

FALLSCHIRM SEITE 21

## MITTEN HINEIN INS BLAUE

EIN SPRUNG IN PARADIESISCHER KULISSE: FALLSCHIRM-WELTMEISTER KLAUS RENZ WAR ZUM SKYDIVE AUF DEN MALEDIVEN

MOTORFLUG SEITE 30

## RAUS AUS DER PLATZRUNDE

ZWEI PILOTEN AUS REISEFINGEN MIT DER C42 AUF DEUTSCHLAND-TOUR

TITELTHEMA SEITE 4

# NEUE HANDBÜCHER FÜR DIE AUSBILDUNG

DER BWLV HAT SEINE ATO-HANDBÜCHER GRUNDLEGENDE ÜBERARBEITET UND STELLT SIE DEN VEREINEN ZUR VERFÜGUNG





Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post



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

- 4 Neue Handbücher für die Ausbildung

## ALLGEMEINES

- 3 Präsidentenansprache
- 5 ATO des BWLV:  
Neue Handbücher für die Ausbildung
- 6 Neue Vorschriften: Sailplane Rulebook ist komplett
- 7 Kooperation mit dem Landesarchiv: Kellerbestände bekommen eine neue Heimat
- 9 MFB (21): Ein Ideenworkshop als Startschuss für eine bessere Zukunft des Vereins

## LUFTSPORTJUGEND

- 12 Jugendleiter-Austauschwochenende:  
Infos in entspannter Atmosphäre
- 12 Bitte vormerken: Leibertinger Jugendvergleichsfliegen!
- 13 Bitte beachten: Jetzt zum BWLV-Segelflug-  
Jugendlager in Sinsheim anmelden!

## AK SEKTOREN

- 13 Infoabend der DFS und des Arbeitskreises Sektoren  
im BWLV: Wichtige Neuerungen erläutert

## HKF

- 16 Zur Erinnerung: Die wichtigsten Gründe für eine  
Mitgliedschaft im Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds

## FREIBALLON

- 17 Dolomiti Balloon Festival: Tolle Eindrücke in Toblach
- 18 Ballonkorb light: 25 Kilogramm abgespeckt
- 20 Bitte vormerken: Frühlings- und Volksfestwettfahrt  
der Ballonsportgruppe Stuttgart

## FALLSCHIRM

- 20 40 Jahre Fürstenberg-Fallschirmteam
- 21 Skydive Malediven: Mitten hinein ins Blaue

## MODELLFLUG

- 23 Veranstaltung in Dettingen/Teck: Modellbaubörse  
entwickelt sich zum Erfolgsmodell
- 23 Einladung: Trainingslager der Freiflieger an Ostern
- 24 Ausschreibung DAeC Nr. F1 – 20-2:  
Ranglistenwettbewerb F1E Himmelberg
- 25 77. Modellfliegetag in Bad Münders:  
Wichtige Themen besprochen

## MOTORFLUG/UL

- 26 „Über Bauland und Hohenlohe“:  
62. Südwestdeutscher Rundflug
- 28 Ausschreibung: Flugsicherheitsseminar  
„Rettung aus Schlechtwetter“
- 29 Bitte beachten: Neues zum LAPL(A):  
Kommata können entscheidend sein!
- 29 Medical: Manches wird auch einfacher
- 30 Flug durch Deutschland: Raus aus der Platzrunde
- 32 Eindrücke von der Ausbildung im VFR-Nachtflug:
- 33 Quer durch die USA mit der Cessna

## SEGELFLUG

- 36 FSR Kraichgau Sinsheim: Lange Flüge beim  
Winterfluglager in Hofgeismar
- 37 Herzliche Einladung: Hahnweide-Wettbewerb kann  
live im Internet verfolgt werden
- 37 40 und 50 Jahre dabei: Ehrung für Segelflugehrer

## LUFTSPORTLERINNEN

- 38 Hexentreffen auf dem Eisberg: Alle wichtigen Infos  
für Luftsportlerinnen auf einen Blick

## GRATULATION

- 39 Zum 90. Geburtstag von Eduard Beck: Gratulation  
an das Ehrenmitglied des Aero-Clubs Esslingen

## TECHNIK

- 40 Tagung Technik 2020: Alles, was relevant ist
- 41 142. Zellenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck:  
Anleitung von erfahrenen Experten

## DAEC

- 42 Der Kampf gegen die ZÜP geht weiter
- 42 Wichtige Förderer:  
Alte Adler tagten in Braunschweig

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 43 BWLV-Terminservice 2020

## FLUGSICHERHEIT

- 44 Zur Erinnerung: Was beim Fliegen zu beachten ist
- 45 Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr
- 46 Erlass des BMVI: Piloten müssen SSR-Transponder  
aktivieren

## ABSCHIED

- 46 Herbert Frank
- 47 Jochen Hodapp

## ICON-LEGENDE

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



## ZUM TITELBILD

Ein Sprung im Paradies: So sieht es aus, wenn sich Fallschirmspringer über den Malediven mitten im Indischen Ozean zu einer Formation zusammenfinden. Der Stuttgarter Fallschirm-Weltmeister Klaus Renz war dabei und berichtet auf Seite 21 dieser Ausgabe von seinem Abenteuer.

Foto: Bruno Brokken

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

## Anzeigenverwaltung:

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

## Gesamtherstellung und Vertrieb:

Konradin Druck GmbH  
Kohlhammerstraße 1–15  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
Telefon: 0711 7594-750  
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.

# AKTUELLES ZUR CORONA-SITUATION



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

heute wende ich mich auf diesem Wege in Zeiten der Corona-Krise an Sie. Natürlich hat auch uns Luftsportler diese Krise längst erreicht: nicht nur sind allenthalben Läden, Restaurants, Sporthallen und Sportplätze, etc. geschlossen, auch wir können unseren Sport derzeit nicht ausüben. Kurzum: das öffentliche Leben ist komplett zum Erliegen gekommen.

Darum möchte ich Sie auch explizit darauf hinweisen, dass heute – zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser adler-Ausgabe – **sämtliche Termine und Ankündigungen in diesem Heft nur unter Vorbehalt** abgedruckt sind. Natürlich wird vieles abgesagt werden (oder ist es bereits), zudem ist im Moment völlig unklar, wie lange die Auswirkungen dieser Krise auch in Bezug auf luftsportliche Veranstaltungen zu spüren sind. **Ich bitte Sie deshalb: Erkundigen Sie sich in den kommenden Wochen und Monaten bitte im Einzelnen in Bezug auf jede Veranstaltung, ob sie tatsächlich stattfindet, ob diese verschoben wurde oder dauerhaft ausfällt.**

Natürlich ist dies alles nicht erfreulich. Insbesondere bedaure ich die Absage der Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen. Der BWLV hat das Messeteam um Roland Bosch stets als verlässlichen Partner erlebt, konnte die Messe als gute Plattform der Öffentlichkeitsarbeit nutzen und ist dafür sehr dankbar. Ich hoffe und wünsche mir deshalb von Herzen, dass die Messe in Zukunft wieder stattfinden kann und die Ausrichter nicht wegen der enormen wirtschaftlichen Auswirkungen in ihrer Existenz bedroht sind.

Und dennoch stehe ich voll und ganz hinter jeder Absage und begrüße diese wie auch andere Maßnahmen ausdrücklich – so schmerzlich sie auch sein mögen. Dies gilt für alle luftsportlichen Veranstaltungen wie auch für den Flugbetrieb. Lassen Sie mich noch einmal erläutern, warum es für den BWLV keine Alternative zur Einstellung des Flugbetriebes wie auch der anderen Aktivitäten in Ihren Vereinen geben konnte und kann.

Zunächst hatte der BWLV in Anlehnung an die Empfehlungen der Sportbünde und unseres Dachverbandes DAeC die Einstellung aller Vereinsaktivitäten und insbesondere der ATO einschließlich des Flugbetriebs empfohlen; dies wurde nur wenig später dann durch gesetzliche Grundlagen bestätigt und untermauert. Spätestens seit Inkrafttreten der Landes-Coronaverordnung (VO) Mitte März ist ganz klar geregelt: Fliegen in gemeinnützigen Luftsportvereinen an Vereinsflugplätzen ist jetzt in Baden-Württemberg schlichtweg gesetzeswidrig! Dies, weil demnach alle Sportstätten und Sportanlagen geschlossen bleiben müssen und Flugplätze, die primär dem Luftsport dienen, als solche gesehen werden. Insofern gibt es hier überhaupt keinen Spielraum, und dies ist somit auch nicht ein einseitiger Beschluss des BWLV. Näheres dazu ist Ihnen allen bereits per Rundschreiben an Ihre Vereine zugegangen, und Sie können all dies auch auf unserer Homepage nachlesen.

Abgesehen davon stehen wir als Verband auch aus anderen Gründen voll hinter dieser Maßnahme und erwarten dies von unseren Vereinen und Mitgliedern. Denn hier geht es auch um Solidarität mit dem Sport insgesamt, zu dem wir uns zählen! Wenn Sportstätten geschlossen sind – wie können wir es dann verantworten, aus dem Konzert der Sportler auszuscheren? Dies wäre unsolidarisch und nicht mit unseren Werten als Luftsportler vereinbar, wo wir doch stets auf die Gemeinschaft angewiesen sind, um unseren Sport ausüben zu können. Wir wollen diese Gemeinschaft mittragen.

In solchen Krisenzeiten, in denen Menschen zuhause eingesperrt sind und leider auch Todesopfer zu beklagen sind, ist der Luftsport nur ein Aspekt unter vielen und sicherlich nicht der, der uns primär am meisten Sorgen machen sollte. Er ist schlichtweg jetzt im Moment nicht systemrelevant, das muss uns klar sein! Darum haben wir uns auch entsprechend zu verhalten, und es gilt, das auch nach außen zu transportieren.

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, in den vergangenen Tagen haben den BWLV zahlreiche Reaktionen erreicht. Ich bin froh und glücklich, dass die überwältigende Mehrheit unserer Luftsportler die Beschränkungen nicht nur versteht und gutheißt, sondern auch aktiv mitträgt und so dazu beiträgt, dass wir anderer Leute Leib und Leben nicht ausgerechnet durch ein Ansteckungsrisiko bei unserem Hobby gefährden.

Doch auch von Uneinsichtigen, wie ich sie hier ganz klar nenne, haben wir Rückmeldungen bekommen. Dies reichte von unfreundlichen Anwürfen bis hin zu Beschimpfungen angesichts der notwendigen Beschränkungen im Flugbetrieb. Diesen Menschen kann ich nur sagen: Hier fehlt mir jedes Verständnis, und dem trete ich entschieden und mit aller Härte entgegen. In diesen Zeiten ist kein Platz für Egoisten dieser Art. Denken Sie einmal darüber nach, was Mitmenschlichkeit und Solidarität bedeuten, anstatt auf die Ausübung eigener Spaßveranstaltungen zu beharren!

Allen anderen möchte ich noch Folgendes Wichtige in Bezug auf den Luftsport mitgeben: **Es ist damit zu rechnen, dass Prüffristen ablaufen. Gleiches gilt auch für den Erhalt von Fluglizenzen etc. Unser Dachverband Deutscher Aero Club (DAeC) hat daher beim Bundesministerium für Verkehr (BMVI) um den Erlass von Ausnahmeregelungen gebeten. Ebenso steht der BWLV hier in Gesprächen mit den zuständigen Landesluftfahrtbehörden (Ministerium für Verkehr/ Regierungspräsidium Stuttgart). Inzwischen liegt hierzu bereits ein Vorschlag der EASA an die nationalen Behörden vor. Es gibt deutliche Signale seitens des BMVI, dass für den jetzigen Ausnahmefall pragmatische Lösungen gefunden und umgesetzt werden.** Näheres hierzu können Sie auf der Homepage des DAeC nachlesen. Und auch wir im BWLV lassen Sie nicht alleine und werden Sie auf dem Laufenden halten, was diese Situation angeht.

Nun bleibt mir nur noch, Ihnen allen von Herzen alles Gute zu wünschen. Passen Sie gut auf sich auf. Und ich bin zuversichtlich, dass wir es mit Ruhe und Umsicht alle miteinander schaffen, diese Krise zu überwinden, bessere Zeiten ansteuern und dann auch wieder unser schönes Hobby, den Luftsport ausüben können. Bleiben Sie gesund!

Ihr

# NEUE HANDBÜCHER FÜR DIE AUSBILDUNG



**Harald Ötschläger, Verbandsausbildungsleiter im BWLV**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

nach Aussagen unseres BWLV-Präsidenten Eberhard Laur, die durch die Zahlen eindrucksvoll bestätigt werden, betreiben wir mit unserer ATO eine der größten, wenn nicht die größte Flugschule der Welt. Darauf können wir sehr stolz sein! Dies umso mehr, da unsere Ausbildung an mehr als 150 Ausbildungsstätten durchgeführt wird.

Um dies vernünftig und zum Schutz aller, auch gesetzeskonform durchführen zu können, brauchen wir „Spielregeln“. Als Grundlage hierfür dienen die europäische und die nationale Gesetzgebung, die den Rahmen vorgeben. Zusätzlich müssen wir nun diesen Rahmen durch interne Regelungen individuell auf unsere ATO anpassen und ausfüllen.

Mit dem Start unserer ATO haben die damaligen Verantwortlichen den ersten wichtigen Schritt mit der Schaffung unserer Handbücher getan. Diese sind auch immer an die aktuellen Änderungen angepasst worden.

Nun haben sich aber große Veränderungen von gesetzlicher Seite wie auch in der Arbeit der ATO im Verband ergeben. Deswegen war es notwendig, diese Werke nicht nur zu ergänzen und anzupassen, sondern grundlegend zu überarbeiten. Ich darf sagen: Diese Mammutaufgabe hat der BWLV in den vergangenen Wochen und Monaten mit Bravour gemeistert. Hier haben einige engagierte BWLV-Mitglieder sehr viel Wissen und noch mehr haupt- und ehrenamtliche Arbeit investiert, um möglichst umfassende Handbücher zu erstellen. Dafür spreche ich allen Beteiligten meinen besonderen Dank aus!

Nach der Genehmigung durch die Behörde gelten nun das neue Betriebshandbuch und das neue Ausbildungshandbuch. Die dazugehörigen Trainingshandbücher für die einzelnen Ausbildungsgänge werden dann Zug um Zug erstellt, genehmigt und eingeführt. In einem weiterführenden Artikel werden die neue Struktur und die Handbücher im Einzelnen vorgestellt und erläutert (siehe Seite 5 in dieser Ausgabe).

Meine Bitte in diesem Zusammenhang: Alle Beteiligten in der Ausbildung müssen sich unbedingt mit den Regeln vertraut machen und auch danach handeln. Dabei ist es sehr wichtig, dass sich alle strikt an die Regeln halten! Nur so ist sicherzustellen, dass wir eine systematische und standardisierte Ausbildung über alle Ausbildungsabschnitte anbieten können. Dies führt unsere Flugschüler schnell und sicher zu ihrem Ziel.

Die notwendige Dokumentation liefert uns dabei stets ein umfassendes Bild des Standes der Ausbildung jedes Schülers. Durch die Unterstützung eines IT-Systems auf Verbands- und Vereinsniveau hält sich dabei der Aufwand in einem überschaubaren Rahmen.

Somit entsprechen wir den gesetzlichen Vorgaben, unseren Handbüchern sowie der Genehmigung der Behörde. Damit sichern wir den langfristigen Bestand unserer Ausbildungsorganisation auf hohem Niveau.

Wenn sich nun noch offene Punkte und/oder Unklarheiten ergeben sollte, bitte wir um konstruktive Kritik und Anregungen – melden Sie sich gerne unter [oelschlaeger@bwlv.de](mailto:oelschlaeger@bwlv.de) direkt bei mir.

Und ansonsten gilt aus meiner Sicht: Helfen Sie mit, unsere ATO entsprechend den Regeln zu betreiben. Nur so können wir dieses Erfolgsrezept, um das uns viele beneiden, erhalten!

Ihr

ATO DES BWLV

# NEUE HANDBÜCHER FÜR DIE AUSBILDUNG

Der BWLV hat sich in den vergangenen Monaten intensiv mit der Überarbeitung seiner Handbücher in seiner ATO befasst. Dazu wurden zahllose Stunden haupt- und ehrenamtlicher Arbeit sowie viele Mühen investiert. Im Ergebnis sind noch besser strukturierte und übersichtliche Werke entstanden, welche die Ausbildung weiter erleichtern und praktikabel umsetzbar machen. Im Folgenden erläutert der Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger die Hintergründe der aufwendigen Aktion.

Die Veränderungen der europäischen Regeln durch die Überarbeitung der Regel für die Lizenzen und Berechtigungen im Bereich Ballon und Segelflug (Rulebook), sowie den Rahmenbedingungen im BWLV machten es unumgänglich, die Handbücher komplett zu überarbeiten. Hinzu kommt noch die anhaltende Kritik an einzelnen Punkten und auch fehlenden Regelungen zu wichtigen Punkten – hier hat der BWLV auf die Anregungen reagiert und die strittigen Punkte präzisiert sowie unklare Regelungen ergänzt.

Zugute kamen dem BWLV dabei die Fortschritte in Sachen Digitalisierung: Der Umstieg von immer mehr Vereinen auf das Programm Vereinsflieger und der Wechsel der IT-Unterstützung im Verband machen nun moderne Strukturen in der Organisation der ATO

möglich. Dies spiegelt sich jetzt auch in der hierarchischen Struktur der Dokumente wider. Die Unterstützung (interaktive PDFs) beim Lesen der Dokumente entspricht modernen Anforderungen.

Die Handbücher und die ergänzenden Dokumente werden für die Vereine somit nur noch elektronisch bereitgestellt. Das hat seine guten Gründe: Zum Einen sind nur so die interaktiven Möglichkeiten nutzbar, zum anderen wird nur so sichergestellt, dass für alle Beteiligten stets die aktuellste Version zur Verfügung steht. Der Zugang im Programm „Vereinsflieger.de“ ist über folgenden Pfad möglich: Verein → Dokumente → Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. → ATO – BWLV. Dort findet man auch noch weitere Beschreibungen, die den Umgang mit dem Programm erleichtern.

Folgendes ist zu den einzelnen Handbüchern anzumerken:

## Betriebshandbuch (BHB)

Dies ist das Organisationshandbuch. Darin werden die Aufgaben und Verantwortungen der Beteiligten an der Ausbildung geregelt. Ebenso sind hier Regelungen zur Dokumentation der Ausbildung, zu den Ausbildungs- und Ruhezeiten und zum Ablauf der Standardisierung zu finden.

Die Technik in der Ausbildung und das Safety Management System runden das BHB ab. Zudem wird hier ein Kontrollsystem festgelegt, mit dem überprüft wird, ob die Regeln in den Vereinen eingehalten werden. Dabei sollen diese Audits weniger als Kontrolle, sondern vielmehr als Hilfe für die Vereine zum regelkonformen Arbeiten dienen.

Als neuen Punkt wurden die Verfahren zur Meldung von Unfällen in der Ausbildung aufgenommen. Dazu gibt es im Anhang ein Formblatt für die Meldung.

## Ausbildungshandbuch (AHB)

Hier greift die Änderung der Struktur. Es wurde ein Ausbildungshandbuch geschaffen, in dem alle Regelungen zusammengefasst wurden, die alle Ausbildungsgänge betreffen.

Das sind zum Beispiele Regelungen zur Bewerbermeldung, über den Ablauf von Fortschrittsüberprüfungen während der Ausbildung und über die Organisation der Ausbildung. Detaillierte Vorgaben für die Dokumentation der Ausbildung sind hier ebenfalls zu finden. Dabei setzt der BWLV in der Ausbildung auf das Programm „Vereinsflieger.de“.

## Trainingshandbücher (THB)

Dies sind die Trainingshandbücher für die einzelnen Lehrgänge auf Grundlage der gesetzlichen Grundlagen, des BHB und des AHB. Es werden die Rechtsgrundlagen aufgezeigt, der Ablauf der Ausbildung beschrieben und die im jeweiligen Ausbildungs-gang notwendigen Fortschrittsüberprüfungen definiert.

Die notwendigen Ausbildungspläne im theoretischen und praktischen Teil für den Ausbildungsgang sind hier aufgrund der gesetzlichen Vorgaben sehr detailliert beschrieben. Die notwendige



Im Ausbildungshandbuch sind alle Regelungen zusammengefasst, die sämtliche Ausbildungsgänge betreffen

Dokumentation wird ausschließlich im Programm "Vereinsflieger.de" durchgeführt. Dazu sind diese theoretischen und praktischen Ausbildungspläne für jeden Ausbildungsgang im Programm Vereinsflieger hinterlegt. Zudem können daraus die notwendigen Ausbildungsnachweise aus dem Programm erstellt werden.

Eine auf Papier geführte Ausbildungsakte für den Schüler ist ebenfalls nicht mehr notwendig, da alle Unterlagen und Nachweise elektronisch geführt werden. Das hat den großen Vorteil, dass Unterlagen sehr schnell eingesehen werden können und diese überall zur Verfügung stehen. Dabei ist durch das ausgeklügelte Rechtskonzept der Datenschutz des Einzelnen jederzeit gewährleistet.

Zum Abschluss noch eine Bemerkung bzw. ein Appell an alle, die an der Ausbildung beteiligt sind:

### Nachweis der Kenntnisse der Handbücher

Alle Beteiligten in der Ausbildung müssen sich unbedingt mit den Regeln vertraut machen und auch danach handeln. Dies ist von grundlegender Bedeutung für den Fortbestand der ATO des BWLV!

Um dies sicherzustellen, müssen der Vereinsvorstand oder sein Ausbildungsleiter sich jedes Jahr davon überzeugen, dass alle Beteiligten an der Ausbildung (Fluglehrer, Theorielehrer, technischer Leiter, etc.) die Regeln und Vorgaben aus den Handbüchern auch wirklich kennen. Dies ist durch Unterschrift zu bestätigen. Beim nächsten Audit wird sicherlich nach dieser Liste gefragt!

**Helfen Sie alle mit, dass wir das sehr wichtige Standbein unseres Verbandes, nämlich die Ausbildung, sicher und erfolgreich weiterführen können!**

Text: Harald Ölschläger, BWLV-Verbandsausbildungsleiter  
Screenshots: Bernd Heuberger



Das Betriebshandbuch regelt die Aufgaben und Verantwortungen der Beteiligten an der Ausbildung

BITTE UNBEDINGT NEUE VORSCHRIFTEN BEACHTEN:

## SAILPLANE RULEBOOK IST KOMPLETT

Am 4. März hat die EU mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/358 das Sailplane Rulebook mit neuen Segelflugvorschriften zur Ausbildung und Lizenzierung (Part-SFCL) vervollständigt. **Die Verordnung ist auf Deutsch auf der DAeC-Website (www.daec.de) unter der Meldung vom 4. März veröffentlicht.** Die konsolidierte Version wird dann, laut Aussage der EASA, „in einigen Wochen“ zur Verfügung stehen.

Neben den bereits gültigen Segelflug-Betriebsvorschriften (OPS) im Part-SAO der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 müssen die neuen Ausbildungs- und Lizenzvorschriften im Part-SFCL in Deutschland bereits ab dem 8. April 2020(!) von allen Segelfliegern angewendet werden. Die Übergangszeit ist diesmal denkbar kurz.

Damit gehen die Arbeiten der Rulemaking Task RMT.0701 zu Ende, einer Arbeitsgruppe, in welcher neben der EASA unter anderem auch die DAeC-Vertreter in der European Gliding Union (EGU) wesentliche Vorteile für den Segelflug in Europa erreichen konnten.

### Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SFCL (gültig ab 8. April 2020)

- alle bisherigen Lizenzen bleiben gültig
- bisherige Ausbildung wird anerkannt
- künftig wird nur noch die vollwertige SPL ausgestellt
- bisherige LAPL-Vorteile können über das LAPL-Medical weiter genutzt werden
- erleichterte Basis-Kunstflugausbildung
- Großteil der persönlichen Dokumente können am Startplatz bleiben.
- Berechtigungen können ins Flugbuch eingetragen werden (keine Lizenz-Neuausstellungen mehr erforderlich)
- Schulung vom Fußgänger zum SPL-TMG-Piloten möglich
- erleichterte Bedingungen zur In-Übung-Haltung für Eigenstarter und TMG-Piloten
- Wegfall der Kompetenzbeurteilung durch Prüfer, Demonstrierung der Fähigkeiten gegenüber von ATO/DTO bestimmten Fluglehrern
- Mehraufwand: Nichtfluglehrer müssen Gast-Trainingsflug mit FI absolvieren

## Zusammenfassung der Vorteile nach Part-SAO (bereits gültig seit 9. Juli 2019)

- Trudeln zu Ausbildungszwecken ≠ Kunstflug
- Motorsegler und Reisemotorsegler = Segelflugzeuge
- F-Schlepp und Kunstflug für Segelflieger ≠ spezialisierter Flugbetrieb
- Beweislastumkehr: elektronische Geräte bei erkennbarer Gefahr abschalten

- Borddokumente auch in Kopie/elektronischer Kopie
- Borddokumente können größtenteils am Startplatz verbleiben
- Wägung nur noch bei Anlässen dazu erforderlich (IHP!)
- Uhren, Überlebensausrüstung, Signalmittel etc. zulassungsfrei
- gewerblicher Segelflug per Eigenerklärung möglich

Text: Martin Kader, Bundeskommission Segelflug im DAeC

## KOOPERATION MIT DEM LANDESARCHIV

# KELLERBESTÄNDE BEKOMMEN EINE NEUE HEIMAT

Dem BWLV ergeht es wie wohl vielen Verbänden und Privatpersonen: Er verfügt über jede Menge historisches Material wie Filme, Fotos und Dokumente aus seiner mehr als 90-jährigen Geschichte. Gleichwohl liegt all das nur in Teilen sortiert vor. Hier hat sich nun eine einmalige Gelegenheit ergeben: Das Institut für Sportgeschichte in Stuttgart, das dem Landesarchiv Baden-Württemberg angehört, hat sich bereit erklärt, einige Archivmaterialien des BWLV zu übernehmen, zu katalogisieren und einzulagern. Das Beste: Dem Verband entstehen dadurch keine Kosten, er hat jederzeit Zugriff auf die Bestände und diese lassen sich künftig in einem Onlinekatalog bequem durchsuchen.

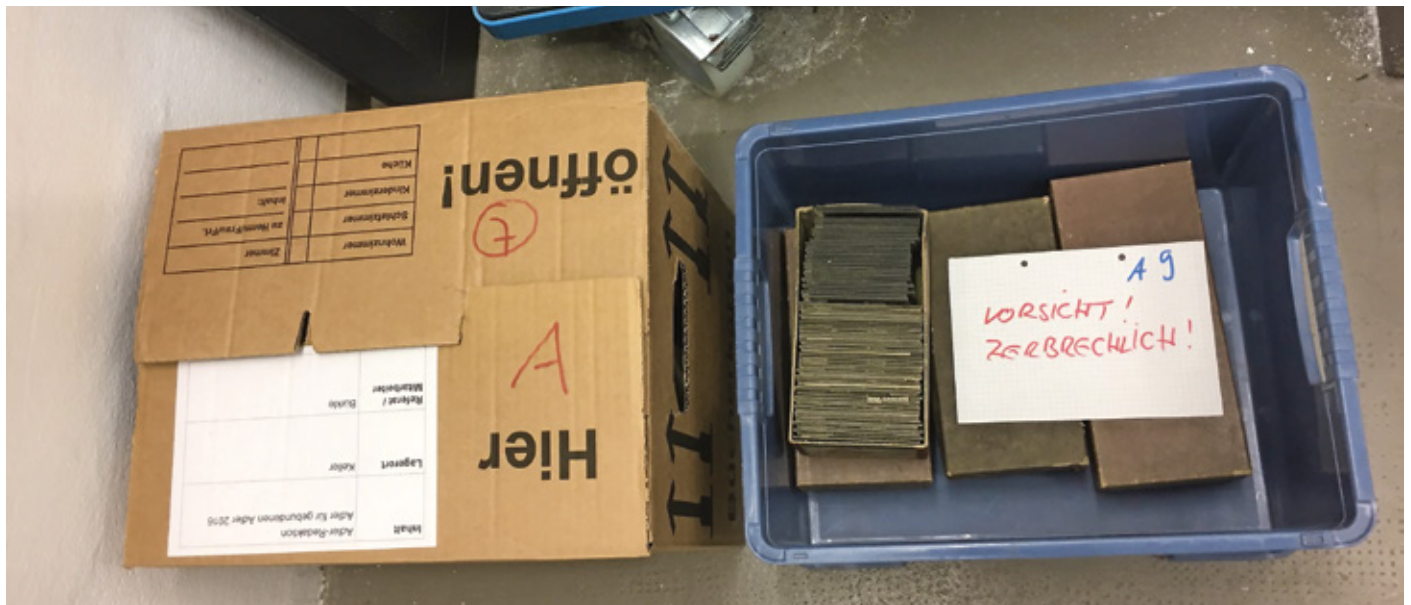


Markus Friedrich vom Institut für Sportgeschichte bewertete zahlreiche Einzelstücke wie diese Filmrollen auf ihre „Archivierungswürdigkeit“ – sprich danach, ob sie es wert sind, für die Nachwelt erhalten zu bleiben



Mehrere Kartons voller historischer Materialien wurden in der Geschäftsstelle zum Zwecke der Archivierung zusammengestellt

Im Januar war das Institut für Sportgeschichte an den BWLV herangetreten. Die Aufgabe des Instituts, das als Landeseinrichtung dem Landesarchiv Baden-Württemberg angehört, ist es, historisch wertvolle Materialien in Bezug auf den Sport im Land zu sichten, korrekt zu katalogisieren und einzulagern, sodass diese auf Dauer bestehen bleiben. Diese Aufgabe wird vom Land finanziert, das Interesse daran hat, seine Sportgeschichte möglichst lückenlos für die Nachwelt zu erhalten.



Die ausgesuchten Fundstücke wurden nummeriert, sicher verpackt und zum Archiv des Instituts für Sportgeschichte in der Stuttgarter Olgastraße transportiert

Hierzu gehört natürlich auch der Luftsport. Und so war Institutsmitarbeiter Markus Friedrich zunächst zu einem Besprechungstermin in der BWLV-Geschäftsstelle zu Gast und stellte das Angebot des Instituts ausführlich vor. Daraufhin beschloss der BWLV-Vorstand, einige der Archivbestände des BWLV, die nicht unmittelbar in der Geschäftsstelle in der laufenden Arbeit gebraucht werden, an die Landeseinrichtung abzugeben. Hierzu wurde ein Schenkungsvertrag mit dem Land abgeschlossen.

Im Gegenzug kann der Verband jederzeit auf die von ihm zur Verfügung gestellten Materialien zugreifen und erhält Zugriff auf einen Online-Katalog, in dem alle Bestände aufgelistet sind und per Suchfunktion auch einzelne Stücke ausfindig gemacht werden können.

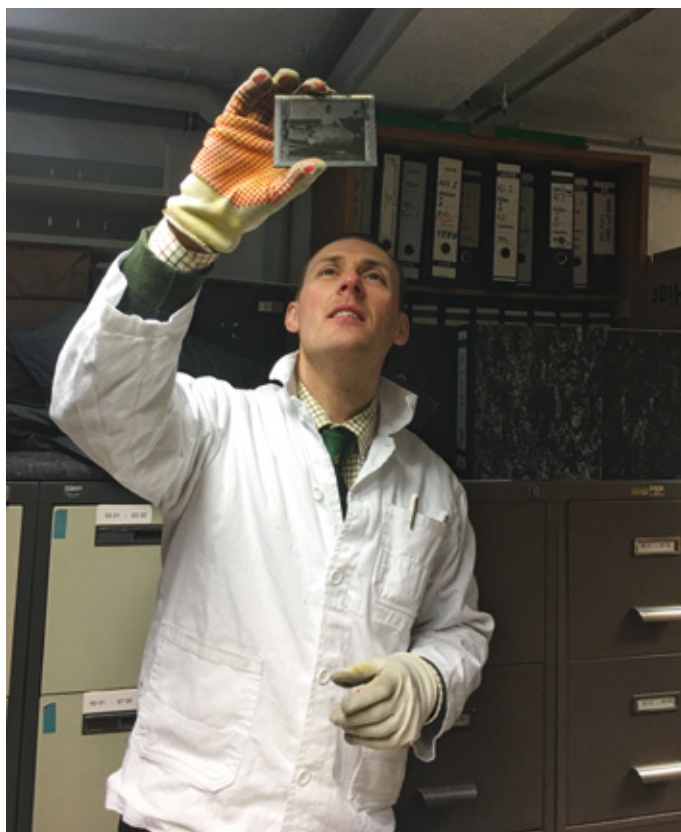
### Sichere und professionelle Aufbewahrung

In einem zweiten Schritt wurden in einer ausgiebigen Sichtung im Keller der BWLV-Geschäftsstelle diejenigen Materialien ausgesucht und verpackt, die das Institut für Sportgeschichte für „archivierungswürdig“ befand. Dazu gehörten kistenweise Fotos, Zeitungsausschnitte, Protokolle, Sammelalben für Segelfluggbilder, Bilder auf Glasplatten, Filmrollen, VHS-Bänder, und vieles mehr. Letztere sollen langfristig digitalisiert werden. Insgesamt kamen so 13 große Umzugskartons zusammen, die hernach zum Institut für Sportgeschichte in die Stuttgarter Olgastraße transportiert wurden.

Dort werden die Bestände des BWLV in den kommenden Monaten gesichtet, katalogisiert und zudem alterungsbeständig eingelagert. Etliche weitere Materialien, die für das Institut für Sportgeschichte nicht von Belang sind, für den BWLV aber durchaus weiterhin relevant sind und unter Umständen auch zum Nachschauen in der täglichen Verbandsarbeit gebraucht werden, verblieben in der Geschäftsstelle.

Der BWLV ist froh über die Gelegenheit, einige seiner historischen „Schätze“ nun in sicheren und professionellen Händen zu wissen. Der Verband weiß um seine Verantwortung, die Geschichte der Luftfahrt in Baden-Württemberg zu erhalten und auch künftigen Generationen zugänglich zu machen. Zudem sieht der BWLV die Gelegenheit, künftig auf ein wohl-sortiertes Archiv zugreifen zu können, als besonderes Privileg.

Dem Institut für Sportgeschichte und dessen Mitarbeiter Markus Friedrich dankt der BWLV sehr herzlich für das große Engagement und hofft weiterhin auf gute Zusammenarbeit!



Bei der Sichtung fanden sich auch uralte historische Stücke wie diese Motive aus der Luftfahrt auf Glasplatten, die vermutlich aus den 1920er-Jahren stammen

Text und Fotos: Simone Bürkle



# EIN IDEENWORKSHOP ALS STARTSCHUSS FÜR EINE BESSERE ZUKUNFT DES VEREINS

Um einen Luftsportverein gut für die Zukunft aufzustellen, sollten seine Mitglieder nicht nur in den Flugzeugpark investieren und Zeit in der Werkstatt verbringen – mindestens genauso wichtig ist es, sich gelegentlich ganz grundsätzlich und strukturiert Gedanken zu machen, wie der Verein attraktiv bleiben und bestenfalls neue Mitglieder gewinnen kann. Wie das gehen kann, zeigt der LSV Münsingen-Eisberg: Bei einem großen Mitglieder-Workshop wurden erfolgreich Ideen gesammelt, die den Verein vorwärtsbringen sollen. Andrea Klemer berichtet im Folgenden von der Aktion.

Bei dem großen Mitglieder-Ideen-Workshop zum Thema „Zukunft des Vereins“ wurden elf große Bereiche identifiziert, mit denen man sich noch besser aufstellen und neue Mitglieder gewinnen möchte. Auch die Fliegergruppe Plochingen war mit dabei.

„Die Statistiken sind eindeutig: In vielen Sportarten und Vereinen sind die Mitgliederzahlen rückläufig“, erklärte der Ausbildungsleiter des Luftsportvereins (LSV) Münsingen-Eisberg, Jürgen Kleber, einleitend. Wobei der LSV Münsingen mit einer seit Jahren relativ konstanten Mit-



In gemütlicher Runde sammelten die Mitglieder des LSV Münsingen-Eisberg Verbesserungsvorschläge für ihren Verein

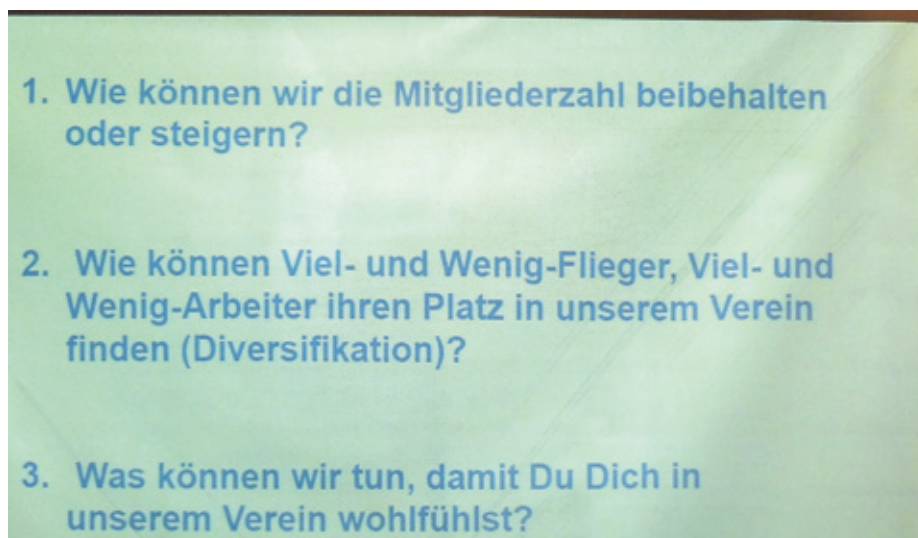
gliederzahl diesem Trend, der auch im Hobbyflugsport deutschlandweit statistisch sichtbar ist, bisher erfolgreich getrotzt hat.

Im vergangenen Jahr habe man mit zahlreichen attraktiven Fliegerveranstaltungen,

zum Beispiel mit der „Try to Fly“-Aktion und der „Von Null auf 100“-Schnupperaktion etliche neue Mitglieder gewinnen können, berichtete Kleber. Schulklassen, Kinder- und Pfadfindergruppen hätten den Verein besucht, man habe sich am Münsinger Sommerferienprogramm beteiligt, und bei den vereinseigenen Veranstaltungen habe es Infostände des Vereins mit Probesitzen für kleine und große Besucher in den Flugzeugen gegeben.

## Neue Angebote schaffen

Dennoch, so Kleber, wolle man noch eine „Schippe drauflegen“: Der Verein wolle vorbereitet sein für die Zukunft, pro-aktiv handeln und neue Angebote schaffen. Und das für Mitglieder, wie auch für „Noch-nicht-Mitglieder“. Außerdem verbringen die Menschen heute nicht mehr so viel Zeit im Verein wie früher. Familie und Beruf stünden bei den Menschen an erster Stelle und der Verein müsse sich dem Trend durch flexible Angebote anpassen, so Jürgen Kleber weiter.



Es ging um ganz zentrale Fragen, die den Verein vorwärtsbringen sollen



### Der Vereinsausbildungsleiter Jürgen Kleber moderierte die Veranstaltung

Der Einladung von Jürgen Kleber waren ca. 40 Vereinsmitglieder und Familienangehörige in das erst kürzlich renovierte Fliegerstübli gefolgt. Mit dabei waren auch Mitglieder der Fliegergruppe Plochingen, die in Form einer Vereinskoooperation schon seit 1978 ebenfalls auf dem Eisberg fliegen.

Da dem Thema ein ausreichend großer zeitlicher Rahmen eingeräumt werden sollte, war es bei der jüngsten Mitgliederversammlung auf einen eigenen Termin im neuen Jahr verschoben worden – was sich im Nachhinein als richtig herausstellte, denn über drei Stunden diskutierten die Teilnehmer und brachten rund 100 Vorschläge zu den Themen Außenwirkung, Ausbildung, neue Angebote (Diversifikation), Kommunikation intern und extern, Führung, Mitglieder, Infrastruktur, Kosten-Nutzen der Vereinsangebote, Spezialisierung und Fluglehrerdienste bis hin zum Thema Wohlfühlen und Sicherheit vor.

#### Keine Denkverbote

Die Einbeziehung von Familienmitgliedern in die Diskussion war ebenfalls gewollt und zielführend: Denn während der Ehepartner oder der Freund oder die Freundin an einem Flugtag gerade in der

Luft ist, sollen sich auch die anderen Familienmitglieder samt ihrer Kinder auf dem Flugplatz wohlfühlen.

Dabei durfte jeder Teilnehmer Kärtchen ausfüllen und kurz erläutern, was er oder sie verändern und verbessern würde. Denkverbote gab es nicht. Und so waren am Ende vielerlei Fragestellungen und konkrete Verbesserungsvorschläge auf den Flipchartwänden angepinnt – angefangen vom fehlenden Kinderspielplatz mit Sandkasten, fehlende Fahrradständer, über die Frage, wie man zukünftig noch genügend ehrenamtliche Fluglehrer bereitstellen könne, über die verbesserte Präsenz in den sozialen Medien, bis hin zur Analyse des bestehenden Flugzeugparks.

Einig war man sich, dass der LSV besonders für Segelflieger aufgrund der sehr guten thermischen Voraussetzungen und der hervorragenden Lage auf der Schwäbischen Alb weiterhin ein über die Region hinaus begehrter Verein sein werde. Da der Münsinger Flugplatz außerhalb der Kontrollsektoren des Stuttgarter Flughafens liegt, bieten sich dort hervorragende und flexible Abflugmöglichkeiten. Noch zu wenig bekannt schien bei Bürgern in der Region, dass man vor Ort das Fliegen lernen und Schnupperflüge buchen kann.

#### Verein punktet mit guter Infrastruktur

Mit dem komplett neu renovierten Fliegerstübli, neuer Küche, neuem Lager- und Putzraum sowie neuen Bad-/WC-Anlagen kann man sich wirklich sehen lassen und entwickelt sich mehr und mehr zum „Rastplatz mit Aussicht“. Das gilt auch für die E-Biker auf dem neu ausgeschilderten E-Bike-Weg der Stadt Münsingen, der direkt durch das Vereinsgelände führt. Dieser neue Besucherstrom macht den Flugplatz insgesamt bekannter, jedoch führte er auch dazu, dass der Windenbetrieb derzeit aufgrund zu hoher Sicherheitsbedenken und eines zu großen Personalbedarfs bei der Überwachung eingestellt werden musste. Denn der E-Bike Weg kreuzt den Weg des Windenseils und des Rückholfahrzeuges. Das ist ein Beispiel, wie Veränderungen von außen auch Veränderungen und Flexibilität in den internen Vereinsabläufen erfordern.

An erfolgreichen Aktivitäten außerhalb der Fliegerei mangelt es beim LSV Münsingen nicht: Das jährliche Oldtimerfest am 1. Mai ist bereits seit Jahrzehnten eine Institution, zu dem bei gutem Wetter wie im vergangenen Jahr 10.000 bis 15.000 Besucher anreisen. Auch das vergangene Drachenfest war das



Am Ende kamen zahlreiche gute Vorschläge für verschiedene Bereiche zusammen

erfolgreichste in der Vereinsgeschichte. Dieses Jahr wird es mit dem zehnten Drachenfest in Folge ein Jubiläum geben. Wegen der Besucheranstürme im Vorjahr waren die Feste personell kaum noch zu stemmen, sodass für den kommenden 1. Mai bereits ein neues Konzept mit mehr Helfern geplant ist. Auch zum Gottesdienst im Grünen auf dem Flugplatz kommen jedes Jahr viele Bürger aus Münsingen und Umgebung. Diese beliebten Veranstaltungen sollen in jedem Fall beibehalten werden.

### Organisation des Flugbetriebs

Bezüglich der Fliegerei wurde diskutiert, ob günstige Flatrates beim Fliegenlernen für Neueinsteiger attraktiv seien und die Pilotenausbildung durch vereinseigene ehrenamtliche Fluglehrer überhaupt weiterhin zu schaffen sei. Überlegungen waren im Vorfeld auch, ob es gut wäre für einen Verein, das Fliegenlernen an eine externe Flugschule zu verlagern. Damit wären die ehrenamtlichen Fluglehrer entlastet, allerdings würde das auch zu schwindender Identifikation der Neumitglieder mit dem Verein führen oder das Fliegenlernen gar unmöglich machen, da die nächste Segelflugschule weit entfernt ist.

Auch kamen Vorschläge, vermehrt Kinder und Jugendliche anzusprechen. Dies gelingt wie bisher schon ganz gut über Besuche von Kinder- und Jugendgruppen, aber vielleicht könnten zukünftig „Try-out-Tage“ mit Schnupperflügen etc. verstärkt werden und die Sparte Modellfliegen wieder ausgebaut werden.

### Kommunikationsprozess hält an

An einem weiteren Termin wurden die vielen Vorschläge bereits durch Jürgen Kleber und ein kleines Team in drei Kategorien eingeteilt: „Kurz-, mittel- und langfristig umsetzbar“. Nun sollen in einem weiteren Schritt zu den großen Oberthemen Arbeitsgruppen gebildet werden, die die genauen Umsetzungsschritte festlegen und bereits sehr zeitnah erste, kurzfristige Projekte planen und umsetzen. Zur Bildung der Arbeitsgruppen soll es ein weiteres Treffen aller Mitglieder und Familienangehörigen geben.

„Sicherlich können wir nicht alle 100 Vorschläge auf einmal anpacken“, resümierte Ausbildungsleiter Jürgen Kleber, „aber es hat ganz tolle Ideen dabei, die den Verein in der Zukunft noch attraktiver machen und auch Außenstehende

und Neumitglieder anziehen werden. Egal ob sie zum Fliegen oder zum Verweilen kommen.“

Weitere Infos gibt es online unter [www.Luftsportverein-Muensingen.de](http://www.Luftsportverein-Muensingen.de) und auf Facebook: „Luftsportverein Münsingen-Eisberg e.V.“



In unserer Serie „Mitglieder finden und binden“ gibt es regelmäßig Tipps und Vorschläge dazu, wie Vereine es schaffen, mehr Mitglieder anzuwerben und diese auch dauerhaft zu halten. Falls Sie selbst Vorschläge zu unseren Beiträgen haben oder berichten möchten, welche Maßnahmen zum Beispiel in Ihrem Verein besonders gut ankommen, melden Sie sich gerne per E-Mail bei der [adler-redaktion](mailto:adler-redaktion@bwl.v.de) unter [buerkle@bwl.v.de](mailto:buerkle@bwl.v.de). Alle Serienteile finden Sie auch online unter [www.bwl.v.de](http://www.bwl.v.de).

Text: Andrea Klemer/red.  
Fotos: Andrea Klemer/  
Gerhard Schuler

## JUGENDLEITER-AUSTAUSCHWOCHENENDE

# INFOS IN ENTSPANNTER ATMOSPHÄRE

Bereits zum zweiten Mal fand vom 31. Januar bis zum 1. Februar das vom Fachausschuss Jugend des BWLV organisierte Jugendleiter-Austauschwochenende auf dem Klippeneck statt.

Da sich alle Jugendleiter, die dabei waren, bereits von den vorherigen Lehrgängen kannten, konnte der Austausch direkt in entspannter Atmosphäre beginnen. Zentraler Gedanke des Wochenendes ist es, eine Plattform zum Austausch zu bieten; dadurch können verschiedene Ideen und Sichtweisen in die eigene tägliche Vereinsarbeit eingebracht werden.

### Teilnehmer geben sich gegenseitig Tipps

Im Vordergrund des Austausches steht dabei die Methode der sogenannten „Kollegialen Beratung“: In einem kontrollierten Gesprächsablauf wird die Möglichkeit geboten, einzelne Themenfelder oder Schwierigkeiten im Verein anzusprechen. Hierbei erfolgt zunächst eine Schilderung des Sachverhalts. Die anderen Teilnehmer machen sich anschließend an die Ursachenforschung, um schließlich Tipps aus eigener Erfahrung sowie neue Ideen und Ansätze anzubieten. Durch den anderen



Mit Spaß und Engagement bei der Sache: Die Teilnehmer des Jugendleiter-Austauschwochenendes

Blickwinkel der Außenstehenden fanden sich dadurch viele kreative neue Lösungen.

### Gute Vernetzung

Auch auf die persönliche Weiterentwicklung der Jugendlichen wurde Wert gelegt: Sie betrachteten verschiedene Seiten der Selbst- und Fremdwahrnehmung und bauten damit auf die Inhalte der „Selbst-

führung“ aus dem Jugendleiter-Fortbildungslehrgang auf.

Insgesamt bot das Wochenende für alle Teilnehmenden einen Blick über den Teller- rand des eigenen Vereins hinaus. Somit vernetzten sich die vielen Jugendlichen im BWLV hervorragend.

Text: Julian Siebert  
Foto: Claudia Marianowski

## BITTE VORMERKEN:

# HERZLICHE EINLADUNG ZUM LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSFLEIEN!

Das Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFli) ist ein Streckenflugwettbewerb, der den Einstieg in die Strecken- bzw. Wettbewerbsfliegerei in entspannter Atmosphäre ermöglicht. Sowohl frisch gebackenen als auch erfahrenen Scheininhaber bis

einschließlich 25 Jahren wird es hierbei ermöglicht, Strecken zu fliegen, die zwar anspruchsvoll, aber auch für Anfänger gut machbar sind.

Natürlich kommen auch Kameradschaft und Geselligkeit nicht zu kurz, denn beim JuFli

entstehen oft Freundschaften, die über die Jahre hinweg noch anhalten. Mitmachen darf jeder Jugendliche, der Spaß am Fliegen hat, eine gültige Luftfahrerlizenz besitzt und Mitglied eines Luftfahrtverbandes ist. Wichtig ist auch, dass ein eigenes Flugzeug und ein Rückholer mitgebracht werden.



Vom 8. bis 14. August messen sich die Nachwuchs-Streckenflieger in Leibertingen beim JuFli

Das JuFli findet dieses Jahr von **Samstag, 8. August, bis Freitag, 14. August**, statt. Anreise ist schon am Freitag, 7. August. Die Teilnahmegebühr beim Wettbewerb beträgt 125 Euro, hierbei sind das Frühstück, das Abendessen und die Benutzung des Campingplatzes (ohne Strom)

und der sanitären Anlagen inbegriffen. Zusätzlich kostet jeder Windenstart 5,50 Euro, und für F-Schlepps steht ein preiswertiger Motorsegler (2,20 Euro pro Minute) zur Verfügung. Die Fluggemeinschaft Leibertingen-Meßkirch freut sich sehr auf viele motivierte Piloten!



Alle Informationen zur Anmeldung gibt es auf der Homepage [www.jufli-leibertingen.de](http://www.jufli-leibertingen.de).

Text: Sara Muffler  
Foto: Lisa Wellandt

BITTE BEACHTEN:

## JETZT ZUM BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER IN SINSHEIM ANMELDEN!

**Fliegen, Fliegen, Fliegen – das bietet auch dieses Jahr wieder die baden-württembergische Luftsportjugend. Und zwar beim BWLV-Segelflug-Jugendlager in Sinsheim. Dieses findet statt von Freitag, 14. August, bis Samstag, 22. Oktober, und wird ausgerichtet vom Flugsportring Kraichgau in Sinsheim.**

Beim BWLV-Segelflug-Jugendlager haben jugendliche Flugschüler die Möglichkeit, die fliegerische Ausbildung zu beschleunigen, viele neue Gleichgesinnte zu treffen und kennenzulernen. Zusätzlich bietet das Fliegen auf einem neuen Flugplatz in anderer Umgebung neue fliegerische Erfahrungen.

Interesse geweckt? Dann bitte schnellstmöglich anmelden und eine wunderbare Zeit gemeinsam mit anderen Jugendlichen auf einem neuen Flugplatz genießen!

Nochmal die Daten in Kürze:

### BWLV-Segelflug-Jugendlager Sinsheim 2020



<b>Datum:</b>	Freitag, 14. August, bis Samstag, 22. August 2020
<b>Eigenbeteiligung:</b>	<b>250 Euro</b> pro Teilnehmer. Die Kosten für An- und Abreise sind selbst zu tragen.
<b>Ausrichter:</b>	Flugsportring Kraichgau Sinsheim
<b>Leistungen:</b>	Alle Ausgaben für Unterkunft, Verpflegung und Fliegen (bis zu 30 Windenstarts). Weitere Flüge im F-Schlepp und mit Motorseglern werden gegebenenfalls nach Bedarf abgerechnet.
<b>Anmeldung:</b>	Mit dem QR-Code direkt zur BWLV-JuLa-Seite, dort sind die Veranstaltungsinfos und die Anmeldung für das Jugendlager zu finden. Oder unter <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a> (→Jugend→Downloads)
<b>Anmeldeschluss:</b>	Sonntag, 14. Juni 2020

Text: Luftsportjugend/red.

## AK SEKTOREN

### INFOABEND DER DFS UND DES ARBEITSKREISES SEKTOREN IM BWLV

## WICHTIGE NEUERUNGEN ERLÄUTERT

**Der diesjährige Infoabend der Deutschen Flugsicherung (DFS) und des Arbeitskreises (AK) Sektoren im BWLV fand am 14. Februar erneut in der Schlossberghalle in Dettingen statt. Das Interesse an der Veranstaltung war riesig: Es kamen 187 Vertreter aus 47 Vereinen zusammen.**

Für den Arbeitskreis Sektoren berichtete Kurt Sautter in einem Rückblick auf das Jahr 2019 und einem Ausblick auf die

Neuerungen für das Jahr 2020. Der Vorsitzende begrüßte die Anwesenden und verwies eingangs auf die Gründung des AK Sektoren vor bald 30 Jahren – so lange kümmert das Gremium sich schon im Dialog mit den Luftsportgruppen und der DFS um den Erhalt der Bewegungsfreiheit im Stuttgarter Luftraum.

Fundament für das Erreichte sei die Vertrauensbasis mit der Flugsicherung, dem AK Sektoren und den Luftsportlern aller

Sparten. Der AK Sektoren sei als verlässlicher Partner der Flugsicherung anerkannt und das müsse so bleiben.

Seitens der Flugsicherung seien für das Jahr 2019 keine Luftraumverstöße oder gefährlichen Begegnungen zwischen Luftsportlern und Verkehrsflugzeugen gemeldet worden – eine sehr positive Bilanz, so Sautter. Zweimal sei der Ausfalls-Flugleiter an der Hahnweide unter der Woche durch die DFS nicht sofort

telefonisch erreichbar gewesen. Dieses Thema sei im vergangenen Jahr in einer Infoveranstaltung aufgearbeitet und zwischenzeitlich nachhaltig ausgeräumt worden, berichtete der Vorsitzende des AK Sektoren. Die zuverlässige Erreichbarkeit der Flugleitung der inneren Sektoren, sofern diese aktiviert sind, müsse zu 100 Prozent gewährleistet sein, sagte Sautter.

Dies sei auch am 16. Januar während des Besuchs des AK Sektoren bei der Flugsicherung in Langen nochmals thematisiert worden. Dort seien zudem für den Sektor Jägerhaus wie auch für den Sektor Hahnweide weitere Verbesserungen erarbeitet worden, erläuterte Sautter.

Der AK Sektoren habe bei der Flugsicherung eine regelmäßige Absenkung unter der Woche des Sektors Alb-Nord ab 16.30 bis 18.30 Uhr angesprochen. Hier habe die Flugsicherung auf einen eklatanten Fehlbestand von Fluglotsen verwiesen, der voraussichtlich erst in den Jahren 2024 bis 2028 wieder behoben sein werde. Aktuell werde der anfliegende Verkehr unter FL 135 nach Stuttgart nur noch von zwei Fluglotsen ausgeführt, wo vormals bis zu fünf Fluglotsen ihren Dienst versehen hätten. Aus diesem Grund werde bei einem Verkehrsaufkommen von mehr als 45 Flugbewegungen pro Stunde der Betrieb „gesteuert“ – dies bedeute, dass dann fehlende Freigaben oder Absenkungen der Sektoren den nutzbaren Luftraum für Luftsportler einschränken. Im Besondern gelte dies in den oben genannten Stoßzeiten der Verkehrsflugzeuge von und nach Stuttgart.

Für die Hahnweide komme erschwerend hinzu, dass bei einer Deckelung des Sektors Hahnweide auf 3.500 Fuß mor-



**Kurt Sautter, der Vorsitzende des AK Sektoren, führte durch den Abend**



**Der Infoabend der DFS und des AK Sektoren war ausgesprochen gut besucht**

gendliche F-Schlepps und Eigenstarts auf die Albhochfläche aus Lärmschutzgründen für Leistungsflüge nicht möglich seien, so Sautter. Viele Segelfluganfänger würden dadurch ganz von Überlandflügen abgehalten werden und würden im Gleitflugbereich zu ihrem Startplatz „trichtern“. Dies betreffe insbesondere die Sektoren ALB-Nord und die inneren Sektoren, wenn keine Höhenfreigabe durch die DFS erteilt werden könne.

Hier sei mit der Flugsicherung in Langen eine Vereinbarung getroffen worden. Demnach erhalte die Hahnweide wochentags die 4.500 Fuß im Zeitraum des morgendlichen F-Schlepp-Betriebes. Diese Lösung sollte eine deutliche Verbesserung für den Segelflug im Sektor Hahnweide darstellen.

Kurt Sautter wies eindringlich darauf hin, dass die DFS zu allen inneren und äußeren Sektoren den IFR-Verkehr nur noch mit 500 ft (150 Meter) zur erteilten Höhenfreigabe staffele; zum Beispiel Freigabe Sektor ALB-Nord 5.500 ft – der Airliner überfliege dann den Sektor in 6.000 ft. Eine penible Einhaltung der Höhenbeschränkungen seitens der Luftsportler sei unerlässlich.

Kurt Sautter erinnerte nochmals an die Einhaltung der Wolken- und Luftraumabstände sowie das deutliche Fernbleiben von der Flugfläche 100. Hier sei jeweils immer mit Verkehrsflugzeugen im Mischverkehr mit 250 Knoten zu rechnen. Die Empfehlung der Flugsicherung sei eine maximale Höhe von Flugfläche 95.

Im Weiteren berichtete Kurt Sautter von der neuen Segelflug-ATIS Frequenz 134,505. Die Segelflug-ATIS werde ab

2020 zur vollen Stunde und dann plus zehn Minuten, plus 20 Minuten, plus 30 Minuten, plus 40 Minuten und plus 50 Minuten aufgesprochen bei Bedarf. Diese Vorgehensweise erlaube der Flugsicherung eine schnellere „Leerung“ von freigegebenem Luftraum, wenn dieser vom Radarlotsen zum Beispiel bei Gewitterlagen im Anflug Stuttgart benötigt werde. Die inneren Sektoren des Stuttgarter Luftraumes würden neuerdings aus rechtlichen Gründen nicht mehr aufgesprochen auf die ATIS Stuttgart.

Ein interessanter Aspekt sei die Nutzbarkeit von aktiviertem Luftraum in den Sektoren auch für Motorflugzeuge oder UL; die Freigabe gelte nicht nur für Segelflugzeuge.

### **Kurt Sautter fasste folgende wichtige Neuerungen 2020 zusammen:**

- 1.) Neue Segelflug-ATIS auf Frequenzkanal 134,505
- 2.) Segelflug-ATIS wird zur vollen Stunde und dann plus zehn Minuten, plus 20 Minuten, plus 30 Minuten, plus 40 Minuten und plus 50 Minuten aufgesprochen bei Bedarf.
- 3.) Staffelung des IFR-Verkehrs zu den Höhenfreigaben in den Sektoren 500 Fuß, anstatt 1.000 Fuß
- 4.) Höhenfreigaben der inneren Sektoren werden nicht mehr aufgesprochen, sondern müssen beim lokalen Flugleiter erfragt werden.
- 5.) Maximalhöhe für Luftsportler Flugfläche 95 als dringende Empfehlung!

Weitere Details dazu sowie die neuen Luftraumkarten können wie immer auf der Homepage des BWLV unter AK Sektoren heruntergeladen werden.

**Der AK Sektoren bittet insbesondere die Ausbildungsleiter der Vereine, die Informationen in den Luftsportgruppen bekannt zu machen und ggf. die Schul- und Vereinsflugzeuge damit zu bestücken.**

Im Anschluss berichtete Helmut Montag über seine Aktivitäten im Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) und skizzierte ein Lagebild der Luftraumänderungen für alle deutschen Verkehrsflughäfen.

Helmut Montag stellte fest, dass die über die Jahre entwickelte Stuttgarter Luftraumarchitektur sich in ihrer Ausdehnung seit 2007 nicht mehr wesentlich geändert habe. Dies zeige die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen den Luftsportlern und der Flugsicherung in Langen. Ganz anders sehe es zum Beispiel im Bereich von Frankfurt aus, wo es in vier Jahren vier große Änderungen gegeben habe – dies mit zum Teil erheblichen Einschränkungen für den Luftsport. Für München ergeben sich neue Luftraumberandungen mit halbrunden Ausbuchtungen. Für den Bereich um Nürnberg komme eine neue äußere Schale dazu.

In Leipzig könne in Abhängigkeit von der Betriebsrichtung des Verkehrsflughafens die jeweils nicht benötigte Anflugrichtung über eine HX-Zone vom Luftsport genutzt werden. Man werde sehen, wie sich diese Möglichkeit in der Praxis nutzen lasse. Dies solle als Versuch für ein Jahr ausprobiert werden. Berlin er-

richtet zum 31. Oktober 2020 ein riesiges Luftraumgebilde. Es werde analog dem Leipziger Modell mit einer HX-Regelung gearbeitet, die Spielräume für die Allgemeine Luftraum für die nicht genutzte Anflugrichtung bieten solle. Es werde sich zeigen, ob der Flugbetrieb am neuen Berliner Großflughafen 2020 in Schwung komme.

Gute Erfahrungen mache man an den Regionalflyghäfen (Memmingen/Friedrichshafen) mit der TMZ-Regel in Verbindung mit Hörbereitschaft. Dieses Prinzip solle auch für Nürnberg, Leipzig und Dresden zur Anwendung kommen.

Helmut Montag appellierte mit seinem reichen Erfahrungsschatz als ehemaliger Fluglotse eindringlich an alle Piloten, die freigegebenen Höhen einzuhalten – dies vor dem Hintergrund der neu geplanten Höhenstaffelung. Seiner Einschätzung nach sei mit empfindlichen Einschränkungen zu rechnen, wenn sich gefährliche Begegnungen zwischen Luftsportlern und der Verkehrsfliegerei ergeben sollten.

Nach einer kleinen Erfrischungspause entführte Tilo Holighaus das Publikum nach Pavullo in Italien. Holighaus hatte dort dazu beigetragen, eine neue Wettbewerbsform mit elektrisch angetriebenen Segelflugzeugen zu entwickeln. Im Kern gehe es darum, Möglichkeiten auszuloten, den reinen Segelflug mit kurzzeitigem elektrischem Kraftflug zu unterstützen, um damit ein Maximum an Flugergebnis aus einem Wertungstag herauszuholen. Ein Verbrauch von zwei



**Helmut Montag, Regionalvertreter im Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAeC (BAUL), erläuterte die Neuerungen an den deutschen Flughäfen**

kWh pro Flug sei erlaubt worden. Diese Energiemenge entspreche etwa der halben Batteriekapazität der eingesetzten FES-Systeme. Die Flächenbelastung sei einheitlich auf 45 Kilogramm je Quadratmeter begrenzt worden.

**Tilo Holighaus resümierte den E-Glide Wettbewerb wie folgt:**

- Man fliege grundsätzlich mehr mit dem FES-System, trotz mäßigem Wetter.
- Man dürfe nicht glauben, was man sehe – der Motor des Konkurrenten könnte laufen.
- Es würden sich eine Fülle neuer Optionen ergeben, zum Beispiel mit verschiedenen Gastellungen, Einfliegen in besseres Wettersystem, Gleitflüge mit Motor strecken.
- Das FES-System lasse sich harmonisch in den Segelflug einbauen, während ein Verbrennungsmotor eine reine Startmöglichkeit oder Außenlandeverhinderung darstelle.
- Kurt Sautter beschloss den Abend und wünschte allen eine schöne und sichere Flugsaison 2020. Ein herzliches Dankeschön ging an die Dettinger Fliegerfreunde für die Unterstützung vor Ort.



**Die Referenten mit BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß (v. l.): Tilo Holighaus, Helmut Montag, Hans-Joachim Proß und Kurt Sautter**

Text: Frank Beerhenke,  
LSV Münsingen-Eisberg/red.  
Fotos: Hansjörg Jung

ZUR ERINNERUNG:

# DIE WICHTIGSTEN GRÜNDE FÜR EINE MITGLIEDSCHAFT IM HANNS-KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS



Der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) hat etliche wichtige Funktionen, die mitunter in Vergessenheit geraten. Darum im Folgenden noch einmal ein Überblick darüber, was der HKF tut und warum es so wichtig ist, ihm anzugehören.

## Solidarität und Notfallhilfe

Die Gründer des HKF haben diese in Deutschland einmalige Institution ins Leben gerufen, um in Not geratenen Fliegerkameraden und ihren Familien schnell und unbürokratisch helfen zu können. Dies ist auch heute noch das Hauptanliegen des HKF. Diese Solidarität allein sollte schon den äußerst geringen Beitrag von gerade mal fünf Euro im Jahr wert sein. Viele Vereine wissen nicht, dass der HKF nicht nur durch einen Flugunfall in Not geratene Flieger oder ihre Angehörigen unterstützt, sondern auch, wenn Krankheit oder ein schwerer Schicksalsschlag die Notlage bedingt haben.

## Jugendförderung

In der heutigen Zeit ist jedoch die Förderung von Jugendlichen in den korporativen Mitgliedsvereinen in den Vordergrund gerückt, sei es bei den vom BWLV ausgeschriebenen Angeboten wie zum Beispiel den Jugendlagern, Airgames, Jugendvergleichsfliegen u. a., aber auch bei Vereinsfluglagern, Wettbewerben und Fluglehrer-Lehrgängen etc.

Voraussetzung hierfür ist aber, rechtzeitig einen Förderantrag zu stellen. Damit die Jugendleiter und Vereinsvorstände weniger Zeitdruck zu Anfang einer Saison haben, wurde im vergangenen Jahr beschlossen, die **Abgabefrist für Anträge der Jugendförderung** um drei Monate auf den **30. Juni eines jeden Jahres** zu verlängern. Die benötigten Formulare können im Download-Bereich der neuen Homepage [www.hanns-kellner-fonds.de](http://www.hanns-kellner-fonds.de) (→Dokumente) heruntergeladen werden (bitte hierzu auch die **Förderrichtlinien** beachten). Aber leider fehlen immer wieder einige Verwendungsnachweise. Ohne vorliegenden Verwendungsnachweis kann leider kein Zuschuss gewährt werden. Das ist schade, denn der HKF will ja fördern. Jedem Verein muss klar sein, dass er damit seinen Jugendlichen einen Zuschuss vorenthält.

## Finanzierung des HKF

Der HKF finanziert sich aus den Kapitalerträgen der Hanns-und-Maxi-Kellner-Stiftung, aus den Mitgliedsbeiträgen und aus Spenden. Das gesamte Vorstandsteam arbeitet völlig ehrenamtlich, sodass die Einkünfte fast vollständig für die Notfallhilfe und die Jugendförderung zur Verfügung stehen.

## Der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds in Zahlen

Auch im vergangenen Jahr konnte der HKF wieder im Sinne von Hanns und Maxi

Kellner mit mehr als 49.000 Euro erfolgreich helfen und fördern. Mit 16.500 Euro wurde in Notfällen geholfen. Die Jugendförderung kam 304 Jugendlichen in 53 Vereinen zugute. Bezuschusst wurden die förderberechtigten Teilnehmer und auch die Ausrichter des Jugendlagers auf dem Berneck, des Jugendvergleichsfliegens in Leibertingen, diverser Wettbewerbe im Streckensegelflug, Segelkunstflug und Modellflug. Dazu kamen noch jugendliche Teilnehmer an Jugendleiter-Lehrgängen sowie an Fluglehrer-Lehrgängen und an den vielen Vereinsfluglagern. Darüber hinaus bekam im vergangenen Jahr jeder geförderte Jugendliche zusätzlich einen Zuschuss von 25 Euro.

**Es gibt also viele gute Gründe für eine Mitgliedschaft im Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds. Er ist einmalig in Deutschland! Alle wichtigen Informationen über den HKF gibt es in der neu gestalteten Homepage [www.hanns-kellner-fonds.de](http://www.hanns-kellner-fonds.de).**

Das HKF-Vorstandsteam wünscht allen Mitgliedern und denen, die es hoffentlich noch werden wollen, eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Saison 2020 mit vielen schönen Flügen.

Text: Werner Heidrich,  
Erster Vorsitzender HKF

– Anzeige –

JETZT BUCHEN!

## ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

ERLERNEN SIE UNTER ANLEITUNG DAS BESPANNEN IHRES FLUGZEUGES MIT ORATEX® GEWEBE

**INHALTE DES WORKSHOPS:**

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GFK/ CFK-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filzraket
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Besspannen über Nietten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) nach EASA Approved Procedure

**TERMINE:**

11. - 15.05.2020

08. - 12.06.2020

21. - 25.09.2020

**INFORMATIONEN UND BUCHUNG:**

[www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html](http://www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html)

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschloßchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 4423050 • Shop: [www.lanitz-aviation.com](http://www.lanitz-aviation.com)



DOLOMITI BALLOON FESTIVAL

# TOLLE EINDRÜCKE IN TOBLACH

Die Fahrten über die Dolomiten boten beeindruckende Ausblicke

In der ersten Januarwoche ist in vielen Wintersportgebieten „tote Hose“ – nicht so in Toblach (Dobbiaco) in Südtirol. Seit Jahren ist diese Zeit dort einem etwas anderen „Wintersport“ vorbehalten: dem Ballonfahren im Winter.

Weißer Schnee, tiefblauer Himmel, die Silhouette der Dolomiten und bunte Heißluftballone – wunderbare Eindrücke ergeben sich so für die Piloten und natürlich auch für die Zuschauer. Das Besondere am Dolomiti Balloon Festival ist



Auch die „Kleinen“ unter den Ballonen waren gerne gesehen

aber, dass sich hier nicht nur die beiden Gruppen der Großballon- und der Modellballonfahrer treffen, sondern dass die Modellballöner gleichberechtigt mit von der Partie sind. Der Veranstalter Alexander Strobl behandelt beide Ballonsparten absolut gleich, und auch unter den Ballönern selbst gibt es weder Konkurrenzdenken noch ein Herabblicken auf die „Leichtmatrosen“ mit den Modellen.

Aber nicht nur deswegen ist das Toblacher Treffen etwas Besonderes. Sein Reiz ergibt sich aus dem Gebiet, in dem es stattfindet, der tollen Resonanz sowohl bei den Besuchern als auch bei den Toblachern selbst, und der internationalen, aber dennoch familiären Atmosphäre.

## Ballonteam kommen von weit her

Ein Beweis für die Attraktivität dieser Veranstaltung sind auch die zum Teil erheblichen Anreisestrecken der Teilnehmer, die diese seit Jahren auf sich nehmen. Die weiteste Entfernung legte in diesem Jahr wie auch bereits in einigen vergangenen Jahren ein Großballonteam aus Lettland zurück. Aber auch die Modellerrige ist traditionell international: die Stammgäste kommen aus Luxemburg, der Schweiz und aus Deutschland.

Einen wesentlichen Bestandteil der versammelten Akteure bilden seit Jahren mehrere BWLV-Ballöner. Sie kommen vom Sonnenbühl, aus dem Brigachtal und aus Backnang. Sowohl mit ihren



Zu sehen waren viele ungewöhnliche Motivballone

großen als auch ihren kleinen Ballonen tragen sie zur Anziehungskraft und zum Erfolg des Dolomiti Balloon Festivals bei.

## Fahrten führten meist nach Oberitalien

Einmal mehr meinte das Wetter es auch in diesem Jahr sehr gut mit den Ballönern: mehr als eine Woche lang konnte täglich zu Fahrten im Pustertal oder auch zu längeren Strecken gestartet werden. Nicht eine Fahrt musste abgesagt werden. Dabei führen die Weitefahrten in aller Regel in südlicher Richtung nach Oberitalien, aber auch weite Fahrten nach Osttirol und Kärnten waren möglich. Immer wieder ist es insbesondere bei den Fahrten aus den Alpen heraus ein Erlebnis, aus den schneebedeckten



Große und Modellballone waren in Toblach gleichermaßen mit von der Partie

### Zu dem Ballonglöhnen am Abend fanden sich viele Besucher ein

Bergen in teilweise schon fast frühlingshafte Gebiete zu fahren.

Jedes Mal, nachdem die großen Ballone entschwunden waren, gehörte das Startgelände den Modellern. Und jeder, der wollte, konnte als Passagier, Zuschauer oder anderweitig Interessierter unmittelbar Einblick in den Ballonsport nehmen – eine tolle Werbung für diese Luftsportart. Auch die Wettfahrten der „Kleinen“, Zielfahrten oder Schleiffahrten (hierbei darf ein am Korb angebrachtes Schleifband den Bodenkontakt nicht verlieren, aber der Korb darf den Boden auch nicht berühren) fanden viel Anklang.

### Nächtliches Ballonglöhnen

Zusätzliche Werbung für den Ballonsport und die Balloonweek boten die verschiedenen abendlichen Modellballonglöhnen.



Den Auftakt bildete das Nightglow zur Eröffnung der Ballonwoche vor der Toblacher Kirche. Fortgesetzt wurden die Modellpräsentationen mit dem Glöhnen am Fuße des Skigeländes Kronplatz in Olang und endeten schließlich im Nordic-Skistadion von Toblach, wo der Pustertaler Skilanglauf-Wettbewerb der Jugendlichen vom Modellballonglöhnen begleitet wurde.



Das nächste Dolomiti Balloon Festival in Toblach findet in der Zeit zwischen dem 9. und 17. Januar 2021 statt. Infos sind im Internet unter [balloonfestival.it](http://balloonfestival.it) zu finden.

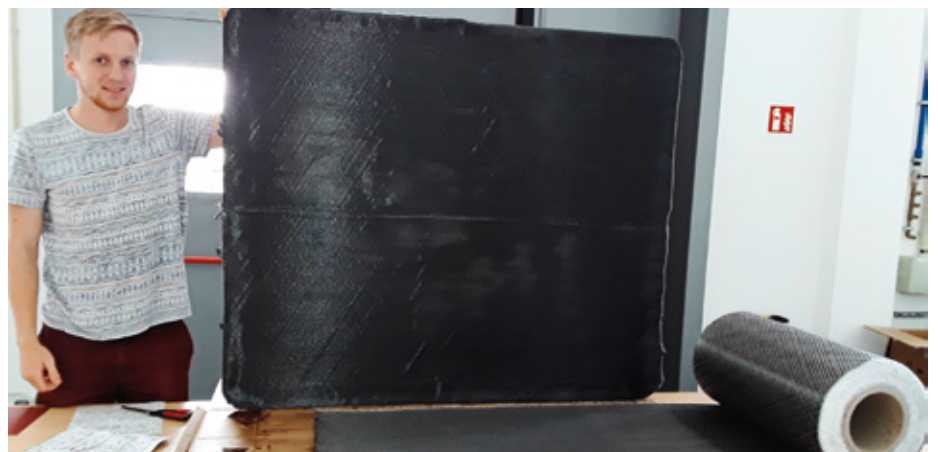
Text: Christian Schulz  
Fotos: Christian Schulz/Martin Binder

## BALLONKORB LIGHT

# 25 KILOGRAMM ABGESPECKT

Im Wettkampf bleiben Gasballone bis zu 90 Stunden in der Luft. „Da kommt es auf jedes Gramm an“, sagt Alfons Völker vom Freiballonsportverein Münster und Münsterland. Er fuhr selbst jahrelang Ballone und wartet sie jetzt. Seine Überlegungen zur Gewichtseinsparung brachten ihn auf die Idee zu einem neuen Korb. Eine Konstruktion aus Aluminiumrohren mit robuster Stoffverkleidung entwarf er selbst, aber für den Korbboden brauchte es einen Fachmann.

Ein solcher Leichtbauexperte fand sich quasi gleich um die Ecke an der FH



Studierende der FH Münster bauten die dünne CFK-Bodenplatte

Münster. Professor Dr. Hilmar Apmann hatte zuletzt mit seinen Studierenden leichte Fahrzeuge mit Akkuschaubern als Antrieb konstruiert und war spontan begeistert: „Das ist eine schöne Aktion und eine gute Möglichkeit, hier im Labor mit neuen Materialien zu arbeiten.“

Zum Einsatz kam nämlich CFK, also kohlefaserverstärkter Kunststoff. Die Studierenden der Fachrichtung Maschinenbau bearbeiteten die vier Millimeter dünne Trägerplatte, trugen schwarze CFK-Matten im richtigen Winkel auf und übten sich im Umgang mit Harz und Härter.

### **Ballonkorb wiegt einen halben Zentner weniger als herkömmliche Flechtkörbe**

Im Ergebnis wiegt der neue Leichtbaukorb nur 34,8 Kilogramm und spart damit einen halben Zentner gegenüber klassischen Flechtkörben, die rund 60 Kilogramm auf die Waage bringen. Ein Teil der Einsparung geht aufs Konto der sechs Kilogramm leichten CFK-Bodenplatte.

Bei der amtlichen Zulassung des Korbs durch die EASA erwies sich die Beteiligung der FH Münster als enormer Vorteil: Weil eine Hochschule das Projekt begleitet hatte, gab es keine Probleme bei der Genehmigung des selbst konstruierten Korbs für den Wettkampf. Neben diversen kleineren Sicherheitsprüfungen bestand er auch den sogenannten Droptest. Dabei knallt der voll beladene Ballonkorb drei Mal aus einem Meter



Der neue Leichtbaukorb unterwegs auf einer Testfahrt

Höhe auf den blanken Betonboden und darf nicht kaputtgehen.

### **Der Korb war schon im Gordon-Bennett-Rennen im Einsatz**

„Unser Verein verfügt nun über einen der wohl leichtesten Ballonkörbe mit EASA-Zulassung in Europa“, freut sich Alfons Völker. Zusammen mit zwei Clubkameraden setzte er die Leichtbaukonst-

ruktion beim jüngsten Gordon-Bennett-Rennen erfolgreich ein. Bis ans Schwarze Meer in Rumänien führte die 1.716 Kilometer lange Fahrt, die 84 Stunden und 48 Minuten dauerte.

Text: FH Münster  
Fotos: Alfons Völker, Freiballonsportverein Münster und Münsterland  
(mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport Februar/März 2020)



Auch ruppige Landungen meistert der Leichtbaukorb, ein sogenannter Droptest gehörte sogar zur Zulassungsprozedur der EASA

BITTE VORMERKEN:

# FRÜHLINGS- UND VOLKSFESTWETTFAHRT DER BALLONSPORTGRUPPE STUTTGART

Die Ballonsportgruppe (BSG) Stuttgart veranstaltet auch in diesem Jahr wieder ihre traditionelle Wettfahrt, jeweils zum Frühlingsfest und Volksfest am Cannstatter Wasen.

Die Frühlingsfestwettfahrt ist für **Sams- tag, 25. April 2020**, vorgesehen. Einladungen werden verschickt. Anmeldungen sind aber auch möglich unter [fruehlings fest20@ballonsportgruppe-stuttgart.de](mailto:fruehlings fest20@ballonsportgruppe-stuttgart.de).

Die Volksfestwettfahrt findet am **Sams- tag, 3. Oktober 2020**, statt. Einladungen werden auch hier verschickt, bzw. Anmeldung unter [volksfestcup20@ ballonsportgruppe-stuttgart.de](mailto:volksfestcup20@ ballonsportgruppe-stuttgart.de).

Weitere Infos gibt es unter [www. ballonsportgruppe-stuttgart.de](http://www. ballonsportgruppe-stuttgart.de). Zuschauer am Sattelplatz am Cannstatter Wasen sind wie immer herzlich willkommen.



Text: red.  
Foto: BSG Stuttgart

Zum Frühlings- und Volksfest starten die Ballone vom Sattelplatz am Cannstatter Wasen in Stuttgart

## FALLSCHIRM

### 40 JAHRE FÜRSTENBERG-FALLSCHIRMTEAM EIN FEST ZUM JUBILÄUM

**Das bekannte Fürstenberg-Fallschirmteam wird 40 Jahre alt. Aus diesem Grund findet am Wochenende des 16. und 17. Mai ein Fest auf dem Flugplatz Schwenningen statt – mit Musik, Bewirtung, vielen Freunden des Teams sowie einem sogenannten Pink Boogie, einer Fallschirm-Veranstaltung, bei der aus dem Flugzeug Skyvan der Firma Pink Aviation Services aus Österreich bis zu 20 Springer auf einmal abgesetzt werden.**

Das Fürstenberg-Fallschirmteam hat eine bewegte Historie. 1977 tauchten die ersten Flächenfallschirme zur Weltmeisterschaft in Warendorf in Deutschland auf. Bei der Teilnahme am C-Kader Jugendlager in Bottenhorn entdeckten

damals Jochen Helder und Peter Lendle in der amerikanischen Fallschirmzeitschrift „Parachutist“ Bilder des Budweiser Parachute-Teams. Sofort war die Idee geboren, dass etwas Ähnliches auch in Schwenningen eingeführt werden müsse.

Die ersten Formationspringer mit unterschiedlichsten Fallschirmen waren dann Adi Viesel, Hans-Martin Lagrange, Jochen Helder und Peter Lendle. Nach kurzer Zeit war indessen klar: Es brauchte zusätzlich einen Sponsor, um ein Fallschirmteam ähnlich wie Budweiser in den USA zu gründen. Dies war ein Novum, denn bis dato war es noch keinem Fallschirmspringerteam in Europa gelungen, einen Sponsor zu finden, der ein komplettes Team finanziell unterstützte.



Seit vier Jahrzehnten sind die Formationspringer des bekannten Fürstenberg-Fallschirmteams im Einsatz

## Fürstenfamilie als Geldgeber

Das sollte sich aber ändern, als die Fürstenberger ins Spiel kamen. Im Donaueschinger „Schützen“, der Traditionsgaststätte, in der beispielsweise auch schon der Grundstein für das Donaueschinger Reitturnier gelegt worden war, kam Peter Lendle mit dem damaligen Erbprinzen Heinrich zu Fürstenberg ins Gespräch.

Bis dahin hatte sich das Fürstenhaus nur im kulturellen Bereich und beim Reitturnier mit finanzieller Beteiligung engagiert. Doch Erbprinz Heinrich – damals noch der Chef der Brauerei – fand die

ungewöhnliche Idee unterstützenswert. Man wurde sich einig, ein Sponsor war gefunden.

## Die ersten Schirme wurden selbst beschriftet

In mühevoller Eigenarbeit wurden mit Hilfe von Paula Keuler Schablonen hergestellt, um die ersten Schirme in den Fürstenberg-Farben mit dem Schriftzug der Brauerei zu versehen. Zum Eröffnungssprung fand sich am 8. Juni 1980 die gesamte Fürstenfamilie im Schlossgarten in Donaueschingen ein, um dabei zu sein, wie das Fürstenberg-Fallschirmteam erstmals vom Himmel hinabschwebte.

Bei dem einen Sprung sollte es indessen nicht bleiben, der Terminkalender füllte sich schnell. Inzwischen gehört die Fürstlich Fürstenbergische Brauerei zur Paulaner Brauerei-Gruppe. Doch bis heute steht sie voll zu ihrem Fallschirmteam.



Alle Infos zu dem Pink Boogie und dem Fest in Schwenningen gibt es unter [www.para-club.de/pink-boogie](http://www.para-club.de/pink-boogie). Dort sind auch Anmeldungen für externe Springer möglich.

Text: Peter Lendle/red.  
Foto: Peter Lendle

SKYDIVE MALEDIVEN

# MITTEN HINEIN INS BLAUE

Klaus Renz vor traumhafter Kulisse

**Es muss nicht immer höher, schneller weiter sein – auch schöner und traumhafter sind Attribute, die den Stuttgarter Fallschirmsprung-Weltmeister Klaus Renz in die Lüfte dieser Welt ziehen. Nachdem Renz bereits über allen sieben Kontinenten der Erde gesprungen ist und den Nordpol per Fallschirm bereist hat, hatte er sich nun Koddoo Island auf den Malediven als Ziel für seine nächsten außergewöhnlichen Sprünge ausgesucht.**

Im Februar bot sich Renz, Mitglied im Aero-Club Stuttgart, die Möglichkeit, an einer Sprungveranstaltung auf Koddoo Island, einer kleinen Insel im Gaafu Alif Atoll auf den Malediven, teilzunehmen. Ein amerikanischer Organisator hatte über Jahre an der Planung zu dieser Aktion gearbeitet. Viele hatten daran gezweifelt, ob es überhaupt möglich wäre, in diesem schönen Teil der Erde, mitten im Indischen Ozean, die komplette Logistik für eine Fallschirmsprungveranstaltung aufzubauen. Auf Koddoo Island waren ein Flugplatz

als Sprungzone und in Laufdistanz ein Fünf-Sterne Resort mit Bungalows vorhanden.

Jeweils immer acht Tage kamen während der dreiwöchigen Veranstaltung insgesamt ca. 350 Fallschirmspringer aus 20 Nationen auf die Insel. „Wenn das Paradies eine Farbe hat, dann ist es türkisblau“, sagte Renz angesichts der ungewöhnlichen Kulisse. Bei den Sprüngen aus 4.000 Meter konnten die Sportler im Steigflug immer wieder nur über die Schönheit beim Blick aus dem Flugzeugfenster staunen.

## Rettungsweste als Back-up für Wasserlandungen

Es wurden unter anderem Formations-sprünge mit bis zu 17 Springern geflogen. Wer Zeit hatte, habe öfter einen Blick in die Tiefe geworfen und dabei kaum glauben können, an welchem schönen Ort der Welt er sich gerade mit 200 Stundenkilometer Fallgeschwindigkeit befinde, berichtete Renz. Trotz aller Faszination hatte jeder immer eine aufblasbare Rettungsweste unter dem Sprunganzug dabei, um diese im Falle einer Wasserlandung aktivieren zu können. „Aber zum Glück war dies bei 4.000 Absprüngen in der gesamten Zeit nicht notwendig“, erzählte Klaus Renz.

Das Absetzflugzeug, eine Cessna Caravan, wurde extra aus Deutschland von einem professionellen Fallschirmsprungzentrum aus dem Saarland eingeflogen. Hier zählte der Veranstalter auf die berühmte deutsche Gründlichkeit. Berufspilot Markus Bastuk war dazu mit seinem Co-Piloten in vier Tagen über Mazedonien, Ägypten und die Vereinigten Arabischen Emirate die ca. 8.000 Kilometer lange Strecke bis auf die Malediven geflogen.



Fallschirm-Weltmeister Klaus Renz (rechts) vor seinem Sprung aus der Cessna Caravan

## Großartige Stimmung unter den Springern

Viele der Fallschirmspringer kannten sich schon von früheren Wettbewerben, Weltrekorden oder anderen Sprungveranstaltungen. Da war auch klar, dass die Stimmung am Abend im großen Pool beim Sonnenuntergang und bei Cock-

tails umwerfend war. „Der Himmel über den Malediven ist halt doch ein bisschen blauer als hier bei uns“, schwärmt der Extremsportler zum Abschluss – und träumt schon wieder vom nächsten Sprung.

Text: red.  
Fotos: Klaus Renz/Bruno Brokken



Es gab Formations-sprünge mit bis zu 17 Springern

VERANSTALTUNG IN DETTINGEN/TECK

# MODELLBAUBÖRSE ENTWICKELT SICH ZUM ERFOLGSMODELL

**Nunmehr zum vierten Mal konnte die Modellfluggruppe Dettingen mit ihrer Modellbaubörse die Schlossberghalle am 2. Februar komplett füllen. Bei trockenem Wetter strömten über 450 Besucher an die fast 100 Verkaufstische.**

Die Verkäufer richteten sich ab ca. 7 Uhr an ihren Tischen ein, so blieb noch etwas Zeit für Kaffee und Butterbrezeln, bis die ersten Besucher in die Halle kamen. Ab 9 Uhr wurden dann Flugzeug-, Fahrzeug- und Schiffsmodelle aus der Halle getragen. Auch Kleinteile, Zubehör und Ersatzteile fanden ihre Interessenten. Neben dem Verkauf kam es zu zahlreichen Fachgesprächen. Insgesamt herrschte eine freundliche, entspannte und angenehme Atmosphäre.

Auch in diesem Jahr ist die MFG Dettingen sehr zufrieden mit der Veranstaltung, sodass die Schlossberghalle schon für 2021 reserviert wurde. Am 7. Februar 2021 wird die Modellbaubörse in die fünfte Auflage starten.

Im Namen des Vorstands und der Mitglieder bedankt sich die MFG Dettingen

bei allen, die sie bei der Veranstaltung unterstützt haben, auch der Gemeinde Dettingen und dem Teckboten, sowie bei den Mitgliedern, die an der Börse aktiv mitgewirkt haben. Ein großer Dank geht auch an Verkäufer und Besucher – ohne

dieses Publikum würde die Veranstaltung nicht stattfinden.

Text: Martin Lauk  
Foto: Bernd Vogel



Rund 450 Besucher kamen in die Schlossberghalle in Dettingen/Teck, um sich über die neuesten Trends im Modellbau zu informieren und einzukaufen

HERZLICHE EINLADUNG:

## TRAININGSLAGER DER FREIFLIEGER AN OSTERN

Es hat schon eine lange Tradition, das Trainingslager der Freiflieger aus Brandenburg und Sachsen in den Osterferien. Im Laufe der Zeit hat es von immer weiter her die Freiflieger angezogen, um am Saisonbeginn die neuen Modelle zu trimmen und auch die Sportler im Handling und den Bewegungsabläufen zu trainieren. 2019 waren Freiflieger aus Finnland, Spanien und sogar aus Baden-Württemberg dabei. Jeder Freiflieger kann teilnehmen, insbesondere über Jugendliche würde sich das Team freuen.

Das Trainingslager dauert von **Dienstag, 14. April, bis Freitag, 17. April 2020**

und findet in Freienhufen statt. Freienhufen liegt in der Nähe von Riesa und Lauchhammer in Südbrandenburg. An das Trainingslager schließt sich der Dirk-Drelse-Wettbewerb an, siehe die Ausschreibung auf [www.am-constest.eu](http://www.am-constest.eu). Eine Anmeldung ist nicht erforderlich, nähere Informationen, auch zu Übernachtungsmöglichkeiten, gibt es bei Thomas Weimer ([thomasweimer2000@aol.com](mailto:thomasweimer2000@aol.com), 03322-205067).

Text: Bernhard Schwendemann  
Foto: Thomas Weimer



Vorbereitung eines F1A-Modells für den Hochstart

# RANGLISTENWETTBEWERB F1E HIMMELBERG

## 1. und 2. Teilwettbewerb BW-Landesmeisterschaft F1E 2020

<b>Austragungsdatum:</b>	Samstag, 25. April 2020, Beginn 10 Uhr Sonntag, 26. April 2020, Beginn: 9.30 Uhr
<b>Veranstalter:</b>	Bundeskommision Modellflug im DAeC
<b>Ausrichter:</b>	Luftsportverein Roßfeld e.V., 72555 Metzingen, Abt. Modellflug DSSauter@t-online.de, Telefon 0170 2928955
<b>Wettbewerbsleiter:</b>	Lennart Bajorat                      Volker Bajorat bajorat.lennart@gmx.de      volker.bajorat@gmx.de
<b>Wettbewerbsregeln:</b>	Mit seiner Teilnahme an diesem Wettbewerb erkennt der Pilot die nachfolgenden Dokumente vorbehaltlos an: FAI Sporting Code, Section 4, Edition 2020, F1-Free Flight <a href="http://www.fai.org/sites/default/files/documents/sc4_vol_f1_freeflight_20.pdf">www.fai.org/sites/default/files/documents/sc4_vol_f1_freeflight_20.pdf</a> BeMod Stand 1.Januar.2020 DAeC-Rahmenausschreibung F1E 2020 <a href="http://www.modellflug-im-daec.de/bemod">http://www.modellflug-im-daec.de/bemod</a>  Local Rules: <b>Besondere Regel:</b> Ein offizieller Wertungsflug, bei dem das Modell mit dem unmittelbar an der Startstelle stehenden Windkraftrad kollidiert, kann wiederholt werden. Sollten vom Veranstalter nicht genügend Zeitnehmer gestellt werden können, besteht die Möglichkeit, dass sich die Teilnehmer bei Bedarf gegenseitig selbst stoppen.
<b>Austragungsort:</b>	Himmelberg bei 72393 Melchingen/Schwäbische Alb Auffahrt zum Himmelberg nur von Melchingen aus (Hinweisschild „Windpark“, am Ortseingang von Willmandingen kommend links) Koordinaten 48.369796, 9.146083 Der Himmelberg ist ein reiner Westhang. Ein Ausweichgelände bei Süd-Südostwind steht am nahegelegenen Ruchberg zur Verfügung
<b>Veranstaltungswebsite:</b>	<a href="http://www.lsv-rossfeld.de">www.lsv-rossfeld.de</a>
<b>Anti-Doping:</b>	Anti-Doping-Bestimmungen des DAeC und das Anti-Doping-Regelwerk der nationalen Anti-Doping Agentur (NADA). <a href="http://www.nada-bonn.de">www.nada-bonn.de</a>
<b>Aufgabe:</b>	Aufgabe dieses Wettbewerbs ist der Leistungsvergleich im Deutschen Modellflugsport in der Kategorie Freiflug der Klasse F1E-Hangfreiflug-Modelle und die Ermittlung des Baden-Württembergischen Landesmeisters. Der Wettbewerb fließt in die Gesamtwertung der Rangliste F1E zur Qualifikation für die DAeC-Nationalmannschaft der WM 2021 ein.
<b>Titel und Preise:</b>	Die drei besten Piloten und alle Junioren erhalten Urkunden sowie Geschenke/Sachpreise.
<b>Teilnahmebedingungen:</b>	Mitgliedschaft im DAeC 2020 oder eine gültige FAI-Sportlizenz 2020. Als Jugendlicher gilt ein Teilnehmer bis zum 31.12.2002 und einschließlich des Kalenderjahres, in dem er das 18. Lebensjahr vollendet hat. Gäste und Teilnehmer aus dem Ausland sind willkommen!
<b>Anmeldung:</b>	Anmeldung per E-Mail an den Ausrichter, DSSauter@t-online.de. Die Anmeldung ist durch Bezahlung der Startgebühren vor Ort bis zum Beginn des 1. Durchgangs gültig.
<b>Startgebühren:</b>	15 Euro für Senioren, 5 Euro für Junioren.
<b>Jury:</b>	Wird vor Ort aus dem Feld der Teilnehmer berufen.
<b>Ablauf des Wettbewerbs:</b>	Eintreffen der Teilnehmer auf dem Himmelberg und Anmeldung. <b>Beginn des Wettbewerbs/ 1. Durchgang um 10 Uhr.</b> Es werden fünf Wertungsdurchgänge und ggfs. im Anschluss ein oder mehrere Stechen geflogen. Die Flugzeit wird je nach Windstärke und Richtung von der Wettbewerbsleitung festgelegt und rechtzeitig vor jedem Durchgang bekannt gegeben.
<b>Sonstiges:</b>	Bitte die vorgesehenen Pkw-Abstellplätze unbedingt einhalten! Auffahrt zum Himmelberg nur von Melchingen aus! Das Gästehaus Hirlinger in Melchingen ist über den Wettbewerb informiert und hält vorab für die Teilnehmer Übernachtungsplätze frei. Ort und Zeitpunkt der Siegerehrung werden am Ende des ersten Wettbewerbstages bekannt gegeben.



<b>Datenschutzhinweis:</b>	Wir verwenden personenbezogene Daten (Name, Adresse, Telefonnummer, E-Mail, Geburtsdatum, Vereinszugehörigkeit) nur zur Organisation und Durchführung des Wettbewerbs. Wir speichern diese Daten nicht über die gesetzlichen Aufbewahrungsfristen hinaus. Diese persönlichen Daten können auch in veröffentlichten Ergebnislisten erscheinen. Zur Dokumentation, für Berichte und ggf. auch zur Werbung dieser oder ähnlicher Veranstaltungen werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Rahmen der Veranstaltung (Wettbewerb) und der Siegerehrung fotografiert. Einige dieser Bilder können auch (u. a. auch online) in Fachzeitschriften, Foren und anderen Medien veröffentlicht werden.
<b>Haftungsausschluss:</b>	Eine etwaige Haftung des Wettbewerbsveranstalters für Schäden, die im Zusammenhang mit der Wettbewerbsorganisation und -durchführung in Verbindung mit der Verletzung der Pflicht eines anderen Wettbewerbsteilnehmers zum Abschluss einer Versicherung gem. § 43 Abs. 2, 3 LuftVG, zur Kennzeichnung des eingesetzten Flugmodells gem. § 19 Abs. 3 LuftVZO und/oder zum Nachweis der erforderlichen Kenntnisse gem. §§ 21a Abs. 4 S.1, 21b Abs. 1 Nr. 8 lit. b) LuftVO entstehen, beschränkt sich auf Fälle des Vorsatzes und grober Fahrlässigkeit. Der Veranstalter haftet nicht für Schäden, die durch Modelle, Teilnehmer oder Begleitpersonen verursacht werden.

Text: Lennart Bajorat/Volker Bajorat (Wettbewerbsleitung)/  
Bernhard Schwendemann (Sportausschuss Freiflug)/Werner Ackermann  
(Referent 1E)/Wolfgang Höfs (Aktivensprecher F1E)

## 77. MODELLFLIEGERTAG IN BAD MÜNDER

# WICHTIGE THEMEN BESPROCHEN

**Auf Einladung des Landesverbandes Niedersachsen und seines Modellflugreferenten Klaus Preen trafen sich die Modellflieger im DAeC kürzlich zum 77. Modellfliegertag in Bad Münden. Auch mehrere Vertreter aus Baden-Württemberg waren dabei.**

Los ging's im Luftfahrt-Museum Hannover-Laatzen. Eine interessante zweistündige Führung durch die beiden Hallen war leider zu kurz, um alle Exponate anschauen zu können.

Anschließend ging es zum Tagungsort in der Nähe von Bad Münden, dort wurden fast zwei Tage lang die wichtigen Themen

für den Modellflugsport in Deutschland besprochen und entschieden. Dabei berichteten die Referenten der Landesverbände, ebenso wie die Vertreter der Sport- und Fachausschüsse sowie jene, die den Modellflug international bei der FAI vertreten. Den größten Teil nahmen Neuerungen ein, die durch das EU-Recht, teilweise schon ab dem 1. Juli 2020, kommen werden. Eine Anpassung in der Struktur des DAeC wurde ebenfalls vorgestellt und es wurde einstimmig beschlossen, diesen Vorschlag zu unterstützen.

Meike Müller, die Präsidentin des Landesverbandes Niedersachsen, begrüßte die Delegierten gleich zu Beginn, termin-

bedingt kamen DAeC-Präsident Stefan Klett und Vizepräsident Gunter Schmidt etwas später. Alle beteiligten sich nach ihren Grußworten rege an den Diskussionen des Modellfliegertages.

### **Uwe Schönlebe als BuKo-Vorsitzender bestätigt**

Bei den turnusmäßigen Wahlen wurde Uwe Schönlebe als Vorsitzender der Bundeskommission Modellflug im DAeC wiedergewählt. Sein Stellvertreter ist nun der Vorsitzende des Fachausschusses Presse und Öffentlichkeitsarbeit Uli Braune. Der bisherige Stellvertreter Michael Jäckel bleibt als Vertreter der Jugend im



Die Vertreter des Modellflugs im DAeC trafen sich im niedersächsischen Bad Münden

Vorstand, ebenso wie Christian Walther (Fachausschuss Recht), Peter Uhlig (Fachausschuss Internationale Zusammenarbeit), Ralf Okon (Anti-Doping-Beauftragter), Stephan Rätsch (Gesamtaktivensprecher) und Ralf Bäumener (Präsident des MFSD). Bei den Wahlen der Vorsitzenden der Sport- und Fachausschüsse gab es keine Veränderungen, die bisherigen Modellflieger wurden in ihren Ämtern bestätigt.

Robin Trumpp, einer der besten Modellkunstflieger in Deutschland, wurde im vergangenen Jahr vom Weltverband FAI mit dem Alphonse Penaud Diplom ausgezeichnet. Leider konnte er nicht nach Bad Mündersheim kommen, die Urkunde wird durch Peter Uhlig bei der DM F3A verliehen.

### Hohe Auszeichnung für Peter Uhlig

Peter Uhlig erhielt die Aeromodelling Gold Medal, eine der höchsten Auszeichnungen der FAI, die es nur einmal jährlich gibt. Uwe Schönlebe beschrieb Peter Uhligs außergewöhnlichen Einsatz im



Bei den Sitzungen wurde konzentriert gearbeitet

Bereich der internationalen Arbeit in der FAI.

Ein arbeitsreiches, dennoch harmonisches, perfekt organisiertes und schönes Wochenende, das war der 77. Deutsche Modellfliebertag. Großen Dank gilt es, Klaus Preen und seiner Frau zu sagen, die

beide die Organisation der Tagung und des Begleitprogrammes übernommen hatten. 2021 treffen sich die Delegierten in Kulmbach, was auf große Zustimmung traf.

Text und Foto: Bundekommission Modellflug im DAeC

## MOTORFLUG/UL

„ÜBER BAULAND UND HOHENLOHE“:

# 62. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG

**Der Südwestdeutsche Rundflug, die traditionelle Flugrallye des BWLV, findet in diesem Jahr am Samstag, 27. Juni, in der 62. Auflage statt. Es handelt sich um einen Landeswettbewerb im Navigationsflug für Luftfahrzeuge der E-, K- und M-Klasse. Die Strecke ist als Rundkurs von 120 bis 130 nm geplant und führt von Niederstetten aus mit einer Zwischenlandung in Walldürn (touch and go) wieder zum Startplatz zurück. Schirmherrin ist die Bürgermeisterin von Niederstetten, Heike Naber.**

Ziel des Wettbewerbs ist wie immer die Erhöhung der Flugsicherheit. Dies geschieht mittels einer kleinen Planungsaufgabe/Flugstreckenvorbereitung, danach die Vorbereitung der eigentlichen Strecke nach gegebenem Flugplan und Karte (1:200.000), zeitgenaues Abfliegen dieser Strecke, Objektsuche anhand von

Fotos sowie einer Ziellandung am Zwischen- und Endlandeplatz.

Alle diese Punkte erfordern für die Planungsvorbereitung und die eigentliche Flugdurchführung selbstverständlich eine gute Aufgabenteilung, Cockpitorganisation und Zusammenarbeit des Teams. Gewertet werden dabei die Wettbewerbsgruppe, die Touringgruppe (etwas entschärfte Aufgaben) sowie die gemeldeten Mannschaften. Die Punkte aus Allgäuflug und südwestdeutschem Rundflug ergeben danach den baden-württembergischen Motorflugmeister 2020 im Navigationsflug. Dieser kann jedoch nur von BWLV-Mitgliedern gewonnen werden. Wettbewerbsgrundlage ist die angepasste Wettbewerbsordnung 2018 des DAeC

**Neben der Einladung finden Sie das Anmeldeformular, die Ausschreibung, eine Wettbewerbsbeschreibung, Wer-**

**tungsliste sowie zusätzliche Informationen auf der Webseite des BWLV ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) → Sparte → Motorflug).** Lokale Informationen finden Sie auf der Webseite der Flugbetriebe Niederstetten GmbH ([www.flugplatz-ethn.de](http://www.flugplatz-ethn.de)). **Anmeldeschluss ist der 17. Juni 2020.** Nach Ihrer Anmeldung erhalten Sie eine Anmeldebestätigung sowie weitere Einzelheiten. Das ausgewiesene Nenngeld bitten wir dann auf das angegebene Konto des BWLV zu überweisen.

Nach Möglichkeit sollte bereits der Freitag zur Anreise (Anflug) genutzt werden. Für die am Freitag angereisten Teilnehmer findet ab 18 Uhr ein geselliger Abend mit den Fliegerfreunden Niederstetten statt. Am Wettbewerbstag 27. Juni kann der Platz ab 8 Uhr angefliegen werden. Für ein Frühstück ist gesorgt, Betriebsstoffe (AVGAS 100 LL/Jet A1) sind vorrätig, so dass ab 10 Uhr das Briefing und die Planungsvorbereitungen



**Am 27. Juni findet der 62. SWDR in Niederstetten statt**

stattfinden und voraussichtlich ab 12.45 Uhr im Drei-Minuten-Abstand gestartet werden kann. Die Landungen erfolgen ab ca. 14 Uhr, Wettbewerbsende wird ca. 16 Uhr sein. Die Auswertung erfolgt nach den Landungen.

Die Siegerehrung mit Abendessen und Verlosung von tollen Preisen ist ab 19.30 Uhr geplant, der Ort wird nach Vorgabe der Bundeswehr Sportfluggruppe Niederstetten mitgeteilt. Für Übernachtungen siehe Links in der Ausschreibung auf der Homepage des BWLV. Dabei ist der Fachausschuss Motorflug im BWLV bei Fragen behilflich, jedoch ist für die Buchung die Besatzung selbstverantwortlich. Für den Transport wird gesorgt.

Sollte der Wettbewerb am Samstag 27. Juni, aus Wettergründen ausfallen, ist als **Ausweichtag Sonntag, 28. Juni** (zu denselben Zeiten) geplant. Die Abendveranstaltung am 27. Juni wird dann ohne Siegerehrung stattfinden, diese wird dann am Sonntag nach Wettbewerbsende nachgeholt. Sollte auch dies nicht möglich sein, ist **alternativ als Wettbewerbstag der 11. Juli 2020** geplant. Die Teams würden dann rechtzeitig benachrichtigt werden (E-Mail/ Telefon). Die Teilnehmer werden gebeten, zusätzlich auf eventuelle Hinweise und Änderungen in den Veröffentlichungen auf der BWLV-Homepage, im adler oder in ihrer Anmeldebestätigung zu achten.

Da für den Wettbewerb eine umfangreiche Vorarbeit notwendig ist, sollte die Teilnahme rechtzeitig bekanntgegeben werden – dafür schon im Voraus ein recht herzliches Dankeschön! Bei Fragen steht Walter Nerdinger als Ansprechpart-

ner gerne zur Verfügung (nerdinger@bwlv.de).

Die Teilnehmer erwartet Spaß am Fliegen mit Präzision, größtmöglicher Sicherheitsgewinn, fliegerische Erfahrungen, Kameradschaft und die Freude am Erfolg. Veranstalter und Ausrichter sind der Baden-Württembergische Luftfahrtverband (Fachausschuss Motorflug/UL) sowie die beteiligten Vereine der Start- und Zwischenlandeplätze.

**Folgender Ablauf ist geplant:**

- **Anflug Vortag;** nach Betriebszeiten Niederstetten 8 bis 19 Uhr, ab 18 Uhr geselliger Abend mit den Fliegerfreunden Niederstetten
- **Anflug Wettbewerbstag;** ab 8 Uhr bis 9.30 Uhr, Beginn Briefing: 10 Uhr (Auskünfte dazu über 0171-3086014 und 0171-7709845)
- **Ablauf:**
  1. Aufgabe: Navigations-Rechenaufgabe (ICAO-Karte Frankfurt 1:500.000, eigene Karte)
  2. Aufgabe: Vorbereiteter Streckenflug Niederstetten - Niederstetten 1:200.000 mit Bild- und Zeitaufgaben (Karte wird geliefert)
  3. Pünktlichkeitsstart ab 12.45 Uhr, (Drei-Minuten-Takt), erste Ziellandung Zwischenlandeplatz im Durchstartverfahren sowie zweite Ziellandung als Abschlusslandung, voraussichtliches Wettbewerbsende ca. 16 Uhr (wetterabhängig)
  4. Beginn der Abendveranstaltung ab 19.30 Uhr mit Ansprachen ab 20 Uhr, Abendessen, Siegerehrung, Verlosungen, Ende voraussichtlich 24 Uhr.
  5. Ausweichtag bei Schlechtwetter: geplant für 11. Juli 2020

**Wertungen:**

- a) Wettbewerbsgruppe
- b) Touringgruppe (ohne Streckenbilder)
- Mannschaftswertung (gemeldete Vereinsteilnehmer)
- baden-württembergischer Motorflugmeister 2020 im Navigationsflug (Punkte aus Allgäuflug und SWD). Dieser kann jedoch nur von BWLV-Mitgliedern gewonnen werden.

Text: Walter Nerdinger/Michael Schäfer (Fachausschuss Motorflug/UL im BWLV)  
Foto: BWLV-Archiv

– Anzeige –

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

## AUSSCHREIBUNG

# FLUGSICHERHEITSEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“

Der Fachausschuss Motorflug/UL des BWLV bietet am **Donnerstag und Freitag, 21./22. Mai 2020 (Christi Himmelfahrt)** mit Unterstützung der militärischen Flugsicherung Niederstetten und FIS / DFS wieder sein traditionelles Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ an.

Wie die Statistiken der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zeigen, hat sich der Trend der aus Wettergründen verursachten Unfälle aus den Jahren 2010 bis 2019 (Maximum 2017) wieder etwas abgeschwächt. Und doch passieren nach wie vor Unfälle wegen diesbezüglich ungenügender Vorbereitung, Leichtsinns oder Missachtung der rechtlichen Vorgaben, wobei der unfallträchtigste Monat in der Reihe der November ist.

Der erste Teil des Seminars ist wieder der Theorie wie Wetter, physiologische und psychologische Probleme und Fallen, menschliche Leistungsfähigkeit, Technik sowie Flugsicherungs- und Radarwesen gewidmet. Die am nächsten Tag durchgeführte Praxis eines simulierten IFR-Fluges unter Radarführung und unter Aufsicht des begleitenden Fluglehrers sollen die Eindrücke des ersten Teils dann verdeutlichen, aber auch mögliche Hilfen zur Selbstrettung aufzeigen.

**Teilnehmer:** Alle Motorflieger/Motorsegler-/UL-Piloten (möglichst mit Fluglehrer). Falls Fluglehrer fehlen, können diese gestellt werden (Flugschüler nur mit begleitendem Fluglehrer oder mit Einverständniserklärung des Ausbildungsleiters, siehe Anmeldeformular). Aus Kapazitätsgründen (Radar) ist der praktische Teil auf 20 Luftfahrzeuge beschränkt. Interessant ist dieses Seminar auch für Refresher oder Weiterbildungen.

Das Seminar ist für Fluglehrer als Auffrischung amtlich anerkannt. Zur Durchführung des praktischen Teils kann das eigene Luftfahrzeug mitgebracht werden. Leihflugzeuge sind am Platz in begrenzter Anzahl vorhanden (Bundeswehr Sportfluggruppe Niederstetten)

**Wichtig: Die Ausrüstung des Luftfahrzeugs muss entweder einen**



Das sichere Fliegen steht im Vordergrund beim BWLV-Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“, das wieder in Niederstetten stattfindet

### künstlichen Horizont oder einen Wendezeiger sowie einen Transponder beinhalten.

- Anflug am 22. Mai 2020 Flugplatz Niederstetten bis 11.30 Uhr Ortszeit. Beginn des Seminars: 12 Uhr. Ende des Seminars voraussichtlich am 23. Mai 2020, 14.30 Uhr. (Bei Anflügen außerhalb der Zeit bitte vorherige Kontaktaufnahme).
- Die Seminargebühr beträgt pro Teilnehmer 100 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DAeC bezahlen 150 Euro. Darin sind Referenten-, Organisations- und Verwaltungskosten enthalten.
- Gebühr für teilnehmende Fluglehrer (mit Nachweis der Teilnahme an amtlicher Fortbildung/Auffrischung) 45 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DAeC 90 Euro.
- Tankmöglichkeit AVGAS 100LL, Jet A1 vorhanden.
- **Anmeldeformular:** Unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Sparte → Motorflug). Dieses ist zu senden an [Nerdinger@bwlv.de](mailto:Nerdinger@bwlv.de) oder an Bernd Heuberger, Referat Ausbildung im BWLV, unter [Heuberger@bwlv.de](mailto:Heuberger@bwlv.de) (Fax 0711-22762-44). Im Anschluss erhalten die Teilnehmer die Bestätigung ihres Antrags sowie

weitere Infos zu Organisation, Lehrplan, Verfahren, Teilnahmegebühr, etc.

- **Anmeldeschluss: 15. Mai 2020**
- **Die AIP und weitere Infos** gibt es unter [www.flugplatz-ethn.de/](http://www.flugplatz-ethn.de/) Fuer-Piloten, wobei die Hotelverzeichnisse unter Rubrik „Region“ zu finden sind. Bei Problemen bitte bei Michael Schäfer unter Telefon 0171-7709845 melden. Es wird empfohlen, zeitig zu buchen. Für Transfer am Platz/Hotel wird gesorgt.

Der Fachausschuss Motorflug/UL im BWLV behält sich die Durchführung oder Beschränkung nach Wetterverhältnissen und Teilnehmerzahl (Radarkapazität) vor.

Text: [Walter Nerdinger/Michael Schäfer](#),  
Fachausschuss Motorflug/UL im BWLV  
Foto: [BWLV-Archiv](#)

## BITTE BEACHTEN: NEUES ZUM LAPL(A)

# KOMMATA KÖNNEN ENTSCHEIDEND SEIN!

Am 21. Dezember 2019 wurde die VO(EU) 1178/2011 zuletzt geändert. In die deutsche Übersetzung der Änderungsverordnung VO(EU) 2019/1747 hat sich allerdings ein Fehler eingeschlichen, der auch in die Grundverordnung übernommen wurde. Außerdem sei an dieser Stelle noch auf eine Erleichterung für Inhaber der LAPL(A) hingewiesen.

Betroffen ist die FCL.140 A, welche die Anforderungen an die aktuelle Flugenerfahrung formuliert. Inhaber der LAPL(A) dürfen laut Durchführungsverordnung 1178/2011 der EU-Kommission nur dann fliegen, wenn sie in den letzten zwei Jahren mindestens zwölf Flugstunden als

Pilot in Command (PIC), mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert hatten, zwölf Starts und Landungen inklusive.

Bisher hatten die Piloten eine Auffrischungsschulung von mindestens einer Stunde reiner Flugzeit mit einem Lehrberechtigten zusätzlich zu absolvieren. Diese Auffrischungsschulung darf seit VO(EU) 2019/1747 in den angeordneten zwölf Flugstunden enthalten sein (siehe Anpassung der Durchführungsverordnung, Punkt M11).

So ist es jedenfalls gemeint. Doch Achtung, in die deutsche Übersetzung hat

sich dieser kleine Fehler eingeschlichen: „[...] Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert [...]“. Richtig muss es natürlich heißen: „[...] Sie haben mindestens 12 Flugstunden als PIC, mit Fluglehrer oder allein unter Aufsicht eines Lehrberechtigten absolviert[...]“. Was so ein kleines Komma doch ausmacht!

Ein Hinweis ist bereits an die zuständigen Behörden ergangen.

Text: DAeC/Jürgen Leukefeld

## MEDICAL

# MANCHES WIRD AUCH EINFACHER

Besonders die Inhaber einer PPL(A) waren oft betroffen, wenn es um Fragen um Rechte und medizinische Flugtauglichkeit ging. Unsicherheit bestand immer dann, wenn zum Beispiel ein Medical LAPL an die Stelle eines Class II trat und es darum ging, ob man dann anstatt der PPL(A) nun eine LAPL(A) erhielt. Aber auch wenn Lizenzinhaber das 50. Lebensjahr erreicht hatten und das Medical Class II nur noch ein Jahr gültig war, die gleiche Untersuchung als Medical LAPL aber zwei Jahre Tauglichkeit zusprach.

Die VO[EU] 2019/1747 EU hat Ende 2019 auf angenehme Weise Klarheit gebracht, sie amendiert die inzwischen berühmt-berüchtigte 1178/2011, die wohl am meisten diskutierte „Implementing Rule“ der jüngeren Luftfahrtgeschichte. Besonderes Augenmerk darin verdienen die Anweisungen 13 und 3.

**13. Punkt FCL.205.A a) erhält folgende Fassung:** „FCL.205.A a) Die Rechte eines Inhabers einer PPL(A) bestehen darin, ohne Vergütung als PIC oder Kopilot von Flugzeugen oder TMG im nicht gewerblichen Betrieb tätig zu sein und alle Rechte von Inhabern einer LAPL(A) auszuüben.“

Hier wird endlich explizit klargestellt, dass hinsichtlich der zugesprochenen

Rechte die Inhaber einer PPL(A) denen einer LAPL(A) gleichgestellt sind; sie sind quasi auch Inhaber einer LAPL(A).

**3. Punkt FCL.040 erhält folgende Fassung:** „FCL.040 Ausübung der mit Lizenzen verbundenen Rechte – die Ausübung der mit einer Lizenz verbundenen Rechte hängt davon ab, ob die in dieser Lizenz gegebenenfalls enthaltenen Berechtigungen und das den ausgeübten Rechten entsprechende Tauglichkeitszeugnis gültig sind.“

Diese Anweisung legt fest, welche „Nebendokumente“ steuern, welche Rechte einer Lizenz ausgeübt werden dürfen; besondere Bedeutung hat hier die Nennung des Tauglichkeitszeugnisses. Fokussiert auf den Anfang des Textes, ist der Schluss:

**MED-Class II => PPL(A)  
MED-LAPL => LAPL(A).**

In der Umsetzung bedeutet dies, dass der über 50-jährige gesunde PPL(A)-Pilot (Class II) im ersten Jahr nach der erfolgreichen Untersuchung die Rechte der PPL(A) ausüben darf. Wenn er dann die jährliche Untersuchung scheut und erst nach zwei Jahren wieder zum Fliegerarzt geht, muss er sich im zweiten Jahr nach der Untersuchung auf den

Rechteumfang der LAPL(A) beschränken, also MTOM = 2000 kg und max. Pax = 3.

Wichtig bei dieser Vorgehensweise ist, dass der „Stundenflug“ gemäß FCL.740.A b) (1) ii dritter Anstrich der 1778/2011 im ersten Jahr nach der Untersuchung durchgeführt wird, wenn die Rechte der PPL(A) ausgeübt werden. Des Weiteren sind im zweiten Jahr die für die LAPL(A) gültigen „Recency Requirements“ (FCL.140.A LAPL(A), Anforderungen hinsichtlich der fortlaufenden Flugenerfahrung) zu berücksichtigen.

Auch für PPL(A)-Inhaber, deren Flugtauglichkeit statt mit Class II nur mit LAPL bestätigt wird, ist die Regeldetaillierung von Bedeutung. Über das Tauglichkeitszeugnis werden sie auf den Rechteumfang der LAPL(A) limitiert, behalten aber die ICAO-konforme PPL(A), die auch außerhalb von EASA-Land anerkannt ist.



Das aktualisierte Dokument 1178/2011 ist auf der DAeC-Website ([www.daec.de](http://www.daec.de)) veröffentlicht.

Text: DAeC/ Jürgen Leukefeld

# RAUS AUS DER PLATZRUNDE



Flensburg war das nördlichste Ziel der Deutschland-Reise

**Artur Schuler und Helge Loschan von der Segelfluggruppe Reiselfingen waren im vergangenen Sommer mit der vereinseigenen C42 auf Deutschland-Tour. Im Folgenden berichtet Artur Schuler über seine Erfahrungen.**

Als langjähriger Flieger in einem Luftsportverein kennt man mit der Zeit jeden Baum im Umkreis von 300 Kilometern. Die Flüge mit Vereinsflugzeugen finden zum großen Teil in einem kleinen Zeitfenster an einem Tag statt. Ab und zu schafft man es unter der Woche, ein- bis zweitägige Trips in großräumiger Runde zu fliegen. Doch der Wunsch, auch mal eine ganze Woche lang zu fliegen, beschäftigte mich schon länger.

Bei der Planung eines Fluges über fünf Tage erkannte ich, dass mit unserem Vereins-UL C42 eine Runde um Deutschland möglich ist. Bei meinen bisherigen größeren Runden war ich von Süden wetterbedingt oft an der Mainlinie hängen geblieben. Das bedeutete für mich, dass eine Runde um Deutschland in fünf Tagen nur möglich ist, wenn über ganz Deutschland die gleichen Wetterverhältnisse herrschen. Das kommt sehr selten vor.

Ich legte die Planung der einzelnen Etappen und Tankstopps so aus, dass ich morgens und nachmittags jeweils zwei bis drei Stunden fliegen konnte. Nach dieser Zeitplanung konnte ich auch die eine oder andere Sehenswürdigkeit im Grenzbereich überfliegen. Es war nicht ganz einfach, in diesen Zeitfenstern



Görlitz nahe der polnischen Grenze ist für seine schöne Altstadt bekannt

Verkehrslandeplätze ohne PPR für Tankstopps und Übernachtung zu finden. Meine Vorgabe war zudem, die Grenzen der Schweiz, Österreich, Tschechien, Polen, Dänemark, Holland, Belgien, Luxemburg und Frankreich zu erreichen.

## Erster Flugtag:

Am 22. Juli war es soweit. Das Wetter für eine Woche sah gut aus, und unsere Terminkalender ließen den Flug zu. Wir starteten vom Segelfluggelände Reiselfingen im Südschwarzwald aus zum Deutschland-Rundflug. Da wir als Reiselfinger Flieger die Grenze zu unserem Nachbarn Schweiz gut kennen, flogen wir auf direktem Kurs entlang am Bodensee über Friedrichshafen in Richtung Osten – rechts der Blick auf die Alpenkette mit dem Säntis.

Bei der Mündung des Alpenrheins in den Bodensee verließen wir die Schweizer Grenze. Bei Bregenz erlaubten wir uns einen kleinen Abstecher über Österreich mit Blick auf die Seebühne. Entlang der Österreicher Alpen über das Allgäu ging es weiter in Richtung Chiemsee. Etwas nördlich vom Chiemsee in Eggenfelden

legten wir den ersten Tankstopp ein. Danach flogen wir wieder Richtung Süden am Watzmann vorbei zum Königssee.

Wir verließen den Königssee in Richtung Berchtesgaden und flogen an der Kontrollzone von Salzburg vorbei zur Salzach. Die Salzach ist kurz nach Salzburg der Grenzfluss zwischen Deutschland und Österreich und mündet bei Altötting (Deutschland) und Braunau (Österreich) in den Inn, der uns bis zur ersten Tagesetappe Passau begleitete. Wir übernachteten nach dem ersten Tag in Vilshofen.

## Zweiter Flugtag:

Am nächsten Tag flogen wir vom Verkehrslandeplatz Vilshofen nach Norden zur tschechischen Grenze. Bei Arnbruck besichtigten wir einen Wendepunkt, der im Streckenflug von Reiselfinger Fliegerkollegen schon mehrfach angefliegen worden war. Unser UL brachte uns sicher über ausgedehnte Wälder mit geringer Besiedelung bis nach Eger (Cheb). Dort bzw. bei Hof änderten wir den Kurs in Richtung Osten und flogen über das Erzgebirge entlang der tschechischen Grenze. Das Erzgebirge ist geprägt von

kleinen Ansiedlungen. Auffällig in dem dünn besiedelten Streckenabschnitt war die Bobbahn Altenberg, bekannt durch Weltcuprennen der Bobfahrer.

Im Zittauer Gebirge querab von Dresden liegt das Dreiländereck Deutschland, Tschechien und Polen. Unser Etappenziel war Görlitz an der polnischen Grenze, das östlichste Ziel unseres Fluges. Auf dem Flugplatz von Görlitz, PPR ohne großen Service, legten wir eine kurze Fliegerpause ein. Nach einer Ehrenrunde über Görlitz, Zgorzelec und über die Neißebrücke mussten wir den Kraftstoffvorrat wieder auffüllen. Also flogen wir zum alten Militärflugplatz Welzow, heute Verkehrslandeplatz, zum Tanken. Auf dem Flugplatz waren mit unserem „Floh“ C42 große Rollstecken zu überwinden. Als Landebahn wird heute ein Teil des früheren Rollwegs genutzt, die Landebahn selbst wird zu einem Solarfeld umgebaut.

Zurück zur polnischen Grenze, überflogen wir ausgedehnte Flächen für den Braunkohleabbau. Viele dieser Ausbuhstellen wurden zu Seen rekultiviert. Vorbei an Frankfurt an der Oder, entlang der Landesgrenze zu Polen, machten wir uns auf den Weg auf der Höhe von Berlin bei Seelow zu unserem nächsten Übernachtungsstopp am Verkehrslandeplatz Straußberg bei Berlin.

### Dritter Flugtag:

Wir starteten von Straußberg in Richtung Nordosten zurück zur polnischen Grenze. Entlang der Oder über das Naturschutzgebiet Oderbruch flogen wir weiter in

Richtung Stettiner Haff. Vorbei an Stettin und der Insel Usedom, erreichten wir die Mündung der Peene ins Stettiner Haff. Bei Wolgast überflogen wird die Peene-Werft. Dort wurden früher Militärschiffe gebaut. Bei Peenemünde konnten wir die frühere Heeresversuchsanstalt für Raketenentwicklung aus der Luft erkunden. Heute befindet sich auf dem Gelände das Historisch-Technische Museum zum Thema der Raketenentwicklung.

Nach Peenemünde flogen wir entlang schöner Sandstrände durch das Naturschutzgebiet der Pommerschen Bucht und erreichten Rügen, unser nordöstlichstes Ziel der Reise. Vorbei am Ostseebad Binz und dem mit 4,5 Kilometer längsten Gebäudekomplex der Welt, dem unvollendet gebliebenen Seebad in Prora, flogen wir zu den Kreidefelsen. Von Rügen wieder zurück auf dem Festland, legten wir auf dem Ostseeflughafen Stralsund-Barth einen Tankstopp mit Pause ein.

Von Barth flogen wir entlang der Ostsee an Rostock und Heiligendamm vorbei Richtung Lübeck zum Timmendorfer Strand. Wir umflogen Kiel großräumig in Richtung Eckernförde. Unser Tagesziel war der Flughafen Flensburg an der Grenze zu Dänemark, das nördlichste Ziel unserer Reise.

### Vierter Flugtag:

Am nächsten Tag starteten wir von Flensburg in Richtung Süden. Wir überflogen das am dichtesten mit Windrädern besiedelte Landgebiet in Deutschland. Bei Bremerhaven besichtigten wir das riesige

Terminal für die Verladung von Containern auf Hochseefrachter. Unser nächstes Ziel waren die ostfriesischen Inseln. Wir entschlossen uns, den nordwestlichsten Punkt unserer Reise – die Insel Juist – für eine Rast anzufliegen. Auf Juist besteht für Gäste keine Möglichkeit zum Tanken. Deshalb hatten wir auf dem Festland am Verkehrslandeplatz Leer-Papenburg unseren nächsten geplanten Tankstopp eingelegt.

Parallel zur Ems flogen wir entlang der holländischen Grenze weiter. Über der Meyer Werft bei Papenburg sahen wir, wie Kreuzfahrtschiffe entstehen. Der mit einer Weltkarte bemalte Kühlturm bei Meppen ist im Guinness-Buch der Rekorde vermerkt.

Wir erreichten das Ruhrgebiet, dort änderte sich das Landschaftsbild merklich: Statt Ackerland sahen wir nur noch Häuser. Die Großstädte konnten wir an ihren Silhouetten mit Kaminen und Kühltürmen im Häusermeer gut erkennen. Wir überflogen das Unesco-Welterbe „Zeche Zollverein“ bei Essen als Zeuge früherer Industrialisierung im Ruhrgebiet. Entlang der Kontrollzone von Düsseldorf an Duisburg vorbei, erreichten wir unser Tagesziel, den Flugplatz Grefrath-Niershorst. Unsere geplante Unterkunft war wenige Kilometer vom Flugplatz entfernt, in Nettetal.

### Fünfter Flugtag:

Nun galt es schon, Abschied von unserer Deutschland-Runde zu nehmen – das Endziel Segelfluggelände in Reiselfingen rückte näher. Nach dem Weiterflug Richtung Süden überflogen wir Kohleabbaugebiete im Ruhrgebiet. Bei Aachen erreichen wir die belgische Grenze, die Landschaft wurde wieder etwas bewaldet.

Nach dem Queren der Autobahn A60 flogen wir parallel zur Luxemburger Grenze und entschlossen uns zu einem vorgezogenen letzten Tankstopp in Bitburg. Mit einem vollen Tank ab Bitburg hatten wir die Möglichkeit zum direkten Heimflug, oder wir konnten den geplanten Flug über das Saarland fortsetzen. Im Weiterflug erkannten wir, dass das Wetter den Flug ins Saarland zuließ, also machten wir uns dorthin auf den Weg.

Bei Konz nahe Trier überquerten wir die Mosel, flogen entlang der Saar Richtung Süden und erreichten die Grenze zu Frankreich. Unser letztes Ziel auf dem Rundflug um Deutschland war das Unesco-Weltkulturerbe „Völklinger Hütte“ im Saarland.



Weltkulturerbe Zeche Zollverein in Essen



Auch dem berühmten Kreidefelsen auf Rügen statteten die Reiselfinger Flieger einen Besuch ab

An Saarbrücken vorbei, parallel zur französischen Grenze, flogen wir Richtung Osten über die riesigen Waldflächen des Pfälzer Waldes ins Rheintal. Da wir als Reiselfinger Flieger wieder in bekanntes Gebiet kamen und die Schönwetterphase langsam zu Ende ging, kehrten wir über den Schwarzwald auf direktem Kurs nach Hause zurück.

Wohlbehalten, mit bester Laune und einem Luftfahrzeug, das uns sehr zuverlässig um Deutschland getragen hatte, erreichten wir nach fünf Tagen mit bestem Flugwetter am 26. Juli wieder unser Segelfluggelände in Reiselfingen.

Text und Fotos: Artur Schuler

## EINDRÜCKE VON DER AUSBILDUNG IM VFR-NACHTFLUG

# WENN ES DUNKEL WIRD UND NICHT DIE SONNENBRILLE SCHULD IST

**Üblicherweise beschränkt sich die Nutzung des Luftraums für uns Luftsportler auf die Zeit zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang. Aber ein Tag hat 24 Stunden – wieso diese also nicht auch in der Fliegerei nutzen?**

Will man dies tun, so sind verschiedene Bedingungen zu erfüllen: Zum einen ist das ein geeignetes, nachflugtaugliches Flugzeug mit zum Beispiel Instrumentenbeleuchtung, Positionslichtern, Roll- und Landescheinwerfern, um auch bei Nacht genügend zu sehen. Weiter benötigt man einen geeigneten Flugplatz mit Landebahnbefeuerung. Da wir diesen in Sinsheim nicht haben, musste auf geeignete Flughäfen und Flugplätze in der Umgebung (Speyer, Mannheim, Schwäbisch Hall, Karlsruhe Baden-Baden) ausgewichen werden. Zu guter Letzt ist auch eine Zusatzberechtigung zum Motorflugschein nötig. Diese nennt sich NFQ („Night Flying Qualification“).

Die Schulung ist mit mindestens fünf Flugstunden recht überschaubar. Mindestens drei Stunden sowie ein Überlandflug müssen mit einem Fluglehrer geflogen werden. Sobald man fit ist, kann man zu seinen fünf Soloplatzrunden aufbrechen. Das heißt, der Fluglehrer steigt aus. Bei mir kam dabei etwas von dem Gefühl wieder hoch, das ich



Ein besonderer Blick auf die Welt: Die VFR-Nachtflug-Ausbildung macht's möglich

beim ersten Alleinflug im Segelflugzeug vor etwa 15 Jahren verspürt hatte ... unbeschreiblich!

### Schulung bietet neue Perspektiven

Die Solorunden auf einem Flughafen wie Karlsruhe Baden-Baden zwischen startenden und landenden Airbus A320 zu machen, ist das i-Tüpfelchen! Wie das Ganze von oben aussieht, ist auf dem unten erwähnten Bilderblog zu sehen. Der geübte Betrachter kann auch Sinsheim erkennen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Schulung sehr lehrreich und beeindruckend ist und dem Piloten neue Perspektiven sowie einen besonderen Blick auf die Erde verschafft. Außerdem bietet das Ganze, wie anfangs beschrieben, ein größeres Zeitfenster zum Fliegen.



Link zum Bilderblog:  
[www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157712965534746](http://www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157712965534746)

Text und Foto: Magnus Nedoma



QUER DURCH DIE USA MIT DER CESSNA

# SPÄTE LIEBE: MEINE C 140 UND ICH



Bei seiner USA-Reise lernte Andreas Ritter die enorme Weite des Landes kennen

Andreas Ritter hat ein Abenteuer gewagt, das nur wenige Piloten erleben dürfen: In der eigenen Cessna 140 ist er durch die USA geflogen und hat sein Flugzeug dabei auf Herz und Nieren getestet. Im Folgenden ein Erfahrungsbericht.

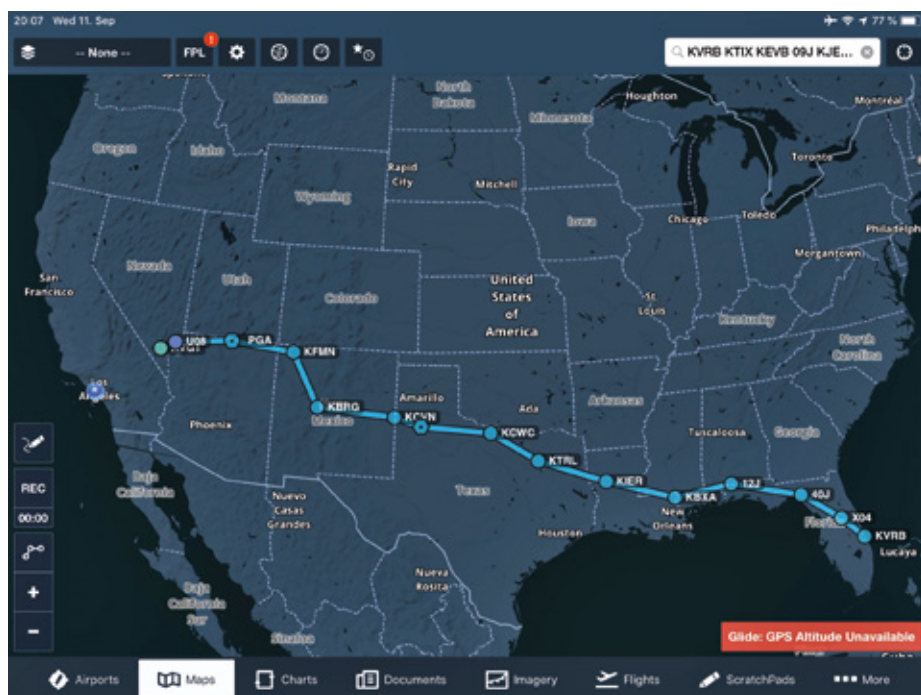
Die Geschichte meiner späten Liebe fängt mit Anke an. Anke ist eine Kollegin, eine gute Mechanikerin und Besitzerin einer wunderschönen 1947er-Bonanza. Für mich war die Welt der Vintage-Flugzeuge komplett neu, denn ich hatte bis



Trotz aller Widrigkeiten hat Pilot Andreas Ritter nie die Zuversicht verloren

dato hauptsächlich Airbuse für die Luft-hansa geflogen. Zusammen wollten Anke und ich eine Beech-18 erwerben.

Auf einer Vintage Air Show riet uns ein Beech 18-Besitzer zum Kauf einer Cessna 120 oder 140: „Die ersten paar Hundert Spornradlandungen macht man besser mit einem kleineren Flugzeug.“



Die Flugroute führte von North Las Vegas/Nevada bis nach Vero Beach/Florida

Gesagt, getan. Im September 2018 flogen wir nach LAX Los Angeles und fanden schließlich in Las Vegas eine Cessna 140 mit dem Kennzeichen N5581M, die mir sofort gefiel. Der Vorbesitzer fragte, wie viele Spornradlandungen ich denn vorweisen könne. Meine Antwort: „Bisher keine.“ Ich war 48 Jahre alt, A350-Captain, Vater von vier Kindern und nun auch Flugzeugbesitzer!

Meine Vorstellung, ich könne mit meiner europäischen ATPL sofort losfliegen, erwies sich als Illusion. Es war völlig unerheblich, dass ich 20 Jahre lang schwere Airbuse in die USA geflogen hatte. Als Folge des 11. September 2001 musste auch ich die komplette, aufwendige und bürokratische Prozedur absolvieren, die jeder „foreign national“ durchlaufen muss, will er denn (u.a.) eine US PPL erhalten.

Zehn Monate nachdem ich die 140 gekauft hatte, landete ich sie zum ersten Mal allein. Eigentlich wollte ich ein Jahr in den USA unterwegs sein, es waren aber zu viele Reparaturen nötig, die ich wegen mangelnder Kenntnisse und fehlender Zeit nicht selbst durchführen konnte. Ich diskutierte das Dilemma mit meiner Frau, und wir entschlossen uns, zusammen mit unserer jüngsten Tochter Anna ein Sabbatjahr in Argentinien zu machen. Als ich dann einen kleinen Flughafen außerhalb Buenos Aires betrachtete, kam mir der Gedanke, dass es schön wäre, mit der 140 in Südamerika zu fliegen. Es wurde aber schnell klar, dass mir für die 90-stündige Überführung nach Argentinien die nötige Erfahrung fehlte. Die Lösung? Flugpraxis in den USA sammeln!



Impression eines unvergesslichen Fluges

### Airbus fliegen? Kein Problem. Aber einen Taildragger ...

Im Juli 2019 kam ich in North Las Vegas an, wo meine 140 auf mich wartete. Nördlich des Grand Canyon an der Grenze zwischen Arizona und Utah flog ich durch eine atemberaubende Landschaft. Ein Ramp Agent in Farmington Four Corners machte mich darauf aufmerksam, dass sich Öl auf dem Spornrad befand. Es stellte sich heraus, dass ich ein massives Ölleck an der Generatordichtung hatte und zu unerfahren war, um dies selbst festzustellen. Zum Glück konnte das Leck schnell repariert werden.

Zu Beginn meiner Reise flog ich immer nur mit vollen Tanks und auch nie länger als zwei Stunden am Stück, weil ich der Tankanzeige nicht so recht traute – besonders, da ich keine kalibrierten Mess-

stäbe hatte. Eine weitere Schwierigkeit bestand darin, die Überflughöhe für Hindernisse zu schätzen. Als hilfreich erwies sich die „5P-Methode“: „Propper planning prevents poor performance“.

Ich nutzte jede Information, die ich bekommen konnte, nicht nur Offizielles, sondern auch Google Earth oder die Kommentare anderer Piloten. Jeder Start brachte einen Erfahrungszuwachs, und zum Glück geriet ich nie in kritische Startsituationen. Weil ich nur morgens flog, waren Gewitter und Turbulenzen kein Thema. Ich sah auch nur wenige Wolken, bis ich den Mississippi nach Osten überquert hatte.

Seitenwinde wurden in Westtexas zum Problem – es ist erstaunlich, wie anstren-

gend die Landung mit einem kleinen Flugzeug bei zehn Knoten Cross sein kann, verglichen mit der Landung eines großen Flugzeugs bei 35 Knoten Cross. Ich habe keine Angst vor großen Flughäfen, lernte aber, sie zu meiden, denn das Auftanken an kleinen Flughäfen geht deutlich schneller. Schließlich wurde die Distanz, die ich nach der Landung zum nächsten Motel zu laufen hatte, das entscheidende Kriterium dafür, welchen Flugplatz ich abends anflieg. Ich sah Ortschaften, von denen ich nie zuvor gehört hatte. Natürlich kannte ich die zehn größten US-Flughäfen aus beruflichen Gründen gut, aber nun lernte ich das Land kennen.

Am 21. Juli 2019 traf ich meine Familie in Florida, wo wir im Kennedy Space Center den 50. Jahrestag der Mondlandung von Apollo 11 feierten. Es folgten fünf Wochen in Argentinien. Als ich danach zurückkam zu meiner 140, sah ich, dass sie trotz Hangar im heißen und feuchten Klima Floridas etwas Korrosion angesetzt hatte. Ich flog Richtung Norden an der Küste entlang, genervt von dichtem Verkehr und den vielen Wolken, die schneller wuchsen, als meine 140 steigen konnte.

Vor allem vermisste ich einen Copiloten, mit dem ich Vorkommnisse, Optionen und Risiken besprechen konnte – jedes Quäntchen Erfahrung, das ich machte, musste ich allein machen. Ich glaube, dass es deshalb in der allgemeinen Luftfahrt im Vergleich zur kommerziellen Luftfahrt zu mehr Unfällen kommt, weil einsame Entscheidungen oft schlechte Entscheidungen sind.



West Branson/Missouri: Andreas Ritters C140 (ganz vorn) traf zufällig auf drei „Schwestern“



Nördlich des Grand Canyon an der Grenze zwischen Arizona und Utah

### Kreuz und quer durch die USA: Die 140 gewöhnt sich an mich

Via North Carolina flog ich nach West Branson in Missouri, zum jährlichen Treffen der Cessna 120/140 Association. Dort erhielt ich einen Sticker mit der Aufschrift „First Timer“ und hatte eine wunderbare Zeit. Die Wärme, Offenheit und das Gemeinschaftsgefühl, das auch den „Neuen“ vermittelt wurde, war überwältigend.

Nach fünf Tagen ging es weiter Richtung Nordwesten, es sollte wieder über die Rockies gehen, aber diesmal nördlicher als zuvor. „IFR“ steht bekanntlich für „I follow roads“ und ist ein guter Rat für ein kleines Flugzeug, das über dünn besiedeltem Gebiet fliegt. Straßen und Schienen queren Gebirge auf den niedrigsten Pässen – genau wie kleine Flugzeuge.

Zunächst galt es aber, Kansas zu überfliegen, endloses, flaches und fruchtbares Land, wo sich nahe des Örtchens Lebanon der geografische Mittelpunkt der USA befindet. Dann Nebraska und die nordöstlichste Ecke von Colorado, wo ich bei starkem Gegenwind über die Rockies flog. Die meiste Zeit betrug meine Ground Speed weniger als 50 Meilen pro Stunde, sogar die Lastwagen auf der Route 180 „unterholten“ mich. Ich übernachtete in Rawlins, wo ein starkes Gewitter mein kleines Flugzeug „im Wind tanzen ließ“, wie es ein freundlicher Mensch am Flug-



Pilot Andreas Ritter mit seiner Cessna 140

hafen beschrieb. Befestigungsseile und Knoten hielten aber stand.

In Brigham, Utah, halfen mir einige alte Männer mit dem Ölfilter, wahrscheinlich weil es sie an die Zeit erinnerte, als sie diese alten Vögel flogen. Wie immer wollte keiner von ihnen Geld für Zeit und Mühen haben – wir Flieger leben in einer wunderbaren Gemeinschaft. Viele sagen, dass die Landschaft in Nevada langweilig ist, aber mir gefiel sie. Es gibt wenig Anzeichen menschlicher Aktivitäten, die Landschaft wirkt ursprünglich und rein. Man muss raten, ob man über eine verlassene Mine fliegt oder eine alte Brunnenanlage.

Nördlich vom Pyramid Lake erreichte ich Kalifornien, bei schlechtem Wetter. Das VFR-Wetter zu analysieren ist eine Kunst,

die geübt sein will. Ich schaute auf die Karten und fragte mich: Kann ich dieses Tal durchfliegen? Wo fangen Wolken an, die Berge zu verdecken? Am Ende klarte der Himmel auf und ich erreichte Corning. Ich parkte meine 140 im Hangar, putzte sie und nahm ein Taxi nach Sacramento, von wo aus ich nach LAX und weiter nach Buenos Aires flog.

Ich vertraue meiner Cessna 140. Sie ist ein gutes Flugzeug; eins, das ich kennengelernt habe. Ich freue mich darauf, sie wieder zu fliegen. Wer weiß, vielleicht in Argentinien?

Text und Fotos: Andreas Ritter/  
Mit freundlicher Genehmigung  
des Magazins LuftSport,  
Ausgabe Februar/März 2020

FSR KRAICHGAU SINSHEIM

# LANGE FLÜGE BEIM WINTERFLUGLAGER IN HOFGEISMAR

Dank des guten Wetters waren viele tolle Eindrücke möglich

Jannik Hübner und Felix Manger, zwei Piloten des Flugsportings Kraichgau Sinsheim, waren über Silvester im hessischen Hofgeismar zum Winterfluglager. Zwischen dem 27. Dezember 2019 und dem 2. Januar 2020 waren sie täglich mit dem Segelflugzeug in der Luft, um der Winterpause zu entfliehen. Das Wetter war auf ihrer Seite, und so konnten sie reichlich Erfahrung sammeln.

In den ersten Tagen war der Wind leider zu schwach, um den Hang effektiv nutzen zu können. Trotz allem waren diese Tage mit viel Spaß verbunden, da die Piloten zum Sonnenaufgang schon starten konnten. Somit hatten Felix Manger und Jannik Hübner die Gelegenheit, wunderschöne Sonnenaufgänge aus der Luft zu beobachten. Die Flugtage wurden immer gemeinschaftlich mit den anderen Piloten bei selbst gekochtem Essen beendet.

Als der Wind die Woche über immer stärker wurde, konnten die Sinsheimer Piloten dann auch längere Flüge unternehmen. An einem Tag flogen sie mehrere Stunden lang in der „Mini-Welle“ und landeten erst bei Sonnenuntergang. Eines der Highlights war sicher auch, ins neue Jahr direkt fliegerisch zu starten und gleich am 1. Januar in der Luft unterwegs zu sein.



Die Sinsheimer Piloten konnten im Winterlager täglich starten

Am 2. Januar ging es zurück nach Hause. Zur Ankunft wurden die beiden Piloten in Sinsheim von der Jugend empfangen, die an diesem Abend bei einem Lagerfeuer zusammensaß. Alles in allem war es für die Teilnehmer eine sehr schöne fliegerische Woche in Hofgeismar, die mit viel Spaß verbunden war.



Link zum Bilderblog:  
[www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157713023368792](https://www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157713023368792)

Text: Jannik Hübner/red.  
Fotos: Felix Manger, Jannik Hübner

HERZLICHE EINLADUNG!

# HAHNWEIDE-WETTBEWERB KANN LIVE IM INTERNET VERFOLGT WERDEN



Piloten aus 20 Nationen werden zum Hahnweide-Wettbewerb erwartet

Die Fliegergruppe Wolf Hirth richtet dieses Jahr in der Himmelfahrtswoche vom **16. bis zum 23. Mai** den 54. Internationalen Hahnweide-Wettbewerb auf dem Sonderlandeplatz Hahnweide in Kirchheim/Teck aus. Dieses Jahr werden Piloten aus 20 verschiedenen Nationen auf dem Fluggelände erwartet.

Für alle, die den Wettbewerb hautnah verfolgen wollen: Er wird wieder wie in den Vorjahren live im Internet zu verfolgen sein unter folgendem Link: <http://wettbewerb.wolf-hirth.de/livetracking.php>. Über den QR-Code gelangt man direkt zu der Seite.

Text: Klaus-Dieter Schönborn/red.  
Foto: BWLV-Archiv



40 UND 50 JAHRE DABEI:

## NEUE EHRUNG FÜR SEGELFLUGLEHRER

Segelfluglehrer können bereits seit einiger Zeit für ihre ehrenamtliche Tätigkeit im DAeC von mindestens zehn Jahren mit der Ehrennadel in Silber und für mindestens 25 Jahre mit der Ehrennadel in Gold geehrt werden.

Auf Antrag des Referenten Ausbildung/Lizenzen, Günter Forneck, haben die Delegierten der Bundeskommission Segelflug in ihrer Mitgliederversammlung 2019 in Freudenstadt entschieden, diese Ehrungen zu erweitern. Segelfluglehrer können nun auch für ihre ehrenamtliche Tätigkeit im DAeC von mindestens 40 Jahren mit der Ehrennadel „Gold 40“

und von mindestens 50 Jahren mit der Ehrennadel „Gold 50“ geehrt werden.

Entsprechende Urkunden und Ehrennadeln werden durch das Büro der Bundeskommission Segelflug erstellt und dem Verein zugesandt. Das Antragsformular zur Ehrung kann von der Website des DAeC ([www.daec.de](http://www.daec.de)) heruntergeladen werden. Der Vorstand des Vereins beantragt über den zuständigen Landesverband, der die ehrenamtliche Segelfluglehrer-Tätigkeit bestätigt, die Ehrung.

Text: DAeC

– Anzeige –

**NEU...NEU...NEU**

**irlshop**  
LUFTFAHRTZUBEHÖR  
by Dieter Schwenk



**www.irl-shop.de**

Dieter Schwenk e.K.

Hauptstr.16 72525 Münsingen  
Tel. 07381/938760 [irlshop@dieterschwenk.de](mailto:irlshop@dieterschwenk.de)

HEXENTREFFEN AUF DEM EISBERG

## ALLE WICHTIGEN INFOS FÜR LUFTSPORTLERINNEN AUF EINEN BLICK



Insgesamt 27 Frauen, zum Teil mit „Anhang“, waren der Einladung zum Hexentreffen auf dem Münsinger Eisberg gefolgt

**Am Samstag, 15. Februar, versammelten sich die Luftsportlerinnen zum Hexentreffen erneut auf dem Eisberg. Corinne Klett und ihr Mann Jürgen sowie Hannah Schuler boten mit Unterstützung des Münsinger Vereins wieder einen sehr angenehmen Rahmen für ein gelungenes Treffen in dem frisch renovierten Clubheim. 27 Frauen waren – zum Teil mit männlichem Anhang – aus allen Ecken Baden-Württembergs angereist, eine Teilnehmerin kam sogar aus Bayern.**

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde bei Kaffee und Butterbrezeln berichtete die BWLV-Frauenbeauftragte Beate Rein von den Highlights aus der Saison 2019: Einige Luftsportlerinnen aus der Region waren wieder beim deutschlandweiten Hexentreffen in Dresden dabei gewesen. Auf dem Klippeneck hatten Gaby Haberkern und Uschi Drah Ende Februar einen Einblick in verschiedene Entspannungstechniken geboten. Zur Walpurgisnacht hatten sich am 1. Mai einige Hexen auf dem Übersberg eingefunden. Und im slowenischen Bled und auf der Hahnweide hatte es wieder Gelegenheit zu ausgiebigem Fliegen bei den Trainingslagern des Dr. Angelika Machinek Fördervereins (AMF) gegeben. Als weiteres Schulungslager war das Ü40-Lager in Aalen angeboten worden.

### Ausblick auf 2020

In diesem Jahr folgten und folgen weitere Angebote. Das deutschlandweite Hexen-

treffen in Marburg Ende Januar stand unter dem Motto „Luftsportlerinnen – Verantwortung und Leidenschaft.“

Der BWLV befasst sich derzeit intensiv mit dem Thema sexualisierte Gewalt. Bereits ausgebucht ist in diesem Jahr das Lager des AMF in Bled. Bei einem weiteren Lager in Courtelary in der Schweiz gibt es dagegen noch freie Plätze. Die Deutschen Meisterschaften der Frauen werden im Juli in Brandenburg ausgerichtet.

### Aktuelle Entwicklungen

Ulrike Franz möchte die Segelfliegerinnen der amerikanischen Pilotinnen-Organisation WSPA im Sommer 2021 auf den Übersberg einladen. Dafür werden momentan noch Doppelsitzer und Fluglehrer/innen gesucht, welche die internationalen Teilnehmerinnen in das Segelfliegen auf der Schwäbischen Alb einführen.

Walter Eisele erzählte von den neuesten Entwicklungen im DAeC, der sich aktuell im Umbruch befindet. Sorgen machte ihm auch das Wachstum der Drohnen-Industrie. Daher sein Rat: „Fliegt, solange ihr könnt und genießt jeden Flug, denn wer weiß, wie lange das noch so geht.“

Ein wichtiges Instrument, mit dem sich jeder eingehend beschäftigen sollte, ist das „Sailplane rulebook“, welches nun die gesamten Regelungen in Europa zusammenfasst. Aktuelles dazu gibt es in dieser Ausgabe des adlers sowie unter [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu).

### Vortrag über Afrika-Reise

Nach einem leckeren Mittagessen und einem wohltuenden Spaziergang in der Sonne berichtete Dr. Stefan Kraus mit einer reich bebilderten Präsentation von einer Reise mit mehreren Motorflugzeugen vom Schwarzwald aus über Griechenland in verschiedene afrikanische Länder wie Ägypten, Sudan, Kenia, Ruanda und schließlich der Serengeti in Tansania. Der Vortrag machte Lust, selbst einmal weit weg zu fliegen und auf abenteuerlichen Pfaden fremde Kulturen kennenzulernen.

Zum Abschluss lud die diesjährige Organisatorin des Deutschen Segelflieger-tages, Paula Winterstein, nach Rastatt ein: Am 31. Oktober findet diese größte deutsche Zusammenkunft der Segelfliegerszene in der verkehrsgünstig gelegenen Banderhalle statt.

Mit angeregten Gesprächen bei Kaffee und Kuchen ging so wieder ein schönes Treffen zu Ende.

Text: Jasmin von Richthofen,  
Ulrike Franz  
Foto: Hans-Jürgen Rein

ZUM 90. GEBURTSTAG VON EDUARD BECK

# GRATULATION AN DAS EHRENMITGLIED DES AERO-CLUBS ESSLINGEN

Als Eduard Beck im Jahr 1950 den Aero-Club Esslingen mitbegründete, ist er sicherlich nicht davon ausgegangen, dass er die nächsten 70 Jahre mit diesem Verein auf das Engste verbunden sein würde. Am 13. Februar feierte er nun seinen 90. Geburtstag, und wie es der Zufall so wollte, fand einen Tag später die Jahreshauptversammlung des Aero-Club Esslingen statt, die ganz im Zeichen seines runden Geburtstages stand.

Bei einem Sektempfang zu Beginn der Hauptversammlung standen die Mitglieder Schlange, um dem Ehrenmitglied des Aero-Clubs zu gratulieren – viele von ihnen hatten bei Eduard Beck während seiner 35-jährigen Tätigkeit als Fluglehrer auch das Fliegen gelernt.

In der anschließenden Laudatio auf den Jubilar wurde hervorgehoben, dass Eduard Beck den Aero-Club Esslingen jahrzehntelang wie kaum ein anderer geprägt hat: 35 Jahre war er im Vorstand tätig, davon leitete er den Verein fast 30 Jahre lang als Erster Vorsitzender. Dabei standen für ihn immer drei Anliegen im Vordergrund: die Begeisterung der Jugend für den Segelflug, der Ausbau des Fluggeländes Jägerhaus und die ständige Modernisierung des Flugzeugparks.



**BWLV-Vizepräsident Walter Eisele (rechts) verlieh Eduard Beck im Namen des Verbandes die Wolf Hirth-Medaille in Gold**

## Wegbereiter für die Bebauung des Geländes am Jägerhaus

Der Neubau der Flugzeughalle mit Werkstatt und Vereinsheim wurde von ihm in die Wege geleitet und vollendet. In langwierigen Diskussionen mit den zuständigen Behörden erreichte er die dauerhafte Zulassung des Segelfluggeländes Jägerhaus mit der Möglichkeit des Motorsegler- und Flugzeugschlepp-Betriebs. Früh erkannte er, dass den Kunststoff-Segelflugzeugen die Zukunft gehört und trieb seit Ende der 1960er-Jahre die Umstellung des Flugzeugparks auf diese neue Flugzeuggeneration voran.

Als Betriebsleiter eines Automobilzulieferers entstand so manches benötigte Bauteil in der dortigen Lehrwerkstatt. Seine Fachkenntnisse konnte Eduard Beck auch bei der Konstruktion und dem Bau einer Startwinde nutzen, die seit 20 Jahren zuverlässig den Windenstart am Jägerhaus ermöglicht.

## Erfolgreicher Streckenflieger

Daneben war Eduard Beck auch ein begeisterter und talentierter Streckenflieger und Wettbewerbspilot. In der DMSt hat er den Verein häufig auf die vorderen Plätze der Vereinswertung geführt. Dabei war er auch über das heimische Revier hinaus segelfliegerisch unterwegs: Viele Fluglager führten ihn in die Alpen nach Aosta und Zell am See, und ebenso nutzte er die Thermik in Namibia und Australien für weite Streckenflüge.

Der BWLV war an diesem Abend durch seinen Vize-Präsidenten Walter Eisele vertreten, der die Glückwünsche des gesamten Präsidiums des BWLV ausrichtete. Walter Eisele kennt Eduard Beck schon viele Jahre aus gemeinsamen fliegerischen Aktivitäten und würdigte sein Engagement und seine Verdienste.

Er wies darauf hin, dass Eduard Beck für seine fliegerischen Leistungen und seinen unermüdlichen Einsatz für den Luftsport bereits 1966 mit dem Otto-Lilienthal-Diplom des DAeC und 1992 mit der Goldenen Ehrennadel des BWLV ausgezeichnet worden war. Für den aktuellen Anlass hatte Walter Eisele noch eine besondere



**Eduard Beck ist auch als Flugleiter am Esslinger Jägerhaus tätig**

Ehrung mitgebracht und überreichte Eduard Beck die Wolf Hirth Medaille in Gold des BWLV für dessen Verdienste um den Luftsport in Baden-Württemberg.

## Passendes Geschenk des Vereins

Auch wenn er schon vor einigen Jahren mit der aktiven Fliegerei aufgehört hat, ist Eduard heute noch praktische jedes Wochenende am Jägerhaus anzutreffen. Fast immer hat er dann seinen fast schon legendären grauen Arbeitskittel an, weil es immer irgendetwas zu tun gibt.

Als besonderes Dankeschön überreichte der Aero-Club Esslingen dem Jubilar das passende Geburtstagsgeschenk: einen Rundflug mit dem Zeppelin NT.

Die Mitglieder und Freunde des Aero-Clubs Esslingen gratulieren Eduard Beck ganz herzlich zu seinen 90. Geburtstag und wünschen ihm alles Gute.

Text: Michael Ultsch  
Fotos: Fabian Dieterle, Harald Weis

TAGUNG TECHNIK 2020

# ALLES, WAS FÜR DIE TECHNIK RELEVANT IST

Der BWLV hat seine jährlich im Frühjahr stattfindende Tagung Technik in diesem Jahr bereits Mitte Februar beim Aero-Club Stuttgart durchgeführt – nicht ahnend, dass Corona das öffentliche Leben nur kurze Zeit später stark einschränken würde. Mit dem früheren Termin hatte der Verband sozusagen übermäßig Glück, da zu diesem Zeitpunkt noch niemand über Einschränkungen redete, sodass die Tagung ungehindert stattfinden konnte. Mit mehr als 210 Teilnehmern war es dann auch die bestbesuchte Tagung Technik, die der BWLV bis dato verzeichnete.

Zu Gast war Bernd Eckart, Leiter der LBA-Außenstelle Stuttgart. Den regelmäßigen Kontakt zum LBA pflegt der BWLV gerne und intensiv, dies macht die Arbeit für beide Seiten einfacher. Zudem hatten die Teilnehmer damit wieder die Chance, dass luftrechtliche Fragen direkt beantwortet werden konnten.

Der zweite Gast, Joachim Krauter von der Firma Schempp-Hirth, berichtete zum Discus 2c FES. Da immer mehr Segelflugzeuge mit elektrischem Antrieb verkauft werden, ist sowohl der Betrieb als auch die Prüfung dieser Flugzeuge ein immer häufigeres Thema für Prüfer und Warte. Von der Entwicklung über die Zulassung, den Betrieb und die Prüfung bekamen die Teilnehmer einen interessanten Einblick, was für uns aus technischer Sicht dabei zu beachten ist. Das



Die Tagung Technik in den Räumen des Aero-Clubs Stuttgart war ausgesprochen gut besucht

System selbst braucht bei ordentlicher Pflege (fast) keine Wartung.

### Neue EASA-Verordnung

Werner „Micro“ Scholz brachte die Teilnehmer anschließend auf den neuesten Stand zur Einführung der neuen EASA-Verordnung 2019-1383, die seit 24. März 2020 gilt. Der BWLV braucht wieder einen neuen Betrieb – den sogenannten CAO-Betrieb – der für alle Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen verantwortlich sein wird. Bisher waren dafür noch zwei Betriebe nötig. Auch auf die

Halter kommen wieder (geringfügige) Änderungen zu. Die Inhalte der Änderungen wurden vor Kurzem von der EASA veröffentlicht und sind auf der EASA-Homepage im Original zu finden. Zusammenfassungen der Auswirkungen werden auch in der kommenden Zeit für alle Mitglieder zur Verfügung stehen.

Außer den beiden Gastvorträgen gab es noch jede Menge anderer aktueller Themen, die behandelt wurden. So ist dem BWLV gelungen, zusammen mit dem DAeC jetzt eigene Fallschirmprüfer ausbilden zu können. Interessierte Fallschirmwarte, die sich vorstellen können, Fallschirmprüfer zu werden, melden sich bitte beim BWLV. Die zugehörige Ausbildung soll im kommenden Herbst beginnen.

### Umwandlung der bisherigen Lizenzen

Die wichtigsten Punkte zu Prüferthemen und Prüfungen wie Freigaben, Prüfpapiere oder EASA-Verordnungen wurden besprochen. In diesem Zusammenhang stand auch die Umwandlung der bisherigen Lizenzen in eine L-Lizenz nach Part-66. Dies gilt sowohl für alle unsere Klasse-3-Prüfer, wovon die meisten schon eine umgewandelte Lizenz haben, als auch für unsere Werkstattleiter (WL). Die WL können – wenn sie ihre WL-Berechtigung vor dem 19. November



BWLV-Vizepräsident und Referent Technik Steffen Baitinger (stehend) führte durchs Programm



2019 erhalten haben – nach der Umwandlung in eine L-Lizenz erweiterte Freigaberechte wahrnehmen. Für alle Freigabeberechtigten, also Prüfer und Werkstattleiter, ist auch wieder das Thema der Freigabebescheinigungen aktuell, es gibt wieder geänderte Freigabebescheinigungen.

Es wurden noch weitere Themen behandelt, die hier nicht im Einzelnen

aufgeführt werden. Im Anschluss an den offiziellen Teil der Tagung Technik bot der BWLV dann, wie vorab im adler und auf der Homepage angekündigt, die Kalibrierung mitgebrachter Drehmomentschlüssel, Messschieber und Bügelmessschrauben für die anwesenden Techniker an. Diese Kalibrieraktion war ins Leben gerufen worden, weil bei Audits durch das LBA zuletzt häufiger nach kalibrierten Werkzeugen gefragt wurde (auch

wenn man nur in den wenigsten Fällen tatsächlich kalibrierte Messmittel oder Drehmomentschlüssel benötigt).

Die nächste Tagung Technik findet im Frühjahr 2021 statt.

Text: Steffen Baitinger, BWLV-Vizepräsident und Referent Technik  
Fotos: Matthias Birkhold

## 142. ZELLENWART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK

# ANLEITUNG VON ERFAHRENEN EXPERTEN

Vom 27. Januar bis 1. Februar fand auf dem Klippeneck der 142. Zellenwart-Lehrgang statt. Matthias Birkhold, Leiter des Referats Technik und der BWLV-Technischen Betriebe, konnte auch in diesem Lehrgang am Ende für alle 13 Teilnehmer einen positiven Abschluss vermelden.

Es ist immer wieder eine erfrischende Erfahrung, nette Leute aus fern (zum Beispiel Dirk aus dem hohen Norden) und nah, die sich in ihren Vereinen engagieren möchten, kennenzulernen, sich mit ihnen auszutauschen und sich dabei weiterzubilden. Im Besonderen sind die informellen Inhalte des Lehrgangs in Form von Kommentaren und Geschichten von Hans Hörber und Willi Nuoffer zu erwähnen.

Oft ist es für den Einzelnen nicht immer ganz einfach, sich die Zeit für den Lehr-



Die Teilnehmer des jüngsten Zellenwart-Lehrgangs auf dem Klippeneck



Die angehenden Zellenwarte arbeiteten konzentriert in der technischen Werkstatt des BWLV

gang zu nehmen. Nur drei Teilnehmer konnten den Lehrgang bei ihren Arbeitgebern als Bildungsurlaub beantragen. Der Rest, Ruheständler mal außen vor, musste sich anderweitig frei nehmen. Das ist ein Applaus wert.

Es ist zu hoffen, dass der BWLV an der Durchführung dieser Lehrgänge festhält, um den Vereinen die Möglichkeit zu geben, qualifiziertes technisches Personal auszubilden, um so einen Beitrag zur kostengünstigen Durchführung der Instandhaltung des Geräts zu ermöglichen. Wohl dem, der zwei erfahrene Experten wie Hans und Willi in den Reihen hat, die bereitwillig und mit Geduld ihr Wissen an andere weitergeben. Herzlichen Dank an alle für die erfolgreiche Woche.

Text: Ulrich Pfundmeier  
Fotos: Matthias Birkhold/Teilnehmer

KOMMENTAR VON DAEC-PRÄSIDENT STEFAN KLETT

## DER KAMPF GEGEN DIE ZÜP GEHT WEITER

Der Bundestag hat am 5. März Änderungen im Luftsicherheitsgesetz beschlossen. Damit sollen die „Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen (ZÜP) verbessert werden“.

Für Privatpiloten bedeutet die neue Regelung eine massive Verschärfung der ZÜP. Unter anderem wird die Zuverlässigkeitsüberprüfung schon zu Beginn der Ausbildung verlangt. Außerdem sollen die Luftsicherheitsbehörden befugt werden, weitere sicherheitsrelevante Informationen weiterer Behörden in die ZÜP einzubeziehen. Darüber hinaus sollen rechtliche Grundlagen für die Einrichtung eines Luftsicherheitsregisters geschaffen werden, in dem aktuelle Informationen zum Bestand und Status aller luftsicherheitsrechtlichen Zuverlässigkeitsüberprüfungen erfasst würden.

Das Gesetz muss nun noch im Bundesrat verabschiedet werden. Der Bundesrat kann jedoch keine Änderung am Gesetzestext vornehmen. Stimmt er aber einem Gesetz nicht zu, kann der Vermittlungsausschuss angerufen werden.

Wir sind im direkten und kritischen Dialog mit den Behörden und politischen Entscheidungsträgern. Bereits im September des vergangenen Jahres habe ich einen langen Brief an den Bundesinnenminister Horst Seehofer geschrieben.

Schon 15 Jahre dauert der Kampf gegen die ZÜP. Nach § 7 des Luftsicherheitsgesetzes müssen sich nur die deutschen Piloten der Überprüfung unterziehen. Unsere europäischen Nachbarn kennen diese Bestimmung nicht. Jeder Franzose, Pole, Spanier – wirklich jeder EU-Pilot

außer einem deutschen – darf ohne Zuverlässigkeitsüberprüfung in Deutschland fliegen. Unser Land benachteiligt seine eigenen Bürger gegenüber den europäischen Nachbarn!

Ob durch die ZÜP ein Sicherheitsgewinn erzielt wird, war und ist selbst bei den politischen Vertretern sehr umstritten. Einige Bundesländer hatten schon bei der Einführung den Sinn und Zweck der Überprüfung in Frage gestellt.

In unseren Gesprächen mit politischen Partnern wird das Thema weiterhin immer wieder präsent sein. Wir geben nicht auf!

Text: Stefan Klett

WICHTIGE FÖRDERER

## ALTE ADLER TAGTEN IN BRAUNSCHWEIG

**Seit über 75 Jahren begleitet und fördert die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ als Ehrenmitglied des DAeC den Luftsport in Deutschland. Das Präsidium der Traditionsgemeinschaft traf sich am 5. Februar in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig, um Förderprojekte und andere Punkte für das neue Jahr zu besprechen.**

Die „Alten Adler“ unterstützen nicht nur den Luftsportnachwuchs, sondern darüber hinaus auch studentische Projekte in den Akafliegs oder luftfahrtbezogene Schulprojekte. „Wir fördern die fliegerische Jugend jährlich mit bis zu 10.000 Euro. Dabei richten wir Adler uns nach einem durchgängigen Konzept, das für den männlichen wie auch den weiblichen Nachwuchs greift und vom Fluganfänger im Kindesalter bis zum Junioren-Weltmeister reicht“, erklärt der Präsident der „Alten Adler“, Prof. Uwe Stüben.

Die Mitglieder der Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ kommen aus allen Bereichen der Luft- und Raumfahrt. Auf-

genommen werden Personen, die sich durch besondere fliegerische Leistungen im zivilen und militärischen Bereich sowie als Forscher, Wissenschaftler, Konstrukteure, Lehrer, Publizisten und Förderer um die Luft- und Raumfahrt verdient

gemacht haben. Während der Sitzung beschloss der Vorstand, zwei neue Mitglieder aufzunehmen.

Text und Foto: DAeC/cm



Die Alten Adler fördern den Luftsport seit mehr als 75 Jahren. Der aktuelle Vorstand traf sich kürzlich zu einer Sitzung in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle

**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
01.04.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
07.04.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
14.04.20	17.04.20	MD	Trainingslager Freiflug – Info: <a href="mailto:thomasweimer2000@aol.com">thomasweimer2000@aol.com</a>	Freienhufen/Brandenburg
15.04.20	18.04.20	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
17.04.20	19.04.20	FB	Modellballonfeschdle Althütte – Info: <a href="mailto:schulz@bwlv.de">schulz@bwlv.de</a>	Althütte
19.04.20		MD	Saalfug-Training FG Schorndorf – Info: <a href="mailto:guenther.platz@gmx.de">guenther.platz@gmx.de</a>	Schorndorf
21.04.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
24.04.20	26.04.20	MF	(B) Theorie- und Praxisteil CRI-Lehrgang – Info: <a href="mailto:bucher@bwlv.de">bucher@bwlv.de</a>	N.N.
25.04.20		MF	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
25.04.20		FB	Frühlingsfestwettfahrt BSG Stuttgart – Info: <a href="http://www.ballonsportgruppe-stuttgart.de">www.ballonsportgruppe-stuttgart.de</a>	Stuttgart, Bad Cannstatt
25.04.20	26.04.20	MD	F1E Himmelberg, LMM u. Qualifikation – Info: <a href="mailto:volker.ba@gmx.de">volker.ba@gmx.de</a>	Himmelberg/Melchingen
01.05.20		A	Tag der offenen Tür mit Fly-In in Erbach/Donau, 10 Uhr – Info: <a href="http://www.lsvorbach.de">www.lsvorbach.de</a>	Flugplatz Erbach (EDNE)
05.05.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
06.05.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
08.05.20	17.05.20	MF	(B) Praxisteil FI(A)-Lehrgang – Info: <a href="mailto:bucher@bwlv.de">bucher@bwlv.de</a>	N.N.
09.05.20	23.05.20	SF	(B) Praxisteil Segelfluglehrer-Lehrgang – Info: <a href="mailto:oelschlaeger@bwlv.de">oelschlaeger@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
14.05.20	23.05.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Jena
15.05.20	17.05.20	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Husum-Schwesig
16.05.20	17.05.20	A	Jubiläumfest Schwenningen – Info: <a href="http://para-club.de/pink-boogie">para-club.de/pink-boogie</a>	Flugplatz Schwenningen
16.05.20	23.05.20	SF	54. Hahnweide-Segelflugwettbewerb – Info: <a href="http://wettbewerb.wolf-hirth.de">http://wettbewerb.wolf-hirth.de</a>	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
19.05.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
21.05.20	22.05.20	MF	Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a>	Niederstetten
21.05.20	24.05.20	A	Fliegerfest Kornwestheim am 21., 23. und 24.05. – Info: <a href="http://www.fliegerfest-kornwestheim.de">www.fliegerfest-kornwestheim.de</a>	Flugplatz Pattonville (EDTQ)
21.05.20	24.05.20	UL	30. Deutsche Meisterschaft Ultraleichtflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Rheine-Eschendorf
22.05.20	23.05.20	MF	54. Internationaler Allgäuflug – Info: <a href="http://fliegergruppe.de/allgaeuflug">fliegergruppe.de/allgaeuflug</a>	Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
23.05.20	24.05.20	MD	Flugmodellbau-Messe Funwing – Info: <a href="http://www.funwing.de">www.funwing.de</a>	Flugplatz Bruchsal
25.05.20	29.05.20	SF	(B) Bildungsmaßnahme Segelkunstflug (Lehrer u. Punktrichter) – Info: <a href="http://www.segelkunstflug.com">www.segelkunstflug.com</a>	Flugplatz Walldürn (EDEW)
29.05.20	31.05.20	LS	Treffen der FEWP (Europäische Pilotinnen) – Info: <a href="mailto:presse@pilotinnen.de">presse@pilotinnen.de</a>	Zypern
30.05.20	31.05.20	MD	DMM und Rangliste F1D, zwei Wettbewerbe – Info: <a href="http://www.daec.de">daec.de</a>	Dillingen/SL
30.05.20	06.06.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft 15m-, Clubklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">daec.de</a>	Hockenheim
30.05.20	06.06.20	SF	28. Farrenberg-Wettbewerb – Info: <a href="http://wettbewerb.fsv-moessingen.de">http://wettbewerb.fsv-moessingen.de</a>	Flugplatz Farrenberg/Mössingen
01.06.20	12.06.20	SF	DM Segelflug, DoSi-, 18m- u. Offene Klasse – Info: <a href="https://segelflug.aero/web">https://segelflug.aero/web</a>	Bayreuth
06.06.20		MF	Hessensternflug – Info: <a href="http://www.daec.de">daec.de</a>	N.N.
09.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
10.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
11.06.20	14.06.20	LJ	BWLV-Ballonjugendlager – Info: <a href="mailto:jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de">jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de</a>	Seeg/Allgäu
11.06.20	14.06.20	SF	Salzmanncup (Segelkunstflugwettbewerb) – Info: <a href="http://segelkunstflug.com">segelkunstflug.com</a>	SLP Ansbach-Petersdorf
17.06.20	21.06.20	MF	Deutsche Meisterschaft Navigationsflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Hodenhagen
20.06.20	21.06.20	MD	Deutsche Meisterschaft Saalfug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Dillingen/SL
23.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
24.06.20	02.07.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft 15m-, Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Lüsse
27.06.20		LJ	4. BWLV-Jugend-Fly-In – Info: <a href="mailto:bwlvflyin@fswaechtersberg.de">bwlvflyin@fswaechtersberg.de</a>	Flugplatz Wächtersberg
27.06.20		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a>	Niederstetten
27.06.20		MD	Scale- und Semicale-Heli-Treffen – Info: <a href="http://www.mfc-untermuenkheim.de">www.mfc-untermuenkheim.de</a>	Untermünkheim
28.06.20		MD	Flugtag mit Modellflug – Info: <a href="http://www.mfc-untermuenkheim.de">www.mfc-untermuenkheim.de</a>	Untermünkheim
28.06.20		A	Erlebnistag Flugplatz Irfpel, 10 – 18 Uhr – Info: <a href="http://irfpel.org/erlebnistag">irfpel.org/erlebnistag</a>	Flugplatz Irfpel, Giengen/Brenz (EDNG)
03.07.20	11.07.20	SF	DM Frauen und Quali für DM 2021 – Info: <a href="https://segelflug.aero/web">https://segelflug.aero/web</a>	Brandenburg/Havel
04.07.20		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
05.07.20	11.07.20	MF	1st FAI European Intermediate Aerobatic Championship – Info: <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a>	Deva/Rumänien
07.07.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
08.07.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
08.07.20	17.07.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Landau
10.07.20	11.07.20	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Flugplatz Ammerbuch
11.07.20	18.07.20	SF	BWLV-Ü25-Streckenfluglager – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
12.07.20		MD	Saalfug-Training FG Schorndorf – Info: <a href="mailto:guenther.platz@gmx.de">guenther.platz@gmx.de</a>	Schorndorf
17.07.20	19.07.20	LS	Chiemseetreffen Vereinigung Deutscher Pilotinnen – Info: <a href="mailto:Ingrid.hopman@t-online.de">Ingrid.hopman@t-online.de</a>	Chiemsee
19.07.20	31.07.20	SF	36. FAI WM 18m-, Offene und Doppelsitzerklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Stendal
19.07.20	26.07.20	MF	Deutsche Meisterschaft Motorkunstflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Gera
20.07.20	24.07.20	MD	Hangflug-EM F1E – Info: <a href="http://www.frm.d.ro">www.frm.d.ro</a>	Turda/Rumänien
21.07.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
 MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen  
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerkle@bwlv.de](mailto: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](http://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!

ZUR ERINNERUNG, WAS BEIM FLIEGEN ZU BEACHTEN IST:

# MENSCHLICHES LEISTUNGSVERMÖGEN ODER „HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS“

Was bedeutet der Begriff „menschliches Leistungsvermögen“ in Bezug auf das Fliegen? Das Englische drückt es gut aus, denn „Human performance and limitations“ heißt übersetzt „menschliche Leistung und ihre Grenzen“.

Der Mensch ist nicht zum Fliegen geboren. Deswegen sind Flugphysiologie und Flugpsychologie wichtig, das heißt, die Lehre von den Funktionen und Lebensvorgängen im Organismus während des Fluges und wann der Mensch an seine geistigen, seelischen und körperlichen Leistungsgrenzen gerät. Mehr als 90 Prozent aller Flugunfälle in der Allgemeinen Luftfahrt sind Pilotenfehler, in der gewerblichen Luftfahrt hingegen sind es nur um die 60 Prozent. Die letztere Zahl ist sogar rückläufig, aber natürlich immer noch zu hoch. Daher strebt man an, durch bessere Kenntnis der eigenen Lebensabläufe die Unfallrate durch Pilotenfehler zu senken.

Für die hohe Unfallrate in der Allgemeinen Luftfahrt sind äußere und innere Bedingungen verantwortlich – im zweiten Fall bedeutet das die Überschreitung geistiger, seelischer und körperlicher Leistungsgrenzen.

## Das menschliche Leistungsvermögen kann man in Kategorien einteilen:

- **Umsicht:** Übersicht über alle Funktionen und Bedienelemente des Luftfahrzeuges zu haben.
- **Voraussicht/Planung/Zielsetzung:** Streckenführung vorher planen, Benzinverbrauch kalkulieren, Wetterberatung einholen, Einflug in die Platzrunde rechtzeitig im Voraus bedenken und einplanen.
- **Wachheit/Wachsamkeit:** Überwachen aller Instrumente; Luftraumbeobachtung heißt, den Luftraum ständig abzuscannen. Der Mensch muss fit sein, ausgeschlafen und gesund; die Maschine muss technisch top sein.
- **Konzentration:** Muss voll da sein, ständig sollten die Augen auf die Instrumente gerichtet sein, Höhe und Kurs halten, guten Trainingsstand durch häufiges Üben erhalten sowie den Luftraum ständig beobachten.



Wer in der Luft unterwegs ist, sollte gut vorbereitet sein und seine Grenzen kennen

- **Aufmerksamkeitsteilung:** Bei Einflug in die Platzrunde sind die Verfahren einzuhalten, Fahrt und Höhe beachten, beim Landeanflug Klappenstellung, Geschwindigkeit, Trimmung, Sinkflugrate und Anflugsektor beobachten.

## Wie erreiche ich die genannten fünf Voraussetzungen im Mensch-Maschine-System?

- Durch Kenntnis der physiologischen und psychologischen Zusammenhänge der Lebensvorgänge in unserem menschlichen Organismus im Zusammenspiel mit der Maschine.
- Durch Kenntnis der physiologischen Einflüsse bei der Bewegung im Luftraum und dessen physikalische Gegebenheiten (Einfluss durch Luftdruck, Gase etc.; Zusammensetzung der Luft aus Sauerstoff, Stickstoff und Edelgasen, Abnahme des Sauerstoffanteils mit steigender Höhe durch Partialdruck; kosmische Einflüsse wie zum Beispiel elektromagnetische Wellen, UV-Strahlung etc.).
- Durch Abbau von Stress und Leistungsdruck, zum Beispiel durch ein gutes Lehrer-Schüler-Verhältnis und individuelles, zielgerichtetes Lernen.
- Optimierung der inneren Bedingungen: Geistige, seelische und körperliche Fitness wird durch harmonische Lebensführung, ein ausgeglichenes

Wesen, gute Ernährung/Flüssigkeitszufuhr und ausreichend Schlaf erreicht.

Unwohlsein/Krankheit/Streit/schlechtes Miteinander in der Schule oder im Verein führen zu Fluguntauglichkeit, da diese Faktoren zu Störungen im gesamten Organismus führen. Dies hat Konzentrationsmangel zur Folge und eine Herabsetzung der Leistungsfähigkeit. Ein kranker bzw. durch ungünstige Einflüsse beeinträchtigter Körper kann seine Aufgaben gar nicht oder nur noch unzulänglich bewältigen. Die Bewegung im Luftraum stellt erhöhte Anforderungen an den Organismus, deswegen sollte jeder Pilot die Funktionsweise seines Organismus kennen und beachten, um hieraus die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit selbstkritisch zu erkennen. Jeder, der diese Grenzen als Pilot überschreitet, spielt mit seinem eigenen Leben und dem der ihm anvertrauten Personen.

**Als Fazit kann man festhalten: Der Mensch muss fit sein, die Maschine technisch in Ordnung und das Medium Luft, in dem wir uns bewegen, muss den beabsichtigten Flug gefahrlos ermöglichen. Dies gilt für alle Luftsportarten gleichermaßen.**

Text: Rosmarie Zantow, mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe Februar/März 2020

# „DASS WIR EIN FLUGZEUG NICHT FINDEN, PASSIERT IN DEN SELTENSTEN FÄLLEN“



Der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr (Search And Rescue, SAR) erfüllt nicht nur militärische Aufgaben, sondern ist auch für die Suche und Rettung von zivilen Luftfahrzeugen und Piloten zuständig. DAeC-Vizepräsident René Heise, im Vorstand zuständig für die Bundeswehr, und Christian Mannsbart sprachen mit Oberstleutnant Achim Rösen, der die SAR-Leitstelle in Münster leitet, unter anderem über den Mythos von Rechnungen an Privatpiloten und darüber, wie Privatpiloten die Rettungsteams unterstützen können.

Die SAR-Leitstelle Land in Münster ist eine von zwei militärischen Leitstellen, die von der Bundeswehr 365/24 betrieben werden. Die SAR-Leitstelle See in Glücksburg mit den SAR-Hubschraubern auf Helgoland und in Warnemünde ist im Schwerpunkt für die Unterstützung auf See und Schleswig-Holstein zuständig. DAeC und Bundeswehr koordinieren ihre Zusammenarbeit durch einen Verbindungsoffizier.

## ► In welchen Fällen rettet der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr überhaupt Privatpiloten?

Obwohl SAR einen vorrangig militärischen Auftrag hat, machen die Suche und die Rettung von zivilen Luftfahrzeugen und Piloten rund 40 Prozent aller unserer Einsätze aus. Immer dann, wenn ein Flugzeug verschwindet oder die zivile Luftrettung etwa nachts, bei widrigen Wetterbedingungen oder besonders schwierigem Gelände an ihre Grenzen stößt, starten unsere SAR-Hubschrauber an den drei SAR-Kommandos. 2019 haben unsere Rettungsteams 320 Flugstunden in 200 Flügen absolviert.

## ► Und auf welchem Weg kommen Notsignale in der SAR-Leitstelle an?

Alle Notsignale werden über das COSPAS SARSAT-System, ein internationales, satellitengestütztes Such- und Rettungssystem zur Erfassung und Lokalisierung von Notfunkbaken, also ELT, PLB und EPIRB, aufgenommen und an das Rescue Coordination Center (RCC) Münster weitergegeben.



Oberstleutnant Achim Rösen (links) und DAeC-Vizepräsident René Heise in der SAR-Leitstelle in Münster

Mitarbeiter werten die eingegangenen Notsignale aus bzw. schicken Alarme von EPIRB (Seenotbaken) an die Seenotleitung Bremen. Alle anderen Alarme werden durch das RCC Münster bearbeitet.

## ► Die von Ihnen angesprochenen Emergency Location Transmitter (ELT) sind in Deutschland Vorschrift für Flugzeuge. Wie zufrieden sind Sie in der Praxis mit diesen Notfallsendern?

Zur hohen Erfolgsquote trägt der vorgeschriebene Einsatz von ELT einen wichtigen Teil bei. Dass wir ein Flugzeug nicht finden, passiert nämlich nur in den seltensten Fällen. Vor einigen Jahren ist ein Zivillieger über der Nordsee verschollen. Wir gehen davon aus, dass er irgendwann keinen Sprit mehr hatte und über offener See abgestürzt ist. Das ELT hat kein Signal gesendet, wahrscheinlich weil es unter Wasser an seine technischen Grenzen gestoßen ist. Zudem hatte sich der Pilot zu keinem Zeitpunkt bei der Flugsicherung gemeldet, was auch die Verfolgung über das Radarbild erschwert hat. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) musste die Suche am Ende leider erfolglos abbrechen.

## ► Wie sähe ein Lösungsansatz für diese seltenen Fälle aus?

Eine Lösung für eine ungeplante Bruchlandung auf dem Wasser, die auch die Internationale Zivile Luftfahrtorganisation (ICAO) inzwischen befürwortet, ist ein sogenanntes floatable ELT, das aufgrund seiner technischen Beschaffenheit schwimmen kann. Dieser Notfallsender ist am Flugzeug angebracht. Der Pilot kann den Notfallsender manuell aktivieren oder das Gerät mit einem zusätzlichen Water-Switch-Sensor ausrüsten lassen. Das Notfallsignal wird automatisch versendet, sobald der Sensor die Wasseroberfläche berührt. Ähnlich wie ein herkömmlicher G-Switch, nur dass dieser eben durch die Fliehkraft von 5G das Signal auslöst. Zudem macht es unsere Arbeit deutlich leichter, wenn der Pilot möglichst viele Spuren hinterlässt, also beispielsweise mit der Flugleitung oder weiteren Flugsicherungsdienststellen spricht und angibt, wo er sich befindet und wohin er fliegen will.

## ► Wie stehen Sie aus Sicht der Luftrettung zu Personal Location Beacons (PLB)?

Jedes System hat Vor- und Nachteile. PLB sind zwar auf EU-Ebene für die

Luftanwendung unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen, allerdings nicht in Deutschland. Der Notfallsender muss manuell von der Besatzung ausgelöst werden – sie muss also kurz vor, beim oder nach dem Aufprall des Flugzeuges dazu in der Lage sein. Wenn dann noch das ELT aus technischen Gründen versagt, ist auch niemand in der Lage, den Unfall nachzuvollziehen und die entsprechenden Rettungsmaßnahmen einzuleiten. Auf der anderen Seite bietet das PLB eine zusätzliche Alarmierungsmöglichkeit und sendet die tatsächliche Position des Piloten auch dann noch, wenn dieser sich vom Luftfahrzeug entfernt. Um für die Sicherheit des Piloten besonders effektiv zu sein, müsste das PLB allerdings auf ein Flugzeug mit dem entsprechenden Kennzeichen registriert sein. Und diese Registrierung ist in Deutschland momentan nur für ELT möglich.

► **Bedeutet das also, dass SAR nicht aktiv wird, wenn die Zentrale ein PLB-Signal aufgreift?**

Natürlich bearbeiten wir alle COSPAS-SARSAT-Alarme und als letzte Konsequenz rücken unsere Such- und Rettungstrupps auch in einem solchen Fall aus. Aufgrund der fehlenden Registrierung des Geräts ist es nur schwieriger, die Daten des Flugzeugs und damit auch die des Piloten zu ermitteln – Daten, die zu einer schnellen und vor allem erfolgreichen Rettung beitragen können.

► **Angenommen, ein Privatpilot aktiviert versehentlich ein ELT und der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr rückt aus. Muss der Verursacher dann die Kosten für den Einsatz tragen?**

(lacht) Wir haben der zivilen Luftfahrt noch keinen einzigen Such- oder Rettungseinsatz in Rechnung gestellt. Auch bei einer Fehlauslösung – die leider sehr häufig vorkommt –, die beispielsweise beim Abrüsten oder Transport des Flugzeugs entstehen, wird der Pilot von uns nicht zur Kasse gebeten. Und ganz nebenbei: Bei einem Unfall mit anschließender Rettung bezahlt die Krankenkasse den Transport.

► **Wie sollte der Pilot mit einem ELT umgehen, wenn er sein Flugzeug verkauft, transportiert oder endgültig stilllegt?**

Bei Kauf oder Verkauf eines Flugzeugs sollte er das ELT bei den zuständigen Behörden zeitnah an-, ab- oder ummelden. In Deutschland sind derzeit etwas mehr als 11.000 ELTs registriert, und diese einfachen Maßnahmen helfen, den Überblick zu behalten, was in unserem Fall konkret Leben retten kann. Auf jeden Fall sollte der Luftfahrzeughalter bei Stilllegung oder Transport die Batterie des Notfallsenders ausbauen. Die Gefahr einer Fehlauslösung ist einfach zu hoch. Wir hatten schon den Fall, dass das COSPAS-SARSAT-System uns über ein

Notfallsignal informiert hat und wir anhand der mobilen Positionsmeldungen ausmachen konnten, dass die vermeintliche Flugroute immer entlang der A7 führt. Eine gefährliche Situation also. Der SAR-Hubschrauber rückte aus und musste feststellen, dass es sich um ein Flugzeug auf einem Autoanhänger handelte. Der Halter hatte die Batterie des ELTs nicht abgeklemmt. Durch die Vibrationen beim Transport hatte der G-Switch das ELT versehentlich ausgelöst.

► **Wie kann der Privatpilot SAR unterstützen?**

Jeder Alarm bindet in der Leitstelle Ressourcen, da geprüft werden muss, ob es sich um einen wirklichen Notfall handelt. Die Anzahl der Fehlalarme ist im Vergleich zu den tatsächlichen Notfällen sehr hoch. 2019 waren von den über 800 COSPAS-SARSAT-Alarmen nur 4,5 Prozent aktuelle Notsituationen. 2018 waren es noch fünf Prozent. Uns wäre schon sehr geholfen, wenn sich Piloten, die das ELT versehentlich ausgelöst haben, telefonisch bei uns melden würden. Die Nummer finden Sie entweder leicht über Google oder auf dem ELT-Registrierungsformular des Luftfahrt-Bundesamtes.

Text und Foto: DAeC/  
Christian Mannbart

## ERLASS DES BMVI

### PILOTEN MÜSSEN SSR-TRANSPONDER AKTIVIEREN

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat neue Bestimmungen erlassen, die sich mit dem Schalten von Transpondern bei Flügen nach Sichtflugregeln befassen. In der NfL 1-1869-20 wird festgelegt, dass Piloten, deren Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder verfügt, diesen unaufgefordert durchgängig zu betreiben haben. Die NfL liegt als Download unter [www.daec.de](http://www.daec.de) unter der Meldung vom 4. März.

Text: DAeC

## ABSCHIED

### GEDENKEN AN HERBERT FRANK

**Am 17. Januar 2020 hat unser Ehrenmitglied Herbert Frank seinen letzten Flug angetreten.**

Geboren wurde Herbert am 15. April 1928, und schon früh galt seine Liebe

der Fliegerei – eine Liebe, die ihn ein Leben lang begleiten sollte. Noch bevor er 14 Jahre alt war, begann er eine Ausbildung als Metallflugzeugbauer bei der Badisch-Pfälzischen Flugzeugreparaturwerft in Karlsruhe. Im Jahr darauf mach-

te er seinen ersten Start auf einem SG 38 in Jöhlingen.

In der Zeit nach dem Krieg verlegte er sich aufs Modellfliegen, war doch die bemannte Fliegerei noch für einige Zeit ver-

boten. Aber als sie wieder zugelassen wurde, war Herbert einer der ersten, die dabei waren. Er war 1950 Gründungsmitglied des LSV Albgau. Seit 1951 war er einer der ersten Mitglieder des WBLV, des heutigen BWLV.

In den folgenden Jahren wurde er Werkstatteleiter (1952) und ab 1957 Fluglehrer, eine Funktion, in der er unserem Verein 41 Jahre lang diente und während der er unzählige Flugschüler für das Fliegen zu begeistern vermochte. Sein enormer Einsatz für die Fliegerei und den Verein brachten ihm eine Reihe von Ehrungen ein, so die Goldene Ehrennadel und die Wolf Hirth Medaille in Silber und Gold des BWLV sowie das Diplom Otto Lilienthal des DAeC. Hinzu kamen 1993 die Ehrenplakette der Stadt Ettlingen und schließlich der Erste Ehrenring unseres Vereins für seine herausragenden Verdienste.

Im Alter von 78 Jahren machte er sich nochmals zu einem großen Flug auf. Mit seinem Sohn Dieter als Sicherheitspilot flog er in Bitterwasser/Namibia eine Strecke von 1.060 Kilometern.

Insgesamt diente er unserem Verein 15 Jahre als Erster Vorsitzender, 44 Jahre als Zweiter Vorsitzender, vier Jahre als Schriftführer und sage und schreibe 60 Jahre als Werkstatteleiter.

Er absolvierte fast 9.000 Starts und ca. 2.200 Stunden im Segelflug. Das Verhältnis zeigt, dass Herbert vor allem die Schulung und damit die Förderung des fliegerischen Nachwuchses am Herzen lag. Für ihn war der Verein keine Organisation, sondern eine Familie, in der man sich für den anderen einsetzt und sich umeinander kümmert. Herberts Einsatz, seine Begeisterung und seine Hingabe an das Hobby Fliegerei nötigen bis heute jedem von uns Respekt ab. Einen wie ihn wird man in unserer flüchtigen, schnelllebigen Zeit wohl kaum mehr finden. Wir alle können vor ihm nur den Hut ziehen und ihm für seinen letzten Flug alles Gute wünschen.

Also dann Herbert: Seil straff – fertig – frei, und guten Flug, Herbert.

Text: LSV Albgau  
Foto: Gerhard Bantle



Der LSV Albgau trauert um sein Ehrenmitglied Herbert Frank

## SPORTFLIEGER-CLUB C. F. MEERWEIN TRAUERT UM JOCHEN HODAPP

Der Sportflieger-Club C. F. Meerwein aus Emmendingen trauert um sein langjähriges Mitglied Hans Joachim (Jochen) Hodapp, der Ende Januar im Alter von 75 Jahren verstorben ist.

Bereits im Jugendalter begann Jochen Hodapp die Segelflugausbildung im Sportflieger-Club C. F. Meerwein – seine Leidenschaft für die Fliegerei war von diesem Moment an für immer entfacht. Neben dem Segelflugschein besaß er später ebenfalls den Motorsegler-, Motorflug- und auch den UL-Schein.

Ab 1980 war Jochen Hodapp Fluglehrer, später auch Ausbildungsleiter und Prüfungsrat. Durch seinen unermüdlichen Einsatz – vor allem als routinierter Fluglehrer – war er über Jahrzehnte eine der tragendsten Säulen im C. F. Meerwein. Jochen brachte über die Jahre Hunderten von Flugschülern das Fliegen bei, wobei seine besondere Leidenschaft immer der Alpenfliegerei galt, von den verschiedensten Segelflugplätzen Südfrankreichs aus.

Jochen Hodapp, der passionierter Pfeifenraucher war, konnte es sich auf langen Schulflügen nicht verkneifen, seine Pfeife zu zücken. Als Segelflugschüler auf dem vorderen Sitz öffnete man in diesen Fällen (wenn der Rauch so langsam nach vorn zog) kommentarlos das Seitenfenster und freute sich an der frischen Luft. Wenn die Glut der Pfeife dann abgebrannt war, öffnete Jochen sein Seitenfenster und klopfte die Pfeife gelassen mit einem kräftigen „tok, tok, tok“ am Twin-Rumpf leer. Eine Erinnerung an ihn, die so mancher Flugschüler sicher nie vergessen wird.

Doch nicht nur auf dem Flugplatz engagierte sich Jochen Hodapp für den Verein, sondern auch in der Werkstatt, wo er mehrere Jahre Werkstatteleiter war. In der Vereinsführung war er ebenfalls als Erster und Zweiter Vorsitzender tätig.

Im beruflichen Ruhestand setzte er sich unermüdlich für die UL-Schüler und deren Ausbildung ein, die er fast täglich von morgens bis abends betreute. Die Fliegerei war seine Passion.



Jochen Hodapp hat den Sportflieger-Club C.F. Meerwein mit seinem großen Engagement jahrzehntelang geprägt

In Jochen Hodapp verliert der Verein einen wichtigen Wegbegleiter und Menschen, der nicht nur die Vereinsgeschichte, sondern auch die Mitglieder darin bleibend geprägt hat.

Text und Foto:  
Sportflieger-Club C.F. Meerwein

# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

### TOP-TERMINE IM APRIL 2020 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

#### TRAININGSLAGER FREIFLUG

14. – 17.04.20 Freienhufen/Brandenburg  
Info: thomasweimer2000@aol.com

#### MODELLBALLONFESCHDLE ALTHÜTTE

17. – 19.04.20 Althütte  
Info: schulz@bwlv.de

#### SAALFLUG-TRAINING SCHORNDORF

19.04.20 Schorndorf  
Info: guenther.platz@gmx.de

#### FRÜHLINGSFESTWETTFAHRT BSG STUTTGART

25.04.20 Stuttgart  
Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de

#### TAG DER OFFENEN TÜR MIT FLY-IN

01.05.20 Erbach  
Info: www.lsvorbach.de