

der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

ALLGEMEINES SEITE 7

DEN VÖGELN ZEIGEN, WO'S LANGGEHT

IN ÜBERLINGEN BEGLEITEN TRIKE-PILOTEN SELTENE WALDRAPPEN BEI DER AUSWILDERUNG

REGIONEN SEITE 37

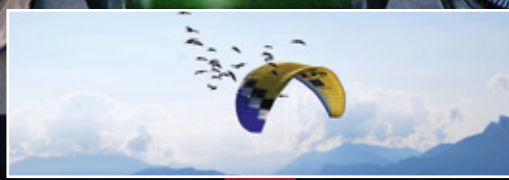
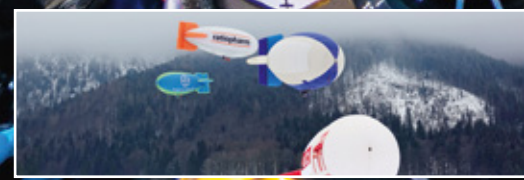
EIN LUFTFAHRT-MUSEUM ALS VERMÄCHTNIS

MANFRED PFLUMMS BEEINDRUCKENDE SAMMLUNG AM FLUGPLATZ IN SCHWENNINGEN

TITELTHEMA SEITE 24

60. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG MIT STERNFLUG

ZUM JUBILÄUM DES KLASSIKERS GIBT ES IN SCHWÄBISCH HALL EIN BESONDERES PROGRAMM



Jetzt anmelden:

BWLV-UL-FLUGLEHRER-LEHRGANG

Der BWLV veranstaltet von Samstag bis Montag, 14. bis 16. Juli, einen UL-Fluglehrer-Lehrgang am Sonderlandeplatz Walldorf (EDGX). Näheres hierzu auf Seite 46 dieser Ausgabe.

Das Anmeldeformular finden Sie online unter www.bwlv.de (Aus- & Weiterbildung).



Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

EDITORIAL

- 3 60. Südwestdeutscher Rundflug mit Sternflug

ALLGEMEINES

- 6 Luftfahrt-Messe in Friedrichshafen – BWLV ist mit seinem Stand auf der AERO vertreten
7 Auswanderung von Waldkrappen
10 Mit der „fliegenden Badewanne“ zum Bäcker
11 Leichte Luftsportgeräte – Aus DULSV wird DVLL
11 Smartflyer-Challenge in Grenchen/Schweiz
12 Zur eigenen Sicherheit – Bitte Abreißseile für Anhänger richtig befestigen!

UMWELT

- 12 Festlegung der Flora-Fauna-Habitat-Gebiete – Aktion der Vereine ist gefragt
13 Lesetipp: Das Windenergie-Handbuch von Monika Agatz

PR-ARBEIT

- 14 Luftsportverein Schwarzwald-Baar (LSB) Donaueschingen – Konzert rund um eine denkmalgeschützte Villingener Orgel

LUFTSPORTJUGEND

- 15 Jetzt anmelden! BWLV-Streckenfluglager (StreLa) 2018
16 Frühjahrstagung der Bundesluftsportjugend
17 48. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen 2018
18 Facebook-Aktion – SFG Crailsheim gewinnt Tickets fürs Technik Museum

AK SEKTOREN

- 19 AK Sektoren – 41. Infoabend zum Saisonauftakt

HKF

- 21 Förderanträge für den Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds jetzt stellen!

FREIBALLON

- 22 Veranstaltungen der Ballonsportgruppe Stuttgart
22 Luftschiffahrt – Deutscher siegt bei Heißluft-Luftschiff-WM

MODELLFLUG

- 23 Luftsportverein Roßfeld, Abteilung Modellflug – Wettbewerbsausschreibungen F1E
23 Broschüre – „Das neue Luftrecht für Modellflieger“ für alle Vereine

MOTORFLUG/UL

- 24 60. Südwestdeutscher Rundflug mit Sternflug
25 Noch Plätze frei: Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“
26 Red Bull Air Race – Auftakt der Rennserie in Abu Dhabi
26 Schweizer Meisterschaft im Präzisionsflug – Auch Teilnehmer aus Deutschland sind willkommen
26 Luftsportgeräte-Büro – LTA für Rotax-Motoren

SEGELFLUG

- 27 Streckenfluglager am Flugplatz Winzeln
27 Segelflugzeug mit elektrischer Heimweghilfe – EASA zertifiziert Schleichers ASG 32 EL
28 Kongress der European Gliding Union in Paris
29 Meisterschaften – Ausrichter für 2019 gesucht
29 Termintipp – 77. Deutscher Segelfliegtag in Koblenz
30 Restaurierung – Der Delphin V1 fliegt wieder
32 50. Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb

REGIONEN

- 33 Region 1: IGC zu Gast in Freudenstadt
35 Region 1: Jahreshauptversammlung des Sportfliegerclubs Schwetzingen
36 Region 1: Starker Nordostwind und Frost ermöglichten Traumflüge
37 Region 6: Ein Luftfahrt-Museum als Vermächtnis

GRATULATION

- 41 Goldene BWLV-Ehrennadel für Heinz Nagel

TECHNIK

- 42 112. Werkstattleiter-Lehrgang auf dem Klippeneck
43 Die Technik erinnert
44 134. Zellenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck

DAEC-NEWS

- 45 DAEC-Website ist neu gestaltet




BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 Wechsel in der BWLV-Geschäftsstelle – Petra Baur löst Silvia Eble in der Buchhaltung ab
46 Jetzt anmelden! BWLV-UL-Fluglehrer-Lehrgang
41 BWLV-Terminservice 2018

ABSCHIED

- 46 Hannes Maier

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Ende Februar gab es für die Segelflieger im Schwarzwald eine tolle Gelegenheit, sich im Wellenflug zu üben: eine Nordostlage mit eisigen Temperaturen und starken Wellenaufwinden machte es möglich. Viele Flieger sammelten unvergessliche Eindrücke – darunter auch Chris Hiller, der das vorliegende Foto von seinen Wellenflügen mitbrachte. Weitere Erfahrungsberichte lesen Sie auf Seite 36 dieser Ausgabe.

Foto: Chris Hiller

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

60. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG MIT STERNFLUG



Walter Nerdinger, Referent
Motorflug/UL im BWLV

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

„Da hat der 60. Südwestdeutsche Rundflug am 7. Juli 2018 in Schwäbisch Hall sogar dieses Mal mit Sternflug stattgefunden... und ich bin nicht dabei gewesen. Mist!“

So könnte Ihre Beurteilung aussehen, wenn die Rallye erst mal gelaufen ist, Sie aber den Termin verpasst haben. Gehen Sie doch darum jetzt sicherheitshalber gleich auf die Homepage des BWLV (Sparten → Motorflug), laden Sie das Anmeldeformular für

den Wettbewerb oder Sternflug herunter, füllen Sie es am PC aus, unterschreiben Sie es und schicken es noch heute an den BWLV (buerkle@bwlv.de oder Fax 0711 22762-44)! Anmeldeabschluss ist am 26. Juni.

Und was erwartet Sie am 7. Juli, sei es nun als Wettbewerber oder als Teilnehmer des Sternflugs? Keine Landegegebühr, so günstige Wettbewerbsnenngebühren wie vor 60 Jahren, Transport (Hotel) und Abendessen frei. Zudem eine hervorragend organisierte Rallye für die Wettbewerbs- oder Einsteigerklasse sowie freundliche und hilfsbereite Schiedsrichter.

Ob Sie nun am Wettbewerb selbst teilnehmen oder das Ganze als Sternflug durchführen und dabei alte Fliegerkameraden treffen, Erfahrungen austauschen, interessante Konversation pflegen und einfach den Alltag einmal hinter sich lassen – das ist ganz egal. Dabei sein ist alles!

Hier eine Kurzübersicht für den Wettbewerb, der für 10 Uhr geplant ist: Nach der Begrüßung der Teilnehmer folgt das Einweisungsbriefing mit speziellen Hinweisen zum Ablauf. Danach beginnt die Rallye mit einer normalen Flugplanungsaufgabe, die bewertet wird.

Diese Theorieaufgabe (Navigationsvorbereitung) erledigen Sie ohne Stress, für den Flug selbst erhalten sie eine fertige Karte sowie den Flugplan mit Kursen und Überflugzeiten nach Ihrer gewählten Wettbewerbsgeschwindigkeit, überfliegen Wendepunkte nach Zeit, können Ihr GPS benutzen, finden unterwegs Objekte und Bodenzeichen (nur Wettbewerbsklasse), fliegen zwei

Plätze im Durchstartverfahren an und machen mit der Abschlusslandung insgesamt drei Ziellandungen.

Gestartet wird in zwei Kategorien – einerseits Wettbewerb mit Mannschaftswertung, Sonderwertung und Feststellung des Baden-Württembergischen Meisters im Navigationsflug 2018, andererseits in der Einsteigerklasse (mit entschärfter Wettbewerbsordnung). Während die Wettbewerbsbesetzungen solo oder als Crew ihre Aufgaben lösen, kann bei der entschärften Route für Einsteiger das Flugzeug mit weiteren Mitfliegern besetzt werden.

Doch wie schon erwähnt ist das noch nicht alles. Der 60. Südwestdeutsche Rundflug ist auch als Sternflug geplant. Hier stehen das gesellschaftliche Miteinander und die Fliegerkameradschaft am Abend im Vordergrund. Überprüfen Sie dabei nur die geplanten Start- und Landezeiten (siehe Ausschreibung), da Sie sonst vielleicht mit der Landung etwas warten müssen, weil der Wettbewerb in diesem Fall vorgeht. Die Starts erfolgen etwa zwischen 12 und 13 Uhr, die Landungen mit etwas größeren Zwischenräumen ab etwa 13.30 bis 15.45 Uhr, Verschiebungen sind wetterabhängig möglich. Melden Sie sich einfach mit Ihrem Kennzeichen und dem Zusatz „Sternflug“ an!

Den Aufruf sowie weitere Infos finden Sie hier in dieser Ausgabe des adlers. Alle Unterlagen, die Sie benötigen, sowie auch zusätzliche Informationen finden Sie bis zum Wettbewerb wie immer auf der Homepage des BWLV.

Also: Melden Sie sich jetzt an! Und lassen Sie sich am Schluss bei der Siegesfeier mit hervorragenden Preisen (Verlosung) überraschen!



BWLV-BEZIRKSTAGUNGEN IN STUTTGART UND RHEINSTETTEN REKORDBETEILIGUNG DER VEREINE

Die Bezirkstagungen – hier beim Aeroclub Stuttgart – waren sehr gut besucht und boten viel Zeit zum Austausch

Zum Saisonbeginn informierte der BWLV seine Vereine und Mitglieder bei den diesjährigen BWLV-Bezirkstagungen am 3. und 10. März in Stuttgart und Rheinstetten umfassend zu wichtigen Themen rund um den Luftsport. Besonders erfreulich dieses Mal: Es gab mit 88 Teilnehmern aus 53 Vereinen eine Rekordbeteiligung in Stuttgart. Auf die württembergischen Bezirke umgerechnet entspricht das einer Vereinsquote von 41 Prozent. Der BWLV freut sich über die hohe Beteiligung und nimmt dies als Ansporn, die Vereine auch weiterhin regelmäßig und zuverlässig zu informieren.

An den Tagungsorten in Rheinstetten und Stuttgart standen nicht nur vielseitige luftrechtliche Themen an, zum Beispiel zu den neuen Regelungen im Luftraum allgemein, zu Drohnen und UAV oder zur Zusammenarbeit mit den Regierungs-



In Rheinstetten wurden die badischen Vereine auf den neuesten Kenntnisstand gebracht

präsidien bei verschiedenen Sachverhalten. Es gab darüber hinaus auch Berichte aus dem Technischen Betrieb und dem ATO-Ausbildungsbetrieb des BWLV, es ging um die anhaltenden Probleme mit dem Ausbau der Windkraft, um die Jugendarbeit des Verbandes und um die Neuerungen im Datenschutz, die auch die Vereine betreffen. Informationen zu Versicherungsfragen, dem Bildungszeitgesetz und anderen Vorgängen rundeten das Spektrum des Angebots für die Vereine ab.

Die BWLV-Vizepräsidenten Hans-Joachim Proß, Walter Eisele und Steffen Baitinger sowie BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer begrüßten die Vereinsvertreter, führten durch das Programm und beantworteten Fragen aus den Reihen der Zuhörer.

Luftfahrtversicherungen

Immer wieder lehrreich und interessant ist der Themenblock „Luftfahrtversicherungen“, der in bewährter Manier von Peter Hoffart, Allianz-Versicherung München, dargeboten wurde. Hoffart erläuterte nicht nur verschiedene Haftungsbereiche, die sich in Luftsportvereinen am Boden und in der Luft ergeben. Er stellte auch das umfangreiche Dienstleistungspaket des BWLV auf Grundlage des Rahmenvertrages mit der Allianz-Versicherung vor. Viele Vereine machen Gebrauch von den Angeboten – und das ist auch empfehlenswert. Gerade der Themenbereich Luftfahrtversicherungen ist ein hervorragendes Angebot an die Vereine, bei den Bezirkstagungen Deckungslücken im Verein festzustellen und anschließend erfolgreich zu schließen.

Für Peter Hoffart war es nach fast 20 Jahren der letzte Vortrag beim BWLV im Rahmen der Bezirkstagungen: Er geht im Laufe des Jahres in den wohlverdienten Ruhestand. Der BWLV dankt Peter Hoffart sehr herzlich für seine vielen Einsätze, bei denen er nicht nur stets kompetent, sondern vor allem auch äußerst unterhaltsam selbst komplizierte Sachverhalte für seine Zuhörer einfach verständlich machte. Nicht nur deshalb, sondern auch wegen seiner freundlichen und fröhlichen Art, die ihn als Mensch besonders auszeichnet, war und ist Peter Hoffart bei den Luftsportlern beliebt. Der BWLV wünscht ihm für seine weitere Zukunft schon jetzt von Herzen alles Gute, viel Gesundheit und vor allem weiterhin die große Lebensfreude, die ihn auszeichnet!

Drohnen/UAV

BWLV-Präsidialrat Christian Schulz gab in seinem Vortrag einen Überblick zum Thema Drohnen/UAV. Schulz machte anschaulich deutlich, welche rechtlichen Voraussetzungen zum Beispiel derzeit beim Gebrauch der Geräte gelten, welche gesetzlichen Regelungen im Gange sind und zu welchen Gelegenheiten Drohnen zum Einsatz kommen. Er erläuterte unter anderem auch die Voraussetzungen und Möglichkeiten des Kenntnissnachweises.

Landesluftfahrtbehörden

Die Luftfahrtverwaltung war in diesem Jahr nicht anwesend. Grund hierfür sind personelle Engpässe im Zuge der noch nicht vollständig abgeschlossenen Umstrukturierungsmaßnahmen. Wichtige Informationen der Luftfahrtbehörde refe-

rierte BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer auf Grundlage von Abstimmungsgesprächen mit den Behörden. Hierbei ging es insbesondere um Luftfahrtveranstaltungen – schwerpunktmäßig deren Durchführung – sowie um Erteilung von Einzelerlaubnissen für Flugzeuge an Segelfluggeländen und Fragen des Naturschutzes im Zusammenhang mit der Erteilung von luftrechtlichen Genehmigungen.

Luftraum

Helmut Montag, Regionalvertreter Süd im Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAeC (BAUL), erläuterte die derzeit anstehenden Änderungen im Luftraum und berichtete von seiner Arbeit in dem Gremium. Aktuelle Änderungen sind jeweils auch immer auf den Internetseiten des DAeC und des BWLV vermerkt.

Datenschutz

BWLV-Justiziar Hans-Dieter Rauscher referierte darüber, was in Sachen Datenschutz auf die Vereine künftig zukommt. Der BWLV hat hierzu eine detaillierte Abhandlung auf seiner Internetseite veröffentlicht. Zudem plant der Verband Seminare für Vereine zum Thema. Die Termine hierfür werden zeitnah publiziert.

Technik/Luftfahrttechnischer Betrieb im BWLV

BWLV-Vizepräsident und Technischer Referent Steffen Baitinger sowie Matthias Birkhold, Leiter der BWLV-Technischen Betriebe, übernahmen den Part der Technik und des Luftfahrttechnischen Betriebs bei den Bezirkstagungen. Von ihnen gab es Informationen zu den Lehrgängen, zum



BWLV-Präsident Christian Schulz informierte die Besucher über Drohnen und UAV

Technischen Betrieb allgemein, aber auch zur Umrüstung von Funkgeräten auf 8,33 KHz Kanal-Abstand, zu IHP, Avionik-Nachprüfungen und zur 650-Kilogramm-Klasse.

Windkraft

Die Situation im Zusammenhang mit der Errichtung von Windkraftanlagen in der Nähe von Flugplätzen stellte Präsidentsrat Hansjörg Jung, Beauftragter für Windenergie und Umweltschutz im BWLV, ein weiteres Mal eindrücklich dar.

Die Steigerung der Bauhöhen der Windkraftanlagen in Baden-Württemberg geht unaufhaltsam weiter. Die durchschnittliche Nabenhöhe beim Zubau 2017 betrug 145 Meter bei einem Rotordurchmesser von 123 Meter. 700 Windkraftanlagen gab es Ende 2017 in Baden-Württemberg, wobei 2017 kein neues Projekt im Ausschreibungsverfahren den Zuschlag erhalten hat.

Jung beklagte die anhaltende Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Abstandsregelung zu Flugplätzen, da das Gutachten der FH Aachen zur Neuordnung der Flugplatzabstände nunmehr seit 25 Monaten vorliegt und sich der Bund-Länder-Fachausschuss der Landesverkehrsminister erst zweimal ohne greifbares Ergebnis mit der Materie befasst hat. Diese Hängepartie verunsichert nicht nur die Flugplatzbetreiber und Projektierer, sondern auch zunehmend die Luftfahrtbehörden in den Bundesländern.

Gesteigert wird diese Rechtsunsicherheit noch durch abweichende Abstandsregelungen der NfL I 847-16 vom 18. Oktober 2016, herausgegeben vom Bundesverkehrsministerium, das nur für kontrollierte Flugplätze gilt und größere Abstände der WEA zu Flugplätzen vorschreibt.

Der BWLV wird hier weiterhin wachsam sein und sich für die Interessen der Luftsportler einsetzen.

Luftsportjugend

Das enorm vielseitige Angebot der BWLV-Luftsportjugend – vom Jugendlager über Fortbildungslehrgänge bis hin zum StreLa und den Airgames – stellte Landesjugendleiter Oliver Goller vor. Er erläuterte, wie wichtig es ist, der Luftsportjugend in den Vereinen Priorität einzuräumen. Die Jugend ist die Zukunft des Luftsports, deshalb sollten ihr die notwendigen Freiräume, Mitsprache und auch Entscheidungskompetenz in den Vereinen



Präsidentsrat Hansjörg Jung, zuständig für Windenergie und Umweltschutz im BWLV, berichtete über die Situation in Sachen Windkraft

eingräumt werden. Nicht nur in Jugendleiterlehrgängen und bei anderen Lehrgangsmaßnahmen bietet sich für die jungen Luftsportler die Chance, interessante Aufgaben zu übernehmen und das Grundgerüst für eine spätere erfolgreiche Arbeit im Ehrenamt zu erwerben. Das vielfältige Angebot der BWLV-Luftsportjugend zeigt, dass die Verbandsjugend gut aufgestellt ist.

Aus- und Weiterbildung/ATO

Für den Bereich Aus- und Weiterbildung/ATO sprach der Verbandsausbildungsleiter Segelflug Harald Ölschläger über aktuelle Entwicklungen. So ging es im Zusammenhang mit dem BWLV-Ausbildungsbetrieb zum Beispiel um Erfahrungen aus dem Alltag, Praxistipps, Hinweise für Vereine und die Software „Vereinsflieger.de“. Zudem gab es einen Ausblick zum Thema ATO und DTO.

Sonstiges

Darüber hinaus gab es Informationen zu diversen Themen, etwa zur Verbandsarbeit in BWLV und DAeC, zum Bildungszeitgesetz, zum BWLV-Segelflugsimulator oder zur verbandseigenen ASK 21. Auch die Planungen zum 60. Südwestdeutschen Rundflug, der in diesem Jahr mit einem speziellen Programm und einem Sternflug zum Jubiläum aufwartet, wurden vorgestellt (siehe auch Editorial und Bericht auf Seite 24 dieser Ausgabe).

Insgesamt hat sich gezeigt, dass der Bedarf an Unterstützung und Informationen von Seiten der Vereine unverändert hoch war. Insofern sei heute schon allen Vereinsvertretern wärmstens empfohlen, im kommenden Jahr bei den dann stattfindenden Bezirkstagungen Wissen und Information nachzutanken.

Text: red.

Fotos: Hansjörg Jung/Christian Schulz



LUFTFAHRT-MESSE IN FRIEDRICHSHAFEN

BWLV IST MIT SEINEM STAND AUF DER AERO VERTRETEN



Auch die Luftsportjugend des BWLV kümmert sich um die Besucher – und sie betreibt den Segelflug-Simulator, damit jedermann das Fliegen einmal ausprobieren kann

Friedrichshafen – Rund 610 Aussteller sind für die 26. AERO vom 18. bis 21. April 2018 gemeldet. Leichte Flugzeuge und Hubschrauber bis hin zu Business Jets stehen auf Europas größter Messe für die General Aviation im Mittelpunkt. Zudem spielen Drohnen wie auch Elektroflugzeuge in der Luftfahrt eine immer größere Rolle, und auch die Spezialbereiche werden fortgesetzt.

Der BWLV mit seiner Luftsportjugend und der DAeC sind natürlich wie auch in den Vorjahren auf der AERO zu finden. Sie sind in diesem Jahr wieder am gemeinsamen Stand in der Halle B4 vertreten. Die Allianz als wichtiger Partner des BWLV hat ihren Stand in unmittelbarer Nähe. Der BWLV lädt seine Mitglieder am **Donnerstag, 19. April, ab 17.30 Uhr zur Standparty** mit Live-Musik der Allianz-Band „Blue Eagles“ und einem kleinen Umtrunk ein.

Für Besucher lohnt es sich, den Stand des BWLV und des DAeC zu besuchen: Dort gibt es Informationen zu wichtigen fliegerischen Themen, zum Beispiel auch zur Entwicklung der Windkraft und deren Auswirkungen auf die Fliegerei. Die Mitarbeiter des BWLV und des DAeC stehen dabei gerne als Ansprechpartner zur Verfügung.

Die Bundeskommission Motorflug bietet englische Sprachtests an. Möglich sind Erst- und Wiederholungsprüfungen Level

4 und Level 5. Bitte beachten: Seit dem 23. Dezember 2014 gilt, dass bei abgelaufenen Berechtigungen eine Erstprüfung verlangt wird. Online-Anmeldungen für die Tests sind unter www.daec.de/sportarten/motorflug/service/sprachpruefungen möglich.

Und auch das Luftsportgeräte-Büro des DAeC beteiligt sich und lädt seine Prüfer der Klasse 5 zu einer Prüfertagung 2018 ein. Am Freitag, 20. April, ist dafür ein Raum auf dem Messegelände reserviert. Informationen und Anmeldungen bei Christian Spintig, Telefon 0531 23540-64, E-Mail: c.spintig@daec.de.

Die AERO 2018 bietet eine große aviatische Vielfalt: Von der zivilen Drohne über Segelflugzeuge, Ultraleichte, ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor, Hubschrauber, Gyrocopter und Turboprops bis hin zu Jets ist alles zu sehen. Neue Flugmotoren, zukunftsstaugliche Avionik, Dienstleistungen und Zubehör rund ums Fliegen sind weitere Schwerpunkte auf der AERO, ebenso wie Angebote zur Pilotenausbildung und Informationen über weitere Berufsmöglichkeiten in der Allgemeinen Luftfahrt.

Slotregelung für Besucher

Für selbst anfliegende Besucher ist erneut eine PPR-Slot-Regelung vorgesehen. Piloten können Slots online reservieren. Dies ist ab Samstag, 7. April 2018, 9 Uhr Lokalzeit unter www.bodensee-airport.eu mög-

lich. Bei Anflug ohne PPR Slot wird eine Post-Slot-Gebühr fällig. Jeder auf EDNY anfliegende Pilot in command eines Luftfahrzeugs erhält freien Eintritt zur AERO.

Die Segelfliegergruppe Markdorf bietet in Kooperation mit der Messe Friedrichshafen für Ultraleichtflugzeuge von Mittwoch, 18. April, bis Samstag, 21. April, eine Landemöglichkeit ohne Slot-Vergabe auf dem Segelfluggelände Markdorf an. Aufgrund eines Baukrans im Anflug auf das Segelfluggelände Markdorf gibt es keine Zulassung für Reisemotorsegler (TMG)! Nur Ultraleichtflugzeuge können dieses Jahr während der AERO zur Landung zugelassen werden. Die Schwelle der Piste 28 wird um 70 Meter Richtung Westen verlegt (siehe Anflugblatt auf www.sfg-markdorf.de). Auf den Baukran im Anflugbereich ist zu achten.



Die AERO 2018 beginnt am Mittwoch, 18. April, und dauert bis Samstag, 21. April 2018. Weitere Informationen unter www.aero-expo.com.

Text: AERO/red.
Fotos: Simone Bürkle



Die AERO: Ein Muss für alle, die auf dem Laufenden bleiben wollen, was sich in der Fliegerei tut



AUSWILDERUNG VON WALDRAPPEN

DEN VÖGELN ZEIGEN, WO'S LANGGEHT

Auf dem Flug übers Salzburger Land mit menschlicher Begleitung

**Dr. Johannes Fritz und Walter Holz-
müller – beide begeisterte Gleit-
schirm-Trike-Piloten aus Österreich –
verbinden ihr Hobby mit der
wissenschaftlichen Arbeit: Sie haben
sich dem Erhalt der fast ausgestorben-
en Waldrappen verschrieben –
Ibis-ähnlichen Vögeln mit einer
Spannweite von etwa 1,50 Meter
und einem Gewicht von 1,5 Kilo-
gramm. Deren Auswilderung ist das
Ziel eines mehrjährigen Programms,
das jetzt in Überlingen am Bodensee
fortgesetzt wird. Dafür gehen die
Forscher ungewöhnliche Wege.**

Beginnend in diesem Frühjahr will man auch die Geheimnisse des Formationsflugs bei Zugvögeln enthüllen. Es handelt sich um ein neues Forschungsprojekt im Rahmen des Europäischen LIFE-Artenschutzprojektes, das unter der Leitung der Universität Bern steht.

Kernmethode der Wiederansiedlung ist die sogenannte menschengeführte Migration mit jungen Waldrappen. Dazu werden Küken aus österreichischen Zoonhaltungen auf menschliche Ziehelterne geprägt und darauf trainiert, Gleitschirm-Trikes nachzufliegen, die ihnen den Weg vom Brutgebiet in das Wintergebiet in der südlichen Toskana zeigen. Jeder Vogel folgt nur einmal den Fluggeräten in den Süden. Fortan kennt er den Weg und kehrt spätestens nach drei Jahren als geschlechtsreifer Vogel in das Brutgebiet zurück. Das ist in diesem Fall das in Hödingen bei Überlingen gelegene Auswilderungs-Camp mit „Mini-flugplatz“.

Formationsflug ist energiesparend für die Vögel

Eine von einem internationalen Forscherteam im Magazin Nature veröffentlichte Studie zeigt, dass sich Waldrappen, die in einer geordneten V-Formation fliegen, sehr präzise koordinieren. Sie verhalten sich dabei in einer Art und Weise, die mathematischen Modellen zufolge eine Energieersparnis bedingen. Grundprinzip ist, dass an der Außenseite eines Flügels beständig ein Aufwind erzeugt wird, den ein nachfolgender Vogel nutzen kann, um Auftrieb zu bekommen. Dazu muss er aber konstant seitlich versetzt in einem bestimmten Abstand zum vorderen Vogel fliegen und zudem seinen Flügelschlag mit dem des voranfliegenden Artgenossen koordinieren. Genau dies tun die Waldrappen.

In einem weiteren Artikel konnten die Forscher zeigen, dass der Formationsflug der Waldrappen ein im Tierreich seltenes Beispiel von echter Kooperation ist. Die Vögel wechseln in Laufe des Fluges beständig ihre Positionen in der Formation, sodass im Mittel jedes Mitglied der Gruppe in ähnlichem Umfang profitiert. Gleiches ist auch bei anderen Zugvögeln zu beobachten.

Verschiedene Logger und Sensoren liefern Daten im Flug

Jetzt wurde dem Waldrappteams vom Österreichischen Wissenschaftsfond (FWF) ein weiteres, dreijähriges Forschungsprojekt zuerkannt. Dr. Bernhard Völkl,

tätig an der Universität Bern, ist der Forschungskordinator des Waldrappteams.

Dabei sollen alle Vögel mit Datenloggern ausgestattet werden, die in hoher Frequenz und Präzision die Position des Vogels und seinen Flügelschlag aufzeichnen. Insbesondere aber sollen mit am Körper anliegenden Sensoren die Herzfrequenz und die Körpertemperatur der Vögel gemessen werden, um so erstmals den tatsächlichen Energieverbrauch während des Fluges und damit auch die Energieersparnis des Formationsfluges zu erfassen.

Dazu werden jedem Vogel 50 Gramm leichte Datenlogger angeschnallt. Die Batterien halten maximal vier Stunden, was einer späteren Flugetappe entspricht. Die jeweilige Auswertung ermöglicht eine räumliche Genauigkeit bis auf drei Zentimeter. Das ist ein absolutes Novum: Noch nie wurde das Verhalten der Vögel im Formationsflug so wissenschaftlich untersucht.

Waldrappen-Population soll auf bis zu 1.000 Tiere anwachsen

Die angesiedelte Waldrappen-Population umfasst inzwischen annähernd 90 Tiere, die regelmäßig zwischen den Brutgebieten nördlich der Alpen und dem Wintergebiet in der Toskana migrieren. Eine aktuell am Leibniz-Institut für Zoo- und Wildtierforschung in Berlin durchgeführte Modellierung hat gezeigt, dass die Population ein gutes Potenzial hat, nachhaltig zu überleben und in den nächsten 15

Jahren auf einen Umfang von bis zu 1.000 Tieren anwachsen könnte.

Wie aber läuft dieses Programm ab? Ungewöhnlich ist es jedenfalls, in einer Ferienregion, wo hügelige Landschaften die Ufer des Bodensees säumen, eine Art Hilfsflugplatz einzurichten. Aber man fand dort eine Wiese, die ausreichte, zwischen Weizen- und Maisfeldern einen sicheren Start und auch eine anschließende Landung mit einem Motorschirm-Trike zu gewährleisten. Dies mit einer Sondererlaubnis des zuständigen Regierungspräsidiums. Dazu kommen auch noch diverse zusätzliche Außenstart- und Landeplätze in einer Entfernung zwischen 500 Metern und mehreren Kilometern zum Basiscamp, die dazu dienen, den Vögeln die Scheu zu nehmen, auch andere Flächen als Landeplätze zu akzeptieren.

Die Vögel üben jeden Tag

Wenn „Flugtag“ ist, geht zunächst alles ganz still zu. Man schiebt zu zweit das Motorschirm-Trike aus dem provisorischen Hangar, ein Fresh Breeze XCitor mit zwei Sitzen. Eine Assistentin hilft, den großen Schirm mit auszulegen. Der XCitor wiegt alleine mit dem Hirth-Motor, der 70 PS auf den Propeller bringt, 168 Kilo. Für den Fall der Fälle dient ein Rettungsgerät vom Typ Magnum 450 von Junkers Profly und dazu kommt noch der eigentliche Tragschirm von Nova mit 50 Quadratmetern.

Die Vögel üben fast Tag für Tag das freie und Formationsfliegen mit dem Trike, Woche für Woche, bis sie automatisch den lauten Rufen der Ziehmütter durch Megafone folgen und die Kraft besitzen, den strapaziösen Überflug über die Alpen zu meistern.

Im Sommer begann der Migrationsflug mit 31 Waldrappen

An einem Montagmorgen Mitte August des vergangenen Jahres war es dann soweit. Zwischendurch signalisierte Dr. Fritz per Mail, dass alle 31 Jungvögel die „Flugtests“ bestanden hätten und dass man sie mit solarbetriebenen, nur 20 Gramm leichten Sendern des Max Plank-Institutes aus Radolfzell zur Identifikation bestückt habe, um auch ihre späteren Flugwege per GPS verfolgen zu können.

Kaum war die Voliere geöffnet, stiegen die Waldrappen kreisend in die Luft, bis



Die Ziehmütter Anne-Gabriela Schmalstieg und Corinna Esterer (v.l.) mit ihren Schützlingen



Die beiden Macher hinter dem Auswilderungsprogramm: Walter Holzmüller und Dr. Johannes Fritz (v.l.)

sich auch das letzte Tier nach großem Zuspruch zum Abflug animieren ließ. Das war das Startsignal für den Projektleiter Dr. Johannes Fritz, der den Flugverband auf der gesamten Strecke auf seinem Einsitzer begleitete. Der zweite Pilot Walter Holzmüller hatte Ziehmutter Corinna an Bord.

Auf der Graspiste war es nur ein kurzes Rollen der ungefederten Trikes, bevor sie abhoben. Diese war übrigens kurzerhand nebst verschiedenen kleinen Außenlandeplätzen vom Regierungspräsidium nur für diesen einen Zeck zum Sonderlandeplatz erklärt worden. Anders, so Projektleiter Dr. Fritz, selbstständiger Verhaltensbiologe aus Mutters in Österreich,

wäre das Projekt überhaupt nicht durchführbar gewesen. Doch man hatte bereits aus dem bayerischen Burghausen, wo inzwischen eine ganze Kolonie ausgewildeter Waldrappen angesiedelt wurde, entsprechende Erfahrungen. Finanziert wird das Projekt bis jetzt weitestgehend von der Europäischen Union über einen Zeitraum bis 2019, um mindestens 120 Waldrappen auszuwildern.

Insgesamt sechs Zwischenlandungen

Der Flugverband startete zunächst mit 31 Waldrappen und zwei Motorschirm-Trikes Richtung Österreich von Überlingen aus kommend. Erste Zwischenstation war



Pilot Walter Holzmüller bereitet sein Trike vor, mit dem er den Vögeln die Richtung vorgibt



Die Waldrappen im charakteristischen, energiesparenden Formationsflug

das bei Andelsbuch in Österreich bekannte Gleitschirmflieger-Zentrum. Insgesamt erfolgten sechs Zwischenlandungen mit je ein bis drei Tagen Pause und einer Gesamtflugstrecke mit 940 Kilometern.

Endziel war das Wintergebiet WWF Oasi Laguna di Orbetello (Toskana). Dies allerdings nicht ganz ohne Verluste. Während der Überquerung der Alpen über den Hochtannbergpass, den Arlberg und den Reschenpass (2.000 Meter) waren die Waldrappen kurz der Attacke eines Steinadlers ausgesetzt. Ein Vogel erreichte die Toskana nicht, weil er einer inneren Verletzung erlag, ein zweiter fiel temporär aus. Am Ziel angekommen, wurden die Tiere noch vom Begleitpersonal zugefüttert, bis sie der Natur in dem nahrungsreichen Gebiet alleine überlassen werden konnten.

Ab Juni gibt es wieder erste Flugübungen mit der neuen Brut

Die Vögel werden dort zwei bis drei Jahre bleiben, bis sie selbst geschlechtsreif sind und brüten. Anschließend werden einige von ihnen frühestens im kommenden Jahr nach der ihnen jetzt bekannten Flugroute ohne Begleitung nach Überlingen fliegen. Am Camp werden sie noch eine kleine Umsiedlung an die Melassefelsen, direkt am Bodensee erfahren. In der Zwischenzeit erfolgen in diesem Jahr vom Überlinger Camp weitere „Flug-Lehrprogramme“ mit frischer Brut.

Walter Holzmüller freut sich jedenfalls schon wieder auf den kommenden Früh Sommer. Im Juni wird er wieder erste

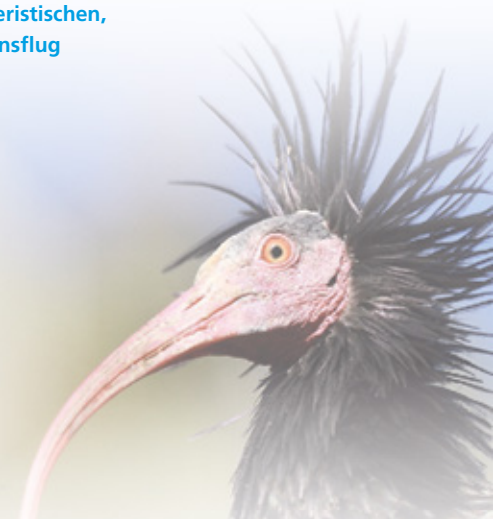
„Flugübungen“ mit einer neuen Brut auf seinem Fresh Breeze XCitor starten.



Mehr zum Thema gibt es unter www.waldrapp.eu.

Text: Hellmut Penner

Fotos: Dr. Johannes Fritz/ P. Przewang/ C.Esterer/ M. Unsoeld/Waldrappenteam



Waldrappen können auf menschliche Ziehpersonen geprägt werden und folgen diesen dann



Ein junger Waldrapp im Flug, ausgestattet mit einem GPS-Gerät auf dem Rücken

VERRÜCKTES PROJEKT

MIT DER „FLIEGENDEN BADEWANNE“ ZUM BÄCKER



Auf ihrem YouTube-Kanal „The Real Life Guys“ zeigen zwei Darmstädter Studenten ihre außergewöhnlichen Experimente

Mitte Januar geisterte durch die deutschsprachige Medienwelt die Meldung mit einem YouTube-Video über eine fliegende Badewanne. Ein Fake? Nein! Dahinter stecken zwei Darmstädter Studenten, die mit jugendlichem Übermut und total verrückten Experimenten ihrem Fankreis über ihren YouTube-Kanal „The Real Life Guys“ Raketenroller, Badewannen-Unterseeboote, Fahrradflugzeuge oder jüngst eben eine fliegende Badewanne zugänglich machen.

Sie sägen und schweißen aus alten Wäschespinnen unter Zuhilfenahme moderner Elektronik oder Modellflugmotoren Brauchbares oder Skurriles. Johannes und Philipp Mickenbecker, Zwillingbrüder, 20 Jahre alt, kauften eine alte Kunststoffwanne für zehn Euro, sägten Unnötiges ab, schweißten aus Alu-Vierkantrohren ein Gestell zur Aufnahme von sechs Elektromotoren zusammen und verschraubten es mit dem GFK-Teil. Die sechs E-Motoren vom Typ Hacker A-200 6, die je 9,6 kW leisten, ergatterten Sie von einem der größten deutschen Elektronikversender (normaler Stückpreis: 1065 Euro). Dazu kamen serienmäßige Drehzahlsteller und mehrere 42-Volt-Batteriepacks, wie sie die Modellflieger für ganz schwere Flugmodelle verwenden.

Der Drohnenhersteller Exabotix unterstützte das Projekt

So richtig wollte das ganze System aber noch nicht funktionieren. Erst nach der Kontaktaufnahme mit dem professionellen Drohnenhersteller Exabotix im Harz, der unter anderem Drohnen für die Polizei und die Bundeswehr liefert, gelang es in einer Testflughalle, eines der skurrilsten Flugobjekte in die Luft zu bringen. Exabotix half mit einem Fluglageregler, wie er für Drohnen verwendet wird, und so war man in der Lage, per Funkfernsteuerung die Wanne mit einem der jungen Bastler zunächst in den Schwebeflug und dann auch später in den Vorwärtsflug zu bringen.

Phillipp Mickenbecker war es denn auch sogleich, der meinte, doch mit seiner flie-

genden Badewanne, Brötchen holen zu können. Nachdem weder das Luftfahrt-Bundesamt noch die Flugsicherung dagegen Einwände erhoben, ließ das Team, das noch aus einem dritten Mann besteht, einen Fahrdienstleiter der Bahn das Parkplatzgelände vor der Herzberger Bäckerei sicherheitshalber kurz absperren. Die einzige Pflicht, die man den tollkühnen Männern auferlegte, war, dass keiner über 30 Meter Höhe fliegen durfte.

Mit dem Gerät holte der Pilot tatsächlich Brötchen

Phillipp Mickenbecker stieg ein, überprüfte kurz, ob überall die 42 Volt für die Motoren bereitstünden, drückte das Mini-Steuerknüppelchen wie bei einem Modellflugzeug langsam nach vorn und hob ab. Erstes Hindernis war eine etwa drei Meter hohe Buschgruppe, und dann ging's einen Kilometer über freies Feld. Kurz vor dem Ziel galt es noch, zwischen zwei Bäumen hindurchzufliegen und dann vier Meter vor der Eingangstür zu landen. Wie das YouTube-Video wiedergibt, holte er sich dort tatsächlich die Brötchen und verschwand dann wieder mit seiner fliegenden Badewanne.

Die fliegende Badewanne wird auf der AERO zu sehen sein

Gekostet hatte der ganze Spaß um die 17.000 Euro, die die cleveren Jungs zum Glück gesponsert bekamen. Sowohl die YouTuber als auch die Drohnenfirma denken an weitere Projekte. Auf der AERO in Friedrichshafen soll die fliegende Badewanne zur Schau gestellt werden – ein echter Hingucker, wie Projektleiter Roland Bosch meint.

Wie so eine bemannte Drohne realisiert werden kann, soll man in einem Vortrag erfahren, auch wenn weltweit an ähnlichen Systemen bereits gearbeitet wird. Fliegend sah diese noch keiner, im Gegensatz zur fliegenden Badewanne. Learning by doing scheint also der bessere Weg zu sein.

Text: Hellmut Penner
Fotos: Youtube/privat

– Anzeige –

A close-up photograph of a pilot wearing a Bose A20 Aviation Headset. The pilot is looking out of the cockpit window. The headset is prominently displayed, and the Bose logo is visible. The background shows the interior of the cockpit with various instruments and controls.

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



Als Verbandsflugzeug bestellt: der Swan

LEICHTE LUFTSPORTGERÄTE AUS DULSV WIRD DVLL

Die bisher getrennten Verbände VMLL und DULSV haben sich im DVLL zusammengeschlossen: Piloten leichter Luftsportgeräte mit und ohne Motor gehören künftig dem Deutschen Verband zur Förderung des Sports mit Leichten Luftsportgeräten an.

Vereinszweck ist die Förderung von Wissenschaft und Forschung, Bildung und Erziehung, des Umweltschutzes sowie des Sports, insbesondere des Flugsports mit leichten Luftsportgeräten. Der DVLL reagiert mit der Fusion und Umbenennung auf den zunehmenden Trend zur Motorisierung von Luftsportgeräten. Weitere Infos auf www.dvll.de

Text und Foto: DAeC

SMARTFLYER-CHALLENGE IN GRENCHEN/SCHWEIZ ZWEITES FLY-IN FÜR ELEKTROFLUGZEUGE

Am **Samstag und Sonntag, 1. und 2. September**, findet auf dem Flugplatz Grenchen/Schweiz wieder die sogenannte Smartflyer-Challenge statt. Im Vorjahr war die seinerzeit zum ersten Mal ausgerichtete Veranstaltung gut angenommen worden, sodass der Beschluss gefasst wurde, das Meeting regelmäßig fortzuführen.

Bei der zweiten Auflage der Smartflyer-Challenge soll es eine noch stärkere Beteiligung geben. Ziel ist es, den aktuellen Stand bei Flugzeugen mit modernen Elektro- oder Hybridantriebssystemen zu präsentieren. Wie schon im Vorjahr werden Segelflugzeuge, UL und Motorsegler sowie Motorflugzeuge die Vielfalt der Konstruktionen und Möglichkeiten mit verfügbarer Technik ins rechte Licht stellen. „Wir wollen Luftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb fördern und Grenchen zum europäischen Zentrum des Elektrofluges machen“, hatte der Organisator René Maier im vergangenen Jahr erklärt.

Hohe Anerkennung erlangten die Eidgenossen auch schon zu Jahresbeginn durch den deutschen Messeveranstalter der AERO in Friedrichshafen, die vom 18. bis 21. April stattfindet. Dort wird die Smartflyer-Challenge als wertvolle Ergänzung zu eigenen Bemühungen um die Elektrofliegerei gesehen. Ein Abkommen im Februar hat die Zusammenarbeit zwischen der AERO und dem Grenchener Organisationsteam bereits besiegelt. Und so werden AERO-Besucher, die im Spätsommer auch Grenchen besuchen möchten, erstmals an einem Messestand in der Halle A7 über die geplanten Aktivitäten schon vorab detailliert informiert.



Weitere Infos, auch für Interessenten und Firmen, die sich an der Smartflyer-Challenge beteiligen wollen: www.smartflyer-challenge.ch.

Text und Foto: Hellmut Penner/red.



Im September treffen sich die Fans der Elektrofliegerei wieder auf dem Flugplatz in Grenchen zur Smartflyer-Challenge

ZUR EIGENEN SICHERHEIT:

BITTE ABREISSSEILE FÜR ANHÄNGER RICHTIG BEFESTIGEN!

Das Abreißeil zur zusätzlichen Sicherung des Anhängers nur mit einer Schlaufe über den Kugelkopf der Anhängerkupplung zu legen, wenn es weder Öse noch Bohrung für eine sicherere Befestigung gibt, ist in Deutschland zwar erlaubt. Davon wird indessen abgeraten – es kann sogar lebensgefährlich sein. In manchen europäischen Ländern (z.B. Schweiz und Niederlande) gelten deutlich strengere Vorschriften. Im Zweifelsfall drohen dort saftige Bußgelder, wenn das Abreißeil nicht ordnungsgemäß (z.B. durch eine Öse oder einen Bügel führend) mit dem Zugfahrzeug verbunden ist.

Wichtig: Der Federhaken des Abreißeiles darf nie direkt eingeklinkt werden, sondern muss als Schlinge ins Seil einhaken, da sonst die Gefahr besteht, dass er sich vor dem vollständigen Auslösen der Bremse aufbiegt. Alternativ dazu kann ein Karabiner nach DIN 5299 direkt eingeklinkt werden.

Alternativen, wenn es keine Ösen oder Bohrungen zum Befestigen der Abreißeile gibt: sogenannte „Holländerösen“ oder Sicherungsschellen, die an der Anhängerkupplung befestigt werden können.

Eine weitere Methode funktioniert mit Materialien aus dem Baumarkt: Hier wird mit einer Schlauchschelle ein Schraubkarabiner fixiert, der ein Abspringen des durchgeführten Abreißeiles verhindert.



Quelle und weitere Infos: www.caravanning.de/tipp/das-abreissseil-im-caravan-erfuellt-lebenswichtige-aufgaben

Text: red.

UMWELT

FESTLEGUNG DER FLORA-FAUNA-HABITAT-GEBIETE

AKTION DER VEREINE IST GEFRAGT – BITTE KARTEN ÜBERPRÜFEN!

Das Umweltministerium Baden-Württemberg hat am 5. März 2018 alle Verbände des Landes darüber informiert, dass die im Land gemeldeten und seitens der Europäischen Kommission festgelegten FFH-Gebiete bald als besondere Schutzgebiete ausgewiesen und rechtlich gesichert werden. Dies dürfte auch einige Flugplätze betreffen. Dabei geht es um nicht weniger als die Zukunftssicherung der Gelände und somit des dort angesiedelten Luftsports. Der BWLV fordert seine Vereine deshalb auf, sich am Anhörungsverfahren aktiv zu beteiligen und die Karten, die zu dem Thema online zur Verfügung gestellt werden, genau anzusehen sowie gegebenenfalls Einwendungen vorzubringen.

FFH steht für Fauna = Tierwelt, Flora = Pflanzenwelt und Habitat = Lebensraum. Die FFH-Richtlinie wurde im Jahr 1992 vom Europäischen Rat beschlossen. Sie hat zum Ziel, die in der Richtlinie aufgeführten, natürlichen Lebensräume (Lebensraumtypen) sowie wildlebenden Tiere und Pflanzen dauerhaft zu erhalten. In Baden-Württemberg kommen insgesamt 53 FFH-Lebensraumtypen, 48 FFH-Tierarten und

zwölf FFH-Pflanzenarten vor, für die FFH-Gebiete an die Europäische Kommission gemeldet wurden. Beispiele sind Moore und Wacholderheiden sowie Hirschkäfer und der Gelbe Frauenschuh, die größte wildlebende Orchidee Europas.

Das Land Baden-Württemberg hat seine FFH-Gebiete in den Jahren 2001 und 2005 gemeldet, und zwar auf Basis des groben Kartenmaßstabs 1:25.000. Den Meldungen ging jeweils eine Beteiligung der Öffentlichkeit voraus, wobei die Bürger zu den Gebietsvorschlägen Stellung nehmen konnten. Die Europäische Kommission hat die FFH-Gebiete im Jahr 2007 festgelegt. Für Baden-Württemberg sind dies 212 FFH-Gebiete mit insgesamt rund 428.000 Hektar Fläche, dies entspricht rund 11,7 Prozent der Landesfläche (wobei 65 Prozent Waldgebiete sind).

Die EU-Kommission hat nun allerdings ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet und eine rechtsverbindliche Ausweisung und **parzellengenaue Abgrenzung der FFH-Gebiete im Maßstab 1:5000** gefordert. Außerdem müssen die Erhaltungsziele für die betreffenden Lebensraumtypen, Pflanzen-

und Tierarten in den FFH-Gebieten festgelegt werden.

Öffentliches Beteiligungsverfahren – auch für Vereine

Das öffentliche Beteiligungsverfahren zum Erlass der FFH-Verordnungen beginnt am 9. April 2018. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung können alle Bürger die Verordnungsentwürfe und deren Anlagen (Karten und Erhaltungsziele) einsehen und



Derzeit werden besondere Schutzgebiete für Flora und Fauna im Land ausgewiesen. Dazu gibt es eine Anhörung, an der sich die Vereine im Sinne des Erhalts ihrer Fluggelände unbedingt beteiligen sollten

Bedenken und Anregungen vorbringen. **Hierzu werden die Verordnungsentwürfe einschließlich der dazugehörigen Anlagen im Zeitraum vom 9. April 2018 bis 8. Juni 2018 bei den Regierungspräsidien während der Sprechzeiten in Papierform öffentlich ausgelegt und zusätzlich auf den Internetseiten (www.ffh-bw.de) veröffentlicht.** In diesem Zeitraum werden die Verordnungsentwürfe zusammen mit den Anlagen zudem bei den räumlich betroffenen Naturschutzbehörden der Stadt- und Landkreise elektronisch zur Einsichtnahme bereitgestellt.

Der BWLV kann diese Überprüfung der parzellengenauen Abgrenzung nach der Karte 1:5000 nicht im Einzelnen vornehmen. Hierbei sind vielmehr die Vereine aufgefordert, anhand des im Internet zur Verfügung gestellten Materials tätig zu werden.

Vom 9. April 2018 bis 8. Juni 2018 haben ferner die Gemeinden, Behörden, Berufsverbände und Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich wesentlich berührt sein kann, sowie die anerkannten Naturschutzverbände Gelegenheit zur Stellungnahme.


Ebenfalls vom 9. April bis 8. Juni 2018 wird von jedem Regierungspräsidium im Rahmen der Internetpräsentation angeboten, über ein Formular online Bedenken und Anregungen vorzubringen. Wenn Bedenken und Anregungen vorgebracht werden sollen, empfiehlt der BWLV, das Formular zu nutzen; dies erleichtert die Eingabe für den Einwender und beschleunigt die Bearbeitung. Der Internetauftritt enthält zudem umfangreiche Informationen zu Verfahren und Hintergrund.

Alle Stellungnahmen werden vom jeweils zuständigen Regierungspräsidium geprüft und ausgewertet, anschließend erhalten die Einwender eine Antwort.

Ein interaktiver Landkartenviewer gibt Anschluss über die derzeitige FFH-Fläche.


Hinweise zur Benutzung des Kartenviewers

In diesem Kartenviewer finden Sie die Darstellung der konkretisierten Außengrenzen der FFH-Gebiete in Baden-Württemberg, wie sie von den geplanten FFH-Verordnungen der Regierungspräsidien vorgesehen sind. Die beabsichtigten Verordnungsgren-

zen sind in blau dargestellt. Die Schutzgebietsfläche ist blau schraffiert .

Die bisher gemeldeten Außengrenzen können Sie zum Vergleich durch Aktivierung des Layers „Gemeldete FFH-Gebiete“ in der Legende hinzuschalten. Sie erscheinen dann als türkisfarbene Fläche. Nach Inkrafttreten der FFH-Verordnungen werden diese durch die Verordnungsgrenzen ersetzt.

In Flurneuordnungsgebieten wurde die FFH-Grenze in der Regel an die neuen Flurstücksgrenzen angepasst. Diese können Sie durch Aktivierung des Layers „Flurneuordnung Flurst.“ im neuen Eigentum (Planungsdaten)“ zuschalten.

Um einen Ausschnitt der Karte abzuspeichern oder auszudrucken, können Sie das Druckersymbol  in der Werkzeugleiste oben links verwenden. Hier haben Sie die Möglichkeit, den aktuellen Bildschirmausschnitt als PDF- oder als Grafik-Datei ausgeben zu lassen.

Text: Hansjörg Jung, BWLV-Präsidialrat für Natur- und Umweltschutz sowie Beauftragter für Windenergie
Foto: BWLV-Archiv/Emanuel Ladner

LESETIPP:

DAS WINDENERGIE-HANDBUCH VON MONIKA AGATZ

„Das Windenergie-Handbuch, das in der 14. Auflage soeben erschienen ist, ist Teil der Fachliteratur. Es versteht sich als Arbeitshilfe für die Verwaltungspraxis im Umgang mit Windenergieanlagen und als Informationsangebot für alle am Thema Interessierten. Es hat keinerlei rechtlich bindenden oder normativen Charakter.“ Dies stellt die Autorin Monika Agatz im Vorwort fest. Das 370-seitige Werk gibt jedoch einen guten Überblick über das komplizierte Sachgebiet, das ganze Heerscharen von Juristen und Verwaltungsbeamte beschäftigt.

Die Autorin verantwortet in der Kreisverwaltung Borken das Referat „Anlagenbezogener Immissionsschutz“. Mit den umfangreichen Genehmigungsverfahren der Anlagen ist sie daher bestens ver-

traut – und diesen Erfahrungsschatz gibt sie auch bundesweit bei Vorträgen weiter.

Von „A“ wie Artenschutz bis „Z“ wie Zuwegung werden nahezu alle Themenbereiche sowohl zum Genehmigungsverfahren als auch zum Immissionsschutz und anderen öffentlich-rechtlichen Belangen abgehandelt. Ein Kapitel widmet sich der Ausweisung von Windenergiekonzentrationszonen. Auch die behördliche Überwachung der Anlagen nach deren Bau und die wichtigsten Vorschriften, Regelwerke, Normen und eine tabellarische Sammlung der einschlägigen Rechtsprechung fehlen nicht.

Im Abschnitt Flugsicherung ist die Abstandsregelung zu Flugplätzen ohne Bauschutzbereich beschrieben. Die Abstände zur Platzrunde sind gemäß

NfL I 92/13 „Richtlinie für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb“ erwähnt. Der Leser vermisst allerdings den Hinweis auf die NfL 1-847-16, die seit 19. Oktober 2016 für kontrollierte Flugplätze gilt und größere Abstände für den Flugbetrieb vorsieht als die NfL I 92/13. Dieses Beispiel zeigt, dass dem Detaillierungsgrad Grenzen gesetzt sind und im Einzelfall das Buch eine Einschaltung einer fundierten Rechtsberatung nicht ersetzen kann.

Das Buch steht auf der Internetseite <http://windenergie-handbuch.de> zum kostenfreien Download zur Verfügung.

Text: Hansjörg Jung, Präsidialrat für Natur- und Umweltschutz sowie Beauftragter für Windenergie im BWLV

LUFTSPORTVEREINIGUNG SCHWARZWALD-BAAR (LSB) DONAUESCHINGEN

KONZERT RUND UM EINE DENKMALGESCHÜTZTE VILLINGER ORGEL



Der Spieltisch einer mechanischen Orgel wie in der Johanneskirche Villingen ist mit dem Cockpit eines Segelflugzeuges (hier die ASK 13 der LSB) vergleichbar, da alle elektrischen Hilfsmittel auch ausfallen können, ohne die Funktion zu beeinträchtigen. Beide „Oldtimer“ entstanden aus Holz und Metall, heutzutage kommt jeweils viel Kohlefaser und Kunststoff zum Einsatz

Es gibt erstaunlich viele Gemeinsamkeiten zwischen einer Orgel und einem Flugzeug: nicht nur, dass die Aerodynamik bzw. Luftströmung der alles entscheidende Faktor ist – zur Tonerzeugung einerseits und für den Auftrieb andererseits. Auch gingen den Exemplaren mit Propeller jeweils solche

ohne Motor in der Entwicklungsgeschichte voraus.

Da – wie im Flugzeugbau auch – deutsche Tüftler, Techniker und Handwerker weltweit besonders geschätzte Exemplare hervorgebracht haben, wurde im Dezember 2017 „Orgelbau und Orgelmusik in

Deutschland“ zum UNESCO-Weltkulturerbe erhoben. Vergleichbares gibt es mit dem Rhönbussard der Wasserkuppe von 1937 als „Bewegliches technisches Denkmal“ nur auf hessischer Landesebene.

Musiker aus dem Umfeld des Luftsportvereins traten ohne Gage auf

Als Pressebeauftragter der Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar (LSB) und als nebenberuflicher Organist war mir das Prädikat der UNESCO Grund genug, ein Neujahrs-Fliegerkonzert rund um die einzige denkmalgeschützte Orgel in Villingen-Schwenningen, die 1838 von der Donaueschinger Orgelbauwerkstatt Schildknecht & Bergmann gebaut worden war, zu veranstalten. Weitere Musiker aus dem Umfeld des Luftsportvereins waren bereit, ohne Gage aufzutreten, sodass sich ein ansprechendes musikalisches Programm von Bach bis Swing rund um die Orgel der kürzlich renovierten Villingener Johanneskirche ergab.

Für eine fachkundige Orgelführung reiste noch mein als Orgelbauer tätiger Bruder aus Freiburg an. Am Ende war es gerade diese Mischung aus traditioneller und moderner Musik, gepaart mit den instrumentenbaulichen Einblicken, von der die

Die Musiker des Villingener Quellenland-Ensembles, die bei dem Konzert auftraten, haben persönliche Kontakte zur LSB (v.l.): Hartmut Janke, Monika Biwald, Gabriele Zucker, Philipp Eschbach, Bernhard Patz



rund 100 Besucher des Benefizkonzertes anschließend vielfach schwärmten. „Ich hätte nie gedacht, dass das Innenleben einer Orgel so komplex und interessant ist!“, teilte ein Besucher mit, der erstmals Handwerkstechniken zur Intonation von einer der rund 3.000 Pfeifen der mittelgroßen Orgel vorgeführt bekam.

Spende kam dem „Freundeskreis für Kirchenmusik“ zugute

Abschließend bedankte sich der LSB-Vorsitzende Eugen Wintermantel bei allen Mitwirkenden herzlich und bekundete so öffentlich das bürgerschaftliche Engagement der Luftsportler für das kulturelle Leben der Region Villingen-Schwenningen. Am Ausgang kamen Spenden in Höhe von 372 Euro zusammen, welche die LSB an den „Freundeskreis für Kirchenmusik“ übergab.

Ein Neujahrs-Fliegerkonzert für 2019 ist bereits in der Planung, dann möglicherweise unter dem Titel „Musik der Romantik vs. Luftaufnahmen der Region“.

Schon gewusst?

Es gibt viele Gemeinsamkeiten zwischen einer Orgel und einem Flugzeug:

- Die Luftströmung bzw. Aerodynamik ist entscheidend für den Klang bzw. den Auftrieb am Flügel.
- Motor und Propeller sind nützlich, aber nicht unverzichtbar (Segelflugzeuge bzw. Blasebalg mit Fußbetrieb).
- Cockpit und Spieltisch verfügen über zahlreiche Schalter, Hebel und Instrumente u.a. für den Luftdruck.
- Die Pedale sind für die Richtung (Seitenrudder) bzw. das Bassfundament verantwortlich.
- Holz, Metall, Leder und Gewebe wurden zunehmend durch Kunststoffe und Kohlefaser ersetzt (bei der Orgel für die hochsensible Mechanik zwischen Taste und Pfeifenventil).

- Deutsche Orgeln von Gottfried und Andreas Silbermann sind ebenso weltberühmt wie Flugzeuge der deutschen Firmen Schleicher und Dornier.
- Sportpiloten und Organisten sind überwiegend am Wochenende inmitten ihres Vereins bzw. ihrer Gemeinde tätig, zumeist auf ehrenamtlicher Basis.



Die Aerodynamik des Pfeifentons wird erklärt und in Zeitlupe visualisiert unter www.orgel-info.de. Details zur Villingener Orgel gibt es unter www.kirchenmusik-vs.de/orgel.html. Die Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar ist online zu finden unter www.lsb-donaueschingen.de

Text: Hartmut Janke
Fotos: LSB

LUFTSPORTJUGEND

JETZT ANMELDEN!

BWLV-STRECKENFLUGLAGER (STRELA) 2018

Zum nunmehr fünften Mal wird das BWLV-Streckenfluglager (StreLa) angeboten. Wie in den Vorjahren findet das StreLa auf dem Sonderlandeplatz Hahnweide bei Kirchheim/Teck, direkt an der Schwäbischen Alb, statt. Die Schwäbische Alb ist ein ideales Fluggebiet für die ersten großen Streckenflüge.

Wenn du einen Flugschein hast, maximal 25 Jahre alt bist und gerade dabei bist, erste Erfahrungen im Streckenflug zu sammeln, ist das StreLa die perfekte Möglichkeit, dich weiterzuentwickeln. Zusätzlich wirst du jede Menge neue Leute kennenlernen, die sich genauso wie du für das Streckenfliegen interessieren.

Während der Woche werden unterschiedliche Trainer mit dir und anderen Teilnehmern in Kleingruppen zusammen fliegen und euch direkt im Flug Tipps geben. Um teilnehmen zu können, benö-

tigst du zusätzlich zum Flugschein eine F-Schlepp-Berechtigung, und du solltest die Bedingungen des Silber-C erfüllen (fünf Stunden Flugzeit, 50-Kilometer-Streckenflug und 1.000 Meter Startüberhöhung; das Silber-C muss jedoch nicht vorliegen).

Als weitere Voraussetzung musst du eine Flugerfahrung von insgesamt mindestens 40 Stunden bis zum StreLa vorweisen – davon mindestens 20 Stunden 2018 auf dem Flugzeug, mit dem du auf die Hahnweide kommst.

Für das StreLa müssen dir ein Flugzeug mit einem DMSt-Index von mindestens 98 sowie ein Rückholer zur Verfügung stehen.

Anreise:

Freitag, 17. August 2018, bis 18 Uhr

Abreise:

Samstag, 26. August 2018, vormittags

Ort:

Sonderlandeplatz Hahnweide

Teilnahmegebühr: 250 Euro

In der Teilnahmegebühr sind Campingkosten und Verpflegung für dich und einen Helfer enthalten. Zur Teilnehmergebühr kommen F-Schleppkosten (35 Euro pro Start) hinzu. Die Maßnahme wird durch die BWLV-Fachausschüsse Segelflug und Jugend bezuschusst.

Weitere Informationen und die Anmeldeformulare findest du auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Jugend → BWLV-Veranstaltungen → Streckenlager (StreLa))

Text: Pascal Betz

FRÜHJAHRSTAGUNG DER BUNDESLUFTSPORTJUGEND JUGENDLAGER WIRD KONKRET



Die Teilnehmer der Frühjahrstagung der Bundesluftsportjugend in Erfurt – dabei auch Tim Steiner und Pascal Kaiser, die den BWLV vor Ort vertreten

Die Vorbereitung des Jugendlagers 2019 geht in die konkrete Phase – um nur ein Ergebnis der Frühjahrstagung der Luftsportjugend in Erfurt zu nennen. In den Workshops vom 23. bis 25. Februar ging es außerdem um den Auftritt auf der AERO, das Thema Nachwuchsgewinnung, den nächsten Juleica-Workshop und die Überarbeitung der Geschäfts- und Jugendordnungen.

„Jugend fliegt“ – unter diesem Motto sollen 75 junge „Fußgänger“ im August 2019 bei dem großen Jugendlager nach Schweizer Vorbild an den Luftsport herangeführt werden. Zur Wahl standen noch zahlreiche andere Namen, unter anderem „Aircamp“, „Startklar“ oder „Abflugbereit“ – einige Teilnehmer hatten noch bis spät in die Nacht hinein Brainstorming betrieben. Neben dem Namen sind auch wichtigere Fragen bereits geklärt: Die Finanzierung und ein Teil des Marketings stehen, die ersten Kooperationspartner sind im Boot. Für die offenen Baustellen legten die Workshop-Teilnehmer Arbeitspakete fest, die sie mit konkreten Deadlines versehen und Teamleitern zuordnen: Wann und wo werden die Betreuer geschult? Bis wann soll das Anmeldeportal stehen? Was bleibt in Sachen Marketing zu tun?

Um sich ein Bild von dem Veranstaltungsort zu verschaffen, besichtigte der Jugendausschuss am Samstag die Hallen des „Avieur Showroom“ in Eisenach. Dort sollen die Besucher des Jugendlagers an Workshops teilnehmen und sich an den Ständen verschiedener Unternehmen über Berufe aus dem Bereich der Luftfahrt informieren können. Direkt neben der Halle liegt der Flugplatz, von dem die Jugendlichen zu ihren ersten Flügen starten werden.

Neue Geschäftsordnung und Jugendordnung

Gearbeitet wurde auch an vergleichsweise Abstraktem: Die Geschäftsordnung und die Jugendordnung sind in die Jahre gekommen. Eine kommentierte Fassung liegt nun bei der Bundesjugendleitung, die daraus einen ersten Entwurf für den Vorstand erstellen wird. Und: Die Themen der beiden nächsten Jugendleiter-Card-Lehrgänge im Herbst stehen fest. Unter anderem soll es um Alkoholprävention, Teambuilding, Vereinskommunikation, Jugendschutz und internationale Jugendarbeit gehen.

Bald soll zudem ein Infoportal zur Nachwuchsgewinnung – möglicherweise als Wiki – online gehen. „In den Vereinen gibt es sehr unterschiedliche Erfahrungen und unterschiedliches Wissen zu diesem

Thema“, sagt der stellvertretende Bundesjugendleiter Konstantin Mahler. Das Know-how müsse gebündelt werden, ein Wiki könne dabei nützlich sein. Die Workshop-Gruppe befüllte die Datenbank und hielt fest, was noch nachgearbeitet werden muss.

Großer Standbereich für die Jugend auf der AERO

Auf der AERO bekommt die Luftsportjugend in diesem Jahr einen besonders großen Standbereich, den es ebenfalls mit Inhalt zu befüllen gilt. Unter anderem soll eine Hörfahrt angeboten werden: Sehbehinderte Menschen können bei dem inklusiven Projekt akustisch auf eine Ballonfahrt gehen. Ein weiteres Highlight: Judith Spörl, Autorin von „Lena fliegt sich frei“ und „Lena startet durch“, kommt am Donnerstag an den Stand der Luftsportjugend. „Wir würden gerne eine Signierstunde oder eine Lesung anbieten“, sagt Jugendreferentin Ariane Bugdoll-Frost.



Die nächste Tagung des Jugendausschusses ist für die Zeit vom 12. bis 14. Oktober in Braunschweig geplant.

Text und Foto: he/DAeC

ANKÜNDIGUNG

48. LEIBERTINGER JUGEND- VERGLEICHSFLEIEN 2018



Beim Jugendvergleichsfliegen geht es darum, Spaß zu haben und Erfahrungen im Strecken- und Wettbewerbssegelflug zu sammeln

Das diesjährige Leibertinger Jugendvergleichsfliegen findet vom **4. bis 10. August 2018** statt. Der Anreisetag ist dieses Jahr am Freitag, 3. August. Hierbei ist zu beachten, dass an diesem Abend noch Selbstverpflegung ist. Ab Samstag gibt es wie jedes Jahr Frühstück und ein warmes Abendessen.

Mitmachen darf jeder, der Spaß am Fliegen hat, einen gültigen Luftfahrtschein besitzt, Mitglied eines Luftfahrtverbandes und höchstens 25 Jahre alt ist (ab 11. August 1992). Beim Jugendvergleichsfliegen geht es darum, Spaß am Fliegen zu haben und eigene Erfahrungen im Bereich Strecken- bzw. Wettbewerbsfliegen zu sammeln. Jeden Morgen, sofern das Wetter es zulässt, wird eine Strecke ausgeschrieben, die abgeflogen werden muss. Am Freitagabend ist Siegerehrung mit anschließender Abschlussparty.

Der ganze Wettbewerb kostet 125 Euro pro Person. In diesem Betrag sind tägliches Frühstück und warmes Abendessen, die Benutzung des Campingplatzes (ohne Strom), der Küche und der sanitären Einrichtungen enthalten. Jeder Windenstart kostet 5,50 Euro extra, und für den F-Schlepp steht unser preiswerter Motorsegler (2,20 Euro/Minute) zur Verfügung.



Weitere Informationen zur Anmeldung gibt es unter www.jufli-leibertingen.de

Text und Foto: L. Wellandt

– Anzeige –

Effective Date: 29 MAR 2018

Ready for departure: Bestellen Sie jetzt die neuen Karten 2018!

Besuchen Sie uns!
A5-207

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

... UND PROFITIEREN SIE VON
RABATTEN BIS ZU 20%!*

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland: Motor-, Segel- und Nachtiefflug
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr: Motor- und Segelflug
- V500 Austria: Motor- und Segelflug
- und weitere Karten in unserem Shop

*ab 20 Kartenblätter 10% Rabatt
ab 50 Kartenblätter 20% Rabatt

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

EISENSCHMIDT
DFS GROUP



In Crailsheim ist die Freude groß über den Gewinn

FOTO-WETTBEWERB AUF FACEBOOK

SFG CRAILSHEIM GEWINNT TICKETS FÜRS TECHNIK MUSEUM

So sehen glückliche Gewinner aus! Die Sportfliegergruppe Crailsheim hatte mit einem Bild ihres Mitglieds Pascal Betz am Facebook-Fotowettbewerb der BWLV-Jugend teilgenommen und zehn Freikarten für das Technik Museum in Sinsheim oder Speyer gewonnen. Das Motiv erhielt etliche Likes und setzte sich damit gegen zahlreiche Einsendungen anderer Vereine durch.

Das Gewinnerbild war im vergangenen Jahr beim BWLV-Streckenfluglager (StreLa) auf der Hahnweide entstanden. Es zeigt einen zarten Regenbogen im Sommergewitter in der Nähe von Geislingen und wurde aus einem der Crails-

heimer Trainerflugzeuge des StreLas gemacht. Im Verbund mit den Piloten zweier weiterer Flugzeuge hatte es die Gruppe an jenem Tag geschafft, sich nach einem längeren Streckensegelflug im Slalom zwischen mehreren Schauern wieder auf die Hahnweide zurück zu kämpfen.

Die SFG Crailsheim hat knapp über 30 aktive Mitglieder und eine etablierte Jugendgruppe, die das gesellige Zusammensein am Flugplatz Weipertshofen sehr wertschätzt. Das Vereinsleben der „Weipertshofener“ besteht jedoch nicht nur aus Fliegen, sondern es wird auch an verschiedenen Veranstaltungen in der

Umgebung geschuftet, um die Kosten des Flugbetriebs sowie die Instandhaltung der Flugzeuge und Infrastruktur zu decken. Ein Museumsbesuch als gemeinsamer Vereinsausflug ist damit wie gemacht für die Sportflieger aus Crailsheim. Alle Mitglieder bedanken sich ganz herzlich für diese tolle Möglichkeit! Der BWLV bedankt sich darüber hinaus beim Technik Museum Sinsheim/Speyer für die Bereitstellung der Eintrittskarten und die freundliche Kooperation.



Lust, Neues aus dem Luftsport zu erfahren? Einfach bei Facebook Stichwort „BWLV Jugend“ eingeben, die Seite liken und nichts mehr verpassen! Wer die Technik Museen in Sinsheim oder Speyer – inklusive der spannenden Sammlungen aus der Luftfahrt – auch einmal besuchen möchte, findet hier alle Infos: <https://sinsheim.technik-museum.de/> oder <https://speyer.technik-museum.de/>

Das Siegerbild entstand beim BWLV-Streckenfluglager (StreLa) im vergangenen Jahr



Text: Tino Früh/red.
Gewinnerfoto Regenbogen: Pascal Betz
Foto Teilnehmer: Walter Kellermann

ARBEITSKREIS SEKTOREN IM BWLV

41. INFOABEND ZUM SAISONAUFTAKT



Der Infoabend des AK Sektoren in Dettingen war erneut sehr gut besucht

199 Vertreter von 55 Vereinen konnte Kurt Sautter am 23. Februar in der voll besetzten Schlossberghalle in Dettingen/Teck zum Infoabend des Arbeitskreises (AK) Sektoren begrüßen. Ein großer Dank geht an die Fliegergruppe Dettingen/Teck, die diesen Veranstaltungsraum organisiert und vorbereitet hatte.

Kurt Sautter, Sprecher des AK Sektoren, begrüßte vor Beginn seines Vortrags den BWLV-Vizepräsidenten und Segelflugreferenten Walter Eisele, die Präsidiarätin und Beauftragte für Frauensport, Beate Rein, BWLV-Geschäftsführer Klaus M. Hallmayer sowie AK-Gründungsmitglied Sieger Maier.

Keine Luftraumverletzung durch Segelflugzeuge

Mit großer Freude konnte Kurt Sautter berichten, dass es 2017 keine an die DFS bzw. von der DFS gemeldeten Luftraumverletzungen durch Segelflugzeuge oder Gleitschirme gab. Dies ist ein zentraler Baustein für die funktionierende Luftraumstruktur in der Umgebung des Stuttgarter Flughafens. Die DFS verlässt sich darauf, dass Segelflieger und Gleitschirmflieger die erteilten Freigaben und die Luftraumgrenzen einhalten.

Rund 118.000 IFR-Flugbewegungen wurden 2017 in EDDS abgewickelt. Trotzdem können in den 17 Segelflugsektoren des „**Stuttgarter Modells**“, die rund 500 dort stationierten Segelflugzeuge nahezu ohne große segelfliegerische Einschränkungen betrieben werden. Allerdings, so die mahnenden Worte des Referenten, erfordere dies ständige Disziplin eines jeden Segelflug- und Gleitschirmpiloten, vom Flugschüler bis zum „alten Adler“.

Neben den Infoabenden sind die **Kontrollflüge** ein weiterer Baustein zum Erhalt „unseres“ Luftraums. Über jeden Kontrollflug muss ein Protokoll erstellt und an den AK-Sprecher gemailt werden. Die Rücklaufquote aus der sogenannten Ost-Bank lag bei 81 Prozent. Hier ist Optimierungsbedarf gegeben. Die West-Bank konnte mit knapp 100 Prozent punkten.

Auf eine vom AK-Sektoren unlängst durchgeführte Umfrage in den Vereinen, ob sie mit den beantragten und genehmigten Höhenfreigaben zufrieden waren, kam kein negatives Feedback. Dies gab Kurt Sautter gerne an den anwesenden DFS-Vertreter Stephan Heinrich weiter. Gleichzeitig appellierte er aber auch an die hiesigen Fliegermannschaften,

notwendige Höhenfreigaben konsequent zu beantragen.

Das oben erwähnte „Stuttgarter Modell“ bedeutet „**basisorientierte Höhenfreigaben**“ – das heißt, Höhenfreigaben sollen entsprechend der Höhe der Wolkenbasis beantragt werden. Dies gewährleistet eine größtmögliche Sicherheit für alle Luftraumnutzer innerhalb der Sektoren wie auch in den Randbereichen. Wurde einmal eine beantragte Freigabe nicht gleich gewährt, so ist es legitim, etwa eine halbe Stunde später nochmals beim Supervisor in Langen nachzufragen. Denn auch dort könnte sich bis dahin die Verkehrs- oder Wetterlage verändert haben.

500 ft-Puffer

VFR-Flüge in Deutschland dürfen unter bestimmten Bedingungen nach den Halbkreisflugregeln bis FL 95 fliegen. Da **FL 100 bereits Luftraum C** und somit **freigabepflichtig** ist, hat die DFS eine Empfehlung herausgegeben, dass auch Segelflugzeuge einen 500ft-Puffer zu FL 100 einhalten und somit auch nicht höher als FL 95 oder 2.900 m MSL fliegen sollten. Eine derartige Arbeitshöhe sollte unter Sicherheitseinbußen nicht bis auf den letzten Fuß knapp unterhalb FL 100 ausgereizt werden.



Luftraum-Experten (vorn, v.l.): Eberhard Scheu (Mitgründer des AK Sektoren und früher Lotse in Stuttgart) mit seinem ehemaligen Kollegen Helmut Montag und dessen Nachfolger Stephan Heinrich

Wolkenabstände

In diesem Zusammenhang wurde der dringende Appell geäußert, die vorgeschriebenen Wolkenabstände einzuhalten. Als Empfehlung gab Sautter den Hinweis, wer einen Transponder im Segelflugzeug habe, solle diesen in Höhen ab ca. FL 80 auch nutzen. In Luftraum E gibt es legalen IFR/VFR-Mischverkehr, vor allem in der Umgebung von Regionalflughäfen.

AK Sektoren – Quo Vadis

Die (selbst-)kritische Frage an das Publikum „Brauchen wir noch einen Arbeitskreis Sektoren?“ wurde mit Zuhörerapplaus beantwortet. Dies bedeutet: „Ja, wir brauchen den AK Sektoren weiterhin“. Neben dem sehr gut funktionierenden Bundesausschuss unterer Luftraum im DAeC (BAUL) sowie einem neuen DAeC-Bundes-Arbeitskreis „Luftraum für alle“ sind die gewachsenen kurzen Wege und der weiterhin direkte Draht zum Lotsenarbeitsplatz in Langen Garantien für eine größtmögliche Luftraumnutzung. Sautter fasste es mit den Worten zusammen: „**Der Erhalt unserer jetzigen Sektorenregelung hängt ganz maßgeblich von uns und unserer Zuverlässigkeit ab**“.

Dazu gehören:

- Sektorengrenzen und Freigabehöhen strikt einhalten,
- Luftraum beobachten,
- Wolkenabstände einhalten,
- außerhalb der Sektoren auf IFR/VFR-Mischverkehr achten,
- technisch funktionierende FLARM-Geräte und, soweit vorhanden, Transponder benutzen,
- Schulungen und Selbstkontrollen in den Vereinen.

8,33-kHz-Frequenzraster

Ein weiterer wichtiger Punkt für diese Saison wird die Umstellung auf das 8,33-kHz-Frequenzraster sein. Man muss davon ausgehen, dass in den im Frühjahr erscheinenden ICAO-Karten nicht alle Platzfrequenzen auf neuestem Stand sein könnten. Jeder Pilot kann sich unter anderem auf der DFS-Homepage über den neuesten Sachstand informieren.

BAF – Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung

Stephan Heinrich, Lotse und Sachbearbeiter an der DFS-Niederlassung Stuttgart, richtete den Appell an die Zuhörer, sich an alle bestehenden **An- und Abflugver-**

fahren sowie an die Luftraumgrenzen zu halten. Dabei berichtete er von drei Luftraumverletzungen, zwei davon waren durch UL-Flieger verursacht. Dabei mussten Airliner nach TCAS-Alarm ausweichen bzw. sogar einen Anflug abbrechen.

Eine relativ junge Behörde ist das BAF – Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung in Langen. Grundlage für diese Behörde sind die 2004 in Kraft getretenen EU-Verordnungen zu Single European Sky (SES). Eine der Aufgaben des BAF ist zum Beispiel, oben erwähnte Luftraumverletzungen zu untersuchen und notfalls zu ahnden.

Neues zum Luftraum 2018

Unter dem Tagesordnungspunkt „Neues zum Luftraum 2018“ erläuterte Helmut Montag, dass es im Raum Stuttgart dieses Jahr keine Änderungen gebe. Die Stuttgarter Segelflugregelung in ihrer heutigen Systematik befinde sich mit kleinen Anpassungen mittlerweile im elften Jahr. Montag, ehemals DFS-Lotse und -Betriebsfachbearbeiter in Stuttgart und weiterhin Mitglied im BAUL, wiederholte stichwortartig die Aktivierungs- und Deaktivierungsverfahren der Segelflugspektoren, sei es über Telefon oder die Segelflug-ATIS. Weiter rief er die Ver-

fahren für die **TMZ mit Hörbereitschaft** nochmals in Erinnerung.

Bundesweit gebe es etliche Luftraumanpassungen, sodass jeder mit der **neuesten ICAO-Karte** unterwegs sein sollte. Durch die Zentralisierung des Fluginformationsdienstes nach Langen werden alle **FIS-Sektoren** dieses Jahr neue Grenzen bekommen.

Dringend bat Helmut Montag, dass der BAUL mit Feedback und Informationen zur Luftraumnutzung (positiver wie negativer Art) von der Vereinsbasis informiert werde, damit solche Erkenntnisse an die DFS weitergegeben werden könnten oder bei anstehenden Luftraumnutzerkonferenzen dem BAUL bekannt seien.

Streckenflugwetter frühzeitig erkennen

Henry Blums Vortrag „Streckenflugwetter frühzeitig erkennen“ wurde nach der Pause mit Spannung erwartet. Henry Blum, bekannt als Wettbewerbsmeteorologe und Buchautor, referierte anhand von ausgesuchten Wetterlagen über große Streckenflüge und erläuterte deren Wettermerkmale und deren frühzeitige Erkennung. An zirka drei Tagen im Jahr stellen sich bei uns demnach Wetterlagen ein, welche Flüge über **1.000 Kilometer** ermöglichen, so Henry Blum. Bleibt abzuwarten, wieviel Teilnehmer des Infoabends dies in der kommenden Flugsaison erkennen und umsetzen.



AK-Sprecher Kurt Sautter führte mit seinem Bericht in die Sachlage ein

Henry Blum bei seinem Vortrag „Streckenflugwetter erkennen“

Nächster Infoabend

Der nächste Infoabend wird am **15. Februar 2019** in der Alten Turnhalle in Herrenberg stattfinden. Schulungsunterlagen

gibt es im **Downloadbereich** der BWLV-Homepage (Verband/Service → AK Sektoren)

Text: Eberhard Scheu
Fotos: Peter Sautter

HKF

AUFRUF AN DIE VEREINSJUGENDLEITER UND VEREINSVORSTÄNDE: FÖRDERANTRÄGE FÜR DEN HANNS-KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS JETZT STELLEN!

Wie ihr wisst, fördert der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) eure Jugendlichen auf besondere Weise: Wenn ihr an einem Jugendlager, einem Ausbildungslehrgang oder einer anderen förderungswürdigen Maßnahme teilnehmt, könnt ihr auf Antrag einen Zuschuss erhalten. Sicher habt ihr in der Winterpause die Ferienlager für die kommende Saison geplant. Deshalb jetzt nicht versäumen:

Annahmeschluss für die Anträge ist am Montag, 30. April!

Unsere Homepage ist mittlerweile wieder unter www.bwlv-hkf.de erreichbar. Dort könnt ihr euch alle notwendigen Informationen holen und die Formulare downloaden. Also reicht eure Anträge bitte so schnell wie möglich ein.

Text: Das Vorstandsteam des HKF



VERANSTALTUNGEN DER BALLONSPORTGRUPPE STUTT GART

WETTFAHRTEN ZUM FRÜHLINGS- UND VOLKSFEST

Die Ballonsportgruppe (BSG) Stuttgart lädt auch in diesem Jahr wieder zu ihren traditionellen Wettfahrten zum Frühlings- und Volksfest auf dem Cannstatter Wasen in Stuttgart ein. Folgende Termine sind hierfür festgelegt:

Frühlingsfestwettfahrt am 28./29. April 2018:

Info unter www.ballonsportgruppe-stuttgart.de bzw. Anmeldung unter fruehlingsfest18@ballonsportgruppe-stuttgart.de

Volksfestwettfahrt am 13./14. Oktober 2018:

Info unter www.ballonsportgruppe-stuttgart.de bzw. Anmeldung unter volksfestcup18@ballonsportgruppe-stuttgart.de

Die BSG Stuttgart freut sich über viele Anmeldungen!

Text: red./Wolfgang Hirsch
Foto: BSG Stuttgart/Archiv

Den Cannstatter Wasen mit seinen Fahrgeschäften bekommen die Teilnehmer der Frühlings- und Volksfestwettfahrt der BSG Stuttgart von oben zu sehen



LUFTSCHIFFFAHRT

DEUTSCHER SIEGT BEI HEISSLUFT-LUFTSCHIFF-WM



Die schwebenden Riesen faszinierten die Zuschauer

Der Leutkircher Andreas Merk hat die Weltmeisterschaft der Heißluft-Luftschiffe für sich entschieden. Er steht damit an der Spitze eines komplett deutschen Gewinnerfeldes.

Auf Platz zwei landete Ralph Kremer aus Aachen, Dritter wurde Jürgen Hütten aus Roetgen, der für die Luftschiffahrerin Pia-Maria Witt nachgerückt war. Insgesamt gingen neun Teilnehmer aus Deutschland, Polen, Litauen, Schweden und der Schweiz am Tegernsee an den Start.

Zu den Aufgaben der Piloten gehörten unter anderem eine Tomo-Hawk Task, eine zeitlich begrenzte Präzisionsaufgabe, und eine Target Race Task, eine Kombination aus Geschwindigkeits- und Präzisionsaufgaben mit einem Starttor und Zieltor.

Das Wetter machte den Teilnehmern jedoch mehr als einmal einen Strich durch die Rechnung: Regen, Schnee, eine tiefe Wolkendecke und Nebel verhinderten vier von acht Fahrten. Und wenn die Piloten starten konnten, hatten sie nicht selten mit starkem Wind zu kämpfen. Besonders hart traf es den Schweizer Fabien Droz-dit-Busset: Wegen eines Risses in der Hülle seines Luftschiffes konnte er nicht an der WM teilnehmen.

Das Highlight für die Region dürften die Fahrten am 21. Februar gewesen sein: Bei der Cross Country Task steuerten die Piloten ihre Luftschiffe über den Tegernsee, nachdem die Zuschauer am Startplatz bereits den Aufbau der Luftfahrzeuge mitverfolgt hatten.

Die Aussicht, beeindruckende Bilder von schwebenden Riesen festzuhalten – unter anderem während einer Pressefahrt –, hatte während der gesamten WM zahlreiche Pressevertreter an den Tegernsee gezogen.

Text: he/DAeC
Foto: Ben Bläss

LUFTSPORTVEREIN ROSSFELD, ABTEILUNG MODELLFLUG

WETTBEWERBSAUSSCHREIBUNGEN F1E

Samstag, 21. April 2018, 11 Uhr: Ranglistenwettbewerb F1E – DAeC 20/2017

1. Teilwettbewerb BW – Landesmeisterschaft 2018 – BW 08/2018

Sonntag, 22. April 2018, 10 Uhr: Ranglistenwettbewerb F1E – DAeC 22/2018

2. Teilwettbewerb BW – Landesmeisterschaft 2018 – BW 09/2018

Veranstalter:

Luftsportverein Roßfeld, Metzingen, Abteilung Modellflug

Wettbewerbsleitung:

Lennart Bajorat, Volker Bajorat

Organisation:

Dietrich Sauter, Helmholtzstraße 37, 72555 Metzingen

Tel.: 07123/170539 oder 0170 2928955

E-Mail: DSsauter@t-online.de

Gelände:

Himmelberg bei 72393 Melchingen/Schwäbische Alb

Startgebühr:

Senioren 12 Euro (incl. Jugendförderung), Junioren 3 Euro

Wettbewerbsregeln:

BeMod 2018 und DAeC – Rahmenausschreibung F1E 2018

Der Himmelberg ist ein reiner Westhang. Ausweichgelände bei Süd-Südostwind stehen am Ruchberg und bei Nord-Ostwind am Eselsberg zur Verfügung.

Zulassung:

Mitgliedschaft im DAeC 2018 oder FAI Sportlizenz 2018

Gäste sind willkommen. Jeder Teilnehmer muss versichert sein, der Veranstalter haftet für keinerlei Schäden (gem. § 43 Abs. 2, 3 LuftVG).

Der Veranstalter erinnert hiermit alle teilnehmenden Piloten an die geltenden gesetzlichen Vorschriften:

Kenzeichnung der Flugmodelle gem. § 19 Abs. 3 LuftVZO und **Nachweis der erforderlichen Kenntnisse** (Kenntnisnachweis für Modellflieger) gem. §§ 21a Abs. 4 S.1, 21b Abs. 1 Nr. 8 lit. b) LuftVO

www.kenntnisnachweis-modellflug.de

Ausschluss von jeglichen Ansprüchen gegen den Wettbewerbsveranstalter im Fall der Pflichtverletzung.

Preise:

Urkunden, Sachpreise

Meldungen:

Bitte **bis 1. April** an die Organisation und vor Ort bis zum Beginn des ersten Durchgangs.

Hinweise:

Über die Mittagszeit Imbiss mit Herzhaftem sowie Kaffee und Kuchen. Bitte die vorgesehenen Pkw-Abstellplätze einhalten. Ort und Zeitpunkt der Siegerehrung werden am ersten Wettbewerbstag bekannt gegeben.

Auffahrt zum Himmelberg nur von Melchingen aus!

Text: Lennart Bajorat

BROSCHÜRE

„DAS NEUE LUFTRECHT FÜR MODELLFLIEGER“ FÜR ALLE VEREINE

Die am 7. April 2017 eingetretenen Änderungen der LuftVO haben die Rechtslage für Modellflieger umfassend verändert. Für den DAeC – Bundeskommission Modellflug – war dies der Anlass, eine Broschüre zu erstellen, damit eine rechtssichere Handhabung der neuen Regelungen durch alle Modellflieger ermöglicht wird. Diese Broschüre soll zugleich als Grundlage für die Einweisung von Modellfliegern zur Erlangung des Kenntnissnachweises dienen. Autoren sind Dr. jur. Walter Felling und Christian Walther, der ehemalige und der heutige Vorsitzende des BuKo-Fachausschusses Recht.

Damit diese wichtigen Informationen allen Vereinen zur Verfügung stehen, hat der Fachausschuss Modellflug im BWLV beschlossen, die Broschüre allen BWLV-Vereinen mit Modellflugabteilungen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Wenn beim Versand ein Verein durch das Raster gefallen sein sollte, bitte beim Modellflugreferenten Hans Deuschle (Deuschle@bwlv.de) melden.

Alle anderen können die Broschüre (64 Seiten, A5, ISBN 978-3-88180-483-7) für 12,80 Euro über den Shop von fmt beziehen: www.vth.de

Text: Bernhard Schwendemann



JUBILÄUM MIT BESONDEREM PROGRAMM AM 7. JULI 60. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG MIT STERNFLUG

Ausgezeichnete Organisation, eine interessante Wettbewerbsaufgabe, Gebühren wie zu Zeiten der 1950er-Jahre, hochwertige Preise und ein tolles Miteinander: All das erwartet die Teilnehmer des 60. Südwestdeutschen Rundflugs mit Sternflug am 7. Juli

Am Samstag, 7. Juli 2018, veranstaltet der Baden-Württembergische Luftfahrtverband den 60. Südwestdeutschen Rundflug. Er führt auf einem Rundkurs von Schwäbisch Hall nach zwei Zwischenlandungen wieder dorthin zurück. Schirmherr ist Prof. Dr. h. c. mult. Reinhold Würth. Zum Jubiläum ist zudem ein Sternflug vorgesehen, bei dem die Teilnehmer ganz zwanglos und ohne Wettbewerb mitmachen können. Also melden Sie sich an und seien Sie Teil dieses historischen Ereignisses!

Der Südwestdeutsche Rundflug ist ein traditioneller Motorflug-Wettbewerb. Tatsächlich ist er einer der ältesten in Deutschland und wurde von Motorflugreferent Dr. Dietrich Knapp 1958 nach der Wiederzulassung des Luftsports in den 1950er-Jahren mit einigen Fliegerkameraden aus der Taufe gehoben.

Sinn des Wettbewerbs war damals wie heute, mittels praxisbezogener fliegerischer Aufgaben die besonderen Anforderungen an den Flugzeugführer darzustellen, um auch in außergewöhnlichen Situationen und bei Multitasking die Sicherheit und Übersicht nicht zu verlieren. Der sportliche Wettbewerb ist also ein hervorragendes Mittel, das persönliche Können einzuschätzen und unabhängig von den erreichten Wettbewerbsergebnissen sinnvoll darauf zu reagieren. Doch genauso wichtig sind das gegenseitige Kennenlernen und der Austausch von

Erfahrungen unter Fliegerkameraden. Dazu ist insbesondere der Abschlussabend mit Siegerehrung ein geeigneter Anlass.

Hier freut sich der BWLV, in Prof. Dr. Reinhold Würth einen großzügigen und freundlichen Schirmherrn und Gönner gefunden zu haben. Prof. Dr. Würth ist nicht nur selbst passionierter Flieger und Ehrenmitglied im BWLV, sondern er war dem Luftsport stets auch in besonderem Maße verbunden. Dafür ein herzliches Dankeschön!

Der 60. Südwestdeutsche Rundflug wird neben hervorragender Infrastruktur und Organisation, einer interessanten Wettbewerbsaufgabe, Gebühren wie zu Zeiten der 1950er-Jahre sowie dank unserer Förderer und Sponsoren mit interessanten Preisen und Loggewinnen überzeugen. Zudem sind auch die Teilnehmer des Sternflugs bei der Abendveranstaltung herzlich willkommen.

Er ist als offener Wettbewerb für aerodynamisch gesteuerte Luftfahrzeuge (SEP/TMG/UL) geplant, die frei wählbare Mindestgeschwindigkeit sollte jedoch 60 kn sein.

Ablauf des Wettbewerbs:

Nach der Begrüßung der Teilnehmer folgt das Einweisungsbriefing mit speziellen Hinweisen zum Ablauf. Danach beginnt der Wettbewerb mit einer normalen Flug-

planungsaufgabe, die bewertet wird. Dann erhalten Sie die eigentliche Wettbewerbskarte mit schon eingezeichneten Wendepunkten und Kursen, inklusive einem Flugplan mit Kurs- und Zeitangaben sowie das Aufgaben- und Lösungsblatt mit Bildmaterial. Nun heißt es, sich in die Route einzuarbeiten.

Danach begeben Sie sich zum Flugzeug und bereiten es mit einem von der Wettbewerbsleitung gestellten Logger vor. Zur festgesetzten Startzeit gehen Sie auf Kurs, identifizieren und überfliegen die Wendepunkte nach Zeitangabe und bestimmen auf der Route Objekte und Bodenzeichen nach Bildern. Auf zwei Zwischenlandeplätzen und bei der Abschlusslandung mittels Ziellandefeld wird Ihre „Treffsicherheit“ bewertet. Wenn dann alles im festgesetzten Zeitrahmen absolviert wurde, kann erst mal entspannt werden.

Gestartet wird in zwei Kategorien – einerseits Wettbewerb (als Crew oder Solo) mit Mannschaftswertung, Sonderwertung und Feststellung des Baden-Württembergischen Meisters im Navigationsflug 2018, andererseits in der Einsteigerklasse (entschärfte Wettbewerbsordnung) mit freier Sitzplatzauslastung.

Sternflug und geselliges Beisammensein

Doch ist das Jubiläum auch als geselliger Sternflug (ohne Wettbewerb) geplant. Landung und gemeinsames Abendessen

sind frei. Für die Unterkünfte gibt es ein Kontingent von Hotels und Gaststätten, auch für die Transporte zu den Unterkünften wird gesorgt.

Insbesondere auch für den Sternflug wäre es schön, wenn möglichst viele Piloten sich zu einer Teilnahme entschließen – schon allein, um ein Zeichen zu setzen, dass der Motorflug lebt und aktiv betrieben wird. Angesprochen sind vor allem diejenigen, die schon einmal in früheren Zeiten bei einem Südwestdeutschen Rundflug mitgemacht haben. Doch

auch Neulinge und alle anderen Interessierten sind herzlich willkommen. Lassen Sie uns den Sternflug gemeinsam mit Leben füllen und zeigen Sie zusammen mit vielen anderen Kameraden, dass der Luftsport seine Berechtigung hat!

Freuen Sie sich im Kreise der Kameraden auf einen kurzweiligen Abend mit besonderen Einlagen, stärken Sie unseren Verband und seine ehrenamtlichen Vereine – und haben Sie vor allem viel Spaß am 60. Südwestdeutschen Rundflug mit Sternflug!



Weitere Informationen, die Ausschreibung, Anmeldeformular und Hotelnachweise gibt es im Internet unter www.bwlv.de (Verband/Service → Sparten → Motorflug) oder bei Walter Nerdinger unter Telefon 07433 5614. **Die Anmeldefrist endet am 26. Juni 2018.**

Text: Fachausschuss Motorflug/UL im BWLV/red.
Foto: Archiv BWLV

NOCH PLÄTZE FREI:

FLUGSICHERHEITSEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“



Intensive Übung unter simuliert schlechten Wetterbedingungen kann Leben retten

Der Fachausschuss Motorflug/UL des BWLV bietet am **Donnerstag und Freitag, 10./11. Mai (Christi Himmelfahrt)**, mit Unterstützung der militärischen Flugsicherung Niederstetten und FIS/DFS wieder sein traditionelles Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ an. Hierfür sind noch Plätze frei!

Teilnehmer: Alle Motorflieger/Mose/UL (möglichst mit Fluglehrer). Falls Fluglehrer fehlen, können diese gestellt werden. (Flugschüler nur mit begleitendem Fluglehrer oder mit Einverständniserklärung des Ausbildungsleiters, siehe Anmeldeformular). Aus Kapazitätsgründen (Radar)

ist der praktische Teil auf 20 Luftfahrzeuge beschränkt. Interessant ist dieses Seminar auch für Refresher oder Weiterbildungen.

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

Wichtig: Die Ausrüstung Ihres Luftfahrzeugs muss entweder einen künstlichen Horizont oder einen Wendezeiger sowie einen Transponder beinhalten.

- Anflug am 10. Mai 2018 Flugplatz Niederstetten bis 11 Uhr Ortszeit. Beginn des Seminars 12 Uhr. Ende des Seminars voraussichtlich am 12. Mai 2018, 14 Uhr. (Bei Anflügen außerhalb dieser Zeit bitte vorherige Kontaktaufnahme).
- Die Seminargebühr beträgt pro Teilnehmer 100 Euro, Nichtmitglieder des BWLV/DAeC bezahlen 150 Euro. Darin sind Referenten-, Organisations- und Verwaltungskosten enthalten.
- Gebühr für teilnehmende Fluglehrer (Nachweis Teilnahme an amtlicher Fortbildung) 40 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DAeC 80 Euro.
- Tankmöglichkeit AVGAS 100LL, Jet A1, MOGAS vorhanden
- **Unterkunftsmöglichkeiten, AIP und alle weiteren Infos** finden Sie unter www.flugplatz-niederstetten.de oder unter Telefon 01 71 7 709 845 (Michael Schäfer). Für Transfer am Platz/Hotel wird gesorgt.
- **Anmeldeformular:** Sie finden das Anmeldeformular sowie weitere Infos zu Organisation, Lehrplan und Verfahren auf der BWLV-Homepage unter der Sparte Motorflug. Dieses senden Sie dann an nerdinger@bwlv.de.
- Der FA-Motorflug/UL behält sich die Durchführung oder Beschränkung nach Wetterverhältnissen und Teilnehmerzahl (Radarkapazität) vor.

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



RED BULL AIR RACE

AUFTAKT DER RENNSERIE IN ABU DHABI

Der deutsche Pilot Matthias Dolderer aus Tannheim, der auch im BWLV aktiv ist, landete im Gesamtranking auf Platz 13

Die Rennserie des Red Bull Air Race in der sogenannten Masterclass hat begonnen. Das erste Rennen wurde kürzlich in Abu Dhabi ausgetragen, den Sieg trug der US-Amerikaner Michael Goulian davon. Der BWLV-Pilot und frühere Weltmeister der Rennserie Matthias Dolderer aus Tannheim schied in der Vorrunde

aus und belegt damit aktuell den 13. Platz in der Rangliste. Das nächste Rennen findet am 21. und 22. April im französischen Cannes statt.

Text: red.
Foto: Red Bull Media

AUCH TEILNEHMER AUS DEUTSCHLAND SIND WILLKOMMEN

SCHWEIZER MEISTERSCHAFT IM PRÄZISIONSFLUG

Von **Freitag bis Sonntag, 15. bis 17 Juni**, findet am Flugplatz Sitterdorf in der Schweiz die Schweizer Meisterschaft im Präzisionsflug (PFSM) statt. Der Sonntag ist dabei als Reservetag geplant.

Eine Anmeldung ist bis Sonntag, 6. Mai, online unter www.pfa.ch möglich. Dort gibt es auch die offizielle Ausschreibung sowie Informationen rund um die Meisterschaft.

Willkommen sind auch ausländische Teilnehmer. Diese werden allerdings in einer separaten, offenen Wertung geführt.

Text: red./Esther Rimensberger

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

LTA FÜR ROTAX-MOTOREN

Das Luftsportgeräte-Büro hat für diverse Seriennummern von Rotax 912 iS Sport, Rotax 912 UL, Rotax 912 ULS, Rotax 914 UL die Lufttüchtigkeitsanweisung LTA-Nr. LSG 18-001 herausgegeben.

SB-912-070UL in Verbindung mit dem SB-912-070 herausgegeben, welche zusätzliche Informationen liefern.

Es wurden Fälle von Leistungsabfall und Rückgang der Motordrehzahl bei Rotax-912/914-Motoren im Betrieb gemeldet. Eine nachfolgende Untersuchung ergab, dass bei bestimmten Ventilstößel-Baugruppen, die zwischen dem 1. Mai 2016 und dem 2. Oktober 2017 hergestellt wurden, Bauteilverschleiß an der Kipphebel-Kalotte auftreten kann, der zu Fehlfunktionen des Ventiltriebs führen kann.

Die LTA LSG 18-001 erweitert die Anwendbarkeit auf nichtzertifizierte Motoren, die in Luftsportgeräten beim DAeC eingebaut sein können. Zu identifizieren sind diese betroffenen Motoren durch die Seriennummer nach der Benennung aus dem Service-Bulletin. Die LTA fordert eine einmalige Inspektion der betroffenen Motoren und, abhängig von den Ergebnissen, den Ersatz betroffener Teile.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat zuvor die LTA D-2017-256R1 auf Basis der EASA AD 2017-0208 veröffentlicht, die für die zertifizierten BRP-Rotax-Motoren 912 und 914 gilt, und eine Inspektion betroffener Teile fordert. BRP-Rotax hat das



Die LTA ist im Internet unter www.daec.de (Luftsportgeräte-Büro → UL-Zulassung → Sicherheit) publiziert. Bei Fragen soll der Motorenhersteller kontaktiert werden.

Text: Frank Einführer, LSG-B

STRECKENFLUGLAGER AM FLUGPLATZ WINZELN

...DENN IM SÜDWESTEN FLIEGT ES SICH HALT AM BESTEN!



Fliegen, Freunde kennenlernen und etwas dazulernen: Das ist das Ziel des Streckenfluglagers am Flugplatz Winzeln-Schramberg

Der Luftsportverein Schwarzwald veranstaltet auf dem Flugplatz Winzeln-Schramberg vom **11. bis 19. August 2018** das Schwarzwald-Streckenfluglager. Von dort aus bieten sich tolle Gelegenheiten, im Sommer den Schwarzwald und die Schwäbische Alb auf ausgedehnten Streckenflügen kennenzulernen.

Das Streckenfluglager richtet sich an alle Piloten, die in lockerer Runde das Thema Streckenfliegen angehen und dabei den Südwesten Deutschlands erleben wollen. Das Ziel der Veranstaltung ist leicht auf den Punkt gebracht: Fliegen, Fliegen, Fliegen, Freunde kennenlernen und etwas dazulernen.

Alle Teilnehmer müssen im Besitz einer gültigen Segelflugglizenz mit F-Schleppberechtigung sein und mindestens eine Saison Streckenflugerfahrung inklusive Außenlandung nach Schein haben.

Mitgeflogen werden kann mit einer breiten Palette an Flugzeugen: Von der Club- über die 18m-Klasse bis zum Doppelsitzer sind alle Flugzeuge willkommen.

Für die Teilnahmegebühr von 350 Euro (ermäßigt 300 Euro) wird quasi ein „Rundum-sorglos-Paket“ geboten:

- Camping am Flugplatz
- Gemeinsames Frühstück am Flugplatz

- Versorgung mit Vesper für den Tag
- Gemeinsames warmes Abendessen am Flugplatz
- Tägliches Briefing mit Wetterbericht und Streckenvorschlägen
- Fliegen in kleinen Teams.

Lediglich die F-Schlepps werden gesondert abgerechnet.

Weitere Details und Anmeldeinfos sind unter www.lsv-schwarzwald.de (→ Termine) zu finden.

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt – daher am besten gleich anmelden!

Text und Foto: Volker Herbst

SEGELFLUGZEUG MIT ELEKTRISCHER HEIMWEGHILFE

EASA ZERTIFIZIERT SCHLEICHERS ASG 32 EL

Der doppelsitzige Hochleistungssegler ASG 32 EL mit elektrischer Heimweghilfe von Schleicher konnte zur Jahreswende die EASA-Zulassung entgegennehmen. Fast zur gleichen Zeit erteilte auch die FAA die Zulassung für die Verbrennerversion als Selbststarter (ASG 32 Mi) mit Wankelmotor.

Bei der Elektroversion dient allerdings der zwölf Kilogramm leichte 25 kW Emrax-Elektromotor als reine Heimweghilfe. Er treibt einen 1,55 Meter Propeller an, der eigens für A. Schleicher Segelflugzeugbau entwickelt wurde und jetzt dort gefertigt wird. Die Elektronik kommt aus Einzelkomponenten deutscher Hersteller.

Innerhalb des Hauses Schleicher hat Paul Anklam die Leitung des Elektroprojekts,

wo auch der sehr simple Motorbedienteil eines Einhebel-Reguliertestes entwickelt wurde. Dieser Motorbedienteil mit Stellhebel und zwei Bedienungsknöpfen spricht für sich und schließt Fehlbedienungen aus. Als Pilot gibt es keine komplizierten Ablaufvorgänge, die zu Fehlsteuerungen führen könnten.

Steuergerät mit Einknopfbedienung

Das gesamte System wurde im Wesentlichen durch ein Konsortium mit der Universität Kassel und der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Mosbach und Industriepartnern entwickelt. Das Motorbedienteil ist aber nur ein Teil des gesamten Sicherheitskonzeptes für den Elektroantrieb. Ein Batterieblock von

mehr als 1.200 Lithium-Ionen-Zellen ist an der Stelle verbaut, wo beim Verbrenner der Motor sitzt. Die Zellen sind parallel und seriell verschaltet, um den Anforderungen an Strom und Spannung ge-



Ein Steuergerät mit Einknopfbedienung im Instrumentenbrett gibt Auskunft über alle wichtigen Parameter wie Ladestand des Akkus, Drehzahl und Temperaturen

recht zu werden. Das BMS überwacht alles und schaltet im Fehlerfall die Batterie ab. Es wäre nicht möglich (und sinnvoll) nur einzelne Zellen abzuschalten und die fehlerhafte Batterie weiter zu betreiben.

Ein Steuergerät mit Einknopfbedienung im Instrumentenbrett gibt Auskunft über alle wichtigen Parameter wie Ladestand des Akkus, Drehzahl und Temperaturen.

Schleichers Hochleistungssegelflugzeug kann mit einer vollen Batterieladung doppelsitzig Steigwerte von bis zu 1,3 m/s erreichen. Die Batteriekapazität reicht für eine 20-minütige Motorlaufzeit oder einen Sägezahnflug von bis zu 100 Kilometern aus.

Viele Konstruktionsverbesserungen

Der Rumpf stammt im Wesentlichen von der ASH 30 ab, während die Flügel komplett neu entwickelt wurden. Das Flugzeug weist neben den äußerlichen Merkmalen



Es wird eine Vielzahl von Ausstattungsvarianten angeboten



Zum Jahreswechsel wurde die ASG 32 EL von der EASA zugelassen

Der 1,55 Meter Propeller wurde eigens für A. Schleicher Segelflugzeugbau entwickelt und dort gefertigt

wie Winglets viele Konstruktionsverbesserungen auf. So wurden unter anderem auch die Anforderungen an die Crashsicherheit des Cockpits von 6g auf 9g erhöht und erfüllt. Zudem wird eine Vielzahl von Ausstattungsvarianten angeboten. Die ASG 32 ist das derzeit einzige in Serie gebaute Kunststoff-Segelflugzeug der Welt, das auch komplett in verschiedenen RAL-Farben lackiert sein kann – ein zusätzliches Plus.

Wenn die Batteriekapazitäten in absehbarer Zeit weiter so steigen, ist nicht auszuschließen, dass Schleicher sogar schon recht bald aus der ASG 32 EL einen Elek-

tro-Selbststarter ohne großen Zusatzaufwand entwickelt. Eine Stellungnahme dazu gab es noch nicht, doch darf man zumindest auf die AERO 2019 gespannt sein. Bis dahin ist Zeit genug, um an noch leistungsfähigere Batterien zu kommen. In absehbarer Zeit werden Festkörperzellen mit bis zu vierfach höheren Batteriekapazitäten gegenüber heutigen Lithium-Ionen-Zellen zur Verfügung stehen. Eine der dabei führenden Firmen ist die schwäbische Firma Bosch. Die Massenproduktion ist laut einer Mitteilung der Firma Bosch für 2020 geplant.

Text und Fotos: Hellmut Penner

EGU-VERTRETUNG

KONGRESS DER EUROPEAN GLIDING UNION IN PARIS

Am 24. Februar beteiligte sich die Delegation des DAeC mit Jürgen Kubicki, Andreas Peus und Martin Kader am 25. Kongress der Europäischen Segelflug-Union (EGU). Auf der Agenda standen wichtige Zukunftsthemen, wie der Part-Gliding („Sailplane Rulebook“), die neue Basic Regulation und die DTO (Declared Training Organisation). Neue Möglichkeiten ergeben sich bei der Zusammenarbeit mit der EASA, um die „Awareness“ in Sachen Flugsicherheit europaweit zu verbessern.

Der DAeC ist Vorreiter bei der Anwendung der europäischen FCL-Regelungen. Von den deutschen Erfahrungen können die anderen EU-Staaten profitieren, die wegen ihres Opt-outs die FCL-Regelungen der Verordnung (EU) 1178/2011 noch nicht anwenden.

Neben zwei weiteren Kandidaten aus Frankreich und Dänemark wählten die anwesenden Delegierten von 15 europäischen Mitgliedsverbänden den vom DAeC nominierten Andreas Peus einstimmig in

den Vorstand. Dank Jürgen Kubicki und Andreas Peus hat der DAeC mit zwei EGU-Vorständen eine führende Rolle bei der gemeinsamen Gestaltung der europarechtlichen Rahmenbedingungen für den Segelflug.

Text: Martin Kader, stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug im DAeC

MEISTERSCHAFTEN

AUSRICHTER FÜR 2019 GESUCHT



Die Bundeskommission Segelflug bittet die Vereine um Unterstützung

Im Jahr 2019 finden wieder deutsche Segelflugmeisterschaften statt. Für diese Wettbewerbe sowie für die Qualifikationswettbewerbe der Junioren werden Ausrichter gesucht.

Zur Vereinfachung wurde jeweils ein Online-Fragebogen entwickelt, mit dem sich interessierte Vereine bewerben können. Es können auch Wettbewerbe mit nur einer Klasse angeboten werden. Bewerbungsschluss ist der 30. April 2018.

Die Dauer einer deutschen Meisterschaft muss zwölf Wertungstage ermöglichen. Es sind kein Pflichttrainingstag und kein Reservetag mehr notwendig.

Die Dauer einer Qualifikationsmeisterschaft darf acht Wertungstage nicht unterschreiten.



Die Online-Fragebögen sind auf <https://segelflug.aero/web> veröffentlicht. Für Rückfragen steht das Büro der Bundeskommission Segelflug gern zur Verfügung.
E-Mail: segelflug@daec.de

Text: Jan Braune
Foto: DAeC/Archiv

TERMINTIPP

77. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG IN KOBLENZ



Die Bundeskommission Segelflug und der Aero-Club Koblenz laden zum 77. Segelfliegertag am **Samstag, 3. November 2018**, ins Kurfürstliche Schloss in Koblenz ein. Am Vortag des Segelfliegertages wird wieder die Gremiensitzung der Bundeskommission Segelflug stattfinden.

Text: DAeC

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany
April 18 – 21, 2018

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS



RESTAURIERUNG

DER DELPHIN V1 FLIEGT WIEDER

Gut erkennbar ist die Absaugung am Randbogen

Marius Fink hat ein äußerst seltenes Segelflugzeug restauriert: einen Delphin V1. Im Folgenden berichtet er von diesem Projekt, das sich über Jahre hinzog.

Warum man dieses Flugzeug Delphin nannte, ist mir bis heute noch schleierhaft. Leider kann ich den Konstrukteur Arthur Ahrens aus Krefeld nicht mehr dazu befragen, was hinter dieser Idee steckte.

Der Delphin wurde in den 1950er-Jahren entworfen, und es wurden nur zwei Exemplare gebaut: Der Delphin V1, D-5500 wurde von Ahrens Flugzeugbau hergestellt, der Delphin A, D-5150 im Eigenbau (das A steht für Amateurbau). Das Flugzeug wurde in konventioneller Holzbauweise mit einem Kreuzleitwerk hergestellt, die Landeklappen und Querruder sind aus Metall.

Grenzschichtabsaugung am Flügel ist die größte Besonderheit

Dieses außergewöhnliche Flugzeug ist für den vollen Kunstflug zugelassen (BVS3).

Die größte Besonderheit des Delphins ist aber die Grenzschichtabsaugung am Flügel. Am oberen Randbogen des Flügels ist ein Spalt, durch den im Innenteil des Flügels beim Fliegen ein Unterdruck entsteht. Um diesen Unterdruck auszugleichen, wird durch einen Spalt oberhalb des gesamten Querruders die Strömung auf der Oberseite des Flügels angezogen. Durch diesen Effekt haben die Querruder eine bessere Wirkung als ohne diese Absaugung. Dadurch liegt die Strömung länger laminar bis zum Querruder an.

Die Kunst der Grenzschichtabsaugung ist eine absolute Dichtigkeit am Querruderspalt, damit nicht die Luft von der Unterseite des Flügels (dort, wo der Überdruck herrscht) angesaugt wird. Durch heutige Kunststoffe und Ruderspalt-Abdeckbänder ist

es möglich, dies in den Griff zu bekommen. Ich muss aber zugeben, dass der gewünschte Erfolg eines „Rollwunders“ ausgeblieben ist. Doch die Überlegung und die Umsetzung des Projekts ist für die damaligen Verhältnisse außergewöhnlich.

Wechselvolle Geschichte

Der Delphin A ging in den 1970er-Jahren nach England, wovon ich auch noch ein Bild habe. Danach verliert sich jedoch seine Spur. Auch mehrere Nachfragen beim Vintage Glider Club (VGC) ergaben keine Ergebnisse. Man muss davon ausgehen, dass er wohl einem Sonnwendfeuer zum Opfer gefallen ist und somit der V1 zum Unikat wurde.

Der V1 hingegen war dauerhaft in Deutschland stationiert und wurde am 21. Juli 1994 zum letzten Mal geflogen. Am 2. August 2013 begann ich mit der Überholung des Flugzeugs und hatte mir das Ziel gesetzt, für das Vorhaben nicht länger als vier Jahre zu benötigen. Zum Zweck dieser Renovierung erhielt ich vom LBA die originalen Baupläne, was für mich eine riesige Erleichterung bedeutete. Durch das Studieren dieser Pläne wurde mir einiges klarer, was mir im Vorfeld noch schleierhaft erschienen war. Wenn man ein Unikat restauriert, so kann man nicht einfach schauen, wie es die anderen gemacht haben, sondern man fängt immer und immer wieder bei Null an.

Herstellung einer neuen Haube

Eine der größten Herausforderungen war die Herstellung der Haube, da die originale Haube nicht mehr vorhanden war. Diese war bei einem Transport des Flugzeugs auf einer Autobahn verloren gegangen. Die Überreste der 1,80 Meter langen Haube erhielt ich in einer Schachtel mit den Maßen 50 x 50 Zentimeter.

Wenn ich aber die Einflugberichte in der L-Akte las, so war dies sicher besser so. Denn die originale Haube wurde geblasen,



Nach drei Jahren Bauzeit ist das Delphin-Unikat wieder topp in Schuss

Bis der Oldtimer wieder fliegen konnte, waren viele Arbeitsstunden nötig



nicht gezogen, und das bei der besagten Länge von 1,80 Meter. Dies brachte starke Verzerrungen in der Optik mit sich. Wenn man den Einflugberichten Glauben schenken mag, mussten die Piloten wegen starker Übelkeit landen, was jedoch nicht an ihren Flugkünsten, sondern an der verzerrten Optik lag.

Die originale Vorrichtung zur Herstellung der Haube gab es leider nicht mehr, folglich mir blieb nichts anderes übrig, als auch diese selbst herzustellen. Schlussendlich kostete mich die Haube nicht nur unzählige Nerven und Arbeitsstunden, sondern auch das dreifache des gesamten Flugzeugs!

Werkstattflug nach drei Jahren Bauzeit

Am 8. September 2017 war es aber endlich soweit: Nach einer Bauzeit von drei Jahren, einem Monat und sechs Tagen konnte ich den Delphin beim LTB Hartmut Sammet abnehmen lassen. Da Hartmut nach ausgiebiger Prüfung keine Mängel feststellen konnte, durfte ich noch am selben Tag den Werkstattflug vornehmen. Nach nunmehr 23 Jahren stand der Delphin wieder am Start!

Da ich selbst diesen Flug vornehmen konnte, fühlte ich mich wie vor vielen Jahren bei meinem ersten Freiflug. Ich ließ mich auf eine Höhe von 1.300 Meter über Grund schleppen, was mir genügend Zeit gab, das Flugzeug ein wenig zu „beschnuppern“. Sehr überrascht war ich, wie leise es im Flugzeug war, obwohl es doch schon 42 Jahre auf dem Buckel hat. Die gesamten Flugeigenschaften überraschten mich positiv, nun freue ich mich sehr auf die Flugsaison 2018 mit meinem Delphin!

Nach einer geglückten Landung wurden alle Papiere fertiggestellt und ans LBA gesandt. Zu meiner großen Überraschung erhielt ich nach nur zweieinhalb Wochen die endgültige Zulassung des Delphins vom LBA zurück.

Wissen über die Oldtimer muss erhalten bleiben

Dass der Delphin überhaupt heute wieder fliegt, habe ich vielen Personen zu verdanken. Erwähnen möchte ich jedoch besonders Hans Hörber, Willy Fahrni/Schweiz und Hartmut Sammet. Die drei hatten unendliche Geduld mit mir und beantworteten mir all meine Fragen offen und geduldig. Zudem geht ein großes Dankeschön an die unzähligen, nicht genannten Helfer, die ebenfalls zum Erfolg beitrugen.

Mit Wehmut erkenne ich aber auch, dass das Wissen von damals immer mehr in Vergessenheit gerät. Noch fliegen einige Oldtimer herum, doch wird es in Zukunft immer schwerer werden, diese Schätze flugtüchtig zu erhalten. Hier bin ich froh, dass unser BWLV noch immer Werkstattleiter-Lehrgänge Gemischtbauweise anbietet, was dazu animieren sollte, dies auch rege zu nutzen.

DIE TECHNISCHEN DATEN DES DELPHINS

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| Spannweite | 13,0 m |
| Flügelfläche | 16,9 m ² |
| Profil | Gö 549 mod. |
| Länge | 7,7 m |
| Rüstmasse | 265 kg |
| max. Flugmasse | 375 kg |
| Höchstgeschwindigkeit V_{NE} | 250 km/h |
| beste Gleitzahl | 28 bei 75 km/h |
| geringstes Sinken | 0,7 m/s bei 60 km/h |

Text und Fotos: Marius Fink



JUBILÄUM EINES KLASSIKERS

50. KLIPPENECK-SEGELFLUG-WETTBEWERB



Damals und heute: das Starterfeld beim Klippeneck-Wettbewerb.

Eins ist jedoch gleich geblieben: Der Wettbewerb steht für anspruchsvollen Strecken-Segelflug in toller Atmosphäre

Vom 28. Juli bis 4. August findet der Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb statt. In diesem Jahr feiert der Klassiker Jubiläum: Er wird zum 50. Mal ausgerichtet. Hierzu haben die Ausrichter ein besonderes Programm geplant und laden alle Interessierten herzlich ein.

Der Wettbewerb hat eine lange Tradition: Die Arbeitsgemeinschaft der Fliegergruppen auf dem Klippeneck (ARGE Klippeneck) führte 1967 einen Wettbewerb durch, mit dem Ziel, den Streckensegelflug auf dem Klippeneck zu fördern. Gestartet wurde an zwei Wochenenden an der Winde in der Wettbewerbsklasse, später Leistungsklasse genannt, sowie einer Gästeklasse, die außer Konkurrenz mitfliegen durfte.

Initiatoren waren im Wesentlichen Dietmar Geistmann, Konni Augner und Fritz Rueb. Als Abflugs- und Überflugs-Merkmale wurden später weiße Leintücher auf dem Hummelsberg ausgelegt und jeweils zum Zweck des fotografischen Nachweises verändert. Ausgewertet wurde mittels Landkarte, Barografen und fotografierten Wendepunkten. Überflüge an der Ziellinie wurden mit dem Fernglas bestätigt.

Aus diesen Anfängen hat sich im Laufe von 50 Jahren ein Wettbewerb entwickelt, in dem Jahr für Jahr ein internationales Teilnehmerfeld in modernen Leistungs-Segelflugzeugen in der Standard-, 15m-, 18m-, Offenen und Doppelsitzer-Klasse antritt. 2018 kommt zusätzlich eine Qualifikation für die deutsche Meisterschaft in der Clubklasse hinzu.

Dokumentation und Auswertung der Wettbewerbs-Streckenflüge haben sich durch elektronische Instrumente im Cockpit fantastisch weiterentwickelt und erleichtern heute die Arbeit der Piloten und des Wettbewerbssteams. Bereits in den 1980er-Jahren kam auf dem Klippeneck weltweit das erste Computerprogramm von Klaus Hinkel zur Berechnung der Wertungen unter Wettbewerbsleiter Willy Streicher zum Einsatz.

Heute ist der Klippeneck-Wettbewerb ein Fixpunkt im Wettbewerbskalender vieler Piloten und ihrer Familien. Er steht für anspruchsvollen Strecken-Segelflug in toller Atmosphäre, zu der die Bewirtung, das Rahmenprogramm sowie die einmalige Landschaft des Klippenecks maßgeblich beitragen.

Auch die besondere Schönheit des Geländes am Klippeneck macht den Reiz des Wettbewerbs aus



Unser Jubiläum wollen wir gebührend feiern. Wir möchten neben den Ehrengästen alle Freunde des Klippeneck-Wettbewerbs, besonders die Wettbewerbsleitungen, Helfer, ehemalige und aktuelle Teilnehmer mit ihren Teams sowie unsere Schlepppiloten zu unserer Jubiläumsfeier am Samstag, 28. Juli, auf dem Klippeneck herzlich einladen.

Folgender Ablauf ist vorgesehen:

Zeit: 20 Uhr

Ort: Halle 4 auf dem Segelfluggelände Klippeneck

Programm:

- **Grußworte: ARGE Klippeneck, Bürgermeister Wuhrer, (Denkingen), BWLV, DAeC und Politik**
- **Streifzug durch 50 Klippeneck-Wettbewerbe mit Walter Streicher**

Für das leibliche Wohl wird bestens gesorgt.

Text: Christiane Lehr, Martin Trittler
Fotos: Gerhard Renner, Best of Shots



Jedes Jahr geht ein internationales Teilnehmerfeld in fünf Klassen an den Start

Wettbewerbs-Tagesprogramm vom 28. Juli bis 4. August:

- 10 Uhr: Briefing der Piloten
- Ab ca. 11.30 Uhr: Start des Wettbewerbsfeldes (wetterabhängig)
- Live-Tracking über Wettbewerbs-Homepage
- Ab ca. 16 Uhr: Landung der Flugzeuge (wetterabhängig)
- Durchgängige Bewirtung in der Briefing-Halle (6 bis 23 Uhr)
- Wechselndes Abendprogramm

Für weitere Infos besuchen Sie unsere Homepage: www.klippeneck-wb.de

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

IGC ZU GAST IN FREUDENSTADT



Geballte Kompetenz der Segelflieger im Freudenstädter Kurhaus

Im Kongresszentrum Freudenstadt hielt die International Gliding Commission (IGC) am 2. und 3. März ihre gut besuchte Jahrestagung ab. Vertreter aus 32 Segelfluggationen reisten zum FAI/IGC Plenary Meeting an.

Zwei Tage zuvor hatte sich das Präsidium der IGC getroffen, um etliche Themen

vorzubereiten. Dieses ist derzeit wie folgt besetzt: Präsident Eric Mozer (USA), Erster Vizepräsident Brian Spreckley (England), Sekretär Vladimir Foltin (Slowakei), die fünf weiteren Vizepräsidenten Rene Vidal (Chile), Alexander Georgas (Griechenland), Terry Cubley (Australien), Frouwke Kuijpers (Niederlande), Marina Vigorito Galetto (Italien)

sowie Schatzmeister Dick Bradley (Südafrika).

Zum FAI/IGC Plenary Meeting waren auch Beobachter und Experten eingeladen, um verschiedene Themen zu bearbeiten – darunter zum Beispiel das Umfeld und den zukünftigen Kalender von internationalen Segelflugmeisterschaften. Darüber hinaus wurden das Regelwerk und spezielle Themen der Technik wie Flight Recorder, FLARM, Live Tracking, Sicherheits- und Bauvorschriften von Segelflugzeugen wie auch medizinische Belange von Segelflugzeugführern angesprochen.

Organisation und gut ausgestattetes Kongresszentrum wurden gelobt

Zur Eröffnung des Meetings begrüßte Oberbürgermeister Julian Osswald die Gäste aus aller Welt. Der OB freute sich über die Einschätzung des IGC-Präsidenten Eric Mozer, dass Freudenstadt ein



Das bestens ausgestattete Kongresszentrum schätzten die Delegierten als Tagungsort

sehr schöner Tagungsort sei. Besonders gut kamen bei den Teilnehmern die kurzen Wege in Freudenstadt an: Nahezu alles konnte man zu Fuß absolvieren und dazu klare Winterluft genießen. Geschätzt wurde auch das gut ausgestattete Kongresszentrum.

Ein Lob sprachen die Delegierten der Fliegergruppe Freudenstadt zudem für die hervorragende Organisation aus. Dazu trugen insbesondere der Vorsitzende Axel Reich und mehrere Mitglieder bei, welche die Delegierten bei Shuttelfahrten vom Stuttgarter Airport oder anderen Verkehrsknotenpunkten abholten und zurückbrachten.

Als Freudenstädter und IGC-Delegierter der Bundeskommission Segelflug im DAeC hatte Christof Geißler mit fünf Minuten Fußmarsch die kürzeste Anreise. Seit 2010 vertritt er die Interessen der Bundeskommission Segelflug. Von der Bundeskommission Segelflug war zudem Vorstandsmitglied Rudi Baucke anwesend. Im Namen des Deutschen Aeroclubs begrüßte Schatzmeisterin Sigrid Berner alle Teilnehmer. Einigen der anwesenden Vertreter aus 32 Nationen war zusätzlich das Stimmrecht von nicht anwesenden Vertretern aus vier weiteren Nationen übertragen worden. Dadurch waren letztlich 36 Länder stimmberechtigt.

Zuschlag für die Meisterschaften 2021

Vorgestellt wurden die aktuellen Vorbereitungen zur WM 2020 in Stendal (Offene, 18m- und 20m-Klasse). Spannend wurde es, als die verschiedenen Nationen ihre Bewerbungen für die Weltmeisterschaften

2021 vortrugen. Je drei Bewerber stellten sich mit einem Kurzbeitrag vor für die WM der 18m- und 20m-Klasse, der Offenen Klasse sowie für die Ausrichtung der Frauen- und Junioren-WM. Zur EM 2021 der Club-, Standard- und 15m-Klasse gab es einen Bewerber, wie auch zu den Pan-American Segelflugmeisterschaften.

Den Zuschlag für die Meisterschaften 2021 erhielten folgende Nationen:

WM Offene/20m-/18m-Klasse:
Matkopuszta/Ungarn
WM Junioren: Tabor/Tschechische Republik
WM Frauen: Husband Bosworth/England
EM Club/Standard/15m-Klasse:
Pociunai/Litauen
Pan-American:
Luis Eduardo Magalhaes/Brasilien

Für die internationalen Meisterschaften bis 2020 wurden zudem die Positionen der Chief Stewards und Jury-Präsidenten festgelegt. Aus deutscher Sicht zu bemerken: Chief Steward für die Junioren-WM in Ungarn wurde Christof Geißler. Bei der WM 2020 in Stendal: Jury Präsident Eric Mozer (USA); Chief Steward Robert Danewind (Schweden).

Modus für die Austragung von Meisterschaften festgelegt

Ab 2021 sieht der Wettbewerbskalender für Weltmeisterschaften wie folgt aus: In ungeraden Jahren werden die Offene, 20m-, 18m-Klasse sowie die Junioren ausgetragen. In geraden Jahren finden dann die Club-, Standard-, 15m- sowie Frauen-WM statt. Ab 2021 wird die Frauen-WM nur noch in zwei Klassen ausgetragen. Dabei gilt die Clubklasse als gesetzt, die zweite Klasse bei der Frauen-WM wird dann noch festgelegt und könnte von Mal zu Mal auch wechseln.

Der zusätzliche Wettbewerbskalender bringt 2019 die Frauen-WM in Australien und die Junioren-WM in Ungarn. Die WM der 13,5m-Klasse in Pavullo wird zusammen mit einem Wettbewerb für E-concept gliders ausgetragen. Zum Thema E-concept gliders soll es 2018 in Italien einen Testwettbewerb geben.

Neue Wettbewerbe mit E-concept gliders

Zur Erläuterung: E-concept gliders sind Segelflugzeuge mit Elektroantrieb. Mit einem neuen Regelwerk, das an die Regeln des Sailplane Grand Prix angelehnt ist, kann ein solches Segelflugzeug

im Verlauf eines Wettbewerbsfluges zusätzlich elektrische Energie verbrauchen – was dann nicht als Außenlandung zählt, sondern entsprechend dem Stromverbrauch in die Wertung einfließt.

Damit lassen sich andere Wettbewerbsformen realisieren, insbesondere lassen sich so auch Bereiche mit fehlender Thermik überbrücken. Außenlandungen können damit ebenso vermieden werden.

Modifikationen bei der 13,5m-Klasse

Bei der 13,5m-Klasse wurde die Massengrenze (MTOM) für internationale Meisterschaften auf 350 Kilogramm angehoben. Bislang war die Masse auf eine Flächenbelastung von 35 Kilogramm pro Quadratmeter begrenzt. Die Erhöhung entsprach einem Antrag aus Litauen sowie einer Forderung eines größeren Anteils der Teilnehmer der letzten 13,5m-Weltmeisterschaft von 2017. Diese Festlegung muss zur Einführung nochmals Anfang 2019 bei der nächsten IGC-Hauptversammlung bestätigt werden.

Regelwerk

In das sportliche Regelwerk werden ein Paragraf zu unsportlichem Verhalten von Piloten und Teamcaptains und eine entsprechende Sanktionierung aufgenommen; dies soll dann besonders bei aggressivem und unsportlichem Verhalten gegenüber den Organisatoren von internationalen Meisterschaften zur Anwendung kommen.



Christof Geißler (r.) mit Rolf Radespiel (Präsident der OSTIV)

Live Tracking (Flugwegverfolgung über Internet):

Bis zum nächsten Jahr soll eine Regelung zum Thema Live Tracking ausgearbeitet werden. Diese soll zum Ziel haben, dass jeder Pilot jederzeit ohne Unterbrechung getrackt werden kann. Dabei sollen neu entwickelte OGN- oder IGC-Tracker zum Einsatz kommen, die vom Piloten im Flug nicht manipuliert werden können. Ebenso soll diese Regelung zum Ziel haben, dass FLARMS und kompatible Geräte zur „Awa-

reness Situation“ und Kollisionswarnung wieder ihrem ureigenen Ziel dienen können. Dies entspricht einem Antrag der Buko Segelflug des DAeC und muss bis Ende des Jahres im Detail erarbeitet werden.

Punktewertung

Bislang galt für alle Flugzeuge eine Mindeststrecke von 250 Kilometern zur Erreichung der maximal möglichen Punktezahl einer Tageswertung. Diese wurde wie folgt geändert:

Club- und 13,5m-Klasse 250 Kilometer (wie bisher)
Standard-, 15m-, 20m- und Doppelsitzerklasse: 300 Kilometer
18m- und Offene Klasse: 350 Kilometer

Zudem wurde auch die Mindeststrecke für eine Tageswertung verändert von 100 Kilometer auf 100, 120 und 140 Kilometer.

Text und Fotos: Lothar Schwark

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DES SPORTFLIEGERCLUBS SCHWETZINGEN

Zu Beginn der Jahreshauptversammlung des Sportfliegerclubs Schwetzingen am Flugplatz Herrenteich ließ der Vorsitzende Udo Mühlhölzer das vergangene Jahr Revue passieren. Der Flugbetrieb war erfreulicherweise diesmal nicht durch Hochwasser beeinträchtigt, was sich in den Startzahlen niederschlug – im Vergleich zu den Vorjahren waren diese um 20 Prozent gestiegen. Insgesamt wurden bei 3.380 Starts 934 Stunden auf Vereinsflugzeugen geflogen.

Zudem wurden wieder zwei Fluglager für Mitarbeiter der Pfalz-Flugzeugwerke durchgeführt, die ebenfalls mit 240 Segelflugstarts und 55 Flugstunden in die Bilanz eingingen. Weiterhin wurde auch erneut ein einwöchiges Fluglager für die eigenen Mitglieder zu Beginn des Sommerurlaubs am Herrenteich veranstaltet.

Ehrungen für sportliche Erfolge

Wie bei der Hauptversammlung im Vorjahr beschlossen, wurde zur Förderung des Streckensegelfluges die betagte ASK 13 durch einen Duo Discus ersetzt. Im Sportbericht nahm der Zweite Vorsitzende, Karl P. Heinerich, die Ehrungen für sportliche Erfolge der Mitglieder vor. Den internen Wettbewerb „Gentslake Open“ gewann erneut Bernd Schwarz, den Jugendpokal erhielt wieder Christof Heizmann, und den Pokal für den Aktiven mit dem weitesten Flug überreichte Heinerich an Achim Besser.

Schriftführer Michael Greten zeichnete mehrere Mitglieder für langjährige Mit-

gliedschaft aus, insbesondere Oliver Heyne, der bereits mit 14 Jahren als Segelflugschüler in den Verein eingetreten war und nun seit 40 Jahren eines der aktivsten Vereinsmitglieder ist.

Einige Mitglieder setzten sich vorbildlich ein

André Junker berichtete über die Verbesserungen der Infrastruktur. Schulungsraum und IT-Infrastruktur wurden unter der Federführung von Patrick Kuhn vollständig erneuert. Klaus und Lars Kunicke engagierten sich in vielen Arbeitsstunden für die Deckenrenovierung des nun mit einer Klimaanlage versehenen Towers. Stephan Westphal und Jochen Endreß kümmerten sich intensiv um den für die Pflege des Platzes unbedingt erforderlichen Traktor samt Mähwerk. Belohnt wurden diese Mitglieder stilschlecht mit dem Original-Orden „Held der Arbeit“.

Wie Ausbildungsleiter Andreas Krupp referierte, konnte der in Zusammenarbeit mit den Hockenheimer Segelfliegern erneut im Winterhalbjahr angebotene Theorieunterricht wieder für zwölf Flugschüler als Basis der nachfolgenden praktischen fliegerischen Ausbildung erfolgreich durchgeführt werden. Hierfür stellten sich sieben Fluglehrer ehrenamtlich als Referenten zur Verfügung.

Bemerkenswert ist die hohe Anzahl von 28 Flugschülern in praktischer Ausbildung für die verschiedenen Pilotenlizenzen, von denen drei die Ausbildung erfolgreich im Vorjahr abschlossen.



Die „Helden der Arbeit“ (v.l.): Lars und Klaus Kunicke mit Vorstandsmitglied André Junker

Vorsitzender im Amt bestätigt

Nach der Entlastung des Vorstandes erfolgten die Neuwahlen. Udo Mühlhölzer wurde als Erster Vorsitzender im Amt bestätigt. Karl P. Heinerich stand als Zweiter Vorsitzender aufgrund familiärer Verpflichtungen für eine erneute Wahl nicht mehr zur Verfügung, was allgemein mit großem Bedauern aufgenommen wurde. An seine Stelle tritt Dr. Marco Völker.

Michael Greten als Schriftführer und Bernd Krupp als Kassenleiter wurden mit großer Mehrheit bzw. einstimmig wiedergewählt. Als Beisitzer wählte sich der neue Vorstand André Junker, Andreas Krupp, Bernd Schwarz und Dennis Veit.

Text und Foto: C.C.

STARKER NORDOSTWIND UND FROST ERMÖGLICHTEN TRAUMFLÜGE



Unterwegs über dem Feldberg, im Hintergrund der Schluchsee

Eine Nordostlage mit starken Wellenaufwinden brachte Baden-Württembergs Segelflieger kürzlich einige unvergessliche Eindrücke: Bei Windgeschwindigkeiten von bis zu 100 Stundenkilometern am Feldberg und der Hornisgrinde war die perfekte Mischung geboten, da die Luft ins Tal hinabstürzte und sich anschließend in starken Wogen wieder aufschaukelte. Eine Rückschau mit Erfahrungsberichten.

Bei solchen Wetterlagen wurden rund um die Hornisgrinde bereits Höhen bis zu 7.600 Meter erreicht. Bedingt durch die Schneelage war in Musbach an einen Start nicht zu denken. Mehrere Piloten der Fliegergruppe Freudenstadt nutzten jedoch das Gastrecht, um in Offenburg und Weinheim/Bergstraße abzuheben. Im Fokus stand das Einfliegen auf die neue Saison, wobei man unvergessliche Eindrücke erleben konnte.

Viereinhalb Stunden unterwegs

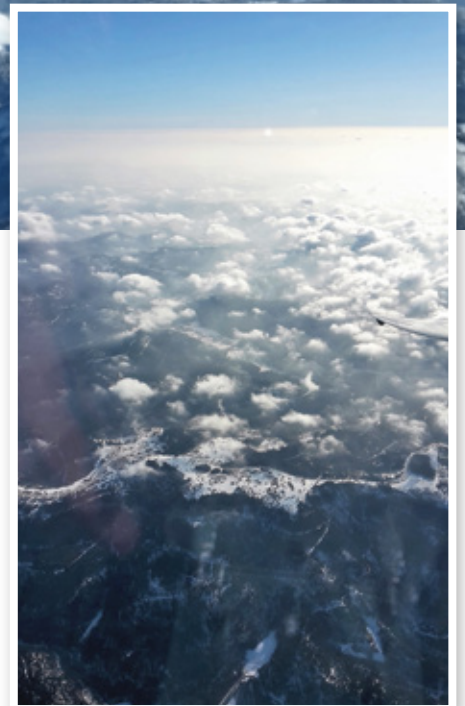
Martin Haug, beruflich in Mainz beheimatet, startete mit seinem Eigenstarter DG-400 in Weinheim/Bergstraße. Bei seinem 4:30 Stunden-Flug legte er 267,75 Kilometer zurück. Es wäre viel länger gegan-

gen, aber am Nachmittag stand der Geburtstag einer seiner Töchter an. Seine Eindrücke schilderte der Fluglehrer der FG Freudenstadt so:

„Um vier Uhr morgens klingelte der Wecker, um sieben Uhr dann der Eigenstart (der Motor sprang trotz Kälte an), Sonnenaufgang in der Luft erlebt. In der Königsstuhl-Welle mit Freigabe der Flugsicherung bis auf 3.300 Meter. Dank vorhandenem Transponder war der Controller sehr kooperativ und interessiert, was wir da in der Kälte in aller Herrgottsfrühe machen.“

In Gaggenau in rund 2.000 Metern angekommen. Sehr komfortabler Einstieg in die Murgtalwelle, hoch bis Forbach. Sprung zur Hornisgrinde und weiter zum Schliffkopf, da ging's am besten. Freigabe Wellenfenster bis auf FL 120. Dann war's Zeit für mich umzukehren, es stand ja der Geburtstag meiner Tochter an. In Gaggenau auf 3.500 Meter gestiegen.

Die Lotsin von Langen Radar hat mich dann zwischen den an-Jabfliegenden Jets von/nach Karlsruhe/Stuttgart durchgelassen. Ankunft am Odenwald ausreichend hoch, sodass der Anschluss an die Welle kein Problem war. Turbulente Rotoren



Eindrücke hoch über den Wolken in der Schliffkopfregion

gab's beim Abstieg. Wind im unteren Sektor sehr stark, teilweise bin ich rückwärts geflogen.“

Zwei Flüge mit wechselnden Copiloten

Joachim Treier hob in Offenburg zweimal mit wechselnden Copiloten im Duo Discus XL ab. Er berichtet Folgendes von seinen Flügen: „Flugzeug-Schlepps waren extrem holprig. Schliffkopf gelingt Einstieg in die Welle in ca. 1.700 Meter. Im Geradeausflug an der Schwarzwaldhochstraße hinüber zur Hornisgrinde. Dort

auf ca. 3.000 Meter gestiegen. Abflug nach Süden Brandenkopf, Elztal, Simonswäldertal, übers Dreisamtal an den Feldberg. Teilweise noch in Wolken. Am Feldberg leider nicht brauchbares Steigen gefunden und über den Schauinsland und Freiburg ins Elztal zurück ins Simonswäldertal. Über dem Brandenkopf zu tief im Renchtal angekommen. Zurück nach Offenburg, zum Copiloten-Wechsel, Copilot Timo Hildenbrand stieg aus, Martin Kiefer ein.

Extremer Schlepp durch die Rotorwalzen im Renchtal bei Oppenau. Im Laminaren unten raus mit über 6m/s Steigen. Dann

gleiche Strecke wie beim ersten Flug. Vom Feldberg direkt wieder zurück ins Simonswäldertal. Insgesamt schöner, zuverlässiger und spannender Tag mit Traumsicht und entspannenden Momenten. Segelfliegen ist einfach wunderschön!“

Bis zu 800 Kilometer ab Weinheim/Bergstraße

In Weinheim/Bergstraße feierten die Piloten hingegen Flüge bis zu 800 Kilometer um mehrere Wenden. Einige Piloten waren zum Teil bis zu 10:37,25 Stunden im engen Cockpit unterwegs. Matthias Arnold, der mit dem Discus 2 stolze 776,2 Kilometer

flog, schilderte den Traumtag so: „Eine große Gruppe (ca. 15) voll motivierter Piloten setzte sich gerne mehr als elf Stunden der eisigen Februarkälte aus. Wenn das Windfeld noch etwas weiter nach Süden gereicht hätte, wären 900 Kilometer drin gewesen – und das im Hochwinter.“

Insgesamt war es also für die Piloten ein traumhafter Tag mit Flügen, die in Erinnerung bleiben werden.

Text: Lothar Schwark
Fotos: Joachim Treier/Martin Haug

Region 6 – Westalb-Hochrhein

MANFRED PFLUMMS BEEINDRUCKENDE SAMMLUNG IN SCHWENNINGEN

EIN LUFTFAHRT-MUSEUM ALS VERMÄCHTNIS



Der Starfighter TF 104 G war seiner Zeit voraus. Nach einer Absturzserie galt er im Volksmund allerdings als „Witwenmacher“

Die Leidenschaft für die Fliegerei und den Flugzeugbau haben das Leben von Manfred Pflumm geprägt. Mit seinem internationalen Flugzeug-Museum auf dem Schwenninger Flugplatz, das er seit 1988 betreibt, erfüllte er sich einen großen Traum. Der in der Fliegerwelt hoch geschätzte Pflumm ist am 11. Dezember verstorben. In seinem Sinne führt Ehefrau Margot mit

ihren Kindern das Museum weiter. Bei einem Besuch an diesem ungewöhnlichen Ort gibt viel zu entdecken.

Der große Tag kam für Manfred Pflumm und seine Familie am 28. Mai 1988: Er markierte die Eröffnung des Museums auf dem Schwenninger Flugplatz. Und er begann mit einem Paukenschlag: Vom Verkaufserlös ihres Ladens hatte Manfred Pflumms Frau Margot eine MiG 15 ge-



Der Museumsgründer und Macher:
Manfred Pflumm

kauft, die gerade noch rechtzeitig am Tag vor der Eröffnung geliefert worden war. Auch war es Margot Pflumm gelungen, in Polen eine Antonow AN-2 zu erwerben,



Die rote Canberra war lange Jahre als Aufklärer unterwegs

die zur Freude aller am Eröffnungstag spätnachmittags in Schwenningen einschwebte. So stand bereits der spektakuläre Start des Museums unter einem guten Stern.

Im Laufe der Zeit hat sich das Museum eindrucksvoll entwickelt, inzwischen präsentiert es auf rund 13.000 Quadratmetern mehr als 50 Flugzeuge der internationalen Luftfahrtgeschichte. Neben Hubschraubern, Hoch-, Doppel- und Dreideckern sind Jets und Segelflugzeuge zu bestaunen. Insgesamt rund 90 Flugzeuge konnten bei wechselnder Ausstellungsdauer bereits begutachtet werden.

Mit seinem Schwiegersohn Roland Steinert arbeitete Manfred Pflumm ständig

an neuen Ausstellungsstücken, sowohl für die eigene Sammlung wie auch für fremde Museen. Auf der Luftfahrtausstellung AERO in Friedrichshafen war er mit seinen Nachbauten ein gern gesehener Gast. International hatte er einen guten Ruf. Zu seinen bekanntesten Nachbauten gehörten zum Beispiel die BF 109E, Fw 190, Me 262, Fokker Dr.1, sowie E III. Alle Exponate aufzulisten, würde diesen Bericht sprengen.

Seltene Exponate aus dem Segelflug

Der Blick ins Innere des Museums bietet eine Rundumschau über die Sportfliegerei. Vom SG 38 bis zur schmucken Elfe 17 ist der Segelflug vertreten. Futuristisch und elegant schmückt die fs26 der Akaflieg Stuttgart als Nurflügler die Museumsdecke. An den „Roten Baron“ Manfred von Richthofen erinnert der Dreidecker Fokker Dr. 1. Auch der Eindecker E-III von Fokker ziert die Halle. Ohne Witterungseinflüsse präsentieren sich alle Exponate in einem guten Zustand.

Im Außenbereich wird der Besucher dann mit der Militärluftfahrt vertraut gemacht. Als echter Hingucker präsentiert sich dabei die Canberra. Viele ältere Besucher können sich sicherlich an ihre besonderen Triebwerksgeräusche erinnern, wenn der Aufklärer über Süddeutschland unterwegs war. Auch die Fiat G-91 war lange Jahrzehnte am deutschen Himmel unübersehbar. Last but not least ist der berühmte Starfighter TF 104 G zu sehen. Dieses Flugzeug war zu seiner Zeit zwar hochmodern, aber die Absturzserie bei der Bundeswehr verschaffte dem schnittigen Jäger keinen so guten Ruf – tatsächlich ging er im Volksmund als „Witwenma-

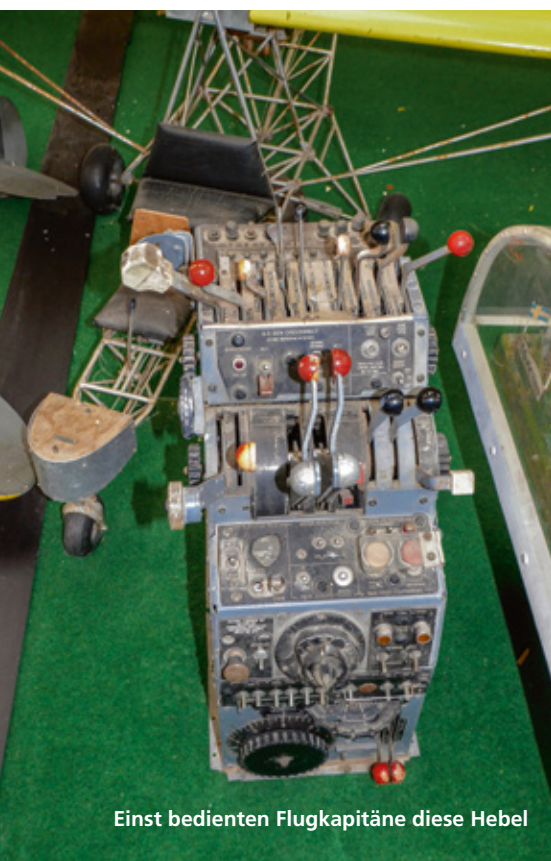
cher“ in die Geschichte ein. Viele Piloten, die ihn flogen, waren indessen von seinen Flugeigenschaften begeistert.

Origineller Lebensweg

Doch wer war eigentlich der Macher dieses ungewöhnlichen Projekts? Eines steht jedenfalls fest: Manfred Pflumms Lebensweg war nicht immer gerade, dafür aber hochspannend und originell. Am 18. Mai 1935 in Oberndorf/Neckar geboren, wuchs Pflumm mit seinen Geschwistern in Dunningen und Schramberg auf. Er erlernte den Beruf des Raumausstatters, doch schon von früher Kindheit an begeisterte und begleitete ihn die Fliegerei.

Bereits in den 1950er-Jahren begann er auf dem Klippeneck mit dem Segelfliegen. Zudem bestimmte das Bauen von Modellflugzeugen in dieser Zeit sein Leben. So wurde er 1957 mit einem „Ju 52“-Modell Deutscher Meister in der Schönheitskonkurrenz. Ehefrau Margot erinnert sich noch genau daran, wie aus dem Fesselflugmodell kleine Puppen als Fallschirmspringer abgesetzt wurden. Damals dachte der begeisterte Modellbauer allerdings noch nicht daran, dass er Jahre später einmal eine echte Ju 52 als Anschauungsobjekt auf dem Stuttgarter Flughafen restaurieren würde.

Zunächst aber verfolgte Pflumm weiter seinen Berufsweg. Seine Tätigkeit als Raumausstatter führte ihn als Bühnenbildner ans Schauspielhaus nach Zürich. Dort lernte er namhafte Schauspieler kennen, und manchem von ihnen richtete er auch die Wohnung ein. Schon im Alter von 20 Jahren heiratete Pflumm seine große Liebe Margot. 62 Jahre ging das Ehepaar Seite an Seite durchs Leben – für



Einst bedienten Flugkapitäne diese Hebel



Im Segelflugteil die schucke Elfe 17

Pflumm ein Glücksfall. Denn mit seiner Ehefrau konnte er Freuden und Mühen des Alltags, aber auch die Risiken großer Entscheidungen teilen. Und wer hat schon eine Ehefrau, die einem zur Eröffnung des eigenen Flugzeug-Museums eine ausgemusterte MiG 15 schenkt?

Das Hobby zum Beruf gemacht

Anfang der 1960er-Jahre zogen die Pflumms nach Stuttgart-Möhringen. Dort machte Manfred Pflumm aus seinem Hobby nun endgültig einen Beruf: Fortan baute er Flugzeuge nach, Attrappen ebenso wie flugfähige Exemplare. „Er baute alles, was fliegen kann“, sagten seine Freunde und Bekannte über den begeisterten Tüftler.

In der Fachwelt brachte ihm das national und international großes Ansehen und viele Auszeichnungen. In der Folge half

Pflumm mehreren Museen, ihren Bestand zu erweitern. Heute findet man Exponate von ihm zum Beispiel in Berlin, Speyer, Sinsheim, Hannover und in Museen in der Schweiz und Belgien. Selbst in El Paso (USA) ist ein Werk von ihm zu betrachten.

1980 ging es von Stuttgart in die Pfalz. Dort mietete Pflumm eine Halle am Speyerer Flugplatz, um dort weitere Flugzeug-Exponate zu erstellen. Ehefrau Margot führte derweil ein Einrichtungsgeschäft. Mit den Jahren stellte sich das Ehepaar die Frage: „Was machen wir, wenn wir älter werden“? Die Antwort folgte schnell, man wurde sich einig: „Wir wollen ein eigenes Luftfahrt-Museum betreiben.“ Ganz klar wurde die Richtung mit dem Vorsatz „Nicht des Geldes wegen, sondern für ein erfülltes, gemeinsames Altwerden“ vorgegeben, erinnert sich Margot Pflumm.

Gute Zusammenarbeit mit der Sportfliegergruppe und der Stadt

Vier Standorte kamen infrage, die Wahl fiel schließlich auf den Flugplatz Schwenningen. Mit der Schwenninger Sportfliegergruppe und der Stadt Villingen-Schwenningen führte man von Anfang an ein gutes Miteinander. Auch ist das Internationale Luftfahrt-Museum (wie es offiziell heißt) eng mit dem Schweizer Oldtimerverein „Antique Airplane Association“ verbunden. So besuchen heute noch viele Schweizer Gäste das kleine Flugzeugliebhaber-Mekka.

Trotz aller Zweifel gelang der Aufbau des Museums gut. Praktisch in Eigenleistung erstellte Pflumm Museumshalle, Wohnhaus, Werkstatt und Außenanlagen. Der Traum eines jeden Fliegers und das i-Tüpfelchen: das Wohnhaus befindet sich inmitten des Ausstellungsgeländes.



Diese MiG 15 schenkte Margot Pflumm ihrem Ehemann Manfred zur Eröffnung des Internationalen Luftfahrt-Museums



Am 27. Oktober 1993 absolvierte die Canberra ihren letzten Flug von Manching nach Memmingen – jetzt hat sie ihren Platz im Museum gefunden



Nach der Wende schaffte es Margot Pflumm (links), diese MiG 21 nach Schweningen zu holen. 10.300 Exemplare in 15 Ausführungen flogen in 50 Ländern. Rechts Tochter Sybille Steinert, die auch im Museum mitwirkt

Denkwürdiger Hagelschlag

Doch auch bei der Erfüllung der größten Träume gibt es manchmal Rückschläge. Zum Schicksalstag wurde für die Familie Pflumm und das Museum der 28. Juni 2006. Innerhalb von 20 Minuten schien das Lebenswerk durch ein starkes Hagelunwetter zerstört. Wahre Eisklumpen waren vom Himmel gefallen. Sie durchschlugen selbst das Hallendach der Museumshalle und hinterließen gravierende Schäden. Katastrophal natürlich auch die Auswirkungen im Außenbereich: Hier hing die Stoffbespannung nur noch in Fetzen an den Flugzeugen.

Unterkriegen ließ sich Manfred Pflumm allerdings auch von diesem Unwetter nicht. Mit Unterstützung seiner Familie und Freunde fing er alsbald mit der Restaurierung der zerstörten Flugzeuge an. Daran konnten ihn seit 2004 auch mehrere Krebserkrankungen nicht hindern. „Mehr als jede Reha half ihm die Arbeit an den Flugzeugen“, beschreibt seine Frau Margot seinen Schaffensdrang. Der Wunsch, den Nachbau einer Dornier DO 335 zum Abschluss zu bringen, erfüllte sich leider nicht mehr.

Ein Anruf aus Russland

Eine Geschichte hat Margot Pflumm indessen noch parat. Nach der Wende wollte sie für das Museum unbedingt eine weitere MiG erwerben. In Zeiten von Glasnost und Perestroika schrieb sie an Michail Gorbatschow, um diesem ihren Wunsch mitzuteilen. Auf eine Antwort wartete sie insgeheim nicht. Doch jedes Mal, wenn sie das Staatsoberhaupt im Fernsehen sah, flüsterte sie innerlich: „Gorbi nimm die Hände aus der Hosentasche und ruf mich an!“

Nun, Gorbi rief nicht an – dafür aber ein General. Man werde sich kümmern, ließ

er die erstaunte Frau wissen. Und mit Vermittlung der Hardthöhe fand schließlich eine MiG 21 im verplombten Container den Weg nach Schweningen.

Getragen vom Himmel

Dem Wunsch ihres Mannes, das Museum weiterzuführen, geht Margot Pflumm gerne mit ihren drei Kindern nach. Diese haben – zusammen mit den sechs Enkeln und fünf Urenkeln – dem Vater, Großvater und Urgroßvater viel Lebensfreude gebracht. „Du musst nur drei Schritte machen, der Wind kommt von vorn“ – so hatte Pflumm einmal seinen Sohn Gerd beim Drachenfliegen ermutigt. Und im Endstadium seiner schweren Krebserkrankung war er sich sicher, bei seinen letzten Lebensschritten vom Himmel getragen zu werden. Sein Luftfahrt-Museum bleibt auf jeden Fall erhalten – als Vermächtnis und als eindrucksvolles Zeichen seiner lebenslangen Passion fürs Fliegen. Und es ist eine schöne Erinnerung daran, dass sich Träume manchmal eben doch erfüllen.

Text und Fotos: Lothar Schwark



Die fs26, ein Nurflügler der Akaflieg Stuttgart



Es lohnt sich, selbst einmal auf dem Flugplatz Schweningen und im Museum vorbeizuschauen. Anzufliegen ist der Platz unter EDTS und der Frequenz 122,85. Geöffnet ist das Museum von November bis Februar von 9 bis 17 Uhr und von März bis Oktober von 9 bis 19 Uhr. Weiteres unter www.luftfahrtmuseum.pflumm.eu oder per E-Mail unter luftfahrtmuseum@aol.com



Blick ins Museum von vorn

BESONDERE AUSZEICHNUNG

GOLDENE BWLV-EHRENNADEL FÜR HEINZ NAGEL



BWLV-Vizepräsident und Segelflugreferent Walter Eisele (r.) zeichnete Heinz Nagel für dessen herausragende Verdienste um den Luftsport im Land aus



Gruppenbild mit dem Geehrten (v.l.): BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer, Heinz Nagel, BWLV-Vizepräsident Walter Eisele

Für sein besonderes ehrenamtliches Engagement und seine Verdienste im Luftsport durfte Heinz Nagel im Rahmen des 41. Infoabends des Arbeitskreises Sektoren am 23. Februar in der Schlossberghalle in Dettingen/Teck die Goldene Ehrennadel des Verbandes aus den Händen von BWLV-Vizepräsident und Segelflugreferent Walter Eisele entgegennehmen.

Heinz Nagel ist seit 55 Jahren im Luftsport (Segelflug, Motorsegelflug, Motor-

segler) aktiv. Ebenso lange ist er bereits Mitglied im LSV Roßfeld und im BWLV. Seit Jahrzehnten ist er engagiert in der Vereins- aber auch Verbandsarbeit. So ist er geschätzter Fluglehrer (alle Lehrberechtigungen), Prüfer/Prüfungsrat beim Regierungspräsidium, Beauftragter für Luftaufsicht an verschiedenen Flugplätzen und blickt auf eine umfangreiche ehrenamtliche Tätigkeit im Verein in verschiedenen Funktionen, auch als Flugzeug- und Motorseglerwart, zurück.

Zudem war Heinz Nagel Wettbewerbspilot bei etlichen Südwestdeutschen Rundflügen, wo er zumeist vordere Plätze belegte, und er ist seit fast 20 Jahren Bezirksausbildungsleiter und Mitglied im Fachausschuss Ausbildung des BWLV. Seine Flugerfahrung ist enorm: Er verbucht insgesamt 3.500 Flugstunden und knapp 12.000 Starts, dazu kommen rund 2.500 Flugstunden als Fluglehrer für Segelflug und Motorsegelflug.

Zu guter Letzt ist Heinz Nagel Gründungsmitglied des Arbeitskreises Sektoren im BWLV und dort seit 1991 ununterbrochen tätig. Somit hat er entscheidend dazu beigetragen, den Luftraum für den Segelflug in Baden-Württemberg ausreichend abzusichern.

Heinz Nagel stellt seit fast 55 Jahren aus Leidenschaft für das Fliegen sein ganzes Wissen und Können der gemeinnützigen Vereins- und Verbandsarbeit zur Verfügung. Sein fliegerisches Wissen und sein technisches Know-how werden hoch geschätzt.

Der BWLV dankt Heinz Nagel herzlich für sein großartiges Engagement und wünscht ihm noch viele gute und gesunde Jahre sowie always happy landings!

Text: Eberhard Scheu/red.
Fotos: Peter Sautter

– Anzeige –

ORATEX® 6000

DAS GEWEBE FÜR IHR FLUGZEUG

Vorteile des ORATEX® Gewebe:

- ✓ kein Schleifen
- ✓ kein Lackieren
- ✓ kein Spannlack
- ✓ keine Rissbildung
- ✓ leichteste Bespannung
- ✓ keine schädlichen Dämpfe

AB SOFORT 6 NEUE FARBEN !

LANITZ AVIATION • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig
Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: www.lanitz-aviation.com • Email: info@lanitz-aviation.com

112. WERKSTÄTTLITER-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK FAZIT: SEHR EMPFEHLENSWERT!



Die Teilnehmer des 112. Werkstattleiter-Lehrgangs wurden vom Neuschnee überrascht

14 Teilnehmer hatten sich am Morgen des 15. Februar im Frühstücksraum der Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck, dem Christian-Biser-Heim, eingefunden, um sich im Wechsel von Theorie und Praxis bis Samstag in die Kunst und Geheimnisse von großen Reparaturen an Faserverbundstrukturen einweihen zu lassen.

Die Teilnehmer kamen – wie so oft – aus nah und fern, der Großteil aus Baden-Württemberg, zwei aus Bayern, einer aus der Schweiz und der Exote der Teilnehmer kam sogar aus dem fernen Südkorea; wobei er zum Lehrgang aus dem etwas näheren Berlin anreiste, wo er derzeit beruflich bedingt lebt. Die Vorbildung der Teilnehmer war genauso weit gespannt wie die Herkunft, vom Segelfluganfänger über den Profi, der die Wartungsarbeiten schon viele Jahre im Verein durchführt, bis zum Amateurflugzeugbauer.

Nach dem Frühstück zogen wir in die neue Werkstatt, die als multifunktionale Halle ausgestattet ist, wobei sich im Laufe des Lehrgangs aber noch durchaus Verbesserungspotenziale gegenüber den alten Räumlichkeiten auf dem Hornberg zeigten.

Hohe Kompetenz der Lehrgangleiter

Die erste Testaufgabe bestand für uns in der Herstellung geeigneter Kleiderhaken, da diese bisher nicht vorhanden waren. Mit einigen Schweißdrahtstangen war das Problem jedoch sogleich provisorisch gelöst.

Danach gab es erst einmal eine große Vorstellungsrunde, um sich näher kennenzulernen und damit uns unsere Lehrgangleiter Hans Hörber und Stefan Kroll besser einschätzen konnten. Hans war den meisten Teilnehmern aus einem vorherigen Lehrgang bestens bekannt. Stefan Kroll oder „Krollinger“ ist noch aktiv bei der Akaflieg Stuttgart und repräsentierte damit natürlich die Faserverbundkompetenz schlechthin. Zudem war er noch frischgebackener Prüfer der Klasse 3.

Nach kurzer Einweisung in die Werkstatt ging es an das Auspacken des Materials und an das Einrichten der Bautische. Um mit den Faserverbundstrukturen etwas vertrauter zu werden, stellten wir zu Anfang verschiedene Sandwichstrukturen aus Herex, Rohacell und Aramid-Waben her. Bei dieser Arbeit lernten wir gleich alle üblichen Materialien wie Fasern, Kernwerkstoffe, Harze und Arbeitsweisen kennen.

Schäden wurden genau analysiert

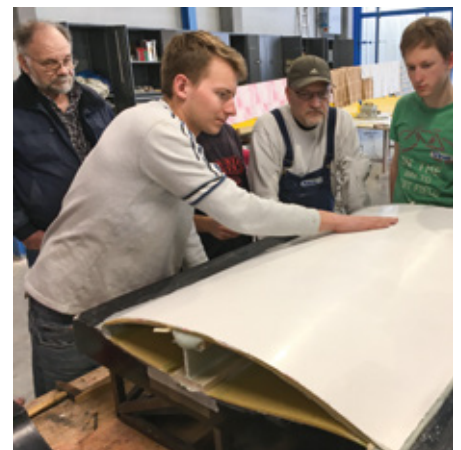
Im Kabinett des Grauens fanden wir jede Menge Übungsteile, an denen wir uns die Woche über austoben durften. In Zweiertteams ging es ans Werk. Als durchgehendes Projekt sollte in einer Negativform ein Stück Tragfläche die Woche über gebaut werden, hierbei rotierten die Team täglich durch. Zunächst erzeugten unsere Trainer jedoch mit einem großen Hammer jede Menge Arbeit an den alten Tragflügelstücken. Hernach begann der Lehrgang richtig, die Schäden wurden analysiert und nach und nach

freigelegt – schließlich sollten wir die Reparaturstelle nicht unnötig vergrößern.

Hans und Stefan standen uns dabei immer beratend mit Tipps für die Herangehensweise zur Seite. Mit dem umfangreichen Maschinenpark konnten wir viel ausprobieren und selbst feststellen, welches Gerät zu welcher Arbeit passt. Bei vielen Arbeiten ist jedoch genaue Handarbeit mit verschiedenen, selbst hergestellten Schleifklötzen immer noch die beste Wahl.

Reparaturstellen wurden schnell größer

Erstaunen gab es auch, wie groß sich ein äußerlich kleiner Schaden nach innen durch die Sandwichstruktur vergrößert. Aber genau dies sollte ja auch bei diesem Lehrgang vermittelt werden – und so wurden die Reparaturstellen schnell so groß



Alle Arbeiten mussten genau begutachtet werden

wie eine Postkarte oder größer. Zwischen durch gab es immer wieder kurze Hinweise und Ratschläge, wenn es bei einer anderen Baustelle etwas Besonderes zu sehen gab. Oder man schaute mal bei dem Team vorbei, welches gerade das neue Flügelstück baute.

Gegen 12 Uhr war Mittagspause, in der wir uns die ersten zwei Tage über einen Pizzaservice versorgen mussten, da das Restaurant auf dem Klippeneck leider geschlossen hatte. Ab Mittwoch konnten wir im Schützenhaus, etwas unterhalb am Klippeneck, zum Mittagessen gehen.

Interessante Theorievorträge am Abend

Die Abende waren immer mit verschiedenen Theorievorträgen gefüllt, von der Auffrischung der Metall- und Schweißarbeiten bis zu vielen interessanten Themen aus dem Faserverbundbereich. Von Stefan und einem Kommilitonen bekamen wir viele Einblicke in die Arbeiten der Akaflieg Stuttgart sowie Tipps aus der Praxis.

Gegen 21 Uhr war dann meist Schluss und wir konnten im Gemeinschaftsraum noch viele Erfahrungen austauschen. Die Berichte unseres Kameraden aus Südkorea über den dortigen Segelflugbetrieb waren sicher die Exoten hierbei. So verging die Woche wie im Flug.

Zu unser aller Überraschung gab es noch in der Nacht von Dienstag auf Mittwoch 30 Zentimeter Neuschnee, und so mussten wir uns am Morgen erst durch die Schneemassen zur Werkstatt kämpfen. Das ganze Klippeneck war ein Wintermärchen geworden, zur Mittagspause mussten wir dafür jedoch drei Autos aus den Schneemassen befreien, um zum Schützenhaus zu gelangen.

Am Freitagnachmittag führten wir Zugversuche an verschiedenen Laminaten durch, die unsere Akaflieger unter der Woche nebenbei hergestellt hatten. Ein sehr interessanter Versuch, welcher den Teilnehmern anschaulich zeigte, wie wichtig der korrekte Laminataufbau ist.

Alle Teilnehmer bestanden die theoretische Prüfung

Zum Abschluss des Lehrgangs stand am Samstagmorgen noch die theoretische Prüfung an. Während der Auswertung der Ergebnisse versetzten wir die Werkstatt wieder in ihren Ausgangszustand zurück. Durch die vorherige intensive Bearbeitung der Lehrgangsthemen meisterten alle Teilnehmer auch diese letzte Hürde. Nach einer kurzen Abschlussrunde verabschiedeten wir uns und jeder machte sich vom noch immer winterlichen Klippeneck aus auf den Heimweg.

Fazit für potenzielle Nachahmer: Sehr empfehlenswert!

Unser Dank geht nochmals an unsere persönlichen Betreuer Hans und Stefan, an alle anderen Dozenten und natürlich an den BWLV und sein Team, welches solche Lehrgänge überhaupt erst ermöglicht.

Text und Fotos: Uwe Schirmer

DIE TECHNIK ERINNERT

Lufttüchtigkeitsanweisungen:

DG Flugzeugbau GmbH

EASA AD 2018-0032; entspr. LTA D-2018-033;

Technische Mitteilung TM 4048

(siehe „der adler“, Ausgabe Februar 2018)

Gegenstand: Drehgelenk Bremsklappenantrieb LS 4-b

Vorgang: Eine seitliche Last auf dem Bremsklappenhandhebel führt direkt zu einer Last auf die Verzweigung. Diese Last kann zu einem Versagen der Vernietung oder der Schweißnähte in der Verzweigung führen. Als Lösung wird ein Drehgelenk eingebaut, ähnlich wie in der LS 4-a

Dringlichkeit : Maßnahmen 1 bis 3: vor dem nächsten Flug (Überprüfung)

Maßnahmen 4 und 5: bis zum 30. Juni 2018

(Austausch)

Maßnahmen: siehe TM

BRP-Rotax GmbH & Co. KG

EASA AD 2017-0208; entspr. D-2017-256R1

Service Bulletin SB-912 i-008 / SB-912-070 / SB-914-052

Muster: ROTAX 912, ROTAX 914

Baureihen: Rotax 912 A1, Rotax 912 A2, Rotax 912 A3, Rotax 912 A4

Rotax 912 F2, Rotax 912 F3, Rotax 912 F4,

Rotax 912 S2, Rotax 912 S3, Rotax 912 S4,

Rotax 912 iSc2 Sport, Rotax 912 iSc3 Sport,

Rotax 914 F2, Rotax 914 F3, Rotax 914 F4,

Werk-Nr. alle

Gegenstand: Triebwerk – Ventilstößelbaugruppe – Kontrolle/ Ersatz

Dringlichkeit: siehe SB

Maßnahmen: siehe SB

Technische Mitteilungen:

Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH

TM 809-13 Ausgabe 2

Betroffen: Janus CM

Baureihe: Janus CM, alle Werk-Nr.

Janus cT, alle Werk-Nr.

Gegenstand: Änderung des Flughandbuches, Mindestzuladung zweiseitig

Vorgang: Beim doppelsitzigen Fliegen kann das kopflastige Moment aus der Zuladung des hinteren Sitzes zur Verringerung der Mindestzuladung des vorderen Sitzes berücksichtigt werden.

Dringlichkeit : keine

Maßnahmen: siehe TM

ROTAX Aircraft Engines

Service Instruction SI -914-030, 5. März 2018

Einführung von natriumgefüllten Auslassventilen bei Rotax Type 914 (Serie)

Hinweis: Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass AD/LTAs mit der öffentlichen Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer rechtswirksam werden. In den AD/LTAs angegebene Termine und Fristen sind auf das Veröffentlichungsdatum bezogen.



134. ZELLENWART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK

ÜBERHOLEN, WARTEN UND REPARIEREN – NUN MIT LIZENZ

Die Teilnehmer des 134. Zellenwart-Lehrgangs

Weitere zehn BWLV-Mitglieder aus dem Land stellten vom 29. Januar bis 3. Februar ihre Fähigkeiten im 134. Zellenwart-Lehrgang unter Beweis. Alle haben am Schluss die Prüfung bei Matthias Birkhold bestanden.

Los ging es mit der obligatorischen Werkstatteinweisung, der Gefahrenereinweisung und dem Kennenlernen der Sicherheitseinrichtungen durch den langjährigen Werkstattleiter Hans Hörber. Zum Auftakt wurden eine ASK 21 und eine ASK 13 von den benachbarten Hallen geholt und abgebaut. Anhand der Prüfliste wurde für die Flugzeuge ein Befundbericht erstellt.

In Gruppen eingeteilt begannen wir mit den Wartungsarbeiten. Es zeigten sich

schon deutliche Spuren des Flugbetriebes, zum Beispiel an einem Spornrad, bei dem die Felge durch hartes Aufschlagen beim Start eingedellt war. Laufend ergänzt wurde dies aus Hans' reichem Erfahrungsschatz – der Lehrgangsführer gab fast zu jedem Detail weitere Hinweise. So sollten bei Holzflugzeugen zum Beispiel die Flossen jedes Jahr ausgebaut und neu gefettet werden, da keine Lager verbaut sind.

Die Versorgung auf dem Klippeneck wurde die ersten beiden Tage überwiegend über einen Pizza-Service und Mitgebrachtes sichergestellt. Die restlichen Tage konnten wir ein hervorragendes Tagesessen im Schützenhaus genießen, das extra für uns früher geöffnet wurde. Danke an die Familie Zepf. Auch die Küche im Biserheim wurde von den beiden Studenten der Akaflieg Stuttgart ausgiebig genutzt.

Neue Aufgaben warteten

Nach der Praxis ging es abends ab 18 Uhr weiter mit der Theorie, die nach dem langen Tag anstrengend, aber meist sehr abwechslungsreich war und immer wieder durch Anekdoten von Hans aufgelockert wurde. Neben Rechtlichem wurde besonders auf die verwendeten Materialien und Verfahren eingegangen. Für die weiteren Themen wie Elektrik und Winde

nahmen die Spezialisten Herbert Egger und Andreas Stoll den weiten Weg aufs Klippeneck in Kauf, um uns bis weit in die Nacht schlauzumachen. Ein Abend lang war zudem der BWLV-Vizepräsident und Technikreferent Steffen Baitinger zu Besuch.

In der Praxis ging es weiter an Übungsobjekten, sowohl in Holzbauweise als auch mit GfK. Nachdem die vorigen Lehrgänge alles repariert hatten, bearbeitete Hans mit einem schweren Hammer die Flächen erneut. Wir alle waren erstaunt, welche Festigkeit die Flächen aufwiesen. Unter Aufsicht von Willi Nouffer und Hans machten wir uns an die Reparatur. Leider konnten wir nicht alle Einschläge reparieren, da sich die Berechtigung als Zellenwart auf Reparaturen beschränkt, die kleiner als zehn Zentimeter und ohne Durchschläge sind. Ebenfalls ausgeschlossen sind Reparaturen der Nasen- und Endleiste, an Holm, Klappenkasten und Wurzelrippe. Hier kann mit dem Werkstattleiterlehrgang weiter aufgebaut werden. Reparaturen an Kohlefaser sind gänzlich ausgeschlossen.

Fit für die Vereinsflugzeuge

Nachdem einige bereits über einen „Schleifarm“ jammerten, zeigten uns die beiden routinierten Studenten, wie man es noch einen Tick besser machen konnte.



Auch die erfahrenen Flieger konnten sich von den Jungen noch etwas abschauen

Hier zeigte sich, dass bei den Akafliegern mehr geharzt wird als anderswo.

Mit den vielen hilfreichen Tipps und Tricks von Willi und Hans können wir nun an unseren eigenen Flugzeugen die neu erworbenen Kenntnisse anwenden. Es war immer spannend, wenn Hans aus dem Nähkästchen plauderte und von alten Zeiten berichtete. Am Schluss mussten wir Hans' Leidenschaft doch etwas einbremsen, sonst wären wir noch um Mitternacht in der Werkstatt gestanden. Wir bedanken uns bei unseren erfahrenen Leitern für ihr Engagement, ihren ausdauernden Einsatz und die interessanten Stunden auf dem Klippeneck.

Auch das Kameradschaftliche kam nicht zu kurz. Gut ausgerüstet traf man sich nach der Theorie in einer kleinen „Lerngruppe“ im Keller, um ausgiebig den Tag zu verarbeiten und ausklingen zu lassen. Auch während des Tages wurden Erfahrungen und Erlebnisse ausgetauscht. Neugierig geworden, werden mit Sicherheit im Laufe des Jahres gegenseitige Besuche auf den Flugplätzen Bartholomä, Pfullendorf, Kehl, Kirchzarten/Freiburg, Laichingen, Schweningen und Grabenstetten folgen.

Text und Fotos: Jürgen Leippert,
FTAG Esslingen



Akaflieger beim Herstellen einer Absaugung

DAEC-NEWS

BENUTZERFREUNDLICH UND LUFTIG:

DAEC-WEBSITE IST NEU GESTALTET

Die Website des DAeC – www.daec.de – erstrahlt ab sofort in einem modernen, benutzerfreundlichen und responsiven Gewand. Gleich ob ein PC oder ein mobiles Endgerät benutzt wird, alle Informationen sind schnell auffindbar.

Neu ist auch die frische Optik: Weiß, Blau und Orange sind die dominierenden Farben. Das Gesamtbild ist luftig, die Kacheloptik zeitgemäß: News-Bereich, Tabellen, Veranstaltungssektion, Schriftarten – alles wurde nach einem Style-Guide in Form gebracht.

Gute Lesbarkeit

Form und Funktion greifen dabei eng ineinander: Der Slider ist nicht nur schmückend, er funktioniert auch als optisch hervorgehobene News- und Veranstaltungsrubrik. Was besonders oder besonders lange wichtig ist, findet in diesem Bereich Platz. Die modernen Schriftarten und Schriftgrößen sorgen für eine gute Lesbarkeit. Trotz der neuen Luftigkeit lässt sich der Raum effizienter nutzen als zuvor.

Damit sich wichtige Neuigkeiten so schnell und so weit wie möglich verbreiten, lassen sich diese künftig mit einem Klick auf Facebook, Twitter oder per E-Mail teilen.

Rund 6.000 Unterseiten

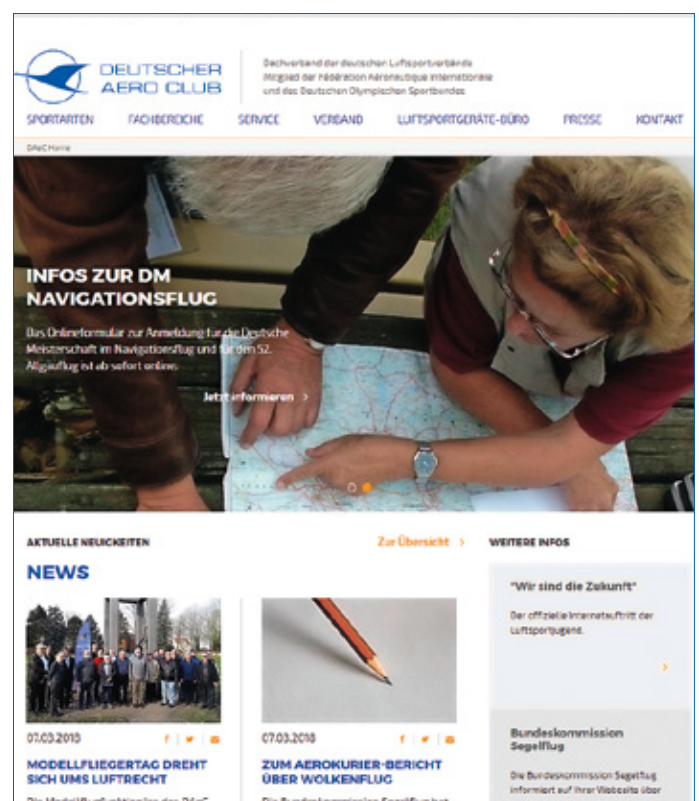
Die Termine verstecken sich nicht länger hinter einem Menüpunkt. Die beiden zeitlich am nächsten gelegenen Veranstaltungen stehen bereits auf der Startseite zur Verfügung. Wer alle Events wie gewohnt auf einen Blick sehen möchte, klickt im Veranstaltungsbereich einfach auf den Button „Zur Übersicht“ – fertig.

Auch die neue DAeC-Website ist sehr umfangreich. Auf rund 6.000 Unterseiten sind Informationen für Luftsportler und ihre Vereine, Funktionäre, Medien, Partner aus der Politik, den Organisationen und der Wirtschaft veröffentlicht. Und nicht zuletzt

werden auch alle, die noch nicht aktiv im Luftsport sind, mit den notwendigen Einsteigerinfos versorgt.

Der DAeC freut sich über Feedback. Ob Kritik, Lob oder Anregungen: Bitte schicken Sie Ihre Meinung an webmaster@daec.de.

Text: DAeC



Viel übersichtlicher: die neue Homepage des DAeC

WECHSEL IN DER BWLV-GESCHÄFTSSTELLE

PETRA BAUR LÖST SILVIA EBLE IN DER BUCHHALTUNG AB



Petra Baur (links) ist die Nachfolgerin von Silvia Eble

Zum 15. Februar hat es in der BWLV-Geschäftsstelle einen Wechsel gegeben: Nach zehn Jahren Tätigkeit für den Verband hat Silvia Eble den BWLV auf eigenen Wunsch verlassen und den Stab in der Buchhaltung an Petra Baur übergeben.

Der BWLV dankt Silvia Eble sehr herzlich für ihr großes Engagement und ihre ausgezeichnete Arbeit, die sie in den vergangenen Jahren stets äußerst zuverlässig und sorgfältig geleistet hat. Der Verband und alle Mitarbeiter wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.

Zu Petra Baur: Die 46-Jährige lebt in Stuttgart und hat zwei Kinder. Vor ihrem Einstieg beim BWLV hat die Betriebswirtin in einem Architekturbüro in Stuttgart in der Buchhaltung gearbeitet. Den BWLV kennt die neue Mitarbeiterin in der Geschäftsstelle indessen schon länger: Bereits ihre Eltern waren fliegerisch aktiv und Petra Baur ist als Kind quasi auf dem Flugplatz groß geworden. Somit ist ihr die Welt der Fliegerei vertraut.

Petra Baur ist in der Geschäftsstelle unter Telefon 0711 22762-25 oder per E-Mail unter baur@bwlv.de erreichbar.

Der BWLV wie auch die Mitarbeiter in der Geschäftsstelle heißen Petra Baur herzlich willkommen und wünschen ihr einen guten Start im neuen Umfeld!

Text: red.

JETZT ANMELDEN!

BWLIV-UL-FLUGLEHRER-LEHRGANG

Der BWLV veranstaltet im Sommer 2018 wieder einen UL-Fluglehrer-Lehrgang für Inhaber einer Lehrberechtigung auf Motorflugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen oder Luftsportgeräten. Ausbildung und Prüfung erfolgt im Rahmen eines mindestens dreitägigen Lehrganges.

Termin: Samstag bis Montag, 14. bis 16. Juli 2018
Lehrgangsort: Sonderlandeplatz Walldorf (EDGX)

Lehrgangsgebühr: 100 Euro. Dazu kommen die Prüfungsgebühr nach DAeC-Preisliste sowie Fluggebühren. Alternativ kann/soll für die praktische Ausbildung und Prüfung ein eigenes UL mitgebracht werden.

Eine Anmeldung ist bis maximal zwei Wochen vor Lehrgangsbeginn möglich. Das dafür vorgesehene Formular (inklusive

Haftungsbeschränkungserklärung) ist auf der Homepage des BWLV zu finden (www.bwlv.de). Die Teilnehmerzahl ist auf zwölf Personen begrenzt.

Zulassungsvoraussetzungen zum Lehrgang:

- Motorflug-, Segelflug-, Hubschrauberlizenz oder Luftfahrerschein für Gyrocopter oder schwerkraftgesteuerte UL mit gültiger Lehrberechtigung
- gültiger Luftfahrerschein für aerodynamisch gesteuerte UL
- 20 Stunden als verantwortlicher Führer auf aerodynamisch gesteuerten UL innerhalb der vergangenen 24 Monate vor Stellung des Antrages, jedoch von Bewerbern mit einer gültigen Lehrberechtigung für UL-Tragschrauber mindestens 70 Flugstunden als PIC auf aerodynamisch gesteuerten Flächen-UL,

SEP, TMG oder Segelflugzeugen, darunter mindestens 25 Flugstunden als PIC auf Flächen-UL

Zwei Wochen vor Lehrgangsbeginn müssen der BWLV-Geschäftsstelle folgende Unterlagen vorliegen:

- ausgefülltes Anmeldeformular
- Haftungsbeschränkungserklärung
- Kopie der Lizenz für aerodynamisch gesteuerte UL
- Kopie des Luftfahrerscheines mit eingetragener Lehrberechtigung
- fliegerischer Lebenslauf

Ansprechpartner:
 Günther Hausmann,
 Telefon: 0160 5373907 oder
 E-Mail: hausmann@bwlv.de.

Text: red.

BWLV-TERMINSERVICE 2018

(Alle Angaben ohne Gewähr)

| von | bis | Sp. | Maßnahme | Ort |
|----------|----------|-----|--|--------------------------------------|
| 04.04.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart | Regierungspräsidium Stuttgart |
| 04.04.18 | 07.04.18 | T | (B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 11.04.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg) | Regierungspräsidium Freiburg |
| 13.04.18 | | A | Prüferstandardisierungslehrgang/Auffrischungssseminar – https://rp-baden-wuerttemberg.de | Regierungspräsidium Stuttgart |
| 14.04.18 | 15.04.18 | A | BWLV-Auffrischungsssem. f. Lehrberechtigte, Praxis u. Theorie – Info: Lo100D2027@gmx.de | Flugplatz Hornberg |
| 18.04.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart | Regierungspräsidium Stuttgart |
| 18.04.18 | 21.04.18 | A | AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: www.aero-expo.com | Messe Friedrichshafen |
| 21.04.18 | 22.04.18 | MD | F1E Himmelberg, LMM u. Rangliste – Info: dsauter@t-online.de | Himmelberg bei Melchingen |
| 28.04.18 | | MF | BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info | BWLV-Motorflugschule Hahnweide |
| 28.04.18 | 29.04.18 | FB | Frühlingsfest-Wettfahrt – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de | Stuttgart, Bad-Cannstatt |
| 04.05.18 | 06.05.18 | A | (B) CRI-Fluglehrausbildung – Info: www.bwlv.de | Flugplatz Leutkirch (EDNL) |
| 04.05.18 | 06.05.18 | MF | Navigationsflugtraining der PFA – Info: e.riemensberger@bluewin.ch | Flugplatz Donaueschingen (EDTD) |
| 05.05.18 | 06.05.18 | SF | 53. Hohenloher Vergleichsfliegen (Erster Teil) – Info: www.fscs.de/hvf2018 | Flugplatz Walldürn (EDEW) |
| 05.05.18 | 12.05.18 | SF | 52. Internationaler Hahnweide-Segelflugwettbewerb – Info: www.wolf-hirth.de/FGWH_NEU/ | SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck |
| 05.05.18 | 16.05.18 | SF | Praktischer Fluglehrer-Lehrgang, Segelfluglehrer-Ausbildung – Info: www.bwlv.de | Klippeneck |
| 09.05.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg) | Regierungspräsidium Freiburg |
| 09.05.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart | Regierungspräsidium Stuttgart |
| 09.05.18 | 12.05.18 | MF | DM Motorflug im Navigationsflug – Info: www.daec.de | Flugplatz Leutkirch-Unterzell (EDNL) |
| 10.05.18 | 11.05.18 | MF | Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ – Info: www.bwlv.de | Flugplatz Niederstetten |
| 10.05.18 | 13.05.18 | MF | 29. Deutsche Meisterschaft im Ultraleichtfliegen – Info: www.daec.de | Flugplatz Jena-Schöngleina (EDBJ) |
| 10.05.18 | 13.05.18 | SF | 53. Hohenloher Vergleichsfliegen (Zweiter Teil) – Info: www.fscs.de/hvf2018 | Flugplatz Walldürn (EDEW) |
| 19.05.18 | 20.05.18 | MD | Modellflugfest Bad Waldsee-Reute – Info: www.fliegerwaldsee.de | Flugplatz Bad Waldsee-Reute |
| 19.05.18 | 26.05.18 | SF | Hotzenwaldwettbewerb – Info: www.lg-hotzenwald.de | Flugplatz Hütten-Hotzenwald |
| 23.05.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart | Regierungspräsidium Stuttgart |
| 26.05.18 | | MF | Freestyle Challenge Motorkunstflug – Info: motorflug@fliegerclub-eichstaett.de | Eichstätt/Bayern |
| 26.05.18 | 02.06.18 | SF | 27. Farrenberg-Segelflugwettbewerb – Info: www.wettbewerb.fsv-moessingen.de | Flugplatz Farrenberg |
| 30.05.18 | 03.06.18 | SF | Salzmanncup (Segelkunstflug) – Info: www.lsv-degerfeld.de | Flugplatz Degerfeld (EDSA) |
| 31.05.18 | 03.06.18 | FB | BWLV-Ballon-Jugendlager – Info: www.bwlv.de | Seeg/Allgäu |
| 02.06.18 | 03.06.18 | LJ | 2. BWLV-Jugend-Fly-In Wächtersberg – Info: bwlvflyn@fsvwaechtersberg.de | Flugplatz Wächtersberg |
| 06.06.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart | Regierungspräsidium Stuttgart |
| 13.06.18 | | A | Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg) | Regierungspräsidium Freiburg |

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter www.bwlv.de einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion. 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!

ABSCHIED

TRAUER UM HANNES MAIER

Die Luftsportgemeinschaft Hotzenwald trauert um Gotthart Johannes Maier, genannt Hannes, der Anfang 2018 überraschend verstorben ist.

Seine Fliegerkarriere begann Anfang der 1970er-Jahre. Er hat im Laufe der Zeit nicht nur an zahlreichen Wettbewerben teilgenommen, sondern auch diverse Wandersegelflüge mit seiner DG-800B durchgeführt, die allesamt vom Hotzenwald aus starteten und ihn unter anderem nach Ungarn, Spanien, zweimal bis in die marokkanische Sahara und einmal nach Griechenland führten, wofür die Adria überquert werden musste.

Als leidenschaftlicher Technikexperte war er lange Jahre nicht nur Werkstattleiter in der Segelfluggruppe Wehr, sondern auch Prüfer im Technischen Betrieb des BWLV.

In der Zeit zwischen 1979 und 2012 hat er 148 Motorsegler, 340 Segelflugzeuge sowie acht Startwinden geprüft.

Hannes war uns ein äußerst guter und hilfsbereiter Kamerad, der sich stets uneigennützig für andere eingesetzt hat – und sich vor allem in technischen Belangen regelrecht in die Dinge vergraben konnte, bis ein Problem gelöst war. So konnten die tollen Ideen seines Bruders Michel, der ebenfalls Segelflieger war, oft nur deshalb in die Tat umgesetzt werden, weil Hannes in technischen Belangen schier unendlich versiert war. Zu der Zeit, als Segelflug-Transportanhänger noch selbst gebaut wurden, realisierten die beiden unter dem Motto „Michel denkt und Hannes lenkt“ zum Beispiel Anhänger für eine ASW 15 und eine LS-1.



Hannes Maier war bekannt dafür, sich stets uneigennützig für andere einzusetzen

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie, insbesondere seiner Frau, seinen beiden Kindern und seinem Enkel.

Text und Foto: LSG Hotzenwald



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 BWLVL 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!

BWLVL-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

BWLVL MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM APRIL 2018

PRÜFERSTANDARDISIERUNGSLEHRGANG

13.04. 2018 Regierungspräsidium Stuttgart
<https://rp-baden-wuerttemberg.de>

BWLVL-AUFFRISCHUNGSSEMINAR F. LEHRBERECHTIGTE

14.-15.04.2018 Flugplatz Hornberg, Theorie u. Praxis
Info: Lo100D2017@gmx.de

AERO

18.-21.04.2018 Messe Friedrichshafen
Info: aero-expo.com

LMM UND RANGLISTE F1E

21.-22.4.2018 Himmelberg bei Melchingen
Info: dsauter@t-online.de

FRÜHLINGSFEST-WETTFAHRT BSG STUTTART

28./29.04. 2018 Cannstatter Wasen/Stuttgart
www.ballonsportgruppe-stuttgart.de