

der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

ALLGEMEINES SEITE 11

ENORMER ANDRANG ZUM JUBILÄUM

REKORDBESUCHERZAHLEN AM STAND DES BWLV BEI DER 25. AUFLAGE DER AERO

MOTORFLUG SEITE 21

GELB IST DIE HOFFNUNG

EIN JAHR ALS BUSCHPILOT MIT DEM „GELBEN FLIEGER“ AUF MADAGASKAR

TITELTHEMA SEITE 6

ZEIT FÜR DIE „OLDIES“

DER BWLV BIETET ZUSAMMEN MIT DEM LSR AALEN ERSTMALS

EIN Ü-25-FLUGLAGER FÜR ÄLTERE TEILNEHMER AN



Herzliche Einladung!

Kommen Sie zum Jubiläumsfest aufs Klippeneck!

Mit einem großen Fest auf dem Verbandsfluggelände auf dem Klippeneck (Denkingen) feiert der BWLV am **Samstag, 6. Mai**, sein 90-jähriges Bestehen und die Übergabe seiner Technischen Betriebswerkstatt. Seien Sie dabei und feiern Sie mit! Näheres hierzu auf Seite 13.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 „Oldies“ binden!

ALLGEMEINES

- 4 Mitglieder finden und binden (12):
Was Hänschen nicht lernt...
- 6 Ausschreibung – 1. BWLV-Ü-25-Segelfluglager 2017
- 7 Präsident der FAI – Interview mit Frits Brink
- 7 Korrektur – Festschrift-Beitrag
- 8 Kommentar von DAeC-Präsident Wolfgang Mütter
– Zukunftssicherung für alle
- 9 Kein 100-Meter-Deckel für Modellflug –
Staatssekretär Norbert Barthle gratuliert dem DAeC
- 10 Besuch der alten Dame: Die „Super Connie“
kommt nach Baden-Württemberg
- 10 Zur Klarstellung: Tauglichkeitszeugnisse nach
JAR-FCL 3 weiterhin gültig
- 11 Jubiläums-AERO 2017
- 13 Herzliche Einladung zur Festveranstaltung!

LUFTSPORTJUGEND

- 14 Jugendleiter-Lehrgänge auf dem Klippeneck
- 14 BWLV-Segelflug-Jugendlager 2017
- 15 Jetzt anmelden! Einblicke ins Streckenfliegen
- 15 BWLV-Landesjugendvergleichsfliegen im Segelflug

FREIBALLON

- 16 BWLV-Pfingstjugendlager Ballon mit der
BSG Stuttgart. Jetzt noch anmelden!
- 16 Zwei Ballonjugendlager im Sommer

MODELLFLUG

- 17 Horten-Modell im Deutschen Segelflugmuseum mit
Modellflug auf der Wasserkuppe
- 17 Saalflug-Europameisterschaft in Slanic/Rumänien

MOTORFLUG/UL

- 18 Piloten des LSV Schwarzwald in Tansania
- 20 Red Bull Air Race –
Dolderer fliegt in San Diego auf Platz drei
- 21 Ein Jahr bei der Mobilen Hilfe Madagaskar
- 24 59. Südwestdeutscher Rundflug 2017

SEGELFLUG

- 25 6. BWLV-Streckenflug-Seminar auf dem Klippeneck
- 26 Travel by Glider –
Internetplattform für Wandersegelflug
- 26 Wasserkuppe erhält Discus mit elektrischem
FES-Antrieb
- 27 Regionalwertung Rhein-Neckar-Enz
- 28 Blog zum Segelfliegen in den USA

LUFTSPORTLERINNEN

- 28 Die 23-jährige Ines Pfabe ist Werkstattleiterin des
LSV Degerfeld
- 29 Korrektur – Das falsche Reichelsheim

REGIONEN

- 29 Region 1: Flugzeugtaufe beim Aero Club Walldorf
- 30 Region 1: Kunstflug- und Gourmetwoche Bruchsal
- 32 Region 1: Rückschau und Ausblick bei der
Hauptversammlung der FG Freudenstadt
beim SFC Schwetzingen
- 33 Region 1: Winter-Vortragsprogramm
beim SFC Schwetzingen
- 34 Region 3: Jazz zum Vatertag am Sonderlandeplatz
Ellwangen-Erfental
- 35 Region 4: Ehrungen bei der Fliegergruppe Hülben

GRATULATION

- 36 Josef Kurz zum 90. Geburtstag

DAEC-NEWS

- 36 Flugplatzfeste – Keine Beteiligung der Bundeswehr
- 37 Das Luftsportgeräte-Büro zieht Bilanz
- 37 Luftsicherheitsgesetz – DAeC bittet um Klärung

BWLV-MITTEILUNGEN

- 38 BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte
- 41 BWLV-Terminservice 2017
- 42 Freezing-Momente im Cockpit –
Eingefroren an der Centerline
- 44 AOPA Safety Letter – Masse, Schwerpunkt und
Luftfahrzeugannäherungen als aktuelle Themen
- 45 Neue Internetseite der DFS – Die wichtigsten Infos
für Drohnenpiloten aus einer Hand




ABSCHIED

- 45 Trauer um Theo Rack

LESERMEINUNG

- 46 Leserschrift zum adler 03/17

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Besucherrekord bei der Jubiläums-AERO: Zur 25. Auflage der wichtigsten Messe der Allgemeinen Luftfahrt kamen in diesem Jahr rund 34.200 Besucher. Diese konnten sich neueste Trends und schöne Flugzeuge anschauen, so wie etwa das UL der Firma Skylark auf unserer Titelseite. Auch der BWLV konnte sich über zahlreiche Besucher an seinem Stand freuen. Lesen Sie alles zur AERO auf Seite 11.

Foto: Simone Bürkle

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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



„OLDIES“ BINDEN!



Prof. Dr. Helmut Albrecht,
BWLV-Präsidentialrat
Nordwürttemberg und
Vorsitzender LSR Aalen

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wenn in der aktuellen Kampagne des BWLV „Mitglieder finden und binden“ häufig die Youngsters ins Visier genommen werden, so ist dies nur recht und billig: Wer, wenn nicht unsere heutige Jugend, soll denn in zehn bis 20 Jahren unseren Sport und unsere Vereine insbesondere an den verantwortlichen Positionen übernehmen?

Zur Förderung dieser Gruppe gibt es unter anderem die Segelflug-Jugendlager, die seit vielen Jahren Heerscharen von jungen Segelfliegern einen gewaltigen Ausbildungsschub

vermitteln können: Viele von uns sind in diesen Jugendlagern freigeflogen oder konnten auf neue Typen umgeschult werden – und wohl alle ehemaligen Teilnehmer dieser Jugendlager denken auch noch im fortgeschrittenen Alter gerne an das dort Erlebte zurück.

Es ist eine so simple wie geniale Idee: Man bringe Segelflugschüler im Altersintervall von 14 bis 24 Jahren an einen Flugplatz mit guter Infrastruktur, wo sie sich zehn Tage ausschließlich ihrer Weiterbildung im Segelflug widmen können. Man kann getrost davon ausgehen, dass die jugendlichen Teilnehmer der diesjährigen BWLV-Jugendlager mit deutlichen Fortschritten in ihrer Flugausbildung in ihre Vereine zurückkehren werden.

Zwar hat der Volksmund unrecht, wenn er meint: „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr.“ Auch Hans lernt noch, wenngleich im höheren Alter mit erheblich mehr Mühen und Aufwand! Diesen Aspekt sollten wir im Rahmen des Findens und Bindens von Mitgliedern sehr wohl im Auge haben: Immer wieder finden Interessenten im Alter von deutlich mehr als 25 Jahren den Weg auf den Flugplatz, um sich einen schon lange gehegten Traum zu erfüllen.

Häufig werden unsere Jugendlichen von ihren Vätern oder Müttern auf den Flugplatz gebracht und am Abend wieder abgeholt. Oft stehen diese Eltern am Start und schauen ihren Sprösslingen interessiert beim Fliegen zu. So oft, dass bei manchem Elternteil der Wunsch reift, doch auch selbst in die Luft gehen zu wollen. Was der Kleine kann, das kriegen wir selbst doch erst recht hin!

Es gibt außerdem nichts Schöneres, als mit seinen heranwachsenden Kindern einer gemeinsamen Leidenschaft frönen zu können. Schnell wird der Aufnahmeantrag unterschrieben und mit der Ausbildung begonnen.

Die Ernüchterung folgt genauso oft und schnell auf dem Fuß: Da müssen der 50-jährige Diplom-Ingenieur ebenso wie die 45-jährige promovierte Consulting Managerin nicht nur mit ansehen, sondern förmlich erleiden, wie ihre noch nicht ganz hinter den Ohren trockenen Sprösslinge mit Leichtigkeit in der Ausbildung an ihnen vorbeiziehen und mit 40 Starts freifliegen, während die eigene Startzahl am Doppelsitzer bereits stabil dreistellig, der Freiflug aber noch in weiter Ferne ist. Im Verein konnte man wohl ein wertvolles, weil standorttreues Mitglied gewinnen, läuft aber bei ausbleibendem Schulungserfolg Gefahr, dieses nicht dauerhaft binden zu können.

Eine erste grundsätzliche Erkenntnis könnte sein, älteren Flugschülern eine andere Art von fluglehrerseitiger Hin- und Zuwendung angedeihen zu lassen, als der Horde der jungen Wilden.

Und warum nicht ein entsprechendes Lager ausschließlich für „Seniorschüler“ anbieten? Bei einer solchen Veranstaltung wäre die Gruppe der älteren Flugschüler unter sich, niemand stünde im oft ernüchternden Ausbildungswettstreit mit 14-jährigen Überfliegern. Die Gemengelage der auftretenden Schwierigkeiten wäre einheitlicher, und schon die Erkenntnis, dass es anderen ähnlich geht, schafft die nötige Motivation, solche Stolperstellen zu überwinden.

Insgesamt könnte eine konzentrierte Ausbildungswoche im Boot mit Gleichgesinnten deutlich helfen: Ein Fluglager in entspannter Atmosphäre für die Gruppe der Ü-25-Flugschüler, die endlich ihrem ersten Alleinflug deutlich näherkommen oder diesen gar absolvieren wollen. Und genau deshalb wollen wir – der Luftsportring Aalen in Kooperation mit dem BWLV – dies erstmals anbieten.

Der Flugplatz in Aalen-Elchingen bietet mit seiner 1.000 Meter langen und genügend breiten Graspiste die besten Voraussetzungen für entsprechende Erfolgserlebnisse. Alle Infos, ein Anmeldeformular und die Ausschreibung gibt es in dieser adler-Ausgabe auf den folgenden Seiten.

Zeigen wir den Jungen doch noch einmal, wo der Hammer hängt – vom 3. bis 10. September 2017 auf dem Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen!

Euer



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (12)

WAS HÄNSCHEN NICHT LERNT...

Gemeinsam in die Luft gehen: Der BWLV bietet zusammen mit dem LSR Aalen im September ein spezielles Ü-25-Segelfluglager an



... lernt Hans schon auch noch – aber mit deutlich mehr Mühe und Aufwand. In diesem Teil unserer Serie „Mitglieder finden und binden“ geht es vor allem um das Lernen im fortgeschrittenen Alter. Dies dient auch als Einführung eines besonderen Angebots, das der BWLV zusammen mit dem LSR Aalen erstmals vorstellt: Ein Ü-25-Segelfluglager, das vom 3. bis 10. September 2017 am Verkehrslandeplatz in Aalen-Elchingen stattfindet. Es richtet sich speziell an nicht mehr ganz so junge Flugschüler. Lesen Sie im Folgenden alles zu den entsprechenden Hintergründen und erfahren Sie mehr über das neue Angebot.

Dass älteren Menschen häufig eine abnehmende Fähigkeit zum Lernen nachgesagt wird, liegt wohl zum Teil an mittlerweile revidierten Befunden früher Intelligenzforschung. Bei der kognitiven Bewältigung neuer Anforderungen zeigt sich zwar

tatsächlich ein alterskorrelierter Leistungsabbau, diesem Abbau stehen aber Stabilität oder gar Zugewinne im Wissen und der Erfahrung gegenüber. Dieses Wissen und die Erfahrung können die dem Alter geschuldeten Probleme beim Lernen neuer Inhalte teilweise ausgleichen. Festzuhalten bleibt jedoch, dass Menschen im Alter **anders** lernen! Sie lernen nicht schlechter als Jüngere, aber sie brauchen in der Regel mehr Zeit, um sich Neues anzueignen bzw. die Perspektive zu wechseln.

Darauf sollten sich Vereine in der Flugausbildung Älterer einstellen, wenn sie solche Mitglieder längerfristig binden wollen. Unterstützen will der Baden-Württembergische Luftfahrtverband die Ausbildung älterer Segelflugschüler in Zusammenarbeit mit dem Luftsportring Aalen mit einem speziell auf ältere Flugschüler zugeschnittenen Segelfluglager vom 3. bis 10. September 2017 auf dem Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen.

Lernen ist ein sich über die Lebensspanne hinweg kontinuierlich verändernder Prozess. Daran hat bereits in den Siebzigerjahren unter anderem Frederic Vester in seinem Bestseller „Denken – Lernen – Vergessen“ hingewiesen. Das menschliche Gehirn besitzt etwa 86 Milliarden

Nervenzellen (Neuronen), die durch etwa 100 Billionen Schaltstellen (Synapsen) miteinander verbunden sind. Rein rechnerisch ist ein Neuron also mit rund 1.000 anderen Neuronen verbunden, real ist die „Verdrahtung“ allerdings sehr unterschiedlich. Vester hat darauf hingewiesen, dass diese Neuronenverschaltung bereits im frühesten Kindesalter angebahnt wird. Diese in der frühesten Jugendzeit generierten Neuronenverschaltungen bilden quasi die „Denk-Autobahnen“ für das ganze spätere Leben und beeinflussen die Persönlichkeit des Menschen.

Die Hirnforschung hat festgestellt, dass Volumen und Gewicht des menschlichen Gehirns im Lauf des fortgeschrittenen Lebens um rund zwei Prozent pro Lebensjahrzehnt abnehmen. Das ist nicht weiter tragisch, damit müssen wir Älteren leben – und können auch ganz gut leben, weil sich unser Gehirn darauf einstellt und einfach „anders“ denkt.

Das Gehirn braucht länger, um umzuschalten

Im Alter gibt es Änderungen in der visuellen Wahrnehmung, außerdem zeigt die bildgebende Forschung, dass bei Älteren eine Verschiebung von der automatischen motorischen Verarbeitung hin zu

einer mehr kontrollierten Form der motorischen Verarbeitung zu beobachten ist. Gerade diesem Punkt kommt bei der Ausbildung von älteren Flugschülern eine besondere Bedeutung zu.

Ein weiterer ganz zentraler Punkt bei der Ausbildung Älterer, der all die verschiedenen neurobiologischen Erkenntnisse auf den Punkt bringt, ist letztlich der Zeitfaktor: Das Gehirn braucht länger, um umzuschalten. In der lernpsychologischen Forschung ist immer wieder darauf hingewiesen worden, dass Ältere zu nahezu gleichen Denkleistungen fähig sind wie Jüngere, wenn ihnen ausreichend Zeit gelassen wird. Diese pragmatische Zusammenfassung des Unterschieds im Lernen verschiedener Generationen zeigt deutlich die besonderen Anforderungen bei der Ausbildung Älterer auf: Es ist Geduld vonnöten – und zwar auf beiden Seiten: sowohl beim Lernenden als auch beim Lehrer!

Neben den biologischen Prozessen im Gehirn ändern sich auch unsere Einstellungen zum Lernen im Lauf des Lebens: Jeder Lernschritt muss mit einem, wenn auch geringfügigen Erfolg verbunden sein. Theorie soll bei Bedarf, kleinschrittig und an der Problemlösung orientiert vermittelt werden und die Theorieaneignung sollte mit einem Erfolgserlebnis verbunden sein.

Damit wird die Frage nach der Motivation angesprochen. Die anfangs sicher hohe Motivation von Älteren steht auf fragilen Beinen: Je älter Lernende sind, desto verletzlicher sind sie, wenn bisher Gewusstes nicht mehr gelten soll und Geglaubtes entwertet wird. Darum ist die „Besserwisserei“ der Nachgeborenen, die bereits in das Neue hineingewachsen sind, besonders problematisch.

Dies genau ist das Problem des 50-jährigen Diplom-Ingenieurs wie der 45-jährigen promovierten Consulting Managerin, wenn sie erkennen, mit welcher Leichtigkeit und Unbefangenheit die Jungen im Flieger sitzen, wie diese sicher nicht mehr vom Fliegen „wissen“ – aber es einfach schneller besser können! Auf diesem neuen Feld sind plötzlich Studium und 25 Jahre Berufserfahrung obsolet geworden. Als älterer Mensch „macht“ man nicht mehr einfach mal probierend, sondern meint, seine lebenslang erworbene Erfahrung und sein bis dato mühsam erlerntes und umfangreiches Wissen in jeden Handgriff mit einfließen lassen zu müssen – was natürlich Zeit kostet.

Die Angst vor Misserfolg ist im Alter ausgeprägter

Berücksichtigt man weitere Ergebnisse aus der Forschung in der Erwachsenenbildung, welche besagen, dass nicht Wissenserwerb, sondern die Gelegenheit zum Austausch mit anderen, zum Mitreden mit Jüngeren, die Suche nach Anerkennung und Zugehörigkeit wesentliche Primärmotive Älterer für das Erlernen neuer Inhalte darstellen, dann verschärft sich das Problem, wenn in der Flugausbildung die Jungen mit Leichtigkeit an den Alten vorbeiziehen und Letztere dann eben nicht mehr dazugehören und gerade die Personen, die aufgrund ihres Alters, ihres Wissens und ihrer beruflichen Kompetenzen eigentlich Vorbilder sind (oder sein sollten), nun aber genau diese ihnen sonst zustehende Anerkennung am Segelflugstart plötzlich nicht mehr genießen.

Von diesem Punkt einer eher negativen Einschätzung der Leistung älterer Flugschüler an ist es bis hin zu einer Abwärtsspirale nicht mehr weit: Diese machen sich das negative Altersbild zu eigen und

trauen sich selbst in der Folge weniger zu. Die Angst vor Misserfolg ist im Alter ausgeprägter als bei Kindern und Jugendlichen. Kinder haben ein positiv überhöhtes Selbstkonzept, das sie immer wieder „aufstehen“ lässt, wo Erwachsene schon längst aufgegeben haben.

Das Wissen um ein anderes Lernen von Älteren kann helfen, diese wichtige und wertvolle Mitgliedergruppe langfristig an den Verein zu binden! Die unterschiedlichsten Motivationen führen immer wieder ältere Interessenten auf unsere Flugplätze: Meist geht es darum, einen Lebensraum zu verwirklichen, dessen Erfüllung man seither hinter die Berufsausbildung und -ausübung, die Partnerschaft und Kindererziehung, hinter den Traum vom Eigenheim und hinter all die sonstigen zeitlichen und monetären Anforderungen des täglichen Lebens gerückt hat. Und genau diese Erfahrungen und Einstellungen machen diese Menschen so wertvoll als Mitglieder in jedem Verein: Sie haben bereits etwas erreicht im Leben, haben einen reichen Erfahrungsschatz gewonnen, sind auf ihrem beruflichen Gebiet Experten geworden, sind häufig gut vernetzt, sie sind – nicht nur finanziell – situiert, sie haben insbesondere ihren Lebensmittelpunkt in der Umgebung des Flugplatzes gefunden.

Ältere Mitglieder zu guten Piloten ausbilden

Mit all ihren Fähigkeiten bereichern jedenfalls ältere Mitglieder einen jeden Verein und dieser tut gut daran, gerade solche Mitglieder zu binden. Dies wird jedoch in Luftsportvereinen nur gelingen, wenn wir es schaffen, eben diese Mitglieder zu guten Piloten auszubilden! Es sollte deutlich geworden sein, dass eine solche Ausbildung besondere Anforderungen stellt, auf die man in jedem Ausbildungsumfeld anders reagieren muss. Die Ausbildungsrealitäten in unseren Vereinen sind so divergent, dass es wenig opportun scheint, hier einen allgemeingültigen Satz an Verhaltensmaßregeln aufzustellen.

Außerdem unterscheidet sich die Bewältigung der dargestellten Problematik in der Motor- und Segelflugausbildung: Die Ausbildung in allen Formen des motorisierten Fliegens ist eher privater Natur: Fluglehrer und Flugschüler sind dort eher unter sich. In der Segelflugausbildung hingegen ist die Situation viel offener: Am Windenstart herrscht ein offenes Miteinander und jeder Schüler bekommt die Schulungsfortschritte seines Mit-



Die Hirnforschung belegt: Ältere lernen anders, aber nicht schlechter als Jüngere

schülers hautnah mit. Dies gilt sowohl für den Jugendlichen, der leicht feststellt, dass der Fluglehrer auch bei der 110. Landung des älteren Kameraden noch massiv eingreifen muss, und dies gilt ebenso für den Älteren, der den frühen Alleinflug des Jüngeren nach 40 Starts miterlebt. Diese Tatsachen an sich werden sich kaum vermeiden lassen, es ist aber eine Frage, wie damit umgegangen wird!

Wir sollten in diesem Zusammenhang auf beiden Seiten das Fliegen als Erlebnis betrachten, das man nicht nur allein genießen kann. Unter diesem Blickwinkel bekommt der oft unter den Jungen beobachtete Run auf einen möglichst frühen Freiflug eine viel geringere Bedeutung: Was spricht denn dagegen, im Doppelsitzer ausgedehnte Flüge miteinander zu unternehmen, die nicht explizit Schulflüge mit einem festgelegten Lernprogramm sind? Der Fluglehrer kann seinen Leistungsambitionen nachgehen, der Schüler lernt trotzdem und das Fluggerät des Vereins ist auch in der Luft.

Eine weitere Hilfe soll das bereits erwähnte Segelfluglager für ältere Flugschüler leisten. Wer von der angesprochenen Zielgruppe eine Woche lang unter Gleichgesinnten auf einem problemlosen



Ältere Flieger sind wichtig und wertvoll für die Vereine

und weitläufigen Fluggelände fliegen und seine Ausbildung voranbringen will, melde sich baldmöglichst an. Um eine individuelle Betreuung gewährleisten zu können, ist die Teilnehmerzahl auf maximal zwölf Teilnehmer/innen beschränkt. Da man im fortgeschrittenen Alter seine eigenen Vorstellungen von Unterkunft und Verpflegung hat, könnt ihr in Elchingen am Flugplatz campen, euer Wohnmobil aufstellen oder in der Flugplatz-Gaststätte bzw. in umliegenden Hotels oder Pensionen unterkommen. Auch die Nahrungsaufnahme ist nach den eigenen Vorlieben grundsätzlich individuell gestaltbar, wobei die Gaststätte auf Wunsch natürlich gerne

für ein gemeinsames Frühstück und/oder Abendessen sorgt.

Details:

BWLV-Schulungslager Ü25

Aalen-Elchingen 2017

3. September (Anreise) bis 10. September (Abreise)

Eigenbeteiligung: 150 Euro pro Teilnehmer Versicherungsanteil

Alle weiteren Details in der nachfolgenden Ausschreibung.

Rückfragen: flyin@albrecht57.de

Text: Prof. Dr. Helmut Albrecht

Fotos: Archiv BWLV

AUSSCHREIBUNG

1. BWLV-Ü-25-SEGELFLUGLAGER 2017

1. Zeitraum der Veranstaltung

Sonntag, 3. September 2017, bis 17 Uhr (Anreise), bis Sonntag, 10. September 2017 (Abreise).

2. Veranstalter

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V. (BWLV)

3. Ausrichter und Austragungsort

Luftsportring Aalen e.V.

Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen

(48° 46' 44'' N – 10° 15' 57'' E),

E-Mail: flyin@albrecht57.de

4. Ziel und Art der Veranstaltung:

Die Veranstaltung soll älteren Flugschülern im Segelflug entspannte Schulflüge unter Gleichgesinnten und ohne Erfolgsdruck ermöglichen.

5. Teilnahmeberechtigung

Die Teilnehmerzahl ist auf maximal zwölf Teilnehmer/innen begrenzt. Teilnahmeberechtigt sind grundsätzlich alle BWLV-Mitglieder eines Luftsportvereins als Segelflugschüler im fortgeschrittenen Alter.

6. Kosten

Die Lehrgangsgebühr beträgt 150 Euro.

Windenstart: 9 Euro

Flugpreise:

ASK 13: 18 Euro

ASK 21: 24,60 Euro

ASK 23: 18 Euro

7. Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten

Da man im fortgeschrittenen Alter seine eigenen Vorstellungen von Unterkunft und Verpflegung hat, könnt ihr in Elchingen am Flugplatz campen, euer Wohnmobil aufstellen oder in der Flugplatz-Gaststätte bzw. in umliegenden Hotels oder Pensionen unterkommen. Auch die Nahrungsaufnahme ist nach den eigenen Vorlieben grundsätzlich individuell gestaltbar, wobei die Gaststätte auf Wunsch natürlich gerne für ein gemeinsames Frühstück und/oder Abendessen sorgt.

8. Anreise

Die Anreise findet am Sonntag, 3. Septem-

ber 2017, bis spätestens 17 Uhr statt. Anschließend Teilnahme an der Siegerehrung des Landesjugendvergleichsfliegens, Begrüßung, Einweisung etc.

9. Ablauf

Ab Montag bis Samstag bei guter Witterung täglich von 10 bis 18 Uhr Flugbetrieb an der Winde. Auch F-Schlepps sind möglich sowie Starts mit der ASK 21 Mi.

10. Anmeldung

Bitte das vollständig und lesbar ausgefüllte Anmeldeformular (Seite 7 oder unter www.bwlv.de) **bis spätestens 2. Juli 2017** per E-Mail an die folgende Adresse senden: **flyin@albrecht57.de**

Text: Prof. Dr. Helmut Albrecht,
BWLV-Präsidialrat für Nordwürttemberg,
Vorsitzender LSR Aalen

ANMELDUNG ZUM BWLV-Ü-25-SEGELFLUGLAGER 2017

Kopiervorlage

Bitte in Druckschrift ausfüllen!

Name:	Vorname:	geb. am:
Straße:	PLZ/Ort:	Tel.:
BWLV-Mitgliedsnr.:	Verein:	E-Mail:
Segelfliegerische Vorbildung:	Startzahl:	Stunden:
		Prüfungen: A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/>
Allein geflogene Muster:		

(Datum) (Unterschrift des Teilnehmers)

PRÄSIDENT DER FAI INTERVIEW MIT FRITS BRINK



Frits Brink ist seit Oktober Präsident des Weltluftsportverbandes FAI

Der Niederländer Frits Brink, 70, ist seit Oktober 2016 Präsident des Weltluftsportverbandes FAI. Brink kann auf 20 Jahre Tätigkeit in der Sportverwaltung zurückblicken. Beruflich war er als Polizeibeamter, Bürgermeister und Geschäftsführer tätig. Vor seiner Wahl zum FAI-Präsidenten war Brink Vizepräsident des Niederländischen Olympischen Komitees und Präsident der Royal Dutch Aeronautical Association, seit 2012 ist er außerdem Mitglied im Vorstand der FAI. Über seine Pläne und die Zukunft des Weltluftsportverbandes FAI gibt Frits Brink in einem Interview Auskunft. Dieses kann im Wortlaut (in englischer Sprache) auf der Seite der FAI (www.fai.org) nachgelesen werden.

Text und Foto: Aus Magazin LuftSport, Ausgabe April/Mai 2017

FESTSCHRIFT-BEITRAG „SEGELFLUGZEUGBAU IN BADEN-WÜRTTEMBERG“ KORREKTUR

In unserer Festschrift zum 90-Jahr-Jubiläum des BWLV, die mit der April-Ausgabe des adlers an alle Mitglieder versandt wurde, ist ein kleiner Fehler passiert. Unser Autor Peter F. Selinger verweist darauf, dass ihm bei der Bildunterschrift des Titelfildes in seinem Beitrag „Segelflugzeugbau in Baden-Württemberg“ ein Lapsus unterlaufen ist: Die auf dem Bild gezeigte Zeppelinhalle mit dem Weltensegler Nurflügel-Segler stand nicht, wie fälschlich erwähnt, auf dem Feldberg, sondern in Baden-Oos. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

Text: red.

KOMMENTAR VON DAEC-PRÄSIDENT WOLFGANG MÜTHER

ZUKUNFTSSICHERUNG FÜR ALLE



Wolfgang Mütter, DAEC-Präsident

Die Diskussionen um die richtige Verbandsstruktur für den Luftsport reißen nicht ab. Vehement fordert eine kleine Gruppe Segelflieger, trotz der vor wenigen Jahren mühsam erarbeiteten Strukturreform für den DAeC, mehr Selbstständigkeit im Dachverband. Mit einem eigenen, neu gegründeten Monoluftsportverband meinen sie, die Interessen der Segelflieger besser vertreten zu können. Bei der Mitgliederversammlung der Segelflieger im Vorfeld des Segelfliertages 2015 stellten die damaligen Bundeskommissionsvorsitzenden ihre Ideen vor. Die Delegierten lehnten die Pläne ab. Mehr noch, sie stellten ihre DAeC-Bundeskommission Segelflug personell neu auf. Mit dem Vorsitzenden Walter Eisele arbeitet die Kommission seitdem erfolgreich im Interesse des Segelflugsports. Neue Akzente wurden beispielsweise im Breitensport und bei der Förderung der Luftsportjugend gesetzt.

Ein Monoluftsportverband für den Segelflug – das geht schief! Diese Initiative schadet dem Luftsport im Allgemeinen und dem Segelflug im Besonderen. Wir brauchen einen geschlossenen, starken DAeC, um unsere Interessen gegenüber den Behörden und Institutionen durchzusetzen. Partnerschaftlich und abgestimmt mit den anderen Luftsportarten arbeiten die gewählten Vertreter der Segelflieger jetzt erfolgreich in der aktuel-

len DAeC-Verbandsstruktur. Die Bereitschaft der Vorstandsmitglieder und ihres Expertenteams, sich in einem neuen Moverband einzubringen, ist gering.

Segelflieger brauchen die Vereine und die Landesverbände

Nahezu 100 Prozent der Segelflieger in Deutschland sind in Vereinen organisiert, die wiederum Mitglied in einem der DAeC-Landesverbände sind. Segelflieger brauchen die Vereine. Damit ein Pilot in die Luft kommt, müssen viele helfen. Nur das ehrenamtliche Engagement im Verein sorgt dafür, dass jeder – unabhängig vom Einkommen – fliegen kann. Mit ihrer Jugendarbeit sorgen die Vereine nicht nur für den fliegerischen Nachwuchs, sondern leisten auch einen wertvollen sozialen Beitrag, der von Politik und Gesellschaft anerkannt wird.

Damit die Vereine gute Bedingungen haben, brauchen sie die Landesverbände. Nur die Landesverbände haben das nötige politische Gewicht gegenüber Landesregierung und -verwaltung. Sie pflegen die Kontakte zu den Mandatsträgern und vertreten die Interessen der Segelflieger auf dieser Ebene. Ausbildung, Technik und Wartung, Jugendarbeit aber auch Fördermittel und Gemeinnützigkeit sind die wichtigen Bereiche, für die die föderale Struktur des DAeC erforderlich und hilfreich ist. Der Zusammenschluss der Landesverbände im Dachverband DAeC sorgt dafür, dass länderübergreifende Themen ressourcensparend auf Bundes- und Europaebene bearbeitet werden.

Arbeitsgebiete betreffen nicht nur eine Luftsportart

In einem bundesweiten Verband der Segelflieger würden die Aufgaben und Mittel von oben nach unten verteilt. Das funktioniert nicht. Zu unserem demokratischen Prinzip, dass von der Vereinsebene die Funktionäre in die Landesverbände gewählt werden, gibt es keine tragfähige Alternative. Nur so kann auf Länderebene unabhängig und im Sinn der Vereine gearbeitet werden.

Jedem, der schon als Funktionär in den Gremien gearbeitet hat, ist klar, dass nahezu alle unsere Arbeitsgebiete nicht nur eine Luftsportart betreffen. Segelfliegen,

Motorfliegen, UL-Fliegen sind sehr eng verknüpft. Sehr häufig sind auch die Modellflieger dabei. In den meisten Vereinen sind deshalb mehrere Luftsportarten vertreten. Diese Struktur hat sich bewährt und muss auch in der Organisation sichtbar sein.

Bei den Fallschirmspringern sowie Drachen- und Gleitschirmfliegern kann es etwas anders aussehen. Diese Sportler besitzen fast immer eigenes Sportgerät und sind sehr häufig an kommerziellen Plätzen unterwegs. Sie haben aufgrund dieser Voraussetzungen oft eine weniger enge Vereinsbindung oder sind überhaupt nicht in Vereinen organisiert. Etliche traditionelle Vereine im Fallschirmsport sind aber auch in den Landesverbänden Mitglied und genießen die Vorteile der Förderung der Landessportbünde. Die Ballonfahrer sind eine kleine Gruppe mit wenigen Clubs, die sowohl in den Landesverbänden als auch in einem Monoluftsportverband, dem Deutschen Freiballon-sport-Verband, zu Hause sind.

Luftsportler können nur gemeinsam Erfolg haben

Seit 2009 wird die neue DAeC-Struktur umgesetzt. Sie trägt den aktuellen, unterschiedlichen Bedingungen und Bedürfnissen der Sportler in den verschiedenen Luftsportarten Rechnung. So können die Landesverbände (regionale Multiluftsportverbände) mit den Fachverbänden (nationale Monoluftsportverbände) erfolgreich zusammenarbeiten.

Der Segelflug in den Landesverbänden trägt eine große Verantwortung. Wolf Hirth, Segelflieger und Gründungspräsident des DAeC, hat schon vor mehr als 65 Jahren erkannt, dass alle Luftsportler nur gemeinsam Erfolg haben können. Aufsplitterung und Konkurrenz führen zur Schwächung. Das können wir uns nicht leisten. Nur gemeinsam können wir unsere Ziele in der Politik und bei den Behörden durchsetzen. Der Segelflug ist nicht nur die größte Luftsportart in den Landesverbänden. Segelflieger und ihre Vereine werden von gesetzlichen Vorschriften besonders stark getroffen. Ihre Bedürfnisse, beispielsweise bei der Luft-raumnutzung, sind speziell. Sie müssen unermüdlich für ihre Interessen kämpfen. Dabei brauchen sie die Unterstützung

der anderen Luftsportler. Diese wiederum profitieren von dem Engagement der Segelflieger. Das Ergebnis: Alle gewinnen!

Einen internen Streit und ein Auseinanderdriften der Luftsportarten können wir

uns nicht leisten. Wir stehen für eine offene und faire Verbandskultur.

Ich hoffe, dass wir bald die internen Meinungsverschiedenheiten beilegen können, und dass wir alle gemeinsam, stark,

kompetent, engagiert und motiviert für die Zukunftssicherung des Luftsports eintreten.

Text: Wolfgang Mütter, DAeC-Präsident
Foto: DAeC

KEIN 100-METER-DECKEL FÜR MODELLFLUG

STAATSEKRETÄR NORBERT BARTHLE GRATULIERT DEM DAEC



Staatssekretär Norberth Barthle hatte sich für den Modellflug eingesetzt

MdB Norbert Barthle (CDU), Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, hat dem DAeC zu seinen erfolgreichen Bemühungen gegen den 100-Meter-Deckel für den Modellflug gratuliert. Barthle ist direkt gewählter Abgeordneter des Wahlkreises Backnang-Schwäbisch Gmünd und somit Baden-Württemberg eng verbunden.

Die „konstruktive Arbeit der Verbände“ sei belohnt worden, schreibt Barthle in einem Brief an den DAeC. „Sie können mit Ihren Vertretern wirklich zufrieden sein.“

Aus vielen Gesprächen und eigener Anschauung wisse er, welche Gefahr von Modellfliegern in Deutschland ausgehe – nämlich „gar keine“. „Ich bin erleichtert und zufrieden, dass es über den Bundesrat gelungen ist, die Verordnung noch einmal materiell weiterzuentwickeln und insbesondere für Modellflieger zu entschärfen“, so Barthle. Der Kompromiss sei maßgeblich durch seine Gespräche mit DAeC und DMFV zustande gekommen. Der Kenntnissnachweis, der

künftig ab einer Flughöhe von 100 Metern verlangt wird, entspreche dem Befähigungsnachweis, der ihm bereits im Mai 2016 von DAeC-Vizepräsident Gunter Schmidt und seinem Team vorgeschlagen worden sei.

Die Verordnung sei indes besser als ihr Ruf gewesen, habe sie doch zahlreiche Ausnahmen enthalten, um die Einschränkungen für Modellflieger so gering wie möglich zu halten. „Dennoch räume ich gerne ein, dass mir eine weitergehende Lösung lieber gewesen wäre. Daher habe ich auch nach dem Kabinetts-

beschluss zu der Verordnung weitere Gespräche geführt“, schreibt Barthle.

Eine generelle Höhenbegrenzung auf 100 Meter hätte das Aus für bestimmte Modellflugklassen bedeutet. Das Bundesverkehrsministerium hatte sie zunächst im Zuge der Drohnenregulierung angestoßen und – nach einem mit DAeC und DMFV ausgehandelten Kompromiss – mit Interessen der Bundeswehr begründet.

Text: DAeC
Foto: Pressefoto Büro Barthle

– Anzeige –

Ready for departure:
Bestellen Sie jetzt
die aktuellen Karten.

VON NORD NACH SÜD, OST NACH WEST
ODER QUER DURCH EUROPA!

Motorflugkarten im Überblick:

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- V500-Karten: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France NE, Hungary, Netherlands, Poland, Portugal, Spain, Switzerland,

Segelflugkarten im Überblick:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Segelflugkarte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- V500-Karten: Glider Austria



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

BESUCH DER ALTEN DAME:

DIE „SUPER CONNIE“ KOMMT NACH BADEN-WÜRTTEMBERG



Die „Super Constellation“ (hier 2011 auf dem Black-Forest-Airport von Lahr) ist immer einen Hingucker wert

Für viele ist die Lockheed L-1049 „Super Constellation“ das schönste und eleganteste Verkehrsflugzeug der Propeller-Ära. Nur wenige davon sind erhalten geblieben, und ganz wenige sind auch noch flugfähig. Dazu zählt die von der Schweizer „Super Constellation Flyers Association (SCFA)“ betriebene „Super Connie“ (die Lufthansa Berlin Stiftung „bastelt“ in Auburn (Maine) immer noch an ihrer L-1649A „Super Star Constellation“).

Das Flugzeug der SCFA ist in Basel stationiert und normalerweise jedes Jahr von Mai bis Ende September am europäischen Himmel und einigen Flughäfen zu sehen. Ohne kräftige Unterstützung des Uhrenherstellers Breitling wäre sie jedoch

nicht in die Luft zu bringen, weshalb dessen Name auf dem Rumpf und dessen Logo auf den Seitenleitwerken des eleganten Flugzeugs angebracht sind.

Meist ist die alte Dame in der Schweiz zu sehen, doch auch in Deutschland ist sie dieses Jahr zu bewundern. Unter anderem auch im Schwabenland: Am 30. Juli (Ersatzdatum 24. September) ist sie zu Gast bei Meier Motors in Bremgarten, und am 9. und 10. September in Schwäbisch Hall. Für Bewohner im Norden Baden-Württembergs sind auch die Besuche der „Tage der Luftfahrt“ in Frankfurt vom 23. bis 25. Juni und der „Speyer Airliner Classics 2017“ am 2. und 3. September von Interesse.

Allerdings hat das Flugzeug einige Tage auf dem Buckel, und auch die elegante alte Damen befällt hin und wieder ein Zipperlein. So mussten die ersten Flüge in diesem Jahr wegen technischer Probleme („wing flap link rods“) verschoben werden. Deshalb ist es sinnvoll, die Homepage der SCFA (www.superconstellation.org) zu besuchen, bevor man nach Bremgarten oder Schwäbisch Hall aufbricht.

Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass die „Super Connie“ lediglich als Clubflugzeug zugelassen ist. Mitfliegen kann also nur, wer Mitglied der SCFA ist.

Text und Foto: Werner Fischbach

ZUR KLARSTELLUNG:

TAUGLICHKEITSGEUGNISSE NACH JAR-FCL 3 WEITERHIN GÜLTIG

Große Aufregung und Verunsicherung verursachte Ende März die Information der Luftfahrtbehörden, dass Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 2, welche noch gemäß den Regularien der JAR-FCL 3 ausgestellt wurden, nach dem 8. April 2017 ihre Gültigkeit verlieren sollten. Bezogen hat man sich auf die Regelung des Artikel 5 Absatz 2 VO(EU) Nr. 1178/2011, im Wortlaut: „Mitgliedstaaten ersetzen diese Tauglichkeitszeugnisse für Piloten und Zeugnisse flugmedizinischer Sachverständiger spätestens bis 8. April 2017 durch Zeugnisse, die dem in Teil-ARA festgelegten Format entsprechen.“ Offensichtlich verhält es sich so, dass dieser Absatz bei sämtlichen Opt-out-Diskussionen und auch danach unbeachtet und unberücksichtigt blieb.

Nach Bekanntwerden der Misere hat der BWLV zunächst aufgrund der knappen Zeit seine Mitglieder über verschiedene Kanäle (E-Mail an alle Vereine und Homepage) unterrichtet, um keinen ins Messer laufen zu lassen, sollte diese Meldung nicht geändert und korrigiert werden. Immerhin bedarf es einer gültigen Tauglichkeit, um die mit einer Lizenz verbundenen Rechte legal auszuüben.

Im Anschluss daran legten der BWLV, wie auch andere Verbände, Widerspruch gegen diese Maßnahme ein und reklamierten die Vorgehensweise aufs Schärfste. Mit Erfolg, wie sich in der ersten Aprilwoche zeigte: Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat reagiert und auf seiner Homepage veröffentlicht, dass das in „alten“ Medicals der Klasse II (mit aufgedrucktem Bundesadler) angegebene Ablaufdatum weiterhin, somit über den 8. April 2017 hinaus, gültig ist und erst dann durch ein nach Part-MED konformes Zeugnis ersetzt werden muss.

Text: Martin Jost

ERFREULICH GROSSER ANDRANG AM BWLV-STAND



Der Andrang bei der Standparty war riesig, und die Besucher feierten ausgelassen

Mit einem Rekord von 34.200 Fachbesuchern ging die 25. AERO 2017 für Aussteller und Publikum am 8. April nach vier Messetagen mit dem bisher besten Ergebnis ihrer 25-jährigen Geschichte zu Ende. Insgesamt 707 Unternehmen aus der ganzen Welt waren am Start. Die Allgemeine Luftfahrt war mit ein- und mehrmotorigen Motorflugzeugen, Hubschraubern, Gyrocoptern, Turboprops und mehrstrahligen Jets gut vertreten. Drohnen, neue Flugmotoren und Bordelektronik, Zubehör oder Dienstleistungen rund ums Fliegen sowie Angebote der Flugschulen sorgten für ein umfassendes fachliches Angebot. Der

BWLV ist hochzufrieden mit seinem rundum gelungenen Messeauftritt.

Wie üblich war der BWLV mit einem eigenen Stand vor Ort, dieses Mal in Halle B4, direkt beim Stand des DAeC. Neben den BWLV-Funktionären und den Mitarbeitern der Geschäftsstelle war die Luftsportjugend zur Unterstützung gekommen und zeichnete sich wie immer durch großes Engagement und viel Einsatzfreude aus. An allen vier Messetagen erfreute sich der BWLV eines enormen Zuspruchs: Hunderte Besucher konnten am Stand des BWLV begrüßt werden.

BWLV-Präsident Eberhard Laur zeigte sich mit dem Auftritt des Verbandes hochzufrieden. Viele gute Gespräche mit Vereinen und Mitgliedern hätten gezeigt, dass es von enormer Bedeutung sei, als BWLV bei Europas wichtigstem Treffpunkt der Allgemeinen Luftfahrt aktiv Flagge zu zeigen, so Laur. Dabei sei es gelungen, den Luftsport in Baden-Württemberg ausgezeichnet zu repräsentieren – dies hätten zahlreiche positive Reaktionen der Besucher deutlich gemacht.

BWLV-Standparty sorgte für ausgelassene Stimmung

Die gelungene Standparty mit musikalischer Untermalung der Allianz-Band „Blue Eagles“ war erneut das Highlight des BWLV-Messeauftritts. Gute Laune, entspannte Stimmung und tolle Gespräche – der Rahmen bot perfekte Bedingungen, um sich im Sinne des Luftsports standesgemäß und öffentlichkeitswirksam zu präsentieren. Mehrere Hundert Besucher erlebten eine ausgelassene



Am Stand der Bundesluftsportjugend konnten Kinder und Jugendliche Flugmodelle bauen



Die Entwicklung in Sachen Drohnen bildete einen Schwerpunkt bei der diesjährigen AERO



Die Segelflughersteller präsentierten sich professionell und zeigten ihre Innovationen



Kunst am Fluggerät: Die Besucher konnten auch allerhand Extravaganzes bestaunen



Der BWLV-Segelflugsimulator erfreute sich großer Beliebtheit



Am Stand des BWLV wurden die Besucher von einem freundlichen Team empfangen

Veranstaltung. Den Bandmitgliedern, die regulär beim Münchner Versicherer, unter anderem im Bereich der Luftfahrtversicherungen als Mitarbeiter tätig sind, gelang es, die Gäste in Partylaune zu versetzen. Dabei wurden neue Kontakte geknüpft und persönliche Verbindungen weiter ausgebaut. Besonders gefeiert wurde Peter Hoffart, langjähriger persönlicher Ansprechpartner des BWLV, der

zum letzten Mal bei der AERO vor Ort war.

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

Kontaktbörse AERO

Insgesamt stand auch die diesjährige AERO für den BWLV ganz im Zeichen des Meinungs- und Informationsaustausch mit seinen Mitgliedern und Vereinen. Die Messe wurde aber auch für die inhaltliche Arbeit genutzt, denn im Rahmen zahlreicher Gespräche mit Behördenvertretern und relevanten Institutionen des Luftsports wurden wichtige Themen, die den Sport aktuell betreffen, diskutiert. Zudem wurde gemeinsam an Lösungsansätzen gearbeitet.

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



Ein Tänzchen zum Abschied: Peter Hoffart, langjähriger Ansprechpartner des BWLV bei der Allianz, wurde mit Standing Ovationen verabschiedet. Für ihn war es der letzte Arbeitsaufenthalt auf der AERO

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

Vertretung des DAeC

Auch der Deutsche Aero Club konnte sich als enger Partner der Messe an allen Messtagen über viele Besucher freuen. Die Termine für die Sprachtests Level 4 und 5, die die Bundeskommission Motorflug anbot, und bei der sich auch Prüfer des BWLV beteiligten, waren heiß begehrt. Zahlreiche Prüfer der Klasse 5 kamen zu ihrer Prüfertagung.

Die Segelflug-Branche war ebenfalls zahlreich vertreten und präsentierte neueste Modelle sowie Ausstattungen aller Art. Alle großen Hersteller zeigten, dass der Segelflug nach wie vor fähig ist, sich immer wieder neu zu erfinden und Innovationen voranzutreiben.

Schwerpunkte Drohnen und Elektro

Drohnen demonstrierten auf dem Gebiet der unbemannten Luftfahrt ihre ferngesteuerten Flugkünste und zeigten, was sie auf dem Land und über Wasser leisten können. Einen besonderen Schwerpunkt bildeten dieses Mal besonders die Entwicklungen elektrischer Antriebe, denen erstmals in Halle A7 eine große Ausstellungsfläche in einer eigenen Halle gewidmet war.

Erfolgreiches Angebot der Segelfliegergruppe Markdorf

Nicht zuletzt das Angebot der Segelfliegergruppe Markdorf sorgte dafür, dass zahlreiche Besucher nicht nur am Boden, sondern auch aus der Luft sicher zur AERO fanden. Die SFG Markdorf hatte nicht nur einen Landeplatz, sondern auch einen Shuttle-Service zum Messegelände angeboten.



BWLV-Präsident Eberhard Laur gab den Startschuss zur großen Standparty mit den „Blue Eagles“ am Donnerstagabend

Der BWLV zieht angesichts der AERO 2017 eine sehr positive Bilanz und blickt auf einen rundum gelungenen Messeauftritt zurück. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr bei der AERO – seien Sie dabei!



Die nächste AERO findet vom 18. bis 21. April 2018 auf dem Messegelände in Friedrichshafen statt. Weitere Informationen unter: www.aero-expo.com.



**Gute Laune garantiert:
Die Besucher waren sichtlich zufrieden mit dem Angebot des BWLV**

Text: red.

Fotos: Simone Bürkle

NOCHMALS ZUR ERINNERUNG:

HERZLICHE EINLADUNG ZUR FESTVERANSTALTUNG!

Wie bereits in den zurückliegenden adler-Ausgaben und in der Jubiläumsbroschüre, die dem April-adler beilag, ausführlich beschrieben, veranstaltet der BWLV am

Samstag, 6. Mai,

ein großes Fest auf dem Verbandsfluggelände am Klippeneck.

Gefeiert werden sowohl das 90-Jahr-Jubiläum des Verbandes wie auch die offizielle Übergabe der neuen Technischen Betriebswerkstatt des BWLV. Schirmherr ist Guido Wolf, Minister der Justiz und für Europa in Baden-Württemberg. Darüber hinaus werden zahlreiche weitere Ehrengäste erwartet.

Hierzu lädt der BWLV auch alle Mitglieder sehr herzlich ein! Seien Sie willkommen und feiern Sie mit uns!

Im Anschluss findet das Flugplatzfest der Arbeitsgemeinschaft der Fliegergruppen auf dem Klippeneck (ARGE) statt.

Programmablauf:

Beginn: 14 Uhr, Stehempfang

Begrüßung: Eberhard Laur, Präsident des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes

Grußworte:

Guido Wolf (MdL), Minister der Justiz und für Europa Baden-Württemberg

Rudolf Wuhrer, Bürgermeister der Gemeinde Denkingen

Wolfgang Müther, Präsident des Deutschen Aero Clubs

Offizielle Übergabe des neuen Werkstattgebäudes

Kleines Flugprogramm

Zwangloses Beisammensein mit Bewirtung und Musik der Dixieland-Band „Old Fashion Jazz Band“ Stuttgart

Anschließend: **Flugplatzfest** der ARGE Klippeneck

Das Fest bietet eine gute Gelegenheit, den Luftsport von seiner positiven Seite zu zeigen. Darum wäre es schön, wenn Sie alle, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, mit Ihrer Anwesenheit die Wichtigkeit dieser Veranstaltung unterstreichen.

Also kommen Sie zahlreich – wir freuen uns auf Sie!

Text: red.

Foto: Sören Ebser



Am Wochenende 6./7. Mai ist auf dem Klippeneck (Denkingen) einiges geboten: Samstags lädt der BWLV zur 90-Jahr-Feier und Übergabe seiner neuen Technischen Betriebswerkstatt ein. Anschließend findet das Flugplatzfest der ARGE Klippeneck statt

JUGENDLEITER-LEHRGÄNGE AUF DEM KLIPPENECK

PRAXISWISSEN FÜR ANFÄNGER UND FORTGESCHRITTENE

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

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

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

Ziel ist es darüber hinaus, den Jugendleitern Kenntnisse, Fertigkeiten und Haltungen zur verantwortlichen Gestaltung

von Angeboten in der Jugendarbeit aufzuzeigen und im Austausch mit anderen Jugendlichen und qualifizierten Referenten eine Idee zu bekommen, was einen Jugendleiter – vor allem im Bereich Luftsport – auszeichnet.

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

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

Termin: Samstag, 28. Oktober, bis Mittwoch, 1. November 2017
Kosten: 100 Euro pro Teilnehmer/in
Anmeldung: Über das Online-Formular auf unserer Homepage
 (www.bwlv.de→Verband→Luftsportjugend→Unsere Veranstaltungen)

Der **Jugendleiter-Fortbildungslehrgang** findet im Anschluss statt. Auch bei diesem

Lehrgang, der ebenfalls in der Jugend- und Bildungsstätte Klippeneck stattfindet, wird es wieder ein abwechslungsreiches Programm geben, bei dem die Teilnehmer ihr Wissen über die Anforderungen eines guten Jugendleiters auffrischen können. Es werden neue fachliche und dennoch praxisnahe Themen zur Sprache kommen.

Termin: Donnerstag, 2. November, bis Samstag, 4. November 2017
Kosten: 70 Euro pro Teilnehmer/in
Anmeldung: Über das Online-Formular auf unserer Homepage
 (www.bwlv.de→Verband→Luftsportjugend→Unsere Veranstaltungen)

Um effektive Lehrgänge zu gewährleisten, sind nur wenige Plätze verfügbar. Die Zusage des Lehrgangsplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldeeingangs.

Die Anmeldungen für beide Lehrgänge sollten Interessenten bitte zeitnah an Tina Gaßmann per E-Mail unter gassmann@bwlv.de schicken. Bei Fragen kann sie auch jederzeit kontaktiert werden.

Text: Tina Gaßmann

ZUR ERINNERUNG:

BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER BERNECK ODER SINSHEIM 2017

4. bis 13. August 2017: Berneck (Ausrichter Fliegergruppe Geislingen) oder
18. bis 27. August 2017: Sinsheim (Ausrichter: Flugsporting Kraichgau)

Du willst deine fliegerische Ausbildung beschleunigen? Du willst viele neue Gleichgesinnte treffen, kennenlernen und dich mit ihnen austauschen? Du willst Spaß ohne Ende haben? Du willst auch mal woanders als in der gewohnten Umgebung durch die Lüfte schweben?

Dann gibt es nur eins: Melde dich schnellstmöglich bei einem der beiden Segelflugjugendlager in Sinsheim oder auf dem Berneck an! Sei dabei und genieße eine wunderbare Zeit gemeinsam

mit anderen Jugendlichen auf einem anderen Flugplatz.

Du bist eine Segelfliegerin oder ein Segelflieger, stehst noch mitten in deiner segelfliegerischen Ausbildung oder hast erst vor kurzem den Schein bekommen? Dann bist du bei uns richtig! Es kann jeder teilnehmen, vom Flugschüler der eben erst mit der Schulung begonnen hat, bis zum Scheininhaber. Alle sind willkommen!

Veranstaltet wird das Jugendlager dieses Jahr sowohl in Sinsheim als auch auf dem Berneck. Die beiden ausrichtenden Vereine stellen für die Dauer des Jugendlagers einen Großteil ihres Flugzeugparks sowie Unterkunft, Verpflegung und Per-

sonal bereit, um euch möglichst viel Fliegen zu ermöglichen.

Im März-adler erfolgte bereits die Ausschreibung, dort wurden auch die Anmeldeunterlagen veröffentlicht. Zudem findest du diese Ausschreibung auch auf der BWLV-Homepage. Für weitere Informationen könnt ihr euch aber auch gerne an uns wenden (Jugend@bwlv.de). Oder fragt doch einfach mal einen aus eurem Verein, der schon einmal dabei gewesen ist.

Also auf geht's – jetzt anmelden!

Text: Oliver Goller, Landesjugendleiter, Referent für Jugendfragen

JETZT ANMELDEN!

EINBLICKE INS STRECKENFLIEGEN

Du hast schon erste Streckenflüge hinter dir, möchtest ein paar Tipps und Tricks von Profis lernen und dich im Streckenflug verbessern? Du bist aber noch unschlüssig, ob das BWLV-Streckenfluglager (StreLa) vom 11. bis 20. August wirklich etwas für dich ist? Sind dir die Rahmenbedingungen noch unklar oder hast du noch kein genaues Bild von der Veranstaltung?

Du hast Fragen wie:

- Was ist das StreLa?
- Wie sind die Leute, die du dort treffen wirst?

- Was steht auf dem Plan, wenn das Wetter mal nicht fliegbar ist?

Falls du Antworten suchst, eine Entscheidungshilfe brauchst oder auch nur ein richtig gutes Segelflugvideo anschauen willst, dann scanne doch einfach den QR-Code ein und schau nach, was das StreLa dir so alles zu bieten hat!

Falls wir dein Interesse geweckt haben, findest du weitere Informationen und das Anmeldeformular zum StreLa auf unserer Homepage unter www.bwlv.de (Verband→Luftsportjugend→Unsere Veranstaltungen→BWLV-Streckenfluglager)



und über deinen Ansprechpartner Pascal Betz (betz@bwlv.de).

Viel Spaß beim Anschauen – und dann schnell anmelden!

Text: Organisationsteam StreLa17

AUSSCHREIBUNG

BWLV-LANDESJUGENDVERGLEICHSFLIEGEN IM SEGELFLUG

Die Luftsportjugend des BWLV gibt für das Landessjugendvergleichsfliegen einen Rahmen vor. Das Vergleichsfliegen will unter dem Gesichtspunkt, das in der Ausbildung erworbene Können zu vergleichen, gegenseitiges Kennenlernen und den Gedankenaustausch der Teilnehmenden und Helfer/innen untereinander fördern. Es ist daher wünschenswert, dass neben den Pilotinnen und Piloten auch eine Vielzahl von Begleitern anreist, damit man sich am Samstagabend am Lagerfeuer untereinander austauschen kann.

Der fliegerische Vergleich setzt sich aus Elementen der Segelflugausbildung zusammen. Über die Bewertung einer vorbildlichen Flugdurchführung soll das Sicherheitsbewusstsein gefördert und die Gelegenheit geschaffen werden, auf fremden Flugplätzen Erfahrungen zu sammeln.

Für die drei Gewinner, die zum Bundesjugendvergleichsfliegen (BJVF) nach Oppenheim (21. bis 24. September) fahren, bezuschusst der BWLV die Anfahrt mit je 100 Euro. Neu ist auch die Förderung für die beste Teilnehmerin und den besten Teil-

nehmer beim BJVF mit je 500 Euro durch die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“.

1. Zeitraum der Veranstaltung

Vom 1. bis 3. September 2017

- Freitag: Anreise, Checkflüge, Abendessen
- Samstag: Frühstück, Wertungsflüge, Abendessen, Siegerehrung, Lagerfeuer
- Sonntag: Frühstück, Abreise

2. Teilnehmer/innen

Teilnahmeberechtigt sind alle, die das 26. Lebensjahr noch nicht erreicht haben und entweder Flugschüler sind, die den zweiten Ausbildungsabschnitt (B-Prüfung) abgeschlossen haben, oder bereits Inhaber einer SPL/LAPL-S Lizenz sind. Es gilt die Einschränkung, dass Teilnehmer/innen, die älter als 21 Jahre sind, den Luftfahrerschein noch nicht länger als zwei Kalenderjahre besitzen dürfen; Stichtag ist der Wettbewerbstag.

3. Meldungen

Die Anmeldung erfolgt über das auf der BWLV-Homepage veröffentlichte Anmeldeformular bis spätestens 26.8.2017 an thomasmannal@gmx.de. Mit der Anmeldung werden die Ausführungsbe-

stimmungen anerkannt. Ihr fliegt auf selbst mitgebrachten Flugzeugen und braucht auch einen Fluglehrer, falls ihr noch keine Lizenz besitzt.

4. Kosten

Die Anmeldegebühr in Höhe von 50 Euro (30 Euro pro Begleiter) beinhaltet drei Wertungsstarts und einen Einweisungsstart sowie die Campinggebühr und Verpflegung (zweimal Abendessen, zweimal Frühstück, einmal Vesper am Samstagmittag). Getränke stehen auf dem Flugplatz zum Selbstkostenpreis zur Verfügung.

5. Unterkunfts- und Verpflegungsmöglichkeiten

Sanitäre Einrichtungen und Übernachtungsmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden. Vorzugsweise ist ein Zelt/Wohnwagen mitzubringen.

6. Haftung

Ansprüche an den Veranstalter oder Ausrichter können, gleichviel und aus welchem Rechtsgrund, nicht geltend gemacht werden. Mit Einreichen der Unterlagen erkennen die Teilnehmenden diese Bedingungen an.

Text: Thomas Mannal



Vom 15. bis 18. Juni 2017 gehts über Lützelburg hoch hinaus beim BWLV-Pfingstjugendlager Ballon

BWLVPFINGSTJUGENDLAGER BALLON MIT DER BSG STUTTGART JETZT NOCH ANMELDEN!

An alle Ballonfreunde da draußen und die, die es gerne werden würden: Falls ihr die Gelegenheit noch nicht genutzt haben solltet, euch für unser diesjähriges BWLV-Pfingstjugendlager Ballon mit der BSG Stuttgart anzumelden, dann solltet ihr das schnellstmöglich nachholen!

Vom 15. bis 18. Juni 2017 erobern wir gemeinsam die Lüfte über Lützelburg, genießen das verlängerte Wochenende mit vielen Spielen und lassen die Abende bei schräger Musik am Lagerfeuer ausklingen. Egal ob alter Hase oder Neuling; Wir freuen uns auf deine Anmeldung und ein grandioses Jugendlager 2017!

Die Anmeldung und alle anderen Infos findet ihr auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen → BWLV-Pfingstjugendlager Ballon).

Text: Jule Hamm



GEMEINSAM ABHEBEN

ZWEI BALLONJUGENDLAGER IM SOMMER



Jetzt anmelden: Im Juli startet das deutsch-französische Ballonjugendlager in Lothringen, Ende Juni beginnt das Ballonjugendlager 2017 in Schöngleina.

Die Ballonjugendlager richten sich an alle jungen Menschen, die neugierig auf

Ballonfahren sind. Das Ziel der Veranstaltungen, die von der Luftsportjugend des DAeC mitgetragen werden: Die Teilnehmer sollen den Ballonsport kennenlernen und dabei eine gute Zeit haben. Besondere Vorkenntnisse sind nicht nötig.

Das Jugendlager in Lothringen – vom 15. bis 22. Juli – richtet sich an Interessierte zwischen 14 und 25 Jahren. Das Lager in Schöngleina wird vom 25. Juni bis 1. Juli ausgerichtet. Teilnehmen können junge Menschen zwischen 10 und 27 Jahren.

Weitere Infos und Anmeldung unter www.luftsportjugend.com.

– Anzeige –



Hebefalttore
bis 30 x 6 m



www.stieblich.de
T: +49 (0) 3843 2410-0



Rundhangar
Drehteller

Text: Mit freundlicher
Genehmigung aus Magazin LuftSport,
Ausgabe April/Mai 2017

DEUTSCHES SEGELFLUGMUSEUM MIT MODELLFLUG AUF DER WASSERKUPPE

FLUGMODELL DER GEBRÜDER HORTEN VON 1927 ZU SEHEN

Das erste Flugmodell der Gebrüder Horten war in Holzbauweise aufgebaut und mit Baumwolle bespannt. Es stammt aus dem Jahr 1927 und hat bis 2010 unbeachtet auf einem Dachboden in der Nähe von Bonn gestanden. Leider ist in den Jahren das Seitenleitwerk verloren gegangen. Das Flugmodell ist im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe zu sehen; im Originalzustand, so wie es auf dem Dachboden gefunden wurde. Es ist damit sicherlich eines der ältesten erhaltenen Flugmodelle Deutschlands.

In der Modellflugausstellung des Museums finden sich viele weitere interessante

Ausstellungsstücke, für Modellflieger ist sie immer einen Besuch wert. Übrigens: Für Gruppen gibt es einen reduzierten Eintrittspreis und wer möchte, kann eine Führung buchen.



Alle Infos zu der Ausstellung sowie zu Preisen und Öffnungszeiten gibt es unter www.segelflugmuseum.de.

Text und Foto: Mit freundlicher Genehmigung aus Magazin LuftSport, Ausgabe April/Mai 2017



Das Horten-Flugmodell ist eines der ältesten erhaltenen Flugmodelle Deutschlands

SAALFLUG-EUROPAMEISTERSCHAFT IN SLANIC/RUMÄNIEN

UWE BUNDESEN ERREICHT EINEN SEHR GUTEN FÜNFTEN PLATZ



Die 55 Meter hohe Wettbewerbshalle im Salzbergwerk Slanic

Der mehrfache Welt- und Europameister Ivan Treger aus der Slowakei hat mit 57:09 Minuten den Titel des F1D-Europameisters 2017 gewonnen. Mit dieser Gesamtzeit und dem besten Einzelflug über 29:43 Minuten stellte er gleichzeitig drei Weltrekorde auf.

Im Saalflug werden die beiden besten von sechs Wettbewerbsflügen gewertet.

Corneliu Mangalea (ROU) verteidigte seinen zweiten Platz von der EM 2015. Uwe Bundesen aus Offenburg (GER) machte einen großen Sprung nach vorn: Bei der zuvor ausgetragenen EM 2015 mit 37:09 Minuten noch auf Platz 17, konnte er sich dieses Jahr mit 49:52 Minuten dicht an die Spitzengruppe heranschieben und erreichte den fünften Platz. Er war bei dieser Meisterschaft der einzige deutsche Teilnehmer, bei den Senioren waren 28 Saalflieger aus elf Nationen am Start. Die Mannschaftswertung ging an Rumänien.

Bester Jugendlicher war der amtierende Junioren-Weltmeister Calin Bulai (ROU), der seine Zeit auf 51:33 Minuten steigern konnte. Das beste der drei Junioren-Teams kam aus Rumänien.

Geflogen wurde in Slanic (Rumänien) in einer 55 Meter hohen Salzhalle, die 200 Meter unter der Erdoberfläche liegt. Die Modelle haben eine Spannweite von 55 Zentimetern, wiegen 1,4 Gramm und werden von 0,4 Gramm Gummi angetrieben.



Weitere Informationen zur F1D-Europameisterschaft gibt es online unter www.thermiksense.de, die vollständige Ergebnisliste beim Veranstalter www.frmd.ro.

Text und Fotos: Bernhard Schwendemann



Uwe Bundesen beim Vorbereiten des F1D-Modells

PILOTEN DES LSV SCHWARZWALD IN TANSANIA

EINMAL WINZELN – SERENGETI UND ZURÜCK

Sechs Mitglieder des Luftsportvereins Schwarzwald nahmen an der diesjährigen Leserreise der Fachzeitschrift „Pilot und Flugzeug“ über rund 17.000 Kilometer teil. Eine Gruppe von insgesamt 15 Flugzeugen und in Summe 50 Personen flog in den Nationalpark Serengeti in Tansania.

Am 12. Februar dieses Jahres starteten Michael Schumacher und Alexander Hopf mit einer Beechcraft Bonanza, Manfred Martin und Peter Dominke mit einer Cessna 182 und Sabine und Stefan Krauss zusammen mit weiteren Crew-Mitgliedern mit einer TBM 850 in Richtung Afrika.

Das erste Zwischenziel war Kreta, wo sich alle Teilnehmer der Leserreise trafen. Von dort ging es über Assuan in Ägypten, den Sudan und Kenia nach Tansania. Dazwischen gab es einen Abstecher nach Ruanda, um dort Berggorillas in freier Wildbahn zu erleben. Wegen der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit der Flugzeuge konnten die Strecken allerdings nicht im Gesamtpulk geflogen werden.

Dass die Reise anders als ein Flug über den Schwarzwald werden sollte, wurde bereits in Kreta klar: Für die Überquerung des Mittelmeers hatten alle Crew-Mitglieder einen speziellen Überlebensanzug zu tragen. Nachdem es dann mit Rückenwind nach Assuan ging, konnte am ersten Tag auf dem afrikanischen Kontinent die ägyptische Hochkultur bewundert werden.

Vom Sudan nach Kenia

Weiter ging es dann via El Obeid bzw. Khartoum im Sudan nach Kisumi/Kenia. Hier war bereits die sehr gute Organisation der Reise zu spüren, denn der benötigte Treibstoff für einen Teil der AVGAS-Flugzeuge ist normalerweise nicht zuverlässig überall verfügbar. Über einen Partner konnte aber die Versorgung über die gesamte Reise und an allen Flugplätzen sichergestellt werden, auch wenn das Tankfahrzeug manchmal ein Traktor mit einem Fass auf dem Anhänger war – aber dazu später noch mehr.

Weiter ging es dann nach Maasai Mara, einem kleinen, hoch gelegenen Flugplatz mitten in der Wildnis. Schon beim Anflug waren Zebras neben der Piste und Giraffen im angrenzenden Gelände auszumachen. Peter und Manfred nutzten die Gelegenheit, um die Wildnis in „Ameisenkniehöhe“ zu erkunden. In Maasai Mara konnte die lokale Kultur und Tierwelt hautnah erlebt werden.

Die Reise führte dann weiter nach Ruanda, wo ein Ausflug mit Gorilla-Trekking auf dem Programm stand – da die Gorillas nicht neben den Wegen auf die Piloten warten, war dies ein anstrengender und spannender Trip durch den Dschungel.



Kulturbgeisterte Piloten des LSV Schwarzwald in Luxor (v.l.): Stefan Krauss, Alexander Hopf, Manfred Martin, Michael Schumacher, Peter Dominke



Gut gelaunte AVGAS-Kapitäne. Die korrekte Kleidung vereinfacht die Bürokratie ungemein

Vorbeiflug am Kilimandscharo mit Blick aus der TBM 850

▼ Das AVGAS-Tanken geschah auf recht unkonventionelle Weise



Abenteuer AVGAS-Tanken

▼ Gute Laune im TBM-Cockpit



◀ TBM-Crew mit lokaler Begleitung (v.l.): Sabine Krauss, Hardy und Erika Zwosta



Winzler Kapitäne in der Serengeti (v.l.): Michael Schumacher, Alexander Hopf, Manfred Martin, Peter Dominke

Tansania als letzte Etappe

Die letzte Etappe zum Ziel führte auf die Schotterpiste von Seronera in Tansania. Dass man hier in der Wildnis war, musste eine Crew aus der Schweiz erfahren: Eine Hyäne hatte ein Stück vom Propeller abgenagt, offenbar ist rot lackiertes Holz eine Delikatesse. Nach einer Feldinstandsetzung konnte jedoch auch dieses Flugzeug wohlbehalten in die Heimat zurückfliegen.

Nach fünf Tagen und Nächten in der Serengeti, in denen die Gegend ausgiebig erkundet und Entspannung von den teils anstrengenden Reisetagen gefunden wurde, ging es wieder auf die Heimreise. Als Etappenziel stand Luxor in Ägypten auf der Tagesordnung, wo nochmals ein Tag für Sightseeing genutzt werden konnte.

Über Santorin, wo es eine Abschlussfeier gab, ging es dann mit mehr oder weniger Tankstopps zurück in die Heimat. Am 4. März wurden dann alle Flugzeuge frisch geputzt wieder an ihrer angestammten Stelle in der Halle abgestellt.

Einmalige Erfahrung

Alles in allem war die Reise eine einmalige Erfahrung, die insbesondere für die

AVGAS-Flieger noch mit ein paar besonderen Abenteuern angereichert wurde: Abgesehen vom Höchstpreis von sechs Dollar pro Liter im Vergleich zu 60 Cent bis ein Euro für Jet A1, waren die Flugplätze einfach nicht für die Betankung mit AVGAS eingerichtet. Die Flugplätze, die über eine AVGAS-Tankstelle verfügten, konnte man an einer Hand abzählen – und da blieben noch Finger übrig.

Zwar hatte die sehr gute Organisation der Reise durch den Veranstalter dafür gesorgt, dass überall AVGAS verfügbar war. Allerdings musste dann meistens aus Fässern getankt werden, die speziell für die Teilnehmer angeliefert worden waren. Wenn man Glück hatte, waren diese dann auch da.

Kein Glück hatten Peter und Manfred beispielsweise beim Tankstopp im sudanesischen El Obeid auf dem Rückflug. Da die beiden mit der C-182 des Vereins das langsamste Flugzeug waren, kamen sie auch als Letzte zum Tanken. Und siehe da, es war kein Fass mehr da, obwohl alles korrekt bestellt worden war. Leider war aber irgendetwas schiefgelaufen. Nach langer Diskussion machte sich dann jemand auf den Weg, um ein weiteres Fass zu besorgen. Versprochen war eine halbe Stunde, es dauerte dann letztlich zweieinhalb Stunden. Allerdings hatte

dies auch eine gute Seite: Die Verspätung führte dazu, dass Peter und Manfred in den Genuss eines wundervollen Nachtfluges den Nil entlang von Assuan nach Luxor kamen.

Etliche Tankabenteuer galt es zu bestehen

Damit waren die Tankabenteuer aber noch nicht zu Ende: Ebenfalls auf dem Rückflug war ein Tankstopp in Mersa Matruh in Ägypten eingeplant. Diesmal wurde ganz modern aus einem Tankwagen betankt. Leider währte die Freude nicht lange: Peter und Manfred waren wieder als Letzte dran und nachdem ca. 50 Liter geflossen waren, war der Tankwagen leer. Trotz des Zeitdrucks wegen der fest geplanten Ankunftszeit in Santorin vor der Platzschließung, half auch hier wieder nur Geduld, bis der Tankwagen irgendwo außerhalb des Flugplatzes wieder befüllt wurde.

Mit Flugfläche 80 bis 100 waren die AVGAS-Flieger mit der geringsten Höhe unterwegs. Flugbewegungen in dieser Höhe scheinen zumindest im Sudan nicht an der Tagesordnung zu sein, was sich in einer mangelhaften Funk- und Radar-



Flugzeugsicherung mit Dornenbüschen und Pfefferspray



abdeckung bemerkbar machte. Dadurch wurde oft stundenlang ohne Funk- und Radarkontakt über die sudanesischen Wüste geflogen. Um diesen Mangel zumindest etwas zu mindern, wurde immer wieder Funkkontakt mit höher fliegenden Airlinern aufgenommen und um Relais gebeten. Im Klartext heißt das: Den Airlinern wurde die Position übermittelt, die sie dann an den Controller weitergaben. Auf dem umgekehrten Weg gab es dann den nächsten Waypoint. Die Airliner-

Crews waren übrigens durch die Bank immer sehr kooperativ.

Die Winzler-Flieger wurden allesamt für ihre Ausdauer bewundert. Mit ihren vergleichsweise langsamen Maschinen waren sie rund 65 Stunden in der Luft, die von Stefan Krauss und Hardy Zwosta pilotierte Turboprop-Maschine brauchte aufgrund ihrer Reisegeschwindigkeit von über 500 Stundenkilometern etwas weniger als die halbe Zeit. Alle Piloten des LSV

Schwarzwald haben ihren Flugschein in der vereinseigenen Flugschule auf dem Flugplatz Winzeln-Schramberg erworben und stellten mit dieser Reise einmal mehr unter Beweis, dass man von dort aus die Welt erfliegen kann.

Text: Volker Herbst, Stefan Krauss, Peter Dominke
 Bilder: Stefan Krauss, Peter Dominke, Manfred Martin

RED BULL AIR RACE

DOLDERER FLIEGT IN SAN DIEGO AUF PLATZ DREI



Matthias Dolderer (Tannheim) hat beim zweiten Rennen der Weltmeisterschaft im Red Bull Air Race erstmals in dieser Saison einen Podestplatz belegt. Der 46-Jährige, der seinen Titel vom Vorjahr verteidigen will, wurde beim Rennen am Ostersonntag in San Diego Dritter hinter dem Japaner Yoshihide Muroya und dem Slowenen Peter Podlunsek. In der Gesamtwertung verbesserte sich Dolderer auf den zweiten Platz hinter Auftakt-sieger Martin Sonka (Tschechien), der in San Diego Fünfter wurde.

Im ersten Saisonrennen in Abu Dhabi hatte Dolderer den vierten Platz erreicht. Beim Red Bull Air Race steuern die Piloten ihre Flugzeuge mit bis zu 370 Stundenkilometern und 12 G durch die Pylenen. In diesem Jahr sind 14 Piloten am Start. Insgesamt sind acht Stationen im WM-Kalender vorgesehen, darunter auch der Lausitzring am 16./17. September. Das nächste Rennen findet am 3./4. Juni im japanischen Chiba statt.

Nach dem Rennen in San Diego, wo Matthias Dolderer Dritter wurde, liegt der Tannheimer nun im Gesamtklassement auf Rang zwei

Text: red.
 Foto: Predrag Vuckovic/
 Red Bull Content Pool



EIN JAHR BEI DER MOBILEN HILFE MADAGASKAR

DER „GELBE FLIEGER“

ALS RETTER IN DER NOT

Eine Buschpiste im Süden des Landes

BWLV-Mitglied Michael Käser, von Beruf Zimmerer und Berufsschullehrer und außerdem begeisterter Hobbypilot, hat eine besondere Reise hinter sich: Vom 8. September 2015 bis 1. August 2016 war er mit seiner Familie auf Madagaskar im Hilfseinsatz. Dort flog der 54-Jährige, der bei der Flugschule Rottweil das UL-Fliegen gelernt hat und seit 2014 im LSV Rossfeld aktives Mitglied ist, im Auftrag der Mobilen Hilfe Madagaskar e.V. etliche Touren im Busch. Im Folgenden gibt er einige Eindrücke aus seiner erlebnisreichen Zeit auf dem Inselstaat vor der afrikanischen Ostküste wieder.

Die Landebahn von Tsaratanana sollte laut GPS jeden Augenblick auftauchen, noch muss ich meine Augen sehr anstrengen, um aus dem Cockpit der gelben Wild Thing etwas Pistenähnliches zu erspähen. Hinter einer Baumgruppe meine ich ein langgezogenes Feld auszumachen – das könnte sie sein. „La piste est plus ou moins praticable“, schrieb mir der Verantwortliche vor Ort in einer SMS auf meine Frage nach dem Zustand. Was „mehr oder weniger praktikabel“ heißt, überließ er meiner Interpretation.

Im Gegenanflug sehe ich Büsche, Fahrspuren, hohes Gras und Kühe, die sich

über letzteres hermachen. Schnell kommen aus allen Richtungen Menschen, die ihre Tiere in Sicherheit bringen, und ich kann mich auf die Landeinteilung konzentrieren, drehe in den Queranflug und schließlich in den Endanflug, setze die Klappen und versuche, das beste Stück der Piste zu erwischen. Der Wind ist stark

und böig und kommt schräg von rechts vorne. Voll konzentriert kann ich den Vogel kurz hinter den letzten Büschen im hohen Gras aufsetzen, das die Fahrt rasch bremst. Wir stehen.

Meine erste Landung im Busch. Ich kann es kaum fassen, hier stehe ich nun mit



Insbesondere die Kinder begeisterten sich für den „gelben Flieger“



Piste in Mahamavo



Behandlung in der „Buschlinik“ unter primitivsten Bedingungen

meinem Passagier, anderthalb Flugstunden nördlich von Antananarivo, der Hauptstadt Madagaskars. Dort, auf dem Ivato, dem Internationalen Flughafen Madagaskars, hatte ich viele Monate zugebracht mit Umbauarbeiten an dem Ultraleichtflugzeug, das die Arbeit der Mobilen Hilfe Madagaskar e.V. unterstützen soll.

Madagaskar hat nur vier asphaltierte Straßen

Madagaskar ist riesig – und bettelarm. Als eines der am wenigsten entwickelten Länder der Erde ist es mit seinen 24 Millionen Einwohner wohl eher bekannt für die besondere Tier- und Pflanzenwelt und diverse Gewürze. Wer weiß schon, dass die viertgrößte Insel der Welt nur vier asphaltierte Straßen besitzt, die diesen Namen verdienen, in jede Himmelsrichtung eine und dass das Reisen auch

auf diesen Routen anstrengend und gefährlich ist? Hier in Tsaratanana bin ich jedenfalls weit weg von jeglicher Anbindung an das dürftige Straßennetz, und bin auch nur zum Nachtanken gelandet. Bald sind wir wieder in der Luft in Richtung Antsohy, unser heutiges Ziel im Norden der Insel.

Das Ultraleichtflugzeug vom Typ Wild Thing WT 01 gehört dem Verein Mobile Hilfe Madagaskar e.V., der im Jahr 2010 gegründet wurde. Leiterin ist Tanja Hock, eine deutsche Hebamme, die sich hauptsächlich um Menschen kümmert, die sich keinerlei medizinische Behandlung leisten können. In Ambovo, einem kleinen Vorort von Antananarivo, betreibt sie eine Krankenstation zusammen mit derzeit 20 einheimischen Mitarbeitern, darunter einem Arzt, einer Zahnärztin, drei Hebammen und Leuten in Verwaltung

und Technik. Alles wird von Spenden getragen, auch die drei Fahrzeuge, ein Zahnarztmobil, ein Ambulanzfahrzeug und ein Hebammenmobil. Mit letzterem werden Ziele im Busch und mehrmals pro Woche Brennpunkte in der Großstadt angefahren, um den Obdachlosen zu helfen.

Ländliche Regionen sind schwer erreichbar

Die Not ist überall groß, natürlich auch in den ländlichen Regionen, die nur schwer erreichbar sind. Mission Aviation Fellowship (siehe Bericht im „adler“ 05/16 S.28 ff) und Helimission machen schon seit vielen Jahren auf der Insel einen hervorragenden Dienst, indem sie diese abgelegenen Regionen mit ihren Maschinen anfliegen. Ein Hubschrauberpilot, der früher bei der Helimission arbeitete, sah eine Chance für ein UL als kostengünstige Alternative, Ärzte oder Hebammen in den Busch zu bringen. Als sich eine Gelegenheit auftat, kaufte er kurzerhand eine gebrauchte WT 01 für die Mobile Hilfe. Nun brauchte es nur noch einen Piloten.

Ende 2012 erreichte uns eine Anfrage über den CPV (Christlicher Piloten- und Modellfliegerverband), ob wir uns dies vorstellen könnten. Meine Frau und ich überlegten nicht lange und beantragten ein Sabbatjahr, reisten mit unserer halbjährigen Tochter 2014 nach Madagaskar, um uns ein besseres Bild zu machen. Im September 2015, unsere zweite Tochter war gerade drei Monate alt, starteten wir dann in unser Abenteuer.

Von Beruf Zimmerer und Berufsschullehrer Bau mit gerade mal 200 Flugstunden auf UL, war das Ganze eine riesige Herausforderung. Bis zur besagten ersten Buschlandung war es ein weiter Weg, das BZF I und II, die Sprachprüfung, das Üben mit dem bislang ungewohnten Taildragger in Kell am See bei Steff Hau oder das Sammeln von Flugerfahrung mit meinen Fluglehrern vom LSV Rossfeld. Dazu kamen das Spendensammeln



Sonntagsausflug mit der Familie: Michael und Christa Käßer mit den Töchtern Amelie (3) und Jule (1)

für einen neuen Motor, Propeller und weitere Teile sowie schließlich die Umbauarbeiten im Land. Dies alles erforderte viel Geduld – aber sie wurde belohnt.

Notlandemöglichkeiten gibt es fast nicht

Die ideale Entfernung für das UL ist ein Radius von etwa einer Flugstunde. Damit spart man je nach Einsatzort manchmal zehn oder mehr Fahrstunden auf holprigen Pisten. Einer dieser Orte ist Mahamavo. Dieses Mal bin ich mit unserem Arzt unterwegs, unser Ziel ist eine Ansammlung von kleinen Dörfern, die am Ende einer asphaltierten Piste im Nirgendwo liegen. Wieder starten wir vom Flughafen in einen klaren Morgenhimmel und nehmen nördlichen Kurs auf, steigen langsam auf Flugfläche 75 und überfliegen eine zerklüftete Hügellandschaft. Abholzung und Erosion haben auch hier ihre Narben hinterlassen, und vergeblich suchen meine Augen nach Notlandemöglichkeiten im Falle eines Motorsausfalls.

Kurz vor der Landung geht es im Lee einer Hügelkette nochmals durch turbulente Luftschichten, bis der kleine gelbe Flieger auf der Bahn aufsetzt und zum Abstellplatz rollt. Auch hier werden wir von einer bunten Menschenmenge erwartet, die gespannt jeden Handgriff unseres Arztes verfolgt, der den bereitgestellten Tisch und zwei Stühle kurzerhand in eine kleine Buschklinik verwandelt. Etwa 40 Patienten wird er heute behandeln können, während ich die Zeit nutze und Kontakte pflege und mit Kindern Papierflieger bastle. Oder meinen Gedanken nachhänge. Bei vielen medizinischen Behandlungen konnte ich dabei sein, teilweise auch mithelfen, sei es eine nächtliche Geburt auf unserer Station, oder der Schwerverletzte, den wir buchstäblich auf der Straße auflasen, oder die Mutter mit ihrem kleinen Kind, hier im Busch. Immer ist es lebensverändernd, manchmal sogar lebensrettend, was die Mobile Hilfe tut. Ich bin dankbar, meine Freude am Fliegen mit einem so wichtigen Dienst verbinden zu können. Als langjähriger Gleitschirmflieger war das Fliegen meist Hobby, Freude, Ausgleich zur Arbeit, hier ist das Flugzeug oft die einzige Hoffnung in der Not.

Geografische und meteorologische Bedingungen der Insel sind schwierig

Ich habe große Hochachtung bekommen vor der Arbeit der „Profis“, mit denen ich



Tanken im Busch

ein paar Mal mitfliegen konnte, etwa in der Cessna Caravan der MAF (Mission Aviation Fellowship) oder der Ecureuil, dem Hubschrauber der Helimission. Bei aller Begeisterung sind die geografischen und meteorologischen Bedingungen auf der Insel jedoch nicht zu unterschätzen. Im Osten mit seiner Staulage vereitelt oft die aufliegende Bewölkung einen Flug an die Küste, im Westen und Süden ist das Terrain eher von Trockenheit geprägt,

eintönig, und es ist schwierig, sich ohne GPS zurechtzufinden. Es gibt nur wenige Anhaltspunkte, die Orientierung geben können. Und der Norden liegt in der Regenzeit oftmals im Einflussbereich von Zyklonen, mit Starkwind und ergiebigen Regenfällen.

Neben der Fliegerei war es natürlich auch als Familie mit zwei kleinen Kindern herausfordernd, sich in einer völlig fremden



Michael Kässer mit seiner Frau Christa und Tochter Amelie bei einem Flug



Der Arbeitsplatz des Buschpiloten: Das Cockpit der „Wild Thing“

Michael Kässer flog Ärzte auch in entlegene Regionen



Kultur zurechtzufinden. Dankbar sind wir für all die Unterstützung, die wir in dieser Zeit erfahren haben, sei es durch die Firma Helix, die uns einen sehr günstigen Preis für den Propeller gemacht hat, oder die Firma Falcon-Flugsport, die uns den Motor zum halben Preis überließ.



Derzeit fliegt ein madagassischer Pilot die Einsätze. Ab November 2017 wird wieder ein deutscher Pilot vor Ort sein und die Wild Thing fliegen. Gerne kann man die Arbeit durch Spenden unterstützen unter der Kontonummer IBAN: 05 7955 0000 0011 4184 72, eine Jahresspendenbescheinigung wird am Anfang des Folgejahres ausgestellt.

Text: Michael Kässer
Fotos: Michael Kässer/Tanja Hock



DAS BUCH ZUM BERICHT



Über die Erlebnisse der Familie Kässer gibt es auch ein Buch mit dem Titel „Gelber Flieger über Madagaskar“, das die ganze Geschichte erzählt (160 Seiten, 98 Farbbilder, Karte und Glossar, 2. Auflage, Januar 2017). Zum Preis von 10 Euro (zuzüglich 2 Euro für Verpackung und Versand) kann es bestellt werden unter gelberfliegermadagaskar@gmx.de. **Vom Kaufpreis gehen 7,50 Euro direkt in die Arbeit auf Madagaskar.**



JETZT ANMELDEN!

59. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG 2017

„Zwischen Odenwald und Hohenloher Ebene“

Wolfgang Lossen Gedächtnisflug

Schirmherr Alois Gerig (MdB)

Die traditionelle Flugrallye des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes findet zum 59. Mal statt. Ausgangs- und Abschlussort der Veranstaltung ist in diesem Jahr der Flugplatz Walldürn (EDWE).

Neben der Einladung in dieser Adlerausgabe finden Sie auf der Internetseite des BWLV unter www.bwlv.de (→Sparten →Motorflug→Wettbewerbe) neben der Ausschreibung mit Wertungsliste und dem Anmeldeformular eine Aufgabenbeschreibung sowie die offizielle Wettbewerbsordnung/Navigation des DAeC 2016

und weitere hilfreiche Links. Anmeldeabschluss ist der **28. Juni 2015**.

Noch sind wir bei der genaueren Planung, soviel sei aber bereits verraten: Der Wettbewerbsflug wird aus einem Rundkurs von ca. 120 NM bestehen, mit einer Zwischenlandung (Ziellandung im Durchstartverfahren) auf dem Flugplatz Niederstetten und einer abschließenden Ziellandeaufgabe in Walldürn.

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 2017 im Navigationsflug. Dieser kann jedoch nur von BWLV-Mitgliedern gewonnen werden. Wettbewerbsgrundlage ist die WBO 2016 des

DAeC (mit einigen internen Ausnahmen – siehe dazu die Ausschreibung).

Am Wettbewerbstag, dem 8. Juli, kann der Platz ab 8 Uhr angefliegen werden. Für ein Frühstück ist gesorgt, Betriebsstoffe (AVGAS 100 LL / Super plus / Diesel) sind vorrätig, so dass ab 10 Uhr das Briefing, die Planungsvorbereitungen und voraussichtlich ab 12.45 Uhr der erste Start erfolgen können. Gestartet wird im Zwei-Minuten-Abstand. Die Landungen erfolgen ab ca. 14 Uhr, Ende des Wettbewerbs wird um ca. 15.45 Uhr sein. Danach erfolgt die Auswertung.

Die Siegerehrung mit Abendessen und einer Verlosung von tollen Preisen ist in der Flugzeughalle geplant. Übernachtungsmöglichkeiten inklusive Transport werden in Walldürn oder in den umliegenden Ortschaften (Platznähe) vorbe-



Der 59. SWDR, die traditionelle Flugrallye des BWLV, findet dieses Jahr in Walldürn statt

reitet. Allerdings sind die Besatzungen für die Buchungen selbst verantwortlich – siehe Ausschreibung. Da am 9. Juli jedoch eine Wallfahrtswoche in Walldürn endet, empfiehlt sich eine **baldige Reservierung**. Wir haben im Hotel Riesen,

Walldürn, ein Kontingent von 18 Zimmern unter „Südwestdeutscher Rundflug“ vorreserviert (06282-92420, www.hotelriesen.de). Siehe dazu weitere Links auf der Homepage, in der Ausschreibung und unsere Empfehlungen.

Sollte der Wettbewerb am Samstag, 8. Juli, aus Wettergründen nicht durchgeführt werden können, ist als Ausweichtag Sonntag, 9. Juli, (zu denselben Zeiten) geplant. Die geplante Abendveranstaltung wird dann ohne Siegerehrung stattfinden. Diese wird dann am Ende des Wettbewerbs am Sonntag durchgeführt.

Achten Sie bitte auf eventuelle kleine Änderungen in unseren Veröffentlichungen, auf der BWLV-Homepage, im adler, oder in ihrer Anmeldebestätigung.

Die AIP und weitere Infos zu Walldürn finden sie unter www.fsc0.de/php/briefing/

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Text: Bernd Steck, Wettbewerbsleiter/
Walter Nerdinger, Referent Motorflug/
UL, BWLV
Foto: BWLV-Archiv

SEGELFLUG

6. BWLV-STRECKENFLUG-SEMINAR AUF DEM KLIPPENECK

PERFEKTER MIX AUS THEORIE UND ERFAHRUNGEN

Mittlerweile zum sechsten Mal fand der Streckenflug-Theorielehrgang von Karl Eugen Bauder und Sebastian Bauder statt. 20 Streckenflugneulinge blicken auf ein informatives Wochenende in der Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck zurück.

„Von Freitag bis Sonntag straffes Programm“ – so hatte es in der Einladung geheißen. Und es war nicht zu viel versprochen worden. Bevor man sich dem eigentlichen Überlandfliegen zuwenden kann, muss zuerst das Land beherrscht werden. Daher drehte sich zu Beginn alles über das Thema sichere Außenlandung. Unter Verwendung von Grafiken zu Landegebieten und Platzrundeneinteilung sowie Rechnungen zum Gleitwinkel, kam der Erfahrungsaustausch niemals zu kurz.

Auf diesen Grundlagen aufbauend wurde der Streckenflug im Detail unter die Lupe genommen. Wie fliege ich optimal in der Thermik? Wie komme ich am schnellsten beim Vorflug voran? Lohnen sich Umwege? Was versteht man unter Meteorologischer Navigation? Solche Fragen sind gar nicht so einfach zu beantworten, dennoch wurde auf alles Genannte ausführlich eingegangen. Dabei vermittelten



Die Teilnehmer des BWLV-Streckenflugseminars auf dem Klippeneck

die Bauders anschaulich den perfekten Mix aus Theorie und eigenen Erfahrungen.

Fehlerhafte Vorbereitung erschwert das Leben in der Luft

Am letzten Tag kam schließlich noch das Thema Streckenplanung zur Sprache. In kleinen Gruppen wurde das Wetter analysiert und es wurden Streckenflüge geplant. Für uns als Neulinge auf diesem Gebiet war das nicht nur superinteressant, sondern erstaunlich, wie schnell man sich mit einer fehlerhaften Vorbereitung das

Leben in der Luft unnötig erschweren kann.

Nach drei spannenden Seminartagen und reichlich Expertenwissen ist nun endgültig bei allen die Lust auf die anstehende Flugsaison geweckt. Dem Streckenflugseminar zu Saisonbeginn spreche ich eine ganz klare Empfehlung aus! Und immer dran denken: Als Segelflieger muss man stets flexibel sein.

Text und Fotos:
Leif Schreiber, SFV Mannhei

INTERNETPLATTFORM FÜR WANDERSEGELFLUG

Travelbyglider.eu ist eine Onlineplattform zum Informationsaustausch über Startmöglichkeiten für Segelflugzeuge in Europa. Ziel ist es, den Wandersegelflug für nicht eigenstartfähige Segelflugzeuge einfacher zu machen. Hier findet man Informationen darüber, wo, wann und wie man mit einem Segelflugzeug starten kann.

Im Sommer gibt es in ganz Europa Fliegerlager oder Segelflugwettbewerbe und einige Flugplätze bieten in der Saison täglich eine Schleppmöglichkeit an. Wandersegelflug über lange Wochenenden oder mehrere Wochen ist leicht möglich, wenn man weiß, wo man am Abend landen muss, um am nächsten Morgen wieder starten zu können.

Wie funktioniert Travel by Glider?

Diese Informationen können zusammen mit anderen nützlichen Details von Piloten und ihren Vereinen für andere Piloten sehr einfach zugänglich gemacht werden. Alle Daten können nach Datum und Startart gefiltert werden und die Ergebnisse werden auf einer Karte oder in einer Tabelle dargestellt. Außerdem kann man sich die gefilterten Flugplätze als Wendepunkt-

datei zur Nutzung während des Fluges herunterladen.

Wenn ihr mit eurem Flugplatz hier mitmacht, kann es sein, dass andere Piloten deshalb bei euch landen, weil sie damit rechnen, bei euch am nächsten Tag auch wieder starten zu können. Daher ist es wichtig, die Daten immer aktuell zu halten. Bitte aktualisiert eure Daten, wenn zum Beispiel die Schleppmaschine doch nicht wie gedacht verfügbar ist. Die Homepage wurde optimiert, um auf Smartphones gut zu funktionieren. Dadurch können sich die Wandersegelflieger die aktuellen Daten problemlos jeden Tag herunterladen.

Wie kann ich Startmöglichkeiten hinzufügen?

Dafür musst du dich registrieren. Nach dem Anmelden gibt es einen neuen Menüpunkt mit der Bezeichnung „Hinzufügen“. Hier kann man einen Fragebogen ausfüllen. Die Daten sind anschließend in der Datenbank sofort für alle verfügbar.

Wie kann ich meinen Eintrag ändern?

Nach dem Anmelden gibt es den Menüpunkt „Meine Einträge“. Hier werden alle

eigenen Einträge in einer Tabelle dargestellt. Mit einem Klick auf „Bearbeiten“ können die Daten geändert werden.

Wie kann ich die Daten als Wendepunktdatei herunterladen?

Im Menü „Karte“ und „Tabelle“ befindet sich unten ein Download-Bereich. Hier können die gefilterten Daten heruntergeladen werden. Bitte wähle vorher Datum und Startarten aus.

Thermikkarte

Wandersegelflug ist einfacher mit Thermikkarte. Mit www.gliderhotspots.eu wurde 2012 eine Plattform für Thermikkarten und Hotspots ins Leben gerufen, die hilft, das Außenlanderisiko zu verringern. Besucht bitte auch dieses Projekt und helft dabei, die Karte zu vervollständigen.

Infos:

Alle Infos gibt es unter travelbyglider.eu.

Text: Mit freundlicher Genehmigung aus Magazin LuftSport, Ausgabe April/Mai 2017

ERSTMALS IN EINER FLUGSCHULE IM EINSATZ:

WASSERKUPPE ERHÄLT DISCUS MIT ELEKTRISCHEM FES-ANTRIEB

Als erste Flugschule der Welt setzt die Fliegerschule Wasserkuppe ab dieser Saison ein Segelflugzeug mit einer von der OSTIV preisgekrönten elektrischen FES-Heimkehrhilfe ein. Der Discus 2c-FES stellt laut Schulleiter Harald Jörges einen „Meilenstein in der 90-jährigen Geschichte der Fliegerschule dar und läutet ein neues Zeitalter ein“.

Text: Magazin LuftSport,
Ausgabe April/Mai 2017

Foto: Schempp-Hirth Flugzeugbau



Der Discus FES wird neuerdings auf der Wasserkuppe eingesetzt

BEEINDRUCKENDE LEISTUNGEN AM HIMMEL



Bei der Siegerehrung der Regionalwertung Rhein-Neckar-Enz fanden sich die erfolgreichsten Piloten/innen zum Gruppenbild zusammen. Zweiter von links: Regionalpräsident Jochen Keim

Seit Jahrzehnten bietet die Regionalwertung Region Rhein-Neckar-Enz einen sportlichen Vergleich zwischen Alt und Jung, zwischen Streckenfluganfängern und Wettbewerbsexperten. Selbst Welt- und Europameister und weitere sportliche Hochkaräter hat die Region hervorgebracht. Für die im Rheintal, am Rande des Kraichgau oder im Nordschwarzwald beheimateten Vereine, bietet der nach dem OLC-Modus ausgetragene Vergleich die Möglichkeit, sich medienwirksam in Szene zu setzen.

Nach einer durchschnittlichen Überlandflugsaison im Vorjahr trafen sich die Segelflieger der Region am 17. März 2017 im Restaurant Krauth in Mühlacker, um dort ihre Urkunden und Pokale in Empfang zu nehmen. In die Wertung flossen die jeweils drei punkthöchsten Flüge der einzelnen Klassen ein, während in die Vereins-, Doppelsitzer- und Juniorenwertung alle Flüge der Teilnehmer einfließen.

Regionalpräsident Jochen Keim hatte mit seiner Frau Pia abermals ein angenehmes Ambiente geschaffen. Er dankte allen Sponsoren, die es ermöglicht hatten, dass die erfolgreichen Teilnehmer attraktive Preise in Empfang nehmen konnten.

Fast 150.000 Streckenkilometer flossen in die Wertung ein

Insgesamt legten die Streckenflieger der elf teilnehmenden Regionalvereine 501 Flüge

mit stolzen 147.419 Überlandflugkilometern, zurück. Mit 77 Überlandflügen über Baden-Württemberg, Hessen, Bayern sowie 27.437 Überlandkilometer (27.612 Punkte) holte sich die Fliegergruppe Freudenstadt den ersten Platz. So ging die Vereinswertung erneut an die Freudenstädter Dauerabonnenten.

Knapp dahinter platzierte sich der FSC Mühlacker mit 70 Flügen/23.300 Kilometern/24.658 Punkten auf dem zweiten Platz, während der FSV Karlsruhe den dritten Platz mit 66 Flügen/19.923 Kilometern/20.609 Punkten gewann.

Im Gegensatz zu den Vorjahren ging die Dominanz der Schwarzwälder in der Vereinsdoppelsitzer- und Vereinsjuniorenwertung zu Ende. In der Doppelsitzerwertung stürmte die Akaflieg Karlsruhe mit 35 Flügen/9.370 Kilometern/9.939 Punkten an die Spitze, vor dem LSV Karlsruhe mit 25 Flügen/5.944 Kilometern/6.509 Punkten und der FG Freudenstadt, die zwölf Flüge/2.624 Kilometer/2.746 Punkte erlog.

Julian Klemm (Junioren) und Eckhard Voellm (Senioren) wurden Regionalmeister

Bei den Junioren (bis 25 Jahre) siegte der FSC Mühlacker. Die aufstrebenden Aufwindjäger flogen 39 Flüge/11.766 Kilometer/12.691 Punkte heraus, gefolgt von der Akaflieg Karlsruhe mit 43 Flü-

gen/11.663 Kilometern/12.489 Punkte. Ebenso erfolgreich der LSV Albgau, der mit 29 Flügen/7.583 Kilometer/8.633 Punkten auf Gesamtrang drei landete.

Als Regionalmeister der Junioren wurde Julian Klemm vom FSC Mühlacker gefeiert. Mit 873 Kilometern/862 Punkten flog er mit einem Discus 2C 18 Meter den punkthöchsten Flug der Junioren über dem Schwarzwald und der Schwäbischen Alb. In der deutschlandweiten OLC-Wertung vom 7. Mai 2016 war dies der längste Flug in Deutschland.

Mit einem Offenen Cirrus (17,4 Meter) wurde Eckhard Voellm, ebenfalls beim FSC Mühlacker beheimatet, Regionalmeister der Senioren. Er war am Tag der Tage (4. Mai 2016) mit dem antiquierten Cirrus 706 Kilometer unterwegs, was ihm 898 Zähler einbrachte.

Konsequente Planung als Schlüssel zum Erfolg

Anschaulich schilderte Voellm seinen Dreiecksflug, der ihn von Mühlacker zuerst zum Kirnbergsee im Schwarzwald geführt hatte. Unter guter Wolkenoptik war es über die Schwäbische Alb Beilngries entgegen gegangen, um von dort bei Karlsruhe zu wenden. Eine Stunde Flugzeit mehr wäre noch drin gewesen, schilderte der Senioren-Regi-



Die Regionalmeister der Region Rhein-Neckar-Enz (v.l.): Eckhard Voellm (Senioren) und Julian Klemm (Junioren), beide vom FSC Mühlacker

onalmeister seinen Erfolgsflug. Dabei kam zum Ausdruck, dass das Erkennen von guten Thermiklagen und die konsequente Planung und Umsetzung des Fluges der passende Erfolgsschlüssel sind.

Ein großer Dank ging an die Familie Mayer vom FSV Vaihingen, welche die Ergebnislisten zusammengestellt hatte. Im Namen aller Teilnehmer dankte Artur Mayer (FSV Vaihingen) Jochen und Pia Keim für deren Engagement, mit dem sie sich für die Re-

gion einsetzen. Neben einem gemeinsamen Abendessen und der Siegerehrung stand noch ein Bildvortrag über den FAI Grand Prix Germany in Musbach an.

Text und Fotos: Lothar Schwark

DIE GEWINNER DER EINZELNEN WERTUNGSKLASSEN

Frauen:	Nina Heide, Akaflieg Karlsruhe,	1.822 Punkte
Standardklasse Junioren:	Timo Lehrke, FG Freudenstadt,	1.611 Punkte
Standardklasse Senioren:	Tilman Fuchs, FG Freudenstadt,	1.482 Punkte
Clubklasse Junioren:	Edward Volz, LSV Albgau,	1.734 Punkte
Clubklasse Senioren:	Eckhard Voellm,	2.144 Punkte
Offene Klasse:	Nikolaus Hertweck, FG Gaggenau,	881 Punkte
18m-Klasse:	Julian Klemm, FSC Mühlacker,	2.384 Punkte
15m-Klasse:	Wilhelm Dirks, LSV Bruchsal,	2.169 Punkte
Doppelsitzer-Klasse:	Nina Heide, Akaflieg Karlsruhe,	1.822 Punkte

SIBYLLE UND INGO ANDRESEN

BLOG ZUM SEGELFLIEGEN IN DEN USA

Auch in diesem Jahr werden Sibylle und Ingo Andresen wieder – wie bereits in den Vorjahren – die Segelflugsaison in den USA verbringen. Beide sind sonst im Segelflugverein Mannheim aktiv, Sibylle Andresen ist auch die Präsidentin des Vereins.

Bereits in den vergangenen Jahren hatte das Paar seine Erlebnisse in einem Blog veröffentlicht und daraufhin viel Zuspruch erfahren. Darum will es auch dieses Mal Interessenten wieder regelmäßig auf dem Laufenden halten. Ab etwa Anfang Mai werden die beiden alle sieben bis zehn

Tage berichten – oder auch zwischendurch, wenn etwas Interessantes passiert ist.

Die Seite ist unter www.soaringusa2015.wordpress.com zu finden.

Text: red.

LUFTSPORTLERINNEN

DIE 23-JÄHRIGE INES PFABE IST WERKSTATTLEITERIN DES LSV DEGERFELD

„MANCHMAL MUSS MAN SICH DURCHSETZEN“



Ines Pfabe, gerade mal 23 Jahre alt, ist Werkstatteleiterin des LSV

Albstadt-Tailfingen. Die neue Flugsaison beim Luftsportverein (LSV) Degerfeld kann kommen. Alle Maschinen des Vereins sind lufttüchtig, mit Brief und Siegel. Ines Pfabe freut das besonders. Denn für die junge Werkstatteleiterin, die erste weibliche in der Vereinsgeschichte überhaupt, war es eine Premiere.

Gerade mal 23 Jahre alt ist Ines Pfabe, seit rund einem Jahr offiziell die Werkstattechefin des Vereins. In den vergangenen Wintermonaten hatte sie alle Hände voll zu tun und jede Menge Verantwortung. Alle zwölf Segelflugzeuge des Vereins durchliefen ihren Werkstattzyklus, mussten begutachtet, gereinigt und nach strengen Vorschriften gewartet

werden, sodass am Ende ein BWLV-Prüfer die Flugzeuge abnehmen konnte. Siegfried Karau, in diesem Fall der zuständige Prüfer, gab alle Flugzeuge wieder frei. Und von Ines Pfabe fiel eine große Last ab.

Sämtliche Flugzeuge des Vereins – für die drei Motorflugzeuge gibt es eigene Wartungsmannschaften – werden auf dem Degerfeld von den Mitgliedern selbst in Schuss gehalten. Die Wartung in der eigenen Werkstatt erfordert aber viel Aufwand, auch in der Organisation. Rund 115 aktive Flieger warten in kleinen Gruppen die Flotte. Wenn eine Mannschaft mit einem Segler fertig ist, muss die nächste zügig rein in die Werkstatt, damit es keinen Stillstand gibt. Dann

muss klar sein, was das nächste Team braucht, das Material muss dann da sein. Da sind Flexibilität und reibungslose Kommunikation gefragt. „Unterm Strich hat alles gut geklappt“, so Pfabe.

Pfabe sieht das Ehrenamt als Herausforderung

Wie ist das, eine so große Mannschaft mit großteils deutlich älteren und überwiegend männlichen Fliegerkollegen zu managen? „Das klappt schon“, so Pfabe, „manchmal muss man sich halt durchsetzen. Aber man kann sich auch beweisen. Ich sehe das als Herausforderung.“ Gerade mal 1,60 Meter groß ist Ines Pfabe. Aber wenn ihr was nicht passt, dann sagt sie das geraderaus.

2013 hatte sie ihren Zellenwart-Lehrgang beim BWLV absolviert, die technische Grundlage dafür, ein Amt wie ihres überhaupt ausführen zu können. Als Luftsportlerin hat sie sämtliche Lizenzen, um alle Flugzeuge im Verein fliegen zu dürfen, dazu Sonderberechtigungen, etwa für den Segelkunstflug. Beruflich absolviert sie derzeit eine Lehre zur Feinwerkmechanikerin bei Bailer CNC.



Aufbauen für die technische Abnahme:
Alle Flugzeuge des LSV Degerfeld sind glatt durch die Jahresnachprüfung gekommen

Ihre Arbeit trägt erste Früchte

In ihrer ersten Werkstattunde als offizielle technische Chefin im Verein gab es gleich einige Besonderheiten. Bei zwei Flugzeugen wurden die kompletten Instrumentenbretter neu konfiguriert. Der Leistungsdoppelsitzer des Vereins erhielt eine neue Bremsanlage. Einige Abläufe hat sie verändert. „Das muss sich noch etwas einschleifen. Aber es trägt Früchte. Das motiviert.“

Ganz vorbei ist die Werkstattsaison für Pfabe noch nicht. Jetzt bekommt die Winde für Seglerstarts, angetrieben von

einem Lastwagendieselmotor, neue Bremsen für die beiden mannshohen Stahlseiltrommeln. „Kriegen wir auch noch hin“, sagt Ines Pfabe. Aber das Ende ist in Sicht. Jetzt wird erst mal wieder geflogen.



Flug- und Ausbildungsbetrieb auf dem Degerfeld ist samstags ab 13 Uhr und sonntags ab 9 Uhr. Weitere Informationen: www.lsv-degerfeld.de

Text: Volker Rath

Fotos: LSV Degerfeld (Rath/Schädlich)

KORREKTUR

DAS FALSCH REICHELSCHEIM

In der April-Ausgabe des adlers wurde die neue Geschäftsstelle der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) am Flugplatz im hessischen Reichelsheim vorgestellt. Fälschlicherweise wurde dabei erwähnt, es handle sich um Reichelsheim im Odenwald. Eine Leserin hat uns darauf aufmerksam gemacht, dass es indessen mehrere Ortschaften mit dem Namen Reichelsheim im Hessischen gibt. Beim VDP-Sitz handelt es sich um Reichelsheim/Wetterau, ca. 30 Kilometer nördlich von Frankfurt/Main. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

Text: red.

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

FLUGZEUGTAUFE BEIM AERO CLUB WALLDORF

Am 4. März 2017 hatte die Abteilung Segelflug des AeC Walldorf allen Grund zum Feiern: So stand nicht nur ein gelungenes Helferfest für alle Mitglieder und ehrenamtlichen Helfer des Flugtages 2016 auf dem Programm, sondern auch die Flugzeugtaufe des neu erworbenen Hochleistungssegelflugzeugs Arcus M auf den Namen des Ehrenmitgliedes Horst Hess.

Rund 80 geladene Gäste machten sich auf eine Zeitreise von den Anfängen des Vereins bis in die Neuzeit. Der Gesamtvorsitzende des Vereins, Hubert Bender, führte am Abend durchs Programm. Die ansonsten recht schmucklos wirkende Flugzeughalle erstrahlte in einer feierlichen Optik. Pünktlich um 19.30 Uhr öffneten sich die Türen, und die Gäste betraten einen verdunkelten Hangar. Es

folgte eine mehrminütige Laser- und Soundshow, untermalt mit Rauch. Dabei wurde auch optisch der Bogen von den Anfängen des Vereins bis heute gespannt. Hubert Bender erklärte in seiner Ansprache wie es über die Jahrzehnte hinweg erfolgreich gelungen sei, den Verein zu dem zu machen, was er heute darstelle: eine leistungsfähige Gemeinschaft mit klarem Fokus auf die Zukunft.



Das Ehrenmitglied des Aero Clubs Walldorf Horst Hess taufte gemeinsam mit drei jungen Fliegerfrauen das neue Flugzeug des Vereins auf seinen Namen



Optisch und musikalisch in Szene gesetzt, bildete der Festabend des Aero Clubs Walldorf das gelungene Ambiente, den fliegerischen Neuzugang offiziell in Walldorf zu begrüßen

Bereits früh sei damit begonnen worden, sich dem Ziel zu verschreiben, Mitglieder zu finden und auf Dauer zu binden.

Abteilung ist nun perfekt aufgestellt

Bender: „Durch den konsequenten Umbau unserer Abteilung, den Erwerb modernster und wartungsarmer Flugzeuge, regelmäßiger Werbeaktionen und nicht zuletzt einem tollen Zusammenhalt der Mitglieder und deren hohem ehrenamtlichem Engagement ist es zu verdanken, dass die Abteilung Segelflug des AeC Walldorf heute ein Vorzeigeverein in der Region mit über 80 aktiven Mitgliedern ist.“ Diesen Weg wolle man weiter gehen und hat sich daher für einen Flottenumbau entschieden, um weiter zukunftsfähig zu bleiben. So fiel vor rund eineinhalb Jahren der Entschluss, den vereinseigenen Doppelsitzer Duo Discus xt zu veräußern, um den eigenstartfähigen Arcus M aus dem Hause Schempp-Hirth zu kaufen. „Mit diesem Flugzeug stoßen wir in ganz neue fliegerische Di-

mensionen vor und werden damit für unsere Mitglieder und Menschen, die es noch werden wollen, auch auf Dauer als Verein sehr attraktiv bleiben“, bekräftigte Hubert Bender.

Arcus trägt den Namen „Horst Hess“

Doch jeder Täufling braucht einen Namen. So auch der neue Arcus der Walldorfer Flieger. Was lag da näher, als den Neuzugang auf den Namen eines verdienten Mitglieds zu taufen? Und das ist kein Geringerer als Horst Hess. Er ist ein Flieger-Urgestein und Pionier des AeC Walldorf und gehört zu den Männern der ersten Stunde. Seit 1959 trug der mittlerweile 81-Jährige maßgeblich zum Erfolg des Vereins bei.

In seiner Laudatio würdigte Bender das Ehrenmitglied als tragende Säule des Vereins und des Luftsports in der Region. So agierte Hess viele Jahre nicht nur als Werkstatteleiter und technischer Leiter, sondern war auch über die Vereinsgren-

zen hinweg als Berater in allen technischen Fragen hoch geschätzt. „Horst war immer unterstützend da, wenn wir ihn gebraucht haben“, sagte Bender.

Sichtlich berührt und mit tatkräftiger Unterstützung von drei jungen Fliegerfrauen vollzog das Ehrenmitglied den traditionellen Akt mit Taufspruch, dem Übergießen des Rumpfes mit Sekt und Freilegen des Namenszugs am Seitenrunder des Flugzeuges. Gekrönt wurde der Moment mit der feierlichen Übergabe der Taufurkunde als zusätzliche Auszeichnung für das Lebenswerk von Horst Hess.

Unter viel Beifall und ausgelassener Stimmung war dies der Startschuss für einen gelungenen Abend mit Essen vom Grill, guter Musik und toller Stimmung unter (Flieger-) Freunden, der bis tief in den Morgen andauerte.

Text und Fotos: Manuel Löhmann, Pressereferent Abteilung Segelflug des AeC Walldorf



Der Australier Matt Hall war mit seinem Experimental (MXS) vor Ort

Ende August 2016 war es, als sich die Freunde des gepflegten Kunstflugs wieder zur Kunstflug- und Gourmetwoche trafen. Eine Analogie zu Beethovens Sinfonien, bei denen angeblich nur die Ungeraden wirkliche Meisterwerke sei-

en, kann für die Kunstflug- und Gourmetwochen auf keinen Fall gezogen werden. Mit von der Partie waren neben den üblichen Verdächtigen auch einige neue Kameraden (wo sind eigentlich die Mädels?), um originelles Fliegen in man-

chen Fluglagen zu erlernen und zu trainieren.

Wir kehrten dieses Mal zu unseren Wurzeln nach Bruchsal zurück. Nicht, dass es in Nagold und Müllheim nicht super ge-

wesen wäre, ganz im Gegenteil. Aber die Mutter aller Kunstflug- und Gourmetwochen ist eben Bruchsal, also ging es nach zwei Jahren außerhalb wieder dorthin zurück, wo die Veranstaltung einst aus der Taufe gehoben worden war und ursprünglich zu Hause ist.

Beeindruckende Leistungen der Teilnehmer

Ausgerüstet mit viel segelkunstflugtauglichem Gerät (ASK 21, FOX, Swift, SZD 59 und LO 100 Gilb), zwei Schleppmaschinen sowie wirklich gutem Wetter konnten insgesamt fast 150 Starts an fünf Tagen gemacht werden. Folgende Leistungen wurden erbracht:

- Vier Segelkunstflugscheine (Patrick Korol/Malsch, Ruben Kosmala/Hockenheim, Jeremias Proswitz/Lachen-Speyerdorf)
- Eine Erweiterung auf TMG (Thorsten Backhaus/Aeroclub Walldorf)
- Ein goldenes Leistungsabzeichen (Eugen Sehringer/Müllheim)
- Zwei bronzene Leistungsabzeichen (Patrick Korol/Malsch, Marc Lais/Müllheim)
- Zwei neue Segelkunstfluglehrer (Björn Muth, Peter Denner)

Tom Neudel, Barbara Gerckhard und Björn Muth trugen als Lehrer die Hauptlast. Nicht mehr mit von der Partie war Elsbeth, kunstflugwochentauglicher neufundländischer Hütehund, der leider im Sommer den Gang alles Irdischen gegangen war – auch für uns ein Verlust aus dem „Stamm-Teilnehmerkreis“.

Gekocht wurde in diesem Jahr eher rustikal. „Es muss nicht immer Kaviar sein.“ Vom Bruchsaler Flugplatzfest war noch ein Küchenzelt stehengeblieben, und das nutzten wir gut.

Auch Motorkunstflüge standen auf dem Programm

Wir hatten ja immer schon vermutet, dass man auch mit Motorflugzeugen Kunstflug betreiben kann. Während die Segelflieger lautlos, präzise und – auf jeden Fall nach dem Ausklinken – geruchsneutral und mit exzellenter Kohlenstoffdioxidbilanz unterwegs sind, ist der Motorkunstflug immerhin präzise. Das stellten Markus Kramer mit seiner Stampe, Thomas Deuster mit seiner YAK 52 und der Australier Matt Hall mit seinem Experimental (MXS) eindrucksvoll unter Beweis. Zuschauen durfte jeder, und Ein-



Segelkunstflug in allen Varianten stand im Mittelpunkt

zelle wechselten kurzerhand auch mal das „fliegende Gerät“.

Erwähnenswert ist, dass dieses Jahr sogar das Fernsehen in Gestalt des „Baden TV“ zu Gast war. Den jungen Reporterinnen stand die Begeisterung auch nach der Landung noch ins Gesicht geschrieben. Kunstflug muss Spaß machen, sonst nützt er nichts! Der Fernsehbericht findet sich unter <http://www.baden-tv.com/mediathek/video/mit-kunstflug-durch-die-luefte>.

Am Freitagabend ging die Kunstflug- und Gourmetwoche zu Ende, jedoch nicht so ganz. Katrin „Kati“ Staier hatte am Samstagmorgen einigermaßen spontan ein Sunrise-Fliegen organisiert. Das war sehr schön, obwohl wir dort nur geradeaus flogen – man muss ja wieder in den Normalmodus zurückfinden.

Dank an alle Beteiligten

Wir haben zu danken, und das tun wir sehr gern:

- dem LSV Bruchsal, insbesondere Volker Vierhauser für Obdach und Infrastruktur,
- allen Fluglehrenden,
- dem Flugsportring Kraichgau für die DR 300 zum Schleppen,
- dem Aeroclub Walldorf für die Maule zum Schleppen.
- Allen helfenden Händen und dienstbaren Geistern.

Bleibt noch zu erwähnen, dass dieses Jahr wieder in der letzten Augustwoche

(27. August bis 2. September 2017) eine Kunstflug- und Gourmetwoche stattfinden wird. Dieses Jahr ist schließlich das zehnjährige Bestehen zu feiern, welches selbstverständlich getan werden wird! Wer also einmal Lust auf die etwas andere Art des Fliegens hat, möge sich direkt in Bruchsal melden:

Ausbildungsleitung_Segelflug@lsv-bruchsal.de

Text und Fotos: Wolfgang Weber/
Robin Kemter

– Anzeige –

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

RÜCKSCHAU UND AUSBLICK BEI DER HAUPTVERSAMMLUNG DER FG FREUDENSTADT



Leistungsflugreferent Frank Popp (2.v.r.) überreichte Vorstand Axel Reich die Siegerurkunde der Region Rhein-Neckar-Enz in der Vereinswertung. Der Zweite Vorsitzende Karl Pfau (links) gratulierte Michael Lamparth (rechts) zum bestandenen Werkstatteleiterlehrgang

Zur ihrer Hauptversammlung hatte die Fliegergruppe Freudenstadt kürzlich ins Gasthaus Linde (Lombach) geladen. Hierbei standen etliche Berichte an. Der Vorsitzende Axel Reich dankte den Mitgliedern für ihre Unterstützung bei den vielfältigen Arbeiten im Verein und hielt Rückschau auf die abgelaufene Saison.

Ausgebremst worden waren die Flieger Anfang des vergangenen Jahres durch schlechtes Wetter bis in den Juni hinein. Bei jeder Gelegenheit wurde fleißig an der Winde gestartet, um die günstige Windenstartpauschale zu nutzen. Reich ermunterte die Mitglieder, viele Trainingsflüge zu absolvieren. So sei es gewährleistet, sicher die Anforderungen der verschiedenen Lizenzen zu erfüllen.

2016 hatte die Fliegergruppe wieder zwei Gastgruppen von der FTAG Esslingen und Hagenau (Frankreich) zu Gast, denen es in Musbach sehr gut gefiel. Der internationale FAI Grand Prix Germany war mit sechs Wertungsflügen ein großer Erfolg. Mit dem Motorflugzeug half man bei Wettbewerben zum Schleppen in Winzeln, der Hahnweide und auf dem Klippeneck aus. Ebenso war man mit der DR 400 bei den Flugtagen in Kehl vor Ort.

Pläne für die aktuelle Saison

Im laufenden Jahr will die FTAG Esslingen wieder ein Fluglager in Musbach durchführen. Geplant ist zudem erneut die Aktion „Musbach fliegt“, bei der Musbacher Bürger zum Fliegen eingeladen sind. Axel Reich forderte die Mitglieder auf, Ideen und Vorschläge einzubringen, um den Flugsport wieder mehr Jugendlichen und Erwachsenen schmackhaft zu machen. Er erläuterte, dass er sich zum Beispiel eine Segelflug-AG mit dem Kepler-Gymnasium oder anderen Schulen vorstellen könne.

Der Zweite Vorsitzende Karl Pfau bedankte sich ebenfalls bei den Mitgliedern für ihre Mitarbeit. Der Wildschweinzaun, der über den Winter aufgestellt worden war, habe wirkungsvoll verhindert, dass die Borstentiere Teile des Fluggeländes umgegraben hätten.

Einen aufschlussreichen Vortrag über französische Lufträume hatte Andre Abt von den Fliegern in Hagenau organisiert. Im Juni fand die Aktion „Musbach fliegt“ trotz des schwierigen Wetters eine gute Resonanz. Mit einem Segelflugzeug beteiligte der Verein sich bei der Bürgermesse im Freudenstädter Kurhaus. Auch

für Pfau war der Grand Prix das Highlight der Saison, bei dem sich lobenswert viele ältere Mitglieder mit viel Tatkraft eingebracht hätten.

Vom 12. bis 16. Juni 2017 plant die Fliegergruppe ein Schnupperfliegen in Musbach. Ebenso hilft man mit der DR 400 wieder bei diversen Wettbewerben aus.

Erfolge bei den Leistungsfliegern

Zahlreiche Erfolge listete Leistungsflugreferent Frank Popp auf. So absolvierte Timo Lehrke mit dem Discus 2b des Vereins bei einem Trainingslager von Neresheim aus den ersten 1000-Kilometer-Flug mit einem Vereinsflugzeug. Michael Buchthal siegte in der Standardklasse beim Hahnweidewettbewerb. Bei der Quali in Bayreuth qualifizierten sich Buchthal und Lehrke zur Segelflug-DM in Zwickau (2017).

16 Piloten des Vereines nahmen am Online Contest und der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) teil. In der Zweiten Bundesliga konnte man trotz mehrerer wetterbedingt ausgefallenen Runden noch mit Rang 20 dem Abstieg entrinnen.

Im Ausbildungsbetrieb absolvierten Ruwen Mutz und Oliver Pfau die Theorie zum Segelflugschein. Ultraleicht-Ausbildungsleiterin Esther Schmalz meldete drei Flugschüler im Ausbildungsbereich. Leider einen Rückgang bei den Jugendlichen verzeichnete Jugendleiter Oliver Pfau. Gut gefallen habe den Jugendlichen ihr Ausflug ins Technikmuseum Speyer.

Der Bericht von Flugsicherheitsreferent Armin Bauer brachte zum Ausdruck, dass sich mehr Mitglieder zur Windenfahrerschulung bereitstellen sollten. Geländereferent Jörg Müller dankte allen Mitgliedern, die an der Geländepflege mitwirken. Der technische Leiter Oliver Flachmeyer gratulierte Michael Lamparth zum bestandenen Werkstatteleiterlehrgang auf dem Klippeneck. In nächster Zeit ist noch ein Flugsicherheitsabend für die aktiven Piloten geplant.

Text und Foto: Lothar Schwark

WINTER-VORTRAGSPROGRAMM BEIM SFC SCHWETZINGEN



Peter Sprenger berichtete über einen Flug mit seiner Cessna 140 (Baujahr 1947)

Seit Jahren hat sich beim SFC Schwetzingen auf Initiative von Ernst Appel ein Vortragsprogramm etabliert, das für die Piloten auch in der Winterzeit ein Anreiz sein soll, ihrem Flugplatz Herrenreich den einen oder anderen Besuch abzustatten.

Den ersten Vortrag hielt Lukas Winterhoff vom Aeroclub Pirmasens, der über einen außergewöhnlichen Flug mit dem Standard Cirrus seines Vereines berichtete. Er hatte am 21. Mai 2015 eine OLC-Strecke von 148,8 Kilometern mit einem Schnitt von 78 Stundenkilometern zurückgelegt. Die Strecke führte ihn hierbei in Arbeitshöhen von 1000 bis 2000 Meter, weit ins Hessische hinter Giebelstadt, dann über Werdohl im Sauerland mit einem Abstecher nach Frankreich zurück nach Pirmasens.

Dass der Flug von Lukas keine Eintagsfliege war, beweisen ein Blick in den OLC und die Tatsache, dass er für 2017 den Nimbus 4 „EP“ der Bundeskommission Segelflug aufgrund seiner Leistungen zur Verfügung gestellt bekam. Er erhielt viel Beifall und Dank für den weiten Weg, den er für den Vortrag auf sich genommen hatte.

Bericht über die Alpenfliegerei

Einer anderen Generation gehört Günter Besser an, der langjährige Erste Vorsitzende des Sportfliegerclubs Schwetzingen. Er gab seine Erfahrungen aus mehr als 40 Jahren Alpenfliegerei an die interessierten Vereinsmitglieder weiter. Seit 1975 fliegt er jährlich in Scharnstein in Oberösterreich, das ihm als Ausgangspunkt für lange Streckenflüge dient. Anfänglich hatte er eine Standard Libelle, mit der er dort auch das Gold C mit drei Diamanten mit einer Höhe von 7000 Metern erwerben konnte. Später wechselte er dann zu einer DG 200, bevor er auf seinen jetzigen Ventus CT umstieg. Seinen längsten Flug konnte er mit 840 Kilometern verbuchen. Nebenbei konnte er dort mehrere Generationen von Segelfliegern in die Alpenfliegerei einweisen. In seinem Vortrag legte er demzufolge auch besonderes Gewicht auf die Planung von Streckenflügen auf der Nordseite und über den Hauptkamm.

Peter Sprenger, ebenfalls mittlerweile ein Urgestein des SFC, berichtete über einen Flug mit seiner Cessna 140 (Baujahr 1947), die von der am Herrenreich bestehenden Haltergemeinschaft auch immer

wieder für längere Strecken ins Ausland genutzt wird. So war Andreas Krupp im Vorjahr mit Jochen Endress mit der „140“ in Duxford gewesen. Peter Sprenger hatte es nun zusammen mit Marcel Steuer in die Camargue gezogen, wobei der Mistral einige fliegerische Herausforderungen mit sich brachte. Auf dem Hinflug sorgte er für Turbulenzen im Anflug auf Nîmes Courbessac, auf dem Rückflug für kräftigen Gegenwind. 1836 Kilometer Flugstrecke in elf Stunden schlugen letztlich zu Buche, und das Schätzchen zeigte, dass sein Aluminium noch lange nicht zum alten Eisen gezählt werden muss.

Die Bekämpfung der Schnakenplage in den Rheinauen

Der letzte Vortrag behandelte ein Thema, das der Flugplatz Herrenreich seit eh und je seiner Lage in den Rheinauen verdankt. Alte Flieger erinnern sich, dass in den 1970er-Jahren schwarze Wolken von Rheinschnaken am Abend den Aufenthalt im Freien unmöglich machten.

Dr. Andreas Arnold berichtete passend zur ersten Hochwasserwelle dieses Jahres über die Tätigkeit der Kommunalen Aktionsgemeinschaft zur Bekämpfung

der Schnakenplage (KABS), die seit den Anfängen 1976 mittlerweile entlang des Rheins von Frankreich bis nach Hessen tätig ist, um die Stechmücken zu reduzieren. Heute ist es nicht mehr vorstellbar, dass im Oberrheingraben noch 1956 ein Mensch an Malaria starb.

Während früher Öl und Insektizide mit mäßigem Erfolg genutzt wurden, um die Schnaken zu dezimieren, wird jetzt seit Jahren ein biologisches Mittel, ein Protein des Bakterium thuringensis

israelensis (BTI), genutzt. Es hat den Vorteil, dass sich keine Resistenzen bilden und außer den Stechmücken keine anderen Tiere geschädigt werden. Vom Herrenteich aus startet regelmäßig der Hubschrauber, der BTI über den Altrheinarmen ausbringt. Der Erfolg: die Schnakenpopulation kann um bis zu 96 Prozent reduziert werden, was die Lebensqualität nicht nur am Flugplatz, sondern in der gesamten Region stark erhöht hat. Weiterhin folgten einige praktische Tipps, wie sich die Schnaken-

plage auch durch eigene Maßnahmen reduzieren lässt.

Starker Beifall zeigte, dass das unterhaltsam behandelte Thema den Zuhörern buchstäblich unter die Haut gegangen war und bereits jetzt das Interesse auf die nächsten Vorträge im kommenden Herbst und Winter geweckt hatte.

Text: Dr. Ludger Ciré
Foto: Peter Sprenger

Region 3 – Ostalb-Donau

JAZZ ZUM VATERTAG AM SONDERLANDEPLATZ ELLWANGEN-ERPFENTAL



Die Jazzband „Dixie's Treibhaus Ventil“ kommt auf den Flugplatz Ellwangen-Erpfental

An Christi Himmelfahrt/Vatertag (Donnerstag, 25. Mai) veranstaltet die Fliegergruppe Ellwangen ihr traditionelles Jazz-Event auf dem Flugplatz in Ellwangen-Erpfental. Mit der Jazzband „Dixie's Treibhaus Ventil“ konnte auch für dieses Jahr eine Musiker-Formation mit überregionaler Reputation gewonnen werden.

Große Spielfreude, eine swingende Rhythmusgruppe sowie eine launige

Conférence – das sind die Markenzeichen der Gruppe. Die Ehrenbürger von New Orleans präsentieren Dixieland und Swing sowie Klassiker des Traditional Jazz. Charakteristisch sind ihre ausgefeilten Bläusersätze mit stilistischen Anleihen aus dem Bereich des Bigband-Jazz. Mit dieser Mischung haben die „Dixieland-Jazzer“ ihrem Publikum bei zahlreichen Auftritten im In- und Ausland regelmäßig kräftig eingeheizt.

Neben toller Musik im Hangar wird die Veranstaltung wie üblich mit restaurierten Exponaten des Oldtimervereines Ellwangen bereichert.

Beginn: ca. 11 Uhr, Ende gegen 17 Uhr.
Der Eintritt ist frei.

Text: Berthold Vaas
Foto: FG Ellwangen

EHRUNGEN BEI DER FLIEGERGRUPPE HÜLBEN



Die Fliegergruppe Hülben und ihre Geehrten (v.l.): Erster Vorsitzender Manuel Stoking, Karl Wahl, Werner Buck, Jürgen Streble, Emil Buck, Paul Kächele, Helmut Schell

Die Fliegergruppe Hülben hatte kürzlich zu ihrer Hauptversammlung eingeladen. Der Erste Vorsitzende Manuel Stoking nahm im Rahmen der Versammlung, nach Berichten aus den Sparten sowie Neuwahlen, als letzten Tagesordnungspunkt zahlreiche Ehrungen vor.

Andreas Streble wurde für seine aktive 40-jährige Mitgliedschaft und hervorragende Leistungen bei der Fliegergruppe geehrt. Streble sei bereits mehrere Jahrzehnte in der Technik als Werkstattleiter und Prüfer tätig, er kenne nahezu jede Schraube an allen Fliegern und sei mit Herzblut und enormer Leidenschaft dabei. An der ersten Stelle seiner Arbeit stehe immer die Flugsicherheit der Luftfahrzeuge, hieß es in der Laudatio.

Emil Buck wurde geehrt für seine vorbildliche Vereinsarbeit im Bereich Festplanung, Ausbildung und Unterstützung der Vereinsführung. Der gesamte Ausschuss war sich einig gewesen, dass Emil Buck Außerordentliches leistet und offiziell dafür geehrt werden solle.

50 Jahre Engagement im Verein

Desweiteren wurden Paul Kächele, Helmut Schell und Werner Buck für ihre aktive 50-jährige Mitgliedschaft und ihr Engagement im Verein geehrt. Paul Kächele habe als Luftfahrtingenieur seine Leidenschaft zum Beruf gemacht.

Helmut Schell habe bei zahlreichen Projekten wie dem Flugzeughallenbau, der Wartung des Flugzeugparks und beim Bau eines Ultraleichtflugzeuges, welches aus einem Jugendprojekt hervorging, engagiert mitgewirkt.

Werner Buck wurde zudem zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Am Anfang seiner Fliegerkarriere hatte sich Werner Buck dem Streckensegelflug verschrieben, doch im Laufe der Zeit war er zum Segelkunstflug gewechselt. Seitdem stehe bei ihm die Welt auf dem Kopf. Mit einem unglaublich großen Engagement und riesiger Leidenschaft bringe sich der Kunstflugpilot in den Verein ein, lobte der Vereinsvorsitzende Manuel Stoking.

Mehrere Jahre habe Werner Buck zudem den Verein erfolgreich als Vorsitzender geleitet und aus diesem das gemacht, was er heute sei. Mit dabei sei immer seine Frau Marlies Buck gewesen, die ihn und die Fliegergruppe Hülben treu in jeder Lage unterstützt habe. Deshalb sei es eine große Freude, Werner Buck zusätzlich zu seiner 50-jährigen Mitgliedschaft zum Ehrenvorsitzenden zu ernennen, so Stoking.

Pioniere der Fliegergruppe

Jürgen Streble und Karl Wahl wurden für ihre 60 Jahre dauernde Mitgliedschaft

geehrt. Jürgen Streble sei einer der Pioniere bei der Fliegergruppe. Nahezu jeder habe bei ihm das Segelfliegen gelernt, bis er vor zehn Jahren das Amt des Fluglehrers abgab. Jürgen nehme sich immer die Zeit, um seine Erfahrungen weiterzugeben, dies werde sehr geschätzt. Jürgen Streble sei einer der wenigen, die den Verein nahezu von Grund an aufgebaut hätten und heute noch aktives Mitglied seien, betonte Stoking. Es gebe fast kein Projekt, bei dem Jürgen Streble nicht mitgewirkt hat. Zum Beispiel sei er jahrzehntelang Werkstattleiter der Fliegergruppe Hülben gewesen und habe den Flugzeugpark in einem sicheren Zustand gehalten.

Auch Karl Wahl gehöre zu den Pionieren der Fliegergruppe Hülben. Segelfliegen bedeute für Karl Wahl Faszination in Perfektion. Als Eigentümer eines eigenstartfähigen Segelflugzeuges komme Karl ohne jegliche Hilfe in die Luft – was aber nicht bedeute, dass er für Vereinsarbeit keinen Sinn sehe, im Gegenteil: Karl unterstütze vor allem die Jugend bei ihren Projekten, berichtete Stoking.

Der Vereinsvorsitzende dankte im Namen der Fliegergruppe Hülben allen Geehrten für ihr außergewöhnliches Engagement und zeichnete sie mit Urkunden aus.

Text und Foto: Julien Brosch

JOSEF KURZ ZUM 90. GEBURTSTAG

EIN LEBEN FÜR DIE FLIEGEREI



Besuch zum 90. Geburtstag (v.l.): Dr. Harald Kämper (Vintage Glider Club), Steffen Korell (BM Gersfeld), Pilot Helmut Sinn, der Jubilar Josef Kurz, Manfred Helfrich (BM Poppenhausen), Claudia Stengele (Vorstand Segelflugmuseum), Frank Thies (Vorsitzender OSC Wasserkuppe), Wolfgang Weinreich (Präsident „Alte Adler“), Rudi Bauke (DAeC), Dr. Manfred Neidert (Vizepräsident GFS)

Josef Kurz verbrachte sein Leben in der Luft. Vor 76 Jahren stieg er zum ersten Mal in ein Flugzeug, seitdem konnte er davon nicht mehr lassen. Als Flugzeugschreiner und -bauer, Fluglehrer, Buchautor und Vorsitzender vieler Organisationen hat er dem Segelflug nach dem Zweiten Weltkrieg entscheidenden Auftrieb verliehen. Mittelpunkt seines unermüdlichen Wirkens bilden die Wasserkuppe und das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe. Den 90. Geburtstag des Frankfurters nahmen seine Wegbegleiter aus ganz Deutschland zum Anlass, ihm mit einer Überraschungsparty für sein außerordentliches Engagement zu danken.

Ausnahmsweise sprachlos nahm der Jubilar viele Geschenke, Urkunden und Ernennungen von Ehrenmitgliedschaften entgegen, verfolgte aufmerksam die Grußworte von Bürgermeistern und

Verbandskollegen. Die Laudatoren skizzierten ihren „Seppl“ als unermüdlichen und leidenschaftlichen Flieger von Segel-, Motor- und Oldtimerflugzeugen, als Flugzeugbauer mit goldenen Händen, als Organisationstalent der ersten Reihe, der gerne Verantwortung getragen und findig finanzielle Mittel für den Flugsport aufgetan hat, als erfolgreicher Förderer in der Verbands- und Jugendarbeit sowie als herzenguter Kamerad, der sein Leben seit Erhalt der ersten Fluglizenz mit 14 Jahren bis heute bedingungslos dem Flugsport widmet.

Ein Anliegen war dem Träger des Segelflugleistungsabzeichens Gold-C mit drei Diamanten bei all seinem Wirken der mutige Blick in die Zukunft, aber auch das Wahre der Fliegertraditionen. Dies spiegelt sich bei seinem Engagement für die Oldtimer-Restaurierung wider. Ohne „Seppl“ gäbe es legendäre Flugzeugtypen

wie den DFS Habicht, den DSF Reiher oder den Udet Flamingo nicht mehr. Dank zollten ihm die Vorstände des Oldtimer Segelflugclubs Wasserkuppe und des Vintage Glider Clubs, die Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe (GFS) und die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler.“

Im Laufe der Jahrzehnte hat der Vater zweier Söhne deutsche Segelfluggeschichte geschrieben: als Mitgründer der Akademischen Fliegergruppe Frankfurt, als Träger der Goldenen Daidalos-Medaille des Deutschen Aeroclubs und des Landesehrenbriefs des Landes Hessen für 50-jähriges ehrenamtliches Engagement.

Maßgeblich mitgeprägt hat er auch die Geschehnisse auf der Wasserkuppe: als Vorstandsmitglied der Gersfelder und Poppenhäuser Rhönflugvereine sowie als Mitglied der Gesellschaft zur Förderung des Segelfluges auf der Wasserkuppe und als Vorstandsmitglied der Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug. Entscheidende Hilfe leistete der manchmal liebevoll „letzte Rhönindianer“ genannte Flieger unter anderem beim Erweiterungsbau für das Museum und die Museumswerkstatt.

Trotz Krebserkrankung verbringt Josef Kurz bis heute jede freie Minute auf „seinem“ Berg. Jüngst sorgte „Seppl“ mit Unterstützung der Jugend dafür, dass der alte Schulgleiter SG 38 instandgesetzt wurde. Nachzulesen ist die beeindruckende Lebensgeschichte in seinem Buch „Ein Leben für die Fliegerei“.

Text und Foto: Tonya Schulz

DAEC-NEWS

FLUGPLATZFESTE

KEINE BETEILIGUNG DER BUNDESWEHR

In den vergangenen Jahren hat die Bundeswehr viele Veranstaltungen von Luftsportvereinen unterstützt. Der zuständige Verbindungsmajor des Luftwaffenamtes bittet um Verständnis, dass aufgrund der aktuellen politischen Entscheidungen in diesem Jahr keine Präsenz der Streitkräf-

te möglich ist. Er betonte, dass dies keine generelle Absage sei, und empfiehlt den Vereinen, für Veranstaltungen im kommenden Jahr wieder anzufragen.

Bewerbungen für Bundeswehrunterstützung im Jahr 2018 müssen bis Freitag,

17. November 2017, in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle eingegangen sein. Das Bewerbungsformular liegt als Download auf der DAeC-Website.

Text: DAeC

DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO ZIEHT BILANZ

Der Jahresbericht des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B) im DAeC ist veröffentlicht. Er enthält die Statistiken für die Ultraleichtfliegerei mit den Zahlen des DAeC und den Gesamtzahlen für Deutschland für das Jahr 2016 und im Vergleich zu den Vorjahren.

In Kurzform sind die Aktivitäten des LSG-B vom vergangenen Jahr dargestellt. Auf 20 Seiten finden sich Berichte über die Aus- und Fortbildung von Prüfern, über Musterzulassungen, UL-Flugschulen und Fluglehrerlehrgänge. Den Jahresbericht gibt es auf der Internetseite des LSG-B (www.daec.de/lsgb) unter „Service und Statistiken“.

94 Dreiachs-UL und zehn Tragschrauber wurden im vergangenen Jahr beim LSG-B neu registriert und zugelassen. Zurzeit sind in Deutschland 4200 Ultraleichtflugzeuge und 600 Tragschrauber mit Verkehrszulassung unterwegs. Auch die ersten Ultraleichtubschrauber sind im Zulassungsverfahren. Beim LSG-B sind die leichten Helikopter der italienischen Firmen Helisport und Alpi in der Musterprüfung und haben den Status der Vor-

läufigen Verkehrszulassung (VVZ/Permit to Fly) erreicht.

Mit der Unterstützung der Motorpresse Stuttgart sowie einiger DAeC-Landesverbände gibt das LSG-B seinen treuen Kunden in diesem Jahr ein kleines Geschenk zurück: Mit der Beantragung der Jahresnachprüfung für sein UL erhält jeder Halter vom LSG-B ein halbes Jahr lang insgesamt sechs Ausgaben des „Aerokurier“ monatlich frei Haus. Die Aktion gilt für das ganze Jahr 2017. Wer den „Aerokurier“ schon hat, kann alternativ die Zeitschrift „Klassiker der Luftfahrt“ wählen. Über die jetzt schon eingegangenen freundlichen Rückmeldungen freut sich das LSG-B sehr und sieht diese als Bestätigung der täglichen Arbeit.

Auch in diesem Jahr sind wieder etliche Lehrgänge und Wochenenden eingeplant, um möglichst vielen Wünschen angehender UL-Piloten, Fluglehrer oder Prüfer gerecht zu werden.

2016 erhielten 736 Piloten ihre Lizenz für Dreiachs-UL oder UL-Tragschrauber vom LSG-B. 41 neuen Fluglehrern und 35



Im Geschäftsbericht des LSG-B finden sich alle wichtigen Daten zu den Aktivitäten im Bereich der Ultraleichtfliegerei

neuen Fluglehrerassistenten wurde die Berechtigung erteilt, überdies bekamen 21 Techniker ihre Prüferlaubnis Klasse 5 für UL.

Text und Foto: Frank Einführer, LSG-B

LUFTSICHERHEITSGESETZ DAEC BITTET UM KLÄRUNG

Der DAeC hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) gebeten, Stellung zu einer Formulierungsänderung in Paragraph 8 des Luftverkehrsgesetzes zu nehmen. Die Änderung könnte gravierende Auswirkungen auf den Betrieb von Landeplätzen und Segelfluggeländen haben.

In der bis März gültigen Fassung begann der erste Satz des Paragraphen wie folgt: „Der Unternehmer eines Verkehrsflughafens ist zum Schutz des Flughafenbetriebes vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet, ...“ In der seit dem 4. März gültigen Version ist vom „Betreiber eines Flugplatzes“ die Rede („Der Betreiber eines Verkehrsflughafens ist zum Schutz des Flughafenbetriebes vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs verpflichtet, ...“).

Die neue Formulierung könnte bedeuten, dass neben Flughäfen auch Landeplätze und Segelfluggelände betroffen sind. Welche konkreten Auswirkungen das in diesem Fall für Betreiber hat, ist noch nicht klar. Nach Ansicht des DAeC ist die Formulierung „zum Schutz des Flughafenbetriebes“ indes ein klarer Hinweis darauf, dass es ausschließlich um Flughäfen geht. Nur dort ist Flughafenbetrieb möglich.

Entsprechend wurde das Bundesverkehrsministerium gebeten, zu bestätigen, dass Landeplätze und Segelflugplätze nicht gemeint sind. Eine Antwort steht noch aus. Sobald neue Informationen vorliegen, werden sie auf der Website des DAeC veröffentlicht.

Text: DAeC.



BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

VIELE TIPPS,

DIE AUCH DEN VEREINEN ZUGUTE KOMMEN

Rund 150 Fluglehrer waren zum Auffrischungsseminar in die Filderhalle nach Leinfelden gekommen

Spätestens alle drei Jahre steht für Fluglehrer (amtlich Lehrberechtigte genannt) der Auffrischungslehrgang für Lehrberechtigte an. Und so hieß es, am 10./11. März 2017 in der Filderhalle Lein-

felden aufmerksam die Schulbank zu drücken. Rund 150 Lehrberechtigte nahmen die Gelegenheit war, um am gesetzlich vorgegebenen Auffrischungslehrgang teilzunehmen, sodass sie am Ende die begehrte Teilnahmebescheinigung in Händen halten konnten.

Zehn Fachvorträge mit erstklassigen Referenten

Geboten wurden insgesamt zehn Fachvorträge, welche erstklassige Referenten greifbar und informativ an den Mann brachten. Alle Inhalte in diesen Bericht zu packen, würde jedoch den Rahmen sprengen. Beginnend berichtete BWLV-Ausbildungsleiter Egon Schmaus über das Luftrecht in Bezug auf Lizenzierung und Ausbildung. Angesprochen wurden Terminierungen, Anforderungen und Änderungen. Zur Sprache kam der Status eines Flugschülers bis zum Bestehen der amtlichen Prüfungen. Wichtig zu wissen ist, dass seit dem 1. Januar 2017 das Regierungspräsidium Stuttgart nun die zuständige Behörde für alle Luftverkehrs- und Luftsicherheitsaufgaben in Baden-Württemberg ist. So ist das RP Stuttgart die zentrale Post-/E-Mail-Eingangsstelle zum Beispiel für alle Anfragen und Anträge von Luftfahrern und Betreibern von Flugplätzen. Die Außenstellen des RP Karlsruhe und RP Tübingen fallen ab 1. Mai weg, wohingegen die Außenstelle des RP Freiburg erhalten bleibt. Schmaus appellierte an die Luftfahrer, sich bei Scheinverlängerungen und Anfragen rechtzeitig an die Luftfahrtverwaltung zu wenden.

Als perfekter Gastgeber präsentierte sich dabei der Baden-Württembergische Luftfahrtverband. Für den harmonischen Ablauf sorgte Martin Jost (zuständig für die Referate Ausbildung, Sport, Flugsicherheit), der an beiden Tagen als Moderator im Einsatz war. Ebenso waren Egon Schmaus (BWLV-Verbandsausbildungsleiter) und Walter Nerdinger (Referent Motorflug/UL) an Bord, um die Besucher mit neuesten Infos zu versorgen. Leinfelden dürfte für die meisten Zuhörer in Sachen Anfahrt der optimale Ort gewesen sein, garantiert staufrei war die Anfahrt mit der S-Bahn: Die 200 Meter Fußweg von der Haltestelle waren gut zu bewältigen.

BWLV-Vizepräsident und Schatzmeister Hans-Joachim Proß hieß die gespannten Teilnehmer willkommen. Ein besonderer Gruß ging an die Fluglehrerkollegen aus dem hohen Norden, die an der Schulung teilnahmen. Folgend startete am frühen Freitagnachmittag für den überwiegenden Teil der Besucher ein informativer zweitägiger Lehrgang. In der voll belegten Filderhalle nahm man zu Beginn im Kleinen Saal Platz. Am Folgetag stand der Hörsaal der Große Saal zur Verfügung.

Wichtig sei und bleibe für die Vereine (Ausbildungsbetriebe) die Eigenüberwachung der Flugschüler. Denn für den einwandfreien Ausbildungsbetrieb gegenüber den Behörden stehe letztlich der BWLV. Hier wurde einmal mehr jedem Einzelnen bewusst, was sich für eine



BWLV-Verbandsausbildungsleiter Egon Schmaus referierte über das Luftrecht in Bezug auf Ausbildung und Lizenzierung

große Verantwortung hinter seiner Tätigkeit verbirgt.

Verantwortung, Haftung und Regress bei der Tätigkeit als Lehrkraft

Gleichfalls ein wichtiges Thema: „Wie ist der Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers geregelt? – Nebenjob Fluglehrer“. Dementsprechend lautete folgend ein Referat von Frank Dörner. Der Rechtsanwalt und Diplom-Luftfahrtsachverständige aus Murnau ging auf Verantwortung, Haftung und Regress bei der Tätigkeit als Lehrkraft ein.

Während Unfälle auf der Straße in der Regel schnell geklärt werden, sieht das in der Luftfahrt ganz anders aus. Hier werden Sachverhalte oft in einer Zeitspanne bis zu acht Jahren vor Gericht geklärt, was für die Beteiligten eine hohe Belastung mit sich bringen kann. Gerade in der Fliegerei könne man viele Fehler auf dem Papier machen, betonte Dörner. Hier gelte es, die Piloten frühzeitig zu sensibilisieren. Haftungsregeln wurden ebenso angesprochen, zudem wurde erklärt, was eine Straftat und eine Gefährdung ist.

Dass die Überladung der Luftfahrzeuge den Versicherungsschutz gefährdet, wurde deutlich wiedergegeben. Hier appellierte Dörner eindringlich an die Teilnehmer, die Vorgaben einzuhalten, damit im Unglücksfall der Versicherungsschutz gewährleistet ist. Sonst können für den Einzelnen immense finanzielle Schadenersatzforderungen ins Haus stehen.



Der Rechtsanwalt und Luftfahrtsachverständige Frank Peter Dörner sprach unter anderem über den Sitz des verantwortlichen Luftfahrzeugführers

Ausbildung als essenzielles Standbein des BWLV

„Als essenzielles Standbein für den BWLV steht neben der Technik die Ausbildung hoch im Kurs“, berichtete Martin Jost in seinem Referat: Die ATO (Approved Training Organisation) des BWLV. Als Inhaber der Ausbildungsberechtigung sei der BWLV auf die Loyalität seiner Vereine angewiesen. Denn nur ein hundertprozentiges Einhalten der Ausbildungsrichtlinien ermögliche es, dass in 147 Vereinen ca. 1.100 Fluglehrer rund 2.000 Flugschüler ausbilden könnten.

Es wurde die Software von Vereinsflieger vorgestellt, die eine einheitliche Ausbildung ermöglichen soll. Damit sei nun eine einwandfreie Dokumentation für Fluglehrer und die Ausbildungsleiter gewährleistet. Das Programm solle eine Arbeitserleichterung bringen und Risiken reduzieren. Jede Vereinsflugschule solle im Zwei-Jahres-Rhythmus ihr Audit er-

halten. Angst müsse man davor nicht haben, so Martin Jost. Geprüft würden der Soll-Ist-Vergleich und das Umsetzen der Vorgaben in der Praxis. „Für uns bedeutet das eine objektive, neutrale Bestandsaufnahme“ betonte Jost. Er versicherte mit Nachdruck, dass die ATO nur funktioniere, wenn alle Beteiligten wissen, wozu es gehe und sich dementsprechend diszipliniert beteiligten.

Walter Nerdinger sprach die Situation der Fliegerärzte an. Er stellte die Frage, was im Argen liege, weil die Zahl der Fliegerärzte in jüngster Zeit immer mehr abgenommen habe. Angesprochen wurden auch die Kosten bei den Untersuchungen.

Ermutung zum Fliegen im kontrollierten Luftraum

Kompetent und charmant brachte Carola End von der DFS-Tower-Niederlassung Stuttgart ihr Referat „Luftraum und Flugsicherung“ den Besuchern nahe. Angesprochen wurden aktuelle Änderungen und das Verhalten am Verkehrsflughafen. „Wir sind auch nur Menschen“, so die Fluglotsin, die den Lehrberechtigten Mut machte, mit ihren Flugschülern auch mal einen kontrollierten Luftraum – zum Beispiel den Stuttgarter Flughafen – anzufliegen oder zu queren. Eine gute Gelegenheit biete meist der Samstag dazu. Offenes Reden und Nachfragen im Funk, wenn etwas unklar sei, bringe für beide Seiten Vertrauen, so Carola End.

Am Samstagmorgen startete Teil zwei des Vortragsprogramms. Hier machte Holger Röstel von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung den Anfang. Selbst Fluglehrer und Berufspilot, schilderte er den Kollegen seinen Aufgabenbereich und die Arbeit der BFU. Rund 2.000 Meldungen von Ereignissen gingen dort jedes Jahr ein, etwa zehn Prozent davon würden als Unfälle unter-



Martin Jost, beim BWLV für Ausbildung und Flugsicherheit zuständig, führte als Moderator durch die Veranstaltung. Links Carola End von der DFS Stuttgart, die von ihrem Alltag als Towerlotsin am Stuttgarter Flughafen berichtete

sucht. Zum Thema „Sehen und gesehen werden“ empfahl Röstel, stets den Transponder zu schalten. So könne man Feststellungen wie die folgende vermeiden: „Ups, wo kommt der denn her?“.

Zum Thema Einflug in schlechtes Wetter lautete sein Appell an die Teilnehmer, beim Fliegen immer die Vernunft walten zu lassen, um nicht „als Held auf der Wiese“ zu sterben. Gemeinsam hinschauen und Schlüsse zu ziehen sei die Arbeit der BFU. Jeder Einzelne könne seinen Beitrag dazu leisten, dass die Anzahl der Störungen weiter zurückgehe.

Vom Umgang mit den Flugschülern

Ein echtes Sahnehäppchen hatte Flugpsychologe Andreas Gabauer mit seinem Vortrag „Lehren und Lernen“ parat. „Wie gehen wir mit unseren Flugschülern um?“ – dies war das zentrale Thema in Gabauers fesselndem Vortrag. Fähigkeiten und Fertigkeiten, die Persönlichkeit und die Einstellung kamen genauso zur Sprache wie die Leistungsfähigkeit, Belastung und Stressvermögen jedes Einzelnen. Hierbei stellte der Flugpsychologe fest: „Wir arbeiten immer mit Menschen, die unterschiedlich gut in manchen Dingen sind.“ Er erläuterte, wie man das Wissen vermittelt und wie die Lernkurven aussehen. Selbst das Zwischenmenschliche dürfe beim Schulen nicht zu kurz kommen. So bat Gabauer die Lehrberechtigten, auch den ersten Eindruck zu überdenken. Denn nicht umsonst laute die Frage: „Wie nehmen wir unsere Flugschüler wahr?“. Nur so könne man eventuell Vorurteile ausräumen.



Herwart Goldbach (DFS Langen) gab viele Tipps zum sicheren Fliegen

Mit einem Video, das einen Motorausfall zeigte, belegte er schließlich noch, dass laut Reden und Denken die Handlungsfähigkeit beim Fliegen erhält.

Die Macht und Tücken der Thermik stellte Henry Blum vor. Hierbei hat der Referent seine eigene Anschauung, die mit der klassischen Lehrmeinung nicht immer konform geht. Dass die Seele der Thermik die Feuchtigkeit sei, belegte er anschaulich. Die Frage „Wo bitte geht's zur Thermik?“ wurde am Beispiel von Bad Waldsee beantwortet. Übereinstimmend betonten die Teilnehmer durch ihr Handzeichen, dass der Hausbart überwiegend über dem Wald oder am Waldrand seinen Anfang habe. Wo die Aufwinde früh oder spät, stark oder schwach abgehen, beantwortete Henry Blum mit seinem tollen Vortrag.

Vortrag zur Gefahrenvermeidung

Gleich zwei Referate hatte Herwart Goldbach von der DFS in Langen im Handgepäck dabei. Angesprochen wurde der richtige Umgang mit (eigenen Fehlern). Dass Menschen ihre eigenen Verhaltensmuster entwickeln, kam anschaulich zum Ausdruck. Im zweiten Vortrag im Rahmen der „Awareness Campaign“ wurde die Gefahrenvermeidung behandelt. Hier wurden zahlreiche Vorkommnisse angesprochen. „Fortbildung ändert das Verhalten“, lautet hier die Botschaft zur Gefahrenvermeidung. Dass die Anzahl der Vorkommnisse insgesamt sinke, war eine erfreuliche Aussage.

Ein echtes Schockvideo hatte Goldbach in Sachen Drohnen zu bieten: Im Anflug filmte ein Passagier aus einem Verkehrsflugzeug, wie eine Drohne das Winglet zerstörte. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn die Drohne ins Cockpit eingeschlagen wäre.

Allgemeine Motorenprobleme und Behandlungen sprach Heinz Dachsel an, der eine gleichnamige Firma zur Reparatur und Instandsetzung von Flugmotoren in Baierbrunn betreibt.

Insgesamt konnten die Fluglehrer viele wertvolle Tipps mitnehmen, was wiederum ihren Vereinen zugute kommt. Die zwei Tage vergingen wie im Fluge. Sie waren ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Sicherheit im Flugsport.



Gebannt lauschten die Zuhörer den Vorträgen

Text: Lothar Schwark
Fotos: Chris Hiller

BWLIV-TERMINSERVICE 2017

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
05.05.17	07.05.17	MF	Training in Präzisionsflug und Air Navigation Race – Info: www.pfa.ch	Flugplatz Donaueschingen (EDTD)
06.05.17		A	90 Jahre BWLV und Einweihungsfest Werkstatt – Info: www.bwlv.de	Klippeneck
07.05.17		A	Flugplatzfest ARGE Klippeneck – Info: www.klippeneck.de	Klippeneck
10.05.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
10.05.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
12.05.17	13.05.17	MF	51. Allgäuflug; 12.5. Trainingsflug, 13.5. Wettbewerb – Info: www.allgaeuflug.de	Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
12.05.17	14.05.17	A	CRI-Lehrgang: Theorie „Lehren und Lernen“ – Info: www.bwlv.de	Klippeneck
19.05.17	27.05.17	SF	51. Internationaler Hahnweide-Segelflugwettbewerb – Info: www.wolf-hirth.de	Sonderlandeplatz Hahnweide
20.05.17	21.05.17	LJ	Jugend-Fly-In Wächtersberg – Info: schneider@bwlv.de	Flugplatz Wächtersberg
20.05.17	21.05.17	SF	52. Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 1 – Info: www.hvf2017.de	Segelfluggelände Weipertshofen
21.05.17	03.06.17	SF	WM Frauen, Club-, Standard- und 18m-Klasse – Info: www.daec.de	Zbraslavice/Tschechien
24.05.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.05.17		A	Schwäbisch Haller Fliegerfest – Info: www.lsv-sha.de	Flugplatz Schw. Hall-Weckrieden (EDTX)
25.05.17		A	Jazz zum Vatertag, 11-17 Uhr – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	SLP Ellwangen-Erpfental
25.05.17	26.05.17	MF	Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Niederstetten
25.05.17	28.05.17	SF	52. Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 2 – Info: www.hvf2017.de	Segelfluggelände Weipertshofen
25.05.17	28.05.17	MF	Deutsche UL-Meisterschaft – Info: www.daec.de	Flugplatz Asperden (EDLG)
26.05.17	28.05.17	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: www.daec.de	St. Michaelisdonn (EDXM)
02.06.17	10.06.17	SF	15. Übersberg Segelflug-Wettbewerb – Info: www.flugplatz-uebersberg.de	Flugplatz Übersberg
03.06.17	04.06.17	MF	Modellflugfest Bad Waldsee-Reute – Info: www.fliegerwaldsee.de	Flugplatz Bad Waldsee-Reute
07.06.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
09.06.17	11.06.17	A	CRI-Lehrgang: Theorie und Praxis – Info: www.bwlv.de	SLP Unterschüpf (EDGU)
14.06.17	17.06.17	MF	Deutschlandflug – Info: www.daec.de	Lübeck/Dresden
15.06.17	18.06.17	LJ/FB	Pfingstjugendlager Ballon – Info: www.bwlv.de	Lützelburg
20.06.17	30.07.17	SF	DM Standard- und Doppelsitzerklasse – Info: www.daec.de	Zwickau
21.06.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.06.17		SF	Theoretische Auswahlprüfung Segelfluglehrer-Lehrgang, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
25.06.17		A	Flugtag MFC Untermünkheim, 10-18 Uhr – Info: www.mfc-untermuenkheim.de	Flugplatz Untermünkheim
25.06.17	01.07.17	LJ	Ballonjugendlager Schöngleina – Info: www.luftsportjugend.com	Schöngleina
29.06.17	16.07.17	SF	WM 13,5m-Klasse – Info: www.daec.de	Szatymaz/Ungarn
04.07.17	14.07.17	SF	DM 15m-, 18m- und Offene Klasse – Info: www.daec.de	Stendal
05.07.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
07.07.17	09.07.17	FB	3. Horber Neckar-Balloncup – Info: QLW@ballonfahren-in-horb.de	Horb am Neckar
08.07.17		MF	59. Südwestdeutscher Rundflug – Info: walter.nerdinger@t-online.de	Walldürn
08.07.17		MF	Verfahrenssprechgruppen im Flugfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
08.07.17	09.07.17	MD	Modellflugtag der Fliegergruppe Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben (EDDS)
09.07.17	16.07.17	MF	5. FAI World Yak 52 Aerobatic Championships – Info: www.fai.org	Klokovo/Russland
12.07.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
14.07.17	15.07.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
15.07.17	22.07.17	LJ	Jugendlager Ballon in Lothringen – Info: www.luftsportjugend.com	Lothringen/Frankreich
19.07.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
20.07.17	30.07.17	A	World Games – Info: www.theworldgames.org	Wroclaw (Breslau)/Polen
22.07.17		MF	44. Niedersachsenrallye und 55. Nieders. Motorflugmeisterschaft – Info: www.daec.de	Verden (EDVV)
23.07.17	04.08.17	SF	EM Club-, Standard- und Doppelsitzerklasse – Info: www.daec.de	Moravska Trebovar/Tschechien
27.07.17	05.08.17	SF	WM Segelkunstflug – Info: www.daec.de	Torun/Polen
27.07.17	13.08.17	SF	WM Junioren Club- und Standardklasse – Info: www.daec.de	Pocunai/Litauen
28.07.17	05.08.17	SF	49. Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb – Info: www.klippeneck-wb.de	Segelfluggelände Klippeneck
29.07.17	05.08.17	SF	4. OLC Glider Race – Info: http://gliderrace.onlinecontest.org	Wasseruppe/Rhön
29.07.17	05.08.17	MF	23. FAI World Precision Flying Championship – Info: www.fai.org	Spitzberger/Österreich
29.07.17	10.08.17	MF	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurs, 9-16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
30.07.17		A	11. Riedlinger Oldtimer-Treffen – Info: www.oldtimertreffen-riedlingen.de	Flugplatz Riedlingen/Donau
30.07.17	06.08.17	FS	Lehrgang für jugendliche Leistungsspringer – Info: www.luftsportjugend.com	Frankreich
02.08.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
03.08.17	13.08.17	MF	10. FAI European Advanced Aerobatic Championship – Info: www.fai.org	Chotebor/Tschechien
04.08.17	13.08.17	LJ	BWLIV-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
05.08.17	11.08.17	LJ	48. Leibertinger Vergleichsfliegen – Info: www.jufli-leibertingen.de	Flugplatz Leibertingen
09.08.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
10.08.17	26.08.17	SF	EM 15m-, 18m- und Offene Klasse – Info: www.daec.de	Lsham/GB
11.08.17	20.08.17	LJ	Streckenfluglager (StreLa) auf der Hahnweide – Info: betz@bwlv.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
13.08.17	26.08.17	LJ	29. Dt.-franz. Alpenflugeinweisung für Multiplikatoren – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
15.08.17	25.08.17	SF	DM Clubklasse – Info: www.daec.de	Mönchsheide
16.08.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
18.08.17	27.08.17	LJ	BWLIV-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
25.08.17	27.08.17	SF	20. Kleines Segelflugzeug-Oldtimer-Treffen – Info: www.fliegerklub-jena.de	Flugplatz Jena/Schöngleina
26.08.17	27.08.17	A	Flugplatzfest Degerfeld (Sa ab 13 Uhr, So ab 12 Uhr) – Info: www.lsv-degerfeld.de	Flugplatz Degerfeld (EDSA)
27.08.17		A	Flugtag FSV Wächtersberg – Info: http://wp.fsvwaechtersberg.de/	Flugplatz Wächtersberg

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerke@bwlv.de. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter www.bwlv.de einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

EINGEFROREN AN DER CENTERLINE



Im Cockpit kann es schnell mal zu Überforderungen kommen

Was tun, wenn's mal nicht rund läuft im Cockpit und der Pilot stattdessen während einer unübersichtlichen Situation ins „Freezing“, eine Art körperliche und geistige Schockstarre verfällt? Dr. Steffen Wagner ist stellvertretender Leiter des Zentrums für Schulpraktische Studien an der Pädagogischen Hochschule Karlsruhe. Als Pilot beschäftigt er sich intensiv mit dem Thema Didaktik in der Flugausbildung und war hierzu auch schon für den BWLV als Referent tätig. Im Folgenden schildert er seine Erfahrungen während eines Nachtfluges und erläutert, wie Piloten vermeiden können, in solche Situationen zu geraten.

Wir kamen von meinem ersten eigenverantwortlichen Nachtflug zurück an meinen Heimatflughafen. Ich war so tief beeindruckt – die Lichter der Stadt unter uns und über uns dieses mächtige, dunkle Nichts, in dem man schnell verloren gehen kann, wenn man keine Erfahrung damit hat.

Da ich ein (sehr) emotionaler Mensch bin, haben solche Eindrücke bei mir immer auch eine körperliche Dimension, ich brenne in solchen Momenten regelrecht und verbrauche dabei sehr viel Energie. Daher war mein Aufmerksamkeits-Konto auch schon ziemlich belastet, als wir uns am Pflichtmeldepunkt zum Einflug in die Kontrollzone beim Tower anmeldeten.

An diesem Abend war ich zum ersten Mal mit einem befreundeten Piloten weit hinaus in die Nacht gestreut. Ich kommunizierte also mit den Radarlotsen der

„Profi-Frequenzen“, die Ziffern und andere Informationen schneller ansagen können, als ich denken kann. Nicht eine einzige Frequenz konnte ich gleich bei der ersten Nennung erfassen, ständig bat ich um ein „say again“.

Es war noch eine andere Maschine in der Platzrunde

Vom Tower kam die knappe Anweisung „D-LL, direct right downwind runway 03“. Alles sah nach einem Standardprozedere aus, wären da nicht die Lichter einer startenden Maschine von der Runway auf uns zugekommen. Im Funk hörten wir die Kommunikation des Lotsen mit der anderen Maschine: „D-XY, join right traffic pattern runway 03“. Ok, da ist also noch jemand mit uns in der nächtlichen Platzrunde.

Die Lichter kamen schnell näher, drehten 90 Grad quer zu uns und waren wenig später knapp voraus parallel mit uns. Im nächsten Augenblick ertönte wieder die Stimme des Towerlotsen in unseren Headsets: „D-LL disregard my previous instruction, you are too fast to have you and a Cessna 172 in the right downwind 03, so D-LL, cross the centerline in front of the Threshold 21 and join the traffic circuit of the 03. You are number two, report traffic inside!“. Bitte nicht weglaufen, dies ist kein Englischkurs für den Erwerb des BZF I!

Überforderung führte zum „Freezing“

Vielleicht geht es Ihnen ähnlich wie mir: Ich komme mit meinem Englisch einiger-

maßen klar, aber ich spreche die Sprache nur im Urlaub und im Cockpit. Ich kommuniziere, denke, fühle und träume in deutscher Sprache. Das bedeutet, dass ich unbekannte, spontane und nicht automatisierte Sprechakte (die Standard-Sprechgruppen sind automatisiert) zunächst in die deutsche Sprache übersetzen, sie gedanklich in Deutsch verarbeiten und sie dann wieder in englische Sprache rückübersetzen muss. Dieser doppelte Translationsvorgang kostet Zeit, geistige Ressourcen, birgt ein erhebliches Fehlerisiko und steht somit in direkter Konkurrenz zu der ebenfalls geistigen Tätigkeit der Bedienung des Flugzeugs und der Navigation. Etwas knapper formuliert: Ich war einen Moment lang überfordert.

Ein typisches Verhaltensmuster in derartigen Situationen ist das „Freezing“. In der psychologischen Anwendung ist der Begriff aus der Verhaltensbiologie entlehnt. Dort beschreibt er den Totstellreflex bei Tieren unter starker Bedrohung und Gefahr. Tatsächlich flog ich nach der Anweisung des Lotsen einfach geradeaus weiter, anstatt noch vor der Schwelle der Piste auf die andere Seite der Centerline zu wechseln, um dort in die (Standard-) Platzrunde der Piste 03 einzufliegen – ich stellte mich tot.

Dieser Vorgang ist kein bewusst herbeigeführter Zustand, vielmehr geschieht er und kann im Grunde nur durch Training (Gewöhnung) be- und verarbeitet werden. In unserem Fall waren beide, Pilot und Copilot, im „Freezing-Modus“, denn es fand in diesem Moment keine (klärende) Kommunikation innerhalb der Crew noch mit dem Tower statt.

In Gefahrensituationen nicht zu reagieren, minimiert die Überlebenschancen

Der Lotse im Turm war der erste von uns dreien, der aus seinem Totstellreflex erwachte: „D-LL, what’s your intention?“. „We are on right downwind and we request a touch and go runway 03“. „Ok D-LL, so continue. BREAK, BREAK. D-XY make a threesixty to the left, you are now number two. Report traffic inside!“.

Einmal ganz ehrlich gefragt: Ihnen wäre das doch auch peinlich gewesen – oder? Durch mein Unvermögen und meinen Totstellreflex zwang ich den Towerlotsen, die knapp seitlich vor mir fliegende Maschine zum Abdrehen anzuweisen, um sich hinter mich an die zweite Stelle zu begeben.

Das „Freezing“ oder auch Einfrieren ist ein verhaltensbiologisch alter Schutzreflex, der in einer modernen Welt jedoch in gefährliche Situationen hineinführen kann. Raubtiere lassen von kranken oder bereits toten Tieren ab, die ihnen schwer im Magen liegen könnten. Getarnte Lebewesen sind nur so lange unsichtbar, wie sie sich nicht bewegen. Aber Piloten, die in Gefahren- oder Entscheidungssituationen nicht reagieren oder entscheiden können, minimieren ihre Lebenschancen, unter Umständen dramatisch.

Mein Freezing-Zustand entstand aus einer Mischung von Überraschung, der Wirkung einer starken Repräsentation und einem Überangebot an Information – drei Faktoren, die ich näher erläutern will.

Antizipationen haben Vor- und Nachteile

Piloten müssen ständig eine Vielzahl von Entscheidungen treffen, oft unter erheblichem Zeit- und Handlungsdruck. Im Grunde ist diese Leistung nur möglich, durch technische Informations- und Unterstützungssysteme und durch Antizipation. Antizipation im psychologischen Zusammenhang beschreibt die gedankliche Vorwegnahme einer zukünftigen Sache oder einer zukünftigen Situation – in Gedanken einen Schritt voraus zu sein. Antizipationen sind Annahmen, wie eine bestimmte Situation eintritt, wie sie weitergehen wird und wie man sich in dieser Situation günstig verhält.

Erst Antizipationen machen Menschen in komplexen sozialen und technischen Situationen handlungsfähig, weil sie einen Zeitvorteil in der konkreten Ent-

scheidungssituation verschaffen – wenn’s passiert, hat man einen Plan. Antizipationen sind in vielen Fällen wichtig und vorteilhaft. Ihr Nachteil kann darin bestehen, dass sie den Vorstellungs- und Erwartungshorizont stark einengen oder auf bestimmte Problemlösungen fixieren (anstatt weitere Optionen in Betracht zu ziehen).

In meinem Fall waren meine Annahmen eher nachteilig. Ich rechnete mit der Anweisung, einen Vollkreis zu fliegen oder, wie es an unserem Platz oft der Fall ist, entlang der Autobahn den Gegenanflug nach Süden zu verlängern – beides Möglichkeiten, die zwei Maschinen zu separieren. Mit der Option, die Centerline zu kreuzen und damit Raum zwischen die beiden Flugzeuge zu bekommen, hatte ich in keiner Weise gerechnet. Sie ist an meinem Heimatflughafen eher unüblich und selten. Um diese Anweisung zu verstehen, sie im Geiste zu simulieren und schließlich in eine konkrete Handlung zu überführen, dazu benötigte ich Zeit – Freezing-Zeit.

Repräsentationen haben großen Einfluss auf das Handeln

An dieser Stelle will ich Sie um etwas bitten und hoffe, dass Sie meiner Bitte nachkommen: Denken Sie einen kurzen Moment nach und erinnern Sie sich an eine Situation der jüngsten Zeit, in der Sie glücklich waren. Das kann ein Flug, ein Erlebnis mit der Familie oder eine beliebige Beobachtung gewesen sein. Schließen Sie bitte für einen Moment die Augen und gehen Sie dieser Erinnerung nach ... Wenn Sie meiner Bitte nachgekommen sind, dann haben Sie Bilder dieses Moments gesehen, Sie haben Geräusche gehört, Gerüche wahrgenommen und vor allem, Sie haben die Emotionen des Moments noch einmal gefühlt.

Was Sie gerade erlebt haben, das war eine Repräsentation – mehr als bloße Erinnerung an ein Faktum. Repräsentationen sind wirkungsmächtige Phänomene, die Fakten, Wahrnehmungen und Emotionen in unserem Geiste vereinen und die wir körperlich spüren und erleben können, auch lange nachdem wir die Situation real erlebt haben.

Die Centerline der Runway an meinem Heimatflughafen hat für mich Repräsentationscharakter. Ich hatte mit ihr einmal ein Erlebnis, welches mich noch immer beeindruckt. Daher wehrte sich alles in mir, die Centerline der Bahn zu kreuzen, obwohl mich der Lotse dazu ausdrücklich anwies. Wahrscheinlich hätte er mich

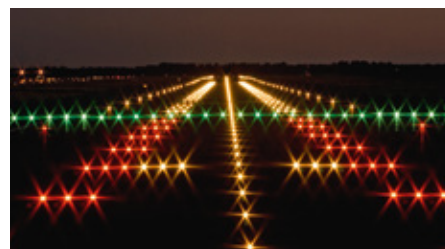
an der Hand nehmen und mich über den Zebrastreifen mit der großen Zahl davor führen müssen (Threshold).

Repräsentationen sind individuell und nehmen großen Einfluss auf unser Handeln und Erleben. Für mich ist die Centerline einer Piste ein heiliger Ort, ihn unmittelbar vor oder nach der Schwelle zu kreuzen, ist ein Sakrileg. Jeder Pilot, Fluglehrer und jeder Flugschüler besitzen eigene Repräsentationen, die etwas mit ihnen anstellen.

Zu viele Informationen auf einmal

Im Grunde schätze ich es sehr, wenn ich die Hintergründe einer Situation kenne, in der ich mich befinde. So kann ich den Rat, die Bitten oder die Anweisungen meiner Mitmenschen besser verstehen und einordnen, um situationsgerecht zu handeln. Informationsverarbeitung ist jedoch mit Aufwand verbunden. Informationen müssen empfangen, entschlüsselt, gedeutet und eingeordnet werden. Wenn sie über mehrere Sinneskanäle eingehen, müssen sie zudem in Übereinstimmung gebracht werden.

Meine ursprüngliche Information war klar und verstanden: Fliege direkt in die Rechtsplatzrunde der 03. Plötzlich waren da die Lichter einer anderen Maschine, deren Flugweg ich in der Nacht nur schwer verfolgen konnte. Abstände und Geschwindigkeiten waren nur schwer abzuschätzen (mir fehlte noch jegliche Nachtflugerfahrung). Dazu kam fast zeitgleich die Kommunikation mit dem Towerlotsen, der es gut mit mir meinte und mir viel Hintergrundinformation in englischer (Fach-) Sprache gab. Um sie vollständig und richtig zu deuten, bedarf es Zeit um zu dekodieren, zu interpretieren und zu bewerten. Da man mit dem Flugzeug nicht rechts ranfahren kann, war ich, als ich verstanden hatte, schon zu weit geflogen, um den Anweisungen noch sinngemäß zu folgen. Und so nahm mein „Freezing“ seinen Lauf.



Bei einem Nachtflug gelten besondere Bedingungen, die das Fliegen nicht einfacher machen

Was ist zu tun in Freezing-Momenten?

Die Fluglehrer unter Ihnen kennen sicherlich solche Freezing-Momente der Flugschüler zur Genüge, die anderen Piloten kennen den Effekt sicher von sich selbst. Sicher wird Ihnen der eine oder andere Totstell-Augenblick einfallen und Sie werden sich fragen, was kann man da tun? Die schnelle Variante der Antwort zuerst: Man muss einfach wissen, dass es Freezing-Momente gibt. Die lange Version kommt jetzt und sie handelt von einem Vergleich:

Flüge verlaufen meiner Meinung nach in einzelnen mehr oder weniger gut und klar getrennten Phasen. Da ist das Rollen am Boden, der Startvorgang und das Erreichen einer sicheren Flughöhe, der Streckenflug usw. Ich möchte diese Phasen mit den Räumen einer Wohnung vergleichen. Sie sind voneinander getrennt und stehen doch in einer engen Verbindung miteinander. Wenn Sie einen Raum verlassen, dann ist es sinnvoll, sich noch einmal zu vergewissern, dass Sie das

Licht gelöscht, die Geräte ausgeschaltet und die Fenster geschlossen haben.

Ebenso ergibt es Sinn, die einzelnen Phasen eines Fluges für sich abzuschließen, um in die nächste Phase überzugehen. Schließen Sie vor allem die emotionalen Aspekte ab. Klären Sie, warum Sie erschrocken sind, wieso Sie sich geärgert haben oder was Ihre Aufmerksamkeit geraubt oder belastet hat. Nehmen Sie also keine Altlast in den nächsten Raum mit sich. Zur Not verschaffen Sie sich Denk- und Fühlzeit durch einen Vollkreis in Richtung Ihrer Schokoladenseite (wenn Sie nicht gerade in einem Luftraum mit Bewegungsbegrenzung fliegen). Mein Freezing hatte eine Vorgeschichte, kleine Unaufgeräumtheiten in den zuvor aufgesuchten Räumen, die sich aufsummiert hatten.

Einzelne Phasen des Fluges gedanklich und emotional abschließen

Wenn Sie das Haus verlassen, nehmen Sie sich wahrscheinlich einen Extramo-

ment an Zeit – ist der Herd ausgeschaltet, alle Fenster zu, muss ich den Müll noch mit hinausnehmen, ist für die Heimkehr der Kinder alles vorbereitet? Und wenn Sie sich nicht sicher sind, dann steigen Sie sicherlich nicht ins Auto und fahren los. Vielmehr vergewissern Sie sich und fahren erst danach los. So sollten Sie es auch vor der Landung anstellen: Erst aufräumen und sicher sein, dann landen.

Wenn ich mit meinem Sohn Julian (7) zusammen aus dem Haus gehe, er zur Schule, ich zur Hochschule, dann checken wir beide, ob die Lichter aus sind usw. Aber wenn ich mich nicht erinnern kann, ob Julian das Klo gespült hat, als er gerade noch einmal schnell musste, dann schicke ich ihn zurück, um nachzuschauen. Besonders wenn Sie Fluglehrer sind, dann dürfen/sollten Sie Ihren Julian auch noch einmal zurückschicken, den Raum aufräumen, bevor er ihn verlässt – wenn Sie wissen, was ich meine?

Text: Steffen Wagner
(sw-wagner@web.de)

Fotos: Steffen Wagner/Baden Airpark

AOPA SAFETY LETTER

MASSE, SCHWERPUNKT UND LUFTFAHRZEUG-ANNÄHERUNGEN ALS AKTUELLE THEMEN

Die Berechnung von Masse bzw. Gewicht und Lage des Schwerpunktes eines Flugzeuges, im Englischen als „Weight and Balance (W & B)“ bezeichnet, ist Aufgabe des verantwortlichen Piloten. Auch wenn eine erneute Berechnung vielleicht nicht vor jedem einzelnen Flug notwendig ist, gibt es doch viele Situationen, die eine genaue Bestimmung der Gesamtmasse und der Lage des Schwerpunktes unbedingt erfordern, insbesondere dann, wenn das Flugzeug voll beladen werden soll, die Dichtehöhe hoch oder die Start- oder Landebahn sehr kurz ist.

Gerade die einmotorigen Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt haben nur eine sehr begrenzte Leistung, und in vielen Fällen ist das Flugzeug mit vier Passagieren und ein bisschen Gepäck schon überladen. Dank der ausführlichen Beschreibung der Berechnung von Masse und Schwerpunkt in den Flughandbüchern, mit Beispielen, Tabellen und Diagrammen, ist

es nicht schwierig, diese Arbeit vor einem Flug durchzuführen. Der Safety Newsletter Nr. 29 der AOPA vermittelt anschaulich die Zusammenhänge und gibt Anleitungen zu den entsprechenden Berechnungen.

Darüber hinaus hat die AOPA einen weiteren aktuellen Safety Letter heraus-

gegeben, in dem es um gefährliche Begegnungen zwischen Luftfahrzeugen (Luftfahrzeugannäherungen, bzw. Aircraft Proximity) geht.

Der AOPA Safety Letter befasst sich mit ausgewählten Artikeln zur Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt. Er erscheint seit April 2012 alle zwei Monate und ist Bestandteil des AOPA-Letters. Alle Newsletter sind unter www.aopa.de zu finden.



Der Safety Letter der AOPA soll helfen, die Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt zu erhöhen

Text:
red./Magazin
LuftSport,
Ausgabe
April/Mai 2017
Foto: Magazin
LuftSport

DIE WICHTIGSTEN INFOS FÜR DROHNENPILOTEN AUS EINER HAND



Beim Einsatz von Drohnen müssen Regeln beachtet werden. Auf der neuen Internetseite der DFS wird genau beschrieben, was Drohnenpiloten wissen sollten

Unter der Adresse www.sicherer-drohnenflug.de hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine neue Informationsplattform eingerichtet. Alle für den Drohnenflug

relevanten Informationen sind dort zusammengefasst. Es handelt sich dabei um eine gemeinschaftliche Initiative der DFS, des Bundesverkehrsministeriums und der Landesluftfahrtbehörden.

Immer mehr Drohnen bewegen sich im deutschen Luftraum. Von rund 400.000 dieser unbemannten Luftfahrtgeräte gehen Experten aus. Die Zahl der Sichtungen in Flughafennähe und Lufträumen, in denen dies gefährlich und verboten ist, ist in den vergangenen Jahren stark angestiegen. Zählte man im Jahr 2015 noch 14 solcher Sichtungen, waren es im Jahr 2016 bereits 64.

Das Ziel der DFS, Drohnen sicher und fair in den Luftverkehr zu integrieren, ist aber nur möglich, wenn alle Drohnenutzer die Regeln und Verbote kennen. Die neue

Website bietet dies in einer leicht verständlichen Form. Daneben wird detailliertes Kartenmaterial und ein „Entscheidungsbaum“ angeboten, der die gesetzlichen Vorgaben anschaulich aufzeigt. Auch aktuelle Luftrauminformationen, beispielsweise zu Luftraumbeschränkungsgebieten, sind zu finden, darüber hinaus Links zu weiteren hilfreichen Informationen wie zum Beispiel die Warnwetter-App des Deutschen Wetterdienstes.

Die Website www.sicherer-drohnenflug.de bündelt damit erstmals alle Informationen, die man für einen sicheren Drohnenflug braucht.

Text: DFS
Foto: Pixabay

ABSCHIED

TRAUER UM THEO RACK



Theo Rack war im DAeC, bei den „Alten Adlern“, im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe sowie an vielen anderen Stellen im Sinne des Luftsports aktiv

Am 17. März ist Theo Rack im Alter von 94 Jahren in Würzburg verstorben. Er gilt als einer der Pioniere des Segelflugs in Deutschland, der für den Luftsport enorm viel geleistet hat.

Eine Herzensangelegenheit war ihm immer das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe. Mehr als 25 Jahre lang entwickelte er mit großem Einsatz und Enthusiasmus die damals bescheidene Ausstellung zum weltweit größten Museum seiner Art. Dank seines Engagements konnten schon mehr als eine Millionen Menschen das Museum besuchen – damit hat er sich wahrhaftig ein Denkmal gesetzt.

Theo Rack setzte sich als engagierter Flieger aktiv in leitenden Gremien des Luftsports ein, unter anderem als Vizepräsident des Deutschen Aero-Clubs, Vizepräsident der Traditionsgemeinschaft der „Alten Adler“, Gründer der Motorflugschule Würzburg sowie des Stützpunktes Hettstadt der Luftrettungsstaffel Bayern.

In der Zeit der Wende engagierte er sich erfolgreich für den Erhalt von Flugplätzen und Fluggeräten in den Neuen Bundesländern. So konnten 72 kleinere und größere Flughäfen und um die 630 Flugzeuge aus der ehemaligen DDR gerettet und erhalten werden.

Sein umfangreiches Wissen, seine weitreichenden Kontakte und sein Verhandlungsgeschick waren die Basis für den Aufbau und die Weiterentwicklung des Museums auf der Wasserkuppe. Nach nur einjähriger Bauzeit unter seiner Leitung wurde im August 1987 der Rundbau feierlich eröffnet. 30 historische Segelflugzeuge konnten von da an präsentiert und die Geschichte des Segelflugs auf der Wasserkuppe eindrucksvoll vermittelt werden.

Zudem gelang es Theo Rack, die Dr. Gerhard-Rubin-Stiftung mit der Stiftung Deutsches Segelflugmuseum zu verschmelzen. Mit der Übernahme dieser umfangreichen und wertvollen Samm-

lung zog die Komponente Modellflug ins Museum ein und sollte auch adäquat präsentiert werden. Zudem sammelten sich immer mehr Raritäten der Segelfliegerei in der Ausstellung und im Depot. Der Platz wurde knapp und Theo Rack plante einen Erweiterungsbau.

Nach langen Verhandlungen und dreieinhalbjähriger Bau- und Einrichtungszeit nahm das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe (DSMM) am 20. Mai 2006 seinen Erweiterungsbau in Betrieb. Der doppelstöckige Verbindungsbau führte die Besucher nun zusätzlich auch durch die Welt des Modellflugs und der Modellmotoren.

Von der Arbeit im Segelflugmuseum zog sich Theo Rack erst in seinem 92. Lebens-

jahr ganz zurück. Das letzte Flugzeug, welches er für „sein“ Museum anschaffte, ist die legendäre „Blaue Maus“. Zum 90-jährigen-Jubiläum des Weltrekordfluges von Wolfgang Klemperer, der mit diesem Flugzeug auf der Wasserkuppe einst den Weltrekord erfliegen hatte, konnte der Segler der Ausstellung übergeben werden.

Besonders stolz war Theo Rack auf die wirtschaftliche und inhaltliche Selbstständigkeit und Unabhängigkeit des Museums. Das Museum trägt sich durch die Einnahmen und den Förderverein selbst.

Die Stiftung Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug dankt Theo Rack für sein Engagement, sowie für die Zeit und Mühe beim Ausbau und der Leitung des

Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe. In ihm hat das Deutsche Segelflugmuseum einen lieben Freund und hoch engagierten Luftsportler verloren.



Ein persönlicher Nachruf von Rudolf Schuegraf, langjähriger ehren- und hauptamtlicher Mitarbeiter in verschiedenen leitenden Funktionen im DAeC, ist unter www.daec.de veröffentlicht.

Text: red./Tonya Schulz
Foto: Rack

LESERMEINUNG

LESERZUSCHRIFT ZUM ADLER 03/17

UNSCHARFER ADLER-BLICK

Völlig zurecht beklagen wir Flieger unisono die mehr als dürftige Medienpräsenz des Flugsports. Die WM der Nordisch-Ski-Sportler war ein flächendeckendes Medienereignis in allen Blättern und auf allen Kanälen, gepuscht durch die Lobeshymnen über die vielen gewonnenen Medaillen. Nun wäre es unrealistisch, unsere Segelflug-WM auch nur ansatzweise mit der der Skifahrer zu vergleichen, obwohl auch wir mit Medaillen glänzen konnten. Es muss trotzdem gesagt werden, dass die WM im australischen Benalla (WM? Benalla? Wer?) außerhalb der flugaffinen Presse fast total unterschlagen wurde. Aber das kennt man ja leider schon seit jeher.

Da war man nun gespannt darauf, was unser adler an Infos zu bieten hat. Nach der Lektüre des vom DAeC übernommenen Bild- und Textbeitrags stellte sich bei mir mittelschwerer Frust ein. Wenn ich davon ausgehe, dass der überwiegende Teil der adler-Gemeinde aktive Flieger sind, so war mir das hier Gebotene in Sachen WM zu dürftig. Es fehlten mir z. B.

- Hintergrundberichte über das Leben und die Stimmung im Team, die

Wahrnehmung der WM aufseiten der australischen Bevölkerung, das Presseecho im Land, die Arbeit der Wettkampfleitung usw.

- *Statt dröger Kängurufoto wäre doch ein Siegerbild der 15m-Klasse angebracht gewesen. Diese Klasse mit dem x-fachen polnischen Weltmeister Kawa wurde schlichtweg verschwiegen.*
- *Von großem Interesse wäre auch eine persönliche Schilderung der Fast-Katastrophe gewesen. Dank großem Glück, kam der internationale Segelflug „nur“ mit schwer verletzten Piloten und zerstörten Flugzeugen als Folge einer mid-air-Kollision davon. Zwei tote Segelflieger wären der Supergau gewesen. Aber dieser Crash war ja leider nicht singulär. Ein Novum demzufolge auch die demonstrative Abreise eines österreichischen WM-Piloten mit der Begründung, er könne diesen „Wahnsinn“ sich und seiner Familie nicht mehr zumuten. Gerne hätte ich Genaueres zu diesem Fall erfahren.*

Da in den nächsten Wochen die Wettkampfsaison in unseren Breiten wieder losgeht, hier noch eine Bemerkung zur Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt). Wir sollten stolz sein, dass wir mithilfe des OLC den weltweit zahlenmäßig größten Segelflugwettbewerb auf die Flügel stellen können. Tausende Piloten dokumentieren mit ihren eingereichten Flügen einen berechtigten Luftraumanspruch, und das Jahr für Jahr, seit Jahrzehnten. Leider ist unserem adler die fällige Würdigung der Klassenbesten nur durch die dürre Nennung der Plätze eins bis drei etwas wert. Das ist mir eindeutig zu wenig. Schon immer wurden zumindest die zehn besten DMSt-Kämpfer des Landes in unserem adler ehrenvoll vorgestellt. Wenn es an Platz im Blatt mangeln sollte, bei allem Respekt, ganzseitige Nachrufe mit üppigen Fotos sind überdenkenswert.

Helge Loschan



1

Gut, wenn man
mit seiner
Leidenschaft
bei uns landet.

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

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: luftfahrt@allianz.com

Mehr Infos: agcs.allianz.com/luftfahrt



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

Allianz



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

Die Faszination Luftsport hat viele Gesichter. Segelflug, Motorflug, UL-Sport, Ballonfahren, Modellflug, Gleitschirmfliegen, Fallschirmspringen und Kunstflug. Der BWLTV 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!

BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM MAI 2017

90 JAHRE BWLTV, ÜBERGABE WERKSTATT UND
FLUGPLATZFEST

6./7.5. 2017 VERBANDSFLUGGELÄNDE KLIPPENECK
Info: www.bwlv.de

51. ALLGÄUFLUG

12./13.5.2017 Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
Info: www.allgaeuflug.de

51. INT. HAHNWEIDE-SEGELFLUGWETTBEWERB

19.–27.5. 2017 SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
Info: www.wolf-hirth.de

BWLTV-JUGEND-FLY-IN

20./21.5. 2017 Flugplatz Wächtersberg
Info: Schneider@bwlv.de

52. HOHENLOHER VERGLEICHSLIEGEN, TEIL 1

20./21.5.2017 Segelfluggelände Weipertshofen
Info: www.hvf2017.de