

SEGELFLUG SEITE 16

GELEBTER TRAUM

EIN JAHR MIT DEM FÖRDERFLUGZEUG BW3



TITELTHEMA SEITE 4

RIESENERFOLG BEI DER WELTMEISTERSCHAFT

KATRIN SENNE IST WELTMEISTERIN DER 18M-KLASSE,
CORNELIA SCHAICH VIZE-WELTMEISTERIN DER STANDARDKLASSE



Bitte vormerken:

(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrerfortbildung)

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

Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 13. und 14. Oktober 2017, in der Filderhalle in Leinfelden. Die Fortbildung dauert am Freitag von 12.30 bis 18.30 Uhr, am Samstag von 9 bis 18 Uhr.

Näheres hierzu finden Sie auf Seite 43 dieser Ausgabe.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Mehr Förderung für Segelfliegerinnen

ALLGEMEINES

- 4 Frauen-Segelflug-WM in Tschechien
10 Drei deutsche Luftsportler bei den World Games
11 Remos fusioniert mit Stemme und liefert 450. Flugzeug aus
12 Klassikwelt Bodensee: Oldtimer in allen Varianten
14 Das Drohnen-1x1
14 Neues zum Thema Anti-Doping
14 Die „Super Connie“ bleibt dieses Jahr doch am Boden
15 Zweistelliges Passagierzahlwachstum im FKB

LUFTSPORTJUGEND

- 16 BWLV-Jugend-Fly-In: Erfolg übertraf alle Erwartungen
18 Jugendpolitischer Abend der Baden-Württembergischen Sportjugend

FREIBALLON

- 20 Hörfahrt mit dem Ballon

MODELLFLUG

- 22 Sunrise-Wettbewerb in Welzheim: Stimmung und Leistungen
23 Neue LuftVO: Die Gespräche gehen weiter
24 UHU-Cup mit Wetterpech
24 Fesselflug-Landesmeisterschaft Bodman
24 FAI World Cup im Modellflug
25 EMFU: Erste Vollversammlung abgehalten

MOTORFLUG/UL

- 26 Positive Bilanz nach UL-DM
27 Fragen zur Gültigkeit eines Luftfahrerscheins für Luftsportgeräteführer

SEGELFLUG

- 28 Drei Junioren beginnen die Saison in Südfrankreich
32 Ein Jahr mit dem Förderflugzeug BW3
35 Einladung zur Oldtimerflugwoche für Segel- und Motorflugzeuge

LUFTSPORTLERINNEN

- 35 Spring Refresher in Nordhorn-Lingen
36 AMF: Janus auf den Namen „Angelika“ getauft

REGIONEN

- 38 Region 1: Erfolgreiche Aktion „Pilot für einen Tag“ in Schwetzingen
39 Region 5: Isnyer Flugtage

DAEC-NEWS

- 40 BAUL: Tagung in Kassel
40 Multikopter: Chancen und Risiken für den Luftsport

BWLV-MITTEILUNGEN

- 41 Ausbildertreffen nahe der Abschussrampe
42 Lehrgang M1: Nach fest kommt locker
43 Terminhinweis: BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte
44 BWLV-Terminservice 2017




FLUGSICHERHEIT

- 45 Verantwortung für sich und andere
45 Nicht rufen! TMZ mit Hörbereitschaft
46 Beschränkungen in Hamburg wegen G20 Gipfel
46 Fatale Begegnungen: Das ist gefährlich

BÜCHER

- 47 Michael Kimmerle – 60 Jahre Fliegergeschichten
47 Dagmar Stange – Faszination Fliegen
47 Kömedia AG – Schweizer Luft- und Raumfahrt 2017

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

So sehen Siegerinnen aus: Bei der Frauen-Segelflug-WM im tschechischen Zbraslavice standen gleich zwei BWLV-Pilotinnen auf dem Treppchen. Neue Weltmeisterin in der 18m-Klasse ist Katrin Senne vom FSV Sindelfingen (rechts), während Cornelia Schaich (Sportflieger-Club Stuttgart) den Titel der Vizeweltmeisterin der Standardklasse geholt hat. Der BWLV gratuliert beiden Pilotinnen sehr herzlich zu dieser tollen Leistung! Lesen Sie einen Bericht zur Frauen-WM sowie ein Interview mit Katrin Senne auf Seite 4.

Foto: Thomas Schaich

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

MEHR FÖRDERUNG FÜR SEGELFLIEGERINNEN



Walter Eisele, BWLV-Vizepräsident und Vorsitzender der Buko Segelflug im DAeC

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wir gratulieren ganz herzlich zum hervorragenden Abschneiden unserer BWLV-Pilotinnen bei der Frauen-Segelflug-WM!

Gleich zwei Frauen aus unserem Verband haben sich im tschechischen Zbraslavec ausgezeichnet geschlagen: Katrin Senne errang den WM-Titel, dieses Mal in der 18m-Klasse. Diese Leistung ist umso höher zu werten, weil Katrin bereits am Anfang des Wettbewerbs ihre

Teamkollegin Christine Grote verlor, die nach einer missglückten Außenlandung ihr Flugzeug so beschädigt hatte, dass an eine weitere Teilnahme am Wettbewerb nicht zu denken war. Als Einzelfliegerin war Katrin im Nachteil. Trotzdem konnte sie durch cleveres Fliegen und gute Beobachtung die Konkurrenz in Schach halten.

Auch Conny Schaich gratulieren wir zu ihrem tollen Abschneiden: Sie wurde nach einer großartigen Aufholjagd in guter Zusammenarbeit mit ihrer Teamkollegin Vizeweltmeisterin in der Standardklasse. Dies ist umso bemerkenswerter, da Conny in der Vergangenheit auch Rückschläge zu verdauen hatte.

Dies zeigt, dass der BWLV immer wieder zu den Verbänden gehört, die Spitzenleute in verschiedensten Klassen stellen. Es waren ja leider nur sechs Nationen in der 18m-Klasse beteiligt, aber das fliegerische Niveau gerade in dieser Klasse war ausgesprochen hoch. Die Französinen und die Tschechinnen boten absolute Starpilotinnen auf. Gerade Alena Netusilova (Tschechien) und Anne Ducarouge (Frankreich) sind schon bei Männer-Weltmeisterschaften mitgeflogen und dort in der ersten Hälfte des Klassements gelandet.

Der Frauensport ist international in der Spitze gut etabliert. Was fehlt, ist der Unterbau, die Breite. Viele Nationen bemühen sich leider nicht, in den Frauensport zu investieren. Bei der diesjährigen Frauen-WM flogen gerade einmal elf Nationen insgesamt mit – das ist alles andere als erfreulich. Wenn man davon ausgeht, dass weltweit ca. zehn Prozent der Pilotinnen der Allgemeinen Luftfahrt den Segelflugsport betreiben, so kommen wir auf eine Zahl von rund 10.000 Segelfliegerinnen.

In Deutschland nehmen ca. zwei bis drei Prozent der Aktiven an Wettbewerben teil, bei weltweit 10.000 fliegenden Frauen wären

dies 300. Aber es sind nur maximal 50 Frauen bei Weltmeisterschaften dabei. Hier muss die International Gliding Commission (IGC) noch einigen Aufwand treiben und ihre Mitgliedsnationen motivieren, den Frauensport zu intensivieren.

Grundsätzlich gilt: Frauen können handwerklich genauso gut fliegen wie Männer. Was Frauen und Männer unterscheidet, ist in der Psyche, im Selbstbewusstsein zu suchen. Männer haben einen anderen „Killerinstinkt“ und sind eher bereit, mehr Risiko einzugehen, während Frauen vorsichtiger agieren. Das mag ängstlicher anmuten – aber manchmal ist es schlicht auch cleverer. Ich bin überzeugt, dass Frauen, die leider in der Spitze nicht den gleichen Trainingsaufwand wie Männer betreiben, (liegt das in der althergebrachten Frauenrolle?) miteinander auf gleichem Niveau konkurrieren können.

Doch wohin steuert der Frauenleistungssegelflug? Ich sehe keine guten Vorzeichen. Durch die Vergabe der Weltmeisterschaft der Frauen in anderthalb Jahren nach Australien befürchte ich einen weiteren Einbruch der Teilnehmerzahlen. Wer kann sich so eine Reise schon leisten? Die letzte WM hat den deutschen Teilnehmern rund 15.000 Euro abverlangt. Der DAeC aber kann maximal 2.000 Euro pro Teilnehmer zuschießen.

Ich habe der IGC bereits signalisiert, dass Deutschland aus Kostengründen kein Frauen-Team entsenden kann und wird. Doch ohne die deutschen Frauen wird die WM kaum etwas wert sein. Ich hoffe, ich habe mit meiner Argumentation ein Umdenken in den Köpfen des IGC-Vorstands verursacht. Denn wir sind verpflichtet, die Bedingungen zu schaffen, dass der Leistungssegelflug attraktiv und vor allem bezahlbar bleibt. Es darf keine Frage des Geldbeutels sein, ob die Teilnahme an Meisterschaften möglich ist oder nicht.

Deutschland wird seine segelfliegenden Frauen weiterhin fördern. Dazu ist aber permanentes Engagement erforderlich. Ein gutes Beispiel hierfür ist der Dr. Angelika-Machinek Förderverein. Doch auch unsere Vereine sind angesprochen: Es ist ihre Aufgabe, an der Basis Mädchen und Frauen zu motivieren, sich fliegerisch weiterzubilden. Wie das gelingen kann, zeigt unsere Serie „Mitglieder finden und binden“, in der wir schon viele Tipps gegeben haben, die auch speziell für die Frauenförderung geeignet sind. Nur so schaffen wir es, dass wir auch in Zukunft noch mit Stolz und Freude unseren erfolgreichen Segelfliegerinnen zu weiteren Titeln gratulieren können.

Walter Eisele

FRAUEN-SEGELFLUG-WM IN TSCHECHIEN

MEISTERLICHE LEISTUNG DER PILOTINNEN



Auf dem Flugplatz von Zbraslavice waren die Bedingungen optimal - sowohl das Wetter als auch die überragende Gastfreundschaft der Ausrichter überzeugten die Teams

Riesenerfolg für die deutschen Segelfliegerinnen: Bei den „9th FAI Women's World Gliding Championships 2017“ im tschechischen Zbraslavice haben sich die Spitzensportlerinnen gleich mehrfach Treppchenplätze gesichert – und zweimal den Titel geholt.

Sabrina Vogt aus Aachen ist erneut Weltmeisterin der Clubklasse; die BWLV-Pi-

lotin **Katrin Senne aus Aidlingen** flog in der 18-Meter-Klasse auf den ersten Platz.

Ebenfalls ganz vorne dabei: die BWLV-Pilotin **Cornelia Schaich aus Nürtingen**, die sich jetzt Vizeweltmeisterin der Standardklasse nennen darf. **Sarah Drefenstedt aus Berlin** konnte sich den dritten Platz in der Clubklasse sichern.

Das deutsche Frauen-Team war in Zbraslavice zahlreich vertreten

In der Team-Wertung belegen die deutschen Sportlerinnen den zweiten Platz.

Dass Vogt auf dem ersten Platz landen würde, war am zehnten von zwölf Wertungstagen noch recht unwahrscheinlich: Die Australierin Ailsa McMillan führte zu diesem Zeitpunkt die Clubklasse an - mit ganzen 206 Punkten Vorsprung vor Vogt. Dann musste McMillan außenlanden, Vogt übernahm die Spitzenposition. „Das zeigt wieder, dass man beim Segelfliegen jeden Tag eine konstante Leistung bringen muss“, sagt Bundestrainer Wolfgang Beyer.

Auch Senne gelang das Vorbildlich: Nach dem fünften Wertungstag hatte sie sich bis auf den dritten Platz vorgekämpft - und gab ihn bis Tag neun nicht mehr her. Danach führte die 47-Jährige das Feld an. Leichtes Spiel hatte sie indes nicht. „Katrin ist die ganze Zeit gejagt worden“, sagt Beyer.



Das deutsche Frauen-Team bei der Siegerehrung (v.l.): Team-Coach Benjamin Bachmaier, Sandra Malzacher, Christine Grote, Sarah Drefenstedt, Sabrina Vogt, Katrin Senne, Cornelia Schaich, Ines Engelhardt, Ulrike Teichmann und Bundestrainer Wolfgang Beyer

Für Senne ist es bereits das zweite Mal, dass sie den Titel holen konnte: 2007 wurde sie im französischen Romorantin Weltmeisterin in der Rennklasse. Und Vogt konnte erfolgreich ihren Titel verteidigen. Erst 2015 war sie im dänischen Arnborg auf Platz eins der Clubklasse geflogen.

Dass die Sportlerinnen in Zbraslavice so gut abschneiden würden, sei nach den unsanften Außenlandungen von Christine Grote und Sue Kussbach zu Beginn des Wettbewerbs nicht abzusehen gewesen, sagt Beyer. „Das hat das ganze Team irritiert.“ Es habe gedauert, bis sich die Sportlerinnen wieder voll auf den Wettkampf konzentrieren konnten.

Lobende Worte findet Beyer für die Veranstalter der WM: Der Wettbewerb sei vom ersten bis zum letzten Tag toll organisiert gewesen, es sei alles dafür getan worden, dass sich die Sportlerinnen wohlfühlen. „Und wir hatten zwölf Tage lang perfektes Wetter.“



BWLVPilotin Cornelia Schaich konzentriert vor dem Flug



Infos über den letzten Wertungstag in Zbraslavice gibt es im WM-Blog unter <https://segelflug.aero/web/index.php/blog-wm-2017-zbraslavice/post/236/no-title-5>.

Sämtliche Ergebnisse stehen unter <http://www.soaringspot.com/de/9th-fai-womens-world-gliding-championship-2017-zbraslavice-2017/results>.

Text: DAeC



IM GESPRÄCH MIT KATRIN SENNE

Gruppenbild mit Damen: Die Teilnehmerinnen der Segelflug-WM mit ihren Coaches und Helfern

Der BWLV ist freut sich mit seinen erfolgreichen Pilotinnen Katrin Senne und Conny Schaich über die tollen Platzierungen bei der Segelflug-WM in Tschechien und gratuliert beiden

sehr herzlich zu ihren tollen Leistungen! Mit Katrin Senne hat die adler-Redaktion zu deren zweitem Weltmeistertitel ein Interview geführt. Hier berichtet die frisch gebackene Welt-

meisterin von spannenden Wertungstagen, Tiefschlägen, großartiger Gastfreundschaft und darüber, wie es ist, von allen Konkurrentinnen gejagt zu werden.



Spannende Luftrennen gab es zuhauf

ZUR VITA:

Katrin Senne wurde am 18. November 1969 geboren. Mit 14 Jahren trat sie dem Flugsportverein Sindelfingen bei, dem sie bis heute als Heimatverein treu geblieben ist. Zudem ist Katrin Senne seit 1984 BWLV-Mitglied. Schon früh war ihr großes Talent erkennbar, und bereits seit 1991 gehört sie der Frauennationalmannschaft an. In ihren mittlerweile mehr als 3000 Flugstunden war sie in zahlreichen Wettbewerben und Meisterschaften unterwegs. Katrin Senne gehört zu den erfolgreichsten deutschen Segelfliegerinnen überhaupt - so ist sie unter anderem fünffache Deutsche Meisterin, Vize-Europameisterin, zweifache Weltmeisterin, und sie kann darüber hinaus zahlreiche Podiumsplätze bei weiteren Meisterschaften verbuchen. Die gelernte Diplom-Ingenieurin und -Betriebswirtin ist verheiratet, hat drei Kinder und lebt mit ihrer Familie in Aidlingen.

► **Liebe Katrin, zunächst mal ganz herzlichen Glückwunsch zum Weltmeistertitel! Wie sahen denn die vergangenen Wochen bei dir aus – stand das Telefon denn überhaupt mal still nach deinem Titelgewinn?**

Vielen Dank! Ach, das ging eigentlich ganz gut. Dank Facebook und WhatsApp hat sich das alles gut verteilt. Ich hatte ja auch schon während der WM täglich auf Facebook gepostet. Das haben viele Leute verfolgt, so bekamen sie regelmäßig Infos. Aber klar, es kamen natürlich viele Glückwünsche, und darüber habe ich mich sehr gefreut.

► **Wer den WM-Blog im Internet verfolgt hat, den zunächst Uli Gmelin und dann euer Team-Coach Benjamin Bachmaier verfasst haben, konnte miterleben, dass es dieses Mal eine ganz neue Form der Austragung gab. Wie sah das aus?**

Also zunächst muss ich sagen, dass Benni den Blog sehr unterhaltsam geschrieben hat, das war wirklich toll. Und ja, wir waren dieses Mal sehr beschäftigt mit dem Tra-

cking, das in dieser Form ganz neu war. Das Live-Tracking war völlig offen, man war also quasi gläsern als Pilotin. Es gab dadurch keine Abflugpoker, keine Manöver, und das war sehr ungewöhnlich. Manchmal kam ich mir vor wie in einem Formel-1-Rennstall, mit ständigen Anweisungen von unten. Wir Deutschen sind da sehr unbedarft herangegangen, während zum Beispiel die Engländerinnen sogar eigens eine Programmiererin damit beauftragt hatten, sich bestmöglich auf die Gegebenheiten einzustellen. Wir mussten uns hingegen erst mal an das Neue gewöhnen. Andererseits hatte das Ganze auch den Vorteil, dass die Zuschauer alles live bis ins Detail verfolgen konnten. Mein Schwiegervater zum Beispiel hat zuhause ganze Tage vor dem Rechner verbracht und alles genau miterlebt.

► **Offensichtlich bist du aber gut zurechtgekommen mit dieser Art des Trackings, oder?**

Ja, das kam mir sehr entgegen. Da meine Teampartnerin Chrissi (Christine Grothe, Anm. d. Red.) am zweiten Wertungstag nach einer Außenlandung ausgefallen

war, musste ich als Einzelkämpferin agieren. Da waren die Infos vom Boden wirklich hilfreich.

► **Zum Ende hin entwickelte sich die WM zu einem echten Krimi, und die am besten platzierten Pilotinnen lagen alle sehr dicht beieinander. Wie hast du das erlebt?**

Ich lag schon am viertletzten Wertungstag knapp in Führung. Das war eigentlich drei Tage zu früh und hat mir gar nicht gepasst, denn als Erste wirst du immer verfolgt. Und die Konkurrenz war stark, insbesondere die Französinen und Tschechinnen flogen sehr gut. Bis zum letzten Wertungstag war alles sehr dicht, mal führte ich mit 170 Punkten, dann verlor ich meinen Vorsprung bis auf zwei Punkte, dann lag ich wieder mit 80 Punkten in Führung. Das war nervenaufreibend.

► **Wie lief dann der letzte und entscheidende Wertungstag ab?**

Ich war sehr nervös. Meine direkte Konkurrentin, die Tschechin Alena Netusilova, lag nur wenige Punkte hinter mir. Und ich wusste, dass sie in der Lage ist, extrem stark zu fliegen. Zudem hatte sie mir vorab sehr deutlich zu verstehen gegeben, dass sie nicht wollte, dass ich ihr nachfliege – es gab also einen kleinen Austausch an „Nettigkeiten“ vorher, was die Sache nicht gerade leichter machte. Ich beschloss dann, mein eigenes Ding durchzuziehen. Es wurde ein sehr schwieriger Flug, ich bin viermal runtergeflogen auf 750 Meter über Grund. Ich war mir schnell sicher, dass das kein optimaler Flug ist. Und Alena war tatsächlich sehr schnell, sie flog unglaublich gut. Als ich nach drei Stunden heimflog, war ich mir fast sicher, es würde nicht für mich reichen. Und auch der Bundestrainer Wolli Beyer war erst ziemlich bedrückt, als ich ankam.

► **Wann hast du erfahren, dass es doch für dich zum Titel gereicht hat?**

Das hat gefühlt unendlich gedauert, bis die Files endlich online in der Wertung standen. Ich war zu meinem Flugzeug gegangen, um mich zu beruhigen, weil ich es nicht mehr aushielt. Irgendwann hörte ich Benni Bachmaier kreischen, und es war klar, dass ich es geschafft hatte – letztlich dann mit gerade mal 22 Punkten Vorsprung bei mehr als 10.000 Punkten. Ich konnte es nicht glauben und fragte immer wieder „Bist du sicher“? Denn ich



Höchster Triumph: Katrin Senne bei der Siegerehrung mit dem Weltmeisterpokal

habe schon einmal erlebt, dass sich die Wertungen in letzter Sekunde noch geändert und ich einen Titel doch nicht gewonnen hatte. Das wollte ich auf keinen Fall nochmal mitmachen. Aber als es dann endgültig feststand, war die Erleichterung riesengroß. Und das Gefühl, Weltmeisterin zu sein, war natürlich unbeschreiblich toll. Sabrina Vogt, die ebenfalls Weltmeisterin wurde, und ich, schickten dann erst mal unsere Väter zum Sektholen los – den hatten wir vorsichtshalber nicht vorher gekauft, denn das bringt ja bekanntlich

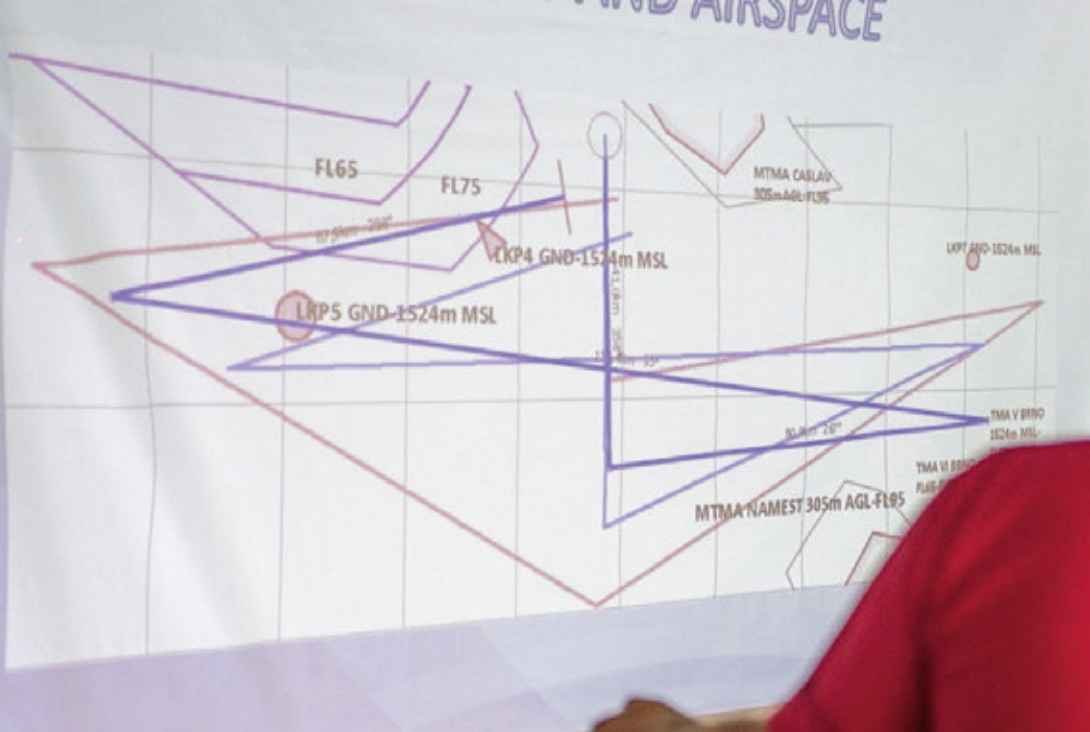
Unglück.

► **Wie war denn die Stimmung im Team nach dem Titel?**

Die war natürlich Spitze. Wir saßen ewig zusammen im Gras und tranken und feierten. Das war umso schöner, weil wir zu Beginn der WM so einen harten Start mit vielen Tiefschlägen hatten.

► **Welche Tiefschläge waren das?**

Da war zunächst der Einbruch auf dem Campingplatz in der Trainingswoche.



Bei der Besprechung der Aufgaben

Sechs Vermummte zogen nachts über den Platz und stiegen in die Wohnwagen ein, obwohl die Frauen drin waren. Ich selbst war da noch nicht vor Ort, aber es muss sehr aufregend gewesen sein. Die Polizei kam, und einer der Täter, der sich in einem nahen Wald verfahren hatte, wurde festgenommen. Danach hat der Ausrichter einen Sicherheitsdienst beauftragt, der nachts patrouillierte. Das hat zum Glück dann auch zuverlässig geklappt. Aber die Nacht des Einbruchs war schon ein Schock fürs Team.

► Das klingt nicht gut...

Ja, und das war ja noch nicht alles! Da gab es noch die beiden Außenlandungen von Sue Kussbach und Christine Grothe am ersten und zweiten Wertungstag. Bei beiden entstand erheblicher Schaden an den Flugzeugen, aber zum Glück blieben beide unverletzt. Nach der ersten Außenlandung hat uns unser Bundestrainer Wolli Bayer super wieder hochgebracht und beruhigt. Aber nach dem zweiten Vorfall war die Stimmung echt im Eimer. Auch bei mir, weil in Chrissi ja meine Teampartnerin ausfiel, die dann auch abreiste. Und als auch noch Angelika Mayr mit einer Mittelohrentzündung aufgeben musste, gab es erhebliche Zweifel, ob wir bei der WM überhaupt noch was schaffen können.

► Wie habt ihr es als Team geschafft, aus diesem Tief wieder herauszukommen?

Unser langes Durchhaltevermögen hat's letztlich rausgerissen. Das gleichmäßige Fliegen und die Konstanz sind am wich-

tigsten, um Erfolg zu haben. So war es bei mir auch: Ich hatte nur wenige Tages Siege, aber keine Ausreißer nach unten. Das hat am Ende den Titel gebracht. Abgesehen davon hat uns der Ausrichter sehr geholfen, unsere Stimmung zu verbessern. Es ist wirklich einmalig, was uns da geboten wurde. Wir sind alleine an vier Abenden kostenlos aufs Beste bewirtet worden. Das war eine sensationelle Gastfreundschaft – wahrhaft weltmeisterlich. Dafür sage ich nochmal ein herzliches

Danke!

► Haben eure Coaches auch dazu beigetragen, dass diese Erfolge möglich waren?

Natürlich! Die beiden waren ein klasse Team, haben sich super ergänzt, und es schien beiden auch großen Spaß mit uns zu machen. Und Benni Bachmaier ist eh ein Phänomen: Mit seinen jungen Jahren hat er schon so viele außergewöhnliche Fähigkeiten. Er hat nicht nur ein tolles



Am Boden war die Stimmung im deutschen Team zumeist entspannt



Zu Ehren von Katrin Senne gab es einen Empfang, bei dem BWLV-Präsident Eberhard Laur (2.v.r.) der neuen Weltmeisterin persönlich gratulierte

Händchen fürs mentale Coaching, sondern auch ein unglaubliches technisches Geschick. So hat er uns während der WM mal eben ein Programm für die Lufträume geschrieben. Ich hab mich jedenfalls bei beiden sehr gut aufgehoben gefühlt.

► Hattest du eigentlich vor der WM insgeheim auf einen Titel gehofft?

Ich hatte gehofft, dass ich zumindest aufs Podium komme. Auf den Titel hatte ich zunächst nicht spekuliert, da die Tschechinnen, aber vor allem die Französinen sehr stark sind. Letztere haben alle großen Meisterschaften in den vergangenen Jahren gewonnen. In Frankreich ist der Segelflug sehr professionalisiert, und die Nationalmannschaften der Männer und Frauen erhalten insgesamt jedes Jahr ein Budget von einer halben Million Euro vom Staat. Das hat sich auch bei der WM gezeigt: Die französischen Pilotinnen mussten nichts selbst machen, es gab für alles Helfer. Das ist nicht vergleichbar mit unseren Strukturen. Andererseits erzeugt das einen hohen Erfolgsdruck. Und umso mehr freut es mich natürlich, dass ich dagegen bestehen konnte.

► Wie hast du den Empfang daheim erlebt?

Wir sind bei unserer Rückkehr gleich zum Flugplatz gefahren. Da gab es ohnehin ein Fest, aber aus anderen Gründen. Dort wurde ich sehr freundlich empfangen, darüber habe ich mich natürlich gefreut. Zudem gab es ein paar Tage später

einen offiziellen Empfang mit dem BWLV-Präsidenten Eberhard Laur. Auch das hat mich sehr gefreut.

► Nach dem Titel ist vor dem Titel – welche Pläne hast du für die nächste Zeit in Bezug auf den Leistungssegelflug?

Anfang Juli nehme ich an der Deutschen Meisterschaft in Stendal teil. Zudem habe ich mich für die WM im nächsten Jahr in Pribram/Tschechien qualifiziert.

Daran werde ich wohl teilnehmen. Und dann bekomme ich bald einen neuen Doppelsitzer. Mit dem werde ich auch einige Strecken zurücklegen. Mir wird also nicht so schnell langweilig.

Liebe Katrin, nochmals herzlichen Glückwunsch und danke für das Gespräch!

Das Interview führte Simone Bürkle



Beim Empfang der Weltmeisterinnen (v.l.): Sigrid Berner (DAeC-Vizepräsidentin und Schatzmeisterin), Walter Eisele (BWLV-Vizepräsident und Vorsitzender der Buko Segelflug), Katrin Senne, Sabrina Vogt, BWLV-Präsident Eberhard Laur, Bundestrainer Wolfgang Beyer



Tobias Koch ist „verliebt in Geschwindigkeit“

FALLSCHIRMSPORT/SEGELFLUG

DREI DEUTSCHE LUFTSPORTLER BEI DEN WORLD GAMES

Sie sind das zweitgrößte Sportereignis der Welt und bringen alle vier Jahre die besten Sportler zahlloser Disziplinen zusammen: die World Games. Vom 20. bis 30. Juli 2017 tritt bei dem internationalen Leistungsmessen in Breslau die Elite zahlreicher Sportarten an, die nicht zum Programm der Olympischen Spiele gehören. Aus dem Luftsport sind gleich drei Deutsche dabei: Eugen Schaal im Segelkunstflug, Tobias Koch und Markus Scheuermann in der noch jungen Disziplin Canopy Piloting (oder Swooping) – und die verlangt Fallschirmspringern alles ab: ein Maximum an Fitness, Konzentration und Beherrschung des Schirms.

Mit einem gerade mal acht Quadratmeter großen Hochleistungsfallschirm springen die Sportler beim Canopy Piloting aus einem Flugzeug ab und beschleunigen durch eine Drehung so stark, dass sie mit bis zu 150 Kilometern pro Stunde über eine Wasserfläche schießen. Bei den World Games gehen sie in vier Disziplinen an den Start: Speed, Distance, Accuracy und Freestyle. Distance gewinnt, wer nach Durchfliegen einer Lichtschranke die weiteste Strecke zurücklegt. In der Disziplin Speed wird jene Zeit ermittelt, die ein Sportler braucht, um die Strecke zwischen zwei Lichtschranken zu meistern. Bei Accuracy müssen die Fallschirmspringer die Wasserfläche an vorgegebene

Stellen berühren. Am spannendsten für das Publikum dürfte indes der Freestyle sein, bei dem die Sportler in Bodennähe spektakuläre Tricks zeigen.

Mehr als 100 Stundenkilometer in Bodennähe beim Canopy Piloting

Wer beim Canopy Piloting mitmischen möchte, braucht neben Disziplin und Fitness vor allem Erfahrung. „Mit weniger als 1000 Sprüngen sollte man damit nicht anfangen“, sagt Tobias Koch. Erst danach könne man mit viel Übung das richtige Feeling für den Sport entwickeln. Der heute 40-Jährige ist Fall-

schirmspringer mit Leib und Seele, seit er bei der Bundeswehr zum ersten Mal aus einem Flugzeug gesprungen ist. Es folgten zahllose weitere Fallschirmsprünge – bis er die ersten mit einem winzig kleinen Fallschirm wagte, mit einem „Handtuch“, wie Koch es nennt: Canopy Piloting. Er verliebte sich in die Geschwindigkeit, „den Nervenkitzel, wenn ich mit weit über 100 km/h in Bodennähe flieg“.

Wie Koch lebt auch Markus Scheuermann, seines Zeichens Fallschirmsprunglehrer und mehrfacher Deutscher Meister im Canopy Piloting, für das Fallschirmspringen im Allgemeinen und das Canopy Piloting im Speziellen. „Jede Disziplin hat etwas für sich, aber als geschwindigkeitsaffine Person habe ich schnell eine Leidenschaft für das Canopy Piloting entwickelt.“ Vor zehn Jahren hat Scheuermann die ersten Sprünge

in dieser Disziplin gewagt. Seit 2008 nimmt er am Wettkampfgeschehen teil, das für ihn schnell international wurde.

Nur die weltbesten Sportler dürfen teilnehmen

Koch und Scheuermann freuen sich, dass sie für die World Games ausgewählt wurden – eine Auszeichnung, die nur den weltbesten Sportlern zuteil wird. Zu ihnen gehört auch Eugen Schaal, der für Deutschland im Segelkunstflug an den Start geht. Hier spielt Geschwindigkeit ebenfalls eine wichtige Rolle: Für saubere Übergänge zwischen den Kunstflugfiguren ist es wichtig, dass die Ausgangs- und die Eingangsgeschwindigkeit zueinander passen. Jedes Segelkunstflug Programm steht und fällt mit diesem Energiemanagement des jeweiligen Piloten. Neben strategischem Denken ist ein tiefgreifendes Ver-

ständnis vom Segelfliegen essenziell – der Segelkunstflug gilt nicht ohne Grund als das ideale Flugsicherheitstraining.

Für Schaal ist der Sport vor allem die ideale Kombination aus intensivem Fluggefühl und sportlicher Herausforderung. „Jeder Wettbewerb, jeder Flug bringt neue Herausforderungen, neue Erfahrungen.“ Die World Games werden die Liste der Herausforderungen und Erfahrungen zweifellos erweitern.

Ausrichter der World Games ist der Internationale Verband für Weltspiele (IWGA) unter der Schirmherrschaft des Internationalen Olympischen Komitees. Aktuelle Informationen, Fotos und weiteres Pressematerial gibt es unter www.theworld-games.org.

Text und Foto: he/DAeC



450. FLUGZEUG AUSGELIEFERT

REMOS FUSIONIERT MIT STEMME

Die 450. Remos steht in Bremgarten. Kürzlich hat der Hersteller seinen Zusammenschluss mit Stemme bekanntgegeben

Seit Kurzem ist der in Pasewalk/Mecklenburg-Vorpommern ansässige Ecolight- und LSA-Hersteller Remos eine Tochtergesellschaft des Flugzeugherstellers Stemme aus Strausberg bei Berlin, der vor allem durch seine Hochleistungs-Motorsegler bekannt ist. Schon länger arbeiten beide Unternehmen eng zusammen und produzieren gemeinsam am Standort Pasewalk – so ließ Stemme dort schon in der Vergangenheit Teile für die Typen S10, S12 und Ecaris ES15 fertigen. Deshalb erfolgte nun der Zusammenschluss. Remos bleibt mit seinen bisher 50 Mitarbeitern als eigenständige Marke und Produkt erhalten. Die Fertigungskapazitäten sollen in

Pasewalk noch weiter ausgebaut werden. Kürzlich hat Remos das 450. Flugzeug ausgeliefert. Die Remos GXNXT mit dem Kennzeichen D-MZHL ist in Bremgarten stationiert. Das Flugzeug ist mit Avionik von Dynon und Garmin ausgestattet. 450 REMOS-Flugzeuge wurden seit dem Erstflug der G-3 Mirage im Jahr 1997 an Kunden in aller Welt ausgeliefert. 2006 bezog der Flugzeugbauer sein neues Werk in Pasewalk, er war Anfang der 1990er-Jahre gegründet worden. Die Stemme AG wurde 1984 gegründet.

Aktuell hat Remos die Modelle GXNXT, in den USA GXnXES genannt, sowie die

Remos GXiS im Angebot. Die NXT wird vom Vergasermotor Rotax 912 S (74 kW/100 PS) angetrieben. Die neue Remos GXiS ist die erste Remos, die den ebenfalls 100 PS starken, aber deutlich sparsameren Einspritzermotor Rotax 912 iS Sport unter der Haube hat. Das Einstiegsmodell ist die Remos GXClub, basierend auf der GXNXT.

Text: red.
Foto: Remos AG



KLASSIKWELT BODENSEE 2017

OLDTIMER IN ALLEN VARIANTEN

Die Lockheed P-38 Lightning der „Flying Bulls“ in der Luft

Kürzlich fand die zehnte Auflage der „Klassikwelt Bodensee“ statt. Die Oldtimer-Messe präsentierte sich mit 800 Ausstellern, Clubs und Teilnehmern aus

17 Ländern. Insgesamt 38.900 Besucher wollten die Oldtimer zu Lande, zu Wasser und in der Luft sehen. Ab dem kommenden Jahr wird die Messe umbe-

nannt in „Motorworld Classics Bodensee“.

Friedrichshafen – Der Name „Klassikwelt Bodensee“ ist nun Geschichte, aber die erfolgreiche Oldtimerstory findet ihre Fortsetzung mit der „Motorworld Classics Bodensee“, die im Mai 2018 mit einer neuen Partnerschaft in Friedrichshafen an den Start geht.

Die Besucher - Liebhaber historischer Fahrzeuge - ließen es ordentlich krachen und sorgten bei ihrer Anfahrt für ein großes Verkehrsaufkommen rund um Friedrichshafen. Der Slogan „zu Wasser, zu Lande und in der Luft“ – mit rollenden, schwimmenden und fliegenden Oldtimern – steht seit zehn Jahren für ein historisches Branchenmeeting, das alle Facetten der klassischen Mobilität in Szene setzt.

Airshow mit fliegenden Raritäten

Bei den täglichen Vintage Demo Racings auf dem erweiterten ZF-Motodrom trafen sich die klassischen Rennfahrzeuge auf dem neuen, 1,6 Kilometer langen Rund-



Die Besucher bewunderten die Lockheed P-38 Lightning von 1944 auch am Boden

kurs. Auch bei der Airshow der fliegenden Raritäten begeisterten die Flugzeuge mit ihrem satten Sound am Himmel.

Rund um den „Schiefen Turm von Pisa“ parkten im Messefoyer Ost diesmal die italienischen Marken im klassischen Design. „Bella Italia“ – das ist Fiat, Alfa Romeo und Lancia, natürlich auch Ferrari, Lamborghini und Maserati. Fans von kräftigen Dreirädern (Threewheeler aus England), Liebhaber von klassischen Motorrädern kamen auf ihre Kosten. Die Sonderschauen der Honda-Klassiker und der Dreizylinder-Motorräder rund um das ACE-Café waren dicht umlagert.

Teilemarkt für Schrauber

Wer ein rares Ersatzteil für sein altes Fahrzeug suchte, dem bot sich ein umfassendes Angebot im Teilemarkt. Wer selbst Schrauber ist, holte sich fachliche Tipps bei den „Fachkräften live“ in der Lebenden Werkstatt. Hier zeigten Experten, wie man Blech formt und bearbeitet sowie Karosserien schweißßt. Auf dem historischen Campingplatz im Freigelände konnten sich die Besucher an die guten alten „Urlaubs“-Zeiten erinnern. Ein ganz besonderer „Hingucker“ und immer dicht von Handyfotografen umlagert: ein Gespann mit Isetta und winzigem Wohnwagen in orange



Die Motorworld Classics Bodensee findet im kommenden Jahr von Freitag, 25. bis Sonntag, 27. Mai 2018 auf dem Messegelände in Friedrichshafen statt. Weitere Infos unter www.klassikwelt-bodensee.de und auch auf Facebook unter www.facebook.com/KlassikweltBodensee.

Text: Messe Friedrichshafen/red.
Fotos: Messe Friedrichshafen/
The Flying Bulls GmbH



Auf dem Static Display gab es allerhand alte Schätze zu bewundern

DAS DROHNEN-1X1

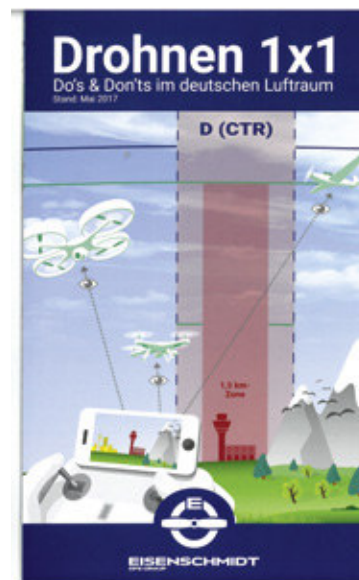
Wer in seiner Freizeit, als Sport oder für die gewerbliche Nutzung eine Drohne betreibt, muss sich genau wie die bemannte Luftfahrt an geltende Gesetze und die geltende Luftraumstruktur halten. Das Drohnen-1x1 bietet eine Übersicht über die aktuell geltenden Bestimmungen in Deutschland.

Funktionsübersicht:

- Darstellung und Erläuterung der Luftraumstruktur im deutschen Luftraum aus Sicht eines Steuerers von Drohnen
- Dos & Don'ts: Was ist erlaubt und was verboten?

- In welche Drohnenklasse gehört mein Fluggerät, und wie habe ich mich während des Drohnenbetriebs zu verhalten?
- Erklärung der Sichtflugregeln und relevanter Luftfahrtbegriffe
- weiterführende Hinweise und Links
- Möglichkeit, die App bei Gesetzesänderungen zu aktualisieren

Mehr über die App und das Plakat auf www.eisenschmidt.aero/drohnenflug



In einer Broschüre ist übersichtlich dargestellt, was die Steuerer von Drohnen beachten müssen

Text und Foto: DAeC

WEGEN TECHNISCHER PROBLEME:

DIE „SUPER CONNIE“ BLEIBT DIESES JAHR DOCH AM BODEN

Eigentlich sollte die Schweizer Super Constellation schon längst durch den europäischen Luftraum brummen und sich auch an einigen deutschen Flugplätzen bzw. -häfen blicken lassen (siehe „der adler“ 05/2017). Doch dann stellte sich heraus, dass die Antriebs- und Befestigungsgestänge der Landeklappen („Wing flap link rods“) erneuert werden mussten. Und die müssen, da es für die „Super Constellation“ keine Ersatzteile mehr gibt, aufwendig hergestellt werden.

Dies stellte sich wesentlich schwieriger und aufwendiger dar, als man sich dies bei der SCFA (Super Constellation Flyers Association) vorgestellt hatte. Zusätzlich war bei einem Vibrationstest der neu angefertigten Felgen am Fahrwerk ein Brand aufgetreten. Zwar konnte das Feuer schnell gelöscht werden; trotzdem müssen nun alle Räder und Bremsen ausgewechselt und diverse Komponenten des Fahrwerks überprüft, repariert und teilweise ersetzt werden.

Deshalb ist der Vorstand der SCFA der Ansicht, dass der Flugbetrieb unter diesen Umständen dieses Jahr sehr wahrscheinlich nicht mehr aufgenommen werden kann und hat sich entschlossen, sämtliche Flüge in diesem Jahr zu annullieren. Somit kommt die „Super Connie“ leider auch nicht wie angekündigt nach Baden-Württemberg.

Text: Werner Fischbach

UPDATE

NEUES ZUM THEMA ANTI-DOPING

In Bezug auf internationale und nationale Anti-Doping-Regelungen gibt es einige Neuigkeiten. Im Folgenden eine Übersicht:

Update der ADAMS-App

Die World Anti-Doping-Agentur WADA teilt mit, dass der Service zur Abgabe der Aufenthaltsdaten der Athletinnen und Athleten verbessert und erleichtert wird.

Zukünftig wird es möglich sein, Quartalsmeldungen über die App einzureichen. Nutzerinnen und Nutzer werden benachrichtigt, sobald das Update verfügbar ist.

NADA-News: Administrative Überprüfung

Die Nationale Anti-Doping-Agentur NADA hat die administrative Überprüfung bei

Meldepflicht- und Kontrollversäumnissen ab dem 1. Mai 2017 auf die Rechtsanwaltskanzlei SportsLawyer übertragen. Die Rechtsanwältinnen Dr. Tanja Haug und Dr. Anja Martin werden zukünftig als unbeteiligte Stellen außerhalb der NADA die Überprüfung übernehmen. Zuvor hatte der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) das Überprüfungsverfahren bei einem festgestellten Meldepflicht- und Kontrollversäumnis durchgeführt.

Die NADA hat das Verfahren zur Feststellung von Meldepflicht- und Kontrollversäumnissen im Jahr 2010 von den deutschen Sportfachverbänden übernommen. Ein Meldepflicht- und Kontrollversäumnis kann dann durch die NADA ausgesprochen werden, wenn Athletinnen oder Athleten bei Kontrollen nicht angetroffen werden oder die Aufenthaltsdaten nicht fristgerecht oder ordnungsgemäß eingereicht werden. Die Überprüfung wurde bisher beim DOSB beantragt und

muss nun schriftlich bei der Rechtsanwaltskanzlei SportsLawyer durch die Sportler erfolgen.

Weitere Informationen zur Rechtsanwaltskanzlei SportsLawyer finden Sie unter <http://www.sportslawyer.de/>

ADO in zweiter Revision

Die Anti-Doping-Ordnung (ADO) des DAeC ist überarbeitet worden. Im Zuge

der Revision wurden Abweichungen der ADO DAeC zum Nationalen Anti-Doping-Code 2015 festgestellt; maßgebliche Abweichungen wurden korrigiert. Die aktuelle Version, gültig seit dem 10. Mai 2017, ist auf www.daec.de/verband/satzungen-und-ordnungen/ veröffentlicht.

Text: DAeC

FLUGHAFEN KARLSRUHE/BADEN-BADEN (FKB)

ZWEISTELLIGES PASSAGIERZAHLWACHSTUM IM JUBILÄUMSJAHR

Der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) verzeichnet einen kontinuierlichen Zuwachs bei den Passagierzahlen

Am 17. Mai feierte der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) seinen 20. Geburtstag, denn am 17. Mai 1997 war der erste Flug mit der Fluggesellschaft Spanair nach Palma de Mallorca vom damaligen Baden-Airport abgehoben.

Grund zur Freude besteht am FKB jedoch schon seit Jahresbeginn: Die Passagierzahlen wachsen kontinuierlich. Im April dieses Jahres nutzten 110.000 Fluggäste den FKB, was einem Anstieg von elf Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat entspricht. Noch deutlicher fällt der Vergleich für die ersten vier Monate des Jahres aus: Von Januar bis einschließlich April wurden 282.100 Passagiere am FKB gezählt - damit wurde eine Steigerung um 18,6 Prozent zum Vorjahr erzielt.

Das stark erweiterte Angebot im Winterflugplan, der ab dem 29. Oktober 2017

beginnt, verspricht weitere Steigerungen der Verkehrszahlen: Neben den neuen Ryanair-Flügen nach Edinburgh, Eilat Owda, Lissabon, Palma de Mallorca, Tel Aviv, Thessaloniki und Warschau-Modlin ergänzen zwei wöchentliche Flüge der TUIfly nach Hurghada das Angebot des FKB im Winter. Erstmals wird Palma de Mallorca ganzjährig bedient, und auch die Kanareninseln Teneriffa, Gran Canaria und Fuerteventura werden ohne Unterbrechung durch TUIfly angefliegen.

Die ägyptische Fluggesellschaft Fly Egypt fliegt ab dem 7. Juli und auch im Winter 2017 / 2018 im Auftrag des deutschen Reiseveranstalters FTI mit einer Boeing 737-800 einmal pro Woche nonstop nach Hurghada.

Der aktuelle Sommerflugplan (bis 28. Oktober) steht unter [www.baden-air-](http://www.baden-airpark.de)

[park.de](http://www.baden-airpark.de) (Passagiere & Besucher / Flugplan / Sommerflugplan) zum Herunterladen bereit oder wird auf Anfrage zugeschickt. Eine Vorschau auf den Winterflugplan 2017/2018 findet sich ebenfalls unter www.baden-airpark.de (Passagiere & Besucher / Flugplan / Vorschau Winterflugplan).

Die aktuelle Jubiläumsbroschüre „Baden-Airpark - 20 Jahre Traditionen und Visionen – Die Welt der Möglichmacher“ ist auf www.baden-airpark.de (Unternehmen / Publikationen) verfügbar.

Text und Foto: FKB



ERSTES BWLV-JUGEND-FLY-IN AUF DEM FLUGPLATZ WÄCHTERSBERG ERFOLG ÜBERTRAF ALLE ERWARTUNGEN

Beleuchtete Flightline mit einer Super Dimona und der DR300

Am Wochenende des 20. und 21. Mai waren alle im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband (BWLV) vertretenen Luftsportarten auf dem Flugplatz Wächtersberg zu sehen. So waren mit rund 150 Teilnehmern mehr als doppelt so viele wie ursprünglich erwartet angereist, sowohl über den Luftweg wie auch auf dem Landweg.

Initiatoren und Organisatoren der Veranstaltung waren Christopher Müller (Jugendleiter der Flugsportvereinigung Wächtersberg) und sein Stellvertreter Patrick Hagel. Sie hatten sich überlegt, wie man das Fliegerische und ein Zusammentreffen der jugendlichen Piloten in Baden-Württemberg kombinieren könne. Nach Rücksprache mit dem Jugendleiter des BWLV, Oliver Goller, sowie mit der Unterstützung des BWLV, war die Idee des nun erstmalig durchgeführten Jugend-Fly-Ins umgesetzt worden. Am Ende des Tages waren es insgesamt 24 Flugzeuge, die auf dem Wächtersberg gelandet waren.



Die Organisatoren des ersten BWLV-Jugend-Fly-Ins konnten sich über einen sehr guten Zulauf freuen

Pokale für verschiedene Kategorien

Am Abend war ein Heißluftballon bei Efringen gestartet, mit dem Ziel, möglichst auf dem Flugplatz zu landen. Dies gelang

leider wegen der variierenden Windverhältnisse nicht. Jedoch konnte in rund 700 Meter Höhe ein Fallschirmspringer des Fallschirmsportspringerclubs Calw abspringen und auf dem Flugplatz vor der begeisterten Jugendgruppe landen.

Am Abend gab es aus der Hand der Organisatoren sechs Pokale, die unter anderem von der Stadt Wildberg, vertreten durch Maximilian Ormos (Kulturamtsleiter), gestiftet worden waren. In der Kategorie für die größte angereiste Jugendgruppe ging der Pokal an die Sindelfinger Piloten, die mit 15 Teilnehmern erschienen waren. Ein Pokal wurde für das älteste teilnehmende Segelflugzeug an Jens Holnaicher überreicht. Der amtierende deutsche Meister im Segelkunstflug in der Klasse „Advanced“ war von Hayingen angereist, mit der im Jahre 1955 einzigen jemals gebauten Ly542K Stösser.



Die DR300, das älteste beteiligte Motorflugzeug, bestach zudem durch eine besondere Lackierung



Zur Übergabe der Preise und Pokale gab es eine kleine Ansprache



Pokale gab es in verschiedenen Kategorien, zum Beispiel für die weiteste Anreise, die größte Teilnehmergruppe u.a.



Abends klang der Tag am Lagerfeuer aus

Mit dem ältesten Motorflugzeug aus dem Jahr 1972, einer DR300, war aus Freiburg Jan Schandl gekommen. Weitere Pokale wurden vergeben für die meisten angereisten Flugzeuge eines Vereins, jeweils drei aus Lahr sowie Backnang. Die weiteste Anreise mit dem Segelflugzeug Ka7 war rund 150 Kilometer vom Bohlhof, nahe der schweizerischen Grenze, im Schlepp hinter einem Motorflugzeug erfolgt. Per rein thermischem Flug war von Winzeln ein DuoDiscus mit einer Strecke von 110 Kilometern angereist.

Unterstützung der Stadt, des CVJM und der Jugendfeuerwehr

Der Abend klang aus am Lagerfeuer und der von Fackeln umrahmten Terrasse des Vereinsheims. Auch die in unterschiedlichen Farben angestrahlten Flugzeuge an der „Flightline“ waren eine Augenweide. Für Schlafmöglichkeiten war gesorgt, dank Leihgaben des Wildberger CVJM standen in den großen Schlafzelten der Jugendfeuerwehr Wildberg genügend Feldbetten zur Verfügung.

Diese erste Veranstaltung dieser Art übertraf alle Erwartungen. „Die Jugendlichen sind begeistert!“, so BWLV-Jugendleiter Oliver Goller. Er sprach der Jugendgruppe der Flugsportvereinigung Wächtersberg ein Kompliment aus für die hervorragende Organisation und Durchführung. Goller merkte an, er erwarte, dass es angesichts des Erfolgs eine Wiederholung geben werde. Der Stellenwert der Veranstaltung wurde zudem mit dem Besuch von BWLV-Präsident Eberhard Laur unterstrichen.

Text und Fotos: Armin Klos

JUGENDPOLITISCHER ABEND DER BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN SPORTJUGEND

DIE BWLV-LUFTSPORTJUGEND VERSCHAFFTE SICH GEHÖR



Gespannt verfolgte das Publikum die Diskussion mit den Politikern

Am 26. April fand um 18 Uhr der Jugendpolitische Abend der Baden-Württembergischen Sportjugend (BWSJ) im SpOrt in Stuttgart statt. Inhalt des Abends war, wie man junges Engagement bzw. das Ehrenamt im Sport und in der Jugend stärken und fördern kann. Für die Luftsportjugend des BWLV war Tim Steiner vor Ort und berichtet im Folgenden über die Veranstaltung.

Zu dem Diskussionsabend waren die jugendpolitischen Sprecher der fünf Fraktionen aus dem Landtag Baden-Württemberg eingeladen worden. Es nahmen teil: Christine Neumann (CDU), Jürgen Keck (FDP), Andreas Kenner (SPD), Thomas Poreski (Bündnis 90/Grüne), die AfD war nicht vor Ort. Zusätzlich nahmen Vertreter der BWSJ, der WSJ, des LSV BW und vieler weiterer Verbände an dem Abend teil. Auch Abgesandte von vier Vereinen mit

vorbildlicher Jugendarbeit waren eingeladen worden.

Nach der Begrüßung von Tobias Müller, dem Leiter der BWSJ, wurde in Kleingruppen über das Thema „Junges Engagement“ diskutiert. In jeder Gruppe waren ein Politiker, ein Vertreter aus den geladenen Vereinen, ein Vertreter der BWSJ sowie mehrere Besucher des Abends. Ich war zusammen mit Jürgen Keck von der FDP und Michael Jubelt von der WSJ in einer Gesprächsrunde. Thematisiert wurden unter anderem, mögliche Anreize seitens des Staates für ehrenamtliches Engagement von Jugendlichen. Außerdem wurde diskutiert, wie Jugendliche zu ihrem Ehrenamt kommen und wie sie im Allgemeinen dort gebunden werden können.

Jürgen Keck forderte eine Ehrenamtskarte nach dem Beispiel der Jugendleitercard (JuLeiCa) oder der Ehrenamtskarte in Bayern. Hier sollen Menschen, die ehrenamtlich tätig sind, Erleichterungen bei Eintritten oder beispielsweise im Personennahverkehr bekommen. Auch die Vereinbarkeit zwischen Beruf/Schule und dem Ehrenamt soll durch die Abschaffung der verpflichtenden Ganztageschule verbessert werden.



Der Autor dieses Berichts, Tim Steiner (rechts), vertrat die Interessen der BWLV-Luftsportjugend



Vertreter verschiedener Jugendorganisationen sowie einige Landtagspolitiker kamen zusammen, um über Jugendarbeit zu diskutieren

Podiumsdiskussion mit den Politikern

Nach den halbstündigen Gesprächsrunden wurden die Ergebnisse der Gruppen vorgestellt. Anschließend begann eine Podiumsdiskussion zwischen den Sprechern der Fraktionen und dem Leiter der BWSJ.

Von Christine Neumann (CDU) kam der Vorschlag, Credit-Points an Studenten zu vergeben, die ehrenamtlich tätig sind. Die SPD forderte einen Bürokratieabbau im Ehrenamt, um die Hemmschwellen zu senken und gleichzeitig mit finanziellen Anreizen zu locken (Aufwandsentschädigungen, Fahrtkostenerstattung, Ehrenamtskarte). Auch um eine Namensänderung von „Ehrenamt“ in „Engagement“ wurde diskutiert. Tobias Müller (BWSJ) lobte die Einführung des Bildungszeit-Gesetzes und forderte die Weiterentwicklung dessen. Außerdem bekräftigte er, dass die Politik außerhalb von Wahlperioden denken sowie die Jugendförderung langfristig weiterentwickeln und fördern sollte.

Starke Aufstockung der Sportfördergelder fraglich

Auf die Frage des Moderators, ob die Gelder für Jugendarbeit von 50 Cent auf einen Euro pro Kind und Jahr steigen würden, reagierte Thomas Poreski (Grüne) skeptisch. Eine Erhöhung der Jugendförderung auf einen Euro sei trotz

Aufstockung der Sportfördergelder ein sportliches Ziel. Alle anderen beteuerten, dass dies ein durchaus realistisches Ziel sei und auch möglich sein müsse.

Allgemein forderte die Politik eine stärkere Lobbyarbeit und ein besseres Feedback von den Verbänden ein. Nur so könne man auch sicher gehen, dass die Politik die richtigen Wege einschlägt und die Erleichterungen bzw. die Förderung ankomme. Oft würden gute Vorschläge im riesigen Verwaltungsapparat des Staates versumpfen. Hier sollen Verbände öfter nachhaken. Außerdem beklagten die jugendpolitischen Sprecher, dass die Entscheidungen in der Politik zu langsam vorwärts kämen: Vom Vorschlag bis zur Umsetzung vergingen oft mehr als zwei Jahre.

Im politischen Fachbereich sind scheinbar die Probleme alle bekannt, und es existieren auch gute Lösungsansätze. Die jugendpolitischen Sprecher demonstrierten auch weitestgehend Einigkeit. Das größte Problem scheint mir jedoch die Hürde zwischen den fachpolitischen Sprechern und den Entscheidungsträgern in der Politik.

Viele neue Ideen für die Jugendarbeit

Im Anschluss an die Veranstaltung konnte ich noch ein gutes und konstruktives Gespräch mit Michael Jubelt führen. Er

ist in der Geschäftsstelle der WSJ für die Beteiligung/Partizipation/Jugendordnung/Jugendvereinbarung verantwortlich. Er konnte mir einige neue Modelle in der Jugendarbeit vorstellen. Das wären auch eventuell Inhalte für unsere Lehrgänge.

Zum einen ging es um das sogenannte Juniorteam. Dies ist ein Modell, das mich an unseren Fachausschuss erinnert hat. Der Jugendleiter leitet ein Team, in dem jeder personelle und auch finanzielle Verantwortung projektbezogen trägt. Dieses Juniorteam leitet dann wiederum die eigentliche Vereinsjugend. Das zweite war eine sogenannte Jugendvereinbarung. Dies bedeutet, dass die Jugendarbeit jährlich mit dem Vorstand verhandelt wird. Beispielsweise werden hier Budgets festgelegt oder Projekte, die umgesetzt werden sollen. Dies nimmt zum einen die Jugend in die Pflicht, fordert aber gleichzeitig auch von Vorständen Zugeständnisse ein. Konkrete Beispiele und Artikel bzw. Vorlagen sollen demnächst online gestellt werden und in der Zeitschrift „Sport in BW“ erscheinen.

Text: Tim Steiner
Fotos: Baden-Württembergische Sportjugend im Landessportverband Baden-Württemberg

HÖRFAHRT MIT DEM BALLON

WAS HÖRT MAN, WENN MAN NICHTS SIEHT?



Gar nicht so leicht herauszufinden: Was bekommt man eigentlich mit, wenn man nichts sehen kann?

Aus dem Kreis der Jugendarbeiter hatte sich eine Gruppe zusammengefunden, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Jugendarbeit über die Jugendfreizeiten hinaus weiterzuentwickeln. Bei einem Treffen im November wurden viele Ideen diskutiert, und das Projekt „Hörfahrt“ wurde zur Verwirklichung ausgewählt.

Projekt „Hörfahrt“

Ballonfahren ist ja prinzipiell eine sehr visuelle Erfahrung, die jedem Neuling, aber auch den alten Hasen den Atem rauben kann. Zudem ist das Teilen der visuellen Erfahrung mittels Foto und Film verbreitet. Aber Ballonfahren als Hörerlebnis? In der Regel nur als Beiwerk zum Video. Dabei hat man in der Luft andere Hörerlebnisse, insbesondere wenn der visuelle Kanal reduziert wird, wie zum Beispiel bei Nachfahrten oder Fahrten über Wolken. Im Verlauf der Diskussion über das Was,

Wer und Wie kam der Gedanke auf, dass Menschen, die nicht oder nicht viel sehen, ihre besondere Kompetenz im Hören einbringen können.

Was gibt es zu hören?

Was man bei einer Ballonfahrt hört, gliedert sich in drei Kategorien:

- Umweltgeräusche, die sich in der Luft anders anhören als am Boden
- Geräusche, die vom Ballon ausgehen
- Geräusche des Ballons, die man nur hört, wenn man sie anders aufnimmt – zum Beispiel geben die Tragseile ein Summen von sich, wenn man das Ohr daran legt.

Wie nimmt man das auf?

Hier haben wir erste Tests gemacht, die wir zurzeit auswerten. Manche Geräusche

kommen einfach zu leise an, hier werden wir die Aufnahmetechnik noch anpassen müssen. Andere, wie das Gebläse, sind so laut, dass sie alles übertönen.

Wie präsentiert man eine Ballonfahrt als Hörfahrt?

Auch das diskutierten wir länger. Stand der Überlegungen ist, eine Audio-Slide-Show zu machen also zuerst das Geräusch zu präsentieren, gefolgt von einer Erklärung des Geräusches in Bild und Ton.

Stand der Umsetzung

Nach einer Vorbesprechung im November 2016 nahmen wir Kontakt zur Luftsportjugend des DAeC und zur Behindertensportjugend auf. Beide stehen dem Projekt aufgeschlossen gegenüber und stehen als Projektpartner zur Verfügung.

Herumgealbert werden darf bei dem ▶
Projekt natürlich auch (v.l.): Marie
Herrmann, Theresa Kober, Valerie
Regner

Die Ballonsportjugend war von Anfang an durch die Jugendleiterin des DFSV, Steffi Hirsch, vertreten. Und als Think Tank und für organisatorische Unterstützung ist der Verein Ballaeron mit dabei.

Im Rahmen einer Arbeitstagung der Multiplikatoren im Ballonsport vom 26. bis 28. Mai in Sulzbürg sammelten wir praktische Erfahrungen und stellten konkrete Überlegungen zur Umsetzung des Projekts an. Das Projekt soll 2018 während zwei bis drei verlängerter Wochenenden umgesetzt werden, wobei die ersten beiden für Aufnahmen gedacht sind, und das dritte Wochenende für die Post-Produktion. Das „Drehbuch“ soll vorher gemeinsam erstellt werden, wobei hier die Möglichkeiten des vernetzten Arbeitens im Internet genutzt werden.

Neugierig geworden?

Wir werden über den Fortgang des Projekts berichten, und ihr könnt uns auch direkt über info@ballaeron.de ansprechen

Text: Volker Löschhorn
Fotos: Valerie Regner, Anja Herrmann



◀ Sie haben sich Gedanken zur Entwicklung einer Hörfahrt gemacht (v.l.): Anja Herrmann, Valerie Regner, Theresa Kober, Volker Löschhorn, Marie Herrmann, Franziska Kober, Sarah Herrmann, Nils Herrmann, Sophia Al Saroori

SUNRISE-WETTBEWERB IN WELZHEIM/SCHORNDORF

STIMMUNG UND LEISTUNGEN



Erhard Poglitsch startet den F1H-Segler von Norbert Zimmermann

19. März, 26. März, 9. April: Drei Anläufe brauchten die Schorndorfer Freiflieger in diesem Jahr für ihren Sunrise-Wettbewerb. Doch es hatte sich gelohnt, zweimal vorab das Fliegen in der Morgendämmerung abzusagen. Am 9. April um 6 Uhr (MESZ) herrschten dann optimale Bedingungen – leider mit etwas wenig Teilnehmern bei der 43. Auflage dieses Frühaufsteher-Sports, bei dem es darum geht, in der Morgendämmerung die Flugleistun-

gen der Freiflugmodelle ohne Thermikeinfluss miteinander zu vergleichen.

Sonntagmorgen, 6 Uhr in Welzheim (500 Meter hoch gelegen): fünf Grad Celsius, keine Wolke am Himmel, der Fast-Vollmond geht gerade unter, beinahe windstill. Es sieht optimal aus, doch dann ein Schreck: eine Nebelwand kommt auf uns zu. Der Nebel wird uns doch den Wettbewerb nicht blockieren? Zum

Glück beschränkt er sich auf eine zwei Meter dicke Bodenschicht und löst sich bald wieder auf.

Frank Adametz hat als Erster sein F1A-Modell startklar. Da es noch dämmerig und die Nebelschicht etwas ungeheuer ist, steckt er schnell seine Blitz-LED auf das Modell und jagt es auf über 90 Meter Höhe. Sieht sehr spektakulär aus – doch Frank ist noch nicht zufrieden, das Modell ist erst ein paar Tage alt und in der Einflieg-Phase. Es ist so windstill, dass er den Flug über sechs Minuten ausfliegen kann – wie alle anderen Wettbewerbsflüge an diesem Morgen auch. 90 Meter Höhe nach dem Hochstart mit einer 50-Meter-Leine: ausklinken mit viel Überfahrt nach einem Sprint, dann steigt das Modell zwei Sekunden steil nach oben und wird mit vorprogrammiertem Tiefenruder abgefangen.

Die Zeit drängt, für Probeflüge ist kaum Zeit. Länger als anderthalb Stunden reicht die Zeit nicht, dann kommt die Thermik. Fünf Flüge sollten in der Liste stehen, der schlechteste und der beste werden gestrichen und der Durchschnitt für die Sunrise-Wertung gebildet. Der Höhenlog von Frank und auch die weiteren Flüge zeigen, dass der ganze Wettbewerb ohne Thermikeinfluss geflogen wurde.

Nicht nur das Fliegen bei diesen Bedingungen war eindrucksvoll, auch die Stimmung: kalter Morgen, Fast-Voll-



Frank Adametz mit seinem F1A-Modell



◀ Thomas Wiesiolek und Dieter Brehm ziehen die Gummis ihrer F1B-Modelle auf

mond, Nebelschwaden, dann die aufgehende Sonne, der beginnende Tag. Und während andere vielleicht gerade mal beim Frühstück sitzen, haben die Freiflieger schon einen Wettbewerb geflogen.

Da die Wetterlage schon einige Tage stabil auf gutes Wetter mit ganz wenig Wind in der Morgenfrühe hingewiesen hatte, war es schade, dass nicht mehr Teilnehmer (insbesondere in F1A) gekommen waren – so ein Sunrise-Wetter gibt es nicht alle Tage. Aber immerhin neun Teilnehmer und sogar fünf Helfer und Fans waren gekommen. Wie immer gab es anschließend ein zweites Frühstück im Naturfreundehaus.

Die komplette Ergebnisliste und weitere Fotos gibt es hier: www.thermiksense.de/index.php/wettbewerbe/988-wettbewerbsergebnisse-2017.html

Text und Fotos: Bernhard Schwendemann

ERGEBNISSE

F1A	Durchschnitt
Frank Adametz (365) 348 322 (307) 331	334
F1B	Durchschnitt
Thomas Wiesiolek 272 (201) 302 274 (305)	283
Dieter Brehm 273 263 289 (245) (305)	275
B. Schwendemann 242 236 262 (265) (230)	247
F1H (5 Teilnehmer)	Durchschnitt
Andre Seifert 187 174 (189) 183 165	181
Günther Platz 52 (51) 129 (132)131	104
Erhard Poglitsch 97 (116) (80) 105 101	101

NEUE LUFTVO

DIE GESPRÄCHE GEHEN WEITER

Die Problemfelder, die durch die neue LuftVO aufgetreten sind, werden zwischen dem Deutschen Aero Club (DAeC) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) weiterhin kontinuierlich besprochen.

Da auf Geländen ohne Aufstiegsgenehmigung bereits jetzt der Kenntnissnachweis für Flüge über 100 Meter notwendig ist, hat der DAeC nachgefragt, welche Flugscheine bereits als Kenntnissnachweis gelten. Darauf kam eine sehr ausführliche Rückmeldung aus

dem BMVI, dort abgestimmt mit dem Rechtsreferat.

Zur Frage des 100-Meter-Abstands zu Menschenansammlungen kam aus dem BMVI ebenfalls eine Stellungnahme, aber nur für Fluggelände mit einer Aufstiegsgenehmigung. Für Fluggelände ohne Aufstiegsgenehmigung wird derzeit ein Antrag nach § 21b Absatz 3 bei der zuständigen Behörde gefordert. Hier ist der DAeC mit dem BMVI zum Beispiel wegen der vielen Wettbewerbe noch in intensiven Gesprächen.

Die ausführlichen Stellungnahmen des BMVI zu diesen Problemkreisen finden sich in einem Extrablatt der monatlichen Informationen der Bundeskommission Modellflug des DAeC. Dieses ist veröffentlicht unter http://modellflugimdaec.de/images/buko/aktuelles/BuKoMF_Extrablatt_03-2017.pdf

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

UHU-CUP MIT WETTERPECH



Das Wetter meinte es nicht gut mit den Teilnehmern des diesjährigen Bundesvergleichsfliegens am Pfingstwochenende. Die Wettbewerbe in den verschiedenen Klassen mussten immer wieder wegen Regen unterbrochen werden. Doch zuletzt klappte dann doch noch alles. 33 Kinder und Jugendliche kämpften in Laucha im Haus der Luftsportjugend um Pokale und Preise. Sie hatten sich bei Regionalwettbewerben für den Endausscheid qualifiziert. Ein ausführlicher Bericht von Hilmar Damm ist auf www.daec.de/fachbereiche/luftsportjugend/uhu-cup/ veröffentlicht.

Text und Foto: DAeC

Bis spät am Abend nutzten die Teilnehmer jede Regenpause

BITTE VORMERKEN:

FESSELFLUG-LANDESMEISTERSCHAFT BODMAN

8. Dr. Geza Egervary Memorial Cup

Termin: 5. bis 6. August 2017 in Bodman/Bodensee

Details: Wettbewerb offen international, Klasse F2B Fesselflug-Kunstflug

Beschreibung: w.gromann@web.de

Text: Wolfgang Groman

FAI WORLD CUP IM MODELLFLUG

ERFOLGE FÜR DEUTSCHE SPORTLER

Die meisten Menschen kennen den World Cup eher vom Biathlon, Skispringen oder alpinen Skisport, da gibt es zum Abschluss der Saison dann die großen und kleinen „Kristallkugeln“. Der Modellflug als anerkannte Sportart im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) und im Weltluftsportverband der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) kennt ebenfalls FAI-World-Cup-Wettbewerbe in 25 verschiedenen Klassen. Fast ebenso viele Nationen waren 2016 erfolgreich und Modellflugsportler dieser Länder standen auf

dem Treppchen. Auch Team Germany war mit elf Piloten wieder sehr gut vertreten und wurde im Medaillenspiegel nur von Russland geschlagen.

Für den Freiflug erfolgreich:

2. Platz F1B Junior - Sebastian Jäckel
2. Platz F1E - Alexander Winker (BWLTV)
2. Platz F1E Junior - Florian Winker (BWLTV)
3. Platz F1Q - Ron Assmuss

Für den Fernlenksegelflug:

1. Platz F3B - Martin Herrig
2. Platz F3B - Jens Buchert

3. Platz F3B - Andreas Herrig
2. Platz F3J - Manuel Reinecke
1. Platz F3K - Martin Herrig

Für den Raketenmodellflug:

2. Platz S9A - Jonas Büchel

Herzlichen Glückwunsch an alle erfolgreichen World-Cup-Piloten und -Pilotinnen !!

Text: Bundeskommission
Modellflug im DAeC

ERSTE VOLLVERSAMMLUNG ABGEHALTEN

Am 20. und 21. Mai fand die erste Vollversammlung der European Model Flying Union (EMFU) statt. Ort der Veranstaltung war Wesel am Niederrhein. Die hauptsächlichen Punkte der Veranstaltung waren die Wahl des Vorstandes, die Verabschiedung der endgültigen Fassung der Satzung, die Verabschiedung der Beitragsordnung sowie die Planung der anstehenden Aktivitäten hinsichtlich der anstehenden Neuregulierung des europäischen Luftrechts.

Anwesend waren 16 Teilnehmer aus zwölf Ländern. Weitere zwei Teilnehmer waren durch einen Terminkonflikt oder durch Krankheit verhindert. Insgesamt sind jetzt die folgenden 14 europäischen Luftsport- bzw. Modellflugverbände Mitglied der EMFU:

- Österreich ÖAeC
- Belgien LBA-BML
- Dänemark MDK
- Finnland FAA
- Frankreich FFAM
- Großbritannien LMA
- Großbritannien BMFA
- Deutschland DAeC
- Luxemburg FAL
- Niederlande FLRCV
- Niederlande KNVvL
- Norwegen NASF
- Schweiz SMV
- Schweden SMFF

In den Vorstand wurden die folgenden Personen gewählt:

- President David Phipps (BMFA), Großbritannien
- Vice President Bruno Delor (FFAM), Frankreich

- Treasurer Haagen Valenes (NLF), Norwegen
- General Secretary Frank Tofahrn (DAeC), Deutschland
- Board Member Ralf Bäumener (DAeC), Deutschland
- Board Member Richard Branderhorst (KNVvL), Niederlande
- Board Member Markus Dormann (SMV), Schweiz

Damit ist der größte Europäische Modellflugverband mit ca. 128.000 vertretenen Modellfliegern jetzt vollständig handlungsfähig. Die schon früher einberufene Taskforce der EMFU war allerdings schon seit geraumer Zeit zum Beispiel innerhalb der EASA sehr aktiv.

Das anstehende Arbeitsprogramm der EMFU besteht aktuell aus den folgenden Punkten:

- Sammlung und Koordination der Kommentare der Mitgliedsverbände zur NPA 2017-05
- Mitarbeit an der Implementation der Kommentare zur NPA 2017-05 innerhalb der EASA
- Erstellung eines für Europa einheitlichen Regelwerks zur nationalen Verwendung im Rahmen des §14 der NPA 2017-05, das den nationalen Behörden zur Implementation vorgeschlagen wird
- Unterstützung der Mitglieder bei der nationalen Implementation der sich aus dem §14 der NPA 2017-05

ergebenden Regeln auf nationaler Basis

- Begleitung und Einflussnahme auf die Umsetzung der NPA 2017-05 in eine europäische Regulation
- Mitarbeit an allen den Modellflug betreffenden Standardisierungen und Regulierungen im Bereich Funk auf europäischer Basis

sowie natürlich die Begleitung und Bearbeitung aller den Modellflug betreffenden Standardisierungen und Regulierungen in Europa. Ein wesentlicher Punkt dabei ist die enge Zusammenarbeit mit Europe Air Sports und der FAI.

Mit der EMFU steht dem europäischen Modellflug jetzt eine europaweit aufgestellte und sehr gut vernetzte Vertretung zur Verfügung, die die Interessen des Modellflugs nachdrücklich und effektiv vertreten wird.

Alle europäischen Modellflugverbände, im Modellflug aktiven Organisationen, Hersteller und Händler sind eingeladen, sich der EMFU anzuschließen und dort mitzuarbeiten.

Text: Frank Tofahrn, DAeC

– Anzeige –



Hebefalttore
bis 30 x 6 m



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



Rundhangar
Drehteller



ULTRALEICHT-MEISTERSCHAFT IN GOCH

POSITIVE BILANZ NACH UL-DM

Die Teilnehmer der UL-DM

Strahlende Gesichter bei den 28. Deutschen Meisterschaften der UL-Flieger in Goch am Niederrhein. Der Grund: bestes Wetter an den drei Wettbewerbstagen, ein toller gastgebender Verein, knifflige Navigationsaufgaben und ein spannendes Finale um die vordersten Plätze.

Insgesamt 26 Mannschaften waren zu der Meisterschaft gekommen, die von der DAeC-Bundeskommission Ultraleicht mit dem DULV ausgerichtet wurde. Mit dabei zum ersten Mal seit langer Zeit: ein reines Frauenteam.

Am Ende war das Rennen bei den Dreiaxtern äußerst knapp. Zwischen den beiden vorderen Plätzen lagen lediglich 47 Punkte. Den Zweit- und Drittplatzierten bei den Doppelsitzertrikes, die mit den drei gemeldeten Tragschraubern gewertet wurden, trennten nur 46 Punkte. Mit dem Meistertitel ausgezeichnet wurden schließlich die Teams Wyklicky/Harsch (Trike), Bohlig/Bohlig (Dreiaxser) und Winter (Trike einsitzig).

Die DM wird bereits seit vielen Jahren vom DULV mit der UL-Kommission des

DAeC ausgetragen und stand unter der Leitung von Michael Kania. Schon jetzt steht fest: Austragungsort für die 29. Deutschen UL-Meisterschaften im nächsten Jahr – vom 10. bis 13. Mai ist Jena-Schöngleina.

Text und Foto: Wolfgang Lintl

FRAGEN ZUR GÜLTIGKEIT EINES LUFTFAHRERSCHEINS FÜR LUFTSPORTGERÄTEFÜHRER



Ein vorzeitiger Umtausch ist nicht notwendig. Die Verlängerung kurz vor Ablauf der Lizenz reicht vollkommen aus und spart Geld

Mit der Verlängerung der UL-Lizenzen werden diese seit einiger Zeit unbefristet erteilt. Mehr als 7.000 sind bereits vom Luftsportgeräte-Büro umgestellt worden. Die restlichen 5.000 erwarten wir in den nächsten zwei, drei Jahren. Die Verlängerung und Umstellung erfolgt kurz vor Ablauf der UL-Lizenz mit einem einfachen Formular, ohne einen Nachweis von geflogenen Stunden und Starts. Der UL-Pilot bestätigt lediglich seinen gemeldeten Hauptwohnsitz und dass er sich mit den Regelungen zur Gültigkeit seiner Lizenz vertraut gemacht hat. Letzteres soll hiermit noch einmal aufgefrischt werden.

Man spricht hier von der Ausübung der Rechte aus einem Luftfahrerschein, und geregelt ist dies im deutschen Luftverkehrsrecht, in der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV).

Ein Pilot darf den Flug mit einem UL nur antreten, wenn er in den vergangenen zwei Jahren ausreichend Flüge und Flugzeit hatte. Genau gesagt fordert der Gesetzgeber mindestens zwölf Starts und ebenso viele Landungen sowie einen Übungsflug in Begleitung eines UL-Fluglehrers. Als Gesamtflugzeit der vergangenen zwei Jahre müssen mindes-

tens zwölf Stunden zu Buche stehen. Bis auf den besagten Übungsflug mit einem Ultraleichtflugzeug können Flugstunden auch auf Reisemotorseglern oder einmotorigen Landflugzeugen geflogen sein.

Hat man die Stunden nicht, können diese als verantwortlicher Luftsportgeräteführer mit einem UL-Fluglehrer oder unter dessen Aufsicht nachgeholt werden. Der Übungsflug muss mindestens über eine durchgehende Stunde gehen und darf nicht zum Kaffeetrinken oder ähnlichem unterbrochen werden.

Vorgenanntes kann man sich sparen, wenn man eine Befähigungsüberprüfung macht. Das ist eine praktische Prüfung mit einem dazu anerkannten Prüfer. Der Prüfer fertigt zusätzlich zum Nachweis im Flugbuch ein Protokoll an. Entgegen dem normalen UL-Übungsflug mit Fluglehrer kann die Befähigungsüberprüfung auch auf Reisemotorseglern oder einmotorigen Landflugzeugen gemacht werden, wenn man diese Lizenzen ebenfalls hat.

Für die Mitnahme von Passagieren benötigt der UL-Pilot eine im Luftfahrerschein eingetragene Passagierberechtigung. Ein

UL, in dem sich ein Fluggast befindet, darf er nur führen, wenn er innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und Landungen mit einem UL derselben Art ausgeführt hat.

Alle Flüge sind in ein Flugbuch einzutragen und vom letzten Tag der Eintragung an gerechnet zwei Jahre aufzubewahren. Flüge, die mit einem Fluglehrer oder Prüfer nachgewiesen werden müssen, sind vom Fluglehrer oder Prüfer im Flugbuch unter Angabe der Art und Nummer seines Luftfahrerscheins zu bescheinigen.

Folgende Unterlagen sind mitzuführen:

Bei der fliegerischen Tätigkeit sind das Flugbuch und der Luftfahrerschein mitzuführen. Zum Luftfahrerschein gehören hierbei ein amtlicher Lichtbildausweis und das Tauglichkeitszeugnis. Es reicht das LAPL-Medical mit den etwas längeren Laufzeiten.

Ergänzen wir der Vollständigkeit halber noch die Unterlagen des UL, die beim Betrieb mitzuführen sind:

Da wären der kleine Eintragungsschein und das Lufttüchtigkeitszeugnis. Dies ist ein und dasselbe Dokument mit Bundesadler, Vorder- und Rückseite. Als weiteres eine Ausfertigung des letzten Nachprüfscheins und als Versicherungsnachweis eine Bestätigung der Haftpflichtversicherung für Drittschäden. Auch ist das aktuelle Flughandbuch an Bord mitzuführen, ein Bordbuch ist nicht vorgeschrieben. Allerdings verlangen wir von den Flugschulen die Führung eines Bordbuches.

II	Art der Lizenz, Datum der Ertausstellung und Länderkennnummer Title of licence, date of initial issue and country code Luftsportgeräteführer, D, 24.12.2009 Sport pilote
IX	gültig bis (valid until): unbefristet Der Inhaber der Lizenz ist berechtigt, Luftfahrzeuge im Umfang der Lizenz zu führen. Der Inhaber einer Lizenz von motorgetriebenen Luftsportgeräten darf nur tätig werden, wenn er ein gültiges Tauglichkeitszeugnis mitführt. Zur Feststellung der Identität des Lizenzinhabers ist ein Lichtbildausweis mitzuführen. The licence holder is entitled to exercise licence privileges on aircraft. The holder of a licence for power driven flying sport products is allowed to exercise the privileges only if he has a valid medical certificate. A document containing a photo shall be carried for the purpose of identification of the licence holder.
XII	Sprechfunkberechtigungen (Radiotelephony privileges) Flugfunk gemäß § 44 LuftPersV
XIII	Bemerkungen (Remarks):

UL-Lizenz mit Eintrag – unbefristet

Text und Fotos: Frank Einführer, Luftsportgeräte-Büro (LSGB)

MIT FÖRDERFLUGZEUGEN IN DEN FRANZÖSISCHEN SEEALPEN:

DREI JUNIOREN BEGINNEN DIE SAISON IN SÜDFRANKREICH



Neben den Junioren trainierten auch die Sportsoldaten am Platz

Fliegen, Spaß und Urlaub – das waren die Vorsätze, mit denen Clemens, Moritz und ich Ende März unsere Förderflugzeuge einpackten und uns auf die Reise nach Südfrankreich machten. Diesen Trip werden wir so schnell nicht vergessen, denn was wir in so kurzer Zeit lernen und erleben durften, war für uns mehr als erwartet.

Moritz Althaus (AC Nastätten, D-Kader RP, D-4156 / JO) traf bereits am 18. März als Erster mit seiner LS8 am Flugplatz Puimoisson ein. Eine Woche später bezogen auch Clemens Pape (FSV Unterjesingen, D-Kader BW, D-KEGY / OLC) und ich (Chris Hiller, FSV Herrenberg, D-Kader BW, D-6790 / BW3) das Chalet mit Blick auf die französischen Seealpen. Der Flugplatz liegt auf einem Hochplateau nordwestlich des Lac de Sainte-Croix und der Verdon-Schlucht. Von dort aus lässt es sich gut in das Gebirge einsteigen und man kann sich je nach Wohlbefinden immer weiter in die hohen Berge hineinwagen.

Die erste Woche begann für Moritz etwas durchwachsen. Auch Clemens und ich konnten uns bei gutem, aber noch nicht hammermäßigem Wetter direkt nach unserem Anreisetag mit dem Gelände ver-

traut machen. Mehr musste man auch nicht erzwingen, denn die Bedingungen wurden täglich besser. Bereits am dritten Tag konnten wir im Team bis hinter Grenoble fliegen. Dabei ging es über das Durance-Tal vorbei an Gap bis über die Vercors-Gebirgszüge, an welchen sich tolle Wolkenstraßen bildeten.

Das Ziel Mont Blanc blieb zunächst offen

Mit Leichtigkeit glitten wir entlang der Kämme, die zu unserer Rechten mehr als tausend Meter steil in die Tiefe abfielen. Das traumhafte Wetter schien auf dem Weg in den Norden nie zu enden, doch leider saßen uns Zeit und der immer länger werdende Rückweg im Nacken. Deshalb entschlossen wir uns, vor Chambéry in über 170 Kilometern Entfernung vom Startflugplatz zu wenden. Mit mehr Zeit hätte man problemlos bis zum Mont-Blanc-Massiv weiter gleiten können, wie uns einige Fliegerkollegen im Funk meldeten. Dies blieb somit also als Ziel für einen unserer nächsten Flüge offen.

In den kommenden Tagen erforschten wir jedoch zunächst weitere Gebiete. Ge-

rade morgens ist es günstig, den sogenannten Ost-Run von Puimoisson aus zu fliegen, der sich schon früh thermisch entwickelt. Dabei geht es über den Lac de Castillon entlang zahlreicher Berggrate meist bis ans Ende des Var-Tals, das sich nördlich von Nizza befindet. Diese Strecke ist jedoch nicht ganz einfach zu meistern, da es hier nur sehr wenige Außenlandefelder gibt, auf die man sich stützen kann.

Trotzdem gelang es uns an einem tollen Tag, sogar bis zum Mont Bégo (100 Kilometer von Pui entfernt) zu fliegen. Dort genossen wir kurz den Blick in die Po-Ebene und entschlossen uns, lieber nicht in den italienischen Luftraum einzufliegen, da hierfür einfach etwas Vorbereitung fehlte.

Der erste Sprung über die hohen Pässe

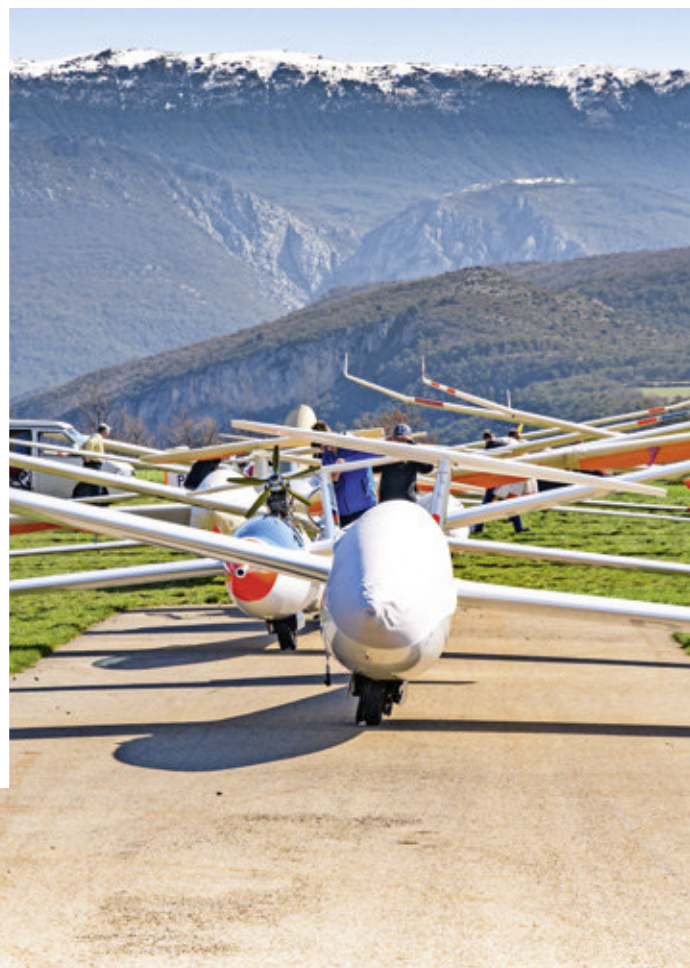
Diese hatten wir jedoch einige Tage später bei unserem Flug zum Mont Blanc! Dank Markus Barrois und Uli Gmelin, die netterweise nicht nur den Sportsoldaten, sondern auch uns hin und wieder mit Tipps und ihrer Erfahrung zur Seite standen, konnten wir bereits im Voraus die Route zum höchsten Berg der Alpen auf Relief-

Entspanntes Fliegen am Hang



▲ Clemens Pape vom FSV Unterjesingen war mit dem Förderflugzeug des OLC unterwegs

[Reger Betrieb auf dem Flugplatz von Puimisson ▶](#)





Das Fliegen in den französischen Alpen bot spektakuläre Ausblicke

karten verinnerlichen. Der Weg bis Bardonecchia war uns dabei aus unseren eigenen Flügen bereits bekannt. Doch leider herrschten bisher im Modane-Tal immer schlechtere Wetterbedingungen, weshalb wir uns dort noch nicht weiter in den Norden gewagt hatten. Der erste Sprung über die hohen Pässe bis hin zur gegenüberliegenden Talseite war somit ein Moment, in dem sicher nicht nur ich unglaublich stolz war, endlich weitergekommen zu sein.

Und nun ging der Spaß erst richtig los! Nach einem weiteren Sprung über die Vanoise war der Weg bis zum kleinen St.-Bernhard-Pass vor dem großen Mont Blanc nicht nur optisch ein absoluter Genuss. Insgesamt hatten Moritz und ich jeweils zweimal und Clemens sogar viermal die Ehre, den weißen Berg zu betrachten. Clemens konnte mit dem OLC-Discus sogar bis hinter das Weisshorn gleiten. Von dort ist die Strecke weiter nach Friedrichshafen kürzer als zurück nach Puimoisson. Das muss man sich auch erst einmal auf der Zunge zergehen lassen.

Doch auch den Weg zurück in den Süden haben wir immer hinbekommen. Selbst am 9. April, als wir nochmals einen „kleinen“ Umweg über Grenoble und die Vercors fliegen mussten, da der direkte Rückweg aufgrund von Überentwicklungen mit kräftigen Schauern nicht möglich war.

Vertrauen in das Windsystem wurde stärker

Viele Flüge konnten wir dank der optimalen Lage von Puimoisson in den von der Abendsonne angestrahlten Hängen des Parcours verlängern. Denn wenn schon lang keine Thermik mehr ablöste und die Luft eigentlich schon tot schien, sorgten die Brise und der warme Fels für den nötigen Aufwind, um nochmals bis an den Lac de Serre-Ponçon zu gleiten – und das fast nie über Hang.

Als ich die Route das erste Mal in dieser Höhe flog, dachte ich mir nur: „Oh je, das wird jetzt hoffentlich gut gehen.“ Denn spät abends möchte man in den Alpen besser keine Außenlandung mehr

provozieren. Doch mit jedem weiteren Berg und jedem geflogenen Kilometer wurde das Vertrauen in das Windsystem stärker. Zum Schluss freute ich mich jedes Mal, abends noch in den Parcours einzusteigen und einfach nur total entspannt die Hänge abzuschrubben, während die tief stehende Sonne gerade vor dem Untergang war.

In unseren ca. zwei gemeinsamen Urlaubswochen konnte jeder an zwölf Flugtagen insgesamt mehr als 80 Flugstunden sammeln und mehrmals über 700 Kilometer zurücklegen. Dafür waren natürlich das gute Wetter, aber auch die reibungslose Organisation am Flugplatz sowie der Zusammenhalt und die Kameradschaft unter den Piloten verantwortlich.

Dank an alle Beteiligten

Das gemeinsame Fliegen und der Informationsaustausch über den Funk brachten mir als Alpen-Anfänger viel Sicherheit. In Kombination mit dem täglichen Erfahrungsaustausch untereinander war dies mitverantwortlich für unseren Riesenfort-

schritt. Erwähnen möchte ich deshalb auch die legendären Grillabende, die immer montags von Martin, dem „Chief Tow Pilot“, organisiert werden und die für ein tolles Ambiente sorgen.

Vielen Dank an dieser Stelle an alle erfahrenen Hasen aus Pui, die immer für ein Schwätzchen Zeit haben und ihr Wissen gerne teilen. Natürlich möchten wir uns auch beim SBW-Förderverein, dem Förderverein Streckensegelflug Rheinland-Pfalz, bei Wilfried Großkinsky sowie dem OLC bedanken, welche uns Studenten die tollen Flugzeuge zur Verfügung gestellt haben



Unter folgenden Links gibt es Videos von dem Aufenthalt der Junioren in Südfrankreich zu sehen:
<https://youtu.be/FbUDn2KMJxs>
und <https://youtu.be/YTDV-w40ylsw>

Text und Fotos: Chris Hiller

Auch der BW3 des SBW-Fördervereins wurde gut genutzt



Bei dem Aufenthalt waren sehr lange Flüge möglich



EIN JAHR MIT DEM FÖRDERFLUGZEUG BW3

DER GELEBTE TRAUM

Der Discus im Schnee auf dem Flugplatz Poltringen

Der Traum vom eigenen Segelflugzeug – ich unterstelle dir an dieser Stelle einfach mal, dass wir diesen teilen – ein Traum, der in meinem Kopf schwirrt, seit ich mit dem Fliegen begonnen habe. In meinem Bericht zu meinem Jahr mit dem BW3 – dem Förderflugzeug des D-Kaders Baden-Württemberg, zur Verfügung gestellt vom Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbssegelfluges in Baden-Württemberg (SBW) – möchte ich dir beweisen, dass du es schaffen kannst, ohne großes eigenes Einkommen, als Schüler oder Student, den Traum vom eigenen Flugzeug zu verwirklichen. Darüber hinaus will ich ein wenig von meinen Erfahrungen im vergangenen Jahr berichten.

Meine Segelflugausbildung habe ich 2009 begonnen. 16 Jahre war ich damals alt. Schon von Anfang an machte es mir Spaß, mich mit dem Thema Streckenflug auseinanderzusetzen. Ganz gleich, ob das am Computer bei endlosen Stunden über der Homepage How2Soar, im Condor-Segelflugsimulator, oder im echten Leben in der „erweiterten Platzrunde“ mal näher und mal weiter weg vom Platz war – der Facettenreichtum des Segelflugs bereitete mir ungeheuren Spaß. Schon früh faszinierte mich vor allem die Streckenfliegerei.

Qualifikation zur Junioren-DM als erster Wettbewerb

Nach ein paar Jahren mit wenigen Flugstunden pro Saison meldete ich mich 2015 für meinen ersten Wettbewerb in Musbach, die Qualifikation für die deutsche Meisterschaft der Junioren, an. Ein paar

größere Streckenflüge über mehrere Hundert Kilometer hatte ich zu diesem Zeitpunkt schon vorzuweisen – aber mir fehlte der Vergleich mit Gleichaltrigen und ich war interessiert daran, wie ich mich schlagen würde. Mit gerade etwas mehr als 200 Stunden Flugerfahrung wollte ich damals einfach nur mitfliegen und Spaß haben. Meine Chancen malte ich mir nicht zu groß aus – schön wäre es, wenn ich nicht Letzter würde.

Mit niedrigen Erwartungen und großer Ruhe trat ich die Wertungstage an und landete am Ende, wohl von mir selbst am meisten überrascht, auf dem ersten Platz. Somit qualifizierte ich mich für die deutsche Meisterschaft der Junioren und den D-Kader Baden-Württemberg.

Letzterer besteht derzeit aus 20 jungen und motivierten Pilotinnen und Piloten. Unter diesen wird jedes Jahr ein Förderflugzeug an zwei Pilotinnen oder Piloten vergeben. Auf einmal war die Chance in Reichweite – der Traum eines eigenen Segelflugzeugs war in greifbare Nähe gerückt und sollte auch kurze Zeit später, nach Abgabe meiner Bewerbung, in Erfüllung gehen. Noch ein Jahr zuvor hätte ich das für unmöglich gehalten. Zusammen mit Timo Lehrke aus Musbach sollte ich für eine Saison ein eigenes Flugzeug bekommen.

Ein Winterflugtag zum Auftakt

Das Jahr mit dem BW3, einem wunderschönen Discus 2b mit exzellenter Aus-



Tolle Aussichten auf dem ersten großen Flug mit dem BW3

Sonnenuntergang aus der Luft >
nach über 970 Kilometern und
zehn Stunden Flugzeit



Das D-Kader-Team beim Bayreuther Wettbewerb (v. l.): Timo Lehrke, Clemens Pape, Lukas Schmidt, David Barth)

Außenlandung bei Hassfurt mit Jäger
Waltbert, der mich zum Abendessen mit
Wildschweinsalami einlud



stattung, begann für mich nach ein paar Tagen in der Werkstatt in Baden-Oos zusammen mit Timo Lehrke und Bernd Schmid, um das Flugzeug für die Saison vorzubereiten, mit einem Winterflugtag. Mit Freunden bauten wir bei schönster Schneelandschaft die Winde in Poltringen auf und machten ein paar Platzrunden, bei denen ich mich an das Flugzeug gewöhnen konnte.

Schon kurze Zeit später setzte die erste Frühjahrs thermik in Deutschland ein, und ein paar kleinere Streckenflüge – unter anderem im Rheintal, ausgehend von Dannstadt – waren möglich. Dort erkundete ich die Bergstraße im Hangwind, was trotz der widrigen Verhältnisse sehr viel Spaß bereitete.

Erster großer Flug nach Krems

Die ersten größeren Streckenflüge bei knackiger Kaltluft ließen bis Anfang April auf sich warten. Universitäre Verpflichtungen verschob ich natürlich so gut es ging beziehungsweise nutzte im einen

oder anderen Fach auch die Maximalgrenze für Fehltage aus, um keinen guten Flugtag zu verpassen. Seit 2013 studiere ich Betriebswirtschaftslehre an der Universität in Bayreuth und nutze parallel die hervorragenden Bedingungen im Segelfluggparadies Bayreuth.

Den ersten großen und sehr interessanten Flug machte ich am 20. April 2016. Er führte mich über 330 Kilometer Luftlinie entfernt von Bayreuth ins österreichische Krems an der Donau, kurz vor Wien. Bei niedriger Basis, aber schönen Cumulanten führte der Weg früh durch den Oberpfälzer Wald über die tschechische Grenze bis nach Arnbruck im Bayerischen Wald. Von dort aus, bei zunehmender Basis und tollen Steigwerten, markierten zum Teil schöne Aufreihungen den Flugweg Richtung Süd-Ost vorbei am „Südböhmischen Meer“, dem Lipno-Stausee und dem Mühlviertel in Österreich. Leider spielte das Wetter auf dem Rückweg nicht optimal mit, sodass ich mich abends in Cham nach 612 geflogenen Kilometern einfach.

Nicht die letzte Landung auf fremdem Platz

Das angestrebte Saisonziel war für mich, eine gute Platzierung in der Junior-Challenge und der deutschen Meisterschaft der Junioren, ein gewisser Preis war da mit einem Flugzeug ohne Motor zu zahlen, wenn man große und punkthohe Flüge erzielen wollte. Die Landung in Cham sollte für mich nicht die letzte Außenlandung beziehungsweise Landung auf fremdem Platz bleiben. So landete ich zum Beispiel südwestlich von Hassfurt auf einem Acker und wurde von Jäger Waltbert zum Abendessen eingeladen. Interessante Gespräche über die Jagd und das Segelfliegen beim einen oder anderen Glas Weinschorle ließen die Zeit schnell vergehen, bis meine Rückholer eintrafen. Später bat Waltbert noch um ein Bild, das er seinen Jagdkollegen zeigen konnte. Seine Worte: „Mein erster geschossener Schwan!“

Um vorn bei der DMSt mitzumischen, deklarierte ich fast jeden Flug ein großes Dreieck. Der erste große Dreiecksflug ge-

lang mir zusammen mit Chris Hiller aus Poltringen über 781,2 Kilometer (695 Kilometer FAI), meine bis dato größte Strecke vom Heimatflugplatz. Fantastische Bedingungen von früh bis spät machten einen Flug über 919 Punkte perfekt.

„1.000-Kilometer-Camp“ in Neresheim

Bereits am Tag danach begann für uns das D-Kader-Trainingslager in Neresheim, auch bekannt unter dem Namen „1.000-Kilometer-Camp-Neresheim“. Mir blieb es leider verwehrt, die 1.000-Kilometer-Marke zu knacken. Ich konnte jedoch mit 976,51 Kilometern meine bis dahin größte Strecke zurücklegen. Bemerkenswert war eine Konvergenz, die es uns ermöglichte, bis nach Sonnenuntergang zu fliegen und unsere Strecke um 200 Kilometer zu verlängern.

Es folgten viele weitere Streckenflüge aus Neresheim, Poltringen und Bayreuth,

unter anderem beim Internationalen Bayreuther Wettbewerb, der Qualifikation für die deutsche Meisterschaft der Standard-Klasse, die ich auf dem 19. Platz beendete.

Insgesamt konnte ich mit dem BW3 mehr als 150 Stunden absolvieren. Zwar machte ich dabei über zehn Außenlandungen – was mich zweifelsohne zum Teil an den Rand des Wahnsinns trieb, jedoch zahlte sich das Engagement im Endeffekt aus. So konnte ich auf dem ersten Platz der DMSt der Junioren und Senioren der Standard-Klasse abschließen. Darüber hinaus belegte ich bei der OLC Junior-Challenge den dritten Platz und konnte damit die Nachfolge meines D-Kader-Kollegen Matthias Arnold auf dem OLC-Discus antreten.

Enorme fliegerische Entwicklung

Knapp 12.000 OLC-Punkte, über 30 Starts und mehr als 10.000 geflogene

Streckenkilometer haben mich fliegerisch immens weitergebracht und bieten Gesprächsstoff für viele Stunden. Ich bedanke mich ausdrücklich bei allen, die mir das Jahr mit dem BW3 ermöglicht haben, dem Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbssegelfluges in Baden-Württemberg und insbesondere meinen Trainern Charlie Bauder und Bernd Schmid!

Alle Segelfliegerinnen und Segelflieger (jünger als 25 Jahre) möchte ich ermutigen, sich im Streckenflug weiterzuentwickeln und die Chance zu ergreifen, sich für einen Qualifikations-Wettbewerb anzumelden, um den Schritt in den D-Kader zu schaffen.

Text und Fotos: Clemens Pape

LSV GUNDELFINGEN

EINLADUNG ZUR OLDTIMERFLUGWOCHE FÜR SEGEL- UND MOTORFLUGZEUGE

Vom 5. bis 13. August findet wieder das Gundelfinger Oldtimer-Fluglager statt, dessen Ende mit einem Flugplatzfest gefeiert wird. Veranstaltungsort ist der Flugplatz Gundelfingen am Rande des Donautales (EDMU).

Teilnahmebedingung ist der Besitz eines Oldtimers sowie die Freude daran, damit

zu fliegen. Wie immer ist für ein entsprechendes Rahmenprogramm am Lagerfeuer gesorgt.

Preise und Gebühren am Flugplatz:

Camping am Platz 6 Euro pro Person und Nacht, Frühstück (wenn gewünscht)

fünf Euro, Abendessen (wenn gewünscht) ca. 8,50 Euro. Zudem steht eine Feuerstelle mit großer Grillpfanne zur Verfügung. Unterstellgebühr in Halle (nur begrenzt möglich): 8 Euro pro Tag. Windenstart 6 Euro, F-Schlepp 4 Euro pro Minute.

Wegen der Vorplanungen sind die Organisatoren über rechtzeitige Anmeldungen mit Personenanzahl dankbar. Die Anreise ist nach Absprache schon früher möglich.

Anmeldungen bzw. nähere Auskünfte bei Wolfgang Schäffler, Westpreußenstraße 11, 89423 Gundelfingen/Donau. Telefon: 090732503 (privat) oder 022348567-506 (geschäftlich), E-Mail: wolfgang.schaeffler@arcor.de. Weitere Infos auch online unter www.lsv-gundelfingen.de/ und www.gundelfingen-donau.de.



In Gundelfingen an der Donau treffen sich die Liebhaber von Oldtimer-Flugzeugen zum Fluglager und zum anschließenden Flugplatzfest

Text und Foto: Wolfgang Schäffler/red.

VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN UND DEUTSCHE SEKTION DER 99S

SPRING REFRESHER IN NORDHORN-LINGEN



Zahlreiche Pilotinnen waren zum Spring Refresher nach Nordhorn gekommen



Bunte Tulpenfelder säumten den Flug bis ans Ijsselmeer

13 teilnehmende Flugzeuge, 23 Piloten, drei Fluglehrerinnen und einige weitere Teilnehmer und Fluglehrer: In diesem Rahmen fand erneut das gemeinsame Frühlings-Sicherheitstraining der beiden deutschen Pilotinnenvereinigungen, VDP und 99s, vom 28. April bis 1. Mai statt.

Von den insgesamt 192 Start- und Landungen in Nordhorn-Lingen (EDWN) allein am Samstag, gingen eine nicht unerhebliche Menge auf das Konto der wissbegierigen fliegenden Frauen.

Nach den ersten Trainingsflügen am Freitagnachmittag ging es am Samstagmorgen weiter im Programm mit einem Vortrag von Uwe Siebling zum Situationsbewusstsein im Cockpit, der nachhaltigen Eindruck auf die Teilnehmerinnen hinterließ. Und so fanden einige seiner Empfehlungen den Weg ins Cockpit als es anschließend Gelegenheit

zu diversen Trainingsaktivitäten gab. Anflug auf den Verkehrsflughafen Münster, Trudeln in der Citabria, Spornradeinweisung, Platzrunden, Sondersituationen oder auch sieben Check-Flüge und Lizenzverlängerungen oder zwei UL-Einweisungen, zwei Englischprüfungen.... Sogar ein Simulator für 25 Euro pro Stunde befand sich am Platz!

Ausflug in die Niederlande

Dann stand die Flugvorbereitung auf dem Programm. Schließlich sollte es am folgenden Tag grenzüberschreitend in die Niederlande gehen; bunte Tulpenfelder,

die den Weg bis ans Ijsselmeer säumen. Am Sonntag schien dann auch die Sonne vom blauen Himmel, aber der Wind blies mit 18 bis 25 Knoten böig und schräg auf die Bahn. Einige Maschinen gingen dennoch in die Luft und kamen glücklicherweise auch heil, aber durchgeschüttelt wieder auf dem Boden an.

Viele blieben noch am Feiertag, dem 1. Mai, und führten ihr Trainingsprogramm fort. Als Highlight trainierte am Wochenende eine Kunstflugstaffel aus Lelystad, die „Fokker Four“, am Platz und gab die eine oder andere beeindruckende Flug-einlage.



Die Organisatorinnen des Pilotinentreffens auf Tour: Roswitha Höltken und Tineke Schaper



Die Kunstflugstaffel „Fokker Four“ aus Lelystad (hier im Hintergrund) trainierte am Platz und zeigte beeindruckende Flugeinlagen

Auch kulinarisch kam niemand zu kurz. Frühstück und zu Abend gegessen wurde gemeinsam im Vereinsheim der VAP, der Vereinigung aktiver Piloten am Platz. Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch und zur Planung für das begonnene Fliegerjahr gab es reichlich, und alle waren sich einig: „Diesen Spring-Refres-

her möchten wir 2018 gerne wieder erleben!“

Unser Dank gilt insbesondere unseren erprobten Organisationstalenten, den Pilo-

tinnen Roswitha Höltken aus Rheine und Tineke Schaper aus Nordhorn!

Text und Fotos: Ruth Haliti



ANGELIKA-MACHINEK-FÖRDERVEREIN (AMF)

JANUS AUF DEN NAMEN „ANGELIKA“ GETAUFT



Die Taufe fand im Rahmen des AMF-Trainingslagers im slowenischen Bled statt

Im Rahmen des AMF-Trainingslagers 2017 im slowenischen Bled fand die Taufe des neu angeschafften Förderflugzeugs vom Typ Janus statt.

Taufpatin war die Erste Vorsitzende des Angelika-Machinek-Fördervereins (AMF), Susanne Schödel. Sie taufte den Janus in Anwesenheit vom nahezu kom-

pletten Vorstand des Vereins und der Teilnehmerinnen des Trainingslagers auf den Namen „Angelika“.

Susanne erinnerte in ihrer Ansprache an die Namensgeberin, Dr. Angelika Machinek, sowie deren Verdienste für den Frauensport und gab einen kurzen Rückblick über die Geschichte des AMF.

Der AMF

Das Lebensmotto von Angelika lautete: „Es ist ein grenzenloses Glück, die Welt von oben sehen zu dürfen.“ Sie war eine hervorragende Pilotin, viele Jahre Sprecherin der Frauen-Nationalmannschaft Segelflug und eine Frau, die sich aus großer Überzeugung für die Förderung der Frauen einsetzte. Am 12. Oktober 2006 verunglückte Angelika Machinek bei einem Flugunfall tödlich.



Die AMF-Vorsitzende Susanne Schödl taufte den neuen Janus des Vereins auf den Namen „Angelika“

Am 6. Januar 2007 wurde der „Dr. Angelika Machinek – Förderverein Frauensegelflug e.V.“ (AMF) ins Leben gerufen. Ziel des AMF ist die Förderung des weiblichen Nachwuchses durch sachliche und

finanzielle Unterstützung im Rahmen der Teilnahme an segelflugsportlichen Strecken- und Wettbewerbsveranstaltungen. Der AMF zählt inzwischen mehr als 180 Mitglieder.

Der Janus

Der doppelsitzige Janus steht ab sofort allen Segelfliegerinnen für die individuelle Weiterbildung im Streckenflug zur Verfügung. Das Flugzeug kann für offizielle Frauen-Trainingslager aber auch für Vereins-Trainingslager zur Förderung der Pilotinnen angefordert werden.

Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, den Janus zusammen mit einem qualifizierten Trainer für eine Wochenend-Streckenflugeinweisung zu chartern. Mit dieser Maßnahme sollen talentierte und ambitionierte Segelfliegerinnen in ihrer sportlichen Weiterentwicklung unterstützt werden.

Bei Interesse bitte einfach mit Walter Eisele (we-walter.eisele@gmx.de) Kontakt aufnehmen.

Text: Beate Rein
Fotos: Rebecca Singer

– Anzeige –

Der Luftsportring Aalen e.V. sucht im Zuge der Neustrukturierung seines Betriebs zum Jahreswechsel 2017/18 einen

FLUGLEITER MIT DEM SCHWERPUNKT „TECHNISCHE LEITUNG“

Anforderungen:

- Bereitschaft zur Ausbildung als BfL (BZF 1 oder AZF erforderlich)
- Technische Ausbildung (Luftfahrtgerätemechaniker) mit Werkstattleiterbefähigung
- Überdurchschnittliche Kommunikations- und Überzeugungsfähigkeit
- Sicherheit im Umgang mit moderner Bürokommunikation
- Wünschenswert sind die JAR-FCL PPL A/TMG und UL-Lizenz
- Nachweis zur erweiterten Eignung als Hilfspolizist (Grenzabfertigung).

Aufgaben:

- Flugleiterdienst am Verkehrslandeplatz Aalen-Heidenheim (EDPA).
- Wartung und Instandhaltung des vereinseigenen Flugzeugparks sowie der sonstigen für den Flugbetrieb notwendigen technischen Ausstattung und Liegenschaften
- Überwachung und Steuerung von Kontrollen und Nachprüfungen.
- Verantwortlicher Ansprechpartner des Vereinsvorstands zur Umsetzung von Richtlinien und Vorgaben.
- Erste Anlaufstelle für unsere Gäste und Mitglieder.

Wir bieten:

- Eine verantwortungsvolle und eigenständige Tätigkeit im Umfeld unseres stark frequentierten Verkehrslandeplatzes
- Eine leistungsgerechte Entlohnung
- Bei Bedarf eine geräumige Wohnung direkt auf dem Flugplatz

Bitte senden Sie Ihre aussagefähigen Bewerbungsunterlagen mit Gehaltsvorstellung an den Vorstand des Luftsportring Aalen e. V., Herrn Dr. Helmut Albrecht, Hinteres Härtle 28, 73450 Neresheim, helmut@albrecht57.de



Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

ERFOLGREICHE AKTION „PILOT FÜR EINEN TAG“ IN SCHWETZINGEN

„Pilot für einen Tag“ – unter diesem Motto hatte der Sportfliegerclub Schwetzingen im Mai einen Aktionstag gestartet, bei dem sich Interessenten für eine Ausbildung zum Privatpiloten über den Flugbetrieb am Flugplatz Herrenteich bei Ketsch informieren konnten.

Bereits am Spargelsamstag, einer traditionellen Veranstaltung Schwetzinger Vereine, standen die jugendlichen Mitglieder des Vereins allen Interessenten für Fragen zur Verfügung und informierten über die kommende Aktion. In Verbindung mit der Ankündigung in der örtlichen Presse meldeten sich knapp zwei Dutzend Flugbegeisterte im Alter von 14 bis 60 Jahren für Flüge mit den verschiedenen Flugzeugtypen an.

Unter der organisatorischen Leitung des Zweiten Vereinsvorsitzenden, Karl P. Heinerich, fanden sich genügend Vereinspiloten, die sich für die geplanten Rundflüge zur Verfügung stellten.

Zahlreiche Flugzeuge standen zur Verfügung

Rückgrat des Vereins ist nach wie vor die Segelflugausbildung, für die zwei Doppelsitzer zur Verfügung stehen. Die ASK 13 in klassischer Gemischtbauweise und der Twin Astir als Kunststoffflugzeug standen bereit, im Flugzeugschlepp an den heimischen Himmel gebracht zu werden. Da die Husky des Vereins länger als geplant in der Werft stand, hatten sich die Hockenheimers Nachbarn freundlicherweise bereit



Fluglehrer Peter Sprenger, Lars Kunicke, Schnupperpilot und Neumitglied Klaus Kunicke sowie Fluglehrer Michael Greten



Vor der ASK 13 Pilot Bernd Schwarz mit „Schnupperpilot“ Julian Leweling. Auf dem Traktor Mitglieder der Schwetzinger Jugendgruppe

erklärt, mit ihrer Dimona die erforderlichen Flugzeugschlepps durchzuführen.

Als Motorsegler kam der Super-Falke SF 25 E zum Einsatz, der ebenso wie das Ultraleichtflugzeug Tecnam P 92 ausgedehnte Flüge über Schwetzingen und Umgebung ermöglichte. Auf die Weise konnten alle infrage kommenden Ausbildungsarten abgedeckt werden.

Das Wetter spielte mit, ein größeres Gewitter zog in einiger Entfernung am Flugplatz vorbei. Die Wartezeit auf den eigenen Flug konnte somit in aller Ruhe in der Gartenwirtschaft des Flugplatzes verbracht werden, außerdem standen Besichtigungen des Towers und der Flugzeughalle auf dem Programm.

Begeisterung der Gäste war groß

Bis zum Abend sind alle Schnupperflieger in der Luft gewesen und hatten auch Gelegenheit gehabt, unter der Anleitung

der Fluglehrer selbst einmal den Steuerknüppel in die Hand zu nehmen. Dementsprechend war die Begeisterung groß und für die Schwetzinger Segelflieger waren mehrere unterschriebene Aufnahmeanträge die Belohnung für ihre Bemühungen.

In Verbindung mit den nachfolgenden Berichten in der örtlichen Presse konnte die Veranstaltung als gelungene PR-Aktion für den Verein und den Luftsport verbucht werden. Da gezielt Interessenten für die Pilotenausbildung angesprochen werden konnten, war der „Schnuppertag“ auch im Sinne der Mitgliederwerbung sehr effektiv.

Text und Fotos: Dr. Ludger Ciré

HERZLICHE EINLADUNG ZU DEN ISNYER FLUGTAGEN!



Am Wochenende des 22. und 23. Juli gibt es bei den Isnyer Flugtagen ein buntes Programm

Was passiert, wenn es entgegen aller Voraussagen doch nicht regnet und sich Piloten von nah und fern Heidis berühmten Kartoffelsalat schmecken lassen?

Dann finden am Samstag und Sonntag, 22. und 23. Juli, auf dem Flugplatz Isny/Rotmoos wieder die Isnyer Flugtage statt. Am Samstag starten wir im Rahmen des Ferienprogrammes mit dem Kinderfliegen und erwarten zahlreiche Besucher auf dem Land- und Luftweg. Am Sonntag zeigen wir ein umfangreiches Programm mit Se-

gelkunstflug, Motorkunstflug, Modellflugvorführungen, Rundflugmöglichkeiten und dem Fly-In vieler langjährig wiederkommender Besucher. Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt.

Wir freuen uns, wenn auch ihr uns besuchen kommt. Zugelassen sind an diesen Tagen Flugzeuge bis 1.500 Kilogramm MTOW, Hubschrauber, Motorsegler, Luftsportgeräte, Segelflugzeuge, Freiballone und Modellflugzeuge. Für Sonntag, 23. Juli, haben wir eine Außenstart-

erlaubnis für Heißluftballone, Außenstart- und Landerlaubnis für Hängegleiter und Gleitschirme und eine Ausstiegserlaubnis für Fallschirmspringer. Um Anmeldung wird gebeten. Platzfrequenz 123,5. Telefon Erster Vorstand Axel Schulz: 08383/7085 oder 0179/5370506

Text und Foto: Antje Bütow, LSG Isny

BUNDESAUSSCHUSS UNTERER LUFTRAUM (BAUL) TAGUNG IN KASSEL

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) ist in Kassel zusammengekommen, um sich über aktuelle Themen und künftige Projekte auszutauschen.

Auf der Tagesordnung standen Themen wie die „TMZ mit Hörbereitschaft“, Wolkenflug, Windkraftanlagen und die kürzlich verabschiedete Drohnenverordnung oder das Luftraumabstimmungsgespräch 2018 mit der DFS.

Zu den Referenten gehörten Volker Engelmann, Erster Vorsitzender des BAUL, die

BAUL-Regionalvertreter Habbo Brune, Michael Morr und Helmut Montag (Regionalvertreter Süd und BWLV-Mitglied) sowie Jürgen Kubicki, DAeC-Referent Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit. Die nächste Sitzung des BAUL ist für September 2017 in Kassel geplant.

Text und Foto: DAeC



Die Ausschussmitglieder besprechen in Kassel wichtige Themen, die den Luftraum betreffen

TREFFEN DER SPITZENVERBÄNDE

MULTIKOPTER: CHANCEN UND RISIKEN FÜR DEN LUFTSPORT



Starke Partner (v.l.): Frits Brink (FAI-Präsident), Dr. Michael Vesper (Vorstandsvorsitzender des DOSB) und Wolfgang Mütter (DAeC-Präsident)

Am 19. Mai trafen sich die Vorstände der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) und des Deutschen Aero Clubs (DAeC) in Frankfurt. Das wichtigste Thema: Was bedeutet die rasante Entwicklung der unbemannten Flugzeuge, umgangssprachlich Drohnen, für den Luftsport?

Neue Wettbewerbsformen, neues Mitgliederpotenzial und großes öffentliches

Interesse sind die positiven Aspekte der spektakulären Flugobjekte. Dagegen stehen die Konkurrenz bei der Luftraumnutzung und die Probleme der Zuverlässigkeit und Sicherheit. Vor allem die kommerzielle Nutzung der neuen Technik könnte den traditionellen Luftsport existenziell gefährden. Wirtschaftsstarke Unternehmen arbeiten schon mit Hochdruck an neuen Entwicklungen für den Warentransport und andere gewinnorientierte Nutzung der unbemannten Flugzeuge. Werden diese Pläne umgesetzt, könnte der Zugang für Luftsportler empfindlich beschränkt werden.

Gemeinsam wollen der internationale Dachverband FAI und der DAeC, der die Interessen seiner mehr als 100.000 Mitglieder vertritt, bei den politisch Verantwortlichen vorstellig werden.

Deutscher Olympischer Sportbund unterstützt Anliegen der Luftsportler

Unterstützung erhalten sie bei ihren Plänen auch vom Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB). Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Sportjugend, Dr. Michael Vesper, und Geschäftsführer Martin Schönwandt sagten den Luftsportverbänden bei dem Treffen am Folgetag ihre Hilfe

zu. Erste konkrete Schritte wurden vereinbart. Dazu gehört ein gemeinsames Themenpapier an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Auch die Bundesregierung wird an ihre Zusage erinnert, sich für den Sport und damit auch den Luftsport starkzumachen.

Sport gilt der Politik als schützenswertes Gut. Dazu hat sich auch die aktuelle Regierung in ihren Koalitionsvereinbarungen bekannt. Ohne Zugang zum Luftraum gibt es keinen Luftsport. Das Luftverkehrsgesetz legt im ersten Abschnitt fest: „Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei ...“ Im Kriterienkatalog des BMVI zur Einrichtung von Lufträumen heißt es deshalb auch, dass die Interessen aller Luftraumnutzer bei der Planung abgewogen zu berücksichtigen sind.

Außerdem wird der DOSB das Thema bei seinem Wahl-Hearing aufnehmen. Dabei werden die politischen Parteien in Deutschland nach Positionen zu brisanten Themen aus dem Sport befragt. Die Ergebnisse des Hearings sind nicht nur Entscheidungshilfen für die Bundestagswahl im Herbst, sondern auch Aussagen, an denen sich die Politik der nächsten Regierung messen lassen muss.

Text und Foto: DAeC

BESUCH IM DLR-ZENTRUM LAMPOLDSHAUSEN

AUSBILDERTREFFEN NAHE DER ABSCHUSSRAMPE

Am 25. März trafen sich auf Einladung des BWLV rund 20 Ausbilder, die an der BWLV-internen Fluglehrausbildung mitgewirkt haben – sei es beim Theoriekurs im November oder bei der praktischen Ausbildung im Mai, die jeweils auf dem Klippeneck durchgeführt werden.

Organisiert hatte das Treffen Harald Ölschläger, der als Fachausbildungsleiter Segelflug auch den gesamten Lehrerlehrgang im BWLV verantwortet. Für den BWLV war Präsidiar Dr. Helmut Albrecht gekommen, der in seinen Grußworten den angereisten Teilnehmern auch den Dank des BWLV für ihr Engagement bei der Lehrerausbildung aussprach.

Teststände für alle Ariane-Triebwerke

Zunächst stand die Besichtigung eines ganz besonderen Ortes auf dem Programm: das DLR Test- und Entwicklungszentrum für Raketenantriebe in Lampoldshausen bei Heilbronn. Vielen ist nicht bewusst, was für eine mächtige Anlage sich dort mitten im Wald verbirgt – ebenso wenig, welche Schlüssel-Innovationen hier in den vergangenen rund 50 Jahren entwickelt wurden. Es befinden sich hier unter anderem die Teststände für alle bisherigen Ariane-Triebwerke.

Zwei Veteranen der Raketenantriebsentwicklung führten uns durch die Ausstellung im Foyer. Vor allem auf Betreiben dieser beiden ehemaligen Mitarbeiter sind die vielen Ausstellungsstücke



▲ Zwei Mitarbeiter, die früher mit der Entwicklung von Raketenantrieben betraut waren, führten die Gruppe durch die Ausstellung

zusammengekommen, und zu jedem Stück gibt es eine interessante Geschichte. Im Anschluss wurden die Teilnehmer von Harald durch das ebenfalls am Standort Lampoldshausen von der DLR betriebene School-Lab geführt. Hier wird normalerweise die Faszination der Luft- und Raumfahrt Klein und Groß nähergebracht.

Ausstellung ist sehr empfehlenswert

Viele Versuche einschließlich selbst gebautem Windkanal und Modellraketen-Abschussrampen stehen für unter-



Alles durfte genau angeschaut werden

schiedliche Kurse bereit. Jedem Interessierten kann ein Besuch dieser Ausstellung nur empfohlen werden. Es gibt regelmäßige Öffnungszeiten und auch die Möglichkeit für Gruppen, Termine anzufordern. Gerade für Fliegergruppen, die ein neues spannendes Ausflugsziel zum Thema Fliegen mit guten Steigwerten suchen, bietet sich dieses Ziel an. Buchungen können auch über Harald Ölschläger gemacht werden (harald.oelschlaeger@t-online.de)

Im Anschluss trafen sich die Teilnehmer im Weingut Weibrecht in Schwabbach zur Weinprobe samt zünftigem Vesper. Der gegenseitige Austausch wurde noch um verschiedene Anekdoten der Chefin ergänzt. Dabei kam auch das Eigenmarketing nicht zu kurz, so dass am Ende kein Teilnehmer mit leeren Händen nach Hause fahren musste.



Gebannt lauschten die BWLV-Ausbilder den Erklärungen der ehemaligen Mitarbeiter des DLR-Zentrums

Text und Fotos: Hansjörg Beuttenmüller

MOTORENWARTLEHRGANG M1 AUF DEM KLIPPENECK NACH FEST KOMMT LOCKER



Beim M1-Lehrgang wurde nicht nur geschraubt, sondern es wurden auch viele soziale Kontakte geknüpft

„Nach fest kommt locker ... und darum ist es gut, einen Drehmomentschlüssel zu benutzen – jetzt habe ich das auch verstanden.“ Nach dem schallenden Gelächter über den Ausspruch eines Lehrgangsteilnehmers ging die Arbeit in der neuen Wartungshalle des BWLV auf dem Klippeneck konzentriert weiter. Ein Teil der angehenden Motorenwarte für Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge arbeitete gerade am Zylinderkopf eines Viertaktmotors, während der andere Teil der Gruppe zwei Vergaser zerlegte und wieder zusammensetzte.

Für viele in der 15-köpfigen Gruppe war die Ausbildung ein Flashback in die alten Zeiten der VW Käfer, der Golf I und der Mofas mit knatterndem Auspuff. Und in

der Tat hat sich das wesentliche Funktionsprinzip der Ottomotoren in den letzten Jahrzehnten nicht gravierend verändert. Für die mittlerweile gereiften Schrauber von damals kam anstatt der Räder lediglich ein Propeller hinzu.

Alle Teilnehmer bestanden die schriftliche Prüfung

Die drei Ausbilder Hans Hörber, Armin Krayer und Anton Meßmer vom BWLV-Technik-Team hatten die Aufgabe übernommen, die Teilnehmer mit ihren unterschiedlichen Vorerfahrungen und Kenntnisländen zu einem einheitlichen Kompetenzziel zu führen: die eigenständige und regelkonforme Wartung von Flugmotoren in Motorseglern und Ultra-

leichtflugzeugen. Dass die drei Technikprofis genau dieses Ziel erreicht hatten, das förderte die abschließende Theorieprüfung unter dem Vorsitz von BWLV-Technik-Chef Matthias Birkhold zutage: Alle Teilnehmer hatten die schriftliche Prüfung bestanden und sind nun im Besitz eines technischen Ausweises. Dieses Projekt konnte nur durch einen straffen und ambitionierten Ausbildungsgang gelingen, und so begann der Unterrichts- und Praxistag jeweils morgens um 8 Uhr und endete gegen 20 Uhr am Abend.

Während der Winter auf dem Klippeneck sein Comeback mit Schnee und frostigen Temperaturen feierte, sorgten die drei Ausbilder für ein familiäres und konstruktives Lernklima im Unterrichtsraum und in der Halle. „Ein bisschen ist es wie im Kloster. Anstatt der Andacht und den Exerzitien bestimmen Differenzialdruckmessung und der exakte Zündzeitpunkt hier oben in der Abgeschiedenheit des Klippenecks den Tagesablauf.“ So beschrieben es zwei erfolgreiche Absolventen des M1-Lehrgangs mit breitem Grinsen auf dem Gesicht.

Effizientes Lernen und Arbeiten

Und in der Tat bietet die Lokalität Klippeneck einige Vorzüge für die Durchführung der Ausbildungsangebote des BWLV: räumliche Einheit von Unterrichts-, Übungs- und Wohnstätte in einem ruhigen und naturräumlichen, reizvollen Ambiente. Nur so ist es möglich, dass durch effizientes Lernen und Arbeiten derart umfangreiche Kompetenzen in einer überschaubaren Zeit von vier Tagen angebahnt werden können.

Das gemeinsame Wohnen und Arbeiten eröffnet ebenfalls die Möglichkeit, interessante und persönliche Kontakte mit anderen Piloten und Fliegern zu knüpfen. Ein Teilnehmer brachte es auf den Punkt: „Ich bin dankbar für jeden neuen Knoten in meinem sozialen Netzwerk.“ So bot der Lehrgang über den technischen Aspekt der Motorenwartung hinaus immer wieder die Chance, in Gesprächen mit anderen Menschen hinter den eigenen und persönlichen Horizont zu blicken.

Text und Foto: Dr. Steffen Wagner

BITTE VORMERKEN:

BWLV-AUFRISCHUNGSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE (B)

Fluglehrerfortbildung gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV § 96

Termin: Freitag und Samstag, 13./14. Oktober 2017

Freitag 12.30 bis 18.30 Uhr, Samstag 9 bis 18 Uhr

Bitte beachten: Die Zeiten wurden aufgrund der Vorgaben durch das Bildungszeitgesetz Baden-Württemberg (BzG BW) geändert. Für diese Veranstaltung ist es möglich, bezahlte Bildungszeit zu bekommen. Der Antrag hierzu muss spätestens acht Wochen vor Veranstaltungsbeginn beim Arbeitgeber beantragt werden. Näheres unter www.bwlv.de (Verband → Wir über uns → Bezahler „Bildungsurlaub“) oder unter www.bildungszeit-bw.de.

Ort: Filderhalle, Leinfelden-Echterdingen

Der Anmeldevordruck wird in der nächsten Ausgabe des adlers und ab August auf der Homepage des BWLV (Aus- & Weiterbildung) veröffentlicht

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

Text: Martin Jost

– Anzeige –



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



DAS WEGMACHPULVER

PIKOSCH® hilft,
folgende Situationen...

... SCHNELL WIEDER UNTER KONTROLLE
ZU BRINGEN.

SITUATION: Nicht jeder verträgt einen Flug ohne Probleme. Muss sich ein Passagier erbrechen, ist dies nicht nur für ihn, sondern auch für andere Mitfliegende und den Piloten unangenehm.

Weitere Infos unter:
eisenschmidt.aero/pikosch

ANWENDUNG:

9,90 € für 2 Beutel

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

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

BWLIV-TERMINSERVICE 2017

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
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
06.07.17	09.07.17	A	Flugbeschränkungen Hamburg wegen G20-Gipfel – Info: www.daec.de	Hamburg
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		A	Vortrag Kosmonaut Alexej Leonow – Info: www.technik-museum.de	Technik Museum Speyer
08.07.17	09.07.17	MD	Modellflugtag der Fliegergruppe Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben (EDDS)
08.07.17	09.07.17	MD	Airliner-Treffen der Fliegergruppe Gingen/Fils – Info: www.airlinertreffen.com	Segelfluggelände Oppingen
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)
22.07.17	23.07.17	A	Isnyer Flugtage – Info: www.lsg-isny.de	Flugplatz Isny-Rotmoos
23.07.17		A	Tag der offenen Tür in Herten - Info: schriftfuehrer@lsg-suedwest.de	Flugplatz Herten-Rheinfeldern
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	Pociunai/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	Wasserkuppe/Rhön
29.07.17	05.08.17	MF	23. FAI World Precision Flying Championship – Info: www.fai.org	Spitzerberg/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	06.08.17	MD	Fesselflug-LM Bodman - Info: w.gromann@web.de	Bodman am Bodensee
05.08.17	11.08.17	LJ	48. Leibertinger Vergleichsfliegen – Info: www.juflf-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	Lasham/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.-frz. 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
20.08.17	26.08.17	MD	WM im GPS-Dreiecksfliegen für Großsegler – Info: etzler@gps-wm2017.de	Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
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
27.08.17		A	Flugplatzfest Müllheim - Info: http://luftsport-muellheim.de	Segelfluggelände Müllheim
27.08.17	02.09.17	MF	DM Motorkunstflug – Info: www.daec.de	Gera-Leumnitz (EDAJ)
01.09.17	03.09.17	LJ	Landesjugendvergleichsfliegen Aalen – Info: www.lsr-aalen.de	Aalen
01.09.17	04.09.17	FB	15. Internationales Jubiläums-Ballon-Festival – Info: http://ballonfestival.tumblr.com	Bad Dürreheim
02.09.17	03.09.17	LJ	Landesjugendvergleichsfliegen Aalen – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen
02.09.17	03.09.17	MD	55. Teckpokalfliegen - Info und Ausschreibung: www.teckpokal.de	Kirchheim/Teck
03.09.17		A	Flugplatzfest Blaubeuren, ab 10 Uhr – Info: www.flgblaubeuren.de	Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
03.09.17	10.09.17	SF	Ü25-Fluglager für ältere Flugschüler – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen
07.09.17	16.09.17	FB	61. Gordon-Bennett-Cup – Info: gordonbennett2017.aero	Fribourg/Schweiz
09.09.17	10.09.17	A	Elektro-Fly-In Grenchen – Info: www.electric-flight.eu	Flugplatz Grenchen/Schweiz
09.09.17	10.09.17	A	Flugplatzfest Bad-Waldsee-Reute – Info: www.fliegerwaldsee.de	Flugplatz Bad Waldsee-Reute
09.09.17	17.09.17	MF	29. FAI World Aerobatic Championships	
10.09.17		A	Flugplatzfest FSV Laichingen, 10 – 17 Uhr	Flugplatz Laichingen (EDPJ)
13.09.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
13.09.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
16.09.17	02.12.17	MF	PPL (A) Teil FCL Wochenendkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
18.09.17	22.09.17	SF	Segelkunstfluglehrgang Blumberg - Info: www.segelkunstflug.com	Blumberg
21.09.17	24.09.17	LJ	Bundesjugendvergleichsfliegen – Info: www.luftsportjugend.de	Oppenheim
22.09.17	24.09.17	FB	32. Internat. Brigachtaler Modellballontreffen – Info: www.modellballone.com	Brigachtal
23.09.17	24.09.17	MD	2 LMM-Wettbewerbe – Info: paul.seren@t-online.de	Manching (BY)
27.09.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter www.bwlv.de einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst eingeben, 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!

KOMMENTAR VON DAEC-PRÄSIDENT WOLFGANG MÜTHER

VERANTWORTUNG FÜR SICH UND ANDERE



Wolfgang Mütter, DAEC-Präsident

Damit gefährliche Annäherungen oder gar Zusammenstöße in der Luft vermieden werden, gibt es verbindliche Vorschriften. Die Ausweichregeln im Luftverkehr sind klar geregelt. Allgemein gilt: rechts vor links. Nur wenn ein Luftfahrzeug im Endteil

des Landeanflugs ist, müssen alle anderen den Kurs ändern. Dieses Vorrecht hat auch ein Business Jet, der einem Segelflieger einfach ausweichen könnte.

Aber nicht immer ist auf Antrieb zu erkennen, wann ein anderer Pilot seinen Endanflug beginnt. Deshalb sollte jeder vor allem in Flugplatznähe nicht beharrlich auf den Ausweichregeln bestehen, sondern rechtzeitig einen sicheren Kurs fliegen. Das zeigt Verantwortungsbewusstsein für sich und andere.

Wenn Flugzeuge sich gefährlich genähert haben, wenn sich ein Pilot bedrängt fühlte oder ganz allgemein Situationen entstanden, die unsicher waren oder zumindest so empfunden wurden, also immer dann, wenn derart brenzlige Situationen geschehen sind, wird diskutiert, wie die Gefahrensituationen vermieden werden können. Meist werden Verbote und Beschränkungen als Lösungen vorgeschlagen, die Luftsportler massiv eingrenzen können.

Verantwortungsvolle Partner im Luftverkehr

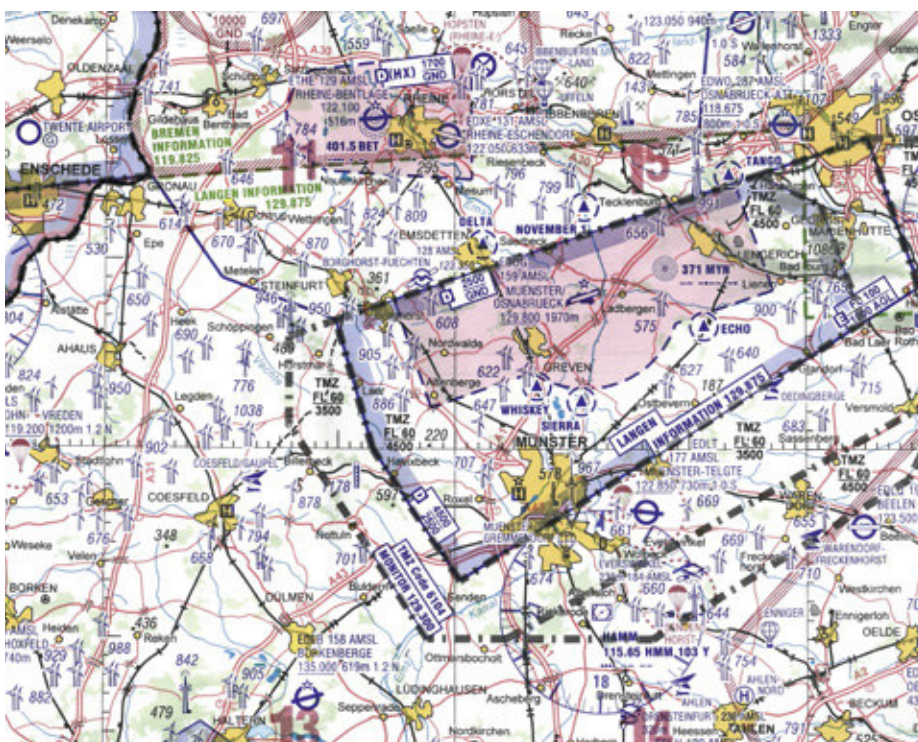
Wir Luftsportler müssen uns als verantwortungsvolle Partner im Luftverkehr präsentieren. Nur so können wir unsere Ansprüche verteidigen und die Zukunft des Luftsports sichern. Das gilt für alle, gleich ob Ballonfahrer, Motor-, Segel- oder UL-Pilot, Modellflieger, Fallschirmspringer, Drachen- oder Gleitschirmflieger.

„Good Airmanship“ heißt es in Fliegerkreisen. Das ist mehr als das Beachten von Regeln. Good Airmanship beschreibt ein grundsätzliches Selbstverständnis. Dazu gehören, Fähigkeiten zu erwerben und das Leistungsniveau zu erhalten, sorgfältige Flugvorbereitung, Disziplin, das Wissen um Risiken und ein angemessener Umgang damit. Für mich zählen Rücksichtnahme und Fairness genauso dazu.

Foto: DAEC

INFO DES BUNDESAUSSCHUSSES UNTERER LUFTRAUM

NICHT RUFEN! TMZ MIT HÖRBEREITSCHAFT



Seit dem 30. März gelten die Transponder Mandatory Zones (TMZ) mit Hörbereitschaft. Beim Einflug in eine solche TMZ sollen VFR-Piloten die auf der ICAO-Karte angegebene Frequenz und den Transpondercode einstellen. So können Fluglotsen in bestimmten Situationen direkt mit den VFR-Piloten Kontakt aufnehmen. Es ist nicht gewünscht, dass VFR-Piloten sich anmelden. Auf der angegebenen Frequenz wird der IFR-Verkehr gelenkt und darf nicht blockiert werden.

Das Verfahren „TMZ mit Hörbereitschaft“ hat empfehlenden Charakter und gilt seit dem 30. März. Der Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAEC (BAUL) bittet in der Information 3/2017 dringend, das Verfahren zu beachten.

Text: DAEC

Grafik mit freundlicher Genehmigung der DFS – darf nicht für navigatorische Zwecke verwendet werden

BESCHRÄNKUNGEN IN HAMBURG



Wegen des G20-Gipfels gilt von Donnerstag bis Sonntag, 6. bis 9. Juli, in Hamburg ein Gebiet mit Flugbeschränkungen (E-DR). Das teilt die Deutsche Flugsicherung in der Nachricht für Luftfahrer (NfL) 1-1012-17 mit. Das Gebiet umfasst einen Kreis mit einem Radius von 30 NM um 533415 N 009 59 42 O. In dem Gebiet sind alle Flüge einschließlich des Betriebs von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen untersagt.

Text: DAeC
 Grafik mit freundlicher Genehmigung der DFS - nicht für navigatorische Zwecke geeignet

FATALE BEGEGNUNGEN

DAS IST GEFÄHRLICH!

In der Luft dürfen sich die Luftsportler nicht nahekomen. Begegnungen können für alle Beteiligten fatal enden! Deshalb die dringende Bitte an alle Piloten: Sprungplätze nicht als Wendepunkte nutzen, Platzfrequenz von Sprungplätzen hören und aktive Sprungzonen möglichst meiden! Auch die Sportleiter bei Wettbewerben sollten die Sprungzonen bei der Aufgabenplanung beachten.

Landeplätze und Sprunggelände mit Absetzbetrieb sind auf den ICAO-Karten mit einem Fallschirmsymbol gekennzeichnet. Das blaue Symbol steht für

Sprungplätze, die in der Regel nur an Wochenenden und Feiertagen aktiv sind. Das rote Fallschirmsymbol markiert intensiven Sprungbetrieb auch an Werktagen. Der rote gestrichelte Kreis zeigt den Zylinder mit (im Normalfall) einem Radius von zwei nautischen Meilen um den Bezugspunkt und einer vertikalen Ausdehnung von GND bis FL 135. Es wird aber auch aus größeren Höhen abgesetzt. Ob tatsächlich gesprungen wird, erfahren Piloten per Funk vom Flugplatz oder über FIS.

Absetzpiloten brauchen neben der Freigabe des Platzlotsen auch die des Radarlotsen. Der zuständige Kontroller weiß aber nur von Flugzeugen mit aktivem Transponder oder wenn Piloten mit ihm im direkten Funkkontakt stehen. Segelflieger werden im Normalfall vom Radararbeitsplatz nicht erkannt.

Bei Sprungbetrieb muss die Aufmerksamkeit ebenfalls den Absetzflugzeugen der Fallschirmspringer gelten. Sie fliegen auch außerhalb des Kreissymbols mit Zwei-NM-Radius. Im Steigflug hat das Absetzflugzeug wegen des hohen Anstellwinkels eine verminderte Sicht nach unten/vorn. Der Sinkflug der meisten Absetzflugzeuge ist sehr schnell und steil. Sprungzonen sind aber keine Sperrgebiete und nicht ausschließlich für Sprin-

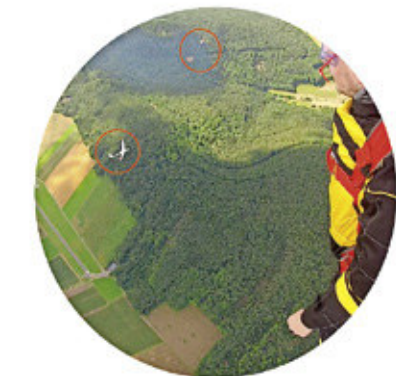


Das blaue Symbol steht für Sprungplätze, die in der Regel nur an Wochenenden und Feiertagen aktiv sind. Das rote Fallschirmsymbol markiert intensiven Sprungbetrieb auch an Werktagen

ger reserviert. Jeder Springer muss sich vor dem Sprung vergewissern, dass der Luftraum für ihn frei ist, die Absetzfreigabe seitens der Flugsicherung garantiert diese nicht. Ebenso gilt für den Absetzpiloten „sehen und gesehen werden“. Sorgfältige Luftraumbeobachtung ist sowohl im Steig als auch im Sinkflug Pflicht.



Insgesamt gibt es mehr als 100 Sprungzonen in Deutschland. Die Koordinaten der Plätze sind auf www.daec.de/fachbereiche/luftraum-flugbetrieb/luftraumdaten/ veröffentlicht.



Wenn sich Segelflieger und Fallschirmspringer wie in diesem Fall deutlich zu nahe kommen, bringt dies alle Beteiligten in Gefahr

Text und Foto: DAeC
 Abbildung mit freundlicher Genehmigung der DFS, nicht für navigatorische Zwecke geeignet

MICHAEL KIMMERLE
60 JAHRE FLIEGER
GESCHICHTEN



Seit rund 60 Jahren fliegt der Unternehmer und Flugbegeisterte Michael Kimmerle. Mit 14 Jahren begann seine Fliegerlaufbahn als Segelflieger, bis er sich mit 24 Jahren dem Motorflug zuwandte. Bei zahlreichen Wettbewerbsflügen erwarb er große Erfahrung mit Technik und Wettereinflüssen. Seine Leidenschaft als Privatpilot konnte er für Geschäftsflüge durch ganz Europa nutzen. So erreichte er bis heute mehr als 7.500 Flugstunden auf verschiedensten Flugzeugtypen.

Beginnend von den ersten Anfängen, in denen Michael Kimmerle sich als junger Mann eine erste, selbst gebaute K6 erarbeitete, reichen die Erzählungen bis zu vielen Abenteuern in der Luft. Bei nahe-Unfällen, aber auch Hunderten von Flügen, die harmonisch und ohne Störung abliefen.

Das Buch gibt Einblick in das Leben des Autors, das schon früh durch das Interesse an jeglicher Art der Luftfahrt bestimmt war, und es berichtet auch von den schönen und riskanten Seiten der Privat und Geschäftsflierei. Es richtet sich an Piloten aller Kategorien, aber auch an alle anderen Interessierten an der Fliegerei. Es soll zum Nachdenken anregen und Ansporn zu eigenen Erfahrungen und Abenteuern sein.

Michael Kimmerle
Fliege ich, so lebe ich
Lebe ich, so fliege ich
60 Jahre Fliegergeschichten
212 Seiten
Preis: 16,99 Euro
ISBN: 978-3-7431-5910-5
Verlag BOD Dagmar Stange

DAGMAR STANGE
FASZINATION FLIEGEN



Am 8. Juli 1936 wurde in Frankfurt am Main der neue Flug- und Luftschiffhafen Rhein-Main eröffnet. Die Junkers Ju 52/3m („Tante Ju“) war das erste Flugzeug, das dort landete, und der Zeppelin Hindenburg zog am Eröffnungstag seine Runden über dem neuen Flughafen.

Der Bildband „Faszination Fliegen“ nimmt den Leser mit in diese Zeit und zeigt in zahlreichen Dokumenten und Fotos die Anfänge der zivilen Luftfahrt und ihren rasanten Aufschwung in den 1930er-Jahren. Aus der Perspektive des einfachen Zollbeamten Hermann Benkowitz, der neben seinen dienstlichen Pflichten am Flughafen Frankfurt rege Kontakte zu den verschiedenen Fluglinien pflegte, ergeben sich Einblicke in die „goldenen Jahre“ der Luftfahrt und die damals herrschende Aufbruchsstimmung.

Die umfangreiche private Sammlung aus dem Nachlass von Hermann Benkowitz – Fotos, Postkarten, Flugscheine, Fahrplan der Deutschen Zeppelin-Reederei und Flugpläne der Fluglinien Lufthansa, KLM, ALI, Swissair sowie Dokumente des Flughafenzolldienstes – eröffnet dem heutigen Leser einen ebenso authentischen wie ungewöhnlichen Zugang zu einem faszinierenden Thema.

Dagmar Stange
Faszination Fliegen
Die zivile Luftfahrt und der Flughafen Rhein-Main in den 1930er-Jahren
128 Seiten
Preis: 28 Euro (D) / 34,80 SFr / 28,80 Euro (A)
ISBN: 978-3-89809-136-7
Be.bra-Verlag Kömedia

KÖMEDIA AG
SCHWEIZER LUFT- UND
RAUMFAHRT 2017



Die Erstausgabe des Jahrbuchs „Schweizer Luft- und Raumfahrt 2017“ listet die neuesten Entwicklungen und Innovationen zum Thema Luft- und Raumfahrt in der Schweiz auf und richtet sich mit seiner Auflage von 7.000 Exemplaren an Fachleute aus allen Bereichen der Luft- und Raumfahrt, aber auch an Privatpersonen, deren Interessen bei der Aviatik liegen.

Das Vorwort des Buches bildet der vier-sprachige Vortrag von Bundesrat Johann N. Schneider-Ammann. In den sieben Kapitelvorworten nehmen zudem Experten Stellung zu folgenden Themen:

- Wirtschaftsfaktor Luftfahrt - Kurt Lanz, Mitglied der GL economiesuisse
- Die Schweizer Luftfahrtinfrastrukturen - Davide Pedrioli, Delegato cantonale aviazione civile del Ticino
- Technologie und Innovation - Prof. Dr. Lino Guzzella, ETH-Präsident
- Luft- und Raumfahrtindustrie - Hans Hess, Präsident Swissmem
- Die Schweizer Luftwaffe - Res Schmid, Regierungsrat NW
- Business- und General Aviation - Dr. Rudolf Gerber, ehemaliger Präsident AOPA Switzerland
- Der Schweizer Flugsport – a.KKdt. Markus Gyga, ehem. Kdt Luftwaffe

Kömedia Verlag St. Gallen
Schweizer Luft- und Raumfahrt 2017
160 Seiten
Preis: 35 Sfr inkl. MwSt und Versand CH
Bestellung: Kömedia AG, Geltenwilenstrasse 8a, 9001 St. Gallen (CH); Webshop: www.koedia.ch



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 JUNI 2017

3. HORBER NECKAR-BALLONCUP
7.–9.7.2017 Horb am Neckar
Info: QLW@ballonfahren-in-horb.de

59. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG
8.7.2017 Flugplatz Walldürn
Info: www.bwlv.de

MODELLFLUGTAG HÜLBEN
8.7.2017 Flugplatz Hülben (EDDS)
Info: www.fliiegergruppehuelben.de

AIRLINER-TREFFEN OPPINGEN (MODELLFLUG)
8.–9.7.2017 Segelfluggelände Oppingen
Info: www.airlinertreffen.com

49. KLIPPENECK-SEGELFLUGWETTBEWERB
28.7.–5.8.2017 Segelfluggelände Klippeneck
Info: www.klippeneck-wb.de