

MOTORFLUG/UL SEITE 20

VOM FUSSGÄNGER ZUM PILOTEN

FRANK JANKOWIAK BESCHREIBT SEINEN WEG INS COCKPIT UND WAS ER DABEI SO ALLES GELERNT HAT

SEGELFLUG SEITE 24

DIE WELT FLIEGT „AUF DEM BUTZ“

VOR 60 JAHREN FAND DIE ERSTE SEGELFLUG-WM AUF DEUTSCHEM BODEN NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG IN KÖLN-BUTZWEILERHOF STATT

BWL.V-Flyer
Safety First
INSIDE

Pfiffner

TITELTHEMA SEITE 3

GEMEINSAM GEGEN SEXUALISIERTE GEWALT

DER BWLV HAT ZWEI NEUE SCHUTZBEAUFTRAGTE AUSBILDEN LASSEN UND SENSIBILISIERT ZU DEM THEMA BEI SEINEN FORTBILDUNGSVERANSTALTUNGEN





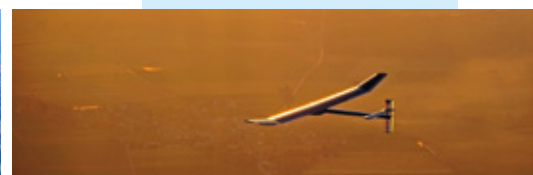
Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

der adler

Der adler ist Deutschlands ältestes
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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



EDITORIAL

- 3 Gemeinsam gegen sexualisierte Gewalt!

ALLGEMEINES

- 4 Die Arbeit des Verbandes im Überblick:
Was der BWLV konkret leistet
- 7 Beilage in dieser adler-Ausgabe:
BWLV-Flyer „Safety First“
- 8 Bestimmung der Flugbahn eines Ballons:
Trajektorien – und wozu sie nützlich sind
- 11 Zum 250. Geburtstag: Ulm feiert Berlinger-Jubiläum
- 12 Höhenflug vor zehn Jahren:
Die Solar Impulse und ihre Rekorde
- 13 Weltluftsportorganisation:
FAI-Konferenz findet digital statt
- 13 B4Takeoff: Neue App zur Flugerfassung
- 14 Ziel Solarflughafen:
Airport Stuttgart beschließt Klimaschutzplan
- 15 Regionalflughafen Grenchen:
Elektroflieger treffen sich in der Schweiz
- 15 Online-Bildungsangebote:
Begriff „Webinar“ nicht mehr verwenden

LUFTSPORTJUGEND

- 16 Neue Schutzbeauftragte des BWLV:
Gemeinsam gegen sexualisierte Gewalt

HKF

- 17 Annahmefrist für Zuschussanträge verlängert:
wichtige Information für alle Vereinsvorstände
und Jugendleiter
- 17 Hanns und Maxi Kellner Stiftung:
Neues Vorstandsmitglied

FALLSCHIRM

- 18 Serie zum Fallschirmsport im BWLV:
Mehr als nur Adrenalin (4)

MODELLFLUG

- 19 Deutsche Meisterschaft F3K:
(Nicht) vom Winde verweht
- 20 FAI-World-Cups: deutsche Sportler erfolgreich

MOTORFLUG/UL

- 20 Flugausbildung LAPL(A):
Vom Fußgänger zum Piloten

SEGELFLUG

- 24 Segelflug-WM 1960:
Die ganze Welt fliegt „auf dem Butz“
- 29 Sunrise-Fliegen und Alleinflüge in Isny:
Ein Segelflugtag, der kaum zu toppen ist
- 30 Förderflugzeug BW2: 16 Flugtage, 6.000 Kilometer
und mehr als 80 Flugstunden
- 30 LSR Aalen:
Markus Frank fliegt drei deutsche Rekorde
- 31 Außergewöhnliches Ziel:
mit dem „Raddel“ zum Frankfurter Flughafen

LUFTSPORTLERINNEN

- 33 Chronik zum Frauenflugsport:
Segelfliegerinnen in der DDR
- 35 Höchste Ehrung der FAI: Gisela Weinreich wird
mit Lilienthal-Medaille ausgezeichnet

REGIONEN

- 36 Region 1: Fliegergruppe Freudenstadt
zieht verspätete Jahresbilanz
- 37 Region 1: In Rekordzeit nach der Corona-Pause
zum Alleinflug
- 38 Region 1: FG Renthal und BWLV ehren
langjährige Vereinsvorstände
- 39 Region 6: Jugendlager auf Abstand

TECHNIK

- 40 Umwandlung technischer Lizenzen in eine L-Lizenz
- 40 Deutscher Aero Club: Referent Technik gesucht

BWLV-MITTEILUNGEN

- 41 BWLV-Fluglehrer-Fortbildungsveranstaltungen
- 42 BWLV-Terminservice 2020
- 43 BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte
- 43 BWLV-Lehrfähigkeitsnachweis für Lehrberechtigte
- 43 Zur Erinnerung: Meldepflicht beachten!

FLUGSICHERHEIT

- 44 Wie man seine Leistungen beim Fliegen verbessern
kann: Mentales Training für Piloten
- 46 TMZ-Hörbereitschaft: Bitte Regeln einhalten!

ABSCHIED

- 46 Clemens Rade

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Höchste Konzentration vor dem Start: Exakt an ihrem 14. Geburtstag hat Hannah Lakeberg von der Luftsportgruppe Isny kürzlich ihren ersten Alleinflug absolviert. Auch ihr Fliegerkamerad Leon Konzelmann wurde an jenem Tag zum ersten Mal alleine „flügge“. Eingebettet waren diese Alleinflüge in einen äußerst gelungenen Segelflugtag samt Sunrise-Fliegen am Flugplatz Isny-Rotmoos, den die Fliegergruppe auf Seite 28 dieser Ausgabe eindrucksvoll beschreibt.

Foto: Heinz Mauch

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

GEMEINSAM GEGEN SEXUALISIERTE GEWALT!



Oliver Goller, BWLV-Landesjugendleiter und Referent für Jugendfragen

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

es ist ein erschreckender Umstand: Sexueller Missbrauch und sexualisierte Gewalt sind Phänomene, die weit verbreitet sind in unserer Gesellschaft. Zwischen 12.000 und 17.000 Missbrauchsfälle an Minderjährigen werden pro Jahr in Deutschland erfasst. Die Dunkelziffer, so wird geschätzt, liegt um ein 16- bis 17-Faches höher. Das sind fürchterliche Zahlen, die viele Menschen betroffen und sprachlos machen. Denn immer stecken dahinter Schicksale und oft genug zerstörte

Leben der Opfer. Und während die Öffentlichkeit vor allem bei spektakulären Fällen wie in Freiburg oder Lüdge mit diesem Thema konfrontiert wird und aufhorcht, findet Missbrauch oft im Verborgenen, zumeist im nächsten Umfeld statt – und manchmal leider auch im Sportverein.

Dies ist Grund genug, sich ernsthaft Gedanken zu machen, wie mit diesem Thema umzugehen ist. Verdrängen ist keine Option – doch es wäre auch falsch, Panik zu verbreiten und überall Missbrauch zu wittern, wo keiner ist. Ein Generalverdacht gegen alle Ehrenamtlichen, insbesondere Fluglehrer, wäre fatal und ist nicht das Ziel, denn in unseren Vereinen wird von der überwältigenden Mehrheit der Luftsportler enorm wertvolle Arbeit mit einem guten und gesunden Umgang miteinander geleistet.

Allerdings gibt es auch hier die andere Seite. Nicht immer muss es ein offensichtlicher Missbrauch sein, denn die Grenzen sind manchmal gerade bei Schulungssituationen fließend: Während die einen ihr Handeln oder ihre verbale Kommunikation gar nicht als problematisch sehen, empfinden andere dieses bereits als Übergriffigkeit.

Darum gilt es, offen und sensibel zu sein, genau hinzuschauen und zu handeln, wenn es nötig wird. Auch der BWLV hatte es in den vergangenen Jahren mit rund einer Handvoll Fälle sexualisierter Gewalt in den verschiedensten Ausprägungen zu tun. Der Verband ist dabei immer konsequent gegen mögliche Täter vorgegangen und hat sich dem Schutz der Opfer verschrieben – mitunter auch unter Hinzuziehung der Kriminalpolizei. Dies freilich geschah aus bestem Wissen und Gewissen heraus, nicht fußend auf einem stringenten Konzept.

Umso mehr freue ich mich, dass wir diese Seite der Verbandsarbeit nun zunehmend professionalisieren. Neben zahlreichen Fachvorträgen, die der BWLV inzwischen zum Thema anbietet, haben sich Chris Henninger und Dennis Austel vom Fachausschuss Jugend im BWLV nun von der Württembergischen Sportjugend (WSJ) zu offiziellen Schutzbeauftragten gegen sexualisierte Gewalt ausbilden lassen. „Hinschauen – Abwägen – Handeln“, lautet hier das Motto. Beide stehen künftig als Ansprechpartner für unsere Mitglieder zur Verfügung (siehe auch den Bericht auf Seite 16 dieser Ausgabe).

Sie sollen einerseits ein offenes Ohr für alle diejenigen haben, die in Not sind und sich jemandem anvertrauen möchten, vielleicht aber im eigenen Verein keine geeignete Ansprechperson finden. Dies erfolgt selbstverständlich vertraulich und der Schutz derer, die sich hier an unsere Ansprechpartner wenden, hat höchste Priorität. Zum anderen werden Chris und Dennis auch konkret interessierte Vereine beraten, die ein Schutzkonzept entwickeln wollen, um mögliche Täter abzuschrecken und diesen ihr Vorgehen schwer oder idealerweise unmöglich zu machen. Ich möchte alle Vereine ermutigen, dieses tolle Angebot in Anspruch zu nehmen – hier tritt unser Verband als Dienstleister im besten Sinne auf!

Darüber hinaus wird der BWLV das Thema sexualisierte Gewalt und Sensibilisierung auch weiterhin aufgreifen und ansprechen – so, wie er es bereits seit einiger Zeit auf breiter Basis tut, etwa bei Fluglehrer-Fortbildungen und Jugendleiter-Lehrgängen. Unser Ziel ist es, hier ein Bewusstsein zu schaffen, dass Missbrauch im Luftsportverein gar nicht erst stattfinden kann.

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, lassen Sie uns offen über dieses Thema kommunizieren, gemeinsam hinschauen und klarmachen, dass sexualisierte Gewalt in unserer Gemeinschaft nicht toleriert wird. Helfen Sie mit, dass es in unseren Vereinen für alle sicher und angenehm zugeht. Und vor allem: Scheuen Sie sich nicht, sich an den BWLV zu wenden, wenn Sie den Eindruck haben, dass dies einmal nicht der Fall ist. Denn eins ist klar: Jeder Missbrauchsfall ist einer zu viel.

Ihr



DIE ARBEIT DES VERBANDES IM ÜBERBLICK: WAS DER BWLV KONKRET LEISTET

Der BWLV als Spitzenverband der baden-württembergischen Luftsportvereine ist seit mehr als 90 Jahren für seine Mitglieder da und hat ein weites Aufgabenfeld. Dies ist oftmals für die einzelnen Mitglieder in den Vereinen nicht ersichtlich. Um aufzuzeigen, was der Verband tagtäglich ganz konkret tut, damit die Flieger im Land ihren Sport ausüben können, werden im Folgenden die einzelnen Aufgaben des BWLV näher erläutert.

Vertretung gegenüber Behörden, Institutionen und der Politik

Der BWLV betreut rund 20.000 Mitglieder, darunter etwa 11.000 aktive Luftsportler in rund 190 Vereinen. Diese sind organisiert in den Sparten Segelflug, Motorsegelflug, Motorflug, Ultraleichtflug, Modellflug, Fallschirmspringen, Hängegleiter- und Gleitschirmfliegen sowie Freiballonfahren.

Als Verband der Flieger in Baden-Württemberg ist der BWLV natürlich zuallererst seinen Mitgliedern verpflichtet. Er hat die Interessen der Flieger zu vertreten gegenüber den Behörden, der Politik und anderen Institutionen, wie auch zum Beispiel der EASA. Dies tut der Verband zusammen mit dem Deutschen Aero Club (DAeC) in Braunschweig und in Kooperation mit den anderen Luftsportlandesverbänden in Deutschland.

Die behördlichen Auflagen nehmen in der heutigen Zeit immer mehr zu. Man kann das gut finden oder nicht – der BWLV bemüht sich aber ständig, im Interesse der Flieger zu handeln, um dafür zu sorgen, dass alle diesen schönen Sport noch einigermaßen ausüben können. Dies ist dem BWLV in der Vergangenheit durch stetigen Kontakt zu Behörden und Politikern immer wieder gelungen – und darauf kann der Verband stolz sein.

Betrieb eigener Liegenschaften und Schulen

Der BWLV betreibt eigene Liegenschaften, Luftsportanlagen und -schulen. Dazu gehören die Jugend- und Weiterbildungsstätte samt Werkstatt der BWLV-Technischen Betriebe auf dem

Klippeneck und die verbandseigene Motorflugschule auf der Hahnweide. Es obliegt dem BWLV, diese Infrastruktur zu pflegen und ordnungsgemäß instand zu halten.

Die Motorflugschule ist seit Jahrzehnten der Grundpfeiler für die kostengünstige Ausbildung aller Luftsportler im Motorflug. Und das Klippeneck ist mit seiner guten Infrastruktur für Tagungen und Lehrgangsmaßnahmen wie auch für die Fluglehrer-Ausbildung und die Ausbildung des technischen Personals unverzichtbar. Hier werden im Wesentlichen die Aktivitäten des Verbandes gebündelt.

Lizenzierung

Ein weiterer zentraler Punkt der Arbeit im BWLV ist das Lizenzwesen. Ständig gibt es Impulse von außen, die das Fliegen erschweren. Die Geschäftsstelle und die haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter des BWLV investieren sehr viel Zeit in die Aufgabe, die Härten der gesetzlichen Vorgaben für ihre Mitglieder abzufedern, sie darüber auf dem Laufenden zu halten und ihnen die Umsetzung derselben zu ermöglichen. Das einzelne Mitglied bekommt davon eher wenig mit.

Es gelingt natürlich nicht immer, das Optimale für alle Flieger rauszuholen. Wenn man aber gar nichts macht, dann gibt es auch keine Änderungen. Man muss wissen: In der „Lobby-Demokratie“ sind zuvorderst nur die gelisteten Interessenverbände die primären Ansprechpartner der Politik und der Behörden im Gesetzgebungsverfahren. Nur über sie kann sich der Luftsport aktiv Gehör verschaffen. Seit Jahren sind die Luftsportverbände in Deutschland, darunter der BWLV, mit großer Sachkunde aktiv in den Prozess der Regeländerungen und Umsetzung des europäischen Luftrechts eingebunden.

Ausbildungsbetrieb

Auch der Ausbildungsbetrieb spielt eine enorm wichtige Rolle in der Verbandsarbeit. Gegenüber den Behörden ist der BWLV Ausbildungsbetrieb und erster und wichtigster Ansprechpartner

in diesem Bereich. Der Verband hat schon vor Jahren unter Einsatz unzähliger Arbeitsstunden erreicht, dass er als Approved Training Organisation (ATO) anerkannt wurde. Der BWLV gibt diese Ausbildungserlaubnis an die Vereine weiter – mit den Auflagen, die die Behörde dafür vorsieht. Die Vereine sind Ausbildungsbetriebe unter dem Dach der BWLV-Globalerlaubnis – und das seit rund 60 Jahren. Die ATO ist hier das sichtbare Ergebnis einer enormen Anstrengung. Um es auch hier ganz deutlich zu sagen: Ohne BWLV und ohne ATO kann ein Verein nicht ausbilden!



Ohne den BWLV und ohne die ATO dürfte kein Verein Flugschüler ausbilden

Zudem organisiert der BWLV zahlreiche Lehrgänge und Fortbildungsveranstaltungen für Fluglehrer, etwa die zweimal im Jahr stattfindenden Auffrischungsseminare für Lehrberechtigte aller Sparten im Luftsport oder die aufwendige Ausbildung zum Segelfluglehrer und UL-Fluglehrer.

Damit alle Beteiligten auf dem neuesten Stand bleiben, was die jeweils aktuelle Gesetzgebung angeht, überarbeiten die in der ATO tätigen Haupt- und Ehrenamtler zudem mit enormem Aufwand regelmäßig alle notwendigen Dokumente – zuletzt etwa die Ausbildungs- und Betriebshandbücher sowie das Regelbuch Segelflug.

Technik

Ein weiterer, unersetzlicher Bereich ist die Technik. Auch hier hat der BWLV mit seinem Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) die Oberhoheit. Die Möglichkeiten und Befugnisse des LTB wiederum stellt er für die Vereine zur Verfügung, damit sie gewisse technische Arbeiten durchführen können.

Darüber hinaus bietet der Verband ganz praktisch zahlreiche Weiterbildungsmöglichkeiten an: In mehreren technischen Lehrgängen, die kontinuierlich stattfinden, können die Mitglieder sich zum Beispiel zum Zellenwart oder Werkstattleiter schulen und ausbilden lassen. Um auch hier klarzumachen, was dies bedeutet: Den Vereinen wäre es nicht möglich, ohne den BWLV ihre Flugzeuge kostengünstig mit eigenem Personal zu warten. Hinzu kommen die jährlichen Nachprüfungen mit den vielen ehrenamtlichen Prüfern, die der BWLV ebenfalls zentral koordiniert.



Der BWLV organisiert und bietet zahlreiche Lehrgänge an – wie etwa auch den Motorenwartlehrgang

Luftraum, Flugsicherheit

Der Luftraum ist die Spielwiese der Luftsportler. Ihn zu erhalten, erfordert hohe Anstrengungen und einen engen Kontakt zu den Behörden und Institutionen, die für die Lufträume verantwortlich sind. Nur über Interessenverbände wie den BWLV und den DAeC kann der Luftsport seine Positionen wirksam einbringen. Die Entwicklung des „Stuttgarter Modells“ für den Segelflug in der Umgebung des Flughafens Stuttgart ist ein Musterbeispiel der Aktivität des Verbandes über seinen Arbeitskreis Sektoren in diesem Aufgabenbereich.



Der BWLV setzt sich dafür ein, dass der Luftraum für unsere Luftsportler erhalten bleibt

Zuschusswesen

Der BWLV unterstützt seine Mitgliedsvereine nicht nur in ideeller, sondern auch ganz handfest in finanzieller Hinsicht. Zu zahlreichen Vorhaben in Vereinen, etwa zu baulichen Veränderungen, steuert der BWLV einen Zuschuss bei. Dieser kann mehrere Tausend Euro betragen. Auf diese Weise kommt ein Teil der Mitgliedsbeiträge den Vereinen direkt wieder zugute. Als Verband erhält der BWLV auch staatliche Zuschüsse, die er in Teilen unmittelbar an seine Mitgliedsvereine weiterleitet, zum Beispiel für Investitionsmaßnahmen der Vereine. Ebenso werden Maßnahmen der Luftsportjugend, der Aus- und Fortbildung sowie des Luftfahrttechnischen Betriebes mit staatlichen Fördermitteln unterstützt.

Jugendarbeit

Die Jugendarbeit ist die vielleicht wichtigste Aufgabe des BWLV. Jeder Verein kann nur überleben, wenn er Nachwuchs hat, wenn er junge Menschen dafür begeistert, in einem Verein eine Flugausbildung zu machen. In dieser Aufgabe unterstützt der BWLV die Vereine massiv. Darüber hinaus organisiert der BWLV mit enormem Aufwand und unter dem Einsatz von Dutzenden ehrenamtlichen Helfern zahlreiche eigene Veranstaltungen für den Nachwuchs. Dazu gehört zum Beispiel – wenn es nicht gerade Corona-bedingt ausfällt – das Streckenfluglager (StreLa) auf der Hahnweide, das Landesjugendvergleichsfliegen und das BWLV-Segelflug-Jugendlager an wechselnden Orten, das Landesjugendtreffen (LaJU), das BWLV-Schnupperfallschirmspringen und – nicht zu vergessen – die BWLV Jugend-Airgames, bei denen Jugendlichen eine ganze Woche lang zu einem außerordentlich niedrigen Preis die Möglichkeit geboten wird, alle Luftsportarten unter fachkundiger Anleitung mit viel Spaß auszuprobieren. All dies ist wichtig und richtig, um junge Leute für den Luftsport zu begeistern und sie langfristig an den Luftsport zu binden.



Veranstaltungen der Luftsportjugend helfen, den Nachwuchs nachhaltig für den Luftsport zu begeistern

Öffentlichkeitsarbeit

Der BWLV übernimmt die Aufgabe, sowohl nach innen als auch nach außen eine transparente, seriöse und ehrliche Kommunikation zu betreiben. Dies bedeutet, dass er nicht nur die Öffentlichkeit, sondern auch seine Mitglieder über diverse Kanäle zuverlässig über aktuelle Entwicklungen informiert. Dies geschieht über die Verbandszeitschrift „der adler“, über die Homepage sowie etliche andere Wege, um einen guten Kontakt zu den Mitgliedern zu pflegen – zum Beispiel auch bei den BWLV-Bezirkstagungen, die einmal jährlich angeboten werden.

Auf diese Weise erfahren die Mitglieder rechtzeitig und vor allem verlässlich alles, was es zum Beispiel bei gesetzlichen Regelungen, behördlichen Vorschriften und rund um die Flugsicherheit zu beachten gilt. Zudem bekommen sie Informationen über Veranstaltungen und Tipps zu verschiedensten Themen rund ums Fliegen und ums Vereinsleben. Nicht zuletzt spielt der Unterhaltungsfaktor eine große Rolle: Viele BWLV-Mitglieder lesen gerne im adler nach, was zum Beispiel die Kameraden in anderen Vereinen so auf die Beine stellen oder welche Reisen andere Flieger gemacht haben. Dies vermittelt ein Gefühl der

Zusammengehörigkeit und inspiriert manch einen vielleicht sogar, selbst etwas im eigenen Verein anzustoßen.

Der BWLV versorgt seine Mitgliedsvereine darüber hinaus mit Informationsmaterialien wie dem selbst erarbeiteten Pressehandbuch für Vereine oder mit eigens erstellten Flyern und Werbematerialien. Zudem bietet er regelmäßig ein Seminar für die Öffentlichkeitsarbeit in Vereinen an. Auf diese Weise unterstützt und berät der BWLV seine Vereine nachhaltig im Sinne einer positiven Außendarstellung.

Sport/Wettbewerbe

Der BWLV organisiert und richtet große Wettbewerbe aus wie etwa den jährlich stattfindenden Südwestdeutschen Rundflug (SWDR). Er beteiligt sich zudem an der Organisation regionaler und überregionaler Veranstaltungen wie etwa Segelflieger-tagen.



Der BWLV richtet große Wettbewerbe wie etwa den jährlich stattfindenden Südwestdeutschen Rundflug (SWDR) aus

Fördervereine

Eine wichtige Ergänzung der Verbandsarbeit erfolgt durch die dem Verband angeschlossenen Fördervereine: SBW-Förderverein für Streckensegelflug und Förderverein für Segelkunstflug. Beide Vereine tragen maßgeblich zur Ausbildung und zur Qualifikation der Leistungs- und Breitensportler bei. In diesen Vereinen kommen auch zwei Leistungssegelflugzeuge, die dem Verband gehören, zum Einsatz.

Mit dem Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds und der Hellmut-Niethammer-Stiftung stehen dem Verband seit Jahrzehnten zwei segensreiche Förderinstitutionen zur Seite. Beide unterstützen die Arbeit des Verbandes und der Mitglieder in großzügiger Weise und sind damit immer wieder Garant für die Verwirklichung wichtiger Luftsportprojekte des Verbandes.

Ansprechpartner für alle Fragen

Die Mitarbeiter des BWLV sind Ansprechpartner für alle Fragen rund um den Flugsport. Der BWLV erklärt und berät etwa auf dem komplexen Feld der Versicherungen und stellt als starker Partner günstige Versicherungslösungen bereit. Dies kann ein einzelner Verein nicht leisten. Auch in Rechtsfragen ist der Verband verlässlicher Ansprechpartner.

Mitgliederverwaltung

Nicht zuletzt sorgen eine effizient organisierte Mitgliederverwaltung und motivierte Mitarbeiter in der Geschäftsstelle dafür, dass Anfragen aller Art schnell, kompetent und freundlich bearbeitet werden.

Der BWLV – ein starker Partner in einer Solidargemeinschaft

Um es zusammenzufassen: Es gilt der Spruch „Einer für alle, alle für Einen“. Die Luftsportler sind nur stark und können etwas bewegen, wenn sie an einem Strang ziehen. Einzelne Verbände, die aus der Gemeinschaft ausscheren, verkennen dabei, dass der Aufwand als Einzelkämpfer beachtlich, das Ergebnis dafür aber sehr mickrig ist. Lobbyarbeit kostet Geld, dies sollte stets bedacht werden. Die Gesellschaft ist auf Lobbyarbeit aufgebaut. Man kann dies gut oder schlecht finden, doch die Fakten bleiben. Gemeinsam stark sind die Luftsportler nur dann, wenn sich alle zu dieser Gemeinschaft zugehörig zeigen und ihren Solidarbeitrag leisten. Dies setzt auch die Ehrlichkeit bei der Mitgliedermeldung und Beitragszahlung voraus.

Engagierte Menschen können viel bewegen. Der BWLV strebt immer die beste Lösung für die Luftsportler an – und zwar für alle Luftsportler. Dazu braucht es die Anerkennung seiner vielfältigen Aufgaben und die Unterstützung aller Vereine und Mitglieder!



Der BWLV ist für alle Luftsportler da

Text: red.
Fotos: Archiv BWLV

BEILAGE IN DIESER ADLER-AUSGABE BWL-FLYER „SAFETY FIRST“

Bereits im adler 07/2020 hat sich der Arbeitskreis Flugsicherheit (AK FS) ausführlich vorgestellt. Inzwischen wurde er neben dem AK Sektoren als weiterer Arbeitskreis im BWLV verankert. Als eine der ersten Publikationen dieses Kreises ist dieser Ausgabe des adler der Flyer „Safety First“ beigelegt. Weitere Veröffentlichungen und Aktionen werden folgen.

Dieser Flyer soll dabei helfen, bewährte Grundlagen sicheren Fliegens zu vertiefen und auszubauen. Insbesondere verfolgt der Arbeitskreis das Ziel, ausgehend vom bisherigen reaktiven Ansatz „Aus Fehlern lernen“, Methoden und Verfahren der präventiven bzw. dynamischen Flugsicherheit auch in den Vereinen zu etablieren. Was sich bei den „Großen“ über Jahrzehnte entwickelt und bewährt hat (CRM = Crew Resource Management, TEM = Threat and Error Management, Vertrauenspiloten) kann auch in der Allgemeinen Luftfahrt funktionieren. Bedingung dafür ist, bei allen Beteiligten und in allen Bereichen eine neue Sicherheitskultur („Just Culture“) zu etablieren. Dies bedeutet vor allem, eine Vereinskultur und -organisation zu schaffen, mit der Risiken und eventuelle Fehler bereits vor einem möglichen Vor-/Unfall erkannt und erfolgreich bekämpft werden. Dass dies auch in Luftsportvereinen funktionieren kann, haben die Segelflieger vom Flugplatz Dinslaken/Schwarze Heide (EDLD) in den vergangenen drei Jahren praktisch bewiesen.

**Jeder von uns ist dabei gefordert – machen Sie mit!
Der Arbeitskreis Flugsicherheit freut sich auf Ihr Feedback (akfs@bwlv.de).**

Text: AK Flugsicherheit im BWLV/red.

– Anzeige –

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz
für die Luftfahrt aus einer Hand



air-law.de

Kanzlei München, Bavariaring 16, D-80336 München
Kanzlei Murnau, Straßacker 21, D-82418 Murnau
T. +49 (89) 45 23 55 76 0, F. +49 (89) 45 23 55 76 9
E-Mail: doerner@air-law.de, Web: www.air-law.de

BESTIMMUNG DER FLUGBAHN EINES BALLONS

TRAJEKTORIEN – UND WOZU SIE NÜTZLICH SIND

Vielleicht gerade in Zeiten, in denen das kleine „Monster-Virus“ Corona die Welt aus den Angeln hebt und tief in das persönliche Leben eingreift, findet man auch Gelegenheit, sich mit Dingen zu befassen, für die man sonst nie richtig Zeit hatte. Nehmen wir uns also mal die Zeit, tiefer in spezielle Methoden des Wetter-Selbbriefings einzudringen.

Bei einer Ballonfahrt lassen sich der genaue Zielort und die Art der Landung nie ganz exakt vorausbestimmen. Diese Ungewissheit ist Bestandteil, sicher auch Herausforderung und Reiz des „Abenteuers“ Ballonfahrt.

Hat sich ein Ballon einmal in die Atmosphäre erhoben, dann wirkt allein sie mit ihren thermischen und dynamischen Kräften und bestimmt seine Fahrt. Der Pilot eines Ballons kann lediglich durch Vertikalmanöver die Fahrtrichtung und Fahrtgeschwindigkeit beeinflussen, wenn er die unterschiedlichen Luftströmungen in den verschiedenen Höhen kennt. Wetterrisiken wie Turbulenz, Starkwind, Thermik, Nebel, Hochnebel, Regen, Schnee oder gar Gewitter kann er nur meiden, wenn er rechtzeitig vor Eintritt solcher Ereignisse landet, oder besser, wenn er bei zu erwartenden gefährlichen Wettererscheinungen gar nicht erst mit seinem Ballon startet.

Gute Ballonfahrer sind in der Tat auch „Wetterexperten“ und widmen einen großen Teil der Zeit für die Fahrtvorbereitung dem Studium der Wetterlage und ihrer Entwicklung. Sie starten nur, wenn sie Wetterrisiken ausschließen können und wenn sie möglichst genau wissen, wohin und wie schnell die zu erwartenden Luftströmungen ihren Ballon tragen werden.

In diesem Artikel wollen wir uns aus dem Gesamtkomplex der Wettervorbereitung einer Ballonfahrt auf die zu erwartende Flugbahn des Ballons konzentrieren, vielleicht dem wesentlichsten Teil des Wetterbriefings überhaupt. Vorzüglich dafür eignen sich berechnete Trajektorien, wie man sie von der Wetterplattform www.meteoblue.com in guter Qualität und hervorragendem Design für jeden beliebigen Ort (beliebige Koordinaten) auf der Erde und praktisch für alle relevanten Höhen bekommen kann.

Was sind Trajektorien?

Laut Definition sind Trajektorien die Luftbahnen „individueller Luftteilchen“ während eines längeren Fluges in der Atmosphäre. Betrachtet man einen Ballon als „individuelles Luftteilchen“, dann ist seine Flugbahn, die er während einer Fahrt zurückgelegt hat, eine Trajektorie.

Schon seit einiger Zeit kann man die Trajektorie(n) einer geplanten Ballonfahrt vor Fahrtantritt mit einem einfach zu handhabenden Prognosemodell verblüffend genau berechnen. Ich glaube, es lohnt sich für jeden Ballonfahrer, dieses Modell in sein Wetter-Selbbriefing aufzunehmen. Das erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern man kann eben auch die „Flugbahn“ seines Ballons gut antizipieren und bis zu einem gewissen Grade sogar vorausschauend selbst „steuern“. Die Möglichkeit dazu liefert die unter Ballonfahrern schon gut bekannte Wetterplattform www.meteoblue.com aus der Schweiz. Anhand von Beispielen werde ich das Vorgehen zur Berechnung von Trajektorien erläutern.

Wie geht man bei der Berechnung von Trajektorien vor?

Schauen wir uns das an Hand der folgenden Abbildungen genauer an.



Abbildung 1 Man öffnet die Wetterplattform meteoblue und gibt zuerst den Startort des Ballons ein, oder bei einem Start im „freien Feld“ die Koordinaten des Startortes (hier ist der Startort Schopfheim). Dann klickt man links auf die Rubrik „Luftfahrt“ und wählt „Trajektorien“ aus. Es öffnet sich ein Fenster, wo die Dauer der Vorhersage, die Startzeit und der Typ der Trajektorie auszuwählen sind. Bei der Dauer sind sechs Stunden voreingestellt, vorhersagbar sind bis zu 72 Stunden. Als Nächstes wählt man aus der Tabelle den Startzeitpunkt (hier 8. April 2020, 14 Uhr UTC). Zur Berechnung der Trajektorie einer geplanten Ballonfahrt verwendet man beim „Typ“ der Trajektorie immer „vor“ (ist voreingestellt); das bedeutet „Vorwärtstrajektorie“. Es wird die prognostizierte Flugbahn berechnet. Stellt man den „Typ“ „zurück“ ein, wird die „Rückwärtstrajektorie“ berechnet. Diese Trajektorie würde mir zum Beispiel zeigen, wo ein Ballon herkommt, den ich gerade über mir sehe. Die sinnvolle Verwendung von Rückwärtstrajektorien werde ich später noch erläutern.

Die Berechnung der Trajektorie dauert einige Sekunden und wird dann in einer Karte dargestellt (Abbildung 2).

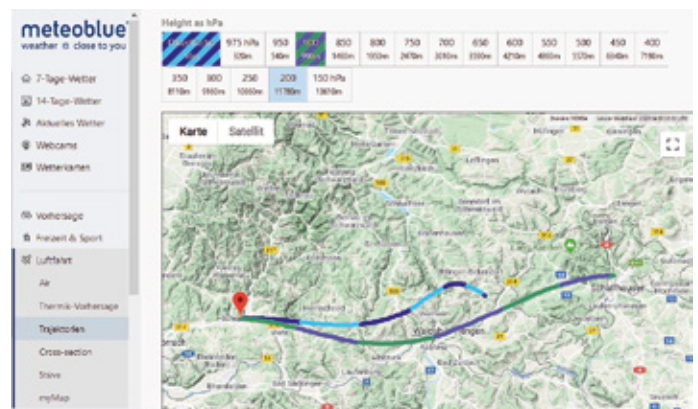


Abbildung 2 Immer wird zuerst automatisch die Trajektorie „Oberfläche“ berechnet und in der Karte angezeigt. Das ist

die Flugbahn eines Ballons, die er in zehn Meter Höhe zurücklegen würde. Für das Ballonfahren ist diese Höhe jedoch nicht wirklich relevant, aber man kann die Trajektorien für die vorgegebenen Höhen 320 Meter, 540 Meter, 900 Meter, usw. bis 13.610 Meter einfach auswählen, berechnen und dann betrachten, mit welcher Geschwindigkeit ein Ballon in welche Richtung in der jeweiligen Höhe getragen wird. Man wählt immer mehrere Höhen aus und kann danach entscheiden, wie man die geplante Ballonfahrt „gestalten“ möchte, das heißt, welche konkrete Höhe bzw. Höhen man für seine geplante Fahrt favorisiert. Die einzelnen farbigen Abschnitte einer Trajektorie zeigen immer die zurückgelegte Strecke pro Stunde an.

Man kann also in wenigen Minuten beliebig viele Trajektorien für verschiedene Höhen berechnen und so das angepeilte Ziel auswählen. Für eine geplante Fahrt nicht relevante Trajektorien lassen sich leicht durch einen Klick auf die ausgewählte Höhe in der oberen Auswahlleiste wieder löschen. So behält man immer eine gute Übersicht und wird nicht von zu vielen Trajektorien verwirrt.

Der maximale Prognosezeitraum beträgt 72 Stunden. Bei geplanten Langstreckenfahrten (Gasballonfahrten) ist es ratsam, die Berechnungen täglich, oder besser mehrmals täglich, neu zu starten, um den besten Weg zu finden.

Wie gut sind die vorhergesagten Trajektorien?

Auch Trajektorien sind „Vorhersageprodukte“ und deshalb immer mit einer gewissen Unsicherheit behaftet, die umso größer wird, je länger der Vorhersagezeitraum ist. Trajektorien lassen sich nur sehr schwer direkt verifizieren, deshalb liegen dafür auch keine konkreten Ergebnisse vor. Was konkret vorliegt, sind verifizierte Vorhersagen der Windgeschwindigkeit, und da schneidet die Modellfamilie NEMS von meteoblue sehr gut ab. Gute Windvorhersagen sind ja die Grundlage gut vorhergesagter Trajektorien.

Der MAE (Mittlerer Absoluter Fehler) bei NEMS beträgt 1,67 m/s. Im Vergleich dazu beträgt der MAE beim weltweit eingesetzten GFS (Global Forecast System der USA), das weitverbreitet im Einsatz ist und auf dem die meisten im Internet frei verfügbaren Wettervorhersagen beruhen, 1,69 m/s. Der Unterschied im MAE zwischen NEMS und GFS ist zwar nicht signifikant, weist aber darauf hin, dass die Trajektorien von NEMS mindestens genauso gut sind wie die mit dem GFS berechneten. Wobei das Design und die Handhabung der MEMS-Trajektorien von meteoblue aber deutlich besser sind!

Der Einsatz von Trajektorien zur Vorhersage von Rauchwolken, radioaktiven Wolken, chemischen Wolken, Vulkanaschewolken u. a.

Trajektorien lassen sich nicht nur für die Prognose der Flugbahn eines Ballons verwenden, sie eignen sich auch gut zur Berechnung der Ausbreitung von zum Beispiel bodennahen Rauchwolken, radioaktiven Wolken, chemischen Wolken, Vulkanaschewolken u. a. Insbesondere bei Katastrophen ist die Kenntnis der Ausbreitungsrichtung und Ausbreitungsgeschwindigkeit zum Beispiel von radioaktiven Wolken oder anderweitig kontaminierter Wolken für die Einleitung von Schutz- und Abwehrmaßnahmen von größter Bedeutung.

Dafür ein ganz aktuelles Beispiel vom April 2020:

Anfang April 2020 brach im Umland des am 26. April 1986 havarierten Atomkraftwerks von Tschernobyl ein Waldbrand aus. Es bestand die Gefahr, dass im Zentrum des Feuers die Radioaktivität über der Norm ist und mit der Rauchwolke verfrachtet wird. Der Brand konnte mehrere Tage nicht unter Kontrolle gebracht werden. Die Gefahr, die Umgebung des Brandherdes radioaktiv zu kontaminieren, war real. Die Frage war: Wo zieht diese Rauchwolke hin? Welche Erkenntnisse können wir in diesem Beispiel aus den berechneten Trajektorien ableiten? Siehe Abbildung 3.

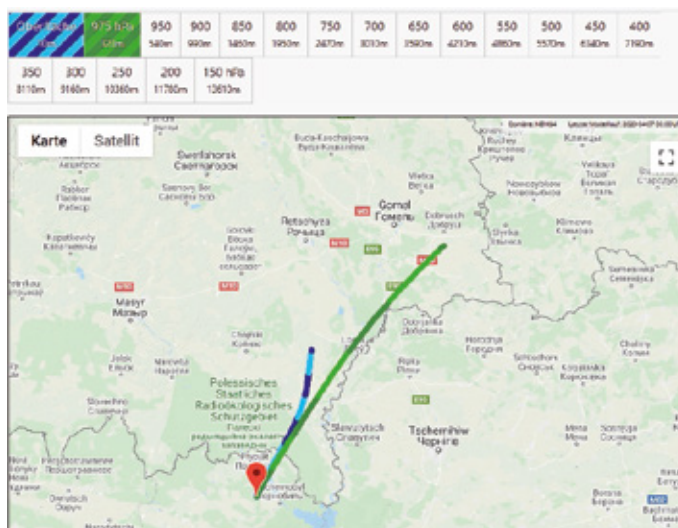


Abbildung 3 In dieser Abbildung sind die für den 7. April berechneten Trajektorien für die Erdoberfläche (Wind in zehn Meter Höhe) und für 320 Meter Höhe dargestellt. Das ist in etwa die Höhe, in der sich eine Rauchwolke ausbreiten wird. Die Trajektorien zeigen, dass eine Verlagerung des Rauches nach Nord bis Nordost zu erwarten ist. Die Trajektorien zeigen im Falle einer Rauchwolke quasi die „Spur“, die diese Wolke über dem Gelände zieht. Die Geschwindigkeit kann man an den farbigen Stunden-Abschnitten der Trajektorien gut ablesen.

Die berechnete Verlagerung wurde eindrucksvoll durch das Satellitenbild (Abbildung 4) bestätigt.

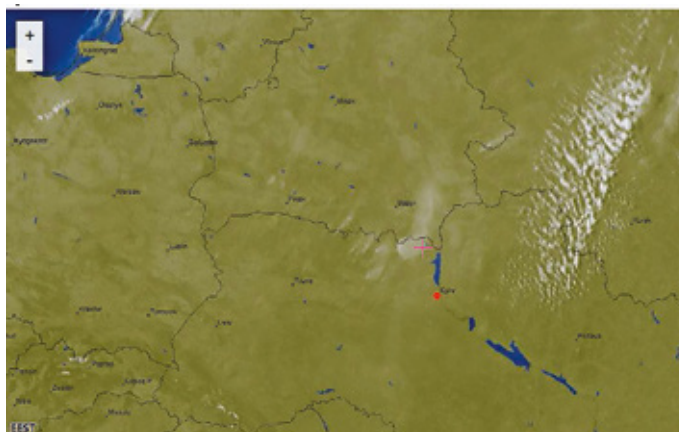


Abbildung 4 Das kleine rote Kreuz markiert den Ort Tschernobyl, der kleine rote Punkt die Stadt Kiew. Im Satellitenbild ist die Rauchausbreitung des Feuers, die Spur der Rauchwolke vom 7. April 2020 nach N bis NE sehr schön zu erkennen.

Interessanter ist die Prognose der Rauchausbreitung für den nächsten Tag, den 8. April 2020. Hier wird die Prognoseleistung der Berechnungen mittels Trajektorien deutlich.

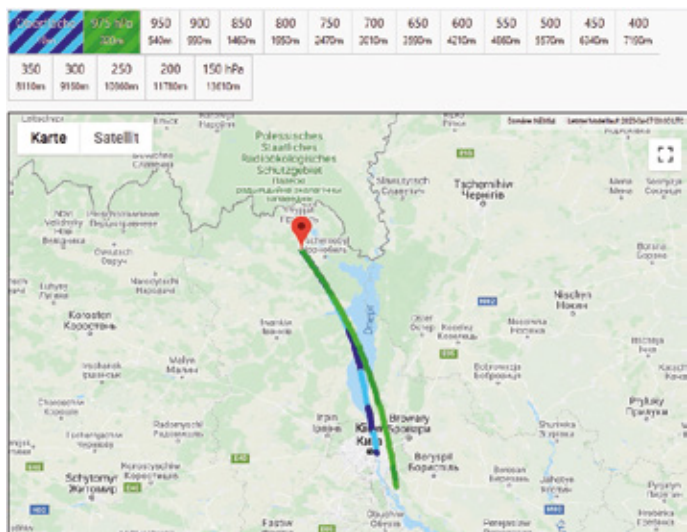


Abbildung 5 Die Prognose für den nächsten Tag, den 8. April 2020 zeigt ein Umkippen der Verlagerungsrichtung der Rauchwolke um etwa 180 Grad, nach S bis SSE, direkt in Richtung der Metropole Kiew. Für die Behörden und die Bevölkerung dieser Großstadt ein Warnsignal und die Aufforderung zum Handeln mit immerhin einem Tag Vorlauf.

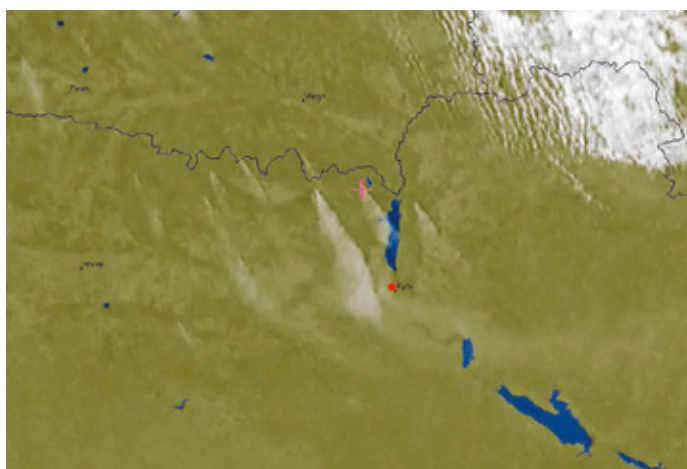


Abbildung 6 Das Satellitenbild vom 8. April 2020 bestätigt in eindrucksvoller Weise die Prognose der Zugrichtung der kontaminierten Rauchwolke. Von Tschernobyl aus (kleines rotes Kreuz) ziehen die Rauchwolken jetzt direkt auf Kiew (kleiner roter Punkt) zu. Man sieht auch sehr gut, dass sich in der Zwischenzeit mehrere Brandherde in der Umgebung gebildet haben.

Die Verwendung von Rückwärtstrajektorien

Rückwärtstrajektorien haben für die Planung einer Ballonfahrt keine Relevanz. Mit Rückwärtstrajektorien kann man ermitteln, woher „ein individuelles Luftteilchen“, zum Beispiel ein Ballon oder eine kontaminierte Wolke, kommen. Als am 26. April 1986 das Kernkraftwerk Tschernobyl explodierte, wurde das von der damaligen sowjetischen Administration streng geheim gehalten. Vielleicht hatte man die Hoffnung, dass sich die stark

radioaktive Wolke nur lokal oder regional ausbreitet. Als man im Ausland, zum Beispiel in Deutschland, plötzlich hohe radioaktive Konzentrationen in der Luft gemessen hatte, wurden von den Meteorologen sofort Rückwärtstrajektorien berechnet, und man konnte so den Ursprungsort dieser „Wolke“ schnell und ziemlich genau bestimmen. Die anfängliche Geheimhaltung der Sowjets wurde dadurch schnell ad absurdum geführt. Für die Ausbreitung von Schadstoffen verwendet man auch spezielle „Ausbreitungsmodelle“, wo man außer der Zugrichtung und Zuggeschwindigkeit einer kontaminierten Wolke mittels Trajektorien noch die Änderungen der Schadstoffkonzentration infolge thermischer und dynamischer Prozesse berechnet.

Rückwärtstrajektorien kann man natürlich auch für die Lösung nicht kritischer, einfach nur interessanter Probleme verwenden. Zum Beispiel: Ich möchte gern wissen, woher der Ballon kommt, den ich gerade direkt über mir sehe. Dann berechnet man die Rückwärtstrajektorien, also die Flugbahn, die der Ballon bis hierher zurückgelegt hat. Dafür ein Beispiel.



Abbildung 7 Hier wurden die Rückwärtstrajektorien für 12 Uhr UTC für sechs Stunden „zurück“ berechnet (Dauer sechs Stunden, Typ „zurück“). Über dem Standort Schopfheim fährt ein Ballon und ich möchte wissen, wo der Ballon herkommt. Die geschätzte Höhe des Ballons beträgt 500 Meter. Mit Hilfe der Abbildung 8 lässt sich das „Problem“ leicht lösen.



Abbildung 8 Wenn man den Herkunftsort dieses Ballons, der sich gerade über Schopfheim befindet, bestimmen möchte, verfolgt man die Trajektorie 950 hPa (540 Meter geschätzte Höhe) zurück. Bei vorgegebener Fahrtzeit kann man relativ genau den Startort finden.

Für die richtige Anwendung prognostizierter Trajektorien braucht man schon etwas Übung, aber es ist wirklich kein „Hexen-

werk“, im Gegenteil, es lässt sich leicht lernen und erfolgreich in der Praxis anwenden. Ein Versuch lohnt sich!

Viel Erfolg beim Üben und bleiben Sie gesund!

Text und Abbildungen: Dr. Manfred Reiber

Wer mehr zum Thema Wetter, Thermik und Wind erfahren möchte, kann sich auf der Internetseite von Dr. Manfred Reiber unter www.drmreiber.de informieren. Der Autor hat mehrere Bücher und CDs veröffentlicht, die speziell für Luftsportler geeignet und über seine Homepage zu beziehen sind – darunter „Intensivkurs Flugmeteorologie für Gleitschirm- und Drachenflieger“, „Thermik für Segel- und Gleitschirmflieger“ oder „Das bodennahe Windfeld und sein Einfluss auf das Fliegen und Ballonfahren im Low Level“. Sein jüngstes Buch „Wolken sind Wetterzeichen“ ist 2019 erschienen.



ZUM 250. GEBURTSTAG:

ULM FEIERT BERBLINGER-JUBILÄUM

In diesem Jahr feiert die Stadt Ulm den 250. Geburtstag einer ihrer berühmtesten Söhne: Albrecht Ludwig Berblinger, auch bekannt geworden als „Schneider von Ulm“. Zwar wurden durch die Corona-Maßnahmen einige Veranstaltungen abgesagt. Dennoch gibt es einiges über einen der ersten Erbauer eines Fluggeräts hierzulande zu entdecken.

Albrecht Ludwig Berblinger wurde am 24. Juni 1770 geboren, hatte schon seit seiner Kindheit eine besondere Neigung zur Mechanik und versuchte sich daher früh an kleineren Erfindungen. Neben seiner Tätigkeit als Schneider begann er 1808 mit der Herstellung von Beinprothesen für verletzte Soldaten. Wegen Ablehnung seines Antrags auf Unterstützung musste er dieses Projekt jedoch wieder auf Eis legen. Stattdessen widmete er sich seinem großen Traum: dem Fliegen.

Sein Ziel war es, mit seinem selbstgebauten Fluggerät aus der Höhe hinabzugleiten. Mit seiner Konstruktion aus einer zwölf Quadratmeter großen Tragfläche, Hängegleiter und Streckgelenk gelangten Berblinger die ersten kleinen Flugversuche. Doch als er am 31. Mai 1811 erstmals vor der versammelten Stadtgesellschaft seine Erfindung vorführen wollte, landete er – anstatt zu fliegen – in der Donau. So scheiterte er bereits zum zweiten Mal mit seinen Erfindungen. Mit dem Absturz in die Donau begann auch sein sozialer Absturz. Hohn und Spott vertrieben ihn aus dem Stadtleben und hinein in Einsamkeit und Armut.

Anerkennung erst nach seinem Tod

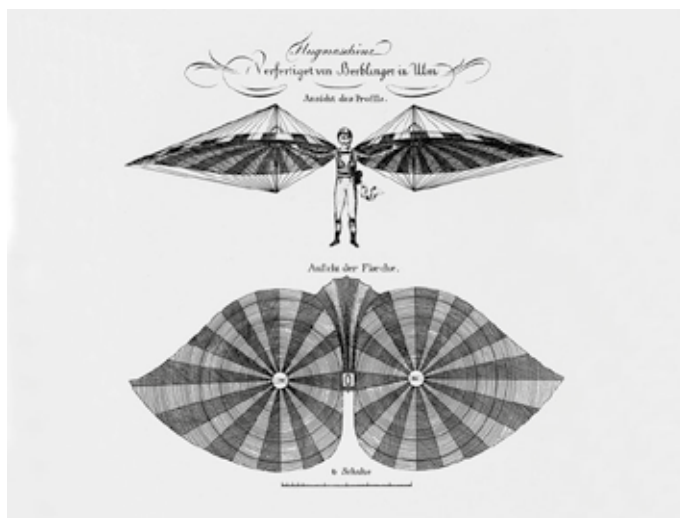
Erst nach seinem Tod 1892 erhielt Berblinger für seine Innovationen die verdiente Anerkennung. Es wurden Forschungen zu seinen Arbeiten aufgenommen und veröffentlicht. So gewann etwa bei einem Flugwettbewerb 1986 der Industriedesigner Gunter Rochelt mit seiner SchneidAir-Ulm, einem Nachbau von Berblingers Fluggerät. Die Stadt ehrte den Flugpionier Berblinger auch weiterhin durch Veröffentlichungen, Feierlichkeiten und Flugwettbewerbe – Albrecht Ludwig Berblinger steht in Ulm nicht mehr nur für das Scheitern, sondern auch für Mut, Innovation und Nachhaltigkeit.

Zum Berblinger-Jubiläum bietet Ulm den Besuchern zahlreiche Themen und Veranstaltungen. Am Donauufer wurde zum Beispiel der 20 Meter hohe und um zehn Grad geneigte Berblinger Turm errichtet – ein neues Wahrzeichen der Stadt, das die Absprunghöhe und Gefühle Berblingers nachempfinden lässt. Aufgrund der Corona-Pandemie mussten einige Veranstaltungen zwar verschoben oder neu gedacht werden, aber über das ganze Jahr verteilt finden nun dennoch zahlreiche Wettbewerbe, Ausstellungen, Vorträge, Theateraufführungen und Podiumsdiskussionen statt – natürlich unter Einhaltung der bestehenden Maßnahmen und Richtlinien.



Mehr Informationen zum Jubiläum und zu allen Veranstaltungen rund um Albrecht Ludwig Berblinger gibt es unter berblinger.ulm.de.

Text: PM/red.
Foto: Stadtarchiv Ulm



Der „Schneider von Ulm“ Albrecht Ludwig Berblinger konstruierte als einer der ersten hierzulande eine Flugmaschine

HÖHENFLUG VOR ZEHN JAHREN

DIE SOLAR IMPULSE UND IHRE REKORDE

Am 7. Juli 2010 startete der Schweizer Pilot und Ingenieur André Borschberg mit der solarbetriebenen Solar Impulse zu einem Testflug vom Züricher Militärflugplatz Dübendorf. Das Ziel war die erste Erprobung eines Nachtflugs mit dem Solarflugzeug. Dabei stellte er gleich drei Rekorde auf. Sie gaben schon einmal Aufschluss über die Leistungsfähigkeit des Flugzeugs, mit dem 2016 eine aufsehenerregende Weltumrundung gelingen sollte.

Das Flugzeug war ein Gemeinschaftsprojekt zwischen Borschberg und Bertrand Piccard, was später zu diversen bekannten Langstreckenflügen der beiden genutzt wurde. Angetrieben wurde es von vier Elektromotoren mit je 7,35 Kilowatt Leistung. Die Energie stammte aus Solarzellen auf der Oberseite der Tragflächen mit 63 Meter Spannweite. Der Erstflug war im Dezember 2009 erfolgt.

Um nun für die zukünftigen Dauerflüge die Ausdauer ohne Sonnenenergie zu erproben, startete Borschberg zu einem 26 Stunden langen Flug und damit auch zu seinem ersten Nachtflug mit der Solar Impulse. Dabei stieg er zunächst am Tag auf 9.235 Meter, um die vier Lithium-Polymer-Akkus bestmöglich zu laden.

– Anzeige –



Bose A20
Aviation Headset

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 7001890 Fax 0621 - 70018920
www.friebe.aero info@friebe.aero



Große Freude nach dem geglückten Nachtflug mit André Borschberg als Pilot

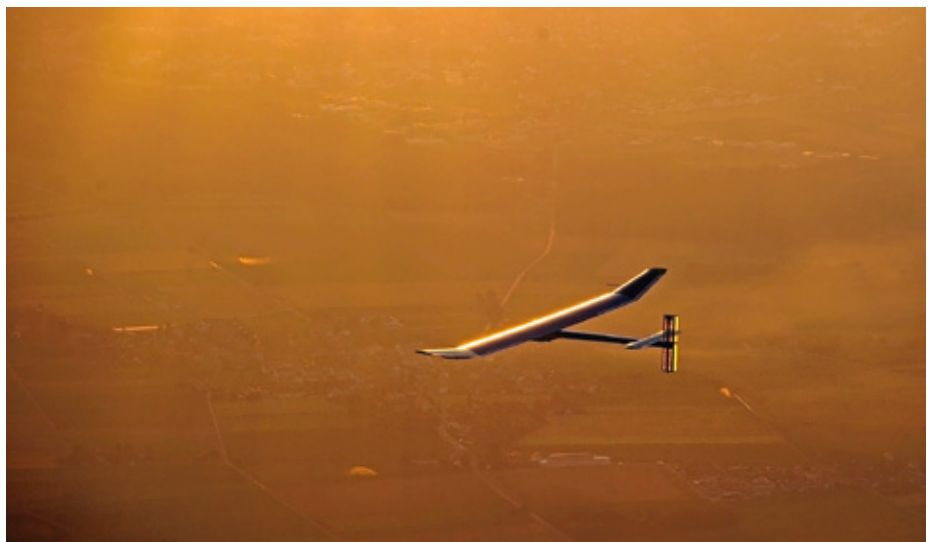
Hierbei stellte er den bis heute ungebrochenen Höhenrekord eines solargetriebenen Flugzeugs auf. Zudem brach er den Rekord für den größten Höhengewinn mit 8.744 Metern in dieser Klasse.

Bei Sonnenuntergang glitt er mit abgeschalteten Motoren mit einem ungefähren Gleitverhältnis von 1:35 wieder auf 1.500 Meter ab und hielt dann über die Nacht die Höhe. Bei Tagesanbruch hatten die Akkus noch circa 40 Prozent ihrer Kapazität.

Nach der Landung war die Solar Impulse etwas mehr als 26 Stunden in der Luft

gewesen, was ebenfalls von der FAI als neuer Dauerrekord anerkannt wurde. Mit diesem Flug stellte Borschberg nicht nur drei Rekorde auf, sondern ebnete auch den Weg für die vielen anderen bekannten Flüge der beiden Schweizer im Rahmen ihres wohl bekanntesten Projekts – bis hin zur besagten Weltumrundung 2016, die dann mit dem Nachfolgeflugzeug Solar Impulse 2 erfolgte.

Text: Jacob Munder/FAI/red.
Fotos: FAI/Solar Impulse, Dominique Favre, Fabrice Coffini



Die am Tag gespeicherte Energie reichte aus, um die Solar Impulse über Nacht konstant auf einer Höhe von 1.500 Metern zu halten

FAI-KONFERENZ FINDET DIGITAL STATT



Auch in der Luftsportwelt sorgt das Corona-Virus noch immer für außergewöhnliche Maßnahmen: Die diesjährige Konferenz der Weltluftsportorganisation FAI Anfang Dezember soll erstmals per Live-Übertragung abgehalten werden. Das entschied die FAI im Hinblick auf die aktuelle Pandemie-Lage. Eine physische Anwesenheit der Beteiligten ist demnach

nicht vorgesehen. Nach derzeitigem Plan soll es verschiedene Online-Tagungen geben, bei denen die Delegierten aus aller Welt von ihrem Stimmrecht Gebrauch machen können. Die traditionelle Preisverleihung für Sportler und Rekordhalter wird ebenfalls durch eine Live-Übertragung ersetzt, bei der die Gewinner bekannt gegeben werden. Es sollen vorher verschie-

dene Probeläufe stattfinden, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Die Vorschläge der Stakeholder zur Agenda dürfen bis zum 2. Oktober eingereicht werden, am 2. November wird dann die Tagesordnung veröffentlicht.

Text: FAI/Jacob Munder/red.

B4TAKEOFF

NEUE APP ZUR FLUGERFASSUNG

Seit Anfang des Jahres ist im App Store und bei Google Play eine neue Luftsport-App verfügbar. B4Takeoff bietet sowohl Berufs- als auch Privatpiloten sämtlicher Sparten eine Vielzahl an Funktionen, wobei besonders die Flugaufzeichnung mittels GPS im Mittelpunkt steht.

Nachdem das gewünschte Luftfahrzeug angelegt und ausgewählt wurde, kann es losgehen. Die App erkennt automatisch Block- und Flugzeiten ebenso wie Start- und Landeplätze, auch bei Zwischenlandungen und Touch-and-gos. Nach der letzten Landung beendet der Nutzer die Aufzeichnung, und die Software zeigt ihm die erkannten Flugabschnitte an. Es können nun jene ausgewählt werden, die in das digitale Flugbuch des Nutzers übertragen werden sollen. Der Flugweg wird gespeichert und ist stets mit Höhenprofil und Geschwindigkeit über Grund einsehbar.

Für jedes Luftfahrzeug wird ein QR-Code bereitgestellt, der ausgedruckt und an Bord platziert werden kann. Durch das Einlesen des Codes mithilfe der App wird die Flugaufzeichnung gestartet, ohne dass es weiterer Eingaben bedarf. Zusätzlich bietet B4Takeoff dem Piloten die Möglichkeit, seine Lizenzen und Berechtigungen einzupflegen sowie deren Gültigkeit zu überwachen. Unter anderem werden die Angaben zur Besatzung, die Startart und die Anzahl der Landungen ausgewertet, um anzuzeigen, ob alle Kriterien zur Ausübung der Lizenzrechte und Verlängerungskriterien erfüllt sind.

Ergänzend zu der App stehen auf der Internetseite www.b4takeoff.net weitere Funktionen zur Verfügung, wie zum

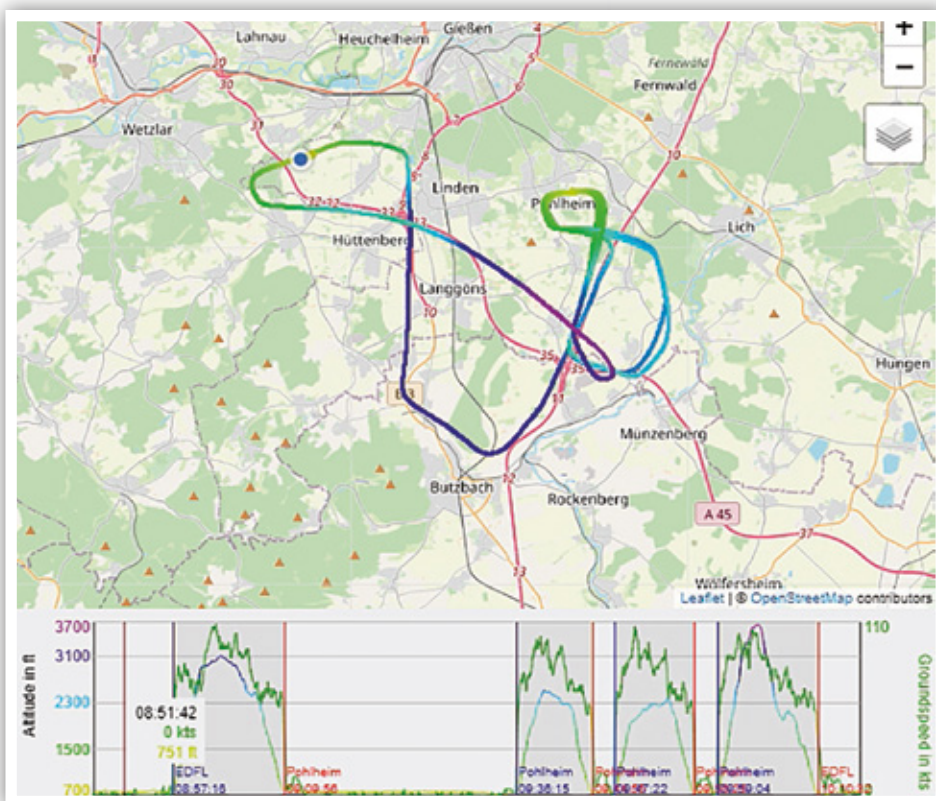
Beispiel die Anlage und Pflege von Bordbüchern und Checklisten.

Umfang und Funktionalität von B4Takeoff werden stetig erweitert und verbessert. Mit Hilfe eines Kontaktformulars können die Nutzer Feedback geben und somit die App mitgestalten. Derzeit wird an der Möglichkeit gearbeitet, Nutzerkonten miteinander zu verknüpfen, um Luftfahrzeuge und deren Daten miteinander zu teilen. Diese Funktion ist besonders für Haltergemeinschaften interessant, da alle Beteiligten Zugriff auf Checklisten und Bordbuch des Luftfahrzeugs erhalten.

Außerdem steht das Flugbuch dauerhaft im Fokus, damit B4Takeoff als offizielles digitales Flugbuch von der EASA anerkannt wird, sobald sich die Gesetzgebung dementsprechend ändert.

Der Einstieg in die App ist kostenlos und unverbindlich. 90 Tage lang können alle Funktionen getestet werden. Danach reduziert sich der Umfang auf die eingeschränkte Freiversion, sofern kein Jahresabonnement abgeschlossen wird.

Text: PM/red.
Screenshot: z



Mit der App B4Takeoff sind unter anderem auch Trackings möglich

ZIEL SOLARFLUGHAFEN:

AIRPORT STUTTGART BESCHLIESST KLIMASCHUTZPLAN

Die Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) will den Landesflughafen bis 2050 klimaneutral betreiben. In langjähriger Vorarbeit hat die FSG jetzt einen wissenschaftlich fundierten Abbauplan für ihre CO₂-Emissionen entwickelt.

Der Masterplan Energie und Klima 2050 zeigt auf, dass der Flughafen bezogen auf das Jahr 1990 die direkten Treibhausgasemissionen um knapp 90 Prozent aus eigener Kraft reduzieren kann. Dafür soll unter anderem der Ertrag aus Fotovoltaik am STR um das Zehnfache steigen. Wolkenkameras sollen dabei helfen, die Energie intelligent zu steuern, indem sie möglichst exakte Prognosen zur Solarstrom-Produktion am STR erstellen.

„Die Studie des Flughafens Stuttgart zeigt, was beim Klimaschutz möglich ist, wenn wir alle Register ziehen. Ich bin zuversichtlich, dass der Landesairport bis 2050 CO₂-neutral betrieben wird. Der Schlüssel dafür ist der konsequente Einsatz von Technologien der Energie- und Mobilitätswende. Nur so können wir langfristig Mobilität und Umweltschutz vereinbaren“, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann bei der Vorstellung des Klimaschutzplans des Landesairports ...

„Unser Masterplan Energie und Klima 2050 ist ambitioniert. Wir werden ihn mit aller Kraft verfolgen, benötigen dafür aber auch eine hohe Investitionskraft, um alle Gebäude und Anlagen zu erneuern. Mit technologischen Lösungen und dem entsprechenden Know-how kann es uns gelingen, die Emissionen um knapp 90 Prozent zu reduzieren. Die Expertise dafür haben wir in unserem Unternehmen aufgebaut“, sagte Walter Schoefer, Sprecher der FSG-Geschäftsführung.

Im Masterplan Energie und Klima 2050 ist in Fünf-Jahres-Schritten bis 2050 festgelegt, welche Investitionen in energieeffiziente Anlagen zum Beispiel in den Terminals, in Elektromobilität oder klimafreundliche Stromproduktion getätigt werden sollen. Der gesamte Energiebedarf am STR soll zukünftig nahezu komplett aus regenerativen Quellen gedeckt werden – sowohl durch eigene Erzeugung als auch durch Zukauf. Den Ertrag



Landesverkehrsminister Winfried Hermann (rechts) und Flughafen-Geschäftsführer Walter Schoefer mit einer der neuen Wolkenkameras, die künftig genaue Prognosen zur Solarstrom-Erzeugung am Stuttgarter Flughafen erstellen sollen

aus Fotovoltaik am Standort will der Flughafen von derzeit 2,5 auf rund 30 Gigawattstunden steigern.

Bei der Entwicklung des Konzepts ließ sich der Flughafen vom Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme ISE beraten und unterstützen. Die FSG nutzt für die Planung ein Simulationstool, das es ihr erlaubt, auf Veränderungen zu reagieren. Mit dem Leitbild fairport STR will der Flughafen Stuttgart dauerhaft einer der leistungstärksten und nachhaltigsten Airports in Europa sein.

Wolkenkameras für möglichst exakte Prognosen

- Vier Wolkenkameras der Hochschule Offenburg und eine Kamera vom Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg scannen im Sekundentakt den Himmel über dem Airport. Verknüpft mit den Wetterdaten können so sehr genaue Prognosen zur Solarstrom-Produktion am STR erstellt werden.
- Die Wolkenkameras sind ein Element des intelligenten Energiesystems (Smart Grid), das am Landesflughafen

entsteht, um das Net-Zero-Ziel bis 2050 zu erreichen.

- Das Ziel: Das Energiesystem so zu steuern, dass zum Beispiel Elektrofahrzeuge dann geladen werden, wenn die Solaranlagen gerade viel Ertrag bringen. Die Fahrzeuge dienen so auch als Stromspeicher.



Weitere Informationen gibt es unter stuttgart-airport.com/fairport-str/masterplan-energie-und-klima-2050.

Text und Foto: PM/FSG

REGIONALFLUGHAFEN GRENCHEN:

ELEKTROFLIEGER TREFFEN SICH IN DER SCHWEIZ

Die frühere Smartflyer-Challenge, die schon dreimal auf dem Regionalflughafen Grenchen in der Schweiz abgehalten wurde, heißt ab diesem Jahr „Electrify-In“. Das Treffen für Elektroflugzeuge findet – trotz Corona – am Samstag und Sonntag, 12. und 13. September, am gewohnten Ort statt.

Die Firma Smartflyer AG, die seit 2016 an der Entwicklung eines Flugzeuges mit hybrid-elektrischem Antrieb arbeitete, war ursprünglich der Initiator der Veranstaltung. Die dritte Auflage des einzigen Fly-Ins für Flugzeuge mit Elektro- und Hybridantrieb in Europa gab es im vergangenen Jahr. Dabei wurde erstmals eine sogenannte eTrophy ausgetragen, und bei einem Symposium fanden Vorträge mit etlichen Referenten statt. Teilnehmer- wie auch Besucherzahlen sind über die Jahre stetig gestiegen.

Trotz Corona und erneuten Einschränkungen und Vorsichtsmaßnahmen in der Schweiz ist das Organisationskomitee bemüht, die Veranstaltung auch in diesem Jahr wieder anzubieten. Die teilnehmenden Flugteams haben Gelegenheit, bei der zweiten Austragung der eTrophy wieder ein Preisgeld zu gewinnen.

Nach zwei verhaltenen Jahren dürfte bei der diesjährigen Durchführung mit vielen Neuerscheinungen zu rechnen sein. Den Reigen der Präsentationen wird Pipistrels Velis anführen, das erste durch die EASA zugelassene Motorflugzeug. Dazu kom-



Auf dem Flughafen in Grenchen werden die neuesten Entwicklungen in Sachen Elektroflug vorgestellt

men aus Baden-Württemberg die C42 CS Elektro und eine ganze Reihe Schweizer Konstruktionen, wobei der Viersitzer Smartflyer noch auf sich warten lässt. Immerhin konnten deren Ingenieure inzwischen das Problem des Zusammenspiels beim Hybridantrieb zusammen mit dem BAZL lösen. Das hoffen auch die Ingenieure und Studenten der Uni Stuttgart, die mit ihrem e-Genius ebenso eine

Hybridlösung auf Basis eines Smart-Motors installiert haben.

Wer tatsächlich das Meeting besichtigt und alles Weitere zu der Veranstaltung ist online unter www.electrify-in.ch zu erfahren.

Text: Hellmut Penner/red.
Foto: z

ONLINE-BILDUNGSANGEBOTE

BEGRIFF „WEBINAR“ NICHT MEHR VERWENDEN

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) macht seine Mitgliedsorganisationen darauf aufmerksam, dass der Begriff „Webinar“ markenrechtlich geschützt ist und nicht mehr verwendet werden sollte. Der Begriff „Webinar“ ist seit dem 2. Juli 2003 unter der Registernummer 303160438 beim Deutschen Patent- und Markenamt (DPMA) als Wortmarke eingetragen. Nach einer 2013 erfolgten Verlängerung gilt der Markenschutz aktuell bis zum 31. März 2023. Der DOSB empfiehlt daher, bis zur möglichen Löschung der Marke keine „Webinare“ anzukündigen und durchzuführen. Alternative Bezeichnungen sind beispielsweise „Online-Seminar“ oder „Internet-Seminar“.

Text: DAeC

NEUE SCHUTZBEAUFTRAGTE DES BWLV

GEMEINSAM GEGEN SEXUALISIERTE GEWALT

Sexualisierte Gewalt und Missbrauch ziehen sich durch alle Gesellschaftsschichten und kommen somit zwangsläufig auch im Sport vor. Es ist wichtig, dagegen Präventionskonzepte zu entwickeln. Dies hat auch der BWLV erkannt und reagiert: Dennis Austel und Chris Henninger aus dem Fachausschuss Jugend haben sich zu diesem Thema zu qualifizierten Schutzbeauftragten ausbilden lassen. Sie dienen künftig als Ansprechpartner bei Fragen oder Nöten.

„Hinschauen – Abwägen – Handeln“ – diese drei Wörter sind groß auf der ersten Seite der Informationsbroschüre für Vereinsakteure und Eltern der Württembergischen Sportjugend (WSJ) gedruckt. Die Broschüre selbst trägt die Überschrift „Nein! zu sexualisierter Gewalt im Sport“ – und dies ist auch das Motto, dem sich der BWLV nun verschrieben hat.

Im Juli haben sich Chris Henninger und Dennis Austel vom Fachausschuss Jugend im BWLV deshalb auf den Weg nach Stuttgart gemacht und am Lehrgang „Schutz vor sexualisierter Gewalt im Sport – Qualifizierung für Schutzbeauftragte in Sportvereinen“ der WSJ teilgenommen. Im Rahmen des Lehrgangs beschäftigten sich die Teilnehmer im Vorlesungsstil und in Gruppenarbeiten mit dem Thema und setzten sich intensiv damit auseinander.

Der Referent verwies eindrucksvoll auf die Aktualität des Themas und zeigte den Teilnehmern mindestens 15 Artikel über Fälle von teils schwerem sexuellem Miss-



Auch Dennis Austel ist nun ausgebildeter Schutzbeauftragter und darf ebenfalls jederzeit gerne kontaktiert werden

brauch an Kindern und Jugendlichen, die in allen gesellschaftlichen Ebenen stattgefunden hatten – und zwar nicht nur in Kirchengemeinden und im Leistungssport, was für großes Aufsehen gesorgt hatte, sondern auch in Sportvereinen wie es jeder Segelflugverein sein könnte.

Pro Jahr gibt es 12.000 bis 17.000 sexuelle Missbrauchsfälle in Deutschland an Minderjährigen. Die Dunkelziffer indessen wird auf ein 16- bis 17-faches höher geschätzt, also auf 200.000 bis 300.000 Fälle im Jahr. Im Übrigen finden Missbrauchsfälle nicht nur an Mädchen, sondern auch an Jungen statt. Insofern handelt es sich hier um ein gesamtgesellschaftliches Phänomen, dem es sich zu stellen und entschieden entgegenzutreten gilt.

Im Lehrgang wurde ein Handlungsleitfaden vorgestellt, der nach einem Vorfall befolgt werden kann. Dieser sieht folgende Schritte vor:

1. Ruhe bewahren, um Fehlentscheidungen zu vermeiden.
2. Eine Person suchen, der man sich anvertrauen kann.
3. Prüfen, ob es einen sofortigen Handlungsbedarf gibt.
4. Hilfe bei einer Fachberatungsstelle holen, diese sind unter www.hilfeportal-missbrauch.de verzeichnet.
5. Den Prozess dokumentieren, um Einzelheiten zu belegen, sollten Personen vor Gericht gebracht werden.
6. Auf die eigenen Grenzen achten, um sich selbst nicht zu sehr zu belasten: „Gehe nur so weit, wie du dich wohlfühlst.“

Und wie immer gilt: „Habe den Mut, dich deines eigenen Verstandes zu bedienen.“ (Immanuel Kant)

Im weiteren Verlauf des Lehrgangs wurde auch deutlich: Befasst man sich mit dem Thema sexualisierte Gewalt, wird klar, warum in vielen Vereinen ein erweitertes Führungszeugnis für verschiedene ehrenamtliche Posten vorgewiesen werden muss. So können Straftäter ausgesiebt werden. Das Ganze bietet jedoch keine völlige Sicherheit: Es greift nicht, wenn ein Verfahren noch läuft, eingestellt wurde, oder ein gerichtliches Urteil mehr als zehn Jahre zurückliegt. Danach verjährt die Tat nämlich und steht nicht mehr im erweiterten Führungszeugnis.



Chris Henninger steht künftig als Ansprechpartnerin zum Thema sexualisierte Gewalt zur Verfügung

Darum, so die Schlussfolgerung, sei es wichtig, dass jeder Verein ein Schutzkonzept entwickelt und umsetzt. Dieses solle die Vereinsmitglieder eher zur Teilnahme motivieren, als dass es Mitglieder so überfordert, dass sie den Verein verlassen. Auf jeden Fall solle es aber eventuelle Täter abschrecken, die vielleicht auch neu dem Verein beitreten, denn diese suchen in der Regel den Weg des geringsten Widerstands – in diesem Falle diene dann das Schutzkonzept als deutlicher Widerstand.

Der BWLV hat Vorträge zum Thema sexualisierte Gewalt und Sensibilisierung bereits seit einiger Zeit fest in sein Veranstaltungsprogramm aufgenommen, etwa bei seinen Fluglehrerfortbildungen und seinen Jugendleiterlehrgängen. Auch künftig wird der Verband hierzu über verschiedene Wege Informationen und Hilfestellung anbieten.



Wer Fragen hat, sich mit einem Anliegen zum Thema sexualisierte Gewalt an den Verband wenden möchte (gerne jederzeit auch vertraulich) oder selbst ein Schutzkonzept für seinen Verein erarbeiten möchte, kann sich bei Chris Henninger (c.henninger@bwlv.de) oder Dennis Austel (austel@bwlv.de) melden.

Text: Dennis Austel/Chris Henninger/red.
Fotos: z

ANNAHMEFRIST FÜR ZUSCHUSSANTRÄGE VERLÄNGERT: WICHTIGE INFORMATION FÜR ALLE VEREINSVORSTÄNDE UND JUGENDLEITER

Aufgrund der Ausnahmesituation durch die Corona-Pandemie hat der Vorstand des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) in seiner Juli-Sitzung entschieden, die Annahmefrist für Zuschussanträge **bis zum 30. September 2020** zu verlängern.

Damit soll allen auch später geplanten Vereins-Jugendmaßnahmen diese Möglichkeit offen sein. Der HKF hofft auf rege Beteiligung und appelliert noch einmal an alle Jugendleiter: **Nutzt diese Möglichkeit für eure Jugendlichen. Alle Formulare findet ihr auf der Homepage www.hanns-kellner-fonds.de zum Download.**

Text: Werner Heidrich,
Erster Vorsitzender HKF
Foto: Simone Bürkle



Im Juli traf sich der Vorstand des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds zu seiner Sitzung in der BWLV-Geschäftsstelle (v. l.): Melanie Ebert, Werner Heidrich, Roland Helfer, Barbara Kaiser

HANNS UND MAXI KELLNER STIFTUNG NEUES VORSTANDSMITGLIED

Am 28. Juli fand in den Räumen des BWLV im Vorfeld zur Sitzung des Vorstandes des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) die diesjährige Vorstandssitzung der Hanns und Maxi Kellner Stiftung statt.

Diese Stiftung besteht seit 2007 und verwaltet treuhänderisch das Vermögen des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds. Die alleinige Aufgabe der Stiftung ist die Unterstützung des Fonds – sie hilft somit den in Not geratenen Mitgliedern und

unterstützt die Jugendlichen der korporativen Vereine.

Die Stiftungssatzung sieht vor, dass der Erste und Zweite Vorsitzende des HKF automatisch den Vorstand der Stiftung bilden, zusammen mit einer weiteren, auf drei Jahre zu wählenden Person. Für den seit drei Jahren verwaisten Posten dieses dritten Vorstandsmitgliedes wurde nun Dieter Rühle gewonnen. Er berät die Stiftung und den Fonds in allen steuerlichen Belangen, ist Inhaber einer Fluglizenz für TMG, kennt also die Sorgen und Nöte der Mitglieder und ist somit prädestiniert für diese Position.

Die Hanns und Maxi Kellner Stiftung heißt Dieter Rühle in ihrem Vorstand herzlich willkommen und freut sich auf die zukünftige Zusammenarbeit.



Dieter Rühle (Mitte) ist neu im Vorstand der Hanns und Maxi Kellner Stiftung. Werner Heidrich (links) und Barbara Kaiser (rechts) hießen ihn in der jüngsten Vorstandssitzung der Stiftung in der BWLV-Geschäftsstelle willkommen

Text: Werner Heidrich, Erster Vorsitzender der Hanns und Maxi Kellner Stiftung
Foto: Simone Bürkle

SERIE ZUM FALLSCHIRMSPORT IM BWLV

MEHR ALS NUR ADRENALIN (4)

Im vierten Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport steht die Welt Kopf und es geht um die moderneren Disziplinen Freefly und Freestyle.

Eine der jüngeren Disziplinen im Fallschirmsport ist das **Freefly**. Im Gegensatz zum klassischen Formationsspringen wird hierbei die horizontale Lage verlassen, dadurch können alle drei Dimensionen genutzt werden. So ist es zum Beispiel möglich, in einer sitzenden („Sitfly“) oder stehenden Haltung zu fliegen. Ebenso kann man die Welt Kopf stehen lassen, indem man „Headdown“, also mit dem Kopf nach unten fliegt. Anders als beim Fallen in Bauchlage werden beim Freefly durch die veränderte Körperhaltung höhere Geschwindigkeiten erreicht. Fällt man auf dem Bauch ca. 180 bis 220 Stundenkilometer schnell, so können es beim Freefly schon mal bis zu 300 Stundenkilometer werden. Das ist allerdings noch längst nicht die Spitze, dazu aber mehr in einem der nächsten Artikel dieser Serie.

Natürlich können auch in anderen Lagen als der Bauchlage Formationen gebildet werden, durch die Erweiterung auf alle drei Dimensionen können sehr komplexe dynamische Sequenzen und auch Formationen geflogen werden. Es gibt außer der eigenen Vorstellungskraft und der Physik keine Grenzen für neue Figuren und Sequenzen.



Sitfly und Headdown

Die Welt steht Kopf!



Eine weitere spannende Variante sind **hybride Formationen**, bei denen eine klassische Formation in Bauchlage mit Freefly kombiniert wird.

Beim **Freestyle** werden diese Figuren zu schon fast ballettartigen Sequenzen verbunden, dies erfordert ein Höchstmaß

an Koordination, Körpergefühl und Gleichgewichtssinn. In Bildern kann diese Disziplin kaum ausgedrückt werden, das Internet ist aber voll von beeindruckenden Videos, mit denen sich jeder selbst ein Bild machen kann. Eines davon findet sich unter www.youtube.com/watch?v=4lm5DqTDVv8, hier auch über den QR-Code erreichbar.

Info:

Das Interesse am Fallschirmsport ist groß, nicht zuletzt durch Veranstaltungen wie die BWLV-Airgames oder das BWLV-Schnupperspringen. In dieser Serie gibt es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer. Es wird erklärt, wie man zum Springer wird und welche Disziplinen dieser facettenreiche Sport bietet. Da im Rahmen dieser Artikel natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der mehr wissen möchte, gern unter froeschle@bwlv.de mit dem Referat Fallschirmsport in Verbindung setzen.

Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV
Fotos: Manuela Vetter



Eine Hybrid-Formation

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT F3K

(NICHT) VOM WINDE VERWEHT

Vincent Merlijn ist neuer Internationaler Deutscher Meister in der Modellflug-Klasse F3K. Trotz bisweilen stürmischer Wetterbedingungen konnte sich der Niederländer kürzlich während der F3K Windpark Open in Uetze an die Spitze des 55-köpfigen Teilnehmerfeldes setzen. Bei den Junioren siegte Carolin Weihe. Insgesamt sieben Nationen waren vertreten.

Den Piloten konnte das Wetter, das den Wettkampf zu einigen Wind- und Regenunterbrechungen zwang, die Stimmung nicht verhageln. Immerhin markierten die F3K Windpark Open in Uetze den ersten offiziellen Wettbewerb nach der Corona-Pause. Dementsprechend gelöst und familiär war die Stimmung auf und neben dem Platz.

Damit die Ansteckungsgefahr für Sportler, Helfer und Betreuer minimiert wurde, gaben die Piloten ihre Punkte per App und QR-Code online an die Wettbewerbsleitung weiter. Um sich eine Chance auf den Titel des Internationalen Deutschen Meisters zu sichern, mussten die Teilnehmer mehrere Aufgaben absolvieren. So zum Beispiel „Poker“: Hier hat der Pilot eine Rahmenzeit von 15 Minuten und drei Abwürfe zur Verfügung.

Der Pilot muss vorab erklären, wie lange sein Modell in der Luft bleibt

Bevor der Pilot den Segler mit einer gekonnten Körperdrehung in die Luft schleudert, gibt er an, wie viele Minuten er sein Fluggerät in der Luft halten wird.

Ein Offizieller stoppt die Zeit. Wer die Angabe auch nur um eine Sekunde unterbietet, bekommt keine Punkte gutgeschrieben. Wer eine Punktlandung hinlegt oder die angegebene Zeit überbietet, kann die volle Punktzahl für sich verbuchen. Idealerweise würden so dreimal fünf Minuten Flugzeit zustande kommen.

Allerdings mussten sich die Piloten aufgrund der unberechenbaren Windböen dann doch an kürzere Zeiten halten. Mancher Materialschaden musste noch am Feldrand an den vollständig aus Kohlefaserkunststoff bestehenden Sportgeräten per Sekundenkleber ausgebessert werden.

Vorrunde ohne Finale

Schon im Vorfeld hatten die Organisatoren der Modellfluggruppe (MFG) Uetze festgelegt, dass es nur eine Vorrunde und kein Finale geben würde. „Nach solch einer langen und unfreiwilligen Pause wollten wir es den Piloten, die nicht in die Finalrunden gekommen wären, einfach nicht zumuten, vom Rand aus zusehen zu müssen. Wir wollten, dass jeder so viel wie möglich fliegen kann“, erklärte Sebastian Brandes, Vorsitzender der MFG Uetze und Referent für Modellflug im Deutschen Aero Club.

Zwölf Durchgänge waren es dann am Ende für alle Piloten, bevor das Wetter sich durchsetzte. Ein Durchgang dauerte zirka eine Stunde. Insgesamt fünf Gruppen, bestehend aus jeweils elf Teilnehmern wechselten sich ab. Mit der zwölften Runde, wurde ein „Streicher“ erreicht und somit der schlechteste Durchgang jedes Piloten aus dem Ergebnis gestrichen.



Der amtierende Weltmeister der Klasse F3K Henri Sander belegte bei der Deutschen Meisterschaft den dritten Platz

Glückliche Sieger

Am Ende stemmte Vincent Merlijn den Pokal des Internationalen Deutschen Meisters in die Höhe. Er siegte vor Elmar Bachmann und dem amtierenden Weltmeister Henri Sander, der sich nach einem unglücklichen Durchgang in den letzten Runden von Platz 35 auf Platz drei vorkämpfen konnte.

Bei den Junioren setzte sich die einzige weibliche Teilnehmerin des Feldes, Carolin Weihe (MSC Buxheim) vor Niklas Häger und Colin Angermann durch.

Text: Bundeskommission



Alle Ergebnisse gibt es unter www.mfg-uetze.de. Impressionen vom Wettbewerb finden sich unter www.modellflugimdaec.de.

Modellflug im DAeC
Foto: Izabela Krawczyk

– Anzeige –

ORATEX® FÜR ALLE COMCO IKARUS C22 & C42 ZUGELASSEN

- Die ORATEX® Bespannung im LANITZ AVIATION Design Change ist jetzt in allen C22 und C42 Kennblättern aufgenommen.
- Die Umrüstung verbessert nachgewiesen die Leistungsfähigkeit Ihres Flugzeuges.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Die Flügel werden drehsteif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 Modelle können in unserem neuen Comco ITB auf 540 / 560 kg aufgelastet werden.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX® Bespannung.
- Schenken Sie Ihrem Flugzeug ein neues Leben!

WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESpanNWERK UM

WEITERE INFORMATIONEN: www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 4423050 • Shop: www.lanitz-aviation.com

DEUTSCHE SPORTLER ERFOLGREICH

Auch 2019 waren die deutschen Modellflugsportler im DAeC wieder sehr erfolgreich. In FAI-World-Cups verschiedener Klassen holten die Sportler insgesamt zwölf World-Cup-Medaillen nach Deutschland. Sowohl im Freiflug als auch im Hub-schrauberkunstflug und verschiedenen Elektro-/Segelflugglassen freuen sich die

Sportler über die Erfolge. Für gewöhnlich werden die Medaillen beim Plenary Meeting der CIAM (Modellflugorganisation des Weltluftsportverbandes FAI) im April des Folgejahres verliehen. Aufgrund der Corona-Pandemie war das Treffen in diesem Jahr ausgefallen. Der DAeC wird gemeinsam mit den einzelnen Sportaus-

schüssen für die einzelnen Sportler einen würdigen Rahmen finden, die Medaillen nachträglich zu überreichen.

Die erfolgreichen Sportler sind (fett gedruckt aus den Reihen des BWLV): **Alexander Winker (F1E Gold)**, **Florian Winker (F1E Bronze)**, Andreas Herrig (F3B Gold), Martin Weberschock (F3B Silber), Stefan Wachsmuth (F3C Gold), Siegfried Schedel (F3F Gold), Robert Braune (F3J Silber), Luis Tack (F3J Bronze), Roland Sommer (F3K Gold), **Heiko Greiner (F5B Bronze)**, Julian Benz (F5J Silber), Dominik Prestele (F5J Bronze).

Die diesjährigen Erfolge der Modellflieger finden beim DOSB (Deutschen Olympischen Sportbund) und im Sportministerium immer wieder Beachtung. Sie waren und sind sehr hilfreich bei der wichtigen und erfolgreichen Lobbyarbeit.

Text: Bundeskommission
Modellflug im DAeC/red.
Foto: Bundeskommission
Modellflug im DAeC



Bei den FAI-World-Cups haben die deutschen Modellflugsportler etliche Medaillen gewonnen. Darunter waren auch einige Sportler aus dem BWLV

MOTORFLUG/UL

FLUGAUSBILDUNG LAPL(A)

VOM FUSSGÄNGER ZUM PILOTEN

Frank Jankowiak von der Luft-sportvereinigung Schwarzwald-Baar hat kürzlich nach rund anderthalb Jahren seine Flugausbildung mit dem LAPL(A) erfolgreich abgeschlossen. Nachfolgend berichtet er über seine Erfahrungen in den vergangenen Monaten.

Da war er, der eine kurze Moment, in dem ein kleiner Gedanke aufblitzte und eine irrwitzige Idee geboren wurde: „Ich mache den Flugschein, ich werde Pilot!“

Ich war ja selbst überrascht, mit welcher euphorischen Wucht mich dieser Gedanke erwischte und mir ein verträumtes Lächeln ins Gesicht zauberte. Vielen Dank auch an Pilot Markus, der mit seiner mitreißenden und motivierenden Art einen erheblichen Anteil an der Manifestierung dieser Idee in meinen nach Abenteuer lechzenden Gedanken leistete.



Immer wieder schön: die Ausblicke beim Fliegen, hier zum Beispiel auf den Bodensee

Ich hatte mir die Entscheidung wahrlich nicht leichtgemacht. Nach vielen Wochen der Informationsbeschaffung, unzähligen Gesprächen mit Piloten, Freunden und Verwandten und nicht zuletzt durch den Probeflug mit Markus im Motorsegler war der Entschluss dann endlich gefasst, und ich war bereit, die Idee in die Tat umzusetzen.

Der erste Weg führte mich zunächst zu einem Flieger- und Augenarzt, denn ein ganz zentrales Kriterium für den Erhalt einer Pilotenlizenz ist die eigene Flugtauglichkeit, nachgewiesen durch das sogenannte „Medical“. Hier auch schon die erste Sorge: „Schaffe ich das? Erfülle ich die Anforderungen überhaupt?“ Schließlich bin ich mit 57 Jahren ja auch schon einem gewissen Verschleiß unterlegen. Aber ja, es passte, und so erhielt ich noch am Tag der Untersuchung meinen ersten „Passierschein“ auf dem Weg zur LAPL(A)-Lizenz.

Verein oder Flugschule?

Vor Beginn der Ausbildung stellte sich natürlich auch mir die Frage, wo ich denn den Flugschein machen sollte, in einem Luftsportverein oder in einer professionellen Flugschule? Es gibt für beide Möglichkeiten recht viele Pro- und Contra-Argumente, allerdings fiel mir die Entscheidung für eine Vereinsausbildung leicht, da ich es weder eilig hatte, noch aus beruflichen Gründen gezwungen war, schnell die Lizenz zu erhalten. Zudem ist so eine Vereinsausbildung auch noch wesentlich kostengünstiger. So waren dann auch die Anmeldung und die Vorstellung im Verein recht schnell vollzogen, und die erste Aufgabe, nämlich die Anmeldung zu einem Kurs für den Erhalt eines Funksprechzeugnisses in

deutscher Sprache, kurz BZF II, wurde in Angriff genommen.

Hier entschied ich mich für die Variante „Flugschule“, da diese direkt neben dem Vereinsgebäude ansässig war und der Verein schon lange mit ihr kooperiert. Alternativ wäre es noch möglich gewesen, den Kurs online zu absolvieren, aber mir waren persönliche Ansprechpartner dann doch lieber. Nach nur wenigen Wochen und viel Spaß bei den Übungen der Sprechgruppen ging es nach Reutlingen zur theoretischen und praktischen BZF-II-Prüfung, die ich zusammen mit acht anderen Aspiranten erfolgreich bestand. Somit wurde ein weiteres wichtiges Etappenziel erreicht. Hier zeigte sich aber schon ganz deutlich das Phänomen der veränderten Lernkurve im Vergleich zur Schul- und Ausbildungszeit als junger Mann.

Das Lernproblem

Während man in jungen Jahren, von Schule und Ausbildung noch trainiert, eine sehr gute Auffassungsgabe hat und gut lernen kann, fällt es mit zunehmendem Alter immer schwerer, Neues zu erlernen und vor allem das Gelernte auch zu behalten. So jedenfalls erging es mir, und allein schon diese Erkenntnis zeigte mir: „Hier musst du echt was tun“. Wer sich zudem für eine Ausbildung in einem Verein entschieden hat, muss ohnehin proaktiv werden.

Da es im Verein üblicherweise keine festangestellten Lehrkräfte gibt, sondern vornehmlich ehrenamtliche Fliegerkameraden, die zum Teil viele Jahre Erfahrung in der Fliegerei haben, gab es auch keinen fortlaufenden Unterricht, sondern einen Unterrichtsblock im Winter. Dieser wurde aber mit Leidenschaft und prakti-

scher Erfahrung der Kollegen so fesselnd abgehalten, dass der Wissenstransfer ein sehr hohes Level erreichte und ich mir viel Basiswissen aneignen konnte.

Danach ging es jedoch ans Eingemachte. Mit dem Gelernten aus den Unterrichtsstunden und der Erkenntnis darüber, dass dieses Grundwissen jetzt noch vertieft und verinnerlicht werden muss, wurden Bücher gekauft, im Internet recherchiert und alles an Informationen rund um das Fliegen aufgenommen. Der Fragenkatalog umfasst neun Themenbereiche mit insgesamt 2.000 Fragen, die gelernt werden müssen. Leider sind das fast alle Fragen aus Themen, die einem (Noch-) Fußgänger völlig fremd sind. „Ermitteln Sie mit ihrem NAV-Empfänger das QDM des VOR SUL ... bei einem Steuerkurs (MH)...“ – Aha, ähm, ja, ok!

Wenn man so stichprobenartig alle Kapitel nur kurz durchleuchtet, dauert es nicht lange, und es wird einem schlagartig die ganze Tragweite der eigenen Wissenswüste bewusst. Also hieß es lernen, lernen, lernen und ja: nochmal lernen!

Glücklicherweise unterstützte mich hier eine entsprechende Software, die identisch ist mit der, die auch bei der Theorieprüfung verwendet wird. Also alle Fragen, die bei der Prüfung gefragt werden, hielt ich bereits in meiner virtuellen Hand. Zudem sind die Fragen alle im Multiple-Choice-Verfahren, was dem Ganzen ein wenig die Schärfe nimmt.

Trotzdem ist es gerade in diesem Stadium der Ausbildung immens wichtig, sich selbst immer wieder neu zu motivieren, sich nicht hängen zu lassen und vor allem den Glauben an sich selbst stets aufrecht zu erhalten – was zugegebenermaßen nicht immer einfach war. Ich glaube auch, dass in dieser Phase viele Aspiranten auf der sprichwörtlichen Strecke bleiben. Aber zum Glück gibt es ja noch die begleitende praktische Ausbildung zur Unterstützung der eigenen Motivation! Ein schöner und erfolgreicher Ausbildungsflug, bei dem man dann noch Zeit hatte, den Ausblick und das Gefühl der Freiheit zu genießen, ließen wieder alle Zweifel verblasen.

Selbst fliegen

Die erste Flugstunde ist schon etwas ganz Besonderes. Von Aufregung und Euphorie geprägt, ging es zum Flugplatz, wo schon der Fluglehrer wartete. Ich kannte das Flugzeug ja schon von einigen



Bei der praktischen Ausbildung

Flügen, die ich als Passagier miterleben durfte. Aber zu wissen, dass man gleich selbst das Steuern des Motorseglers übernimmt, ist schon ein absolutes Highlight in der fliegerischen Ausbildung. Ich war sogar so frech und hatte meine Actionkamera mitgenommen, um diesen unwiederbringlichen Moment festzuhalten.

Nach dem gewissenhaften und peniblen Abarbeiten der Checkliste sowie der Erklärung der bordeigenen Avionik ging es auch schon in die Luft, wo es anschließend gleich zu den ersten Übungen kam. Vollkreis links/rechts nur mit Querruder, dasselbe nochmal, diesmal nur mit Seitenruder, und abschließend ein drittes Mal mit Quer- und Seitenruder gleichzeitig. Es folgten noch einige andere Übungen, und die Flugstunde raste nur so dahin. Das Landen übernahm natürlich souverän der Fluglehrer und erklärte dabei die Handgriffe. Ob ich das jemals alleine schaffen würde?

Der Spaß am Fliegen wuchs jedoch mit jeder weiteren Flugstunde, und so kam das trockene Lernen der Theorie doch etwas ins Hintertreffen. Es war ja noch Zeit, ich hatte es nicht eilig und zudem alles, was ich für die praktische Ausbildung brauchte: ein Medical, das BZF und jede Menge Motivation. Es verging Flugstunde um Flugstunde, ich wurde immer sicherer, und auch das eigenständige Landen ohne Hilfe des Fluglehrers klappte mittlerweile schon recht gut.

Der erste Alleinflug

Dann kam der Tag, ich glaube es war die zwölfte Flugstunde, da war irgendetwas anders als sonst. Bereits nach drei Platzrunden ging es wieder zurück zum Vorfeld – ungewöhnlich, denn wir hatten gerade mal 15 Minuten in der Luft verbracht. Nachdem wir also an der Halle den Motorsegler abgestellt hatten, stellte mir mein Fluglehrer einen weiteren Fliegerkollegen, ebenfalls Fluglehrer, vor und meinte, dies sei nun mein Checkflug für die Alleinflugfreigabe. Aha – es war also soweit.

So durfte ich zwei weitere Platzrunden zusammen mit ihm fliegen, bis auch er uns wieder zum Vorfeld zitierte. Ein kurzes Zwiegespräch der beiden Fluglehrer und schon ging es los – ich sollte nun drei Platzrunden allein fliegen. Ganz allein.

Obwohl man sich selbst ja eigentlich sicher ist, und obwohl zwei Fluglehrer der gleichen Meinung sind, ist es dennoch



Erleichtert nach dem ersten Soloflug

ein ganz komisches Gefühl. Man sitzt auf einmal ganz allein im Flugzeug – keiner mehr auf dem Copiloten-Sitz, keiner mehr, der eingreifen könnte, falls etwas schiefgeht. Aber man hat sich ja auf diesen Moment gefreut, so lange darauf hingefiebert. Jetzt ist der Moment gekommen, kneifen ist nicht. Also los, alles wie gewohnt – Checkliste durchgehen, Motor starten und mit dem Tower funken – „Donaueschingen Info, Delta Kilo Lima Sierra Bravo, Hallo!“ „Delta Sierra Bravo, Piste Eins Acht in Betrieb!“. Schon rollte ich mit dem Motorsegler von der Halle bis vor das nördliche Ende der Startpiste.

Am Rollhalt Piste 18 noch den letzten Check gemacht und dem Turm die Abflugbereitschaft mitgeteilt. Kaum auf der Startpiste, setzte ich auch schon den Gashebel auf Vollgas. Irgendwie nimmt der Motorsegler schneller Fahrt auf und auch das Abheben ist deutlich zügiger als zu zweit. Man spürt deutlich das fehlende Gewicht der zweiten Person. Jetzt gibt es kein Zurück mehr, mit gewohnten Steuerbewegungen geht es mit einer Rechtskurve in den Querabflug.

Rechter Gegenanflug Piste 18 – rechter Queranflug Piste 18, Gas raus, Vergaservorwärmung an, und schon geht es mit Landekonfiguration an die erste Sololandung. Die Schwelle der Piste kommt schnell näher, rechts neben der Schwelle steht mein Fluglehrer und beobachtet mich. Voll konzentriert fange ich die Maschine ab, ein wenig neben der Mittellinie und etwas schräg setzt das Hauptfahrwerk mit einem kurzen Quietschen auf, das Bugrad folgt eine Sekunde später. Perfekt, durchstarten zur zweiten Runde. Das Selbstbewusstsein ist zurück. Landung zwei und drei gelingen ebenso. Erleichtert und glücklich geht es über

den Rollweg zurück zur Halle. Der Fluglehrer kommt mir mit einem Lächeln entgegen und gratuliert mit einem Handschlag. Welch ein Moment!

Die Theorieprüfung

So langsam spürte ich, da war doch noch was.... Ach ja, die Theorie! Wie ein Damokles-Schwert schwebte diese Aufgabe über meinem Haupt. Es war klar, um weiterzukommen musste ich dieses Kapitel nun endlich in Angriff nehmen und zum Abschluss bringen. Ohne eine bestandene Theorieprüfung keine Solo-Überlandflüge!

Nach über einem Jahr des intensiven Auseinandersetzens mit der Welt der Fliegerei, nach dem Theorieunterricht im Verein, nach dem Studium der Fachliteratur und dem Lernen mit der Software war ich eigentlich schon lange „prüfungsreif“ – dennoch zögerte ich es so weit wie möglich hinaus.

Nun aber war der Zeitpunkt gekommen, und der Termin zur Prüfung in Freiburg stand fest. Ich wollte keinesfalls etwas anbrennen lassen, und so nahm ich eine Woche vor diesem Termin Urlaub, um mich voll und ganz auf die Prüfungsvorbereitung zu konzentrieren. Von früh morgens bis spät in den Abend lernte ich Kapitel für Kapitel, Tausende von Fragen und Aufgaben, immer wieder und wieder. Ich wollte nicht nur lernen, ich wollte verstehen und begreifen. Und das gelang mir, Navigation und Meteorologie, die „härtesten“ Fächer lagen mir sogar am besten. Es kam tatsächlich so etwas wie Spaß auf, meinen Wissensdurst zu befriedigen. Ich freute mich sogar auf die Prüfung. Dann, an einem Montagmorgen, war es endlich soweit. Meine Frau

bestand darauf, mich nach Freiburg zu fahren, damit ich mich nicht mit Autofahren belasten müsse.

Am Regierungspräsidium angekommen ging alles ganz schnell: Nach der Anmeldung ging es in das Zimmer mit den Computerarbeitsplätzen, und mir wurde mein PC zugewiesen. Ich rechnete mit neun Mal 30 Minuten für die Prüfung, also etwas mehr als vier Stunden Zeit.

Kapitel für Kapitel ging es nun an die Fragen. Glücklicherweise genauso wie zu Hause, die bekannten Fragen, die gleiche Software. So fühlte ich mich gut und alles war vertraut. Nach dem neunten Kapitel, der „Navigation“, und der letzten Frage schloss ich den Prüfungsbogen ab – nach insgesamt 35 Minuten! Ich ging vor zu der netten Mitarbeiterin, die die Prüfung beaufsichtigte und meine Prüfung auswertete. „Herzlichen Glückwunsch!“ – Das ging runter wie Öl. Ich hatte es geschafft, eine große Hürde und Last lagen nun hinter mir.

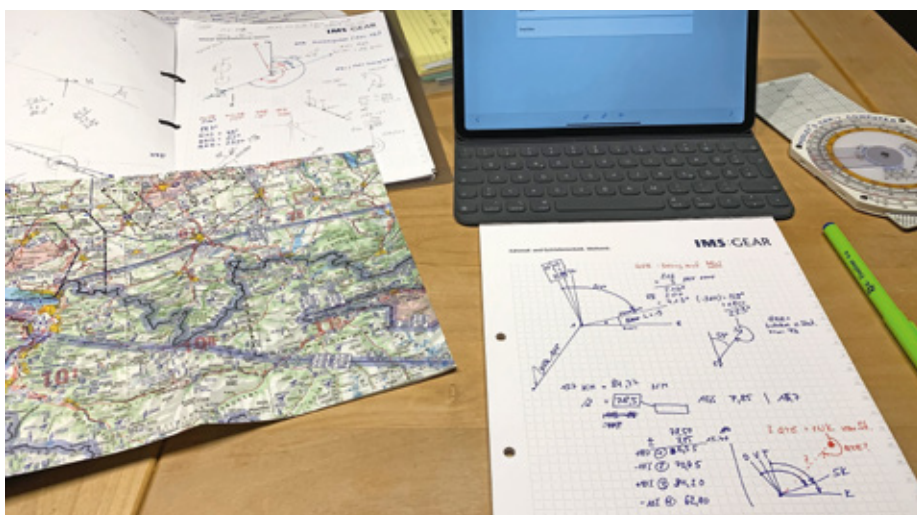
Endspurt

Voll motiviert nach dem Erfolg der Theorieprüfung, wollte ich nun keine Zeit mehr verlieren. Ich bat meinen Fluglehrer, ohne Rücksicht auf Kosten und Zeit die noch fehlenden Schulflüge mit mir zu absolvieren.

Dreiecksflug, Navigationsflüge, 80 NM Flug nach Speyer, erst zusammen mit ihm, dann allein. Soloplatzrunden, Ziellandübungen, Prüfungsvorbereitungen. Alles konnte ich mit ihm innerhalb von sechs Wochen abarbeiten. Bedenkt man, dass der Fluglehrer im Verein diese Tätigkeit auch nur berufsbegleitend, also in seiner Freizeit macht, ist das schon eine recht starke Leistung von ihm.



Volle Konzentration beim Landeanflug



Lernen für die Theorieprüfung

Mit seinem o.k. ging es dann zum Ausbildungsleiter, der schließlich das Anmeldeformular zu praktischen Prüfung an das Regierungspräsidium einreichte. Jetzt hieß es warten, bis ich „meinen“ Prüfer zugeteilt bekomme, den ich dann anrufen und mit dem ich einen Termin vereinbaren sollte. Auch hier ließ ich nichts anbrennen, und so hatte ich keine 20 Minuten nach Erhalt der E-Mail mit den Kontaktdaten des Prüfers bereits mit ihm gesprochen. Für denselben Tag war es dann doch etwas zu spontan, aber der nächste Tag sollte es sein.

Die praktische Prüfung

Es spielte alles mit – das Wetter war o.k., der Motorsegler war frei und alle Voraussetzungen erfüllt. Der Tag der Prüfung war da. Jetzt kam doch etwas Nervosität auf. Obwohl ich mir eigentlich über den praktischen Teil nie so Gedanken gemacht hatte, war es nun doch fast aufregender als bei der Theorieprüfung. Schließlich war das der letzte Akt zum

Erwerb des Flugscheins, der Moment, der die Ausbildung beendet. Die Tragweite wurde mir schlagartig bewusst, und das machte es nicht einfacher. Hier und heute zu versagen, wäre die pure Demotivation; so kurz vor dem Zieleinlauf zu straucheln und zu fallen, wäre eine Katastrophe.

Der sich nun aufbauende Druck war deutlich zu spüren. Knapp zwei Stunden vor dem vereinbarten Treffen am Vereinshaus rief der Prüfer an und teilte mir die zu fliegende Route mit. Ebenso erhielt ich die Aufgabe, eine Flugvorbereitung für diesen Flug zu erstellen, inklusive aller notwendigen Wetterinformationen, Fluginformationen und navigatorischen Berechnungen für den Kurs unter Berücksichtigung des Windes. Wie gelernt ging es ans Werk. Nachdem alles ausgedruckt und sauber zusammengeheftet war, machte ich mich auf den Weg.

Dann kam der Prüfer und wir legten los. Zwei Stunden und ein Liter Schweißwasser später dann die erlösenden Worte: „Herzlichen Glückwunsch, Sie haben bestanden!“

„Aus, aus, das Spiel ist aus! – Deutschland ist Weltmeister!“ Müsste ich diesen Moment beschreiben, so ist dieses Zitat von 1954 wohl am besten geeignet, dieses ansonsten unbeschreibliche Gefühl widerzuspiegeln. 18 Monate der Ausbildung, des Lernens, der Zweifel, des Hochgefühls, der Resignation und der Euphorie – schlagartig vorbei.

Ich hatte es geschafft, nun bin ich Pilot!

Text: Frank Jankowiak
Fotos: Frank Jankowiak, Andrey Boev

SEGELFLUG-WM 1960

DIE GANZE WELT FLIEGT „AUF DEM BUTZ“

83 Jahre nach dem 1. Internationalen Rhönwettbewerb – offiziell als die erste Segelflug-Weltmeisterschaft anerkannt – sollte in diesem Jahr zum vierten Mal eine Weltmeisterschaft in Deutschland, nämlich in Stendal (Sachsen-Anhalt) ausgetragen werden. Hierzu kommt es aus coronaren Gründen nun leider nicht. Somit ist Zeit und Gelegenheit, auf die erste Weltmeisterschaft auf deutschem Boden nach dem Zweiten Weltkrieg zurückzublicken. Sie fand 1960 auf dem Flugplatz Köln-Butzweilerhof statt.

Dieses Ereignis war in vielerlei Hinsicht ein ganz besonderes – und das nicht nur, weil am Ende „der Lange“ Heinz Huth aus Hamburg in der Standardklasse ganz oben auf dem Treppchen stand. Über Peter Selinger wurden einmalige und bisher nicht veröffentlichte Fotos von Frits Ruth, Dr. Manfred Reinhard und Hanna Hübner-Kunath zusammengetragen. Mit zusätzlichen Informationen aus dem akribisch zusammengestellten historischen Luftfahrtarchiv Köln von Werner Müller gibt es hier einen Rückblick auf dieses Ereignis.

Bekanntlich eroberte die Idee des lautlosen, motorlosen Flugs ab etwa 1920 von der Wasserkuppe aus die Welt. Die Rhön-Wettbewerbe fanden international große Beachtung und beflügelten die Entwicklung von Segelflugzeugen auf



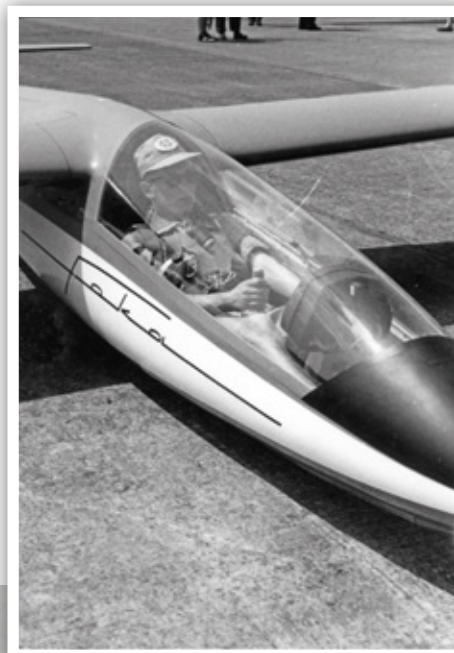
Das Team aus dem damaligen Jugoslawien hatte die aufsehenerregende Meteor 60 mitgebracht

der ganzen Welt. 1940 sollte der Segelflug sogar olympische Sportart werden. Die politische Entwicklung in Deutschland und der Krieg setzten dieser Entwicklung ein jähes Ende.

WM wurde in zwei Klassen ausgetragen

Erst 1960 war die internationale Segelfluggemeinschaft nach Meisterschaften in der Schweiz, Schweden, Spanien, England, Frankreich und Polen so weit, erstmals wieder eine Meisterschaft auf deutschem Boden auszutragen. Austragungsort sollte „der Butz“ sein, wie man den im Jahr 1930 als Drehkreuz des

Westens errichteten Flughafen Köln-Butzweilerhof damals nannte (und bei den „alten Adlern“ in nostalgischer Erinnerung bis heute nennt.) 1960 betrieben



Die formschöne wie robuste SZD-24 Foka ► war als Standardklasse- und Kunstflugflugzeug konzipiert. Adam Witek belegte damit in der Standardklasse den dritten Platz



Mit den beiden SZD-Sefir 2 belegten Edward Makula und Jerzy Popiel Platz zwei und drei in der Offenen Klasse



Volkswagen hatte den deutschen Teams T-1-Busse zur Verfügung gestellt



„Der Lange“, wie man den Sieger der Standardklasse Heinz Huth nannte, mit seiner „Alten Liebe“



Auch der BWLV war mit prominenten Vertretern dabei, darunter Christian Biser (vorn links) und Hanns Kellner (vorn, 3. v. l.)

die Royal Air Force, die belgischen Heeresflieger und ein halbes Dutzend Kölner Luftsportvereine den großen Flugplatz in großer Eintracht. Das sollte sich bald ändern, wie wir heute wissen. Inzwischen erinnern nur noch das denkmalgeschützte Terminal und einige Hallen zwischen einem schwedischen Möbelhaus und anderen Industrieflächen an den geschichtsträchtigen Ort. In der „Zeitleiste“ von Google Earth kann man den allmählichen Abschied vom „Butz“ in Köln-Ossendorf sehr anschaulich verfolgen.

Aber zurück zu der Weltmeisterschaft: Sie wurde damals in zwei Klassen ausgetragen, der Standardklasse und der Offenen Klasse. Wie heute noch gab es auch damals in der Offenen Klasse keine Beschränkungen hinsichtlich Spannweiten, Wölbklappen, Einziehfahrwerk etc. In der Standardklasse war die Spannweite auf 15 Meter beschränkt, das Fahrwerk

musste fest sein, auftriebsverändernde Klappen waren nicht erlaubt.

Insgesamt nahmen 55 Piloten aus 22 Ländern teil

Die FAI, der Deutsche Aero Club und die Stadt Köln hatten eingeladen, und im Juni 1960 kamen unter enormem Interesse bei Politik, Medien und Bevölkerung 20 Piloten der Offenen Klasse und 35 der Standardklasse aus 22 Ländern nach Köln. Außer den vielen europäischen Mannschaften kamen Piloten aus Israel, Argentinien, Brasilien, dem damaligen Rhodesien und den USA.

Richard Schreders
Eigenkonstruktion HP8
– hier diesseits des
Zauns. Am vierten
Wertungstag landete
er versehentlich hinter
dem „Eisernen
Vorhang“ in der
damaligen Sowjetzone

In der Standardklasse setzte ein Drittel der Piloten auf die Rudolf-Kaiser-Konstruktion Ka 6. Die überragende Qualität und Leistungsfähigkeit dieses Flugzeuges hatten sich seit seinem Erstflug im Jahr 1955 herumgesprochen. Dieser Erfolg sollte auch noch einige Jahre andauern, was sich in mehr als 1.200 gebauten Flugzeugen aller Baureihen der Ka 6 widerspiegelt.

Erstmals war mit dem Phöbus T ein Kunststoffflugzeug am Start

In der Offenen Klasse dagegen war eine überaus große Vielfalt an Flugzeugtypen



Eine SZD-24 Foka im Flug



◀ Eröffnung bei Traumwetter: Auch aus Israel waren drei Piloten dabei. Hier die Skylark II von Amos Yardeni vor beeindruckender Wolkenkulisse

zu bewundern. In Köln sollten sich Konstruktionen aus England, Polen, Frankreich, der Schweiz, den USA, dem damaligen Jugoslawien und aus Deutschland messen. Gefertigt waren sie klassisch aus Holz, aus Metall oder gemischt. Erstmals nahm ein Flugzeug ganz in Kunststoffbauweise teil: der Phöbus T von Hermann Nägele und Richard Eppler. Wer hätte damals gedacht, dass sich diese Bauweise und der deutsche Segelflugausbau so rasant durchsetzen würden! Zum Vergleich: Schon bei der WM 1976 in Châteauroux waren alle teilnehmenden Flugzeuge in GFK gefertigt und stammten – bis auf zwei Flugzeuge aus Polen (Jantar 2) und zwei aus Finnland (PIK 20) – allesamt aus Deutschland.

Leider konnte keine russische Mannschaft teilnehmen, weil deren Flugzeuge Antonov A-15 nicht rechtzeitig fertig geworden waren. Außerdem fehlten die Ungarn und Tschechen, deren interessante Flugzeuge Györ 2, Standard Futár, Démant, Spartak und Junius 182 man gerne am Butz gesehen hätte.

Gute Zusammenarbeit aller am Platz Beteiligten

Für die Organisation der WM legten sich Bund, Länder, die Stadt Köln, der DAeC und die Vereine am Butz mächtig ins Zeug. Die belgischen Heeresflieger stellten großzügig Platz und Hallen zur Verfügung, die Briten ihre Kantine und die Bundeswehr Unterkünfte. Die Luftwaffe besorgte kurzerhand drei Hubschrauber und flog 25 Flugzeuge vom Typ Do 27 als Schleppflugzeuge aus ganz Deutschland ein. Diese dienten damals den Geschwadern als Kurierflugzeuge. Teilweise mussten sie noch mit Schleppkupplungen ausgestattet und die Piloten in den Flugzeugschlepp eingewiesen werden.



Die polnische SZD 22 Mucha war speziell für die neue Standardklasse konzipiert

Zur Eröffnung hieß die Burda-Staffel die Mannschaften und die 20.000 Besucher per Bannerschlepp willkommen, und Albert Falderbaum flog mit seiner Lo 100 in zehn Metern Höhe im Rückenflug am Publikum entlang.

Taktik war entscheidend

Beim anschließenden Wettbewerb gestaltete sich das Wetter mindestens genauso vielfältig wie die Pilotenschar und ihre mitgebrachten Konstruktionen. Vom „Hammertag“ über sehr schwierige Bedingungen bis hin zu unfliegbaren, neutralisierten Tagen – alles vorhanden. Und damals wie heute entschied nicht das beste Flugzeug oder der beste Pilot das Rennen. Die Einschätzung der meteorologischen Bedingungen, taktisches Beobachten der Mitbewerber oder der Teamflug, wie damals schon von den Polen perfekt praktiziert, sollten ebenso über den Erfolg oder Misserfolg mitentscheiden.

Eine weitere Fähigkeit, die heute teilweise abhanden gekommen ist, war damals mit wettbewerbsentscheidend: das präzise

Navigieren mit Karte, Kompass und Uhr. Man stelle sich heute die Aufgabe des fünften Wertungstages vor, ein Dreiecksflug Köln – Hamm – Hirzenhain – Köln mit Geschwindigkeitswertung, ohne Navigationsrechner, ohne GPS, ohne Unterstützung über Funk.

Überlegenheit der polnischen Piloten

Für den ersten Wertungstag am 4. Juni 1960 war ein Ziel-Rückkehr-Flug nach Koblenz-Karthause (damals der Koblenzer Flugplatz) mit Geschwindigkeitswertung ausgeschrieben. 32 Piloten der Standardklasse und alle Piloten der Offenen Klassen erreichten das Ziel. Schon hier zeigte sich die Überlegenheit der Polen Makula und Popiel, die mit ihren Hochleistungsflugzeugen vom Typ SZD Zefir 2 als erste mit einer Geschwindigkeit von 75 Stundenkilometern mit einer Sekunde Unterschied Köln erreichten.

Bis zum 16. Juni folgten weitere fünf spannende Wertungstage mit Dreiecksflügen, Zielstrecken und freien Streckenflügen. Es würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen, auf alle Wertungstage und Ergebnisse im Einzelnen detailliert einzugehen. Wer dies sehr kompetent ausführlich beschrieben und bebildert nachlesen möchte, dem sei ein zehnteiliger Beitrag in der damaligen Fachzeitschrift „Thermik“, Ausgabe Juli 1960 (siehe Anhang) empfohlen.

Besondere Anekdoten aus dem Wettbewerb

Hier noch einige besondere Leistungen und Episoden aus dem Wettbewerbsverlauf: Am zweiten Wertungstag mit einem Streckenflug auf der Kurslinie Köln – Kiel sorgte das polnische Team für



Siegerehrung: Auf den Treppchen Heinz Huth, George Münch und Adam Witek (Standardklasse) sowie Rudolpho Hossinger, Edward Makula und Jerzy Popiel (Offene Klasse)



Erstmals nahm ein Kunststoffflugzeug, der Phönix T, an einer WM teil. Dessen Pilot Ernst-Günther Haase wurde Neunter

Aufregung, weil keine Landemeldung einging. Der Such- und Rettungsdienst wurde alarmiert. Erst um Mitternacht konnte die Angelegenheit aufgeklärt werden. Nach der Landung waren die Piloten bei ihren Flugzeugen geblieben und hatten einen Passanten gebeten, in Köln anzurufen, was dieser dann nicht tat. Wegen der langen Rückholfahrten von Norddeutschland zurück nach Köln gab es am nächsten Tag keine Wertung.

Der vierte Wertungstag am 8. Juni sollte nach Nordosten hin hervorragende Wetterbedingungen bringen. Die Wettbewerbsleitung schrieb einen freien Streckenflug aus, der allerdings innerhalb der Landesgrenzen abgeschlossen werden musste. Schon beim Briefing tauchte die Frage auf, ob die Küstenlinie überflogen werden dürfe. Tatsächlich landeten schließlich 19 Piloten auf der Insel Fehmarn. Allerdings wurde an diesem Tag der US-amerikanische Pilot Richard E. Schreder zunächst vermisst. Er hatte sich an der Küste verfliegen und landete in der DDR. Nach Fürsprache des polnischen Teams und – wie es heißt – Intervention aus Moskau, ließ man das Team problemlos ausreisen. Auch an jenem Tag fiel besonders das Teamfliegen der polnischen Mannschaft auf. Die Piloten flogen immer zusammen und verfügten dabei ständig über eine Funkverbindung, auch zur Mannschaft am Boden. So konnten die Rückholer bereits drei Stunden nach der Landung vor Ort sein, während die anderen Bodenmannschaften sich erst nach Landemeldung auf den Weg begaben.

Sieger aus Deutschland und Argentinien

Nach zwei Ruhetagen folgten Zielstreckenflüge nach Karlsruhe und Oerlinghausen sowie ein Dreiecksflug Köln – Hamm – Hirzenhain – Köln. Die Entscheidung sollte der letzte Wertungstag mit einem Dreiecksflug Köln – Dahlemer Binz – Hummerich (ehemaliger Flugplatz nordwestlich von Koblenz) – Köln bringen. Die Bedingungen waren sehr schwierig, die Thermik schwach. Von der Offenen Klasse erreichte nur die Hälfte den ersten Wendepunkt, nur fünf überflogen den Hummerich. Den Butz erreichten nur drei Piloten, Witek (50,8 Stundenkilometer), Münch (33,2) und Huth (31,3).

Für den Altmeister Heinz Huth, der sagte, das sei einer seiner schwierigsten Flüge gewesen, bedeutete die Leistung den

Sieg in der Standardklasse. Platz zwei erreichte George Münch aus Brasilien mit der Ka 6 BR, den dritten Platz belegte Adam Witek (Polen) mit SZD 24 Foka.

In der Offenen Klasse siegte der Argentinier Rodolfo Hossinger mit Skylark 3, gefolgt von den beiden Polen Edward Makula und Jerzy Popiel, beide mit SZD 19 Zefir.



Unter www.butzweilerhof.com findet man eine umfassende Chronik zur Luftfahrt in Köln, darunter eine Sammlung vieler Dokumente und Bilder zur Segelflug-WM 1960.

Technische Informationen zu den teilnehmenden Flugzeugen, zur Geschichte der Segelflug-Weltmeisterschaften und den FAI-Wettbewerbsklassen und wie diese die Konstruktionen immer wieder beeinflusst haben, hat Martin Simons in seiner Buchserie „Segelflugzeuge“ umfassend zusammengestellt. Den Beitrag aus „Thermik“ Juli 1960 sowie weitere Bilder aus dem Archiv von Peter Selinger gibt es unter www.luftsportmagazin.de.

Text: Klaus Fey

Fotos: Archiv Peter F. Selinger, Hanna Hübner-Kunath, Frits Ruth, Dr. Manfred Reinhard

Mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe Juni/Juli 2020



Ob hier Albert Falderbaum oder Sepp Tilling mit der Lo 100 zur Eröffnung im Rückenflug unterwegs waren, lässt sich nicht mehr ermitteln

SUNRISE-FLIEGEN UND ALLEINFLÜGE IN ISNY

EIN SEGELFLUGTAG, DER KAUM ZU TOPPEN IST



Das Sunrise-Fliegen bescherte den Isnyer Fliegern herrliche Impressionen

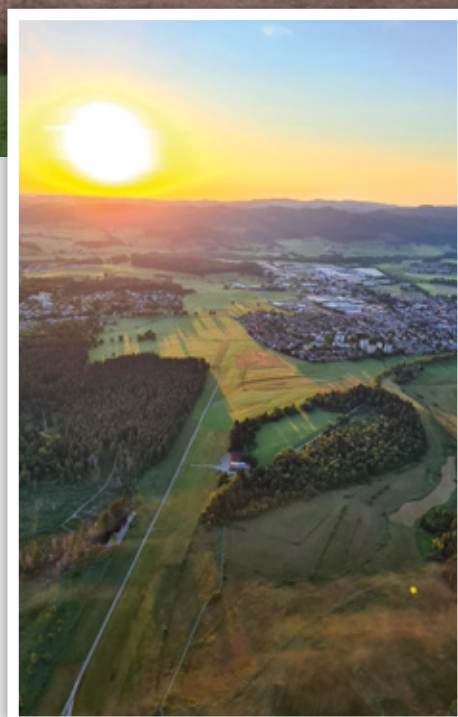
Manchmal gibt es Tage, an denen man sofort weiß, dass man diese Tage ewig in Erinnerung behalten wird. Einen solchen Highlight-Tag erlebten die Isnyer Segelflieger am 28. Juni.

Der Jugendleiter Jonas Hecht hatte gemeinsam mit dem Ausbildungsleiter Christian Lakeberg zum Sunrise-Fliegen aufgerufen, und begeistert hatte die Jugendgruppe dieses Vorhaben aufgenommen. Denn wenn ein Jugendlicher freiwillig um 4 Uhr aufsteht, um dann

pünktlich um 4.30 Uhr vor der Segelflughalle zu stehen, müssen die Erwartungen schon groß sein.

Nachdem die Flugzeuge noch in der Halle mit Licht gecheckt wurden, ging es um 5 Uhr in die Dunkelheit hinaus an den Start. Die Winde wurde aufgebaut, und pünktlich mit dem Sonnenaufgang ging um 5.25 Uhr der erste Start hinauf in den Himmel. Jeder Flugschüler oder Pilot wurde mit atemberaubenden Perspektiven belohnt und konnte in den darauffolgenden Stunden Ausblicke in der Luft genießen, die er vorher so noch nie gesehen hatte. Die Fotos, die dabei entstanden, verursachten sogar den alten Hasen Gänsehaut.

Die Aussichten übers Alpenvorland waren atemberaubend



Zum Sonnenaufgang zeigte sich der Flugplatz von seiner schönsten Seite



Hannah Lakeberg und Leon Konzelmann glücklich nach ihren ersten Alleinflügen



Das frühe Aufstehen lohnte sich für die Piloten und Flugschüler

Alleinflug nach langer Corona-Pause

Aber dies war nur ein Teil dieses Highlight-Tages. Nachdem sich um 10 Uhr alle beim Frühstück gestärkt hatten, ging es in die nächste Runde Flugbetrieb. Bald schon stand der nächste Punkt an, und der 16-jährige Flugschüler Leon Konzelmann konnte seine ersten Alleinflüge absolvieren. Er hatte im vergangenen August mit seiner Ausbildung begonnen und konnte nun, trotz langer Corona-Pause, nach 51 Starts zum Alleinfliegen abheben. Gespannt verfolgten die Eltern sowie die Flugschülerkollegen das Ge-



Kurz vor dem Start



Die Piloten genossen die besondere Schönheit des Platzes am frühen Morgen

schehen und freuten sich über drei perfekte Starts und Landungen von Leon.

Sicher am meisten aufgeregt war aber die Flugschülerin Hannah Lakeberg. Diese hatte an diesem Tag ihren 14. Geburtstag, und ganz oben auf ihrer Wunschliste stand, an diesem Tag erstmals selbst zum Alleinfliegen abheben zu dürfen. Hannah hatte erst am 16. Mai dieses Jahres mit der Ausbildung beginnen können, denn vorher war das Schulan ja nicht möglich. So saß Hannah gedanklich bei jedem Start von Leon mit ihm im Flugzeug und fühlte jede Sekunde mit.

Drei fehlerfreie Starts und Landungen

Nachdem sich alle mit Geburtstagskuchen gestärkt hatten, kam es dann zur Geschenkübergabe an Hannah, und Ausbildungsleiter Christian Lakeberg sowie Fluglehrer Sven Pässler gaben ihr o.k. zum ersten Alleinflug von Hannah. Dies war auch für Christian ein besonderer Moment, da es sich um die eigene Tochter handelte.

Nach 46 Übungsstarts ging es also am frühestmöglichen Termin für Hannah allein hinauf in den Himmel, und alle waren begeistert, von ihr ebenfalls drei fehlerfreie Starts und Landungen zu sehen.

Am Abend folgten dann die üblichen Hintern-Versohlen und Brennnesselstrauch-Übergabe-Rituale. Das Grinsen war keinem der Anwesenden mehr vom Gesicht zu wischen, und ausnahmslos jeder war und ist der Meinung, dass es schwierig werden wird, diesen Tag zu toppen.

Die Luftsportgruppe Isny wünscht ihren beiden Alleinfliegern viele schöne Flüge und allzeit gute Landungen!

Text: Antje Bütow
Fotos: Karim Weiß/Heinz Mauch



FÖRDERFLUGZEUG BW2

16 FLUGTAGE, 6.000 KILOMETER UND MEHR ALS 80 FLUGSTUNDEN

Christian Polizzano und Matthias Arnold konnten den BW2 des SBW-Fördervereins optimal nutzen

Matthias Arnold und Christian Polizzano durften vom 22. Juni bis 11. Juli das Förderflugzeug BW2 nutzen. Zur Verfügung gestellt wurde es vom SBW-Förderverein, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, vornehmlich jugendliche Streckenflieger zu fördern. Nachfolgend berichtet Christian Polizzano von seinen Erfahrungen mit dem BW2.

Zunächst einmal geht ein riesengroßes Dankeschön an den SBW-Förderverein! Da wir, Matthias und ich, uns beide in den ähnlichen Situationen befinden, weil unsere Ausbildungen zum Verkehrspiloten ausgesetzt sind, haben wir dieses Jahr viel Zeit, unsere fliegerischen Kenntnisse zu verbessern.

Und das haben wir beide auch in die Tat umgesetzt: Wir sind in den drei Wochen insgesamt über 82 Stunden auf dem BW2 geflogen, darunter Strecken bis über 1.000 Kilometer und Schnitte bis zu 154 Stundenkilometer! Davon bin ich knapp über 40 Stunden geflogen. Insofern hat die gemeinsame Nutzung sehr

gut für uns beide gepasst. Das Förderflugzeug konnten wir optimal ausnutzen, denn allein hätten wir es nicht zu diesen Zahlen geschafft.

Längste Strecke betrug 1.163 Kilometer

Zudem hatten wir in den drei Wochen unserer Nutzung eine sehr gut ausgeprägte Streckenflug-Wetterlage mit vielen Kaltluft-Tagen, die uns große Flüge erlaubten. So ist Matthias etwa am 7. Juli mit dem BW2 satte 1.163 km geflogen – Glückwunsch!

Einen Tag zuvor war ich mit dem BW2 bereits 709 Kilometer geflogen, leider war der Flug wegen großflächiger Abschattungen nicht am Startplatz geendet. Meinen persönlichen Streckenrekord errichte ich dann aber einige Tage später mit der LS4 mit über 800 Kilometern.

Auch Hangflug war möglich

Als die thermischen Bedingungen keine Überlandflüge ermöglichten, konnten

wir stattdessen an der Bergstraße am Hang den BW2 effektiv nutzen. Matthias flog am 10. Juli, mit Wasserballast bepackt, einen 154-Schnitt, verteilt auf sechs Schenkel mit 322 Kilometer geflogen. Den schnellsten Schenkel schaffte er sogar mit über 162 Stundenkilometern – das war flott!

Zusammengefasst haben die drei Wochen sehr viel Spaß gemacht. Sie haben bei verschiedensten Wetterlagen unseren fliegerischen Horizont erweitert und waren geprägt von unvergesslichen Flügen. Danke an den SBW-Förderverein und alle Mitglieder, die durch ihren Einsatz ermöglichen, solch ein großartiges und modernes Flugzeug zu nutzen!



Wer nähere Informationen zum SBW-Förderverein erhalten möchte oder sogar Mitglied werden will, wird online unter www.sbw-foerderverein.de fündig.

Text: Christian Polizzano/red.
Foto: Christian Polizzano

LSR AALEN

MARKUS FRANK FLIEGT DREI DEUTSCHE REKORDE

Gleich drei deutsche Rekorde sind Markus Frank kürzlich an einem Wochenende gelungen. Diese erzielte der Pilot des Luftsportrings Aalen während zwei Flügen am 18. und 19. Juli. Der Deutsche Aero Club hat die Rekorde bereits bestätigt.

Frank flog am ersten Tag auf der Ziel-Rück-Strecke 938 Kilometer über den Jura, das Grenzgebirge zwischen der Schweiz und Frankreich. Schon um 7 Uhr am Morgen hatte er seine EB-29 startklar gemacht. Die Wettervorhersagen für den gesamten süddeutschen Raum hatten an

diesem Tag eigentlich gar nicht so perfektes, schnelles und gutes Segelflugwetter versprochen. Dennoch machte sich Markus Frank auf den Weg.

Während seine Elchinger Kameraden sich für Dreiecksflüge entschieden,

plante Frank aber einen Flug Richtung Südwesten, quer über die gesamte Schwäbische Alb, hinein in den Schwarzwald – von dort sollte es über den Hochrhein in den Schweizer Jura gehen, so der Plan.

Flug über den Schweizer Jura

In Ruhe wartete er ab, bis die Thermik schon sehr früh gegen 9.30 Uhr einsetzte. Mit diesem Wissen plante er seinen Rekordflug. Mit dem eingebauten Motor seiner EB 29 startete er in Elchingen und stieg bis auf 1.000 Meter über dem Härtsfeld. Der Abflugpunkt war Nördlingen. Den Motor benutzte er an diesem Tag kein weiteres Mal.

Frank kam mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 100 Stundenkilometern gut voran. Der Sprung vom Südschwarzwald über den Hochrhein zum Schweizer Jura war ein kleines Risiko: Die Gegend ist dafür bekannt, thermisch schlecht zu sein, Frank würde sie auch wieder auf seinem Heimweg passieren müssen. Über dem Jura lief es dann aber hervorragend. Etwa 40 Kilometer westlich von Genf wendete er. Die Französischen Alpen lockten hier zum Weiterflug bis in die Provence.

Präzises Fliegen war erforderlich

Nach knapp sieben Stunden war Markus Frank auf seinem Rückweg wieder an der

deutsch-schweizerischen Grenze. Am späten Nachmittag wurden die Wolken von Westen her auch immer flacher und weniger. Nun war Taktieren und vor allem ganz präzises Fliegen angesagt. Die Steigwerte waren nicht mehr so gut wie am Mittag. Markus Frank brauchte weitere zwei Flugstunden, bis er mit seiner EB 29 wieder überglücklich am Flugplatz Elchingen landete.

Inzwischen wurde sein Flug ausgelesen und sportlich bestätigt: Er erreichte einen neuen deutschen Rekord im „Ziel-Rück“ über 900 Kilometer. Die gewertete Strecke war 938,34 Kilometer. Die Flugdauer: Neun Stunden, 21 Minuten und 20 Sekunden. Effektiv flog er 1.018 Kilometer weit.



Flott und weit unterwegs: Markus Frank vom LSR Aalen konnte an einem Wochenende das Wetter für seine Flüge optimal nutzen

FAI-500-Kilometer-Dreiecksflug

Am Folgetag, dem 19. Juli, gelang Markus Frank dann noch ein FAI-500-Kilometer-Dreiecksflug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 129,44 Stundenkilometern. Die Wendepunkte lagen bei Reiselfingen auf der Baar, in der Nähe der Wutachschlucht. Weiter flog er nach Bruchsal. Die letzte Wende war in der Nähe von Wassertrüdingen am Nordrand des Nördlinger Ries.

Der Luftsportring Aalen ist stolz auf seinen Rekordpiloten. Seine Flüge zählten auch in der Wertung zur Segelflug-Bundesliga.

Text: Michael Kost
Foto: Markus Frank privat

AUSSERGEWÖHNLICHES ZIEL:

MIT DEM „RADDEL“ ZUM FRANKFURTER FLUGHAFEN

Gerhard Lucius vom Sportfliegerclub Schwetzingen hat seinen Auffrischungsflug dieses Mal für eine besondere Tour genutzt: Mit einem Scheibe Falken SF25E hat er dem Airport Frankfurt/Main einen Besuch abgestattet. Davon berichtet er nachfolgend.

Der Flug zur Auffrischungsschulung stand bei mir an. Mit meinem Fluglehrer Dennis Veit besprach ich meine Wünsche, die ich bei diesem Flug mit ihm zusammen üben wollte: Ziellandeübung, Überziehen und Slippen. Dennis war damit einverstanden und meinte, ob ich nicht auch mal Lust hätte, in die Kontrollzone



Die Landebahn 25L am Frankfurter Flughafen

„D“ des Frankfurter Flughafens einzufliegen. Sofort war ich von diesem Vorhaben begeistert. Er dämpfte allerdings meine Vorfreude, da es ja noch nicht sicher war, ob wir überhaupt eine Freigabe mit unserem Motorsegler, einem Scheibe Falken SF25E erhalten würden. Einen Versuch war es aber allemal wert.

Nachdem wir unseren Mund- und Nasenschutz aufgesetzt hatten und die Checkliste durchgegangen waren, starteten wir von unserem Flugplatz EDEH am Herrenteich zur Auffrischungsschulung. Kurz nach dem Start, wir waren ca. 700 ft hoch, stellte Dennis den Motor auf Leerlauf und meinte, dass wir nun einen Motorausfall üben können. Da wir kurz vor dem Start die Notfallsituationen besprochen hatten, war mir sofort klar, wie ich reagieren musste: Fahrt aufnehmen, eine Umkehrkurve fliegen und zurück zum Platz.

Freundlicher Kontakt mit den Lotsen

Nach dem gelungenen Touch-and-Go ging unser Flug direkt nach Norden in Richtung Frankfurt. Unser erstes Ziel sollte der Pflichtmeldepunkt „Sierra“ sein. Mit Langen Information nahmen wir Kontakt auf und meldeten unser Vorhaben „Einflug in die Kontrollzone „D“ des Flughafens Frankfurt (Main)“. Schon nach wenigen Minuten meldete sich Langen Information, und eine freundliche Stimme teilte uns mit, dass wir bei „Sierra“ mit Frankfurt Tower Kontakt



Die Frankfurter Skyline bescherte dem Piloten und seinem Fluglehrer einen herrlichen Ausblick

aufnehmen können. Jetzt galt es, vor allem die Höhe genau einzuhalten (maximal 1.500 ft).

Von Frankfurt Tower erhielten wir die Einflugfreigabe in den Luftraum „D“. In einer Höhe von 1.300 ft. flogen wir nun parallel zur Startbahn „West“ und drehten dann nach Osten ab. Nun erhielten wir doch tatsächlich die Freigabe zu einem niedrigen Überflug über die Landebahn 25L – juchhu!

Dort unterwegs, wo sonst die „Großen“ landen

In einer Höhe von nur ein bis zwei Metern flogen wir einen Teil der vier Kilometer langen Landebahn entlang – was für ein Erlebnis! Wo sonst nur die ganz großen Flugzeuge aus aller Welt landen, waren wir nun mit unserem „Raddel“-Motorsegler unterwegs. Wir stiegen dann wieder auf 1.300 ft und flogen über den Flughafen in Richtung Nord-Ost, um auch noch einen kleinen Abstecher zur Frankfurter Skyline zu machen. Ein toller Anblick – und das alles noch immer innerhalb vom Luftraum „D“.

Nach einer Rechtskurve steuerten wir dann wieder „Sierra“ an und hatten nochmal die Gelegenheit, die Landebahnen von Osten her zu betrachten. Anschließend nahmen wir Kurs auf unseren Heimatflugplatz Herrenteich und stiegen dann außerhalb der Kontrollzonen auf 3.000 ft. Das Übungsprogramm mit Rechts- und Linksslipp, Überziehen und Ziellandeübung war zum Abschluss auch noch dran. Nach ca. zwei Stunden Flug landeten wir wieder am Herrenteich. Ein super Flug mit ganz tollen Eindrücken und neuen Erfahrungen ging somit zu Ende.



Der Autor Gerhard Lucius (rechts) mit seinem Fluglehrer Dennis Veit

Text und Fotos:
Gerhard Lucius

CHRONIK ZUM FRAUENFLUGSPORT
SEGELFLIEGERINNEN IN DER DDR

Monika Warstat gibt eine Antwort auf die Frage: „Was ist wichtig, damit man versteht, wie es in der DDR um den Frauenflugsport bestellt war?“ Auch wenn sie die schweren Anfangsjahre selbst nicht erlebt hat, weil sie noch ein Kind war, war es ihr ein besonderes Anliegen, eine Chronik über den Frauensegelflug in der DDR zu schreiben. Vor etwa 50 Jahren fing sie damit an, nachfolgend ein Auszug.

Als ich 1958 in Auerbach mit dem Segelfliegen begann, war die Welt für mich noch in Ordnung. Obwohl die Gesellschaft für Sport und Technik (GST), in der der Segelflug wie viele weitere technische Sportarten organisiert war, eine vormilitärische Organisation war, habe ich davon in Auerbach nichts gespürt. Ich gehörte zu den wenigen Mädchen dort. Gesetzlich war die Gleichberechtigung der Frauen bei uns selbstverständlich. Dennoch musste ich mich ebenso wie die anderen Frauen durchsetzen, das heißt, ich erwartete keine Sonderstellung, packte genauso mit an wie die segelfliegenden Männer.

Die Fluglehrer waren unsere Vorbilder, aber auch unsere Erzieher. Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass ich fast mein Studium geschmissen hätte, nur weil ich an einem Lehrgang teilnehmen



„Frauensichtung“ in Schönhagen 1964 für die Zusammenstellung einer DDR-Auswahlmannschaft

wollte. Als ich das meinem Fluglehrer offenbarte, bekam ich kurz und knapp zur Antwort: „Wenn du dein Studium hinschmeißt, dann brauchst du dich hier nicht mehr sehen zu lassen.“ Das saß! Wie recht er hatte!

In der fliegerischen Ausbildung ging es zügig voran. Nach anderthalb Jahren die Lizenz, dann Silber-C und erste Streckenflüge; Bezirks-, dann Nationalmannschaft. Das wurde möglich, weil sich die Zielstellung in der GST änderte. Der alte Spanienkämpfer Richard Staimer wurde

von Kurt Lohberger abgelöst, der den Sport und vor allem die Jugend förderte. Ich kam genau in diese Zeit hinein.

Neuzulassung des Luftsports durch die DDR-Führung

Wie es damals begann, als auf dem 2. Kongress der Jugendorganisation FDJ beschlossen wurde, den Flugsport in der DDR wieder zuzulassen, darüber berichtet Marianne Mühlmann: „1952 war der Segelflug offiziell in der DDR zugelassen worden. Am 7. April 1952 holte mein



Irmgard Morgner und die spätere Siegerin Uschi Heinicke (später Wötzel) beim 2. Vergleichsfliegen der Frauen in Taucha 1967



Irmgard Morgner und Monika Warstat bei der 2. Damen-EM 1981 in Frankreich



Uschi Heinicke bei der Damenmeisterschaft 1967, mit ihrem späteren Ehemann Eberhard Wötzel



Irmgard Morgner und Sohn 1966. Mit Küsschen und Blumenstrauß gratulierte Lutz seiner Mutter zum deutschen Rekord: Ziel-Rückkehr-Flug von 300 Kilometern auf der „Libelle“-Laminar

Mann einen SG 38 aus einem Schuppen bei Dresden, wo er seit 1945 versteckt war. Wir gründeten eine kleine Frauen-Fluggruppe, zu der außer mir noch drei junge Frauen im Alter zwischen 16 und 20 Jahren gehörten. Ich war damals schon 28 und hatte zwei kleine Töchter, die den Flugplatz als ihren Spielplatz ansahen – aber ich war eben eine Frau. Selbst die Ehefrauen unserer Freunde, die das Segelfliegen für ihre Männer gelten ließen, sahen in uns Frauen nur Abenteuererinnen, die etwas erleben wollten.“

Mädchen zu schulen war bei den Fluglehrern unbeliebt, es sei riskant, sagten sie.



Monika Warstat bei der 1. EM 1979 in Ungarn im Jantar

Aber es gab Ausnahmen. Irmgard Morgner, die etwa zur gleichen Zeit mit dem Segelfliegen begann, hatte mit ihren Montag-Dienstag-Mittwoch-Landungen so ihre Probleme. Beim A- und B-Lehrgang in Wartin traf sie auf einen beherzten und mutigen Fluglehrer: Wilhelm Lienemann. Er setzte sie auf einen nagelneuen SG 38 mit Boot – und die Landungen klappten! Aus Sympathie zum neuen Schulgleiter war „der Knoten geplatzt“.

Erste Erfolge der fliegenden Frauen

Mit besserer Technik und größerer Popularität begannen überall in der DDR Frauen mit der fliegerischen Ausbildung. 1959 erfolgte Ina Kirst (später Iske) die Bedingungen für das Silber-C und wurde im selben Jahr Mitglied der B-Nationalmannschaft. Bald machten andere Frauen auf sich aufmerksam. Monika Gribat (später Warstat) aus Auerbach, Irmgard Morgner aus Altgietzen und die Eisenhüttenstädterin Helga Jacobsen flogen 1962 bzw. 1963 das Silber-C. Ursel Heinicke (später Wötzel) flog 1964 als erste Frau ein 300-Kilometer-Dreieck. 1964 wurden 15 Segelfliegerinnen nach Schönhagen eingeladen – für eine DDR-Auswahl sollten Kader „gesichtet“ werden. Irmgard Morgner, Ursel Heinicke und Monika Gribat erhielten im Sommer 1965 die Möglichkeit, mit einer Libelle an der Fliegerschule Schönhagen den Streckenflug zu trainieren.

Im Herbst 1965 flog Ursel Heinicke im Riesengebirge die Höhenbedingung für das Gold-C, stellte dabei ihren vierten DDR-Rekord auf und komplettierte als erste Frau in der DDR das Gold-C. Überhaupt wurde 1966 ein recht beachtliches

Jahr – die Umschulung auf Laminar-Flugzeuge führte zur Verbesserung der Leistungen und zu neuen nationalen Rekorden.

Förderung junger Fliegerinnen

Es hatte sehr lange gedauert, ehe zählebige, überholte Anschauungen über den Frauen-Segelflug überwunden wurden. Wieviel Zeit und Energie hatten die Frauen investiert, bevor sich der Leistungssegelflug auch bei den Frauen durchsetzte! 1967 wurde Monika Warstat als erste Frau in die Nationalmannschaft berufen. 1968 trainierte sie mit den Männern für die Weltmeisterschaften in Polen und gewann den Dreistädte-Wettbewerb Rana-Wroclaw-Dresden und die polnischen Frauenmeisterschaften. Selbstbewusst wandte sie sich mit einer Eingabe an die Führung des Aeroklubs der DDR mit der Bitte, sich bei der FAI für die Austragung von Damen-Weltmeisterschaften einzusetzen. Aber da es nur wenige Länder gab, die daran Interesse hatten, wurde die Frage der gesonderten Ausschreibung einer Damen-Weltmeisterschaft zurückgestellt und sollte 1972 bzw. 1974 neu geprüft werden.

Seit 1972 wurde in drei Trainingszentren der DDR eine sehr gute Förderung junger Segelfliegerinnen praktiziert. Monika Warstat wurde in die Segelflugkommission und ins Präsidium des Aeroklubs der DDR berufen.

Damen-EM in Ungarn

1973 fand erstmalig ein internationaler Frauenwettkampf der FAI in Leszno/Polen statt. Ihm folgten noch zwei weitere FAI-Wettkämpfe in Leszno und in

Oerlinghausen, bevor die FAI 1979 die erste Damen-Europameisterschaft in Ungarn ausschrieb.

Endlich gab es den lang ersehnten Durchbruch! Und diese Meisterschaft war ein voller Erfolg – speziell für die Segelfliegerinnen: Monika Warstat, die mit Irmgard Morgner einen perfekten Gruppenflug zelebrierte, wurde erste Europameisterin.

Jähes Ende des Luftsports

Aber nach der Rückkehr war nichts mehr wie vorher. Infolge der Republikflucht einer Dresdner Familie mit einer Wilga kam es zu einer unglaublichen Fehlentscheidung Honeckers („Auch dieser Fluchtweg muss verstellt werden!“). Zuverlässigkeitsüberprüfungen der Stasi bescherten vielen das absolute Aus. Von einem Tag zum anderen durften sie den Flugplatz nicht mehr betreten. Von über 8.000 Flugsportlern/innen blieben noch ca. 3.000 übrig. Die Trainingszentren wurden aufgelöst, es folgte 1980/81 ein Leistungsflugverbot. Was in jahrelanger mühevoller Arbeit aufgebaut worden war, fand ein jähes Ende. In diesem Zusammenhang wurde auch die Hälfte aller Flugplätze geschlossen. Das führte zu einem völligen Zusammenbruch des Flugsports in der DDR, der Flugbetrieb wurde militärisch neu organisiert.

Nur die Auswahlmannschaft durfte noch weiterhin fliegen, aber die Basis war weggebrochen. Außerdem war es um

den fliegerischen Nachwuchs nicht gut bestellt, da die Trainingsbedingungen in der DDR nach der „Reorganisation“ nicht besser wurden: Streckenflüge am Samstag ab 15 Uhr und Sonntag, wenn nicht gerade – aus welchen Gründen auch immer – Flugsperre war. Monika Warstat stieg 1988 aus der Nationalmannschaft aus. Sie sah keine Perspektive mehr, weil die Sportlerinnen weder an den Europameisterschaften 1987 in der CSSR noch 1989 in der UdSSR teilnehmen durften. Das hatte sicher ökonomische Gründe, denn die DDR war wirtschaftlich am Ende. 1989 kam die Wende – und damit begann ein völlig neues Kapitel.

Erinnerung an die „Beharrlichen“

Trotz aller Erfolge der DDR-Spitzenpilotinnen blieben die Reihen der Flugsportlerinnen immer dünn. Auch in der DDR war es nicht einfach, Leistungssport und Familie in Einklang zu bringen. Ohne Unterstützung der Familie, der Kollegen und der Kameraden am Flugplatz war der Leistungsflug in solch einem Ausmaß unmöglich. Und trotzdem gab es die „Beharrlichen“. Sie wurden neben den wenigen Leistungsfiegerinnen anerkannte Fluglehrerinnen, Technikerinnen, Schlepppilotinnen, Fallschirmwartinnen usw., die sich um den fliegerischen Nachwuchs an den Flugplätzen bemühten und einen festen Platz in der Gemeinschaft der Flieger an den Flugplätzen einnahmen.



Auf der Internetseite des nordrhein-westfälischen Landesverbandes (www.aeroclub-nrw.de) ist der ungekürzte Beitrag mit vielen zusätzlichen Fotos veröffentlicht.

Text: Monika Warstat
Fotos: Monika Warstat, Winfried Morgner, Archiv Lemke, Helmut Ende

Mit freundlicher Genehmigung aus dem Magazin LuftSport, Ausgabe April/Mai 2020



Monika Gribat – später Warstat – 1964 beim Empfang der ersten Kosmonautin Valentina Tereschkowa in Karl-Marx-Stadt

HÖCHSTE EHRUNG DER FAI

GISELA WEINREICH WIRD MIT LILIENTHAL-MEDAILLE AUSGEZEICHNET

Gisela Weinreich erhält die höchste internationale Auszeichnung für Leistungen im Segelflug. Am 7. März dieses Jahres fiel die Entscheidung bei der General Assembly der International Gliding Commission der Weltluftsportorganisation FAI. Die Übergabe der Medaille selbst erfolgt bei der nächsten FAI-Generalkonferenz bzw. der nächsten IGC General Assembly, evtl. auch per Live-Übertragung aufgrund der Corona-Pandemie.

Gisela Weinreich ist die erste Frau unter den insgesamt elf deutschen Preisträgern und die 68. Trägerin dieser Auszeich-

nung insgesamt. Die Lilienthal-Medaille wird seit 1938 an herausragende Segelflieger verliehen, darunter Rekordhalter, Weltmeister und andere Leistungsträger des Segelflugs. Prominente deutsche Preisträger dieser hohen Auszeichnung sind zum Beispiel Wolf Hirth, Hans-Werner Grosse oder Klaus Ohlmann.

Fünffache Europameisterin

Gisela Weinreich zählt zu den besten Segelfliegerinnen der Welt und ist fünffache Europameisterin. Sie war im früheren Berufsleben Flugbegleiterin, ihr

Ehemann Wolfgang Airliner-Pilot – er engagierte sich später unter anderem als DAeC- und FAI-Präsident.

Schon früh zeigte sich Gisela Weinreichs enormes fliegerisches Talent im Segelflug: In nur zehn Tagen lernte sie das Segelfliegen und absolvierte bereits am achten Tag erfolgreich den ersten Alleinflug. 1980 trat sie beim LSC Bad Homburg ein, bald darauf wurde die erste Segelflug-Nationalmannschaft der Frauen im DAeC gegründet. Gisela Weinreich wurde berufen und deren Sprecherin. 1983 errang sie den ersten Europameistertitel

in den belgischen Ardennen, 1985 folgte die Titelverteidigung im damaligen Jugoslawien. 1987 landete sie in Bulgarien auf dem dritten Platz, und 1989 in Orel (heutiges Russland) holte sie sich den Titel zurück.

Nach der Wende setzte die erfolgreiche Pilotin ihre Erfolgsserie fort: 1991 holte sie den EM-Titel in England, 1993 und 1995 errang sie jeweils zweite Plätze, und 1995 und 1997 krönte sie ihre fliegerische Laufbahn mit zwei weiteren EM-Siegen in der Slowakei.

Im Ehrenamt beispielhaft engagiert

Darüber hinaus ist Gisela Weinreich gefragte Wettkampfrichterin – so war sie dieses Jahr über Wochen als Präsidentin bei der Frauen-Segelflug-WM in Austra-

lien. Nicht zuletzt engagiert sie sich ehrenamtlich im Sinne der Segelfliegerinnen, etwa seit vielen Jahren bei der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP).

Der BWLV gratuliert Gisela Weinreich, die dem DAeC und seinen Landesverbänden immer loyal verbunden war, sehr herzlich zu der seltenen und hohen Auszeichnung und wünscht ihr noch viele glückliche und gesunde Jahre mit ihrem beispielhaften Engagement im Sinne der Luftsportlerinnen und Luftsportler!



Die fünffache Europameisterin Gisela Weinreich zählt zu den besten Segelfliegerinnen der Welt. Die FAI zeichnete sie nun mit ihrer höchsten Ehrung, der Lilienthal-Medaille aus

Text: VDP/Simone Bürkle
Foto: privat

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

FLIEGERGRUPPE FREUDENSTADT ZIEHT VERSPÄTETE JAHRESBILANZ

Bedingt durch die Corona-Pandemie und den daraus folgenden Lockdown konnte die Fliegergruppe Freudensstadt ihre Hauptversammlung im März nicht abhalten. Mit gegebenem Abstand wurde diese nun auf dem Flugplatz in Musbach nachgeholt.

Neben Berichten standen Neuwahlen und Ehrungen an. Vorsitzender Axel Reich ging nochmals auf die zurückliegende Saison ein. Er bedankte sich besonders beim Zweiten Vorsitzenden Karl Pfau, mit dem er zuletzt nahezu täglich zusammengearbeitet hatte. Ein großes Lob erhielt Werkstattleiter Michael Lamparth, der unermüdlich in der Werkstatt des Vereins im Einsatz war. Lamparth konnte auf einen treuen Mitarbeiter-Stamm unter den Mitgliedern setzen. „Wir waren noch nie so gut im Zeitplan wie in diesem Winter“, lobte Reich die fleißige Werkstattmannschaft.

Ebenfalls dankte er allen Mitgliedern für deren Unterstützung und Mitarbeit beim Deutschen Segelfliegtag im Kurhaus und der darauffolgenden Party zum

90-jährigen Bestehen des Vereins im Hotel Waldlust. Für die Durchführung beider Veranstaltungen hatte es für die Fliegergruppe Freudensstadt großes Lob aus der Segelfliegerwelt gegeben. Zum 90-Jahr-Jubiläum hatte BWLV-Präsident

Eberhard Laur das Ehrendiplom Wolf Hirth an die Fliegergruppe übergeben, zudem hatten der Vorsitzende Axel Reich die Goldene Ehrennadel und der Zweite Vorsitzende Karl Pfau die Silberne Ehrennadel des BWLV erhalten.



Bei der Hauptversammlung der Fliegergruppe Freudensstadt wurden Mitglieder für ihre langjährige Mitgliedschaft geehrt (v. l.): Axel Reich (Vorsitzender), Christof Geißler, Petra Haubold, Jörg Müller, Karl Pfau (Zweiter Vorsitzender), Thomas Haug, Reinhold Stehle

Gute Leistungen der Piloten im Verein

Pfau dankte in seinem Jahresrückblick allen Mitgliedern, die fleißig beim Flugbetrieb und den Veranstaltungen mitgewirkt hatten. An der Außenfassade der erst erstellten Flugzeughalle wurde zur Erinnerung an den unvergessenen Ehrenvorsitzenden August Bruder eine Gedenktafel angebracht. 2019 reichten 17 Piloten im OLC (Online-Contest) 110 Flüge ein. Dabei hatten sie 38.038 Überlandkilometer erfliegen, berichtete Leistungsflugreferent Frank Popp. Seinen ersten 1.000-Kilometer-Flug erflieg Axel Reich in Bitterwasser/Namibia mit 1.037 Kilometern. Allein von Musbach aus wurden mit 71 Flügen stolze 22.893 Kilometer im reinen Segelflug erfliegen. Die größte Strecke von Musbach aus schaffte Hansjörg Rothfuß mit 790 Kilometern, gefolgt von Martin Haug mit 709 Kilometern und Frank Popp mit 692 Kilometern. Dies zeige die tolle Lage des Musbacher Flugplatzes in der Region, so der Leistungsflugreferent. In der 2. Segelflug-Bundesliga wurde Platz 17 unter 30 teilnehmenden Vereinen erzielt.

Durch den Corona-Lockdown startete der Flugbetrieb in Musbach erst am 12. Mai. „Einen der wettermäßig tollsten April-Monate konnten wir nur vom Boden aus genießen“, sagte Axel Reich. Weitere Jahresberichte trugen Karl Pfau, Armin Baur (Flugsicherheitsreferent), Thomas Haug (Schriftführer), Wolfgang Haug (Kassier) sowie Liegenschaftsreferent Jörg Müller vor. Müller dankte besonders Max Kappler und Joachim Wolf für die tolle Flugplatzpflege.

Von der Fliegergruppe Renchtal überbrachte deren Vorsitzender Klemens Schmiederer Grüße. Er bedankte sich für die hervorragende Zusammenarbeit mit der FG Freudenstadt und eine gut funktionierende Schulungsgemeinschaft.

Einstimmige Neuwahlen

Die Neuwahlen verliefen einstimmig. Kassier Haug wollte etwas kürzertreten und stellte sich deshalb nicht mehr zur Wiederwahl. Für ihn wurde Tobias Abraham ins Amt des Kassiers gewählt.

Jugendleiter Oliver Pfau trat ebenso nicht mehr an. Als seinen Nachfolger wählten die Jugendlichen Leo Misselbeck.

Neben einer Satzungsänderung standen am Ende noch Fachthemen an, und Karl Pfau überreichte an sechs Mitglieder Urkunden und Präsente für 25 bis 40 Jahre Zugehörigkeit zum Verein. Dabei würdigte Pfau deren Verdienste und teils langjährige Mitarbeit im Vorstand. Geehrt wurden: Thomas Haug (25 Jahre), Petra Haubold (30 Jahre), Christof Geißler, Reinhold Stehle, Jörg Müller, Axel Reich (40 Jahre). Beeindruckend war insbesondere die Historie von Axel Reich. „Er lebt, glaube ich, rund um die Uhr für die Fliegerei und für die Fliegergruppe“, so der Zweite Vorsitzende Pfau.

Auch künftig will man die Corona-Einschränkungen strikt einhalten und hofft bei der FG Freudenstadt, dass 2021 wieder ein entspannter Flugbetrieb ohne Corona-Angst stattfinden kann.

Text und Foto:
Lothar Schwark

IN REKORDZEIT NACH DER CORONA-PAUSE ZUM ALLEINFLUG

Nach nunmehr längerer Zeit wurde mit Jann Heritier in Freudenstadt-Musbach erstmals wieder ein Segelflugschüler flügge: Nach rund 80 Starts hob der 17-Jährige von der Fliegergruppe Freudenstadt mit dem Schulungsdoppelsitzer ASK 13 kürzlich zum ersten Mal alleine ab. Gespannt schauten das Fluglehrerteam Axel Reich und Constantin Wiegert ihrem Schützling nach. Denn einmal in der Luft gibt es es keine Hilfe mehr, außer einem Funkspruch.

Besonders erwähnenswert: Jann Heritier hatte erst Mitte Mai – nach dem Corona-Shutdown – mit dem Fliegen angefangen und somit nicht einmal zwei Monate bis zum Alleinflug gebraucht. „In so kurzer Zeit so viele Schulflüge zu absolvieren, ist sicherlich Vereinsrekord – und das in Zeiten von Corona“, berichtete der diensthabende Fluglehrer Wiegert.

Das Wetter spielte am besonderen Tag des Flugschülers ebenfalls mit. „Trotz zunächst windigen Verhältnissen hatten wir Glück. Der Wind beruhigte sich dann zur leichten Brise“, so Wiegert. Schon beim ersten

Start flog Jann Heritier direkt in die Thermik und fing an, wie ein Profi zu kurbeln. Natürlich musste er wieder landen, um seine zwei weiteren Alleinflüge zu absolvieren. Diese schaffte er ebenfalls mit Bravour und sauberen Landungen.

Mit seinen drei Alleinflügen und der bestandenen A-Prüfung darf er nun eine

Spange mit Möwe auf blauem Grund tragen. Die Vereinskameraden überreichten Jann Heritier einen bunten Wiesenstrauß, um ihrem neuen Alleinflieger mit dem üblichen Ritual zu gratulieren.

Text: Lothar Schwark
Foto: Fliegergruppe Freudenstadt



Fluglehrer Constantin Wiegert (vor dem Flugzeug) gab Flugschüler Jann Heritier letzte Tipps vor dem ersten Alleinflug

FG RENCHTAL UND BWLV EHREN LANGJÄHRIGE VEREINSVORSTÄNDE

Als erfreulicher Schwerpunkt der Jahreshauptversammlung der Fliegergruppe Renchtal (FGR) ehrte der Erste Vorsitzende Klemens Schmieederer gleich zu Beginn die Fliegerkameraden Ludwig Treier und Dieter Steggemann. Beide waren über viele Jahre im Vorstand der FGR tätig. Als Vertreter des BWLV überreichte Präsidialrat Arno Breitenfeld Ludwig Treier die BWLV-Ehrendnadel in Gold, Dieter Steggemann erhielt die Wolf Hirth Medaille in Gold. Ergänzend dazu erhielten die beiden Piloten eine Urkunde und ein Weinpräsent in Anerkennung ihrer Verdienste um den Luftsport.

Ludwig Treier ist bereits seit 1966 Mitglied der Fliegergruppe und schaffte beachtliche 31 Jahre aktive Vorstandstätigkeit, davon 25 Jahre als Erster Vorsitzender. Die Fliegergruppe entwickelte sich stetig weiter und zählt derzeit 100 Mitglieder, bestehend aus 16 aktiven Segel- und Motorfliegern, davon fünf Flugschüler, fünf Ehrenmitglieder und 79 passive Fördermitglieder. Zu Treiers Verdiensten zählt die Gründung der Schulungs- und Nutzungsgemeinschaft mit der Fliegergruppe Freudenstadt. Die stetige Modernisierung und Standardisierung auf leistungsfähige Flugzeuge in Kunststoffbauweise wurde konsequent vorangetrieben und umgesetzt (derzeit zwei Einsitzer und ein Doppelsitzer). Dabei ist auch die Avionik, insbesondere

Flugrechner von einem Hersteller, standardisiert. Ludwig Treier leitete auch die Organisation und Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen zur aktiven Verankerung der Fliegergruppe in der lokalen Gesellschaft.

Um die Vereinskasse aufzubessern, koordinierte Treier arbeitsintensive Lohnarbeiten wie Mattenkleben für Sommer-Skisprungschanzen, Montieren von Solaranlagen etc. Dabei war er stets offen für innovative Ideen und neue Strategien – so können derzeit einige Vereinsflieger auch auf dem zweiten Standbein der FGR, dem Flugplatz Offenburg fliegen, wo der Motorsegler Super Dimona TTC stationiert und jederzeit gut verfügbar ist. Heimatflugplatz ist seit 1982 das Segelfluggelände Musbach bei Freudenstadt.

Selbst noch aktiver Flieger

Ludwig Treier fliegt derzeit noch aktiv selbst Reisemotorsegler und kümmert sich um dessen Wartung. Besonders gerne fliegt er in die Alpen bis nach Zell am See. Der längste Flug ging bis zur Nordseeinsel Wangerooge – gemeinsam mit Fluglehrer Martin Kiefer. Auch als „Hausmeister“ der Fliegerwerkstatt in Ramsbach-Höfle leistete Treier wertvolle Dienste, insbesondere in den Wintermonaten, wenn die Wartungsarbeiten an den Flugzeugen für die Jahresnachprüfungen durchgeführt werden.

Als Vorsitzender fungierte Treier schließlich auch als Vereinsvertreter zu den Verbänden, Kommunen, Banken, Versicherungen, Flugzeugherstellern, Luftfahrtbehörden usw. Kurzum, Ludwig Treier war über Jahrzehnte „das Zugpferd“ der Fliegergruppe Renchtal.

Besonderes Augenmerk auf die „Rentner“

Dieter Steggemann ist bereits seit 1957 Passives Mitglied in dem ehemaligen Luftsportclub Oberkirch. 1976 entstand aus der Fusion mit Oppenau die Fliegergruppe Renchtal. Erst im reifen Alter von 47 Jahren begann Steggemann die Segelflugausbildung.

Dieter war ein aktives Mitglied in der „Rentnergruppe“ und organisierte eigenständigen Segelflugbetrieb in Musbach während der Woche für die älteren Fliegerkameraden. Inzwischen hat Dieter Steggemann stolze 80 Jahre erreicht und fliegt noch gelegentlich bei Vereinskameraden mit. Als Radio- und Fernsehtechnermeister übernahm Steggemann die Betreuung der Avionik des gesamten Flugzeugparks.

Dieter Steggemann engagierte sich an mehrjährigen und intensiven Planungen zur Schaffung eines vereinseigenen Segelfluggeländes (Hengstthof, Sohlberg, Ettigswald) im vorderen Renchtal. Das aussichtsreichste Projekt Segelfluggelände Ettigswald beim Kugeleck, inklusive einer geplanten Marktscheune etc. wurde letztlich durch Negativbescheid der Stadt Oberkirch gestoppt (Landwirtschaft hatte Vorrang).

Über jahrelange aufwendige Recherchen von historischem Bildmaterial und Dokumenten, Interviews von alten Fliegerkameraden und professionelle Zusammenfassung erstellte Dieter eine wertvolle Vereinschronik in Form eines gebundenen Buches mit dem Titel „Vom Drahtverhau zur FGR“. Damit ist die Entwicklung des Luftsports im Renchtal spannend für die Zukunft festgehalten.

Gratulation und Ausklang

Axel Reich, Vorsitzender FG Freudenstadt, gratulierte und bedankte sich ebenfalls bei Ludwig und Dieter und wünschte sich weiterhin eine gute Zusammenarbeit mit der FG Renchtal.



Corona-konforme Ehrung mit Abstand und Ellenbogen-Gruß statt Händeschütteln (v. l.): Vorsitzender Klemens Schmieederer; Ludwig Treier; Dieter Steggemann und BWLV-Präsidialrat Arno Breitenfeld

Das Schwarzwald Resort Hotel Dollenberg bot mit dem kleinen Spiegelsaal den Ehrungen einen würdigen Rahmen, das ermöglichte auch prima die Einhaltung der Corona-Regeln. Später folgte mit der Sterneküche des Hotels

ein außergewöhnlicher kulinarischer Ausklang.

Neben der ehrenamtlichen Tätigkeit im Verein haben Ludwig Treier und Dieter Steggemann immer eine außergewöhnliche

Motivation: Als Pilot muss man permanent Entscheidungen treffen und setzt sich immer wieder neue Ziele – das ist sehr spannend und bietet unvergesslich schöne Flug-erlebnisse.

Text und Foto: Martin Kiefer

Region 6 – Westalb-Hochrhein

JUGENDLAGER AUF ABSTAND

Abstand, Maske und Hygiene sind alltäglich. Dass dadurch der Spaß nicht auf der Strecke bleiben muss, bewies die Jugend der Segelfliegergruppe Singen-Hilzingen bei ihrem zweiten Jugendlager vom 24. bis 26. Juli.

Im vergangenen Jahr hatte sich der am Hilzinger Flugplatz beheimatete Verein einer großen Zunahme an Junioren erfreut, weshalb die Jugendleitung die Tradition des Jugendlagers begründet hatte. Ein Wochenende gemeinsam am Flugplatz, bestehend aus Fliegen, Lernen, Spiel und Beisammensein, das den Zusammenhalt fördert und eine starke Gemeinschaft schafft. Auch in diesem Jahr konnte der Verein wieder einige Neumitglieder willkommen heißen, was die Bedeutung dieser Freizeit unterstrich.

Nun war dieses Jahr durch Covid-19 alles anders, und es wurde lange überlegt, abgewartet und abgewogen, ob eine solche Lagerfreizeit überhaupt machbar und sinnvoll sei. Doch am Ende hatte sich das Warten gelohnt, denn Jugendleiter Justus Ordon und der stellvertretende Jugendleiter Simon Jäger gaben am ersten Wochenende im Juli bekannt, dass das Jugendlager stattfinden würde und begannen mit dessen Planung. Gestützt war das Lager auf ein eigens erarbeitetes Hygienekonzept.



Beim Ziellandewettbewerb konnten die jungen Piloten ihr Können messen

Wanderung zum Heilsberg mit Geländespiel

Mit diesen Voraussetzungen konnte das Jugendlager am Freitag um 14 Uhr auf dem Flugplatz Hilzingen beginnen. Nach kurzer Begrüßung durch Justus Ordon und Simon Jäger folgte der erste große Programmpunkt: Die Jugendgruppe brach zu Fuß zum Heilsberg auf, der sich südlich des Platzes befindet. An der Heilsberggruine angekommen, begann ein Geländespiel nach dem Motto „Capture the flag“. Nach drei anstrengenden, aber spaßigen Runden wurde der Rückweg angetreten, woran sich dann das gemeinsame Grillen anschloss. Danach folgte die Jahreshauptversammlung der SFG Singen-Hilzingen. Anschließend ließ

die Jugend den Abend entspannt mit den anderen Mitgliedern des Vereins ausklingen, bevor alle in ihre Zelte verschwanden, um am nächsten Tag fit zu sein.

Nachdem die Jugendleiter die Teilnehmer geweckt hatten, begann der Tag mit einem kleinen Frühsportprogramm, geplant und durchgeführt vom neugewählten ersten Vorsitzenden der SFG Singen-Hilzingen Timon Schmid, der die Jugend am Samstag als Fluglehrer weiterhin betreute. Anschließend war die Gruppe wach, stärkte sich mit einem ordentlichen Frühstück und war bereit für den Flugtag.

Ziellandewettbewerb in drei Klassen

Vor dem Ausräumen der Flugzeuge wurde ein kleines Briefing veranstaltet, in dem kurz die Wetterverhältnisse des Tages erläutert und das Flugvorhaben besprochen wurden. Geplant war wie im vergangenen Jahr ein kleiner Flugwettbewerb, bei diesem Jugendlager in Form eines Ziellandewettbewerbs. Angetreten wurde in drei Klassen: Flugschülerklasse, Alleinfliegerklasse sowie Scheininhaberklasse. Die Jugend nutzte den Tag, um sich in der jeweiligen Disziplin ausgiebig zu üben, um am folgenden Tag, an dem dann gewertet wurde, möglichst gut abzuschneiden.



Mit Abstand und dennoch vereint: Die Teilnehmer am Jugendlager der SFG Singen-Hilzingen hatten trotz Corona-Regeln viel Spaß miteinander

Nach einem guten Abendessen versammelten sich die Teilnehmer vor dem Clubheim ums Lagerfeuer und tauschten sich noch lange untereinander über das Fliegen sowie andere Themen aus, bevor sich wieder alle zurückzogen.

Am Sonntag war der letzte Tag des Jugendlagers gekommen, der besonders durch den beschriebenen Ziellandewettbewerb gekennzeichnet war. Der Tag begann etwas später als der Samstag mit einem ausgiebigen Frühstück mit Rührei, Speck und Zwiebeln, wie es sich die Jugend gewünscht hatte. Nach dem Aufbauen wurde mit der Wertung begonnen. Ein starker Westwind machte den

Wettbewerb anspruchsvoll, aber nicht unmöglich. Die Landungen bewerteten und dokumentierten zwei an der Piste sitzende Schiedsrichter. Auch Inhaber der Segelflugglizenz wie die beiden Jugendleiter, der Vorstand und weitere ältere Mitglieder ließen sich den Spaß nicht nehmen und nahmen am Wettbewerb teil.

Regeln wurden gut eingehalten

Den krönenden Abschluss bildete die Siegerehrung, bei der die ersten drei Sieger der unterschiedlichen Klassen mit einer Urkunde und einer Tafel Schokolade geehrt, sowie die weiteren sehr guten Leistungen des Tages gelobt wurden.

Am Ende bedankten sich die Jugendleiter bei der Gruppe für ihre Motivation sowie die Einhaltung der aufgestellten Regeln und verabschiedeten sich bis zum nächsten Flugbetrieb.

Am Ende kann der Verein auf eine schöne Lagerfreizeit zurückschauen, die den Teilnehmern viel Spaß bereitet und die Gruppe trotz 1,5 Metern Abstand enger zusammenführte. Die Jugend der Segelfliegergruppe Singen-Hilzingen freut sich schon auf das nächste Lager, dann hoffentlich wieder ohne Abstand und Maske.

Text: Simon Jäger

Fotos: Simon Jäger, Hannes Burchardt

TECHNIK

WAS ES ZU BEACHTEN GILT:

UMWANDLUNG TECHNISCHER LIZENZEN IN EINE L-LIZENZ

Entwarnung: Wer einen Technischen Ausweis in eine L-Lizenz umwandeln möchte, kann dies auch weiterhin tun.

Ab 1. Oktober 2020 gelten jedoch die Freigaberechte der technischen Ausweise nicht mehr wie bisher. Dann können Arbeiten nur noch mit L-Lizenzen freigegeben werden. Was natürlich weiterhin geht, sind Pilot/Owner-Freigaben, aber eben nicht auf Basis der Technischen Ausweise, sondern der gültigen Pilotenlizenz plus Freigabe am eigenen Flugzeug. Die Freigaberechte dabei sind aber sehr stark limitiert.

Wie in den vergangenen zwei Jahren oft erwähnt, lohnt es sich, in Bezug auf Besitzstandswahrung vor allem für Werkstattleiter (Holz- und Faserverbundwerkstattleiter) die Ausweise umzuschreiben. Diese bekommen weitgehende Freigaberechte eingetragen. In ihrem jeweiligen Bereich,

Holz- und Gemischtbauweise oder Faserverbund-, können sie mit einer umgewandelten L-Lizenz alle Arbeiten unterhalb komplexer Tätigkeiten freigeben. Für komplexe Tätigkeiten braucht es weiterhin einen Prüfer. Da die wenigsten Tätigkeiten komplex sind, ist das Freigaberecht schon wirklich sehr weitreichend (aktuelles Beispiel: Freigabe HR-Stangen-LTA/TM bei Grob-Flugzeugen). Durch einzelne Modulprüfungen am LBA in Braunschweig kann die Berechtigung der L-Lizenz dann nach und nach erweitert werden. Grundsätzlich gilt immer noch: Der technische Ausweis muss zum Stichtag 30. September 2019 gültig gewesen sein!

Für alle Inhaber eines Technischen Ausweises ohne Werkstattleiterberechtigung lohnt es sich natürlich auch, die L-Lizenz zu beantragen, wenn man sich nicht da-

vor scheut, zusätzliche Modulprüfungen am LBA zu schreiben, um die Lizenz zu erweitern und dadurch zusätzliche Rechte zu bekommen. Außerdem bleiben die bisherigen Rechte der P/O-Freigaben erhalten, die beim Technischen Ausweis ab 1. Oktober 2020 wegfallen.

Die Anleitung, wie die Umwandlung geht, gibt es auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Technischer Betrieb → Aktuelle Informationen → Aktuelles).

Wer die Kosten von 70 EUR scheut und sich auch nicht vorstellen kann, seine Lizenz durch zusätzliche Modulprüfungen am LBA in Braunschweig zu erweitern, kann sich die Umwandlung sparen.

Text: Steffen Baitinger, BWLV-Vizepräsident und Referent Technik

DEUTSCHER AERO CLUB

REFERENT TECHNIK GESUCHT

Der DAeC sucht für seine Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen Referenten Technik (m/w/d). Zu den Aufgaben gehören unter anderem die Bearbeitung von Themen des Bundesausschusses Technik, die Kontaktpflege mit Behörden, Industrie und Fachleuten, die Beratung von DAeC-Mitgliedern in technischen Fragen, die Erarbeitung von Kommentaren zu Gesetzesentwürfen und die Übersetzung von Fachtexten aus dem Englischen. Gefragt sind aktive Luftsportler, die idealerweise ein technisches Studium oder einen technischen Berufsabschluss, Sachkenntnis in den technischen Bereichen der Luftfahrt sowie einige weitere Voraussetzungen haben. Die Stelle ist im Detail unter www.daec.de ausgeschrieben.

Text: red.



BWLV-FLUGLEHRER-FORTBILDUNGSVERANSTALTUNGEN

Freitag und Samstag, 16. und 17. Oktober 2020,
Filderhalle Leinfelden, Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen

Die für den Herbst 2020 geplanten Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte des BWLV finden, vorbehaltlich der bis dahin geltenden Corona-Bedingungen, statt. Die Form des kombinierten Lehrgangs zielt darauf ab, dass Fluglehrer mit unterschiedlichen Lehrberechtigungen daran teilnehmen können. Je nach Kategorie der Lehrberechtigung wird im zeitlichen Umfang unterschieden (Tabelle). Am Samstag besteht die Möglichkeit, je nach den jeweils fachspezifischen Bedürfnissen, zwischen parallel angebotenen Vorträgen zu wählen.

Anmeldung:

Die Anmeldung erfolgt über das Online-Vereinsverwaltungsprogramm Vereinsflieger.de (VF). Im persönlichen Bereich des VF unter „Mein Profil“ findet sich (ganz unten links) das Thema „Seminarangebote“. Dort das gewünschte Angebot wählen. Tipp: Auf das blaue Feld „Bezeichnung“ klicken, die Seminarnummer des Angebotes (oder Teile daraus, zum Beispiel 0018) eingeben, o.k. drücken (oder Entertaste). Beim gewünschten Angebot auf das Augensymbol klicken. **Dringende Bitte: Alle Optionsfelder vollständig ausfüllen.**

Anmeldung für Teilnehmer ohne Zugriff auf das Programm Vereinsflieger.de:

Auf der Homepage des BWLV (www.bwlv.de) gibt es unter Aus- und Weiterbildung → Fluglehrerfortbildung → Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte ein editierbares Anmeldeformular sowie ein SEPA-Lastschriftmandat. Beide vollständig ausgefüllt und unterschriebenen Dokumente sind dann bitte als Scan per E-Mail an **Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de)** zu senden.



Am 16./17. Oktober finden die nächsten
BWLV-Auffrischungsseminare für Fluglehrer statt

Weitere Informationen:

Die in der Tabelle angebotenen Seminare richten sich an Inhaber unterschiedlicher Lehrberechtigungen. Das Seminar AUS-0018 zum Beispiel an Inhaber einer FI(A)-Lehrberechtigung. Das Seminar AUS-0021 gibt Inhabern einer CRI-Berechtigung die Möglichkeit, den Nachweis für den theoretischen Teil für die Verlängerung/Erneuerung einer CRI-Berechtigung zu erbringen. Achtung: Der praktische Teil für die Verlängerung/Erneuerung einer CRI-Berechtigung ist hiermit nicht erfüllt. Das Seminar AUS-0032 richtet sich an Inhaber einer Lehrberechtigung Segelflug FI(S). **Neu:** Eintägige Veranstaltung. Das Seminar AUS-0020 richtet sich an Fluglehrer für Luftsportgeräte (UL). AUS-0018 schließt alle weiteren Veranstaltungen kostenneutral mit ein. AUS-0032 schließt AUS-0020 kostenneutral mit ein und umgekehrt.

Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte (FCL.940.FI)	AUS-0018	16./ 17.10.20	70*/ 140 Euro **
Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte (FCL.940.CRI)	AUS-0021	16.10.20	45*/ 90 Euro **
Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte (SFCL.360)	AUS-0032	17.10.20	55*/ 110 Euro **
Fortbildungslehrgang für Fluglehrer (§96 LuftPersV)	AUS-0020	17.10.20	55*/ 110 Euro **

* Preis für BWLV-Mitglied,

** Preis für Teilnehmer ohne BWLV-Mitgliedschaft

Am Ende der Veranstaltung erfolgt die Ausgabe der Teilnahmebescheinigung.

Für diese Veranstaltung kann Bildungszeit (BzG BW) gewährt werden. Bei Vorliegen der Voraussetzungen muss der Antrag spätestens acht Wochen vor dem Seminar beim Arbeitgeber gestellt werden. Genaueres dazu unter www.bwlv.de → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“ sowie unter www.bildungszeit-bw.de.

Ansprechpartner für alle Fragen rund um die Fluglehrerfortbildung: Bernd Heuberger, heuberger@bwlv.de, Telefon 0711 22762-22.

Text: Bernd Heuberger
Foto: BWLV-Archiv

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

BWLV-TERMINSERVICE 2020

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
04.09.20	06.09.20	LS	Hauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) – Info: Flyinglisa54@gmail.com	Flugplatz Augsburg (EDMA)
08.09.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
09.09.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	RP-Außenstelle Freiburg
11.09.20	13.09.20	MD	Deutsche Meisterschaft Freiflug – Info: www.daec.de	Manching/BY
11.09.20	13.09.20	MD	DMM und Rangliste F1D, 2 Wettbewerbe – Info: daec.de	Frankenheim/TH
12.09.20	13.09.20	A	Elektroflieger-Treffen „Electrifly-In“ – Info: www.electrifly-in.ch	Grenchen/Schweiz
13.09.20		A	Flugplatzfest Rastatt – Info: www.flugplatz-rastatt.de	Flugplatz Rastatt
13.09.20		A	Flugplatzfest Schwenningen am Neckar – Info: johannes@diekuetts.de – abgesagt	Flugplatz Schwenningen (EDTS)
19.09.20	20.09.20	MD	2 Ranglistenwettbewerbe F1-Ebene – Info: www.daec.de – abgesagt	Manching/BY
19.09.20	21.09.20	UL	BWLV-UL-Fluglehrer-Lehrgang – Info: heuberger@bwlv.de	Flugplatz Herrenteich (EDEH)
19.09.20	28.11.20	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs, Sa u. So, 9 – 16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
22.09.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
25.09.20	30.09.20	SF	Oldtimer-Segelflugzeugtreffen im Blauen Land – Info: mario.sels@kabelmail.de	Flugplatz Ohlstadt/Pömetried
26.09.20	27.09.20	MD	Süddeutsche Meisterschaft Freiflug-Ebene – Info: Paul.Seren@t-online.de	Manching/BY
30.09.20	03.10.20	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
02.10.20	04.10.20	LS	Sicherheitstraining für Pilotinnen – Info: www.pilotinnen.de	Diepholz
03.10.20		FB	Herbstwettfahrt BSG Stuttgart – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
03.10.20		MD	F1-Wettbewerb 2. LMM – Info: fsv-herrenberg.de	Ammerbuch/Herrenberg
06.10.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
09.10.20	11.10.20	LJ	Herbsttagung DAeC-Jugend – Info: www.luftsportjugend.de	Brandenburg
09.10.20	12.10.20	LJ	SG-38-Fliegen – Info: walz@bwlv.de	N.N.
10.10.20		MD	Herbstwettbewerb F1, 3. LMM – Info: www.lsv-rossfeld.de	Osterhofen
14.10.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	RP-Außenstelle Freiburg
16.10.20	17.10.20	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: heuberger@bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
17.10.20		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
17.10.20	18.10.20	MD	Deutsche Meisterschaft Hangflug F1 – Info: www.daec.de	Hesselberg/BY
17.10.20		MD	Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“, 13.30 Uhr – Infos: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
18.10.20		MD	Saafflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
22.10.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
23.10.20		A	BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte Hornberg – Info: Lo100D2027@gmx.de	Flugplatz Hornberg
24.10.20		A	BWLV-Lehrfähigkeitsnachweis für Lehrberechtigte Hornberg – Info: Lo100D2027@gmx.de	Flugplatz Hornberg
25.10.20	29.10.20	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
26.10.20	31.10.20	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.20	01.11.20	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
31.10.20		SF	79. Deutscher Segelfliegertag – Info: https://segelfliegertag-2020.de – abgesagt	Rastatt
03.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
07.11.20		A	Pilotentag der DFS – Info: www.dfs.de	Langen b. Frankfurt/Main
09.11.20	14.11.20	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	RP-Außenstelle Freiburg
14.11.20		LS	Come together der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) – Info: www.pilotinnen.de	Münster
14.11.20		MF	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
14.11.20	15.11.20	MD	Süddeutsche Meisterschaft Saafflug – Info: eder-h@arcor.de	Ingolstadt/BY
17.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
22.11.20		MD	BW-Saafflug-Meisterschaft – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
23.11.20	28.11.20	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
01.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
04.12.20	06.12.20	LJ	BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: koch@bwlv.de	Schuttertal
05.12.20		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
09.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	RP-Außenstelle Freiburg
13.12.20		MD	Saafflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
15.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik
 MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!



BWLV-AUFFRISCHUNGSSCHULUNG FÜR LEHRBERECHTIGTE

AUFFRISCHUNGSSCHULUNG GEMÄSS SFCL.360 FI(S) (A) (1) (I)

Samstag, 23. Oktober 2020, von 9 Uhr bis 17 Uhr
Ort: Hornberg

kann mit dem Lehrfähigkeitsnachweis gemäß SFCL.360 (a) (2),
der am Sonntag, 24. Oktober, stattfindet, kombiniert werden.

Der Lehrgang umfasst sechs Stunden Theorie gemäß AMC1
SFCL.360 FI(S) (a) (1) (i). Die Lehrgangsgebühr beträgt für BWLV-
Mitglieder 55 Euro, für Nichtmitglieder 110 Euro. Der Lehrgang

Infos: Helmut Müller, Telefon 07171 75273,
E-Mail: Lo100D2027@gmx.de

BWLV-LEHRFÄHIGKEITSNACHWEIS FÜR LEHRBERECHTIGTE

LEHRFÄHIGKEITSNACHWEIS GEMÄSS SFCL.360 FI(S) (A) (2)

Sonntag, 24. Oktober 2020, von 9 Uhr bis 16 Uhr
Ort: Hornberg

Der Lehrgang umfasst für jeden Teilnehmer einen individuellen
Lehrfähigkeitsnachweis vor einem durch die ATO des BWLV be-
auftragten qualifizierten FI(S). Die Lehrgangsgebühr beträgt für
BWLTV-Mitglieder 110 Euro, für Nichtmitglieder 220 Euro. Die
Lehrgangsgebühr beinhaltet den individuellen Lehrfähigkeits-
nachweis, einen F-Schlepp in einem Doppelsitzer, die Prüfungs-
gebühr sowie die Bestätigung der Lehrfähigkeit, die neun Jahre
gültig ist. Sind für den erfolgreichen Nachweis der Lehrfähigkeit
mehr F-Schlepps als einer erforderlich, so werden diese geson-
dert nach Aufwand berechnet.

Für Fluglehrer ohne F-Schlepp-Berechtigung stehen Windenstart
oder optional ein TMG zur Verfügung. In diesem Fall werden
individuelle Einzelvereinbarungen getroffen. Der Lehrgang kann
mit der Auffrischungsschulung gemäß SFCL.360 (a) (1) (i),
die am Samstag, 23. Oktober, stattfindet, kombiniert werden.
Bei ungeeignetem Wetter findet der Lehrgang am Samstag,
31. Oktober, statt

Infos: Helmut Müller, Telefon 07171 75273,
E-Mail: Lo100D2027@gmx.de

ZUR ERINNERUNG:

MELDEPFLICHT BEACHTEN!

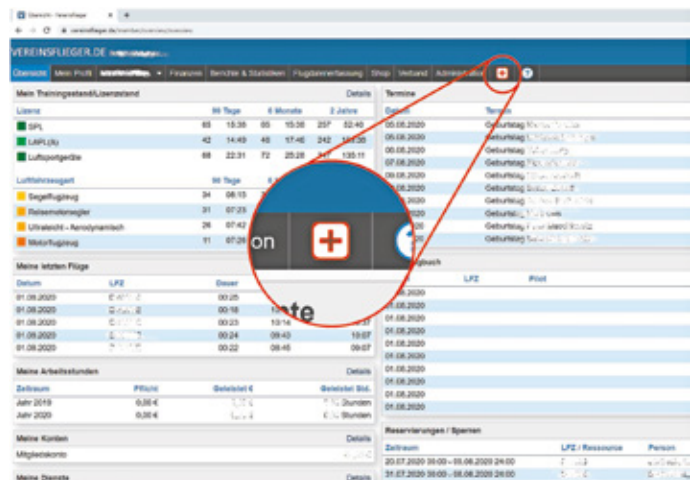
Im Rahmen von Betriebsstörungen/Unfällen kommt es immer
wieder dazu, dass nicht oder verspätet die entsprechende
Meldung an den BWLV erfolgt. Der BWLV ist die zertifizierte
Ausbildungsorganisation, und trägt auch hierfür letztlich die
Verantwortung. **Die BWLV-ATO muss daher zwingend und
zeitgleich mit der behördlichen Meldung (BFU) die Stö-
rungsmeldung erhalten!** Nur so wird vermieden, dass die
Behörde Kenntnis von einer Störung hat, die ATO des BWLV
aber nicht. Diese Schieflage gilt es dringend abzustellen. Hier
bittet der BWLV die Verantwortlichen in den Vereinen um die
notwendige Unterstützung.

Natürlich ist es erfreulich, dass es in den BWLV-Vereinen nur
selten eine Betriebsstörung oder gar einen Unfall zu erleben
gibt. Vielleicht ist genau darin begründet, warum dann, wenn

doch etwas passiert, die erforderliche Störungsmeldung immer
wieder vergessen wird oder erst sehr verspätet eintrifft.

Im Betriebshandbuch des BWLV ist unter dem Punkt 13.3 (Seite
29) die „Meldung von Flugunfällen und sonstigen Störungen“
detailliert beschrieben. Demnach ist nach solchen Ereignissen
gemäß LuftVO §7 unverzüglich eine Meldung an die Bundes-
stelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zu übermitteln. **Unab-
hängig von der gesetzlichen Meldepflicht an die BFU ist
der BWLV als Inhaber der Ausbildungsgenehmigung
ebenfalls unverzüglich zu unterrichten.** Immer wieder wird
genau dieser Punkt aber übersehen oder aus anderen Gründen
nicht befolgt. Dies gilt mindestens für alle besonderen
Vorkommnisse, die der Ausbildungsverantwortung der ATO
unterliegen (Lizenzwerb, Erweiterung der Lizenz etc.). Diese

Meldepflicht besteht für die Vorsitzenden der Vereinsausbildungsbetriebe sowie für den Halter des Fluggeländes, auf dem die ATO-Ausbildung durchgeführt wird. Ein entsprechendes Formular für Störungsmeldungen ist im Vereinsflieger hinterlegt:



Auf Vereinsflieger.de ist ein Button zum Notfallplan hinterlegt. Dieser sollte auch genutzt werden

Vereinsflieger.de/Dokumente/ATO-BWL/Formular.Störungsmeldung

Oft wird die Frage gestellt: Warum eine doppelte Störungsmeldung? Doch dies ist nicht doppelt! Die BFU hat eigene, bekannte Aufgaben zu erfüllen. Der BWLV aber muss Kenntnis haben von Vorkommnissen in seinen Vereinen, insbesondere in seinen Ausbildungsbetrieben. Nur so ist es möglich, frühzeitig Regelabweichungen, flugsicherheitsrelevante Mängel bzw. flugsicherheitsgefährdende Störungen durch schnelles Einleiten von Gegenmaßnahmen künftig zu vermeiden. Dies entspricht auch dem Auftrag der Landesluftfahrtbehörde an den ATO-Inhaber BWLV, für hohe Sicherheitsstandards in seinen Vereinen zu sorgen.

Vielleicht hilft es schon, diesen Punkt einmal als „Trockenübung“ im Vereinsflieger durchzuspielen. Mindestens aber sollte der wichtige Punkt, wer alles informiert werden muss, im Notfallplan im Vereinsflieger hinterlegt sein. Dies ist vom Vereinsadministrator schnell und leicht zu erledigen. Das Bild zeigt den Button „Notfallplan“.

Text und Foto: Bernd Heuberger

FLUGSICHERHEIT

WIE MAN SEINE LEISTUNGEN BEIM FLIEGEN VERBESSERN KANN: MENTALES TRAINING FÜR PILOTEN

Trockenübung

Erinnern Sie sich noch an Ihre Schulzeit? Die Sache mit dem Spickzettel. Wieder und wieder haben Sie draufgesehen. Ihn dann gut versteckt. Und schließlich gar nicht mehr gebraucht – weil Sie inzwischen genau wussten, was draufstand! Ein klassisches Beispiel dafür, wie man sich sinnvoll auf eine stressreiche Situation vorbereiten kann.

Beim Fliegen ist es ganz ähnlich. Wenn Sie sich zum Beispiel einen Bewegungsablauf aufschreiben, das Aufgeschriebene mehrfach bearbeiten und sich vorlesen, können Sie den Ablauf der Bewegung schließlich präzise abrufen – ohne noch einmal darüber nachdenken zu müssen.

Durch gezieltes mentales Training können Sie diese Technik sehr effektiv verfeinern. Ursprünglich kommt der Begriff aus der Sportpsychologie und beschreibt eine nicht-körperliche Trainingsmethode zur Leistungsverbesserung von Athleten. Man versteht darunter ein planmäßig wiederholtes, intensives Vorstellen oder Wahrnehmen von einzuübenden Bewegungsabläufen. Die Abläufe werden

dabei aber nicht praktisch ausgeübt. Salopp formuliert geht es beim mentalen Training um geistiges Trockenüben. Das hilft Ihnen dabei, Ihre selbst gesteckten Ziele zu erreichen und sich als Pilot zu verbessern.

Was aber zunächst einmal die Frage aufwirft: Was macht eigentlich einen guten Piloten aus? Dass er in der Weltrangliste weit vorn ist? Dass er Kunstflug kann? Oder dass er keinen fliegbaren Tag verpasst? Antwort: Keines von alledem. Vielmehr kommt es darauf an, als Pilot seine eigene Leistungsfähigkeit einzuschätzen, und seine Flugvorhaben entsprechend anzupassen. Alles, was Ihnen am Fliegen wichtig und wertvoll erscheint, werden Sie dann fast automatisch erreichen. Wenn Sie sich bewusst machen, warum Sie fliegen und was Sie erreichen wollen, haben Sie bereits den ersten Schritt nach vorn gemacht.

Klären Sie Ihre Motivation

Für den nächsten Schritt müssen Sie die Frage nach dem „Warum“ noch etwas genauer betrachten. Denn ganz gleich, ob Ihr Ziel ein stressfreier Flug am Hausberg oder

der Weltcup-Sieg ist: Ein Schlüssel zum Erreichen Ihres Ziels ist Ihre Motivation. Nur wenn Sie motiviert sind, werden Sie Ihr Ziel auch erreichen. Aber wie entsteht diese Motivation? Ganz sicher nicht von allein.

Vielmehr hängt die Motivation, ein Ziel zu erreichen, mit dem Ziel selbst zusammen. Ist das Ziel zu hoch gesteckt, drohen Misserfolg und Frustration. Ist das Ziel dagegen zu einfach, wird es Sie unterfordern und Sie werden die Lust daran verlieren. Aber es gibt eine Formel, um herauszufinden, wie ein Ziel beschaffen sein muss, damit es Sie sinnvoll herausfordert und motiviert. Die Rede ist von der „Smart“-Formel (von englisch „smart“ für schlau). Demnach muss ein Ziel genau beschrieben sein. Außerdem muss messbar sein, ob Sie es erreicht haben oder nicht. Schließlich sollte es auch im Rahmen Ihrer Möglichkeiten liegen, auch zeitlich (siehe Kasten).

Die Smart-Formel

Haben Sie sich ein sinnvolles Ziel vorgenommen? Wenn Sie sicher gehen wollen, prüfen Sie es nach der Smart-Formel nach und beantworten Sie diese Fragen:

Instruktionen,
Anleitungen

Eigene
Beschreibungen,
Drehbücher

Internalisieren,
Verinnerlichen

Unterteilen
in Phasen

Symbolische
Markierung
der Phasen

S wie **specific**: Ist mein Ziel genau spezifiziert, habe ich es genau beschrieben? Weiß ich genau, was ich erreichen will?

M wie **measurable**: Ist es messbar, wenn ich das Ziel erreiche?

A wie **attainable**: Liegt das Ziel im Rahmen meiner Möglichkeiten oder ist es zu weit weg?

R wie **realistic**: Ist es realistisch, dass ich mein Ziel in dieser Form erreiche?

T wie **time phased**: Habe ich eine klare Zeitachse, bis wann ich die Zwischenziele und das Endziel erreicht haben will?

Als letzte Voraussetzung für ein effektives Mental-Training sollten Sie sich entspannen. Das ist kein leicht dahergesagter Imperativ, sondern wichtige Bedingung: In einem erregten oder gestressten Zustand sind Konzentrations- und Aufnahmefähigkeit eingeschränkt. Sie brauchen einen „freien Kopf“. Dazu gehört natürlich auch die nötige Ruhe: Sonst können Sie Ihre Ressourcen nicht vollständig nutzen. Beim Autofahren einfach ein bisschen ans Fliegen denken, ist noch lange kein mentales Training! Schließlich brauchen Sie noch etwas Vorstellungskraft: Sie müssen innerlich Körperbewegungen, Geräusche und Gefühle nachempfinden können.

Sind Sie bereit? Dann können Sie jetzt die Grundtechnik des mentalen Trainings ausprobieren. Um einen Bewegungsablauf

mental zu trainieren, erstellen Sie sich eine Art Drehbuch. Das hilft, im entscheidenden Moment die perfekte Reaktion auf die gegebenen Verhältnisse zu gewährleisten. Fünf Schritte sind dazu erforderlich:

1. Anleitung besorgen

Besorgen Sie sich eine Anleitung zu dem, was Sie erreichen wollen. Wenn Sie zum Beispiel eine Flugfigur erlernen wollen, kann Ihnen ein Fluglehrer die nötigen Instruktionen geben. Bilder, Notizen oder Filme sind ebenfalls hilfreich.

2. Ablauf aufschreiben

Schreiben Sie den in der Anleitung erklärten Ablauf mit Ihren eigenen Worten auf. Dabei sollten Sie auch alle Ihre Empfindungen berücksichtigen, und allgemein alles, was in Ihnen in der Situation vorgeht. Je genauer Sie die Beschreibung erstellen, desto präziser können Sie diese später wieder abrufen.

3. Ablauf verinnerlichen

Sprechen Sie jetzt die im zweiten Schritt beschriebenen Bewegungsabläufe mit sich selbst durch. Das kann im inneren Dialog erfolgen. Noch besser ist aber, Sie führen mit sich selbst einen lauten Dialog. So verinnerlichen Sie Ihr eigenes Dreh-

buch. Wiederholen Sie diesen Schritt so lange, bis wirklich alles flüssig und fehlerfrei sitzt.

4. Ablauf unterteilen

Teilen Sie Ihr Drehbuch in sinnvolle Abschnitte ein. Dies ist ein weiterer Schritt, um alles insgesamt besser zu verinnerlichen. Wenn Sie zum Beispiel Thermikfliegen wollen, könnten die Abschnitte so lauten: Thermik zentrieren, Entscheidung zum Verlassen der Thermik, Entscheidung für die weitere Flugrichtung.

5. Phasen markieren

Markieren Sie abschließend jede einzelne Phase mit einem „Anker“. Das kann zum Beispiel ein akustisches Symbol sein, etwa für die Beschleunigungsphase beim Start der Ruf „Lauf, lauf, lauf!“. So entsteht eine Art Rhythmus, den Sie im Unterbewusstsein perfekt abrufen können. Probieren Sie es aus! Sicherheit und Leistungszuwächse sind die Ergebnisse eines solchen Trainings.

Ein wichtiger Hinweis noch zum Schluss: Lassen Sie sich mit dem mentalen Training Zeit. Erwarten Sie keine schnellen Wunder. Mentale Vorstellungen zu erzeugen und diese zu kontrollieren, ist eine Fähigkeit. Sie muss trainiert und benutzt werden – ein langer, aber spannender Prozess. Kleine Erfolge stellen sich jedoch schnell ein.

Text: Rainer Krumm
Foto: Petra Rückert



Beim mentalen Training werden Abläufe vorbereitet und gedanklich minutiös durchgespielt. Das sorgt für mehr Sicherheit und bessere Leistungen beim Fliegen

TMZ-HÖRBEREITSCHAFT BITTE REGELN EINHALTEN!

Seit dem 26. März ist die Hörbereitschaft in den TMZ Pflicht. Laut DFS werden die einhergehenden Regeln nicht von allen Piloten befolgt. Darum hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) ein Schreiben herausgegeben, in dem auf die Einhaltung geachtet wird. Dieses lautet wie folgt:

„TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft - Bitte Regeln einhalten! Mit Wirkung zum 26.03.2020 wurde die im Jahr 2017 für alle TMZs eingeführte dringende Empfehlung zur Hörbereitschaft auf einer festgelegten Flugsicherungsfrequenz – verbunden mit der individuellen Schaltung eines Transponder Codes („Listening Squawk“) -, in eine Verpflichtung geändert. Leider hat die DFS in den vergangenen Wochen feststellen müssen, dass vermehrt die damit einhergehenden Regeln von einzelnen Piloten nicht eingehalten wurden, was insbesondere an den letzten Wochenenden zu großen Problemen bei der Erbringung der Flugsicherungsdienste in einigen TMZ-Lufträumen (speziell Dortmund, Paderborn, Münster-Osnabrück, Niederrhein) und zu Einschränkungen in der Dienstleistungsqualität geführt hat.

Beispielhaft aufzuführen sind hierbei:

- Piloten sind auf der veröffentlichten Frequenz trotz Transponderschaltung nicht hörbereit
- es erfolgt von einigen Piloten ein aktiver Erstanruf auf der Frequenz (statt nur Hörbereitschaft zu halten)
- die Transponderschaltung erfolgt ohne Aussendung der MSID (Luftfahrzeugkennung)
- die Transponderschaltung der TMZ Squawk erfolgt auch außerhalb der TMZ (nicht erwünscht und gewollt).

Die DFS weist daher noch einmal dringend auf die Einhaltung der für die TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft veröffentlichten Regeln (NfL 1-1870-20, AIP VFR ENR 1-18 bis 1-20, s. a. Anlage) hin. Die Einhaltung der beschriebenen Verfahren dient dem Sicherheitsgedanken aller Teilnehmer am Luftverkehr und stellt die Erbringung der Flugverkehrsdienste sicher. Deshalb sind diese Regelungen verpflichtend und die DFS bittet darum, diesen mit der gebotenen Sorgfalt nachzukommen.“ Zu dem Thema können auf den Webseiten des BWLV (www.bwlv.de) und des DAeC (www.daec.de) weitere Dokumente heruntergeladen werden, etwa die komplette Veröffentlichung der DFS mit Anhängen oder der TMZ-Flyer mit Hinweisen des DAeC.

Text: red.

ABSCHIED

AEC WALLDORF TRAUERT UM CLEMENS RADE

Am 26. Juni verunglückte unser Sport- und Fliegerkamerad Clemens Rade mit nur 29 Jahren bei einem Verkehrsunfall tödlich.

Clemens war fünf Jahre lang Mitglied unseres Vereins. Am 16. Mai 2015 begann er zunächst eine Ausbildung im Segelflug

und verscrieb sich ab dem 5. Juli desselben Jahres voll und ganz dem Fallschirmsport. Er erwarb am 10. Juli 2016 nach herausragend kurzer Ausbildungszeit von 34 Sprüngen seine Lizenz. Ab 2018 nahm er seine Segelflugausbildung wieder auf und absolvierte am 22. Mai 2020 seine A-Prüfung (drei Alleinflüge).

Clemens war im Kreis seiner Kameraden allseits beliebt, brachte sich sowohl im Flug- wie auch im Sprungbetrieb aktiv ein und engagierte sich außerdem für den Verein im Rahmen der Nachwuchsförderung. Seine Positivität war für unsere Jugend stets ein Vorbild.

In Clemens verlieren wir viel zu früh einen immer gut gelaunten, extrem zuverlässigen und verantwortungsbewussten Freund und ein wertvolles Mitglied unseres Vereins. Dass er nicht mehr bei uns ist, erschüttert uns zutiefst, sehen wir ihn doch noch kurz vor seinem Tod am Walldorfer Himmel: Morgens im Twin, mittags im freien Fall und abends das erste Mal im Einsitzer.

Unsere herzliche Anteilnahme gilt seinen Angehörigen. Wir behalten dich, Clemens, stets in bester Erinnerung und als Teil unserer Gemeinschaft.



Clemens Rade war nicht nur begeisterter Fallschirmspringer, sondern auch als Segelflieger aktiv

Text: Abteilungen Segelflug und Fallschirmsprung des AEC Walldorf
Foto: Abteilung Fallschirmsprung, AEC Walldorf



INSURE BEFORE FLIGHT

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE

Ob geschäftlich, privat oder im Luftsportverein – wer fliegt, braucht Sicherheit für sich und andere.

Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) bietet professionellen Flugzeug-Haltern und Flugbegeisterten einen kompletten Luftfahrt-Versicherungsschutz von der Drohne bis zum Business-Jet.

Wir beraten Sie gerne:

+49 (0)89 3800 19301
luftfahrt@allianz.com

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

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
(Christina Neugebauer)
E-Mail: klippeneck@bwlv.de
Internet: www.gaestehaus-klippeneck.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 SEPTEMBER 2020 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

THEORETISCHE LUFTFAHRERPRÜFUNG RP STUTT GART
8.9.20 RP Stuttgart
Info: <https://rp.baden-wuerttemberg.de>

THEOR. LUFTFAHRERPR. RP AUSSENSTELLE FREIBURG
9.9.20 RP Freiburg
Info: <https://rp.baden-wuerttemberg.de>

ELEKTROFLIEGERTREFFEN „ELECTRIFLY-IN“
12. – 13.9.20 Flughafen Grenchen/Schweiz
Info: www.electrifly-in.ch

PPL(A) TEIL FCL WOCHENENDKURS
19.9. – 28.11.20 BWLV-Motorflugschule Hahnweide
Info: www.motorflugschule.info

BWLV-UL-FLUGLEHRER-LEHRGANG
19. – 21.9.20 Flugplatz Herrenteich
Info: heuberger@bwlv.de