Sinsheimer Pfingstfliegen teil

Text: Flugsporting Kraichgau
Bild: Peter Denner, Flugsporting Kraichgau



Die Flugschüler des Luftsportrings Aalen mit den Fliegerfreunden der Schäfhalde

ELCHINGER FLUGSCHÜLER ZU GAST AUF DER STEINHEIMER HEIDE

Kürzlich waren die Flugschüler des Luftsportrings Aalen aus Elchingen wieder gern gesehene Gäste bei der Fliegergruppe Heidenheim/Steinheim. Die Schüler übten mit ihren ebenfalls angeeigneten Fluglehrern Wolfgang Gmeiner, Thomas Kochhafen und dem Jugendleiter

Thomas Mannal am letzten Juni-Wochenende Start und Landung auf den für sie ungewohnten Platzverhältnissen. Gemeinsam mit den Flugschülern der Schäfhalde herrschte so reger Betrieb.

Wegen eines aufkommenden Unwetters musste am Samstag der Flugbetrieb vorzeitig abgebrochen werden. Trotzdem wurden an zwei Tagen mit der Seilwinde und den drei Schulflugzeugen rekordverdächtige 80 Schulstarts durchgeführt.

Zum Abschluss schaffte es ein Elchinger Flugschüler, mithilfe der aufkommenden Thermik ein Schulflugzeug wieder zurück nach Elchingen zu fliegen. Die Flieger der Schäfhalde freuen sich auf einen Gegenbesuch in Elchingen, um dort wieder den Start im Flugzeugschlepp zu üben.

Text: Heinz Martin
Foto: Peter Dresen

FLUGPLATZFEST IN ELLWANGEN (EDPY)

Die Fliegergruppe Ellwangen lädt alle Fliegerfreunde und Bekannten am Wochenende des 20./21. August ganz herzlich zum traditionellen Flugplatzfest nach Ellwangen ein.

Beginn:

Samstag, 20. August, ab 13 Uhr;
Sonntag, 21. August, ab 11 Uhr

Kontakt: 122,00 MHz oder per Telefon unter 07965 655

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Text: Fliegergruppe Ellwangen

FLUGPLATZFEST BLAU- BEUREN MIT PITTS- UND EAGLE-FLY-IN

Das traditionelle Flugplatzfest der Fliegergruppe Blaubeuren am Sonntag, 4. September, präsentiert auch dieses Jahr wieder das komplette Spektrum der Fliegerei: Motorkunstflug mit Pitts und Christen Eagle, Segelkunstflug mit Loo 100 und dem vereinseigenen Nurflügler AV 36, Fallschirmspringer, Drachen, Gleitschirmflieger, UL-Flugzeuge, Hubschrauber und Oldtimer sowie Formations-Segelflug und Ballonstarts.

Als besonderes Highlight findet dieses Jahr ein Kunstflugdoppeldecker Fly-In statt. Alle Pitts Special, Christen Eagle

und ähnliche Typen wie zum Beispiel Ultimate oder Skybolt etc. – egal ob Modell oder Original – sind eingeladen. Im Static Display wird es einen dafür besonders eingerichteten Bereich geben, in dem sich die Liebhaber dieser Doppeldecker-Boliden von gestern und heute treffen und austauschen können. Dabei sein werden unter anderem der amtierende bayrische Kunstflugmeister Johann Britsch mit seiner 360 PS starken Pitts S1-11b „Super Stinker“, dem derzeit modernsten Pitts-Exemplar, genauso wie Petra Unger mit ihrer Pitts S1-S „Little Stinker“, dem Klassiker aus den 70er-Jahren.

Rundflüge mit Hubschrauber und Motorflugzeug

Wie schon im vergangenen Jahr werden die Blausteiner Modellflieger eine Reihe spektakulärer Programmpunkte wie 3-D-Kunstflug in der Dreimeter-Klasse, mehr als 300 Stundenkilometer schnelle



Petra Unger mit ihrer Pitts S1-S

Modelljets mit drei Metern Rumpflänge, 3-D- und Scale-Hubschrauber sowie Modellsegler mit bis zu acht Metern Spannweite beisteuern.

Wer sich das Ganze und die Gegend von oben anschauen möchte, kann zu Rundflügen mit Hubschrauber und Motorflugzeug abheben.

Das Flugprogramm beginnt gegen 11 Uhr und endet mit mehreren Heißluftballonstarts gegen 18 Uhr. Neben den Attraktionen in der Luft wird natürlich auch wieder allerhand Herzhaftes, Leckeres und Süßes, passend zu Bier, Kaffee und Limonade, angeboten.



Kontakt/Anmeldung zum Pitts/Eagle Fly-In: per E-Mail unter jensminard@aol.com oder per Telefon unter 0171 329 76 43

Text: Jens Minard
Foto: Tom Ziegler

Region
6

Westalb-Hochrhein

JU 52 UND CAP-10-TEAM AUF DEM DEGERFELD

Am Wochenende des 27. und 28. August veranstaltet der LSV Degerfeld wieder sein traditionelles Flugplatzfest auf dem Degerfeld (EDSA) bei Albstadt. Den Verantwortlichen des LSV Degerfeld ist es erneut gelungen, ein hochinteressantes und abwechslungsreiches internationales Programm aufzubieten.

Zu den Höhenpunkten zählen dieses Jahr Lo100 Frankenteam und das international bekannte Cap-10-Team mit der führenden französischen Pilotin Marianne Maire-Shaw und ihrem amerikanischen Ehemann und Wingman Adam Shaw. Des Weiteren wird auch großer Wert auf historische Flugzeuge wie die Bucker oder die auf dem Degerfeld beheimatete Mustang gelegt. Bei Letzterer wurde im vergangenen Winter in umfangreicher Arbeit der Motor überholt und sie wurde einer umfangreichen Wartung unterzogen.

Rundflüge mit der „Tante Ju“ können vorab gebucht werden

Darüber hinaus hat sich ein ganz besonderes historisches Flugzeug angekündigt: die legendäre Ju 52. „Wir freuen uns ganz besonders, dass wir auch Rundflüge mit diesem außergewöhnlichen Flug-

zeug anbieten können“, sagt Guido Voss, der Vorsitzende des LSV Degerfeld. Anmeldungen und Buchungen werden über die Homepage des LSV Degerfeld möglich sein. Bei Redaktionsschluss dieser adler-Ausgabe stand der Termin noch nicht fest, ab dem Online-Buchungen möglich sein werden. Darum lohnt es



Das französische Cap-10-Team wird eine der Attraktionen beim Flugplatzfest auf dem Degerfeld sein



Auch die legendäre Ju 52 stattet dem Degerfeld einen Besuch ab

sich laut Sigmar Engelfried, dem stellvertretenden Vorsitzenden des LSV Degerfeld, immer mal wieder auf der Homepage des Vereins nachzuschauen.

Parallel dazu werden Hunderte Oldtimerfahrzeuge erwartet, die nach ihrer traditionellen Ausfahrt am Sonntag pünktlich zum Start des Programms wieder auf dem Degerfeld zu sehen sein werden. Gerade dieser Mix aus Flugshow und den historischen Fahrzeugen macht den besonderen Reiz aus, der vom Flugplatzfest auf dem Degerfeld ausgeht.

Hinweise für anfliegende Besucher

Das Hauptprogramm beginnt am Samstag und Sonntag jeweils um 14 Uhr. Der Eintritt beträgt für beide Tage nur zehn Euro.

Besucher, die mit dem Flugzeug kommen, werden gebeten, entweder schon am Samstag bis spätestens 13 Uhr anzufliegen oder am Sonntag bis spätestens 11 Uhr. An beiden Nachmittagen wird während des Programms jeweils ein Zeit-

fenster für den Rückflug angeboten. Alternativ ist der Start für den Rückflug erst nach Beendigung des Programms möglich. Bitte beachten Sie die Hinweise auf der Homepage und machen Sie sich vorher kundig!



Weitere Informationen und Buchung Ju-52-Rundflüge unter www.lsv-degerfeld sowie per Telefon unter 07432 22031-61.

Text: Peter Kernld
Fotos: LSV Degerfeld

FLUGTAG MIT OLDTIMER-DRIVE-IN

Der FSV Sindelfingen mit seinen drei Sparten Segelflug, Motorflug und Modellflug veranstaltet am Samstag und Sonntag, 3. und 4. September, wieder seinen alle zwei Jahre stattfindenden Flugtag auf dem Fluggelände Deckenpfronn/Egelsee.

Dieses Jahr wird es neben Modellflugvorführungen und Fly-Ins mit historischen und modernen Flugzeugen auch ein Oldtimer-Drive-In geben.

Der Eintritt ist wie jedes Jahr frei, es wird aber eine kleine Parkplatz-Gebühr erhoben, die zur Hälfte der befreundeten Dorfgemeinschaft Tennental zugutekommt. Dies ist eine Einrichtung für Menschen mit Behinderung, und der FSV Sindelfingen freut sich, die Arbeit der Einrichtung auf diese Weise unterstützen zu können.



Beim Flugtag des FSV Sindelfingen werden auch mehrere Bucker erwartet

Neben Besuchern aus der Umgebung begrüßt der FSV Sindelfingen gerne auch Freunde des Luftsports aus der erweiterten Region – diese sind mit dem Auto oder mit dem Flugzeug willkommen. Der

Flugtag beginnt am Samstag um 10 Uhr und endet am Sonntag um 18 Uhr.

Text: Stefan Ohneberg/red.
Foto: FSV Sindelfingen

DIE TECHNIK ERINNERT

Technische Mitteilungen: ROTAX Aircraft Engines

- Service Letter SL-912-012 R3 / SL-914-010 R3 / SL-2ST-006 R3, 7. Juli 2016
Garantiebedingungen für Rotax-Motoren Type 912 und 914 (Serie) und 2-Takt-Flugmotoren
- Service Letter SL-912 i-003 R2, Erstaussgabe, 7. Juli 2016
Garantiebedingungen für Rotax-Motoren Type 912 i Serie
- Service Letter SL-912-017 R1 / SL-914-015 R1 / SL-912 i-004 R1, 7. Juli 2016
Bedingungen zur beschränkten Anschlussgarantie für Rotax-Motoren Type 912/914 und 912 i Serie
- Alert Service Bulletin ASB-912-069 / ASB-914-051, 14. Juli 2016 Austausch der Schwimmer bei Rotax-Motor Type 912 und 914 (Serie)
- Alert Service Bulletin ASB-912-069UL / ASB-914-051UL / ASB-2ST-003, 14. Juli 2016
Austausch der Schwimmer bei Rotax-Motor Type 912 und 914 und 2-Takt (Serie)

MB

ERSTELLUNG SELBSTERKLÄRTER INSTANDHALTUNGSPROGRAMME: INFOVERANSTALTUNG FÜR PRÜFER UND TECHNISCHE LEITER

Zur Unterstützung der Erstellung und Kontrolle der selbsterklärten Instandhaltungsprogramme lädt der Technische Betrieb des BWLV am **Samstag, 3. September**, in Stuttgart-Vaihingen zu einer Informationsveranstaltung ein. Diese beginnt um 9.30 Uhr und findet beim Aeroclub Stuttgart, Heßbrühlstraße 40, 70563 Stuttgart-Vaihingen, statt.

Erklärt wird, was bei der Erstellung eines Selbst-IHP beachtet werden und worauf der Prüfer bei der Kontrolle ein besonderes Augenmerk legen muss.



Anmeldungen zu der Veranstaltung bitte an Matthias Birkhold per E-Mail unter birkhold@bwlv.de oder telefonisch unter 0711 22762-30.

Text: Steffen Baitinger, BWLV-Vizepräsident und Referent Technik

DAEC-NEWS

DAEC-ARBEITSGRUPPE
„PPL-FRAGENKATALOG“:

UNTERSTÜTZUNG GESUCHT!

Die DAeC-Arbeitsgruppe „PPL-Fragenkatalog“ braucht ehrenamtliche Unterstützung bei den Schwerpunktaufgaben:

- Zuordnung der bisherigen Fragen zum Syllabus der EASA
- Allgemeine Feststellung der Gültigkeit und Sinnhaftigkeit von Fragestellungen inklusive eventueller Streichung von

Fragen im bisherigen Katalog im Zusammenhang mit der Zuordnung zum neuen Syllabus

- Feststellung von übermäßigen Häufungen von Fragen bei einzelnen Syllabuspunkten und möglicherweise deren Reduzierung
- Feststellung des Fehlens von Fragen bei einzelnen Syllabuspunkten und Erarbeitung neuer Fragestellungen inklusive Antwortmöglichkeiten

Gesucht werden engagierte Mitarbeiter für folgende Fachgebiete:

- Luftrecht
- menschliches Leistungsvermögen

- Meteorologie
- Kommunikation
- Grundlagen des Fliegens
- betriebliche Verfahren
- Flugleistung und Flugplanung
- allgemeine Luftfahrzeugkunde
- Navigation

Interessenten melden sich bitte bei Ralf Keil, E-Mail: r.keil@daec.de. Folgende Angaben bitte nicht vergessen: DAeC-Mitgliedsverband, gewünschtes Fachgebiet und Spezialkenntnisse (Segelflug, Motorflug, Hubschrauber, Ballon etc.)

Text: DAeC

DAEC BEFÜRWORTET MULTICOPTER- REGISTRIERUNG



Das Unwissen vieler Multicopter-Piloten führt häufig zu Verstößen gegen das Luftrecht. Eine Registrierungspflicht soll helfen, dem Problem zu begegnen

Der DAeC begrüßt den Vorstoß der Deutschen Flugsicherung (DFS), eine Registrierungspflicht für Multicopter (umgangssprachlich: Drohnen) einzuführen.

„Nur eine vernünftige Regulierung der Drohnenproblematik kann den Modellflugsport langfristig sichern“, sagt DAeC-Generalsekretär Udo Beran. Allerdings dürften die Forderungen nicht dazu führen, dass entsprechende Beschränkungen auch für den Modellflug beschlossen werden, so Beran weiter. „Im Verband und in Vereinen organisierter Modellflugsport und wilde Multicopter-Fliegerei gehören nicht in einen Topf.“

Während Multicopter-Piloten ohne Übung und Vorwissen zu ausgedehnten Flügen starten können – oft reicht die Eingabe von GPS-Koordinaten –, benötigen Modellflugpiloten oft Training und Know-how. In Vereinen werden sie über die korrekte und sichere Nutzung des Luftraums aufgeklärt.

Das Unwissen vieler Multicopter-Piloten führt indes häufig zu Verstößen gegen geltendes Luftrecht. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt plant unter anderem, die Flughöhe von privat gesteuerten Multicoptern auf 100 Meter zu beschränken. Dabei fasst er die Bestimmungen so weit, dass auch Modellflieger betroffen wären – was für zahlreiche Wettbewerbsklassen und Modellflüge am Hang das Aus bedeuten würde.

Der DAeC setzt sich dafür ein, dass mit Novellierung der Luftverkehrsordnung eine für alle Seiten tragbare Lösung erzielt wird. Nach ersten Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium ist der Verband dabei auf einem guten Weg.

Text: DAeC
Foto: Pixabay

SOCIAL MEDIA

DAEC BELEBT SEINE FACEBOOK-PRÄSENZ

Der DAeC hat seine Facebook-Präsenz aus dem Dornröschenschlaf geweckt. Seit Anfang Juni gibt es auf www.facebook.com/daecv regelmäßig Infos aus dem DAeC, dem Luftsport und der Allgemeinen Luftfahrt. Wer Neuigkeiten aus seinem Verein verbreiten möchte, findet hier ebenfalls ein geeignetes Forum. Bereits jetzt zeigt sich: Die Seite kommt an, die Zahl der Fans wächst.

Text: DAeC

FLUGLEHRERAUSBILDUNG IM BWLV:

AUSBILDUNG ZUM CRI

Die Ausbildungsgenehmigung des BWLV umfasst auch die Ausbildung von Lehrberechtigten für Klassenberechtigung (CRI). Im November und Dezember 2016 ist ein Lehrgang für Piloten geplant, die bisher noch keine Lehrberechtigung besitzen.

Für die Erstausbildung von Motor-Flugschülern ist der Besitz einer Lehrberechtigung FI(A) nötig. Diese Ausbildung ist kosten- und zeittensiv. Für die Durchführung der Weiterbildung von PPL(A)-Inhabern zu einer neuen Klassenberechtigung, zur Schlepp- oder Kunstflugberechtigung sowie für den zweijährigen „Übungs- oder Schulungsflug“, der inzwischen „Auffrischungsschulung“ genannt wird, genügt jedoch die Berechtigung CRI.

Anfang November findet an einem Wochenende auf dem Klippeneck die theoretische Ausbildung in den Fächern „Lehren und Lernen“ statt, in Verbindung mit dem zeitgleich laufenden Lehrgang für Segelfluglehrer. Ende November folgt dann die kombinierte theoretische und praktische Ausbildung an einem noch festzulegenden Flugplatz.

i Für weitere Informationen bzw. die Anmeldung zu diesem Lehrgang wenden Sie sich bitte an den BWLV-Ausbildungsleiter Egon Schmaus (schmaus@bwlv.de).

Text: Egon Schmaus, Verbandsausbildungsleiter im BWLV

BWLIV-MITTEILUNGEN

IN EIGENER SACHE: WER KANN HELFEN?

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, Scharrstraße 10
70563 Stuttgart-Vaihingen
Telefon: 0711 22762-22, E-Mail: jost@bwlv.de

Text: red.

BWLIV-TERMINSERVICE 2016

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
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	13.08.16	SF	FAI Sailplane Grand Prix, 18m-Klasse – Info: www.sgp.aero	Flugplatz Musbach/Freudenstadt
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	27.08.16	LF	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenfliegenweisung – Info: www.daec.de	St. Auban/Frankreich
14.08.16	26.08.16	LJ	BWLIV-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	21.08.16	A	Flugtag im Wiesental; Sa. 15 Uhr, So. 10.30 Uhr – Info: www.segelflug-pleidelsheim.de	Segelfluggelände Pleidelsheim
20.08.16	21.08.16	A	Flugplatzfest Ellwangen, Sa. 13 Uhr, So. 11 Uhr – Info: Telefon 07965 655	Flugplatz Ellwangen (EDPY)
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
20.08.16	27.08.16	MF	9. FAI World Paramotor Championships – Info: www.daec.de	Damyns Hall/GB
21.08.16	28.08.16	LF	Landesjugendvergleichsfliegen – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
26.08.16	28.08.16	MF	Rallye „Rund um Berlin“, Motorflug und UL – Info: www.daec.de	Flugplatz Eisenhüttenstadt (EDAE)
26.08.16	28.08.16	A	Donzdorfer Flugtage – Info: www.donzdorfer-flugtage.de	Flugplatz Donzdorf
27.08.16		A	Flugplatzfest/Fly-In in Erbach – Info: www.lsv-erbach.de	Flugplatz Erbach (EDNE)
27.08.16	28.08.16	A	Oldtimer-Treffen mit Fly-In Blumberg – Info: www.luftsportverein-blumberg.de	Flugplatz Blumberg (EDSL)
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		T	IHP-Infoveranstaltung für Prüfer und Technische Leiter, 9.30 Uhr – Info: birkhold@bwlv.de	Aeroclub Stuttgart, Vaihingen
03.09.16		A	Nostalgisches Fliegerpicknick – Info: www.flugtag-wershofen.de/flieger-picknick	Flugplatz Wershofen/Eifel (EDRV)
03.09.16	04.09.16	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen
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	04.09.16	A	Flugtag des FSV Sindelfingen mit Oldtimer-Drive-In	Fluggelände Deckenpfronn
03.09.16	09.09.16	MF	20. FAI World Rallye Flying Championships – Info: www.daec.de	Santa Cruz/Portugal
04.09.16		A	Flugplatzfest Blaubeuren, 11 bis 18 Uhr – Info: jensminard@aol.com	Flugplatz Blaubeuren
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
14.09.16	17.09.16	T	Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
15.09.16	24.09.16	FB	60. Gordon-Bennett-Cup – Info: www.gordonbennett.org	Gladbeck
16.09.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
16.09.16	26.11.16	MF	Theoriekurs PPL (A), Teil FCL, Wochenendkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
17.09.16	25.09.16	LJ	Bundesjugendvergleichsfliegen – Info: daec.de	Bremen
18.09.16		SF	Nachwuchsvergleichsfliegen NB1, 2. Durchgang – Info: Peter Denner, flypit@gmx.de	Flugplatz Malsch
19.09.16	23.09.16	SF	Segelkunstflug-Lehrgang in Blumberg mit Dosi-Wettbewerb – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Blumberg
28.09.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
28.09.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
28.09.16	02.10.16	FB	Volksfest-Wettfahrt – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
30.09.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
01.10.16		MD	F1-Landesmeisterschaft FSV Herrenberg – Info: twiesiolek@t-online.de	Ammerbuch
01.10.16	08.10.16	SF	Segelkunstflug-Lehrgang in Hayingen – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Hayingen
03.10.16		MD	Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“ FSV Herrenberg – Info: mathias_giessen@gmx.de	Ammerbuch
03.10.16	08.10.16	T	Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler und UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Segelfluggelände Hornberg
05.10.16	09.10.16	LJ	Herbsttagung des Jugendausschusses – Info: www.daec.de	Dresden
07.10.16		MD	F1-Landesmeisterschaft LSV Rossfeld Metzingen – Info: rumpp.stefan@web.de	Osterhofen
08.10.16		A	Pilotentag bei der DFS – Info: www.dfs.de	Flugplatz Schönhagen/Trebbin
09.10.16		MD	34. Hahnweide-Pokalwettbewerb – Info: www.wh-modeller.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
12.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
12.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
12.10.16		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
14.10.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
14.10.16	16.10.16	LJ	Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Jugend-/Bildungsstätte Klippeneck
15.10.16		MD	Saafflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schornbach
15.10.16		MD	Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“ Schorndorf – Info: beschwende@t-online.de	Schorndorf
15.10.16	16.10.16	A	Drachenfest der Fliegergruppe Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben (EDDS)
21.10.16	22.10.16	A	Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden

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.

BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

Allgemeine Hinweise:

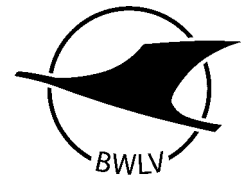
Die Form des kombinierten Lehrgangs zielt darauf ab, dass Fluglehrer mit verschiedenen Arten von Lehrberechtigungen daran teilnehmen können. Je nach Kategorie der Lehrberechtigung wird im zeitlichen Umfang (für den Teilnahmenachweis) wie folgt unterschieden:

Inhaber der Lehrberechtigung

- Motorflug, Segelflug, Ballon nach FCL.940.FI: zweitägig
- Ultraleicht nach LuftPersV: eintägig

Das bedeutet, dass an dem Lehrgangsprogramm am Samstag alle Fluglehrer beteiligt sind und zwischen den parallel in zwei Räumen angebotenen Vorträgen auswählen können. Dies kommt auch Inhabern von verschiedenen Lehrberechtigungen entgegen.

Es wird empfohlen, den Lehrgangsnachweis rechtzeitig, d. h. innerhalb der dreijährigen Gültigkeit der Lehrberechtigung sicherzustellen.



Fluglehrer
Fortbildung

ANMELDUNG

(bitte in DRUCKSCHRIFT ausfüllen!)

zweitägiger Fortbildungslehrgang für alle Fluglehrer (FCL.940.FI) – außer UL	eintägiger Fortbildungslehrgang für UL-Fluglehrer i. S. der LuftPersV
<input type="checkbox"/> 21.–22.10.2016 Lehrgangsgebühr: 40 Euro mit bzw. 80 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft	<input type="checkbox"/> 22.10.2016 Lehrgangsgebühr: 20 Euro mit bzw. 40 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft
Quartier-Informationen zum Veranstaltungsort erbeten: <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	

Name, Vorname	PLZ und Wohnort	
Postanschrift: Straße und Haus-Nr.	LIZENZNR. UND GÜLTIGKEIT DER LEHRBERECHTIGUNG/EN: <input type="checkbox"/> PPL(A) _____ <input type="checkbox"/> SPL _____ <input type="checkbox"/> Ultraleicht _____ <input type="checkbox"/> Ballon _____ <input type="checkbox"/> Sonstige: _____	
Tel. privat		
Mobil		
E-Mail-Adresse		
BWLV-Mitglieds-Nr.		Geburtsdatum

Anmelde- und Teilnahmebedingungen

Die Anmeldung wird nach Eingang bestätigt; verbindlich anerkannt wird diese erst nach Eingang der o. a. Lehrgangsgebühr, die mit der Einladung zum Lehrgang fällig wird. Sie beinhaltet neben der Lehrgangsorganisation die Ausgabe der Teilnahmebestätigung sowie Pausengetränke nach Programmangabe. Zahlbar ist die Lehrgangsgebühr entweder (gewünschte Zahlungsart bitte ankreuzen)

- durch Überweisung (fällig mit Rechnung, die zusammen mit der Einladung zugestellt wird) oder
 durch Erteilung der Einzugsermächtigung (fällig nach erfolgter Einladung)

Hiermit ermächtige ich den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. (Gläubiger-ID: DE39ZZZ00000419277), Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Bankinstitut: _____

BIC: _____ IBAN: _____

Ort, Datum _____ Unterschrift _____

ANMELDUNG BITTE SENDEN AN:

BWLV-Geschäftsstelle, Scharstr. 10, 70563 Stuttgart, bzw. E-Mail: jost@bwlv.de oder Fax 0711 22762-522

ERSTER CRI-LEHRGANG FÜR LEHRBERECHTIGTE

DIE PREMIERE IST GEGLÜCKT



Teilnehmer und Ausbilder des CRI-Lehrgangs (v. l.): Karl-Heinz Beiser, Egon Schmaus, Thomas Drescher, Rainer Peghini, Holger Obergföll, Eberhard Kollmar, Dieter Schwenk, Karl-Josef Gäng, Carlo Schwer, Melchior Kumpf, Stefan Kühlbrey, Volker Single

Im adler ausgeschieden und vom BWLV-Referenten Ausbildung Egon Schmaus ausgearbeitet, fand der erste BWLV-CRI-Lehrgang auf dem Flugplatz Radolfzell-Stahringen vom 24. bis 26. Juni mit zehn Teilnehmern statt. Nach den Wetterkapriolen in den Wochen vor dem Lehrgang waren natürlich alle gespannt, ob

das Wetter für den Lehrgang halten würde – denn drei Tage fliegbares Wetter am Stück scheinen dieses Jahr eine Besonderheit zu sein.

Am Freitag dann herrliches Wetter und alle Teilnehmer konnten ohne Probleme – natürlich mit exzellenter Flugvorbereitung – nach Stahringen aufbrechen. Im Vorfeld zum Lehrgang erhielten alle Teilnehmer einen umfangreichen Unterrichtsplan nebst Ausbildungsakte CRI, welche unser Lehrgangleiter liebevoll als „Gebetbuch“ für diese Ausbildung bezeichnete.

Straffes Programm

Ankunft und Aufnahme in Stahringen waren ausgesprochen freundlich. Die Werkstatt war zum Unterrichtsraum mit Tischen und gemütlichen Stühlen umgebaut worden, Getränke, Vesper, Obst, Kaffee und Kuchen waren bereitgestellt. Man fühlte sich wie daheim!

Bereits ab 9 Uhr machten die ersten Teilnehmer noch Typeneinweisungen auf

DA-20 und A210 und pünktlich um 12.30 Uhr begann dann der gemeinsame Unterricht. Ziel des Lehrgangs: Vorbereitung auf die Kompetenzbeurteilung CRI bestehend aus theoretischen Fragen zum PPL- und Fluglehrerwissen, Unterricht in den Ausbildungsfächern, Briefing, Flug und Debriefing.

Dies bedeutet für die Teilnehmer praktische Übungen wie Vertrautmachen mit dem Ausbildungsflugzeug, Rollen, Reiseflug, Leistungssetting, Notverfahren, Platzrunde, Anflug und Landung sowie Prüfungsvorbereitung – und alles natürlich vom rechten Sitz.

Teilnehmer waren Schüler und Lehrer zugleich

Aber natürlich gehört zur Fliegerei nicht nur die wichtige Praxis, auch die Theorie darf nicht zu kurz kommen. Und so waren alle Teilnehmer Schüler und Lehrer zugleich, wenn es darum ging, den einzelnen Unterrichtseinheiten, sprich den von jedem Teilnehmer gehaltenen Lehrproben, zu folgen und danach zu beur-



„Flugschüler“ Egon Schmaus (rechts) unterwegs mit Dieter Schwenk

teilen. Die Themen waren umfangreich und (mittlerweile ja schon fast Standard) per Powerpoint präsentiert.

Flugregeln und Luftraum, Lizenzen und Berechtigungen, Flugsteuerung und Abmessungen, Flugzeugkunde und Instrumente, Notausrüstung und Notverfahren, Geschwindigkeiten und Grenzen, Roll-Startlängen und Steig- und Anfluggeschwindigkeiten, Streckenflugplanung und Flughöhen, Beladepplan, Gewichtsschwerpunktgrenzen, Triebwerksausfall, Notabstieg – Stoff genug für zweieinhalb Tage. Und darum nochmals ein ganz

herzliches Dankeschön für die bequemen Stühle!

Das Wetter meinte es im Großen und Ganzen gut mit uns, obwohl für Freitagabend heftige Gewitter vorhergesagt waren. Wir konnten dann spontan fast alle Flugzeuge unter Dach bringen, selbst der Unterrichtsraum wurde geräumt, um für die Katana „GK“ einen sicheren Unterstellplatz zu haben. Die Dimona fand mit eingeklappten Flügeln ebenfalls in der Halle Platz. Die Zeit verging fast wie im Flug, es war ein guter Mix aus Theorie und Praxis und so bleibt mir, im Namen

aller Teilnehmer ein ganz großes Lob für diesen Lehrgang auszusprechen:

- an unsere Ausbilder Egon Schmaus, Karl-Heinz Beiser und Rainer Peghini für eure Zeit und Geduld,
- an den Stahlinger Verein, insbesondere an Karl-Josef Gäng und Thomas Drescher für die Organisation vor Ort – Stahlinger kann man nur empfehlen!
- und an die ganze Truppe: Vielen Dank!

Text: Dieter Schwenk
Fotos: Teilnehmer

EIN LEBEN FÜR DIE FLIEGEREI

Kurz vor seinem 93. Geburtstag ist Richard Schmid gestorben. Der begeisterte Flugsportler, der zuletzt im Samariterstift in Ammerbuch lebte, schief friedlich ein.

Seine Berufung musste Richard Schmid schon früh seinen Eltern erklären, denn er beendete 1938 kurzum seine Bäckerlehre und widmete sich fortan der Fliegerei. Fliegertechnische Ausbildungen in Augsburg und Umgebung folgten. Die Segelfliegerei hatte es ihm zunächst angetan. Was lag da näher, als 1950 mit seinen Kameraden den Flugsportverein Tübingen zu gründen? Als Werkstattleiter wartete er Flugzeuge und entwickelte sie in ihrer Leistungsfähigkeit und Substanz.

1953 erwarb „Riche“, wie er genannt wurde, die Qualifikation des Fluglehrers. Die Fügung brachte Richard Schmid, der inzwischen auch die Berechtigung zum Flugzeugwart vorweisen konnte, mit dem Fabrikbesitzer Richard Braun von „Braun und Kemmler“ (Beka) zusammen. Der Patriarch, der zunächst in Lustnau (jetziges Hornbach-Gelände) Stahlhelme und dann Pfannen und Kochgeschirr herstellte, stellte „Riche“ ein – dies allerdings mit dem Hintergrund, dass dieser sich auch um seine wunderschöne silberne Morane kümmerte. Vor den Toren der Fabrik war ein privates Start- und Landefeld, das dem Chef seinen Zugang zum Hobby enorm erleichterte.

1980 wechselte „Riche“ den Verein und trat dem Flugsportverein Unterjesingen bei – eine tolle Bereicherung für die Truppe aus dem Ammertal, denn Richard Schmid war neben seinen Qualifikationen und Flugberechtigungen auch ein „Hundertprozentiger“. Und engagierte Fluglehrer waren damals schon – wie heute – Mangelware.

Der Kamerad mit dem verschmitzten Lächeln war immer zur Stelle. Auch führte er neben seiner Tätigkeit im Verein als Schriftführer und Flugzeugwart unzählige Vereinslisten und Bordbücher in einer Ausprägung, die heute noch moderne Computerprogramme ausstechen könnte. Der Anspruch an sich und an die sichere Fliegerei dominierte sein Leben. Dafür wurde er mit höchsten Auszeichnungen des DAeC und des BWLV gewürdigt. Auch der Flugsportverein Unterjesingen verlieh ihm 1997 für sein Lebenswerk im Verein die Ehrenmitgliedschaft.

Nun ist unser Kamerad zu seinem letzten Flug aufgebrochen. Wahrscheinlich brauchen ihn seine Frau Heidrun und seine Fliegerkameraden jetzt woanders. „Riche“, Hals und Beinbruch können wir dir jetzt nicht mehr wünschen. Aber wir geben dir wie immer mit: sauber Kurs halten und eine weiche Landung.

Text: Wolfgang Zanker, FSV Ammerbuch
Foto: Grohe

ABSCHIED



Richard Schmid vor 54 Jahren bei einem Fluglager in der Partnerstadt Aigle in einem Bergfalken

MODELLSPORT-CLUB KIRCHHEIM/TECK TRAUERT UM HANS-PETER GÖLZ



Hans-Peter Gözl ist vollkommen
unerwartet verstorben

Am 22. März haben wir die furchtbare Nachricht erfahren: Unser Erster Vorsitzender Hans-Peter Gözl ist im Alter von 46 Jahren plötzlich und vollkommen unerwartet verstorben. Wir alle, die diese Nachricht erhielten, waren zutiefst erschüttert und konnten das Gesagte nicht fassen. Wir kämpfen noch immer mit unserer Sprachlosigkeit über den plötzlichen Tod von unserem „Hansi“.

Wir verlieren in Hans-Peter Gözl einen guten Freund, einen Ratgeber und Helfer, der immer zur Stelle war, und einen Vorsitzenden, der sich in außerordentlicher Art und Weise für „seinen“ Verein eingesetzt hat. In seiner langen Zeit als aktiver, erfolgreicher und begeisterter F3B-Pilot war es ihm immer besonders wichtig,

den Modellflugsport voranzutreiben und junge Talente zu fördern.

Unsere Vorstellung kann die Lücke, die er hinterlässt, nicht erfassen. In Gedanken sind wir bei seiner Familie und können nur in Bruchstücken erahnen, welche Trauer und Leere in seiner Familie eingezogen sind. Wir grüßen in Trauer.

Text und Foto: Modellsport-Club
Kirchheim/Teck

TRAUER UM OTTO SEIDT

Die Fliegergruppe Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal trauert um ihr Ehrenmitglied Otto Seidt. Anfang April ist er im Alter von 89 Jahren gestorben.

Otto Seidt trat 1964 der Fliegergruppe bei. Er lernte zunächst das Segelfliegen, später kamen die Lizenzen für Motorsegler und Motorflugzeuge hinzu. Zusammen mit seinen Freunden Hermann Neuffer und Manfred Hummel kaufte sich Otto Seidt schon bald einen eigenen Cirrus. 1974 wurde er zum Nachfolger des Gründungsvorsitzenden Karl Heckeler gewählt.

Die Zeit seiner Vorstandschaft war entscheidend und prägend für die Fliegergruppe. So wurden unter seiner Führung eine neue Werkstatt und kurz darauf die Vereinskantine gebaut. Auch die Partnerschaft mit der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft der Hochschule Esslingen, die den Flugplatz Grabenstetten gemeinsam mit der Fliegergruppe nutzt, entstand während dieser Zeit. Darüber hinaus übernahm Otto Seidt mehr als 30 Jahre lang die Buchhaltung der Fliegergruppe.

Trotz der vielen Arbeit als Vorsitzender fand er noch Zeit zum Segelfliegen, so

zum Beispiel im April 1976, als er mit der Vereinslibelle Golf Romeo von Grabenstetten aus ein Dreieck über Kehlheim und das Klippeneck flog, was mit 500 Kilometern zur damaligen Zeit eine herausragende Leistung war. In den Folgejahren nahm Otto des Öfteren mit der vereinseigenen Jodel an Motorflug-Wettbewerben und Rundflügen teil.

Sein Engagement für die Fliegergruppe und den Luftsport wurde mit zahlreichen Auszeichnungen honoriert. Die Höhepunkte waren die Verleihung des Otto-Lilienthal-Diploms, der Goldenen Ehrennadel des BWLV und schließlich im Jahre 2002 der Goldenen Wolf-Hirth-Medaille.

Bald darauf wurde Otto leider von schwerer Krankheit getroffen und saß seitdem im Rollstuhl. 2012 war er trotzdem dabei, als die Fliegergruppe ihr 60-jähriges Bestehen feierte.

Nun mussten wir Abschied nehmen von unserem Kameraden, mit Trauer im Herzen, aber auch mit aufrichtigem Dank für die lange gemeinsame Zeit.



Otto Seidt war Ehrenmitglied der FG
Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal

Text: Marc Schneider,
FG Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal
Foto: privat



1

Gut, wenn man mit seiner Leidenschaft bei uns landet.

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

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: luftfahrt@allianz.com

Mehr Infos: agcs.allianz.com/luftfahrt



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

Allianz



Nicht träumen! Fliegen! Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

BWLV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Buchungen: 07424 84634, Fax: 8282
(Sindy Zepf)
E-Mail: klippeneck@bwlv.de

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

BWLV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM AUGUST 2016

46. LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSFLIEGEN
4.8.2016 Flugplatz Leibertingen
Info: www.jufli-leibertingen.de

BW-LANDESMEISTERSCHAFT FESSELFUG
6.-7.8.2016 Bodman/Bodensee
Info: w.gromann@web.de

FAI SAILPLANE GRAND PRIX
6.-13.8.2016 Flugplatz Musbach
Info: www.sgp.aero

GLASFLÜGELTREFFEN MIT FLY-IN
12.-14.8.2016 Flugplatz Bad Saulgau (EDTU)
Info: www.glasflugel.net

FLUGPLATZFEST DEGERFELD
27.-28.8.2016 Flugplatz Degerfeld (EDSA)
Info: lsv-degerfeld.de